

Amtliches
stenographisches Bulletin

der
schweizerischen Bundesversammlung



N^o 9

BULLETIN
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

DE
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 6. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 6. — On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrat — Conseil national

Sitzung vom 17. Juni 1912, nachmittags 4^{1/2} Uhr — Séance du 17 juin 1912, à 4^{1/2} heures de relevée

Vorsitz: } Hr. Wild.
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

**Bundesbeschluss betr. die Aufnahme eines Art. 37^{bis} in die Bundesverfassung
(Automobilverkehr und Luftschiffahrt).**

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37^{bis} dans la constitution fédérale (automobiles et navigation aérienne).

(Siehe die Verhandlungen des Ständerates, Jahrgang 1911, Seite 191 ff. — Voir les débats du Conseil des états année 1911, page 191 et suiv.)

Anträge der Kommission des Nationalrates.
30. April 1912.

Mehrheit:

I. Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 erhält folgende Zusätze:

Art. 37 bis.

Der Bund ist befugt, im Interesse der Volksgesundheit und des allgemeinen Verkehrs, sowie unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse, polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufzustellen.

Die Kantone sind berechtigt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf den hiefür ungeeigneten oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen Strassen, unter Vorbehalt der Benützung im Dienste des Bundes, zu untersagen.

Propositions de la commission du Conseil national.
30 avril 1912.

Proposition de la majorité:

I. Les adjonctions suivantes sont introduites dans la constitution fédérale du 29 mai 1874.

Art. 37 bis.

La Confédération a le droit d'édicter, dans l'intérêt de la santé publique et de la circulation générale, et en tenant compte des conditions locales particulières, des prescriptions de police sur les automobiles et les cycles.

Les cantons ont le droit d'interdire la circulation des automobiles ou des cycles sur les routes impropres à cette circulation ou qui ne sont pas des voies nécessaires de grand transit; ces interdictions ne sont toutefois pas applicables aux véhicules au service de la Confédération.

Art. 37 ter.

Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes.

II. Diese Zusatzartikel werden dem Volke und den Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung des Beschlusses beauftragt.

Minderheit:

Zustimmung zum Beschlusse des Ständerates.

Art. 37 ter.

La législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération.

II. Ces adjonctions seront soumises à la votation du peuple et à celle des cantons.

III. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Proposition de la minorité:

Adhésion à la décision du Conseil des Etats.

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommissionmehrheit: Es ist Ihnen schon vor einigen Tagen der Bogen verteilt worden, auf dem mit bezug auf die Frage, über die ich zu referieren habe, Ihnen die Anträge des Bundesrates, der Ständerates, der Mehrheit und der Minderheit der Kommission vorgelegt worden sind. Nachdem der Vertreter des Bundesrates, wie ich hiermit konstatiere, sich der Mehrheit der Kommission angeschlossen hat und andererseits die Minderheit der Kommission nur den Antrag des Ständerates wieder aufnimmt, liegen Ihnen eigentlich nur zwei Anträge zur Behandlung vor, derjenige der Mehrheit, der nun vom Vertreter des Bundesrates unterstützt wird, und derjenige der Minderheit, der sich mit dem des Ständerates deckt.

Ich habe die Ehre, Ihnen im Namen der Majorität zu referieren und glaube vorausschicken zu dürfen, dass es wohl am Platze ist, wenn sich die eidg. Räte, nachdem in der letzten Zeit Behörden und Volk in den Kantonen sich mit dem Automobilwesen befasst haben, auch einmal gründlich der Frage näher zuwenden.

Die Frage, wie das Automobilwesen reguliert werden soll, ist diejenige, die die Kantonsbehörden vielleicht am allermeisten bedrückt und das Volk ausserordentlich beschäftigt. Die Folge ist, dass alle möglichen Anregungen aufgetaucht sind. Es besteht eine starke Strömung, wenigstens in gewissen Schichten der Bevölkerung dafür, dass das Automobil ganz verboten werde. Auf der andern Seite wollen extreme Automobilfreunde möglichst wenig Schranken. Dazwischen stehen diejenigen, die dem einen wie dem andern Bedürfnis dienen möchten.

Es ist kein Wunder, dass diese Frage uns plagt und zwar einfach deshalb, weil das Automobil die Verkehrsverhältnisse auf unsern Strassen sehr stark verändert hat und Strassen vorgefunden hat, die eben nicht für den Automobilverkehr geschaffen worden sind. Sie sind vielfach zu schmal, sie sind insbesondere auch zu schlecht gebaut. Sie fördern ihrer Natur nach in gewissem Masse die Gefahr des Schnellfahrens und bringen es andererseits mit sich, dass das schnelllaufende schwere Vehikel unangenehme Massen Staub aufwirbelt.

Uebrigens hat die heutige Situation bereits eine Vorläuferin; denn auf unsern Strassen, die ursprünglich für den Fussgängerverkehr und für den Verkehr mit Wagenlasten und Zugtieren gebaut sind und die durch die Eisenbahnen noch entlastet wurden, hat es schon beträchtliche Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten hervorgerufen, als das heute so harmlos erscheinende Veloziped erschien. Die meisten von uns erinnern sich noch des Widerstandes, den die ersten Radfahrer fanden, die in den Strassen herumrannten und das Publikum gefährdeten. Dieses Anfangsstadium ist überwunden, nicht dass weniger Velozipede da sind, im Gegenteil. Aber das Fahrrad ist Gemeingut geworden. Das ganze Volk hat sich in die Unannehmlichkeit gefügt und kein Mensch verlangt heute mehr, trotz dieser Unannehmlichkeiten, einschränkende Bestimmungen oder gar Verbote gegenüber den Velozipeden.

Nun ist seither das Automobil erschienen, das Fuhrwerk, das mit mechanischer Kraft Menschen und andere Lasten fortbewegt. Ich glaube, die Automobilisten haben mit Recht in einer Eingabe an den Bundesrat geschildert, wie sich das Automobil in drei Stadien der Strasse bemächtigt habe. Zuerst als eine Art Versuchsinstrument. Leute mit viel Geld konnten sich das Instrument leisten und fuhren auch mit einer gewissen Unerfahrenheit und Rücksichtslosigkeit herum. Sie haben dem Vehikel keine Sympathien erworben. Dann ist die Zeit des Sports gekommen. Den Versuchern haben sich andere Leute, die es auch vermögen, angeschlossen und haben schon viel zahlreicher die Strassen mit ihren Automobilen befahren. Die Unannehmlichkeiten sind gewachsen, weil es dem Sport einmal innewohnt, dass er wenig Rücksicht auf andere nimmt und seine Befriedigung nicht auf dem Gebiete volkswirtschaftlicher, sondern körperlicher und auch vielleicht seelischer Bedürfnisse sucht. Die Folge davon ist wiederum in einem gewissen Masse rücksichtslose Benutzung der Strassen gewesen. Vielleicht erst seit etwa 10 Jahren hat sich das Bild angefangen zu ändern. Die Automobile haben wohl enorm zugenommen, aber sie werden nicht mehr für das Vergnügen allein verwendet

sondern wirtschaftliche Gründe veranlassen reiche und weniger reiche Leute, Geschäfte etc., das Automobil zu benützen.

Bevor ich an die Frage herantrete, was an der Situation fatal ist und wie sie geändert werden kann, gestatten Sie mir, Ihnen ganz wenige Zahlen anzuführen. Ich kann das umso eher tun, als wir ja in der Tat mit einer Strömung rechnen müssen, die meint, man könne mit diesem neuen Instrument ganz ruhig ohne grössere Gefährdung wertvoller Interessen zuwarten. Auch wir in der Schweiz, die wir mitten zwischen anderen Staatswesen stecken, deren Verkehr zu einem grossen Teil durch unser Land durchgeht, sollen das tun können ohne grosse Gefahr. Da ist es vielleicht von Interesse, zu hören, dass das anfänglich reinen Luxuszwecken dienende Instrument, das Automobil, in Deutschland im Jahre 1910 in einer Zahl von 24,639 Stück vorhanden war. In Frankreich waren es über 46,000, in Grossbritannien über 84,000, in den Vereinigten Staaten über 130,000. Die Schweiz hat in ihrer Automobilindustrie im Jahre 1910 nicht weniger als 4000 Arbeiter beschäftigt und über 2½ Millionen Franken Lohn ausbezahlt. Auf eine Anfrage haben 76 Geschäfte erklärt, dass sie direkt oder ganz nahe indirekt am Automobil interessiert seien. Und im Jahre 1910 sind in der Schweiz 923 Automobile geschaffen worden. Im Jahre 1911 ist die Produktion, soweit sie bekannt ist, bereits auf 1048 gestiegen.

Ich kann nun nicht sagen, dass das etwa eine der allerbedeutendsten Industrien ist. Aber wer glaubt, man könne es so ganz leicht nehmen bei der Beurteilung kleiner Industrien in der Schweiz, den bitte ich, den soeben erschienenen Bericht der Fabrikinspektoren, einer gewiss objektiven Instanz, zu lesen, in welchem hervorgehoben wird, dass wir allen Grund haben, auch etwas Rücksicht auf die kleineren Industrien zu nehmen.

Auch im Handel spielt das Automobil bereits eine nicht unbedeutende Rolle bei uns. Im Jahre 1906 sind für nicht weniger als Fr. 2,946,000 Automobile eingeführt worden; ausgeführt wurden im gleichen Jahre für Fr. 4,401,000. Im Jahre 1911 hat sich der Import auf Fr. 6,892,000 gesteigert, der Export auf Fr. 11,301,000. Im Jahre 1909 waren in der Schweiz vorhanden 2400 Autos, 360 Motorvelos und im Jahre 1912 bereits 4290. Dazu kommen nun die Automobile aus dem Ausland, die dieser Statistik nicht unterliegen; ins Land kamen im Jahre 1910 zirka 7000, im Jahre 1911 7900.

Es ist Ihnen vielleicht noch in Erinnerung, dass bei der Behandlung des internationalen Automobilübereinkommens in diesem Saale erklärt worden ist, die Hotelindustrie habe im Jahre 1910 zirka 12 Millionen Einnahmen allein dem Automobil oder dessen Insassen zugerechnet. Das sind immerhin Zahlen, die uns die Pflicht auferlegen, ohne Voreingenommenheit die Frage zu prüfen.

Dazu kommt ein anderer, vielleicht noch wichtiger Umstand, nämlich derjenige, dass das Automobil offensichtlich vom Luxuswagen zum wirtschaftlichen Instrument geworden ist. Wir besitzen Hunderte von Lastwagen in der Schweiz. Baugewerbe und andere Industrien können das Automobil nicht mehr leicht entbehren. Wir besitzen in den Städten die sogenannten Taximeter. So sehr diese auch auf eine gewisse Abneigung stossen, wird

man doch in keiner Stadt der Schweiz daran denken, dieses bequeme Verkehrsmittel abzuschaffen; dies umso weniger, als der städtische Strassenbau sich in einer Richtung bewegt, die dem Pferdefuhrwerk nicht günstig ist. Man darf ganz ruhig sagen, dass es nachgerade auf gewissen Strassen bei gewisser Witterung nicht ungefährlich ist, sich mit Pferden zu bewegen.

Die Eidgenossenschaft benützt das Automobil für Militärzwecke. Es ist mir aus einem Rapport über eine Divisionsübung bekannt, welche grosse Ersparnisse die Eidgenossenschaft an Mannschaft, an Geld und an Zeit dadurch hat machen können, dass sie die Verpflegungskolonnen durch Automobile hat besorgen lassen.

In grösseren Ortschaften hat sich die Feuerwehr des Automobils bemächtigt für die Feuerspritzen und auch als Fortbewegungsmittel für Leitern und Mannschaften.

Im Ausland und nach und nach auch bei uns haben die Spitäler Automobile angeschafft für den Krankentransport. Den Spitalern sind die Aerzte gefolgt, insbesondere auf dem Land, in unserer Gegend sogar die Tierärzte.

Die Hotels, die früher ihre Omnibusse per Pferd an den Bahnhof führten, haben auch angefangen, sich mit Automobilen zu behelfen, was angesichts der bereits berührten Strassenverhältnisse in den Städten gewiss mit Recht geschehen ist.

Endlich hat die Eidgenossenschaft unter Zustimmung der Kantone da und dort Unternehmungen konzessioniert, die fahrplanmässig Ortschaften per Automobil miteinander verbinden. Sie hat es damit einzelnen Gegenden erspart, sich in grosse Eisenbahnkosten zu stürzen, aus denen sie vielleicht nicht mehr recht herauskommen würden, ohne doch eine befriedigende Eisenbahn bekommen zu haben. Sie hat es ihnen ermöglicht, die Verkehrsentwicklung abzuwarten, die es ihnen erlaubt, wirklich bei gesunden Verhältnissen eine Bahn einzuführen.

Dabei muss nun gesagt werden, dass eigentlicherweise diejenigen, die sich im Interesse des Pferdebestandes gegen das Automobil gewehrt haben, unrecht bekommen haben, denn die Statistik hat gezeigt, dass trotz zunehmender Verwendung des Automobils die Zahl der Pferde nicht ab-, sondern zugenommen hat. Das sind nun die Sonnenseiten des Automobils, die ausgedehnte volkswirtschaftliche und humane Verwendung.

Es wäre natürlich ganz verfehlt, wenn wir übersehen wollten, dass diesen Vorteilen ganz bedeutende Nachteile und Uebelstände gegenüberstehen. In erster Linie sind es diese Uebelstände, die den Gesetzgeber auf den Plan rufen.

Da ist auf die Gefährdung des Strassenverkehrs hinzuweisen, die ja freilich auch beim Fuhrwerkverkehr mit Pferden vorhanden gewesen ist. Stark zugenommen haben nun die Unfälle durch das Automobil. Es ist nicht so lange her, dass man in Deutschland darüber eine Statistik aufgenommen hat. Man hat in der Tat diejenigen, die eine Steigerung der Gefahr in Abrede stellten, überweisen können. Es wäre vielleicht allerdings noch wichtiger gewesen, zu wissen, wie alle diese Unfälle passiert sind, durch wessen Schuld, warum. Vorläufig gestatte ich mir darüber folgende Meinung. In erster Linie wird wohl der grösste Teil der Gefahren da-

von herrühren, dass die Automobilisten der Versuchung, die Schnelligkeit ihres Vehikels auszunützen, nicht genügend widerstehen können, dass sie zu schnell fahren und vielleicht die Beherrschung über das Automobil gelegentlich verlieren, wenn sie auf Hindernisse stossen, so dass sie in der Tat nicht unter allen Umständen in der Lage sind, ein Unglück zu verhüten. Das ist der eine Grund, und hier muss die Gesetzgebung einsetzen.

Ein anderer Grund liegt freilich auch darin, dass unser Publikum gewohnt ist, sich auf den Strassen mit einer gewissen Freiheit zu bewegen, sich in die neue Erscheinung noch nicht gefügt hat und es da und dort an der nötigen Vorsicht und Umsicht fehlen lässt. Für diese Behauptung glaube ich die Tatsache anführen zu dürfen, dass in den Grosstädten, wo sowohl der Fussgänger- als auch der Automobilverkehr ausserordentlich gross ist, die Zahl der Unfälle relativ geringer ist als auf dem Lande und an kleineren Orten. Dieser Erscheinung kann man freilich mit der Gesetzgebung nicht beikommen. Es ist eine Erscheinung, die bei allen Neuerungen ähnlich aufzutreten pflegt und allein mit der Zeit beseitigt wird.

Zuzugeben ist natürlich auch, dass das Automobil insbesondere bei ausserordentlicher Schnelligkeit höchst unangenehm Staub zu entwickeln pflegt. Und zwar beklagen sich nicht nur die Spaziergänger, die auf andere Wege verwiesen werden können, über diese Staubplage, sondern auch die Bewohner von Häusern an den Strassen, nämlich darüber, dass ihre Zimmer voll von Staub werden, wenn sie das Fenster offen haben, und dass zeitweise ihre Gärten fast unbenutzbar werden. Diesen Klagen haben sich aber auch die Landwirte angeschlossen, die behaupten, dass ihre an die Strasse grenzenden Wiesen derart von Staub überschwemmt werden, dass das Futter darunter leide.

Das ist eine Erscheinung, die zu leugnen absolut nichts nützt, der gegenüber man sich einfach fragen muss, wie kann man diesen Uebelstand lindern, eventuell beseitigen? Kann man den Automobilen andere Strassen anweisen? Kann man durch Einschränkung der Schnelligkeit die Staubentwicklung einigermaßen reduzieren? Insbesondere in der heissen Jahreszeit wird darüber geklagt, wo es, besonders am Sonntag, zu wünschen wäre, dass unsere Bevölkerung spazieren ginge. Wir wissen ja, dass ein grosser Teil derselben sich leider auch ohne die Automobile schon nicht auf die Strassen, sondern auf die Bahn und möglichst rasch ins Wirtshaus begibt. Aber immerhin bleibt ein wesentlicher Teil übrig, der spazieren will, und wir wollen doch jedenfalls auch das Bestreben haben, die Leute anzuregen, dass sie den Sonntag zum Spaziergehen benützen.

Zur Staubentwicklung kommt die Kotbildung, wenn das Wetter nicht trocken ist.

Die Finanzdirektoren der Kantone und wohl auch die Hüter der Gemeindefinanzen klagen weiter über den Uebelstand, dass unsere Strassen enorm durch die Automobile hergenommen werden, dass der Unterhalt sehr teuer wird, insbesondere da, wo ein regelmässiger Omnibus- oder Lastautomobilverkehr besteht.

Demgegenüber ist zu prüfen, und ich erlaube mir jetzt schon Ihre Aufmerksamkeit auf diesen

Punkt zu richten, wie vielleicht am ebsten Geldmittel zu beschaffen sind, um entweder Strassen zu reservieren oder die Strassen so herzustellen, dass der Unterhalt nicht so kostspielig wird.

Ueber andere Belästigungen kleinerer Art, das Scheuwerden von Vieh, Pferden usw. will ich gar nicht sprechen. Das sind Dinge, die sich wohl mit der Zeit verlieren werden.

Nun ist allerlei angeregt worden, um diese Uebelstände zu beseitigen. In erster Linie das radikalste Mittel, das einfache Verbot des Automobils. Das Einfache findet immer viel Anklang. Leider steht diesem Versuch mit einem so einfachen Mittel der Uebelstand gegenüber, dass man dann auch allen jenen volkswirtschaftlichen Vorteilen, von denen ich gesprochen habe, ein Ende bereiten würde. Ich denke, ernstlich wird man hier und wohl auch in weiteren Kreisen doch nicht das Automobil ganz verbieten wollen.

Ein weiteres Mittel, das man vorgeschlagen hat, ist die Verbesserung der Strassen. In der Tat, das wäre ein ganzes und sehr gutes Mittel. In Frankreich, an der Riviera, auch im Süden unseres Landes und vor wenigen Wochen auch in andern Landesteilen hat man sich ja in der Tat schon theoretisch und praktisch mit der Frage beschäftigt, wie besondere Automobilstrassen geschaffen werden können.

Sie wissen, dass der Genfersee mit der Riviera so verbunden wird. Sie wissen, dass man im Tirol solche Strassen anlegt. Kürzlich ist angeregt worden, unsere Gebirge auf diese Weise dem Automobil zu eröffnen. Das ist alles schön und recht. Leider kostet aber die Geschichte so viel Geld, dass an eine radikale Anwendung dieses schönen Mittels nicht gedacht werden kann.

Es drängt sich da ohne weiteres die Frage auf, warum man denn nicht von Anfang an gesucht habe, der Sache finanziell beizukommen. Dies ist unmöglich, so lange die Kantone das Automobilwesen reglieren und zwar aus dem einfachen Grund, weil die Kantone nicht in der Lage sind, andere Automobile, als die in ihren Kantonen befindlichen, finanziell zu belasten. Ausserdem braucht es eine enorme Belastung, um etwas Erkleckliches herauszubringen. Nur der Bund ist in der Lage, auch die fremden Automobile, die hereinkommen, irgendwie und zwar ernstlich, gleich andern Ländern, zu belasten.

Sodann entsteht die Frage: Kann man bloss mit der Belegung der Automobile mit Taxen zu finanziellen Resultaten kommen, die irgendwie befriedigen? Gibt es nicht andere Wege, die besser zu diesem Ziele führen? Es ist genannt worden die Besteuerung, die Monopolisierung oder die starke Verzollung von Dingen, die man für den Automobilmus braucht, insbesondere des Benzins. Aber auch dieses Mittel versagt natürlich bei den Kantonen. Die Möglichkeit, es anzuwenden, besteht nur beim Bund.

Es wird Ihre Sache sein und die Sache des Bundesrates, sich zu überlegen, ob nicht in der Tat der Bund sich Mittel beschaffen soll, um den Kantonen, denen der Strassenunterhalt obliegt, das nötige Geld oder einen Teil desselben für bessere Instandstellung der Strassen zu liefern.

Das Ende vom Lied aber bei allen diesen Abhilfebestrebungen war die Polizei. Da ist nun in erster Linie festzustellen, dass der Bund bekanntlich gar keine Polizeigewalt auf diesem Gebiete hat. Es mussten sich also die Kantone daran machen. Dem Bunde steht wohl nach Art. 37 der Verfassung die Oberaufsicht über Strassen und Brücken zu, die für ihn von besonderem Interesse sind. Aber einmal genügt diese Oberaufsicht nach der bisherigen Auffassung absolut nicht, um in einer Weise einzugreifen, die eine Reglementierung des Verkehrs mit Automobilen in sich schliessen würde. Und sodann ergibt sich aus dem Artikel ohne weiteres, dass es sich nicht um alle, sondern nur um gewisse Strassen handelt. Das Entscheidende aber dafür, dass der Bundesrat keine genügende Kompetenz hat, um hier einzuschreiten, ergibt sich aus der deutlichen Fassung des Art. 31e, wo es heisst, dass die Benutzung der Strassen den Kantonen untersteht. Damit ist, wenn man keine Künsteleien treiben will, ohne weiteres gegeben, dass die Kantone allein die Kompetenz haben, zu sagen, ob und wie die Automobile die Strassen benutzen können. Tatsache ist denn auch, dass auf dieser Auffassung die bisherige Praxis beruht. Allerdings steht dem Bund dann noch nach meiner Auffassung und wohl nach der Auffassung der Mehrheit der Kommission die Hoheit über die Strassen insoweit zu, als er für militärische Zwecke zweifellos befehlen kann, alle Strassen dem Automobil zu öffnen. Indessen ist sogar auch diese Frage schon bestritten worden.

Endlich, um vollständig zu sein, wollen wir feststellen, dass der Bund, nachdem er das Zivilrecht in sein Gebiet genommen hat, auch das Recht hat, über die zivilen Seiten des Automobilverkehrs, über die obligationenrechtlichen Bestimmungen, über die Haftpflicht usw. zu legislieren. Es ergibt sich aber ohne weiteres, dass das ja nur eine Seite der Frage ist und zwar wohl nicht die wichtigste und dass damit nicht geholfen werden kann. Es steht dem Bunde auch das Strafrecht zu, seitdem wir die Verfassung in dem Sinne revidiert haben; aber man braucht weiter keine grossen rechtlichen Erörterungen zu machen, um feststellen zu können, dass mit der Vereinheitlichung des Strafrechts nicht der Erlass von kleinen Polizeibestimmungen strafrechtlicher Art gemeint war. Da kann man schwerlich mit dem eidgenössischen Strafrecht helfen.

Nun haben die Kantone sich der Sache angenommen; aber auch sie haben sich sofort sagen müssen, wenn sie auch die Kompetenz haben zu legislieren, so haben sie nicht die tatsächliche Macht, diese Verhältnisse richtig zu regeln. Ein Fuhrwerk, das in wenigen Stunden, vielleicht sogar in einer kürzeren Zeit als einer Stunde, mehr als einen Kanton passieren kann, kann sich unmöglich dazu eignen, von jedem einzelnen Kanton in der Gesetzgebung reglementiert zu werden. Man musste sich sofort sagen, dass das zur Folge haben müsse, dass der Automobilfahrer nicht weiss, was in jedem Kanton erlaubt und was verboten ist, und man musste sich weiter sagen, dass der Richter, der den Automobilfabriker zu verurteilen hat, auf Grund eines solchen Kompositums von Gesetzen nicht dazu kommen kann, den Automobilisten recht zu bestrafen, weil es ihm in den meisten Fällen ein-

leuchten muss, dass der Automobilist zu entschuldigen ist, wenn er sich auf Unkenntnis der Gesetze beruft, auch wenn diese Entschuldigung im allgemeinen nicht gilt.

So haben die Kantone unter den üblichen Schwierigkeiten, die ein Konkordat hat, am 13. Juni 1904 sich dazu verständigt, in einem Konkordat einheitliche Bestimmungen über das Automobilwesen zu machen. Es ist Ihnen wohl bekannt, was der Inhalt dieses Konkordates ist. Es stehen in ihm, kurz gesagt, die Bestimmungen über Fahrordnung, Schnelligkeit, Voraussetzungen gegenüber den Automobilfahrern, gewisse Bestimmungen polizeilicher Art und die Bestimmung, dass im übrigen die Kantone eben nach wie vor Strafen festsetzen und die Taxen mit bezug auf die Automobile feststellen können. Das Konkordat vom Jahre 1904 hat sehr bald Klagen hervorgerufen und es ist zurzeit eine Revision im Gange. Diese Klagen bezogen sich auf folgendes:

Einmal fehlte es an einem Mittel, das Konkordat durchzuführen. Die Folge war, dass eine Reihe von Kantonen es zwar angenommen, aber etwas bedenklich durchgeführt haben. Andere Kantone, z. B. Graubünden und Uri, haben es überhaupt nie angenommen. Der Kanton Thurgau hat es nicht angenommen, aber er hat Bestimmungen getroffen, die mit dem Konkordat harmonieren. Es ist geklagt worden über die Mannigfaltigkeit der Strafen und der Taxen, sogar darüber, dass einzelne Kantone trotz Anwendung der Automobile für sich noch ganz besondere Bestimmungen trafen, so z. B., dass man mit dem Automobile in ihrem Gebiet nur nach Hinterlegung einer besonderen Taxe fahren könne.

Wir werden noch einmal kurz auf diese Uebelstände kommen. Ich konstatiere nun nur, dass man da, wo man das Automobilkonkordat handhaben musste, bei den Polizeidirektionen der Kantone, darin einmütig war, dass das Konkordat revidiert werden müsse. Im Mai des Jahres 1912 war die Frist abgelaufen für Beitritt zum neuen Konkordat. Dieses neue Konkordat ist eine Verschärfung des alten; es beruht auf den Erfahrungen, die man seither gesammelt, die man insbesondere auch vom Ausland her sich zu eigen gemacht hat; es beruht auf langen Verhandlungen und Experimenten. Man sollte also meinen, wenn es richtig ist, dass die Erledigung dieser Angelegenheit auf dem Konkordatswege genüge, dass alle Kantone mit Freuden diesem neuen Konkordat zugestimmt wären. Wie steht es nun? Bis zum heutigen Tage haben im ganzen 10 Kantone das neue Automobilkonkordat angenommen und zwar Luzern, Basel-Stadt, Basel-Land, Schaffhausen, Appenzel A.-Rh., St. Gallen, Wallis, Neuenburg, Waadt und Uri. Zürich konnte nicht beitreten, weil die Kompetenzfrage bei ihm erhoben worden ist mit bezug auf die kantonale Gesetzgebung. Graubünden hat grundsätzlich den Beitritt abgelehnt und die andern Kantone haben überhaupt nicht geantwortet. So sind wir heute, einen Monat nach Ablauf der ersten Frist, nachdem man mehr als ein Jahr Zeit gegeben hat, vor der Tatsache, dass mehr als die Hälfte der Kantone auch dem neuen Konkordat nicht beigetreten ist.

Es erhebt sich die nicht leicht zu nehmende Frage, wie überhaupt die Verhältnisse sich gestalten, ob das alte Konkordat bleiben oder ob das neue schliesslich doch angenommen wird, oder ob

ein Teil der Kantone bei keinem Konkordat mehr mitmachen will. Was für Grundsätze gelten nun für die ganze Schweiz, vor was für einer Situation steht der fremde Automobilist, der in die Schweiz hineinkommt? Den Befürchtungen, dass das neue Konkordat auch nicht den Beifall aller habe, hat man schon von vorneherein begegnen wollen. Es hat Ihnen vor längerer Zeit, im Jahre 1908, unser Kollege Walther eine Motion eingereicht des Inhalts, es solle der Bund die polizeilichen Bestimmungen über den Automobilverkehr erlassen. Der Bundesrat hat damals schon die Kantone angefragt, wie sie sich zu diesem Begehren stellen. Es ist wertvoll, heute, nachdem eine schöne Zahl von Kantonen sich noch nicht entschlossen konnten, dem neuen Konkordat beizutreten, folgendes zu konstatieren: 8 Kantone sprachen sich gegen eine eidgenössische Regelung aus, 15 Kantone sind für eine eidgenössische Regelung, einer bleibt neutral und einer hat überhaupt nicht geantwortet. Also 15 Kantone haben in einem Zeitpunkte, da etwelche Ordnung herrschte, weil das Konkordat bestand, gewünscht, dass die Eidgenossenschaft in den Riss trete und auf diesem Gebiet gesetzgeberisch arbeite.

Der Motion Walther, die Sie ziemlich einmütig angenommen haben, haben sich seither andere Stimmen angeschlossen. Es liegt bei den Akten eine Petition der schweizerischen Verkehrsvereine, in welcher diese darauf dringen, dass der Bund legislieren möchte. Ferner liegt eine Petition von Privatpersonen bei den Akten, die die Automobile unterdrücken möchten, und endlich haben wir eine Petition des Radfahrerbundes, in der nicht nur verlangt wird, dass der Bund die Automobile unter seine Gesetzgebung nehme, sondern dass er die gesamte Strassenpolizei gesetzlich ordne. Diese letztere Forderung ist recht schön; angesichts der Schwierigkeiten, die die bescheidenere Forderung findet, ist nicht weiter über die Forderung der Radfahrer zu reden.

Die Räte hatten nochmals Gelegenheit, zur Automobilfrage Stellung zu nehmen, bei Behandlung des Postulates auf Einführung einer eidgenössischen Automobilhaftpflichtgesetzgebung. Sowohl im Nationalrate als im Ständerate wurde das Postulat angenommen. Der Bundesrat hat nun trotzdem gefunden, es sei aus sachlichen Gründen, die zu besprechen sein werden, besser, wenn die Automobilhaftpflichtgesetzgebung erst dann behandelt werde, wenn wir Klarheit haben über den Stand der Polizeigesetzgebung. Am 22. März 1910 hat uns nun der Bundesrat in Erledigung der Motion Walther Bericht und Antrag unterbreitet und fast in derselben Zeit, am 24. Mai 1910, unterbreitete er uns auch einen Antrag, dem internationalen Uebereinkommen betreffend die Automobile beizutreten. Ohne Opposition ist diesem letzteren Antrag zugestimmt worden. Es darf nun doch wohl bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen werden, dass wohl die Mehrheit von Ihnen, die damals den Beitritt zum internationalen Abkommen unterstützt hat, von dem Gedanken ausgegangen ist, der Verkehr mit Automobilen bedürfe eben der Regelung durch grössere Staatswesen, sogar der Regelung durch Verständigung unter den Staatswesen, er passe seiner Natur nach nicht für die Regelung durch kleine Staatswesen, wie z. B. unsere Kantone. Ich verweise dar-

auf, um zu betonen, dass es wohl um so natürlicher erscheint, wenn Ihnen heute der Antrag unterbreitet wird, die kantonale Gesetzgebung auf diesem Gebiete durch die eidgenössische zu ersetzen.

Im Ständerat ist der neue Verfassungsartikel unterlegen und zwar mit Stichentscheid des Präsidenten. Es muss mit einem Worte darauf verwiesen werden, dass die Diskussion im Ständerate gezeigt hat, wie im wesentlichen Opportunitätsgründe dafür massgebend waren, Gründe, die gewiss auch bei uns überlegt werden müssen. Man hat sich dort gesagt, es bestehe keine Wahrscheinlichkeit dafür, dass die Revision der Bundesverfassung auf diesem Gebiet beim Volke Anklang finde und zwar deshalb nicht, weil im Volke Misstrauen gegen diese Transaktionen besteht, weil man fürchte, es handle sich bei der eidgenössischen Gesetzgebung im wesentlichen darum, die Automobilisten zu schützen und das Volk in seiner Not im Stiche zu lassen. Diese Erwägung, die freilich nicht ganz von der Hand gewiesen werden kann, hat die Mehrheit Ihrer Kommission veranlasst, den ursprünglichen einfachen Artikel, den der Bundesrat vorgelegt hat, dahin zu ändern, dass wir der Verfassungsrevision eine Direktive mitgaben und nicht nur sagen wollen, dass der Bund in Zukunft über die Automobile legislieren solle, sondern dass er das tun solle in erster Linie im Interesse der Volksgesundheit, also zu möglicher Verhütung derjenigen Folgen des Automobilverkehrs, die der Volksgesundheit schädlich sind, und sodann im Interesse des Verkehrs im allgemeinen, nicht nur des Automobilverkehrs. Ganz abgesehen davon, dass eigentlich niemand von der Vermutung ausgehen sollte, dass wir etwas gegen die Interessen der Volksmehrheit tun wollen, glauben wir, damit noch klarer betont zu haben, dass es uns in der Tat bei der Verfassungsrevision darum zu tun ist, nicht nur die Automobilisten, soweit sie im Recht sind, sondern das ganze Volk zu schützen.

Den opportunistischen Rücksichten des Ständerates hat sich die Minderheit der Kommission angeschlossen, während die Mehrheit der Kommission Ihnen beantragt, auf die Vorlage einzutreten. Die Begründung ergibt sich im wesentlichen aus den Andeutungen, die ich gemacht habe. Ich kann daher kurz resümieren. In erster Linie kann darüber kein Zweifel bestehen, dass eine Verfassungsrevision nötig ist, wenn man den Bund als Gesetzgeber auf dem Gebiete des Automobilwesens anrufen will. Ich will nicht wiederholen, was ich hierüber gesagt habe, umsoweniger, als in der Kommission, wie auch in weiten Volkskreisen, darüber vollständige Einstimmigkeit herrscht. Man kann wohl von seite des Bundes auch ohne Verfassungsrevision einiges tun; man kann die Automobilhaftpflicht regeln, man kann gewisse Strafbestimmungen treffen, aber man kann die Hauptsache nicht machen: einheitliche Bestimmungen über Geschwindigkeit usw. Darüber gibt Art. 31 e ohne weiteres Klarheit.

Auch darüber sind weitere Ausführungen schwerlich nötig, dass es der Natur der Sache entsprechen würde, wenn der Bund statt der kleinen Kantone über die Automobile und die Luftschiffe legislieren würde. In der Kommission hat sich niemand dagegen ausgesprochen und auch im Ständerate ist es allgemein zugegeben worden. Es bedarf auch

deshalb keiner weiteren Begründung, weil dieser Grundsatz von Ihnen beim Beitritt zur internationalen Uebereinkunft anerkannt worden ist und weil das Vorgehen der Kantone, ihr Versuch, die Sache durch ein Konkordat zu regeln, ein Beweis dafür ist, dass die dortigen Instanzen ganz gleich der Meinung sind, dass die Kantone einzeln nicht in der Lage seien, dieses Gebiet richtig zu behandeln.

Nun ist aber im Ständerate gesagt worden, und es wird Ihnen die Minorität der Kommission dies wohl auch sagen, der bisherige Zustand, das Konkordat befriedige, es sei damit im wesentlichen den Bedürfnissen nach Gesetzgebung auf diesem Gebiete geholfen, eine Verfassungsrevision sei daher nicht nötig. Darüber müssen Sie mir nun ein paar Worte gestatten, da ich ganz anderer Meinung bin und zwar wiewohl ich selbst mit verschiedenen Kollegen im Rate mein Möglichstes getan habe, um das alte wie das neue Konkordat zustande zu bringen.

Einmal wollen wir grundsätzlich feststellen, dass das Automobilkonkordat nicht hat richtig gemacht werden können, ohne dass man eigentlich das Kompetenzgebiet der Kantone überschritten hat. Es wurde als eine der grössten Errungenschaften des neuen Konkordates bezeichnet, dass in dasselbe ein Artikel aufgenommen wurde, nach welchem jeder Autofahrer verpflichtet ist, sich zu versichern gegen Haftpflicht aus Unfällen. Ich bin mit anderen und insbesondere mit dem Sprecher im Ständerate der Ansicht, dass dieser Versicherungsartikel eigentlich gar nicht in der Kompetenz der Kantone gelegen wäre.

Aber nicht nur das. Um das Konkordat durchführen zu können, musste man die Hilfe des Bundes in Anspruch nehmen. Nicht etwa nur darum, dass man gemäss Verfassung seine Genehmigung haben musste, sondern deshalb, weil die Durchführung der polizeilichen Vorschriften nicht möglich wäre ohne eine Verbindung der Kantone durch eine Zentralstelle. Und nun haben wir das Interessante im Konkordat, dass die Kantone beschlossen haben, der Bund möge ein Register für sie führen, den Verkehr von Kanton zu Kanton vermitteln und für sie dafür sorgen, dass, was der eine Kanton anordnet, im andern vollzogen werde. Das ist nach meiner Ansicht eine Anomalie, die wir nicht haben sollten. Es ist nicht richtig, dass die Kantone in solchen Sachen befehlen und dass der Bund für sie den Diener machen muss.

Interessant ist weiter noch und ein Beweis dafür, dass wir unrichtig vorgehen, dass es die Kantone bis zur Stunde noch nicht fertig gebracht haben, im Verkehr untereinander soweit es zum Vollzug des Konkordates nötig ist, wirklich Ordnung zu schaffen. Sie haben sich nicht die nötigen Angaben über Nummern, Automobilbesitzer usw. gegeben, ja es ist vorgekommen, dass einer der wichtigsten Kantone bis vor kurzem dem Bunde kaum die Hälfte der Automobile angegeben hat, so dass wir nicht einmal die notwendige Aufklärung hatten, auch für den Bund nicht, welcher doch wissen sollte, wie er die Automobile im Militärowesen verwenden kann. Es fehlt für den Bund die Möglichkeit, alle unter das Dach des Konkordates zu bringen. Darüber zu reden ist überflüssig, angesichts der Tatsache, dass beim alten Konkordat drei

Kantone nicht mitgemacht und dass sich dem neuen Konkordat nur 10 Kantone angeschlossen haben. Weiter besteht gar keine Möglichkeit, alle Kantone dazu zu bringen, das Konkordat auszuführen. Es ist zwar im Ständerate gesagt worden, das sei nicht ein Fehler des Konkordates an sich, man könnte sich darüber verständigen. Das ist aber eben der Uebelstand, dass die Kantone, deren Behörden Bedenken haben, just eine Verständigung des Inhalts, dass die einen Kantone oder der Bund verfügen, wie sie das Konkordat zu vollziehen haben, nicht eingehen wollten.

Wir haben nun in den Kantonen einige ganz interessante Verhältnisse, die einen an die ältesten Zeiten des Bundes erinnern. Was will man dazu sagen, wenn man ein Konkordat hat, in welchem die Bestimmung steht, auf Grund gewisser Ausweise könne man in der ganzen Schweiz fahren, und wenn man nun in der Innerschweiz angehalten wird und eine Extrataxe bezahlen muss. Was will man dazu sagen, wenn bei diesem Konkordat einzelne Kantone sagen, dass wohl ihre eigenen Leute am Sonntag fahren dürfen, nicht aber die Fremden. Man mag über die Zweckdienlichkeit einer solchen Bestimmung verschiedener Ansicht sein, aber darüber kann man nicht verschiedener Ansicht sein, dass, wenn man etwas als Gegenstand einheitlicher Regelung betrachtet, es doch sonderbar ist, wenn einzelne Kantone so etwas machen.

Es ist auch eine Abnormität, dass beispielsweise der Kanton St. Gallen die Initiative dazu ergreifen musste, dass einzelne Kantone sich über den Automobilverkehr an Sonntagen verständigt haben, so dass wir innerhalb des grossen Konkordates noch ein kleineres für die Ostschweiz bekommen haben, wozu ich als zu einem notwendigen Uebel selbst geholfen habe. Es ist ferner etwas fatal, dass beim Konkordat die Durchführung der Strafen, sowohl mit bezug auf die Untersuchung als mit bezug auf das Strafmass vollständig den Kantonen hat überlassen werden müssen. Als man allzu leichtfertigen Angriffen einzelner übereifriger Leute begegnen wollte, wollte man bestimmen, dass der Ankläger nicht allzu viel von dem bekomme, was an Bussen bezahlt wird. Darüber konnte man eine Verständigung unter den Kantonen nicht erreichen. Die Folge dieses Zustandes ist nun die, dass wir in vielen Fällen die Automobilisten vom Gerichte mild behandelt sehen, just deshalb, weil die Richter das Gefühl haben, dass bei solchen Zuständen der Automobilist begreiflicherweise nicht im klaren ist über die gesetzlichen Bestimmungen resp. deren Auslegung. Es hat sich aber auch ergeben, dass wir in Verruf geraten sind, dass man unsere Verhältnisse in grossen Blättern des Auslandes lächerlich gemacht hat.

Wenn man die Ziffern der Schweiz und diejenigen von Oesterreich, insbesondere von Tirol, vergleicht, so sieht man, dass der Verkehr der fremden Automobilisten bei uns nicht in dem Masse wächst, wie dies an andern Orten der Fall ist.

Endlich wollen wir noch den Uebelstand hervorheben, dass wenn auch an einzelnen Orten die Erkenntnis ganz klar geworden ist, dass man ändern sollte, ganz ungemaine Schwierigkeiten zu überwinden sind, bis alle Kantone dabei sind. Das sehen wir aus der Revision des gegenwärtigen

Konkordates, die jahrelang anhängig ist und zur Stunde noch nicht hat durchgeführt werden können. Endlich als letzten Uebelstand gestatten Sie mir hervorzuheben, dass uns jedes Mittel fehlt, einigermassen beträchtliche Geldmittel zu beschaffen, um die Strassen zu verbessern.

Wir haben beschlossen, mit dem neuen Konkordat die Taxen zu erhöhen, indem man die damals höchsten Taxen der Kantone einführt, und doch, welche lächerlich kleine Summen hätten die Kantone bekommen, um an die Strassenbespritzung oder die sonstige Strassenverbesserung überhaupt etwas zu leisten. Es kommt dabei viel zu wenig heraus. Es liegt nun die Frage nahe: kann der Bund nicht doch viel mehr leisten, wenn er einmal neben den einheimischen die fremden Automobile belastet, nicht übertrieben, aber doch in einer Masse, welches eine gewisse Finanzquelle eröffnet? Ist es für ihn nicht möglich, beispielsweise das Benzin zu monopolisieren oder wenigstens durch Abänderung der Zollgesetzgebung mehr zu belasten und dann aus den ganz stattlichen Einnahmen, welche man machen kann, wie herausgerechnet worden ist, an die Kantone Mittel gibt, damit sie ihre Strassen bespritzen oder sonst besser unterhalten könnten? Wir stellen Ihnen keinen Antrag in dieser Richtung; aber wir betonen diese Seite in dem Sinne, dass jetzt schon die zuständige Stelle eingeladen worden ist, für den Fall der Annahme der Revision sich zu überlegen, wie hierin abgeholfen werden könne.

Ich will weiter nicht ausführen, aber andeuten, dass sozusagen sämtliche Grosstaaten um uns herum mehr oder weniger ausgedehnte einheitliche Gesetzesvorschriften über den Automobilverkehr haben, so Dänemark, England, Italien, Schweden, Niederlande, Frankreich, Oesterreich, Belgien, Deutschland. Ich will nur Deutschland hervorheben, das in einem Gesetz, das uns wohl als Muster dienen könnte, die Polizei geregelt hat und dann die Haftpflicht, wohl aus dem Beweggrund heraus, dass beides innerlich zusammengehört. Man braucht ja nicht alles nachzuahmen, was man an andern Orten tut, aber es mag doch festgestellt werden, dass hier innerliche sachliche Gründe sprechen. Endlich sei noch hervorgehoben, dass wir nun im internationalen Verkehr eine ganz sonderbare Rolle spielen. Wir haben zwar anerkannt, dass der Bund berechtigt sei, einem internationalen Abkommen über den Automobilverkehr beizutreten, aber gleichzeitig die Kompetenz der Kantone für die Gesetzgebung vorbehalten. Nun weiss zwar der Fremde, dass die Schweiz in einem internationalen Abkommen steht; aber er wird sich täuschen, wenn er glaubt, es bestehen nun einheitliche Bestimmungen für das ganze Schweizerland. Und da ist es doch klar, dass es im Interesse des Verkehrs und der Klarheit gegeben wäre, wenn die Vorschriften ausgeglichen würden.

Wir wollen dann auch nicht vergessen zu betonen, welche Bedeutung es für den Bund hat, wenn eine Vereinheitlichung eintritt dadurch, dass er einmal als Gesetzgeber auftritt, indem er dann die Ausnutzung der Automobile für das Militärwesen vortrefflich vorbereiten kann und dann auch die Auskunftgabe für das Inland von Kanton zu Kanton, wie für das Ausland enorm erleichtert

wird, und endlich, dass er einen gewissen Druck ausüben kann, um einen richtigen Vollzug insbesondere der Strafbestimmungen zu erreichen.

Man hat im Ständerat gesagt, das sei alles schön und recht, aber die verschiedenen topographischen Verhältnisse des Schweizerlandes begünstigen die kantonale Gesetzgebung. Mir ist dieses Argument nicht sehr kräftig vorgekommen; denn wenn man das Konkordat begründet, gibt man ja auch die Möglichkeit auf, dass jeder Kanton legiferiere. Sodann ist nicht einzusehen, warum nicht auch der Bund, wenn er legiferiert, auf die verschiedenen Verhältnisse Rücksicht nehmen könne wie bisher auf andern Gebieten. Wir haben nun aber, um Sie und das Volk zu beruhigen, auch in der Richtung in den von uns vorgeschlagenen Art. 37 B. V. eine Direktive hineingelegt; denn dort steht, dass der Bund befugt sei, unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder zu erlassen. Wir haben sodann auch noch soweit geglaubt, der innern Berechtigung dieser Einwände dadurch Konzessionen machen zu müssen, dass wir sagten, es solle auch den Kantonen das Recht gewahrt werden, den Automobil- und Fahrradverkehr auf den Strassen, welche nicht geeignet oder nicht für den grossen allgemeinen Verkehr notwendig sind, zu verbieten. Ich gestehe ganz offen, dass für meine Person die Konzession nicht ganz einfach gewesen ist, wenn ich mir nicht zweierlei hätte sagen müssen: Einmal ist es beim Konkordat ja auch genau so, und andere Staatswesen, auch Deutschland, haben denselben Weg eingeschlagen. Auch dort können die Einzelstaaten besondere Verfügungen treffen innert den Schranken, die ihnen gesetzt sind. So können wir die Konzession wohl empfehlen. Wir glauben damit auch der Annahme, dass man da den Kantonen zu nahe trete und dass man ihre Strassenherrschaft aufheben wolle, genügend entgegengetreten zu sein.

Im Ständerat ist bei Behandlung der Frage in erster Linie auf Misstimmung im Volk, über die ich bereits gesprochen habe, abgestellt worden. Ich möchte nun demgegenüber noch darauf hinweisen, dass ja ohnehin einmal die Frage, ob etwas angenommen wird oder nicht, eine Frage des Prophezeiens ist, und prophezeien kann niemand recht; wenn man nicht sicher ist, ist es doch besser, auf die sachlichen Momente zu sehen und abzuwarten, wie es geht.

Sodann ist doch jetzt für das Volk die Sache etwas abgeklärt und zwar dadurch, dass ein neues Konkordat vorliegt, das aller Wahrscheinlichkeit nach im wesentlichen die Grundlage eines Gesetzes sein wird. Man kann also nicht behaupten, das Volk stehe etwas ganz Unbekanntem gegenüber.

Sodann möchte ich den Wortlaut des Verfassungsartikels, den wir Ihnen empfehlen, gegenüber den Befürchtungen des Ständerates in Anschlag bringen. Man hat im Ständerat erklärt, man sollte zuerst die Automobilhaftpflicht regulieren, das pressiere mehr, und man verschiebe diese ganze Frage zu lang, wenn man die beiden Sachen zusammenhänge. Es hat das etwas für sich. Dennoch kann ich mich der Ansicht nicht verschliessen, dass wir auf dem richtigen Boden stehen und zwar aus folgenden Gründen: Es kann sich, wenn der Verfassungs-

artikel angenommen wird, nicht um eine allzulange Verschiebung handeln und zwar deshalb, weil ja das Gesetz schon in grossen Zügen im Konkordate vorliegt und es daher keine Schwierigkeiten bieten sollte, aus dem Konkordat ein eidgenössisches Gesetz zu machen, so dass also ein Gesetz nicht allzu lange auf sich warten lassen wird. Ich bin aber auch aus der grundsätzlichen Erwägung der Meinung, dass die Haftpflicht innerlich zu der polizeilichen Regelung gehört. Einmal ist es doch fatal, dass, wenn die strengere Haftpflicht, die man ja verlangt, auf einem Gebiet besteht, während ganz positive Vorschriften über das, was erlaubt und nicht erlaubt ist im Automobilverkehr, nicht für dasselbe Gebiet existieren; es ist doch fatal, wenn wir in der ganzen Eidgenossenschaft strenge Beweislast haben, aber in der Hälfte der Eidgenossenschaft keine Ordnung mit bezug auf die positiven Polizeivorschriften. Ich meine also, es sei doch nicht nur ein Akt der Vergünstigung gegenüber den Automobilisten, sondern eine berechnete Billigkeit, wenn man sagt, in dem Momente, wo man den Automobilisten auch grössere Haftpflicht auferlegt, sollte man auch sorgen, dass im ganzen Schweizerland dieselbe Rechtsordnung mit bezug auf die Polizei bestehe.

Was will man mit der Automobilhaftpflicht? Ich glaube, man will damit dreierlei. Einmal eine Verschärfung der Haftpflicht selbst, die Ausdehnung der bisherigen obligationenrechtlichen Haftpflicht zur sogen. «Zufallhaft», sodann eine Ausdehnung der Haftpflicht vom Fahrenden auf den Eigentümer, damit immer ein solventer Haftpflichtiger da ist, und in dritter Linie eine Verschiebung der Beweislast auf den Fahrenden an Stelle desjenigen, der eine Forderung stellt. Das sind Erschwerungen.

Im Zusammenhange mit diesem Begehren steht die Frage, und dieselbe wird in manchen praktischen Fällen eine Rolle spielen: Hat der Automobilfahrer die positiven Vorschriften über das Automobilfahren überschritten? Ist er zu schnell gefahren? Ist er falsch ausgewichen? Hat er sonst einen Fehler gemacht?

Nun hätten wir doch wieder ganz verschiedenes Recht mit bezug auf die Haftpflicht, wenn wir nicht einheitliches Recht mit bezug auf die Polizei haben. Auch aus diesem innern Grunde glauben wir empfehlen zu sollen, dass man mit der Automobilhaftpflicht wartet, bis die eidg. Polizeigesetzgebung kommt. Selbstverständlich würden sich die Dinge ganz anders verhalten, wenn die Verfassungsrevision vom Volke abgelehnt würde; dann könnte man sich überlegen, ob man nicht aus der Not die Entschuldigung nehmen sollte und trotz den Bedenken, die ich geäussert habe, eine eigentliche verschärfte Haftpflicht ohne weiteres schaffen wollte. Man kann sich auch die Frage sehr wohl überlegen, ob man, wenn die Revision beschlossen wird, mit der Haftpflichtfrage warten solle, bis die Polizeigesetzgebung im Detail an die Hand genommen wird, oder ob man nicht an die Haftpflicht heran will, weil dann Garantie dafür da ist, dass eine Automobilpolizeiverordnung komme. Endlich darf doch auch noch das gesagt werden, dass dem Volke zuerst daran liegen muss, dass die ärgsten Uebelstände für dasselbe beseitigt werden, dass die Gefahren für das Publikum reduziert werden, die Staubentwicklung

etc. Es ist ja schön, wenn der Verunfallte Geld bekommt, aber noch schöner ist es, wenn das Nötige vorgeschrieben wird, um den Unfall selbst zu vermeiden. Wir glauben in der Tat, die Vereinheitlichung der Polizeigesetzgebung auf diesem Gebiete Sorge für das Primäre, nämlich die Verhütung der Unfälle, die Reduktion von Staub- und andern Plagen, und dann wird ja das andere auch kommen.

Im Ständerat ist weiter im Beschluss gesagt worden, vorerst solle der Bund prüfen, ob er nicht auf dem Wege der Strafgesetzgebung dem Automobilisten beikommen könne. Soweit ich gesehen habe, hat man aus dem Recht, ein eidgen. Strafgesetz zu erlassen, eine einzig mögliche, hier speziell zutreffende Strafbestimmung vorausgesehen, nämlich die, dass derjenige, welcher einen überfährt und dann davon fährt, bestraft werden kann, weil er ganz perfid gehandelt hat. Ist nun das der Hauptfall der Bestrafung?

Ich komme auf dieselben Argumente, die ich Ihnen vorhin vorgelegt habe. Die Hauptsache liegt doch darin, dass bestraft wird, weil er zu schnell oder sonst gefährlich fährt, und dem kommt man auch nach den Verhandlungen des Ständerates mit dem eidgenössischen Strafgesetz nicht bei, weil das Sache der Polizeigesetzgebung ist, die zur Voraussetzung positive Bestimmungen über das Fahren mit Automobilen hat.

Wir sind also der Ansicht, dass der gegenwärtige gesetzgeberische Zustand mit bezug auf die Automobile grundsätzlich falsch ist und praktisch geregelt werden muss, und dass daher der Bundesrat recht hat, wenn er Ihnen beantragt, dem Bunde die Kompetenz zu geben.

Der Bundesrat hat im Anschluss hieran auch noch den Antrag unterbreitet, es sei dem Bund auch die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt zu übertragen. Es ist dies damit begründet worden, dass ein innerer Zusammenhang wenigstens technischer Art zwischen Automobil und Luftschiffahrt bestehe, denn bei beiden werden Motoren verwendet. Ich will nicht untersuchen, ob das richtig ist oder nicht. So ganz eng hat uns der Zusammenhang nicht geschienen und wir sind der Meinung, dass die Luftschiffahrt wenigstens in einem besondern Artikel behandelt werden solle. Wir sind aber allerdings der Meinung, dass dem Bunde das Recht gegeben werden soll, über die Luftschiffahrt zu legislieren. Was man bis jetzt gegen diese Uebertragung eingewendet hat, ist das, man sei mit der Luftschiffahrt noch nicht so weit gekommen, dass biefür eine Gesetzgebung notwendig sei. Aber man kann auch erklären, dass gegenwärtig in Europa und ausser Europa die Luftschiffahrt auf dem Gebiete des Militärwesens, speziell die Aeroplane in einem Masse Verwendung finden, das weit über blosser Versuche hinausgeht. Man macht auch schon regelmässige Fahrten, nicht bloss in der Schweiz, in Luzern, sondern in Deutschland, und vor kurzem hat auf schweizerischem Boden, in Genf, eine Konferenz getagt, welche die Rechtsfragen behandelt hat, die sich an die Luftschiffahrt knüpfen. Wenn man vielleicht auch sagen kann, dass die Sache momentan noch nicht drängt, so wird es doch gut sein, wenn man dem Bunde so rechtzeitig die Kompetenz gibt, dass die Gesetz-

gebung vorbereitet werden kann für den Moment des Bedürfnisses. Wir beantragen Ihnen daher in Uebereinstimmung mit dem Bundesrat, in einem besonderen Art. 37ter dem Bunde in dieser Beziehung die Kompetenz zu übertragen.

Ich schliesse mit einer Bemerkung. Wir verschiessen uns durchaus nicht der Ansicht, einer gewissen Furcht, dass eine Verfassungsrevision, welche dem Bunde die vorgeschlagene Kompetenz geben soll, nicht überall gut aufgenommen werden wird. Aber einmal sollte die Verhandlung in den Räten doch weitere Kreise des Volkes darüber belehren, dass wir gegenwärtig nicht in einer befriedigenden Lage sind. Sodann sollte man glauben, dass die gegenwärtigen Schwierigkeiten, nur ein Konkordat herbeizuführen, da und dort die Augen öffnen sollten. Und endlich sollte man glauben, dass bei dem ständigen Wachsen dieses Verkehrs das Bedürfnis nach einer einheitlichen Regelung auch in weiteren Schichten des Volkes wächst. Wir hoffen daher, dass es uns gelingen wird, auch im Volke diese Revision durchzubringen und in dieser Hoffnung beantragen wir Ihnen Eintreten.

M. Maillefer, rapporteur français de la majorité de la commission: La commission, chargée de l'étude du projet de revision, s'est divisée en majorité et minorité. La majorité, d'accord avec le Conseil fédéral, vous propose l'entrée en matière, mais en modifiant quelque peu l'art. 37 bis de la constitution, tel qu'il nous a été soumis par cette haute autorité. La minorité vous propose de ne pas entrer en matière.

Vous me permettrez d'invoquer les considérations suivantes à l'appui de la majorité:

Les premières voitures automobiles ont d'abord excité la curiosité. Elles ont presque aussitôt éveillé des sentiments de malveillance chez les gens routiniers qui blâment les innovations, chez les piétons qui jalouent volontiers les équipages, chez les gens moins fortunés qui sont facilement portés à envier le luxe des riches.

A mesure que le nombre de ces véhicules s'est accru, les dangers auxquels ils exposaient le public, les nombreux désagréments dont ils étaient la cause, les accidents répétés qu'ils provoquaient ont soulevé chez les masses un sentiment d'hostilité. La réprobation qui s'est attachée à leurs méfaits a été violente; des citoyens, bonnêtes et pacifiques de par ailleurs, en auraient souhaité la disparition totale. Cependant l'usage des automobiles s'est généralisé; ils ne sont plus uniquement les objets de luxe; ils sont devenus des instruments de travail; leur utilité réelle n'est plus contestée; on s'en passerait aussi difficilement aujourd'hui que des autres outils mis par la science moderne au service de la civilisation. Il faut s'en accommoder, mais aussi se prémunir contre eux. C'est pourquoi les gouvernements et les administrations ont dû édicter des prescriptions pour parer aux abus, protéger le public, éviter les inconvénients les plus graves. Ainsi sont nés les règlements et les lois sur la circulation des véhicules à moteurs mécaniques.

Ces mesures ont d'abord été prises par les autorités locales, mais les pouvoirs publics ont été obligés bientôt d'adopter des dispositions générales. Ils sont allés d'abord au plus pressé. Les premières lois visaient les abus les plus criants, surtout les excès de vitesse. Elles imposèrent ensuite certaines garanties quant à la construction de la machine et aux aptitudes du chauffeur. Bientôt, l'expérience aidant, la réglementation s'est faite plus précise. La plupart des états de l'Europe ont aujourd'hui des lois plus ou moins complètes sur la circulation des automobiles et cycles: Le Danemark et l'Angleterre dès 1903, les Pays-Bas dès 1905, la Suède dès 1906, la France, l'Autriche, depuis 1908; l'Allemagne est venue plus tard. Elles ont pu, par ce fait, envisager la question d'un point de vue plus élevé, la traiter plus à fond. La loi allemande de 1909 constitue, suivant l'expression d'un juriste distingué, «un vrai petit code pour les diverses questions juridiques se rattachant à la circulation des automobiles». Nous aurons l'occasion d'y revenir. La loi belge de 1909, complétée par un arrêté en 1910, contient aussi des dispositions très précises, judicieuses et pratiques. Quant au Nouveau-Monde, le Canada et la plupart des Etats de la grande république nord-américaine ont réglé minutieusement ce qui touche à la circulation des automobiles. Leurs lois se différencient de celles de l'Europe sur plusieurs points, ce qui s'explique par la différence des organisations et des habitudes, mais elles s'inspirent des mêmes préoccupations.

Ce n'est pas tout. Les véhicules à traction mécanique franchissent rapidement de vastes espaces, se transportent avec la plus grande facilité d'une frontière à l'autre, passent en quelques jours et même en quelques heures dans plusieurs pays différents. Soumettre d'une façon absolue tous les automobiles à la législation spéciale d'un pays qu'ils ne font que traverser aurait été difficile. Les principales nations européennes ont donc été obligées de s'entendre pour adopter une réglementation internationale. Une conférence, réunie à Paris en 1909, a promulgué la «convention internationale relative à la circulation des automobiles, du 11 octobre 1909», convention à laquelle la Suisse a adhéré le 1^{er} mai 1911.

En ce qui concerne la Confédération suisse, la diversité de notre organisation politique a dû forcément engendrer une grande variété de lois et d'arrêtés. En l'absence d'une réglementation générale et uniforme, les administrations et les gouvernements ont pris, un peu au hasard, sous l'empire des circonstances, les mesures, qui leur paraissaient les plus conformes aux besoins du moment et aux exigences de chaque région. Ici ce sont les villes où les grandes communes qui ont édicté des ordonnances de police. Ailleurs, les cantons ont essayé de légiférer. Ailleurs encore, on s'est contenté d'interdire la circulation des automobiles sur certaines routes ou à certaines heures. Enfin, le canton des Grisons, par un vote populaire, a adopté la solution la plus énergique, c'est-à-dire la prohibition totale des automobiles. Cette variété de règlements, l'absence même de dispositions précises dans grand nombre de cantons devait forcément entraver la circulation des voitures à traction mécanique sur les routes de notre pays.

A combien de législations cantonales et à combien d'ordonnances municipales une voiture est-elle exposée à contrevenir dans l'espace d'une journée? Bien plus encore que sur le terrain international une entente s'imposait entre cantons. De ce besoin est résulté le «concordat intercantonal en vue d'une réglementation uniforme de la circulation des automobiles et des cycles» du 13 juin 1904, auquel ont adhéré 19 états, Grisons, Thurgovie et Uri étant seuls restés en dehors. Notre pays s'est bien trouvé de ce régime. Le concordat a rendu de grands services. Non seulement il a facilité la circulation de canton à canton, mais il a encore contribué à créer une certaine uniformité dans les législations cantonales. En effet, la plupart des états adhérents ont fait du contrat de 1904 le noyau de leur législation et se sont contentés de le compléter sur quelques points secondaires. Cependant, le concordat a vieilli, lui aussi, et l'on essaie de le reviser. Un nouveau projet, adopté dans une conférence intercantonale, en février 1912, a été soumis à la ratification des cantons. Lucerne, Appenzell-extérieur, Bâle-campagne et Bâle-ville, Schaffhouse, St-Gall, Vaud et Neuchâtel, Uri, Valais, l'ont accepté formellement. Mais l'adhésion des états confédérés se fait attendre. Toute cette affaire marche très lentement.

Nous estimons que le concordat est loin de présenter une solution définitive. L'entente intercantonale par voie de concordats présentait de grands avantages autrefois, alors que la Suisse était une confédération d'états souverains, unis par un lien assez lâche, n'ayant pas de constitution fédérale, et ne possédant qu'une ombre de gouvernement central. Dans la première moitié du 19^e siècle, à l'époque de 1815 et de 1830, la Suisse n'avait pas d'autre moyen pour résoudre certaines questions de portée générale. Dans l'impossibilité où l'on se trouvait de réaliser des réformes sur le terrain fédéral, les cantons les plus directement intéressés se liaient entre eux par des traités spéciaux. Ainsi furent conclues des conventions postales, monétaires, des conventions relatives aux poids et mesures, à l'état-civil, à la police et d'autres encore. Ce système, bien imparfait, a été relégué au second plan avec l'organisation de la Suisse nouvelle, avec la constitution fédérale de 1848 et bien plus encore avec celle de 1874. Les concordats ont encore leur raison d'être lorsqu'un certain nombre de cantons ont un intérêt à solutionner entre eux et pour leur compte particulier des problèmes n'intéressant pas d'autres parties du pays. Dans le cas qui nous occupe, au contraire, c'est la Confédération dans son ensemble qui est intéressée. Des mesures générales et uniformes s'imposent.

Nous voyons bien ce qui se passe dans les états voisins. L'Autriche n'a pas laissé aux diverses provinces le soin de légiférer sur la matière, et l'Allemagne a fort bien compris la nécessité d'une législation qui s'étendit à l'ensemble de l'empire.

Ce sentiment d'absolue nécessité a inspiré la motion de MM. Walther et consorts, développée le 26 mars 1909; il a également inspiré le message fédéral du 22 mars 1910, proposant la révision partielle de la constitution et l'adjonction d'un art. 37bis; lequel donne à la Confédération le droit d'édicter des prescriptions sur les automobiles et les cycles et

place la législation aérienne dans les mains de la Confédération. Dans sa séance du 4 octobre 1911, le Conseil des états, par 19 voix contre 18, a repoussé l'entrée en matière, tout en priant le Conseil fédéral «de 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 visant la répression des abus commis par les automobilistes.»

Malgré ce résultat négatif, le débat long et approfondi qui s'est élevé au sein du Conseil des états a eu tout au moins l'avantage de mettre en présence les avis contraires et de nous renseigner sur les principaux griefs des opposants.

La commission du Conseil national chargée d'examiner cette affaire s'est d'abord préoccupée de la question constitutionnelle. Elle partage l'avis du conseil, au sujet de l'article 37 de la constitution; les dispositions que contient ce dernier ne justifieraient pas l'intervention de la Confédération dans le domaine de la police des automobiles. D'autre part, il serait téméraire de faire rentrer la législation sur les automobiles dans la mission d'assurer la prospérité commune que l'art. 2 de la constitution fédérale impose à la Confédération.

Les arguments de ceux qui combattent la révision sont de natures diverses. Les uns sont tirés de la souveraineté cantonale en matière de police et surtout de police des routes. Mais l'opposition vient surtout des citoyens et des députés qui ont des scrupules quant à la loi elle-même. Ils craignent que la loi ne soit insuffisante, ou tracassière, ou bien encore trop favorable aux automobilistes. On lui reproche d'avance de ne pas contenir certaines dispositions. La résistance au projet diminuerait peut-être si l'on était pleinement rassuré sur ses conséquences au point de vue législatif. Mais il est impossible de discuter la loi en même temps que la révision de la constitution. En effet, l'art. 84 de cette dernière stipule expressément que le Conseil national et le Conseil des états délibèrent sur les objets que la constitution place dans le ressort de la Confédération.

Cependant, bien que nous n'ayons pas à délibérer expressément sur un projet de loi, nous voulons chercher à nous rendre compte, ne fût-ce que pour éclairer la discussion qui forcément va s'engager, de ce que peut et doit être, d'une façon générale, la législation sur la circulation des automobiles. Nous voulons indiquer ce qu'il serait désirable de voir figurer dans la future loi, ou ce qu'on pourrait ajouter à l'art. 37 bis pour le rendre plus précis, pour lever les scrupules des citoyens timorés et pour lui faire doubler plus aisément le cap de la votation populaire.

Tout d'abord les lois ou les règlements, avant d'autoriser la voiture et le conducteur à circuler, exigent d'eux certaines garanties. La voiture doit être bien construite. Elle doit être munie de signes distinctifs, plaques, numéros de contrôle, nettement visibles et permettant de l'identifier à première vue; elle doit être pourvue de tous les appareils de sûreté nécessaires, de signaux avertisseurs, de lanternes en nombre déterminé; elle ne doit pas être incommode en faisant un bruit exagéré, en dégageant de l'odeur et de la fumée; elle ne doit

pas constituer un danger pour les personnes ou les animaux. Quant au chauffeur, on exige de lui certaines conditions d'âge, de santé, de moralité, de capacité. Ces conditions, une fois remplies, l'autorité délivre un permis de circulation, ou même, ce qui vaut mieux, deux autorisations distinctes: une licence de circuler pour la machine et un permis de conduire pour le chauffeur.

Une fois la machine en marche, la préoccupation essentielle du législateur est d'en régler l'allure, d'empêcher les excès de vitesse. Certaines lois se contentent de déclarer qu'on ne doit pas dépasser, en certains cas, l'allure d'un cheval au trot ou au galop. D'autres se contentent d'interdire les vitesses qui constituent un danger pour les passants. D'autres, plus méticuleuses, précisent, à raison de tant de kilomètres à l'heure, la vitesse que l'on ne doit pas dépasser suivant qu'on circule en pays habité, en rase campagne, en pays montagneux, qu'on voyage de nuit ou par le brouillard; elles prescrivent de ralentir dans la traversée des villes, dans les endroits dangereux, aux tournants, sur les pentes, etc.

Les automobiles doivent se conformer aux règles générales de la police des routes relatives aux croisements, aux dépassements, aux stationnements, aux signaux avertisseurs.

La convenance la plus commune exige de l'auteur, responsable ou non, d'un accident qu'il s'inquiète de sa victime, qu'il ne l'abandonne pas sans lui avoir donné les premiers soins, qu'il lui laisse son adresse en cas de revendications ultérieures. Trop de chauffeurs ont négligé ce devoir élémentaire; le législateur a dû leur prescrire une ligne de conduite en cas d'accident: obligation de s'arrêter, même quand aucune faute ne leur est imputable, de veiller à ce que les secours soient donnés aux blessés, de décliner leurs noms et qualités.

Telles sont les principales dispositions de police qui s'imposent pour ainsi dire et qui sont adoptées dans la plupart des pays civilisés. Elles figurent presque toutes dans le concordat intercantonal de 1904, mais elles sont beaucoup plus explicites et précises dans le projet de concordat de 1912. On peut être assuré qu'elles figureraient, sous une forme à peu près identique, dans une loi fédérale. Elles ne contiennent rien qui soit de nature à effrayer les susceptibilités cantonales ou régionales les plus chatouilleuses.

Mais l'opposition se manifeste contre le principe d'une loi fédérale beaucoup plus à cause des dispositions qui ne s'y trouvent pas que pour celles qui y sont contenues. L'art. 37 bis parle de prescriptions de police. Or, beaucoup de citoyens estiment que la réglementation policière n'est pas la seule indispensable; elle est moins pressante à leur avis qu'une législation sur la responsabilité civile des automobiles et qu'une législation pénale réprimant les abus de leurs conducteurs.

Nous partageons pleinement cette manière de voir. La circulation des voitures à traction mécanique sur les routes crée pour le public des risques souvent très graves, et il est parfaitement équitable que celui-ci demande à être protégé, civilement, contre ces risques. Les plus complètes des législations étrangères ont traité cet objet tout au long. La loi autrichienne du 9 août 1909 stipule que le

conducteur et le propriétaire de la voiture sont tenus à la réparation du dommage causé; ils doivent, pour les choses, le montant de dommage et, pour les personnes, les frais de traitement médical, une indemnité spéciale (Schmerzensgeld), la réparation du préjudice subi, non seulement par la victime elle-même, mais indirectement par ceux dont l'entretien lui incombait. La majeure partie de la loi allemande du 3 mai 1909 est consacrée à la responsabilité du détenteur de la voiture. Elle fixe le maximum des indemnités: 50,000 marks de capital ou une rente annuelle de 3000 marks en cas de mort ou de blessure d'une personne, 10,000 marks en cas de détérioration d'une ou de plusieurs choses. L'indemnité comprend les frais médicaux, le manque à gagner durant la maladie, les frais de sépulture, les dommages-intérêts envers les tiers dont l'entretien incombait au lésé.

Ces prescriptions sont parfaites, si le fauteur de l'accident est solvable, mais elles deviennent lettre morte dans l'alternative contraire. Les lois allemandes et autrichiennes que nous venons de citer ne prévoient pas le cas. Le projet de concordat suisse se contente d'admettre, sans autre, la responsabilité civile comme résultant du droit commun, mais il a été bien inspiré en obligeant le propriétaire du véhicule à contracter une assurance sur la responsabilité civile à l'égard des tiers du montant de 20,000 frs. au moins pour un automobile et de 10,000 frs. au moins pour un motocycle.

Restent les dispositions pénales. La loi autrichienne les effleure: relativement à l'assurance contractée par le conducteur d'automobile, il peut être décidé, par décret, que l'assuré devra, sans avoir recours contre l'assureur, supporter une partie du préjudice causé, et dans tous les cas l'intégralité d'une indemnité inférieure à une certaine somme. Le projet de concordat s'est inspiré du même esprit en disant: les polices d'assurance doivent contenir une clause portant que le 10 % du dommage effectif, et au minimum 100 frs. par sinistre, ne seront pas couverts par l'assurance, mais supportés par l'assuré. Ces prescriptions empêcheront le chauffeur téméraire de se décharger totalement sur l'assurance des suites de son imprudence ou de sa maladresse. Elles ne sont point suffisantes. Dans plusieurs pays, le législateur a été sévère en matière pénale. Loin de s'en remettre au droit commun, il a édicté des prescriptions spéciales. La loi française prévoit des sanctions sérieuses: tout conducteur d'un véhicule quelconque qui, sachant que ce véhicule vient de causer ou d'occasionner un accident, ne se sera pas arrêté et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale ou civile qu'il peut avoir encourue, sera puni de 6 jours à 2 mois de prison et d'une amende de 16 à 500 francs sans préjudice des peines contre les crimes et délits qui se sont joints à ceux-ci; en cas de maladresse, d'inattention, de négligence, d'inobservation des règlements, les peines seront portées au double. La loi allemande de 1909, punit le contrevenant d'une amende de 150 marks ou de l'incarcération. L'auteur d'un accident, qui essaie de se soustraire par la fuite est passible d'une amende maximum de 300 marks ou d'un emprisonnement jusqu'à 2 mois, à moins qu'il ne s'annonce dans le délai d'un jour; s'il abandonne intentionnellement sans secours une

personne blessée, l'emprisonnement peut aller jusqu'à 3 mois. Des peines analogues sont prononcées contre ceux qui conduisent une voiture sans autorisation. Elles sont aggravées (amende 500 marks, 3 mois de prison) s'il y a tentative de fraude, emploi d'une marque altérée ou faussée, etc.

Le concordat de 1904 laisse à chaque canton la latitude de fixer les pénalités ensuite de contraventions. Cette disposition n'est pas assez énergique. Au moment où l'unification du droit pénal est à peu près réalisée, il y aurait lieu d'édicter des prescriptions uniformes pour l'ensemble de la Confédération en vue de la répression des délits commis par les conducteurs de voitures automobiles. Il existe un vif mouvement d'opinion publique dans ce sens. La discussion qui s'est élevée au sein du Conseil des états comme au sein de la commission du Conseil national en est une preuve entre beaucoup d'autres. Une loi ne sera complète et ne ralliera la majorité des suffrages que si elle contient des dispositions très strictes sur la responsabilité civile des conducteurs, et des sanctions pénales plutôt sévères contre les délinquants. Cependant il n'est pas nécessaire, pour arriver à ce but, de modifier la constitution fédérale. L'art. 64 donne à la Confédération le droit de légiférer sur toutes les matières de droit civil, et l'art. 64 bis lui donne le droit de légiférer en matière de droit pénal.

Au demeurant, nous ne nous dissimulons pas qu'un vif mouvement d'aversion se manifeste actuellement dans plusieurs régions de la Suisse contre les automobiles en général. Ce sentiment est justifié parfois dans une certaine mesure, mais souvent aussi injuste. Nous devons néanmoins en tenir compte. Des critiques mal renseignés ou mal intentionnés chercheront à accrédi-ter l'opinion que l'article constitutionnel est inspiré surtout par le désir de faciliter les conducteurs des automobiles, de les affranchir des entraves imposées par les lois cantonales. Pour assurer les esprits craintifs et pour faciliter leur adhésion, nous avons pensé que l'on pourrait indiquer franchement, dans l'article, le but essentiel du législateur, à savoir la protection du public. C'est pourquoi nous proposons de dire: «La Confédération a le droit d'édicter, dans l'intérêt de la santé publique et de la circulation générale, des prescriptions de police sur les automobiles et les cycles.»

Mais un grand nombre de nos concitoyens ne se sentiront pas encore assez rassurés par cette adjonction. Les contrées agricoles sont incommodées d'une façon toute spéciale, par la poussière qui résulte de la circulation ultra rapide des voitures. Les contrées de montagne avec leurs routes de faible largeur, à forte déclivité, à tournants brusques, ne peuvent pas être traitées absolument comme les régions de plaine avec leurs routes larges et droites. Enfin, il peut convenir aux stations climatiques d'avoir un régime plus rigoureux, évitant les poussières et le bruit qui incommodent d'une manière plus grave les malades et les convalescents. Pour tenir compte des exigences particulières et légitimes de ces diverses parties de la Suisse, nous avons d'abord songé à ajouter la phrase suivante:

« Dans ces prescriptions, elle (la Confédération) tiendra compte des conditions particulières des ré-

gions agricoles, des pays de montagnes et des stations climatiques. » Cette formule était un peu longue, trop détaillée et peu convenable à un texte constitutionnel. Nous l'avons remplacée par celle-ci: «en tenant compte des conditions locales particulières».

Enfin, nous arrivons au point le plus controversé de toute la question. Certains cantons ont jugé à propos d'interdire la circulation des voitures automobiles sur certaines routes. Les Grisons, par un vote populaire et à une majorité écrasante, ont complètement fermé leur pays à ce genre de véhicules. C'est un fait matériel que nous n'avons pas à commenter ici. La Confédération, sera-t-elle en droit, une fois la révision opérée, d'annuler ces prescriptions cantonales et d'aller contre la volonté populaire de tout un état confédéré? Si tel était le cas, la loi serait vivement combattue par une grande majorité de citoyens. Nous estimons qu'il vaut mieux tenir compte de susceptibilités justifiées. L'automobile est utile dans bien des cas. Elle n'est pas indispensable à chacun. Certaines contrées peuvent fort bien s'en passer. Il ne sera pas sans intérêt ni même sans utilité de créer, dans un pays de séjours, de villégiatures, de cures d'air et de cures d'altitude, de stations balnéaires et climatiques, des sortes d'oasis où ceux qui détestent le bruit et la poussière soient absolument assurés d'être à l'abri de l'un et de l'autre. L'interdiction absolue profitera à beaucoup de stations d'étrangers et il sera même bon de multiplier ces retraites paisibles. Mais si certains touristes aiment la tranquillité parfaite, il en est d'autres, très nombreux aussi, qui désirent profiter des jouissances réelles et saines que procure l'automobilisme. Fermer complètement notre pays ou en rendre la traversée impossible serait de mauvaise administration. Nous avons cherché, par une adjonction, à tenir compte de ces désirs légitimes de part et d'autre. Elle est ainsi conçue: «Les cantons conservent le droit d'interdire la circulation des automobiles et des cycles sur les routes impropres à cette circulation ou qui ne sont pas des voies nécessaires de grand transit. Ces interdictions ne sont toutefois pas applicables aux véhicules au service de la Confédération.»

Cette disposition donnera lieu, sans doute, à des critiques et à des réserves. Qui décidera si une route constitue, oui ou non, une voie nécessaire de grand transit? Sera-ce le canton ou la Confédération qui aura mission de dire, si une route est propre ou impropre à la circulation des automobiles? A ces questions nous pouvons répondre qu'un article constitutionnel ne saurait tout prévoir. Les détails de l'application sont réservés à la loi et cette loi sera discutée par les Chambres.

Quant à la législation sur la navigation aérienne, nous estimons, avec le Conseil fédéral, qu'elle doit être du ressort de la Confédération. Nous proposons d'adopter le texte constitutionnel qui s'y rapporte, mais d'en faire un article spécial, 37 ter, ainsi conçu:

« La législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération. »

Nous vous recommandons, Monsieur le président et Messieurs, les articles ainsi amendés. Les modifications que votre commission vous propose tiennent compte, dans une large mesure, des senti-

ments de réserve et de crainte inspirés au public par les automobiles. L'exception permettant l'interdiction de certaines routes donne pleine satisfaction aux scrupules régionaux, elle est de nature à lever toutes les oppositions et toutes les craintes.

A l'égard des automobiles et des cycles, la Confédération est déjà compétente en matière de responsabilité civile et de droit pénal; en lui accordant le droit qu'elle demande en matière de police, vous la mettez à même d'édicter un ensemble de mesures équitables, justes et manifestement opportunes en l'état actuel de la question.

Pour toutes ces raisons, Monsieur le président et Messieurs, la majorité de la commission vous prie d'entrer en matière sur le projet d'arrêté constitutionnel présenté par le Conseil fédéral.

M. Kuntschen, rapporteur français de la minorité de la commission: Dans le rapport fort intéressant qu'il vient de vous présenter, M. le rapporteur de la majorité de la commission a fait l'historique de l'automobilisme, marqué les étapes et signalé les bienfaits qu'il procure à la Suisse. Je n'entrerai point dès lors dans ces considérations; cela me permettra d'être bref. Voici le point de vue de la minorité de la commission. Elle vous propose d'adhérer purement et simplement à la décision du Conseil des états, c'est-à-dire de ne pas entrer en matière, pour le moment, sur le projet de révision constitutionnel et d'inviter le Conseil fédéral à présenter, sans délai, un projet de loi sur la responsabilité des automobiles.

Laissez-moi vous dire que ce n'est pas un sentiment d'hostilité contre les automobiles qui me dicte cette attitude. Loin de là. Dans mon canton, j'appuie de mes efforts toute initiative tendant à ouvrir une nouvelle route à la circulation des automobiles, et maintenant déjà, en Valais, sont livrées à cette circulation toutes les routes de la plaine et trois routes de montagne internationales. Mais, la minorité de la commission estime que le moment est mal choisi pour provoquer une consultation populaire sur cet objet.

De toutes parts, on nous signale que l'opposition contre les automobiles, si elle n'a pas grandi, n'est en tout cas pas encore apaisée. Dans les circonstances présentes affronter un vote populaire, c'est aller, pour ainsi dire, au-devant d'un échec et cet échec, je le considérerais comme fort regrettable.

La décision du Conseil des états va au plus pressé. Elle réserve l'avenir, car elle ne tranche pas définitivement la question. La législation sur l'ensemble de cette matière pourra toujours être entreprise, lorsque les circonstances le commanderont. Mais ce que l'on réclame d'une manière pressante, c'est une loi sur la responsabilité des automobiles. Elle est sollicitée de toutes parts et au sein des Conseils législatifs, elle a fait l'objet déjà de délibérations et de diverses décisions. Rien ne s'oppose à cet acte législatif et les matériaux nécessaires à cet effet sont déjà recueillis.

Une loi sur la responsabilité des automobilistes aura ce grand avantage d'être d'abord un avertissement sérieux pour les automobilistes; elle les en-

gagera à éviter les abus qu'on leur reproche et soit dit en passant, j'estime qu'on exagère ces abus. Les inconvénients signalés sont au fond inhérents à ce genre de locomotion. D'autre part, elle donnera satisfaction à la population. Celle-ci saura qu'en cas d'excès ou de faute, elle peut compter sur une réparation légitime et en cas d'accident sur une indemnité proportionnée au dommage causé.

Cette loi sur la responsabilité ne devrait pas avoir un caractère tracassier. Non, elle doit se borner à imposer aux automobilistes une responsabilité spéciale à raison des dangers inhérents à ce genre de locomotion et cela à l'instar de celle résultant de la loi sur la responsabilité civile, responsabilité qui ne repose pas sur les règles du droit commun, mais sur un droit particulier engendrant des obligations ex lege.

Messieurs, cette satisfaction donnée au public, à la population, y a-t-il inconvénient à ajourner encore la révision de la constitution? Le projet qui nous est soumis a été provoqué par une motion adoptée par le Conseil national. Cette motion n'a pas recueilli l'adhésion de toute l'assemblée. D'ailleurs, elle demandait simplement au Conseil fédéral un rapport et des propositions sur la question des automobiles et déjà le Conseil fédéral nous présente un projet de révision complet. Ce projet propose de donner à l'autorité fédérale le droit d'édicter des prescriptions de police sur les automobiles. Evidemment avec nos nombreuses législations, il y a en Suisse bien des difficultés. Une législation uniforme aurait en somme un avantage, celui de l'uniformité. Mais ce qui est tiré au cordeau est très simple, n'est pas toujours très beau, ni très heureux. Les rapporteurs de la majorité énuméraient les avantages d'une législation fédérale signalant les points suivants: L'usage de la route ne sera plus soumis qu'à une législation unique. Eh bien, Messieurs, si vous introduisez des dispositions sur l'usage de la route, ce ne sont plus seulement des prescriptions de police sur les automobiles que vous éditez, mais vous vous attaquez à la route elle-même. En second lieu, la législation fédérale pourra déterminer la vitesse. Ici encore, vous n'obtiendrez pas l'unité recherchée. Par la force des choses, la vitesse varie, et cela suivant l'état de la route et la situation des cantons. Tout en ayant une disposition générale, vous serez obligés d'admettre de nombreuses et fréquentes exceptions. En théorie vous aurez l'unité, en fait et en réalité une grande variété. Messieurs, les automobiles offrent sans doute de graves inconvénients, qui sont exposés dans le message du Conseil fédéral. Ces inconvénients sont les suivants: c'est d'abord d'engendrer la poussière. Comment allez-vous corriger cet inconvénient au moyen d'une loi sur les automobiles? Je ne vois, Messieurs, qu'un seul moyen, c'est de paver nos routes, de les recouvrir de macadam et, par le soleil d'été, d'arroser les chaussées. Tout cela est fort coûteux et ne pourra se faire qu'avec le concours financier de la Confédération.

Le second inconvénient, c'est le bruit et l'odeur. Pensez-vous par notre législation supprimer cet ennui? Les progrès de l'industrie réussiront seuls à diminuer le bruit et à éteindre toute odeur. Sous ce rapport, je me plais à rendre hommage à l'industrie et aux grands progrès accomplis dans ce domaine.

Le troisième inconvénient, c'est le danger que présente automobile. Ce terme n'exprime pas exactement ma pensée, je veux dire: c'est l'inquiétude, la crainte qu'il inspire. Voyez nos routes. Voici un propriétaire qui conduit le char sur lequel se trouvent les membres de sa famille. La trompe sonne. Immédiatement tout le monde est inquiet. Le maître descend aussitôt, arrête son véhicule, retient son cheval. L'automobile a passé. C'est un soulagement général. Plus loin, c'est un rural qui chasse son troupeau. Le bruit d'un automobile approche. Le voi là inquiet, il serre autour de lui son troupeau. Cette route où il passait autrefois en toute liberté ne semble plus lui appartenir; l'automobile fuit et ce sont des vœux brutaux qui l'accompagnent. C'est là la grande cause de l'irritation des paysans contre l'automobile. Que pourra la législation sur ce point? Rien. C'est le temps, ce sera l'habitude, ce seront les constatations du public que, malgré tout, les accidents sont peu nombreux, qui pourront réconcilier notre population avec ce genre de véhicule. Dans certains milieux déjà le temps et l'habitude ont réalisé cette espérance.

Messieurs, le Conseil fédéral nous propose l'article suivant: «La Confédération a le droit d'édicter des prescriptions de police sur les automobiles et les cycles.»

On s'arrêterait à ces prescriptions de police. Ce sera très difficile à déterminer. La commission, du moins sa majorité, obéissant à la force des choses, va plus loin. Ses propositions sont une main mise sur les routes. En effet, que veut la majorité de la commission? Elle demande que la Confédération ait le droit d'édicter dans l'intérêt de la santé publique, de la circulation générale et en tenant compte des conditions locales particulières, des prescriptions de police sur les automobiles et les cycles. Reste aux cantons le droit d'interdire la circulation des automobiles ou des cycles sur les routes impropres à cette circulation, et qui ne sont pas des voies nécessaires au grand transit. Ces interdictions ne sont toutefois pas applicables aux véhicules au service de la Confédération. Par cette disposition, les cantons ne pourront donc fermer aux automobiles que les routes impropres à la circulation. En cas de difficultés, qui tranchera la question de savoir si une route est propre ou impropre à la circulation des automobiles? Le canton dira non et le Conseil fédéral dira oui. Voilà une nouvelle matière à confier à la Cour de justice administrative, au tribunal administratif que l'on crée en ce moment. Et la disposition que tous les véhicules au service de la Confédération pourront circuler sur toutes les routes sans restriction aucune, ne proclame-t-elle pas la main-mise sur ce domaine qui est encore aujourd'hui exclusivement de la compétence cantonale? C'est le transfert au pouvoir central des routes du pays. Il est possible que le moment n'est plus éloigné où ce transfert sera commandé. En tout cas, il ne pourra s'opérer qu'à une condition, c'est que la Confédération assume les charges de construction et d'entretien des routes qui seront soumises à son activité et à sa juridiction. Le Conseil fédéral, dans son projet, n'allait pas aussi loin que la commission. Il voulait simplement édicter des prescriptions de police sur

les automobiles, et ces prescriptions porteraient exclusivement sur les points suivants:

La vérification des véhicules. En ce moment déjà tous les cantons procèdent à cette vérification; aucun automobile n'est livré à la circulation sans autorisation et sans certificat. Sur ce point-là les prescriptions de police n'apporteront rien de nouveau et ne modifieront pas la situation. Tout ce qui peut arriver, c'est la création d'une station centrale pour cette vérification. Sera-ce là un progrès bien sensible?

Puis il y a l'examen des chauffeurs. Ce point encore est réglé par les cantons et par le concordat. Un certificat de capacité délivré par les experts fédéraux aura-t-il réellement plus de valeur que celui donné maintenant par les experts cantonaux? Je ne le pense pas.

Il y a enfin les prescriptions de police sur la vitesse. Permettez-moi de vous rappeler que la vitesse peut varier et qu'elle varie nécessairement, d'abord d'après la bienfaisance de la voiture. Si la machine est excellente, si elle a des freins puissants, il est incontestable qu'elle pourra marcher à une allure plus rapide. De même la vitesse pourra dépendre de l'habileté du chauffeur, mais elle dépendra beaucoup et surtout de l'état de la route. Selon que la route sera bonne ou mauvaise, la vitesse variera. Sur la route étalant en lignes droites sa longue robe blanche, l'automobile marchant à une allure même effrénée ne causera aucun émoi; que la route soit sinueuse, qu'elle grimpe au plateau ou qu'elle roule aux abîmes, l'allure la plus modérée paraîtra périlleuse. Cette vitesse, comment sera-t-elle fixée sur ces différentes routes? Le concordat déjà prévoit une vitesse différente sur les routes de plaine et sur les routes de montagnes. Qui fera le règlement? Naturellement le pouvoir central, mais il devra consulter encore les gouvernements cantonaux, à moins d'envoyer sur chaque route un expert spécial pour constater l'état de celle-ci et pourvoir aux mesures qui pourront permettre la circulation sur ces routes. Voilà les prescriptions de police que le Conseil fédéral entend édicter. A mon avis, elles sont insuffisantes. Les prescriptions de police, si vous voulez qu'elles soient complètes, doivent porter encore sur l'état de la route et sur les modes d'utilisation de celle-ci. Ces points sont aussi importants à mon sens et plus importants encore que les simples prescriptions de police sur l'automobile lui-même, sur sa construction et sur l'habileté du chauffeur. Je dis donc que par la force des choses, les prescriptions de police doivent comprendre également des prescriptions sur les routes. Dès lors, le projet du Conseil fédéral me paraît incomplet et ne donne satisfaction ni aux partisans des automobiles, ni au public suisse en général.

Ces observations présentées, je me permets de conclure et de dire que les prescriptions de police sans des prescriptions touchant la route seront impuissantes à régler d'une manière utile et d'une façon satisfaisante la circulation des automobiles. Et si ces prescriptions d'autre part touchent aux routes, c'est une main-mise sur celles-ci. Ce transfert au pouvoir central ne peut avoir lieu que moyennant l'intervention financière de la Confédération. Dès lors, pensez-vous qu'en transportant le domaine des routes au pouvoir fédéral, comme le propose la majorité de la commission, et cela sans

l'appui financier de la Confédération, le peuple suisse et les cantons acceptent ce projet de revision? Pour moi j'ai la conviction que dans les conditions actuelles, ce projet de revision ne peut pas et ne sera pas accepté par le peuple suisse. Nous aurons ainsi inutilement sollicité un succès.

En second lieu, l'esprit public paraît encore hostile aux automobiles et cette hostilité se manifeste assez souvent. Avant-hier encore un citoyen d'un grand canton voisin me racontait que se promenant en automobile dans la campagne, il avait été l'objet de manifestations brutales et déplaisantes. Il ajoutait que dans ce canton, le paysan avait bien plus d'aversion pour ce genre de locomotion que dans mon canton. Vous aurez beau dire que les prescriptions à édicter seront dirigées contre les excès des automobilistes, le peuple, apprenant la législation que vous allez faire, considérera votre oeuvre comme un droit de cité définitivement octroyé à l'automobile avec tous ses droits imprescriptibles. Eh bien, c'est cette situation, cet état d'esprit qui m'empêchait de donner mon adhésion aux propositions de la majorité de la commission. Je le répète, dans l'état de choses actuel je crains un rejet, et ce rejet, s'il devait s'accomplir, créerait un fort mécontentement, et qui sait, messieurs, éveillerait des manifestations peut-être inquiétantes.

Avec le temps, avec les habitudes, le changement de moeurs, il est possible que l'automobile, sans jamais devenir bien populaire au moins pour longtemps, car il est accessible à trop peu de personnes, sera considéré par tout le monde comme une nécessité, comme un complément indispensable pour les besoins nouveaux. Lorsque ce sentiment aura pénétré au sein de nos populations, elles en subiront les inconvénients, sans trop s'en plaindre.

En attendant, nous avons le concordat. Il a donné satisfaction dans une certaine mesure aux différents intérêts en présence. Un nouveau concordat tenant compte des expériences acquises a été élaboré. Il est vrai de dire qu'il n'a été adopté pour le moment que par dix cantons. Les autres n'ont pas encore émis un vote négatif. Il y a des hésitations dans certains cantons, hésitations engendrées par des différences de vues, des opinions opposées. Les uns trouvent le concordat trop dur, les autres, au contraire, estiment que le concordat ne va pas assez loin. Eh bien, lorsque nous aurons, nous, à substituer à ce concordat une loi, ne rencontrerons-nous pas les mêmes difficultés, les mêmes objections? A la tête des cantons se trouvent la plupart des députés qui siègent aux chambres fédérales. Eh bien. Si les cantons ne peuvent pas s'entendre sur cette matière, je me demande si nous tomberons plus facilement d'accord ici. Non, nous nous trouverons devant les mêmes objections, devant les mêmes difficultés. Sans doute, on a signalé avec raison que le concordat, dans notre droit public actuel, n'a pas sa raison d'être. Ce n'est pas un idéal, j'en conviens, c'est peut-être un expédient. En tout cas, il présente encore des avantages et il constitue un progrès.

Messieurs, dans l'intérêt de l'automobilisme, je vous conjure, dans les circonstances présentes, de ne pas provoquer une consultation populaire. C'est pourquoi la minorité de la commission vous propose d'adhérer purement et simplement à la décision du Conseil des états.

Caffisch: Die Kommissionsminderheit gedenkt Sie allerdings nicht sehr lange aufzubalten, um so weniger, als alle diejenigen Gedanken, die zu unseren Schlüssen führen, bereits zweimal ausgesprochen worden sind, einmal hier in diesem Rate bei Anlass der Behandlung des internationalen Konkordats und zum zweitenmal in sehr ausführlicher Weise im Ständerate, worüber Sie ein Protokoll besitzen vom 4. Oktober 1911.

Die Minderheit der Kommission verschliesst sich keineswegs der die Mehrheit beherrschenden Ueberzeugung, dass es wünschbar wäre, den Automobilverkehr zu regeln durch die Bundesgesetzgebung. Wer auf dem Standpunkt steht, dass das Automobil ein gutes und ein notwendiges Fahrzeug sei, der gibt auch sofort zu, dass sich diese Art des Verkehrs nicht ohne Schaden an die engen Kantons-grenzen binden lässt. Die Mehrheit der Kommission ist nun im guten Glauben der Ansicht, dass es möglich sei, die Mehrheit des Volkes von der Notwendigkeit und der Nützlichkeits dieses modernen Vehikels zu überzeugen und von dem unabweisbaren Bedürfnis nach einer durchgreifenden Normierung des Automobilverkehrs für das ganze Schweizerland. Wir von der Minderheit respektieren gern diese gute Absicht und den guten Willen der Kommissionsmehrheit, an die Belehrbarkeit der stimmfähigen Bürger zu appellieren und wir geben auch gerne zu, dass der von der Kommission ausgearbeitete Entwurf zu einem Verfassungsartikel für ihren guten Willen Zeugnis ablegt. Dieser Artikel ist sorgfältig und vorsichtig abgefasst und man darf wohl voraussetzen, dass, wenn er dem Ständerat vorgelegen hätte, der Ständerat ihn vielleicht mit knapper Mehrheit akzeptiert hätte. Indessen kann die Kommissionsminderheit sich dem Optimismus der Mehrheit nicht anschliessen, indem sie nicht glaubt, dass der günstige Moment für eine Verfassungsrevision gekommen sei. Es handelt sich nicht etwa um die Ausführung eines jetzt schon bestehenden Verfassungsartikels durch die Gesetzgebung, sondern es handelt sich um die Schaffung eines solchen und es handelt sich um eine Volksabstimmung, wobei nicht nur die Mehrheit der Stimmen, sondern die Mehrheit der Stände zu entscheiden haben wird, und da muss man eben offen zugeben, dass das Auto möglichst unpopulär geworden oder geblieben ist. Wenige können es benutzen, viele werden durch dasselbe belästigt. Viele empfinden nur die Belästigung oder nur die Gefährdung des bestehenden Verkehrs und viele Gewerbe sehen sich in ihrer Existenz bedroht. Das wird eine sehr rührige Agitation gegen das neue Konkurrenzvehikel geben und zugleich gegen den gewünschten Verfassungsartikel. Und auch dann wird es eine rührige Agitation geben, wenn man, wie es zum Teil geschehen ist, den Verfassungsartikel mit allen kantonalen Farben garniert.

Die Vervollkommnung des Automobils hat nicht, wie man glaubte annehmen zu dürfen, dessen Popularisierung mit sich gebracht. Im Gegenteil, die tagtäglich in allen grossen und kleinen Blättern gemeldeten schweren Unfälle und die nicht seltenen Fälle des Missbrauchs der besten Eigenschaft des Automobils, der Geschwindigkeit, haben ihm den Hass eines sehr grossen Teils der Bevölkerung zugezogen. Deshalb sagen wir, der Moment für die

Verfassungsrevision ist nicht gekommen, der Moment ist möglichst ungünstig, das Terrain ist keineswegs geebnet. Die Stimmung im Volke ist noch viel ungünstiger als vor zwei Jahren, als Herr Kollege Walther seine Motion stellte und wir sie annahmen, und wenn der Artikel auch, wie zu erwarten ist, vielleicht die Scylla der ständerätlichen Abstimmung nun passieren kann, so wird er ganz sicher in der Charybdis der Volksabstimmung elendiglich untergehen. Nicht vier Kantone werden sich finden, das ist unsere volle Ueberzeugung, welche dem Verfassungsartikel eine freundliche Aufnahme bereiten werden.

Wir erinnern uns genau an unsere Ausführungen hier im Nationalrate bei der Beratung des Beitrittes zum internationalen Konkordat über den Automobilverkehr. Es war im Jahre 1910. Damals wünschten wir, dass die Verfassungsrevision verschoben werde. Man solle das Konkordat wohltätig wirken lassen, das zwischen den Kantonen abgeschlossen worden und das Konkordat, das wir damals als internationales Konkordat angenommen haben. Man solle in den Kantonen vorerst für ein vorsichtiges Fahren sorgen. Man solle den Bund resp. die Postverwaltung veranlassen, dafür zu sorgen, dass auf allen guten Strassen die Post per Auto geführt werde, damit man sich daran gewöhne. Man solle sofort ein Automobilhaftpflichtgesetz ausarbeiten, dasselbe erlassen und darin die Haftung des Automobilbesitzers normieren und zwar speziell auch die Zufallshaft des Besitzers. Endlich solle der Bund von seiner Kompetenz Gebrauch machen und Strafbestimmungen aufstellen gegen mutwilliges Fahren, gegen fahrlässiges Fahren oder zum mindesten solle er prüfen, ob und wieweit der Bund solche Strafbestimmungen erlassen könne.

Wir wollten damit nichts anderes als den Weg zu dieser Verfassungsrevision, die uns nun doch zur Behandlung vorliegt, ebnen. Von alledem ist aber nichts geschehen. Es hat inzwischen sogar da und dort in den Kantonen heftige Stürme gegeben gegen das Automobil und den Automobilverkehr, Stürme, die von der wachsenden Abneigung gegen dieses Fahrzeug sprechen. Es ist etwa gelungen, diese Stürme zu beschwichtigen, zum Teil wenigstens. Aber diese Stürme werden sich von neuem erheben, sobald man daran geht, mit dieser Verfassungsrevision ernst zu machen.

Aus diesen angeführten Gründen bringen wir den Beschluss des Ständerates als unsern Antrag. Wir beantragen Zustimmung zu diesem Beschluss und wir wiederholen nicht, was im Ständerate gesagt worden ist von Herrn Kollega Furrer, von Herrn Ständerat Calonder, der diesen Antrag begründet hat, von Herrn Isler, der sich speziell über die Strafbestimmungen und die Haftpflicht ausgesprochen hat, und von anderen Herren.

Was die Haftpflicht betrifft, so soll ja ein Gesetzesentwurf bereits vorhanden sein, es ist davon die Rede auf Seite 10 der bundesrätlichen Botschaft: «Das schweizerische Justiz- und Polizeidepartement hat ein Gesetzesprojekt über die Automobilhaftpflicht auf den Kanzleisch des Bundesrates gelegt.» Damals als diese Vorlage beraten wurde, ist der Entwurf zu diesem Verfassungsartikel vom Bundesrate angenommen worden.

Ein Haftpflichtartikel müsste ungefähr lauten: «Für alle mit dem Automobilfahren im Zusammen-

hang stehenden Unfälle haftet der Automobilbesitzer, wenn er nicht beweist, dass die Betroffenen den Unfall selbst verschuldet haben.» Ein anderer Haftpflichtartikel müsste folgendermassen lauten: «Die Automobilbesitzer haften sowohl für ihre Angestellten als für andere Personen, deren sie sich zum Betrieb des Automobilverkehrs bedienen.» Und endlich müsste der Bund denjenigen Kantonen, welche den Automobilverkehr zulassen, die Pflicht auferlegen, dass sie von den Automobilbesitzern Kauttionen zum Zwecke der Deckung von Unfallschäden deponieren lassen. Die Mehrheit unserer Kommission hat ausser dem Automobilverfassungsartikel auch den Luftschiffahrtsartikel aufgenommen. Diese letztere Gesetzgebung wäre nun, wie jedermann zugibt, gewiss keine urgente Sache. Wir erinnern uns alle noch der Worte, die Herr Bundesrat Hoffmann als Vorsteher des Militärdepartementes über die Luftschiffahrt hier vor wenigen Tagen gesprochen hat. Man kann nicht sagen, dass es sich um eine abgeklärte Sache handelt und dass es feststehe, was man in einem Gesetz über die Luftschiffahrt alles aufnehmen müsste und was nicht. Die Minderheit opponiert nicht dagegen, dass der Luftschiffahrtartikel die Automobilreise mitmacht, wenn sie unternommen wird. Wird die Fahrt unternommen, so wünscht auch die Minderheit, dass es eine glückliche Fahrt sein möge zu Land und zu Luft. Aber uns, der kleinen Minderheit, fehlt der Glaube. Wir glauben speziell nicht, dass es den Gebirgskantonen genügt, wenn hier gesagt wird: Die Kantone sind berechtigt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf den biefür ungeeigneten oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen Strassen zu untersagen. Wir glauben nicht, dass den Kantonen dieses zweite Alinea genügt. Denn das findet man sofort heraus: Sobald einmal der Bund die Gesetzgebungshoheit besitzt auf dem Gebiet des Automobilwesens, wird er davon Gebrauch machen und zwar wird er in der Weise davon Gebrauch machen, dass nicht die Kantone entscheiden, welche Strassen geeignet oder ungeeignet sind für den Automobilverkehr, welche Strassen notwendig sind für den allgemeinen Durchgangsverkehr oder den Durchgangsverkehr überhaupt, sondern der Entscheid über diese Frage wird dann dem Bunde zukommen. Der Bund wird davon Gebrauch machen und Gebrauch machen müssen.

Nun erlaube ich mir daran zu erinnern, dass wir bei Behandlung des internationalen Konkordates über den Automobilverkehr in beiden Räten beschlossen haben, es solle den Kantonen das Recht zukommen, zu entscheiden, ob sie einzelne Gegenden oder das ganze Kantonsgebiet dem Automobilverkehr schliessen wollen. Das ist zuhanden des Bundesrates beschlossen worden bei Behandlung des internationalen Konkordats. Und es wird jedermann sofort darauf kommen und sagen: ja, was nun hier im Verfassungsartikel steht, das geht in zentralistischen Sinne, im Sinne der Unifizierung des Rechtes viel weiter als das, was Ihr vor zwei Jahren beschlossen habt mit bezug auf das internationale Konkordat.

Deswegen beantragen wir Ihnen, Sie wollen demjenigen zustimmen, was der Ständerat beschlossen hat.

Walther: Als im Ständerat die Vorlage des Bundesrates behandelt wurde, da wurde von einem Redner die Bemerkung gemacht, dass die Automobil-Motion hier im Nationalrate seinerzeit im Interesse der Hebung des Automobilverkehrs und im Sinne der Erleichterung des Automobilverkehrs gestellt worden sei. Der Gedanke, dass der Motion derartige Erwägungen zugrunde gelegen seien, schimmerte überhaupt fast bei allen im Ständerat gegen die Zentralisation gehaltenen Reden durch. Diese Auffassung war eine durchaus unzutreffende. Die Befürchtung, dass man den Automobilverkehr auf dem Wege der Zentralisation heben und erleichtern wolle, ist in keiner Weise begründet gewesen. Die Motive, welche damals für die Motion hier im Rate angeführt wurden, waren ganz andere. Sie deckten sich zum grössten Teil mit dem, was heute die beiden Herren Kommissionsmehrheitsreferenten ausgeführt haben.

Es war vor allem die Konstatierung der Tatsache, dass im Automobilverkehr sehr schwere Uebelstände bestehen und dass sowohl die kantonale Gesetzgebung wie auch das Konkordat sich als ohnmächtig erwiesen hatten, diesen Uebelständen entgegenzutreten. Diese Konstatierung führte dazu, dass man sich die Frage nahe legen musste, ob nun nicht der Moment gekommen sei, auf dem Wege der Zentralisierung dieser Rechtsmaterien einen besseren Zustand herbeizuführen. Nach der bisherigen historischen und logischen Entwicklung durfte man annehmen, dass der Moment gekommen sei, die Frage der bundesgesetzlichen Regelung herbeizuführen. Der Gang der Dinge in unserer Rechtsprechung hat fast regelmässig den gleichen Weg eingeschlagen. Zuerst bemächtigte sich die kantonale Gesetzgebung eines Gebiets der Rechtssphäre. Stellte sich dann heraus, dass der Kanton nicht in der Lage ist, das betreffende Gebiet in ausreichendem Masse zu regeln, so tritt man gewöhnlich an die Frage des Konkordatsabschlusses heran. Und wenn es sich dann später zeigt, dass auch das interkantonale Konkordat nicht ausreicht, so erfolgt die Regelung auf dem Wege der Bundesgesetzgebung. Also zuerst kantonale Regelung, dann Konkordat und dann Bundesgesetz, das war so ziemlich regelmässig der Gang der Dinge.

Die Motionäre hielten vor drei Jahren den Moment für gekommen, dass auch der letzte Schritt getan werden sollte, nämlich der Uebergang zur Bundesgesetzgebung. Man glaubte, es würde genügen, einfach an dem Baum der Erkenntnis zu rütteln, um die reife Frucht zum Fallen zu bringen. Es ist möglich, dass diese Auffassung damals nicht ganz zutreffend war und dass der Moment der Reife noch nicht gekommen war. Wenigstens heute lassen die Aeusserungen der Kommissionsreferenten und auch der Gang der Dinge im Ständerat darauf schliessen, dass die Verhältnisse heute einer Zentralisation weniger günstig sind als vor drei Jahren.

Wenn man sich fragt, welches ist die Ursache dieser Erscheinung, so muss man im allgemeinen sagen, dass die Zahl der Automobile während dieser drei Jahre stark zugenommen hat und dass die damit verbundenen Beschwerden sich sehr stark vermehrt haben. Andererseits muss allerdings auch, wie der Kommissionsreferent, Herr Mächler, gesagt hat, sofort beigefügt werden, dass die Vermehrung sich

nicht bloss auf die Zahl der sogenannten Luxusautomobile erstreckt, sondern dass namentlich auch die Zahl der Berufsautomobile sehr stark zugenommen hat. Im Kanton Luzern hatten wir vor drei Jahren nur drei Aerzteautomobile, heute haben wir deren 18, eine Erscheinung, die sich wohl ähnlich fast in allen Kantonen geltend macht. Es ist mir daher durchaus unerfindlich, wie ein Redner im Ständerat sagen konnte, die Automobilfahrer seien die Vertreter eines gewissen «Kastengeistes», der mit dem Kastengeiste der Chinesen viel Aehnlichkeit habe.

Im weitem muss beigefügt werden, dass auch gegen die Staubplage von manchen Kantonen in den letzten Jahren nicht getan worden ist, was hätte getan werden können. In den Kantonen, in denen man ernstlich der Staubplage zu begegnen suchte, haben sich die Klagen gegen das Automobilwesen stark vermindert.

Dazu kommt, dass in den Ratssälen der Kantone bei Behandlung des Automobilkonkordats viel gegen den Automobilmus gesprochen worden ist. Es ist eben sehr populär, gegen das Automobilwesen zu reden, und speziell in kantonalen Ratssälen stehen in der Richtung die Fenster immer sehr weit offen. Es hat mehr Mut gebraucht, in den kantonalen Ratssälen — ich spreche immer von den kantonalen Ratssälen — für das Automobilwesen eine Lanze einzulegen, als es beim Gegenteil der Fall gewesen ist. Ich habe die ganze Konkordatsgeschichte persönlich mitgemacht und die ganze Misere dieser Angelegenheit miterlebt. Ich kann Sie versichern, dass die Misere so gross ist, dass sie auf die Dauer unerträglich wird. Ich will dem, was Herr Mächler in dieser Richtung gesagt hat, nichts mehr beifügen. Nur das will ich sagen, dass auch heute unter dem sog. Konkordat die Kantone genau dasjenige machen, was sie wollen, und dass trotz der scheinbaren Konkordatsvereinigung auf diesem Gebiete noch ein völliger Wirrwarr herrscht. Manche Kantone kümmern sich um eine grosse Anzahl der Bestimmungen in keiner Weise. Wenn man auch heute wieder davon spricht, dass man auf dem Konkordatswege die Einheit und Gleichheit erreicht habe, so ist das eine Utopie.

Ich will nun alles das, was noch zu dieser Konkordatsfrage gesagt werden könnte, übergehen, um Sie nicht länger hinzuhalten, als absolut notwendig ist. Von Bedeutung sind noch folgende Erwägungen:

Die Schweiz hat bis anhin regelmässig bei ihrer Gesetzgebung gern das Beispiel unserer grossen Nachbarstaaten befolgt und zwar meistens nicht zu ihrem Schaden. Was haben nun die Nachbarstaaten auf dem Automobilgebiete getan? Deutschland hat gar nie daran gedacht, diese Gesetzgebungsmaterie den Bundesstaaten zu überlassen, sondern hat die Materie durch ein Reichsgesetz geregelt. Alle Bundesstaaten, auch Bayern, das bekanntlich an seinen Reservatrechten am meisten festhält, waren sofort mit der reichsgesetzlichen Regelung einverstanden. Man darf beifügen, dass man in Deutschland allgemein mit dieser reichsgesetzlichen Regelung zufrieden ist und gute Erfahrungen gemacht hat.

Oesterreich hat ebenfalls gar nie daran gedacht, diese Gesetzgebungsmaterie den Kronländern zu überlassen. Auch dort ist man sofort zur einheitlichen Regelung geschritten. Auch in diesen beiden

Grosstaaten war man eben allgemein der Ueberzeugung, dass diese Materie sich ihrer Natur nach absolut nur für eine Regelung auf breitester Grundlage eignet. Alle diese Staaten gingen von dem Gedanken aus, dass die Automobilfrage eine Verkehrsfrage sei und dass Verkehrsfragen nur zentralistisch richtig gelöst werden können.

Auch bei uns ist man eigentlich bis anhin in allen Verkehrsfragen zur Zentralisation übergegangen. Die Automobilfrage ist meiner Ueberzeugung nach auch in der Schweiz eine reine Verkehrsfrage. Ich glaube, in letzter Linie sei sie eine Frage des Strassenbaues und des Strassenunterhalts. Unsere Strassen in der Schweiz dürfen nicht darauf Anspruch erheben, durchwegs erstklassig zu sein. Wir haben zwar ein sehr grosses, weitverzweigtes Strassennetz. Aber im Strassenunterhalt sind wir leider etwas rückständig. Das müssen wir offen zugestehen. Und wir kommen mit allen schönen grossen Worten über diese Tatsache nicht hinweg. Wir hatten ja früher allerdings prachtvolle Strassen. Ich erinnere Sie an die gewaltige Strasse, die von Basel nach dem Gotthard führt. Aber diese grossen Strassen sind zum Teil entvölkert, oder es ist wenigstens ihre Benutzung stark eingeschränkt worden durch die Verzweigung des Eisenbahnnetzes. Auf der grossen Strasse von Basel nach Luzern kann man an gewissen Orten jetzt noch die Marksteine draussen in den Matten sehen. Dieselbe war ursprünglich zehn Meter breit und ist mangels an grossem Verkehr in ihrer Breite reduziert worden. Auf diesem Gebiete ist kein Fortschritt zu verzeichnen, sondern gerade bezüglich der grossen interkantonalen Strassen können Qualitätsrückschritte nicht bestritten werden. Im weitern ist zuzugeben, dass wir sogar grosse erstklassige Strassen der Nachbarländer nur mit zweit- oder drittklassigen Strassen abnehmen. Dazu kommt bei uns noch der Uebelstand, dass der Strassenunterhalt vielfach Sache der Gemeinden ist und dass gerade daraus ein schlechter Unterhalt resultiert.

Der Herr Kommissionsreferent hat davon gesprochen, dass man vielleicht grosse interkantonale Automobilstrassenzüge schaffen könne und mit der Zeit schaffen werde. Ein sehr schöner Gedanke, der speziell auch im Kreise der kantonalen Baudirektoren schon oft angeregt worden ist. Meines Wissens besteht sogar die Absicht, die kantonalen Baudirektoren zu organisieren und dabei speziell den Zweck zu verfolgen, die grosse Frage der interkantonalen Strassenzüge zu studieren. Wie sollen aber die hierfür nötigen enormen Geldmittel beschafft werden?

Die Frage der Benzinbesteuerung ist des Studiums wert. Aber da ergeben sich sofort enorme Schwierigkeiten, vor allem aus solche konstitutioneller Art. Wollen Sie die Besteuerung des Benzins an der Grenze vornehmen? Da stehen die Handelsverträge im Wege, die sagen, was rechtens ist. Diese Verträge müssten vorerst revidiert werden. Oder wollen Sie die Benzinbesteuerung der kantonalen Gesetzgebung überlassen? Jahrzehnte würden vergehen, bis auf dem Wege der Gesetzesrevision die Sache in allen Kantonen durchgeführt wäre.

Materiell ist die Frage der Erstellung guter Automobilstrassen schon längst gelöst. Man hat z. B. in Belgien wunderbare Automobilstrassen. Ich habe

mir sagen lassen, dass man speziell in der Nähe von Brüssel daherige Versuche gemacht habe. Man hat eine Strasse mit armerer Betonunterlage, erstellt, auf den ersten Blick ein merkwürdiger Gedanke; man hat aber damit tatsächlich brillante Erfahrungen gemacht. Die betreffende Strasse wurde vor 5 Jahren erbaut und hat seither fast noch nichts gekostet für den Unterhalt. Eine einmalige Ausgabe von Fr. 25 bis 30,000 per Kilometer, in der Folge aber fast keine Kosten. Denken Sie sich, welche enormen Summen es brauchen würde, wenn man derartige interkantonale Automobilstrassen schaffen wollte. Die Sache hört sich sehr schön an, in der praktischen Durchführung aber ist sie sehr schwierig.

Welches sind im Grunde genommen die Hauptwiderstände gegen die Zentralisation des Automobilwesens? Ich führe speziell den einen an, der heute auch schon genannt worden ist: die grosse Angst, dass ein Bundesgesetz den Automobilisten günstiger sein werde, als bisher das Konkordat und die kantonale Gesetzgebung gewesen waren. Ist diese Furcht wirklich begründet? Bis anhin brachte jede Gesetzesrevision bezüglich des Automobilwesens eine Verschärfung der Bestimmungen. Auch jede Konkordatsrevision erfolgte im Sinne der Verschärfung. Kein Mensch denkt in Wirklichkeit daran, in einem Bundesgesetz einen andern Weg einzuschlagen und mildere Bestimmungen einzuführen. Das Bundesgesetz soll im Gegenteil erst recht scharfe Bestimmungen bringen und soll erst recht den Auswüchsen des Automobilwesens entgentreten. Ich glaube, dass die Gegner der Zentralisation mit Unrecht mit dieser Angst operieren. Zu bedauern ist nur, dass der Gedanke, den Herr Ständerat Usteri angeregt hat, hier nicht Platz greifen kann, der Gedanke nämlich, dass man dem Volk gleichzeitig mit der Verfassungsrevision auch das fertige Gesetz sollte vorlegen können. Ich glaube, das wäre ein Schulfall für die Anschauung des Herr Usteri. Ich bin überzeugt, wenn man bei der Verfassungsrevision gleichzeitig ein fertiges und präzises Gesetz vorlegen könnte, so würde das Volk schlankweg eine solche Vorlage akzeptieren.

Im Ständerat und auch heute von meinem verehrten Herrn Kollegen Kuntschen sind gewisse föderalistische Bedenken geltend gemacht worden. Auch da geht die Angst meines Erachtens zu weit. Ich glaube nicht, dass man befürchten muss, dass der Bundesrat über das hinausgreifen werde, was er in seiner Botschaft gesagt hat. Der Bundesrat hat gar keine Lust, in der Richtung weitere zentralistische Postulate zu verwirklichen, als sie durch die Verhältnisse gefordert sind. Die Strassenhoheit der Kantone wird in keiner Weise angetastet werden. Der Sprechende ist absolut kein Freund weitgehender Zentralisation, er steht im Gegenteil auch auf dem Boden des Föderalismus, aber nur eines solchen Föderalismus, der da Halt macht, wo die öffentlichen Interessen die Uebertragung gewisser Kompetenzen an den Bund gebieterisch verlangen. Ich habe früher erklärt und erkläre heute wieder, dass die Verhältnisse im Automobilwesen die Einschränkung der Rechte der Kantone gebieterisch fordern. Wir kennen ja den starren Föderalismus, der überlebte Einrichtungen und Rechte nur festhalten will um des Prinzips willen, überhaupt nicht mehr. Nachdem man in den eidgenössischen Räten

und im Volke draussen der Vereinheitlichung des Zivilrechts widerspruchslos zugestimmt hat, ist der alte Föderalismus in seiner starrsten Form aufgegeben worden. Wir Föderalisten haben unsere Hefte revidiert. Aber auch die Zentralisten haben eine ähnliche Revision vorgenommen. Die Spezies der alten zentralistischen Eisenfresser ist auch ausgestorben. Wir erleben es oft im Rate, dass die Grenzpfähle zwischen Föderalismus und Zentralisation sehr stark verschoben werden, so dass man hie und da an das alte Studentenlied erinnert wird: «Linker Hand, rechter Hand, alles vertauscht.» Ich meine also, dass die Angst vor einem allzu weitgehenden Eingriff des Bundes in kantonale Rechte bei dieser Frage in keiner Weise begründet sei. Und nun noch ein Punkt, der bis jetzt nicht eingehend erörtert worden ist: der Zusammenhang der Automobilfrage mit unserer Fremdenindustrie. Dieser Zusammenhang ist ein so enger, dass ich mir erlauben muss, denselben noch mit einigen Worten auseinandersetzen. Es kann für unser Land nicht gleichgültig sein, ob viele oder wenige Automobilisten in die Schweiz kommen. Es ist einmal Tatsache, dass gerade diese fremden Touristen, die im Automobil reisen, viel Geld ins Land bringen, und dass es mit Rücksicht auf die Rendite unserer Fremdenindustrie nicht gleichgültig ist, ob man solche Fremde, die tatsächlich dem Lande Geld bringen, gut oder schlecht behandelt. Die Frage der Rendite der Fremdenindustrie regelt sich bloss nach der Zahl der Fremden. Andere Staaten wissen ihre Fremdenindustrie sehr wohl zu schützen und machen gewaltige Anstrengungen. Herr Dr. Mächler hat hingewiesen auf die Schaffung grosser Automobilstrassen an der Riviera. Aber nicht nur dort baut man solche Strassen, auch in der Dauphiné und namentlich im Tirol legt man sich riesig ins Zeug. Diese Länder profitieren gerade davon, dass die Schweiz in dieser Richtung zugeknöpft ist. Mit der Engherzigkeit der Schweiz macht man für sich selbst Reklame. Diese fremden Länder benutzen unsere Zustände, um sie in den allerschwarzesten Farben zu schildern und ihre eigene Fremdenfreundlichkeit ins schönste Licht zu setzen. Ich habe in den letzten Tagen erlebt, dass die auswärtige Presse uns schweren Schaden zugefügt hat. Es waren nicht bloss kleine Winkelblätter, sondern seriöse Blätter, die schwer gegen die Schweiz agitierten. Die «Frankfurter Ztg.» z. B. hat Artikel die Aufnahme gestattet, die uns schaden mussten. Ich beschränke mich, darauf zu verweisen, was der «Bund» zur Abwehr gegenüber den Angriffen der auswärtigen Presse gebracht hat.

Im weitern ist darauf hinzuweisen, dass es sich nicht bloss um die Leute handelt, welche in ihren Autos reisen, sondern dass die Interessentenkreise viel grössere sind. Die Automobilisten haben regelmässig eine grosse Bekanntschaft und grossen Einfluss. Die Verstimmung der Automobilkreise macht sich so in viel grösserem Masse geltend, als man glauben möchte. Man sucht der Schweiz die Qualität als Rechtsstaat abzuspochen. Man sucht sie darzustellen als Staat, in dem der Fremde überhaupt kein Recht finden kann. Das muss natürlich für die schweizerische Fremdenindustrie den grössten Nachteil haben. Man vergleiche die Anstrengungen anderer Staaten in dieser Richtung und

man wird verstehen, dass alle Interessenten der schweiz. Fremdenindustrie sich zur Wehre setzen, wenn man den Automobilisten allzusehr auf den Leib rückt.

Ich habe hier ein Buch vor mir, das geschrieben worden ist von einem Engländer namens Freeston. Es soll in alle modernen Sprachen übersetzt werden und ist in deutscher Ausgabe bereits in zweiter Auflage erschienen. Es heisst: «Die Hochstrassen der Alpen». Dieses Buch ist in den Händen fast aller Automobilisten und schildert die Bergpässe der Schweiz und der benachbarten Staaten sehr eingehend. Es behandelt die Automobilfrage der Schweiz derart abfällig, dass man sich nicht wundern muss, wenn auf diesem Wege die Misstimmung gegen die Schweiz im allgemeinen kolossal vermehrt wird. Ich muss mir der vorgeschrittenen Zeit wegen versagen, Ihnen Stellen daraus vorzulesen, aber ich kann nur wiederholen, dass ein derartiges Buch, geschrieben von einem angesehenen Mann, herausgegeben in zahlreichen Sprachen, den Gedanken immer mehr vertiefen muss, dass der Fremde in der Schweiz kein Recht finde und geradezu vogelfrei sei. Sie sehen daraus, wie diese Automobilverhältnisse benutzt werden, um gegen die Schweiz Stimmung zu machen. Es ist ganz falsch, wenn man bei uns noch vielfach auf dem Standpunkt steht, dass die Schweiz das einzige schöne Land sei. Die Schweiz ist wunderschön, aber es gibt auch andere schöne Länder. Gerade die Länder, die heute erwähnt worden sind, z. B. Tirol, haben sehr schöne Gegenden. Wenn man sich nun dort anstrengt, den Automobilisten alle Schwierigkeiten aus dem Weg zu räumen und gleichzeitig die Hotellerie, in Anlehnung an die schweizerische, auf eine höhere Stufe bringt, so muss man sich nicht wundern, wenn der Fremdenstrom schliesslich abgelenkt wird.

Dann kommt ein anderes Moment hinzu, das ich den Herren Kollegen aus Graubünden speziell zur Aufmerksamkeit empfehle. Man sagt sich vielfach, man habe den Wintersport, der schon wieder einbringe, was im Sommer abgebe. Glauben Sie wirklich, es sei nur in der Schweiz Wintersport möglich? Ich kann Sie versichern, dass man sich gerade im Tirol und an andern Orten für den Wintersport einzurichten beginnt. Wenn man die Leute im Sommer nicht gut genug behandelt, so gehen sie auch im Winter an Orte hin, wo sie sicher sind, dass die Behandlung im Sommer wie im Winter gleich anständig sei.

Im übrigen ist der Begriff der Fremdenindustrie nicht identisch mit demjenigen der Hotelindustrie. Wenn man gelegentlich über das Automobil sprechen hört, so klingt oft der Gedanke durch, dass eigentlich die weiten Volkskreise von der Hotelindustrie nichts haben. Es ist durchaus falsch, die Hotelindustrie mit der Fremdenindustrie identifizieren zu wollen. Die Hotelindustrie ist allerdings ein erheblicher Teil der Fremdenindustrie; letztere hat aber noch tausend andere Kanäle, durch welche das Geld in die Kreise des Volkes hinausfliesst. Das weiss man namentlich in Orten, die als Fremdenzentren gelten. In Luzern z. B. sind an der Fremdenindustrie viel weitere Kreise interessiert, als diejenigen der Hotelindustrie. Das gleiche gilt für Interlaken und alle andern ähnlichen Plätze.

Wenn man also die Misstimmung bezüglich des Automobils weiter pflegt, so macht man Stimmung gegen die Fremdenindustrie im allgemeinen. Bekanntlich ist nun unser Land nicht so reich an ertragreichen Industrien, dass man leichtfertig sich darüber hinwegsetzen kann, wenn eine Industrie desselben Schaden leidet.

Auch vom Standpunkt der Fremdenindustrie aus hat man also alle Ursache, dafür zu sorgen, dass die Bäume der Automobilgegner nicht in den Himmel wachsen.

Es wäre noch manches zu sagen; ich möchte Sie aber nicht länger binhalten. Ich stehe nach wie vor auf dem Standpunkte, dass die bundesgesetzliche Regelung der Automobilfrage zur dringenden Notwendigkeit geworden sei. Die Kantone haben ihre Ohnmacht, von sich aus die Frage zu lösen, schon dadurch bekundet, dass sie sich zu einem Konkordat zusammengetan haben. Das Konkordat hat nach meiner Auffassung ebenfalls versagt. Wir soll-

ten den Mut haben, das dem Volke klar und deutlich zu sagen, wir sollten aber gleichzeitig die bindende Erklärung abgeben, dass das neue Bundesgesetz vor allem aus dazu dienen soll, die Bevölkerung vor den Missbräuchen und Auswüchsen des Automobilwesens zu schützen. Je rascher dieses Bundesgesetz kommt, um so schärfer werden nach meiner Ueberzeugung die Bestimmungen desselben sein und umso mehr werden wir genötigt sein, der Stimmung des Volkes Rechnung zu tragen.

Ich hoffe, dass das Volk einer derartigen entschiedenen und klaren Erklärung Vertrauen schenken und die Räte in der Verfassungsabstimmung nicht desavouieren werde.

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



Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1912
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	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1912 - 16:30
Date	
Data	
Seite	123-144
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 098

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.



Amtliches
BULLETIN

stenographisches Bülletin
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der
DE

schweizerischen Bundesversammlung
N^o 10
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 6. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 6. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrat — Conseil national

Sitzung vom 18. Juni 1912, nachmittags 4^{1/2} Uhr — Séance du 18 mars 1912 à 4^{1/2} heures de relevée

Vorsitz: } Hr. Wild.
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

Bundesbeschluss betreffend die Aufnahme eines Art. 37^{bis} in die Bundesverfassung (Automobilverkehr und Luftschiffahrt)

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37^{bis} dans la constitution fédérale (automobiles et navigation aérienne)

Fortsetzung. — *Suite*.

(Siehe Seite 123 hievor. — Voir page 123 ci-devant.)

Präsident: Wir setzen die Behandlung des Traktandums «Automobilwesen und Luftschiffahrt» fort. Ich erteile das Wort Herrn Ming.

Ming: Im grossen und ganzen gestehe auch ich mit denjenigen, welche gestern votiert haben, dem Automobilismus eine grosse Bedeutung zu, sowohl als einträglichem Industriezweig, wie auch als Transportmittel für den modernen Verkehr. Wenn aber gesagt wird, dass ganz besonders die Fremdenindustrie von demselben abhängig sei, so möchte ich da doch einen Unterschied machen. Es ist ganz gewiss, dass der Verkehr zwischen den grossen Zentren durch den Automobilismus bedeutend gefördert wird; es ist aber anderseits auch wahr, dass die kleineren Plätze, hauptsächlich die Sommerfrischen auf dem Lande, durch den Automobilismus nicht nur keine Förderung erfahren, sondern vielerorts sogar unter demselben bedeutend leiden müssen. Wenn Sie bedenken, dass im Kanton Graubünden z. B. doch grosse Kreise die Automobile nicht wünschen, gerade deshalb, weil eine Störung ihrer speziellen Hotelindustrie dadurch eintrete; wenn Sie ferner bedenken, dass in einem Teile der Zentral-

schweiz die Verhältnisse ähnlich sind wie in Graubünden, so müssen Sie doch gestehen, dass es eine grosse Einseitigkeit ist, wenn man allgemeinbin behauptet, das Hotelwesen sei hauptsächlich vom Automobilismus abhängig.

Anderseits ist es die Landwirtschaft, welche ganz bedeutend unter diesem Automobilverkehr leidet. Es ist gestern schon ausgeführt worden, wie sehr unter der Staubverbreitung durch die Automobile die Produktion der naheliegenden Wiesen und Gärten leidet; es ist ferner noch nicht in dem Masse, wie es mit Recht geschehen könnte, geltend gemacht worden, wie gerade in solchen Gegenden, wo die Viehzucht am meisten betrieben wird, der Strassenverkehr mit Vieh zeitweise fast unmöglich ist, weil derselbe durch den Automobilverkehr in hohem Masse gefährdet wird.

Wenn man nun sagt, die ausländische Presse habe sich der gegenwärtig bestehenden Verhältnisse bemächtigt, um der Schweiz die Konkurrenz auf dem Gebiete der Fremdenindustrie zu erschweren, so gebe ich das ganz gerne zu. Es ist dies aber bloss eine Teilerscheinung von weiteren Erscheinungen, die wir in den letzten Jahren beobachtet haben. Sie wissen alle von der Hetze, welche von Italien aus gegen die schweizerische

Hotelindustrie inszeniert wurde. Sie wissen, wie eine angebliche Aeusserung Edisons vom Tirol aus benützt wurde, um die schweizerische Hotelindustrie zu schädigen. Sie kennen auch die grossen Anstrengungen, welche zur Hebung der Fremdenindustrie im Tirol gemacht werden, indem man in Deutschland und England Lichtbildervorträge usw. abhalten lässt. Ich glaube, es wird auch die schweizerische Hotelindustrie dieses Beispiel einigermaßen befolgen müssen. Wenn dann andererseits unsre schweizerische Hotelindustrie darauf trachtet, dass sie nicht sich selbst Konkurrenz macht durch geradezu unsinnige Bauten, wie sie allen Krisen zum Trotz in den letzten Jahren ausgeführt werden, so wird das unserer Volkswirtschaft zum grossen Nutzen gereichen.

Wenn man übrigens behauptet, die ausländische Presse habe verschiedene Vorkommnisse in der Schweiz benutzt, um unser Land zu diskreditieren, so möchte ich fragen, wer hauptsächlich daran schuld sei, dass dies geschehen ist. Da muss ich sofort die Antwort geben, dass die einheimische Sportpresse in erster Linie die Schuld trägt. Ich kann mich ganz gut erinnern, wie dieselbe seit Jahren es sich hat angelegen sein lassen, wo irgendwo in der Schweiz ein Beamter oder Polizeiangestellter gegen unverschämte Automobilisten aufgetreten ist, denselben auf jede Weise lächerlich zu machen, so vorzugehen, dass den Behörden das Einschreiten gegen die Uebergriffe des Automobilismus verleidet werde. Es ist sehr natürlich, dass die ausländische Presse gerade dieser Aeusserungen sich dann bemächtigt und sie wieder verwendet hat, um damit gegen die Schweiz Propaganda zu machen. Wir dürfen daher wohl sagen, die schweizerische Presse, besonders die Sportpresse, welche diesen Sport fördern wollte, hat gerade am allermeisten dazu beigetragen, die Schweiz im Auslande zu diskreditieren.

Würde es nun besser werden, wenn wir einen Verfassungsartikel annehmen und gestützt auf denselben eine Gesetzgebung ausarbeiten würden? Ich behaupte, es würden die Verhältnisse ganz gleich bleiben wie jetzt. Denn eine Gesetzgebung, gestützt auf einen solchen Artikel, kann die Verhältnisse, die wir in der Schweiz haben, durchaus nicht ändern. Wenn wir da aufmerksam gemacht werden auf das Vorgehen des Auslandes, wenn man uns sagt, wie dort die einheitliche Gesetzgebung möglich gewesen sei, so vergleicht man Verhältnisse, die gar nicht gleich sind. Wir haben hier in der Schweiz nur kurze Talstrassenstrecken, die dann aber wieder durch Bergstrassen unterbrochen sind. Es ist ganz unmöglich, für diese schmalen Bergstrassen, sowie für die schmalen Strassen in den inneren Kantonen und für die breiten Strassen der Ebene, wo beinahe keine Steigungen vorhanden sind, die gleichen Vorschriften zu erlassen. Sie werden mir sagen: Man will ja gar nicht die gleichen Vorschriften! Man kann aber kaum andere Vorschriften geben, als vorher das Konkordat sie hatte. Wenn man eine Verkehrssicherheit einführen will, muss man eben die Geschwindigkeit regulieren je nach den Strassen und je nach den bestehenden Verhältnissen. Schon der Entwurf, welcher uns vorliegt, gibt dies ja zu. In dem Entwurf ist gerade gesagt, dass den örtlichen Verhältnissen

Rechnung getragen werden müsse. Wenn aber die örtlichen Verhältnisse jede 20 km wechseln, wie wollen Sie eine einigermaßen einheitliche Gesetzgebung schaffen, die wirklich den fremden Automobilisten auch eine Erleichterung schaffen soll? Dann ist in diesem Entwurf auch gesagt, dass wohl für den Automobilverkehr ungeeignete Strassen geschlossen werden können, aber ja nicht solche Strassen, welche für den Durchgangsverkehr notwendig seien. Wenn nun eine Strasse für den Automobilverkehr sich absolut nicht eignet, aber nach den Anschauungen des Bundesrates notwendig ist für den Durchgangsverkehr, was dann? Soll die Rücksicht aufhören oder will man die Strassen erweitern oder neu bauen? Wer soll bauen, wo will man das Geld hernehmen? Alles das sind Fragen und Verhältnisse, die Sie kaum durch die Gesetzgebung beantworten und ordnen können.

Wir hatten ein Konkordat, wir werden aber kaum viel anderes machen können, als in diesem Konkordate bestimmt war. Aber gerade dieses Konkordat hat sich nicht bewährt. Man sagt jetzt, die Kantone seien vom Konkordate zurückgetreten, weil sie auf eine bessere Bundesgesetzgebung hoffen. Das ist aber nicht richtig. Die Kantone sind vom Konkordate zurückgetreten in erster Linie, weil sie gesehen haben, dass, wenn sie das Konkordat loyal durchführen, wenn sie die Bestimmungen desselben innehalten wollen, sie mit ihren Bürgern im ständigen Konflikt liegen müssen. Es ist an verschiedenen Orten die Erscheinung aufgetreten, dass das Volk einfach mit einer Initiative für das gänzliche Verbot des Automobilfahrens gedroht hat, wenn das Konkordat nicht aufgehoben werde, wenn diese Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeit, welche das Konkordat enthielt, nicht eingeschränkt werden. Das ist der Hauptgrund gewesen, warum mehrere Kantone zurückgetreten sind, weil sie gesehen haben, dass sie das Konkordat nicht aufrecht erhalten konnten. Sie mussten es zurückweisen, um wenigstens etwas zu retten, um wenigstens einigermaßen für die Automobile die Verkehrsmöglichkeit zu erhalten.

Am liebsten wäre es allerdings sehr vielen Polizeiorganen und Kantonsregierungen, wenn sie das Verbot hätten, dann hätten sie die ganze Schererei nicht mehr. Dann müssten sie diese Zornausbrüche der Automobilbesitzer nicht mehr über sich ergehen lassen und es würde ihr Verhältnis zur Bevölkerung ein viel angenehmeres sein. Kurz, es wäre für sie eine eigentliche Erlösung. Aber schon in mancher Gegend, wo dieses Verbot angestrebt wurde, haben die Behörden gleichwohl gegen dasselbe gewirkt und zwar mit allen Kräften, weil sie gesehen haben, wie grosse Interessen auf dem Spiel stehen. Oft handelte es sich sogar nicht einmal um Interessen des eigenen Kantons, wohl aber um Interessen benachbarter Gegenden oder von Volksklassen, mit denen sie befreundet waren. Wenn wir nun eine Gesetzgebung anstreben, von der wir doch von vornherein sagen müssen, dass wir sie nie halten können, wozu sollen wir uns die Mühe nehmen, den vorliegenden Artikel in die Bundesgesetzgebung hineinzubringen? Man sagt wahrscheinlich, es handle sich jetzt nur um den Verfassungsartikel, wir werden das Gesetz dann studieren und wir werden sicher kein Gesetz vor-

gegen, das nicht den Verhältnissen allseitig entspreche. Ich habe alles Vertrauen zu denen, die so reden, ich habe alles Vertrauen zum hohen Bundesrat, aber ich glaube doch nicht, dass diese Kreise und der hohe Bundesrat mächtig genug seien, um dem Druck, der von seiten der Automobilinteressenten kommt, sich auf die Dauer entgegenzustemmen. Wir sehen, wieviel Macht diese Herren besitzen, wir sehen, wie sie kantonale Behörden und Beamte in ihrer Presse heruntermachen, lächerlich machen; wir sehen, dass der Sport ihnen eigentlich die Hauptsache ist — vielleicht gehen die Verkehrsinteressen auch nebenher; aber wir sehen, dass die Verhältnisse der Landwirtschaft, des kleinen Mannes, besonders in den Bergkantonen, für sie erst in zweiter Linie in Frage kommen. Es ist mir schon oft eingefallen, diese Herren betrachten den Bauern und seine Matten und Felder nach Art jener Riesenprinzessin im Märchen, die auch einmal vom Schlosse herunterkam und den Bauer samt dem Pflug und Gespann in der Schürze als Spielzeug heimtrug. Es mag ein gewisses Wohlwollen vorhanden sein, aber sobald die Interessen der kleinen Landwirtschaft dem Automobilismus in den Weg gekommen sind, ist man jeweils ohne Rücksicht in jener Presse darüber weggegangen, man schien dafür zum wenigsten kein Verständnis zu haben.

Wenn Sie eine Gesetzgebung wollen, so müssen Sie vor allem dafür sorgen, dass dieses Verhältnis aufhört, es soll nicht mehr vorkommen, dass Beamte, die ehrlich und treu ihre Pflicht getan haben, von in Benzinkoller verfallenen Automobilisten sogar wundgeschlagen werden. Es soll nicht mehr vorkommen, dass, wenn ein Bauer mit seiner Viehherde, der einem Automobil begegnet und verlangt, dass es anhalte, damit er vorbeifahren könne, ein Insasse seinen Revolver zieht, wie es mehrfach in verschiedenen Kantonen vorgekommen ist. Es soll absolut nicht vorkommen, dass ein Automobilist, wenn er Schaden gestiftet hat, einfach davon rast, ohne den Schaden zu decken. Alle diese Verhältnisse müssen aufhören, dann ist der Grund gelegt, dass das Automobil sogar populär werden kann, und dann ist es auch möglich, dass eine Gesetzgebung nicht mehr den Widerstand findet, den sie ganz sicher finden wird, wenn Sie gegenwärtig mit einem dahinzielenden Verfassungsartikel vor das Volk treten. Wenn es wirklich den Herren der Automobilbranche, wenn es den Herren, die diesen Sport fördern, welche die volkswirtschaftliche Seite des Fahrzeuges hervorheben, darum zu tun ist, auf diesem Gebiete Fortschritte zu erzielen, so sollen sie ganz ernstliche Vorstudien zu einem solchen Gesetz beginnen. Sie sollen uns zeigen, wie ein solches Gesetz aussehen wird. Mit allgemeinen Versprechungen, man werde für die Hebung der Staubplage besorgt sein und eine vernünftige Geschwindigkeit einführen, damit ist es noch nicht getan. Es ist die technische Seite und ganz besonders die finanzielle Seite klarzulegen. Bis jetzt ist nichts geschehen, worauf man Rücksicht nehmen könnte. Glauben Sie, es werde sich das Volk dabei beruhigen, wenn man ihm sagt: Nehmt jetzt nur den Artikel an, es kommt dann besser; später werdet ihr dann schon sehen, wie liebevoll wir für euch sorgen werden. Nein, das Volk wird sich nicht be-

ruhigen. Schon der Artikel wäre dazu angetan, grosse Bedenken zu erwecken. Denken Sie sich den Fall, dass ohne Gesetzgebung sich zwischen zwei Kantonen ein Konflikt erheben würde über die Frage, ob diese oder jene Strasse ganz oder zeitweise geschlossen werden müsse. Dann würde ein Rekurs angehoben und es würden sich die interessierten Kreise sicherlich auf diesen Verfassungsartikel berufen, welcher den Grundsatz aufstellt, dass die notwendigsten Durchgangsstrassen durch kein Verbot gehemmt werden dürfen.

Schon der Verfassungsartikel ist also derart gefasst, dass er zu grossen Bedenken Anlass geben könnte. Ich habe allerdings meinerseits gar keine Furcht, dass vom Volke dieser Artikel angenommen wird, denn so, wie die Verhältnisse jetzt liegen, bei der Stimmung, die im Volke herrscht, wird der Artikel einfach weggewischt werden. Es braucht dazu keine Popularitätsbascherei. Man hat gestern gesagt, es sei populär, in den Ratssälen gegen den Automobilismus zu sprechen. Es mag das einigermaßen der Fall sein, aber der Automobilismus hat selbst dafür gesorgt, dass dies der Fall ist. Ich habe da nicht die schweizerischen Automobilisten im Auge; diese haben sich in den letzten Jahren viel anständiger benommen als früher, aber ich habe die Ausländer im Auge, die Franzosen und die Amerikaner. Diese haben am meisten dafür gesorgt, dass es populär geworden ist, gegen den Automobilismus zu sprechen. Wenn der Automobilismus eine gewisse Rücksicht fordern will, so können wir ihm nur dann entgegenkommen, wenn wir dem Volke sagen dürfen: es bestehen Misstände, aber wir wollen sie so viel wie möglich unterdrücken; erst dann haben es die Behörden der Kantone einigermassen in der Hand, das Verbot zu verhindern. Wenn wir nur diesen Artikel vorlegen, was geschieht dann in der Schweiz herum? Es wird sich ganz sicher eine grosse Agitation in bäuerlichen Kreisen erheben und mit diesen bäuerlichen Kreisen werden sich sehr wahrscheinlich andere Kreise verbinden, die bis jetzt mit dem Bauer einigermaßen auf dem Kriegsfuss gestanden haben und von denen sie gar nicht wünschen, dass sie sich mit ihnen in eine Koalition einlassen. Und was dann weiter geschieht, kann jeder, welcher der Sache nachdenkt, voraussehen. Durch die Agitation, welche durch den Verfassungsartikel erzeugt wird, wird der Automobilismus noch viel unpopulärer, als er schon ist. Der Artikel wird verworfen und Sie werden dann vor der Tatsache stehen, dass in verschiedenen Kantonen infolge dieser Aufregung das Verbot noch ungestümer als bisher verlangt wird. Die Behörden können dann unternehmen, was sie wollen, es wird nichts mehr nützen, der Volkswille wird sich mit einer unheimlichen Macht gegen die Interessen des Automobilismus äussern.

Wenn es uns wirklich darum zu tun ist, den Automobilismus nicht zu unterdrücken, sondern im Gegenteil zu fördern, so wollen wir doch noch lieber einige Jahre zuwarten und den Automobilismus zum bessern sich entwickeln, ihn etwas zahmer werden lassen, als er jetzt ist. Wir wollen dafür sorgen, dass ein etwas freundlicheres Verhältnis zwischen ihm und der Bauernschaft zu stande kommt, als jetzt besteht. Erst dann dürfen wir hoffen, zu einer gedeihlichen Gesetzgebung übergehen zu können.

Aber jetzt ist der Moment hiezu nicht da. Wer es wirklich gut meint mit dem Automobilismus, der stimme zu dem Antrag der Kommissionsminderheit und dem Beschlusse des Ständerates.

Scherrer-Füllemann: Der Sprechende will Ihnen beliebt machen, das Eintreten nicht auf Grundlage der Anträge der Kommissionsmehrheit, sondern auf Grundlage derjenigen der Kommissionsminderheit zu beschliessen. Die Kommissionsmehrheit will die Strassenpolizei wenigstens teilweise, soweit der Automobilverkehr in Frage kommt, zur Bundessache machen. Aber die Strassenlasten sollen wie bisher von den Kantonen und den Gemeinden getragen werden. Ich zweifle sehr daran, ob ein derartiger Standpunkt die Billigung des Schweizervolkes finden wird. Allerdings will die Kommissionsmehrheit den Kantonen auch mit bezug auf die Strassenpolizei gewisse Befugnisse belassen. Es sollen die Kantone das Automobilfahren verbieten können auf ungeeigneten Strassen. Sie sollen es verbieten können auf solchen Strassen, welche nicht für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind.

Ueber die Frage, ob eine Strasse geeignet sei für den Automobilverkehr, ob eine Strasse den allgemeinen Durchgangsverkehr vermittele oder nicht, werden dann Konflikte zwischen den Bundesorganen und den kantonalen Organen entstehen. Wer wird diese Konflikte entscheiden müssen? Ganz selbstverständlich die obersten Instanzen, d. b. die Bundesorgane. Ja glauben Sie nun, dass die Kantone und die Gemeinden sich ohne weiteres eine derartige Regelung der Verhältnisse gefallen lassen werden? Das glaube ich nicht. Ich glaube kaum, dass man in den Kantonen das Bedürfnis fühlen wird, derartige Konflikte durch die Annahme einer solchen Verfassungsbestimmung gleichsam zu provozieren.

Mit Recht hat der Herr Vorredner auf die Volkstimmung, die den Automobilisten gegenüber besteht, aufmerksam gemacht. Wenn wir eine Verfassungsbestimmung schaffen wollen, so werden wir uns doch in erster Linie fragen müssen, hat dieselbe Aussicht auf Annahme beim schweizerischen Volke oder nicht. Wir haben doch kein Bedürfnis, Arbeit für die Katze zu verrichten und ich glaube, eine solche Arbeit würden wir tun, wenn wir die Anträge der Kommissionsmehrheit akzeptierten. Es ist zwar von seiten des Herrn Kollega Walther gesagt worden, man müsse das Volk dann nur gehörig aufklären. Man müsse ihm sagen, dass diese Verfassungsgrundsätze und deren Ausführung just deshalb geschaffen werden, um eine bessere, für die Bevölkerung erträglichere Ordnung im Automobilbetriebe herbeizuführen. Man kann solche Reden schon führen, die Frage ist dann nur die, ob denselben ohne weiteres Glauben geschenkt werde oder nicht. Ich halte überhaupt dafür, dass, wenn polizeiliche Vorschriften von Bundeswegen über den Automobilverkehr geschaffen werden sollen, es dann ausschliessliche Bundesvorschriften sein sollen, dass nicht ein Teil der Kompetenzen dem Bunde und ein Teil der Kompetenzen den Kantonen zugewiesen werden soll. Entweder, oder. Wenn derartige Vorschriften wirklich notwendig sind für das Ge-

biet der Eidgenossenschaft, so sollen sie nur von Bundeswegen erlassen werden und die Ausführung dieser Vorschriften soll dann Sache der Kantone sein.

Die Mehrheit der Kommission will sodann in einem Art. 37ter die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt als Sache des Bundes erklären. Ich zweifle sehr daran, ob dieser vorgeschlagene Verfassungsgrundsatz die Billigung des Schweizervolkes finden wird. Ich denke, die Zahl derjenigen ist nicht gering, welche sich sagen, es gebe doch noch dringlichere Aufgaben zu lösen, als die Verfassung wegen der Luftschiffahrt zu revidieren und dann ein Ausführungsgesetz hiefür zu erlassen. So verbreitet ist die Luftschiffahrt in den schweizerischen Landen doch noch nicht, dass man deshalb die Verfassung revidieren und die Gesetzgebungsmaschine in Gang bringen muss. Ich glaube, man kommt immer noch mit den Grundsätzen des allgemeinen Rechtes gegenüber der Luftschiffahrt aus, soweit sie sich innert unserer Landesgrenzen geltend macht. Ich halte also dafür, der Standpunkt, den der Ständerat angenommen hat und den die Kommissionsminderheit unseres Rates einnimmt, dürfte der grundsätzlich richtigere sein.

Die Erlassung eines Haftpflichtgesetzes für Schädigungen aus dem Automobilverkehr, das ist etwas Notwendiges und etwas Dringliches. Der Antrag der Kommissionsmehrheit lässt aber diese Frage vollständig unberührt. Ich halte dafür, der Erlass eines Haftpflichtgesetzes für Schäden aus dem Automobilverkehr sei ebenso dringlich und notwendig, als der Erlass eines Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gewesen ist. Warum? Die Eisenbahnen haben ihre eigenen abgeschlossenen Betriebsgebiete und Betriebsanlagen. Sie haben Geleise, auf denen Lokomotive und Wagen sich bewegen. Jedermann weiss, dass diese abgeschlossenen Betriebsanlagen für den Betrieb der Eisenbahnen da sind. Beim Automobilverkehr ist die Sache anders. Da wird das allgemeine Verkehrsmittel der Strasse benutzt, dasjenige Verkehrsmittel, auf das alle andern Menschenkinder ebenfalls angewiesen sind, die grossen und die kleinen, die vorsichtigen und die weniger vorsichtigen. Ich glaube, mit Rücksicht darauf, dass wir es hier nicht mit einem abgeschlossenen Betriebsgebiete zu tun haben, ist gerade der Erlass eines Haftpflichtgesetzes für Schädigungen aus dem Automobilverkehr notwendiger und dringlicher, als es von seiten der Kommissionsmehrheit angesehen wird. Ich mache Sie auch darauf aufmerksam, dass unsere Eisenbahnen ein geschultes Betriebspersonal haben, das in der Lage ist, Unfälle möglichst zu verhindern. Können Sie das gleiche von denjenigen, die Automobile betreiben, sagen? Ich denke, die Zahl der Unglücksfälle, die eingetreten sind, ist nicht zum geringsten Teil darauf zurückzuführen, dass ein durchwegs geschultes Personal nicht vorhanden ist. Alle diese Verhältnisse sprechen dafür, dass der Erlass eines Haftpflichtgesetzes für Schädigungen aus dem Automobilverkehr ein durchaus dringliches Postulat sei.

Die Zahl der Unglücksfälle aus dem Automobilverkehr ist ja eine ganz ausserordentlich und unverhältnismässig hohe. Diese Unglücksfälle treffen sehr häufig die Kinder, welche sich auf den Strassen aufhalten. Wir haben derartige Unglücksfälle in

nicht unerheblicher Anzahl aus der neuesten Zeit konstatieren können. Ich glaube also, die Auffassung der Kommissionsmehrheit, als ob man mit dem Erlass eines Haftpflichtgesetzes aus dem Automobilbetrieb wohl noch zuwarten könne, ist nicht gerechtfertigt.

Herr Dr. Mächler hat allerdings den Standpunkt eingenommen, auch wenn der Mehrheitsantrag angenommen werde, werde ein Haftpflichtgesetz nicht lange auf sich warten lassen. Ich glaube, diese Ansicht ist eine irrthümliche. In erster Linie muss die Verfassung revidiert werden. Sie muss der Volksabstimmung unterstellt werden und wenn, was ich nicht glaube, der Verfassungsartikel angenommen wird, dann kommt erst die Gesetzgebungsmaschine an die Arbeit. Dann wird es sich wiederum fragen: Wird das Ausführungsgesetz angenommen oder vom Volke verworfen? Ueber dieser verschiedenen Arbeit können Jahre hingehen, ohne dass wir ein Haftpflichtrecht aus dem Automobilbetrieb erhalten. Ich habe Ihnen bereits bei Beginn der gegenwärtigen Session erklärt, dass ich vor zirka 7 Jahren den Antrag gestellt habe, den Automobilbetrieb unter das gleiche Haftpflichtrecht zu stellen, wie den Betrieb der Eisenbahnen. Es war dies mit bezug auf die Zeitangabe ein Irrtum. Ich habe im stenographischen Protokoll nachgesehen und daraus entnommen, dass es die nächste Woche 10 Jahre sind, seitdem diese Anregung im Rate gemacht worden ist, wo man dann schliesslich in der Form eines Postulates die Anregung entgegengenommen hat. Allein dieses Postulat ist bis auf den heutigen Tag nicht ausgeführt worden.

Herr Dr. Mächler hat auch gesagt, es sei nicht gut möglich, ein Haftpflichtgesetz für den Automobilbetrieb zu erlassen, solange nicht die notwendigen Vorschriften polizeilicher Natur über das Automobilwesen erlassen seien. Ich teile auch diese Auffassung des Herrn Präsidenten der Kommissionsmehrheit nicht. Die Haftpflicht aus Automobilbetrieb soll nicht begründet werden aus Uebertretung polizeilicher Vorschriften, sondern aus der Tatsache, dass durch den Betrieb eines Automobils ein Unfall, ein Schaden herbeigeführt worden ist. Es sollen also die gleichen Grundsätze zur Anwendung kommen, wie beim Betrieb der Eisenbahnen, wie beim Betrieb der Fabriken. Man wird da keine anderen Rechtsgrundsätze in der Hauptsache aufstellen können.

Wir haben ja auch bereits Haftpflichtgesetze. Wir haben ein Haftpflichtgesetz für den Betrieb der Eisenbahnen, der Dampfschiffe und der Post. Wir haben ein Bundesgesetz über die Haftpflicht aus dem Fabrikbetrieb. Aber nehmen Sie diese Haftpflichtgesetze zur Hand. Kein einziges nimmt bezug auf die Vorschriften über den Betrieb der Fabriken oder den Betrieb der Eisenbahnen. Es sind allerdings zeitlich diese beiden Bundesgesetze über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und über den Fabrikbetrieb den Haftpflichtgesetzen vorausgegangen. Aber die Haftpflichtgesetze hatten nicht zur notwendigen Voraussetzung dieses Fabrikgesetzes und dieses Gesetz betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Wie gesagt, wenn das eine notwendige Voraussetzung gewesen wäre, so müsste in den betreffenden Haftpflichtgesetzen auf die vorausgegangene Fabrikgesetzgebung und Eisenbahn-

gesetzgebung Bezug genommen sein, was aber mit keiner Silbe der Fall ist. Deshalb können wir auch ein Haftpflichtgesetz aus dem Automobilbetrieb erlassen, ohne dass vorher allgemeine Vorschriften polizeilicher und anderer Art über das Automobilwesen erlassen worden sind.

Schliesslich hat allerdings Herr Dr. Mächler gesagt, wenn dann die Verfassungsrevision oder die Gesetzgebung zum Zwecke der Ausführung der Verfassung verworfen werden sollte, könne man immer noch an die Regelung der Haftpflichtfrage herantreten. Ja, wenn man es dann kann, so kann man es jetzt auch, ohne dass man vorher die Verfassung zu revidieren und die Verfassungsbestimmung auszuführen braucht.

Ich beantrage Ihnen daher Eintreten auf die Vorlage im Sinne des Antrages der Kommissionsminderheit, obschon mir dieser Antrag wegen der Verquickung der Haftpflichtfrage mit strafrechtlichen Fragen nicht recht behagen will, und weshalb ich infolgedessen in der Detailberatung einen Abänderungsantrag stellen werde. Aber der Beschluss des Ständerates und der Antrag der Kommissionsminderheit gefällt mir deshalb, weil darin auf die Erledigung und zwar auf die baldige Erledigung der Haftpflichtfrage gedrungen wird.

Sigg (Zürich): Sie werden nicht ungehalten sein, wenn ich mich kurz fasse. Ich beabsichtige tatsächlich nicht, die Herren Stenographen für ihre bisherige unfreiwillige Musse durch eine längere Rede zu entschädigen; das ist gestern schon zur Genüge geschehen von seiten der Herren Kommissionsreferenten. Ich will Ihnen nur in Kürze ausführen, welchen Standpunkt ich und meine Parteifreunde in dieser Angelegenheit einnehmen. Es muss auffallen, dass der Bundesrat, dem sonst nachgerühmt wird, dass er bestimmte Aufträge verzögere, hier etwas getan hat, was man ihm nicht aufgetragen hat, also fleissiger war, als man bei ihm vermutete. Er hat zwei Vorschläge, die gemacht worden sind, vereinigt, obwohl ein Auftrag dazu nicht vorlag.

Im Jahre 1908 machte Herr Walther seine Anregung, im Jahre 1909 folgte das Postulat für den Erlass eines Automobilhaftpflichtgesetzes und das, nachdem schon mehrere Jahre vorher, wie schon Herr Scherrer-Füllemann gesagt hat, ein Vorstoss in dieser Richtung gemacht worden war. Als sich hier die Bundesversammlung mit der Frage eines Erlasses eines Automobilhaftpflichtgesetzes beschäftigte, war ihr bewusst und gegenwärtig, dass ein Postulat des Herrn Walther vorlag. Trotzdem ist es keinem der Redner eingefallen, die Anregung zu machen, diese beiden Materien miteinander in einem einheitlichen Gesetz zu ordnen.

Wenn wir uns gegen den Antrag der Mehrheit aussprechen, so tun wir das nicht als Automobilfeinde und nicht etwa, in Verkennung all der misslichen Verhältnisse, die jetzt zweifellos bestehen. Es ist uns bekannt, dass das Konkordat durchaus unzureichend ist, es ist mir gerade als Zürcher bekannt, dass der Ausbau des Konkordates grossen Schwierigkeiten begegnet, gerade im Kanton Zürich, wo verfassungsrechtliche Bedenken dagegen geltend gemacht worden sind. Ich weiss, dass jetzt die Strafbestim-

mungen in einer Weise gehandhabt werden, die für jeden, der irgendwie mit dem Automobil zu tun hat, durchaus unbefriedigend ist. Vor wenigen Tagen haben mir die Vertreter der Chauffeurorganisation Zürich wiederum einen solchen Fall zur Kenntnis gebracht. Ein Chauffeur hatte eine Hochzeitsgesellschaft nach Glarus zu führen. Er soll dabei die Geschwindigkeit überschritten haben; er wurde in Mollis gezwungen, zu kautonieren, musste 100 Franken hinterlegen und bekam nachher einen Bussen-zettel gerade über 100 Franken. Die Herren in Mollis wollten ihm offenbar das Trinkgeld für den Mandatsträger ersparen, der ihm den eine kleinere Busse übersteigenden Rest der Kaution hätte bringen müssen. Wir wissen also, dass widrige Verhältnisse bestehen und trotzdem kommen wir dazu, Ihnen vorzuschlagen, dem Antrag des Ständerates beizutreten.

Herr Mächler, der Kommissionsreferent, hat durchaus recht, wenn er sagt, dass das geschehen würde aus Opportunitätsgründen. Man soll es mit diesen aber nicht allzu leicht nehmen, denn es sind in der Hauptsache solche referendumspolitischer Art, die dazu führen müssen, dem Antrag des Ständerates beizutreten. Nach den Reden, die heute von einigen Freunden des Minderheitsantrages hier gehalten worden sind, setzen wir uns zwar dem Vorwurf aus, dass wir wieder ganz sonderbare Bettgenossen bekommen. Herr Prof. Zürcher hat diesen Vorwurf bei einer andern Gelegenheit vor einigen Tagen erhoben. Aber, meine Herren: «Man muss den Hund mit samt den Flöhen haben.» (Heiterkeit!) Die Dinge liegen so, dass in gewissen Fragen die Kantone eben noch ein gewisser Freiheitsschutz sind. Es ist nicht Schuld der Sozialdemokraten, wenn die Bundesversammlung und der Bundesrat nachgerade in den Ruf gekommen sind, dass man sich sehr fürchten müsse, die Bundesgesetzgebung in bestimmten Richtungen auszudehnen.

Nun die Opportunitätsgründe: Vor allem die Ueberzeugung, dass das Automobil keineswegs selbst von denjenigen Kreisen, die in ihrem Urteil zusammen gehen sollten, in einheitlicher Weise beurteilt wird. Herr Walther hat gestern eine prächtige Rede gehalten. Ich hätte ihm die Hand geschüttelt, wenn ich Hotelier wäre. Das bin ich nun aber nicht. Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass gerade aus jenen Kreisen, für die Herr Walther das Sprachrohr war, auch andere Meinungen laut geworden sind. Als es sich nämlich darum handelte, die Preise der Generalabonnements zu erhöhen, waren die Hoteliers dafür. Sie sagten sich, man fahre im allgemeinen viel zu schnell durch die Schweiz, diesen «Cervelatreisenden» müsse der Preis erhöht werden. (Heiterkeit.) Nun leiden wir alle unter der Preiserhöhung, mit Ausnahme der Herren, die aus irgendwelchem Grunde Freikarten besitzen. Sie sind allerdings sehr zahlreich in dieser Versammlung. Ich werde nächstens eine Zusammenstellung machen; die Herren, die ich vergessen sollte, können sich bei mir anmelden.

Die Hoteliers, die damals gefunden haben, dass man im allgemeinen zu schnell durch die Schweiz reise, nehmen in der Automobilfrage den entgegengesetzten Standpunkt ein. Sie finden, es müsse viel schneller gehen, es sollten da und dort einige Barrieren weggenommen werden. Ich erlaube mir, die unmassgebliche Ansicht zu äussern, dass der schweizerischen Fremden- und Hotelindustrie nicht

im mindesten Abbruch geschehen würde, wenn wir für die Schweiz ein absolutes Automobilverbot erlassen würden. Wir haben in bestimmten Gemeinden, in einzelnen Kantonen das Bedürfnis, uns Reservationen zu schaffen, bestimmte Strassen vom Automobilverkehr auszunehmen, und ich glaube, dass das internationale, mit dem nötigen Geld versehene Fremdenproletariat unter Umständen den Wunsch haben könnte, irgendwo in der Welt eine Kulturinsel zu finden, wo es dem Automobil nicht begegnet. Das könnte gerade die Schweiz sein. Diese Auffassung wird von den Graubündnern vertreten. Die Graubündner Hoteliers haben eine Umfrage vorgenommen bei ihren Gästen: Ich selbst habe ihnen geraten, das Automobil aus ihren Tälern fernzuhalten, dafür man wenigstens an einem Orte noch ein wenig zu Fuss wandern könne. Wenn wir diesen Gedanken propagieren könnten für die ganze Schweiz, wage ich die Behauptung — beweisen kann ich sie nicht — dass der schweizerischen Hotelindustrie kein Schaden erwachsen würde.

Wenn Sie nun damit, wie vorauszusehen, nicht einig gehen, so müssen Sie doch zugeben, dass das Automobil noch nicht fertig ist. Es hat noch so viele technische Mängel, dass wir nicht sagen können, es sei ein Vehikel, das ohne weiteres auf die Menschheit losgelassen werden kann. Vor allen Dingen sollte der Auspuff verlegt werden und zwar nach vorn, etwa 70 cm über Sitzhöhe. Dann wäre dafür Sorge zu tragen, dass durch irgendwelche Einrichtung — ich habe nur eine vage Vorstellung davon — der Staub direkt in die Wagen geschüttelt würde. Im weitem könnte daran gedacht werden, ca. alle 20 km Wasser einzunehmen zur Besprengung der Strassen. Alles das sind Vorschläge, die wunderbar erscheinen mögen, die aber dazu beitragen würden, das Automobil populärer zu machen. Der Uebergang wird aber jedenfalls sehr lange dauern, so lange, bis wir den Aeroplan vervollkommen haben. Und ich sehe bereits alle Herren unserer Versammlung, die «schwerer als Luft» sind, mit einem Propeller herumfliegen. Das wird kommen, bevor wir ein wirklich zuverlässiges Automobil haben werden.

Der Widerstand, den unvernünftiges Fahren dem Automobil geschaffen hat, ist nun einmal da. Wäre die Anregung des Herrn Walther sofort an die Hand genommen worden, so hätte die Verfassungsänderung Aussicht gehabt, angenommen zu werden. Aber gerade in der Zwischenzeit haben die Automobilisten — da befinde ich mich im Gegensatz zu Herrn Ming — alles getan, um das Wohlwollen der Bevölkerung aufs Spiel zu setzen. Man muss nur bei Regenwetter oder nach Regenwetter, wo man gern spaziert, weil die Luft klar und rein ist, hinausgehen auf die Strassen oder in die Vororte einer grösseren Stadt. Da kommt mit einem Mal so ein Sausending angeflitzt, man kann sich kaum auf die Seite drücken und wird mit einem Besenwurf versehen, der so gut und haltbar ist, dass man noch drei Tage nachher bürsten kann. Dann grinsen die Herren, die im Automobil sitzen und freuen sich. Auch wenn die Strassen staubig sind, finden wir kein bisschen Rücksichtnahme auf die, die zu Fuss gehen und die doch noch da sein müssen, damit die andern überhaupt im Automobil fahren können.

Ich bin kein Feind des Automobils, ich werde auch die Automobilfahrt in Genf zur Besichtigung

des Tracés der neuen Verbindungsbahn nicht ausschlagen; aber ich meine, es gehöre ein wenig mehr Rücksicht in den Wagen. Die Automobilisten sollten soviel sozialen Sinn haben, dass sie, wenn sie an Fussgängern vorbeifahren, ohne dass ein Gesetz es ihnen befiehlt, langsamer fahren.

Es sind nun in der Tat auch verschiedene referendumpolitische Ueberlegungen vorhanden, denen Rechnung getragen werden muss. Ich behaupte, dass Herr Mächler selbst, und mit ihm die Kommissionsmehrheit, durchaus dieser Ueberzeugung zugänglich war. Wie hätten sie uns sonst diese Fassung im Mehrheitsantrag vorlegen können, wo es heisst: « Der Bund ist befugt, im Interesse der Volksgesundheit und des allgemeinen Verkehrs, sowie unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufzustellen. » Ich bitte Sie! Eine Verfassung ist doch keine Schulfibel, wo man neben das E ein Ei und neben das Ei ein Huhn setzt, damit man auf das Warum? komme. Was würde aus der Verfassung, wenn wir Verfassungsänderungen von dieser Qualität durchlassen würden? Der Bürger muss, wenn er im übrigen nicht schon mit der Frage vertraut ist, durch die der Volksabstimmung vorausgehende Kampagne aufgeklärt werden. Wir haben in der Verfassung nicht ausdrücklich zu motivieren und der Bürger hat gerade dann allen Grund, Misstrauen zu äussern, wenn ihm fingerdick aufgetragen wird, was man ihm Gutes bringen wolle. Das gibt zu grossen Bedenken Anlass.

Dann ist mit Recht darauf hingewiesen worden, dass über die Anwendung der Bestimmung, wonach den Kantonen das Recht zustehe, für ungeeignete Strassen das Automobil zu verbieten, natürlich am letzten Ende der Bund entscheidet. Sobald einmal — das sagt sich jeder Bürger — der Bund das Gesetzgebungsrecht hat, wird es sehr schwer halten, missliebige Bestimmungen wieder wegzubringen. Und er sagt sich auch, dass das Gesetz sehr schlecht herauskommen würde bei dem Einfluss, den die Herren Automobilisten hier haben, deshalb: Hand davon.

Ich habe erklärt, die Frage des Automobils sei eine Frage des technischen Fortschrittes. Sie haben von den Herren Referenten gehört, sie sei eine Frage des Strassenbaues. Auch diese ist im Grund eine technische Frage. Wir haben bis jetzt kein Mittel, die Strassen anders zu bauen, wir haben in bestimmten Kantonen, auch wenn wir die grössten Beträge aufwenden, gar nicht die Möglichkeit, ein wirklich solides Beschotterungsmaterial herzuschaffen. Ich verweise hier nur auf die Stadt Zürich, die ewige Klagen hören muss. Es ist gesagt worden, es müssten event. vom Bund Mittel bereit gestellt werden. Die Mittel können Sie solange nicht bereit stellen, als Sie fortfahren, Riesensummen für die unkulturellen Zwecke des Militarismus zu verausgaben.

Wenn wir nun aber nicht rein negativ sein wollen, wenn wir eine zukünftige Aenderung ins Auge fassen, haben wir uns die Frage vorzulegen, was geschehen solle bei Ablehnung der Verfassungsrevision. Ich empfehle zunächst einmal Zustimmung zum Ständerat,

damit wir das Automobilhaftpflichtgesetz bekommen. Dann sollten wir dazu gelangen, uns mit den Kantonen zu verständigen in bezug auf die Durchgangsstrasse. Es müssen schliesslich auch die Kantone sich zu einem Entgegenkommen herbeilassen, die jetzt enragierte Feinde des Automobilverkehrs sind. Diese können unbedingt dazu gebracht werden; wir brauchen nicht einmal damit zu drohen, dass wir ihnen die Subventionen verkürzen. Nicht die verfassungsmässigen Subventionen für die Alpenstrassen. Es gibt ja noch andere Dotationen, wo sie kürzer gehalten werden können. Aber es bedarf dieses Hinweises gar nicht, man brauchte nur wieder und wieder energisch zu erklären, dass die Schweiz darauf angewiesen ist, für den Durchgangsverkehr zu sorgen, so könnten mit der Zeit gewiss alle Kantone gewonnen werden, bestimmte Strassen für den Automobilverkehr zu öffnen. Wenn das erreicht ist, wenn sich diejenigen Teile des Landes, die jetzt das Automobil überhaupt nicht zu sehen bekommen, damit vertraut gemacht haben, wenn auch die Automobilisten ein wenig zur Vernunft gekommen sind, wird es gerade unter dem Zwang unserer Entscheidung möglich sein, alles das vorzukehren, was einem spätern Bundesgesetz den Weg ebnet. Ich glaube, es wird in der Zwischenzeit ohne ein Bundesgesetz über den Automobilverkehr möglich sein, der internationalen Konvention beizutreten. Die Schwierigkeiten, die geltend gemacht worden sind, kann ich als solche nicht anerkennen.

Dann sollten weiter die Herren Automobilisten selbst dazu kommen, sei es durch Ausbau ihrer Organisation, sei es in Verbindung mit den Kantonen und mit der Eidgenossenschaft, daran zu denken, ein besonderes Strassennetz für ihren Verkehr in der Schweiz zu schaffen. Die Sache sieht sich viel schlimmer an, als sie tatsächlich ist. Wenn wir Strassen in armiertem Beton durchführen, worauf Herr Walther hingewiesen hat, so wird zwar die einmalige Ausgabe gross sein. Aber solche Strassen können ganz bestimmt geschaffen werden, und sie werden wesentlich billiger zu unterhalten sein, schon deshalb, weil diese Strassen nicht fortgesetzt wie die Strassen in den grossen Gemeinden wegen Gas- und Wasserleitungsröhren etc. aufgerissen werden müssen. Die Strasse wird Besitztum der Automobilisten sein, sie können das Land dazu pachten und eine Steuer von den Fahrern erheben. Wir haben ja jetzt eine Bestimmung im Zivilgesetzbuch, die das gestattet (Erbpacht). So meine ich, dass die Schwierigkeiten gar nicht so gross sind. Dann wird der Fussgänger nicht mehr vom Automobil behelligt sein, dann werden wir in Freundschaft und Minne miteinander leben können.

Ich bitte Sie, den Antrag der Mehrheit abzulehnen und Eintreten nach dem Antrage der Minderheit zu beschliessen.

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



Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1912
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	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1912 - 16:30
Date	
Data	
Seite	145-152
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 099

Amtliches
stenographisches Bülletin

der
schweizerischen Bundesversammlung



N^o 11

BULLETIN
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

DE
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 6. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 6. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrat — Conseil national

Sitzung vom 19. Juni 1912, vormittags 8¹/₄ Uhr — Séance du 19 juin 1912, à 8¹/₄ h. du matin

Vorsitz: }
Présidence: } Hr. Wild.

Tagesordnung: — *Ordre du jour*

**Bundesbeschluss betr. die Aufnahme eines Art. 37^{bis} in die Bundesverfassung
(Automobilverkehr und Luftschiffahrt)**

**Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37^{bis} dans la constitution fédérale
(automobiles et navigation aérienne).**

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 145 hievor. — Voir page 145 ci-devant.)

M. Ody: Je tiens à dire pour quelles raisons j'appuierai, sur les bases de la rédaction de la majorité de la commission, l'entrée en matière moyennant l'adjonction d'un article que je proposerai lors de la discussion par article.

La minorité de la commission nous a dit que le projet n'était pas opportun et qu'il était préférable de laisser l'automobilisme s'acclimater davantage en Suisse avant de légiférer sur la matière.

Or, il y a deux façons de faciliter cette acclimatation: l'une c'est de laisser aller les choses et d'attendre que l'automobilisme se généralise davantage et soit passé dans les habitudes; une autre façon de la faciliter, c'est de réglementer l'automobilisme de manière à ce que les abus dont se rendent coupables certains automobilistes et qui indisposent le public, soient réprimés et corrigés.

On nous a dit qu'il valait mieux d'attendre que la loi sur la responsabilité civile soit d'abord votée et qu'il était préférable que le projet qui nous est soumis actuellement soit discuté ensuite. Je ne suis pas de cet avis. Il me semble au contraire qu'il est

de toute logique que la circulation des automobiles soit d'abord réglementée et que les pénalités qui viendront s'appliquer pour défaut d'observation de cette réglementation soient édictées ensuite. Il en est de même de la responsabilité civile qui découlera également de l'inobservation de cette réglementation. Mais ce qui est évident, c'est qu'il y aurait intérêt à discuter simultanément ces deux projets de loi et de les fondre en un seul.

Une des observations faites par la commission a porté sur la question de savoir qui serait juge des routes impropres à la circulation des automobiles. La minorité de la commission a vu là un danger d'empiètement de la Confédération sur la souveraineté cantonale. Eh bien, je proposerai, à ce propos, l'adjonction d'un troisième alinéa à l'art. 37bis, qui dirait: «L'application de la loi est réservée exclusivement aux cantons.» De cette façon les cantons garderaient leur autonomie sous ce rapport-là, ils seraient seuls juges des routes impropres à la circulation des automobiles et la loi serait appliquée avec un certain tempérament. Dans

les cantons où l'automobile s'est acclimaté définitivement, où on en reconnaît le besoin et où on le considère non seulement comme un objet de tourisme, mais comme un outil de travail, on appliquerait le règlement fédéral avec un peu plus de largeur que dans certains cantons hostiles aux automobiles, dans lesquels on l'appliquerait avec un peu plus de rigidité. Je crois qu'en permettant l'application de la loi avec une certaine souplesse, ce serait de nature à favoriser l'acceptation de la loi.

En ce qui concerne les atteintes au cantonalisme que l'on redoute dans certains milieux, je suis bien placé, étant le représentant d'un canton où l'on est opposé à la centralisation. A Genève, nous avons eu au Grand Conseil une discussion à propos de l'acceptation du concordat qui est proposé actuellement, et nous avons entendu dans ce Grand Conseil les représentants les plus décidés du fédéralisme nous dire qu'ils s'opposeraient à l'acceptation du concordat actuellement en discussion, parce qu'ils estiment que la circulation des automobiles, étant une chose intercantonale, la réglementation doit en être faite par la Confédération.

Ce qui prouve l'inefficacité des concordats, c'est que celui de 1904 n'a pas été accepté par tous les cantons. Il y a plusieurs cantons qui l'ont refusé, et celui qui leur est soumis maintenant sera certainement refusé par un plus grand nombre de cantons encore. Il serait donc très regrettable de ne pas avoir une réglementation uniforme pour la circulation des automobiles.

A l'étranger, on exploite contre la Suisse cette absence de réglementation uniforme. Il y aura avantage pour le public à ce que les automobilistes étrangers traversant la frontière, au moment où ils font pointer leur triptique, reçoivent un règlement fédéral qui les guidera sur les règles appliquées dans toute l'étendue de la Confédération. Il y aura là un grand avantage pour le public en général et pour les automobilistes eux-mêmes.

Je crois que la loi proposée rendrait un très grand service aux automobilistes sérieux qui, eux, pâtissent de l'antipathie provoquée par les chauffards qui traitent la route en pays conquis.

Je me réserve donc, quand nous serons à la discussion par article, de proposer que l'application de la loi soit réservée uniquement aux cantons. Sous cette réserve, je me prononce en faveur des propositions de la majorité de la commission.

Ullmann: Die Frage über die Regelung des Automobilwesens darf nicht einseitig vom Standpunkt des Automobilfahrers und ebensowenig einseitig vom Standpunkt des Fussgängers aus angesehen werden. Der ausgesprochene Automobilfahrer will keine oder möglichst wenige Einschränkungen sich gefallen lassen, und der ausgesprochene Fussgänger will dem Automobilfahrer keinen Platz an der Sonne gestatten, und doch gehören die Automobilisten quasi auch zu den Menschen. Ueber den grossen Wert des Automobilverkehrs und über die Steigerungsmöglichkeit desselben, über die Steigerung der Automobilindustrie und die greifbaren Ursachen des Automobilhasses will ich keine weitere Worte verlieren. Diese Dinge sind vom Referenten der Kommissionsmehrheit,

Herrn Dr. Mächler, und Herrn Walther genug betont worden, und würden solche Worte wie gewohnte Melodien an Ihren Ohren vorbeirauschen.

Im allgemeinen darf man sagen, dass es unvernünftige Automobilfahrer gibt, aber wir dürfen konstatieren, dass dies weniger der Fall ist als früher, und es sei auch anerkannt und wir wollen es dem schweiz. Automobilklub zur Ehre anrechnen, dass er in jeder Beziehung den Ausschreitungen entgegenzusteuern versucht. Man darf aber auch sagen, dass es viele unvernünftige und einsichtslose Automobilhasser gibt. Vom unparteiischen sachlichen Standpunkte aus scheint mir die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission die Frage regeln zu wollen. So viel ist klar, dass nur durch eine eidgenössische Regelung des Automobilwesens eine Besserung der Zustände bewirkt werden kann; denn die verschiedenen Bestimmungen, welche wir jetzt haben, bringen Verwirrung und Differenzen.

Wenn nun von verschiedenen Seiten und speziell den Vertretern der Minderheit die Haftpflichtgesetzgebung immer in den Vordergrund gestellt wird, so geschieht das mit Unrecht. Die Automobilhaftpflicht mag ihre Berechtigung haben, aber sie schliesst nicht absolut die andere Regelung aus. Im Volke verlangt man nicht zuerst die Haftpflicht, sondern man fordert erstens einheitlichere und etwas strengere Polizeivorschriften, man verlangt ferner, dass die Automobilisten mehr bezahlen sollen. Das Volk hat seine helle Freude dran, wenn die Automobilisten höhere Steuern bezahlen müssen, und zwar deswegen, weil sie die Strassen ruinieren. Es ist ja auch zu sagen, dass, wenn z. B. ein Luxusautomobil von 50 PH in unserem Kanton mit einer Taxe von Fr. 20 belegt wird, diese Taxe einer Lächerlichkeit gleichkommt. Im weiteren verlangt man, dass auch die fremden Automobile in angemessener Form zur Tragung der Lasten des Unterhaltes der Strassen herangezogen werden, und man verlangt im weiteren, dass alle diese Geldeinnahmen, welche schliesslich doch eine grosse Summe ausmachen würden, zur Verbesserung der Strassen verwendet werden sollen, weil dadurch eine Verminderung der Staubplage herbeigeführt wird. Sobald ein Mittel der Staubbindung gefunden ist und das wird mit Sicherheit geschehen, gehört der Automobilhass der Vergangenheit an. Die Erfüllung dieser Postulate kann nur eine einheitliche, eine eidgenössische Regelung uns verschaffen, und wenn die Erfüllung dieser Postulate dem Volke zugesagt werden kann und wird, so ist mir um die Annahme des Gesetzes nicht bange. Der Automobilklub hätte zweifellos den kurzen Antrag des Bundesrates lieber angenommen. Aber den Verhältnissen, der allgemeinen Stimmung, oder besser gesagt der allgemeinen Verstimmung Rücksicht tragend, trifft der Kommissionsmehrheitsantrag den Nagel auf den Kopf, namentlich weil die Kantonsouveränität mehr oder weniger aufrecht erhalten wird.

Wenn ich zum Schlusse noch einen Wunsch ausdrücken darf, so möchte ich die Kommission bitten, am Schlusse des zweiten Absatzes noch drei Worte einzufügen und zwar die Worte « ganz oder zeitweise », so dass der letzte Satz heissen würde: « Die Kantone sind berechtigt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf den hierfür ungeeigneten oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen

Strassen, unter Vorbehalt der Benützung im Dienste des Bundes, ganz oder zeitweise zu unterliegen.» Ich habe das Gefühl, dass der Antrag durch diese drei Worte etwas wegleitender und namentlich auch etwas milder klingen würde.

Legler: In Uebereinstimmung mit mehreren Vorrednern stehe ich auf dem Boden der Kommissionsminderheit und beantrage Ihnen also Nichteintreten, resp. Zustimmung zum Beschlusse des Ständerates.

Nach meiner Ansicht würden wir mit dem Eintreten einen bedeutenden Fehler begehen, denn die Kommissionsvorlage hat offenbar im gegenwärtigen Moment keine Aussicht auf Annahme weder beim Volk noch bei den Ständen. Ferner halte ich die Vorlage im gegenwärtigen Moment für überflüssig, und drittens nehme ich auch Anstand an dem Wortlaut derselben.

Gestatten Sie mir, diese Gedanken mit wenigen Sätzen auszuführen. Der Moment für die geplante Revision der Bundesverfassung ist gewiss der denkbar ungünstigste, denn in vielen Teilen der Schweiz herrscht nicht nur eine grosse Unzufriedenheit, sondern geradezu eine eigentliche Erbitterung gegenüber den Auswüchsen im Automobilverkehr. Schuld an dieser Volksstimmung, das muss deutlich gesagt werden, wie verschiedene Redner dies schon getan haben, sind in der Hauptsache die Automobilfahrer selbst. Das Volk war anfänglich dem neuen Verkehrsmittel durchaus sympathisch gesinnt und ist dies auch jetzt noch. Es hat dies bei verschiedenen Anlässen bewiesen. Allein es ist durch das Verhalten der Automobilisten schwer getäuscht worden. Ich gebe zu, dass eine ziemliche Zahl derselben, namentlich die Schweizer, sich bestreben, anständig zu sein; die Mehrheit aber erlaubt sich die grössten Rücksichtslosigkeiten. Das Wort «Rücksichtslosigkeit» ist ein ganz gelindes. Ich könnte Ihnen aus der Praxis von viel schlimmeren Dingen berichten; Vorgänge, wie sie gestern von Herrn Landammann Ming angeführt worden sind, grobe Ehrenkränkungen, Bedrohung mit dem Revolver, das ist nicht nur in Obwalden passiert, sondern an vielen andern Orten. Erst in letzter Zeit, als in einzelnen Landesgegenden weitgehende Beschlüsse auf Beschränkung des Automobilverkehrs durch das Volk und die Behörden in Aussicht standen, hat sich die Sache etwas gebessert also in einer gewissen Notstellung. Allein nach den gemachten Erfahrungen glaube ich nicht, dass die Besserung anhält.

Ein Teil dieser Leute, für welche die anständigen Fahrer allerdings sich entgelten müssen, vergisst namentlich eines, dass die Strassen in erster Linie dem Volke gehören, dass sie für die Bedürfnisse der Landesgegenden und des Volkes angelegt worden sind, welches sie unterhält und die Kosten dafür bezahlt. Geradezu sonderbar ist die Zumutung, dass Kantone und Gemeinwesen mit beschränkten Mitteln die Strassen extra für die Bedürfnisse des Automobilverkehrs anlegen und unterhalten sollten, während die Automobilisten bis jetzt sehr wenig an diese Kosten bezahlt haben und während speziell die kleineren Kantone, namentlich die Gebirgskantone, fast keine bezüglichen Einnahmen haben. Denn die Taxkarten werden ja in den grossen Zentren gelöst, die Strassen

der kleinen Kantone aber, der Bergkantone, werden sehr stark befahren. Sie haben also lediglich Lasten zu tragen. Von einer Regelung dieser Frage sagt die Kommissionsvorlage nichts. Allerdings hat der Referent der Kommissionsmehrheit, Herr Dr. Mächler, angedeutet, dass man auch die Ausländer mit diesem Unterhalt belasten wolle, dass Bundesbeiträge geleistet werden könnten; aber bis dies kommt, wird es noch lange gehen, und der Belastung der Ausländer steht die internationale Vereinbarung gegenüber. Und wenn der Bund Beiträge leisten würde, so würde er auch befehlen wollen. Jedoch sind die Kantone offenbar nicht bereit, solche Befugnisse preiszugeben.

Mit grosser Mühe ist es in verschiedenen Kantonen den Behörden bis jetzt gelungen, Beschlüsse zu verhindern, die auf ein gänzlichliches Automobilverbot, ähnlich wie im Kanton Graubünden, abzielten. Natürlich konnte das nicht anders geschehen als dadurch, dass man der Volksstimmung Konzessionen machte, wie z. B. durch ein vernünftiges Sonntagsverbot. In diesem Sinne hat, wie Sie wissen, jüngst unsere Landsgemeinde entschieden, in einem durchaus fortschrittlichen Sinne, aber mit einer Konzession an die Volksstimmung. Die Antwort auf diese wohlwollende Haltung haben uns die Automobilisten nun in der letzten Zeit bereits gegeben, indem sie nämlich in der Presse uns als hinterwäldlerisch und rückständig bezeichnen, während unsere Beschlüsse und speziell auch die angeführte Bestimmung des Sonntagsverbotes betreffend verschiedene Behandlung der Kantons- und Nichtkantonsbewohner auf einem bundesgerichtlichen Entscheide beruht. Sehen die Automobilisten nicht ein, dass sie mit einem solchen Vorgehen die Volksstimmung geradezu herausfordern und dass sie dadurch in kurzer Zeit noch viel weitergehende Beschlüsse im Sinne der Beschränkung des Automobilverkehrs provozieren? Und glaubt nun heute die Kommission, dass angesichts einer solchen Volksstimmung die Regelung auf eidgenössischem Boden möglich sei? Ist nicht vielmehr eine Vermehrung des Misstrauens und eine Verwerfung des Verfassungsartikels in bestimmter Aussicht? Es hat dies bereits der Vertreter des Kantons Graubünden, Herr Cafilisch, gesagt und ich stimme ihm in allen Teilen bei. Wie schon bei der Diskussion im Ständerat zutreffend betont worden ist, wird man in den Kantonen und in Volkskreisen annehmen, die Bundesorgane seien automobilfreundlicher gesinnt und werden weniger Rücksicht auf die Landesbevölkerung nehmen als die kantonalen Organe und sie werden daher den Volkswünschen weniger entgegenkommen. Solche Annahmen sind ja ganz natürlich, und jedenfalls glaubt gar niemand, wie Herr Walther in seinem Votum in Aussicht stellt, das Volk erwarte von eidgenössischen Bestimmungen schärfere Bestimmungen zu seinem Schutz als durch die Kantone. Das über die Opportunität und die Aussichten der Vorlage.

Nun sage ich aber, die Vorlage ist auch nicht notwendig; denn es ist nun mit grosser Mühe ein Konkordat ausgearbeitet worden, nachdem schon ein früheres bestanden hat. Wenn der Referent der Kommissionsmehrheit, Herr Dr. Mächler, ausgeführt hat, dass demselben erst zehn Kantone beigetreten sind, so ist dies nicht entscheidend. Die Frist ist erst kürzlich abgelaufen, und es ist naturgemäss, dass solche Dinge etwas länger dauern, bis sämtliche Instanzen in den Kantonen durchlaufen sind

Es ist daher anzunehmen, dass bald sämtliche Kantone diesem Konkordate beitreten, entweder ganz oder doch mit einigen Vorbehalten.

Noch ein paar Worte über die Haftpflicht. Im Konkordat ist dieselbe eigentlich einigermaßen geordnet. Es macht nämlich Art. 11 des Konkordates die Fahrbewilligung davon abhängig, dass der Gesuchsteller sich über eine Versicherung von Fr. 20,000 für ein Automobil und von 10,000 Fr. für ein Motorfahrrad ausweisen müsse, bevor man ihm die Bewilligung erteile. Diese Versicherung soll dazu dienen, die Ersatzansprüche von Drittpersonen zu befriedigen. Man würde damit einigermaßen auskommen. Daneben bestehen die Grundsätze des O. R. und des Versicherungsgesetzes; allein ich will einer Regelung der Automobilhaftpflicht nicht entgegenreten, ich bin mit Herrn Scherrer-Fülle- mann einverstanden, aber den Einwand will ich zurückweisen, dass bis jetzt gar nichts geregelt sei.

Eine kurze Bemerkung zum Wortlaut des Art. 37bis. Derselbe scheint mir sehr unbestimmt und dehnbar zu sein, wenn ich auch die gute Absicht der Kommission anerkenne, Misstrauen zu beseitigen; allein die bundesrätliche Fassung hatte den Vorzug der Deutlichkeit. Man wusste, was man damit wollte und ein Redner hat gestern nicht mit Unrecht gesagt, eine Fassung, wie sie die Kommissionmehrheit vorschlägt, passe nicht in einen Verfassungsartikel. Es ist offenbar das Bestreben vorhanden, Misstrauen zu beseitigen. Allein ich glaube nicht, dass dies der Kommissionmehrheit tatsächlich gelungen ist, sondern, wenn der Verfassungsartikel angenommen wird, dann steht der Weg zu einer ganz unbeschränkten Bundesgesetzgebung offen, gegen welche schwierig anzukämpfen ist. In Art. 37bis will die Kommission allerdings den Kantonen etwelche Rechte über die Strassen einräumen, wie es auch im Konkordate jetzt schon geschehen ist; allein die Verfügung über die wichtigsten Durchgangsstrassen, die im Zusammenhang mit andern Strassen in einzelnen Kantonen fast den grössten und wichtigsten Teil ausmachen, würde dadurch den Kantonen fast vollständig entzogen. Dazu würden nun die Kantone nicht so schnell Hand bieten. Wie gestern Herr Scherrer-Fülle- mann ausgeführt hat, würden die Differenzen vom Bundesrat ausgetragen und die Kantone hätten gar nichts mehr dazu zu sagen.

Die Kommissionmehrheit sagt mit ihrem redaktionellen Vorschlage selbst, man wolle auf die örtlichen Verhältnisse Rücksicht nehmen. Gut. Dazu sind aber bis auf weiteres die Kantone und ihre Organe am besten geeignet, und es ist anzunehmen, dass sie ihre Stellung nicht missbrauchen werden. Wenn z. B. Herr Dr. Mächler davon gesprochen hat, es würden in einzelnen Kantonen Extrataxen erhoben, so muss man sagen warum und den Zusammenhang würdigen. Das geschieht auf Strassen- strecken, welche eine besondere Kontrolle erfordern, wie z. B. auf Bergstrassen, wo die Kantone grosse Auslagen für die polizeiliche Aufsicht haben. Ist es nun nicht am Platze, hiefür etwas zu fordern von Leuten, die in Luxusvehikeln das Land durchrasen? Solche Taxen sind bundesrechtlich nicht anfechtbar und bis jetzt auch nicht beanstandet worden. Wir haben z. B. die Klausenstrasse geöffnet, soweit wir es tun konnten. Allein von unsern

lieben Nachbarn in Uri ist das nicht geschehen. Wir würden es gerne sehen, wenn die ganze Strasse geöffnet würde, aber in Uri müssen sie eben auch auf die Volksstimmung Rücksicht nehmen. Wir haben nun eine kleine Taxe berechnet, welche nicht einmal ausreicht für die Kosten der Tafeln und die Bezahlung der Polizei. Man soll nicht sagen, dass das hinterwäldlerisch oder rückständig sei. Auch über die Benutzung der Durchgangsstrassen kann man sich sehr gut einigen, und gerade unser Kommissionsreferent, Herr Dr. Mächler, der Vertreter unseres Nachbarkantons, weiss, dass man bis jetzt keine Schwierigkeiten hatte, aber wecke man nicht das Misstrauen durch den Verfassungsartikel.

Herr Sigg (Zürich) hat gestern einen Spezialfall aus dem Kanton Glarus erzählt, wonach die Polizeiorgane in drakonischer Weise vorgegangen sein sollen. Ich kenne den Spezialfall nicht genau, das aber muss ich sagen, dass es sich nur um Kautionsstellung und eine provisorische Busse handeln kann, und wenn die Betreffenden sich an das glarnerische Gericht wenden, so werden sie auch im Kanton Glarus Recht finden, wir wollen nichts Unrechtes. Wir haben auch das neue Sonntagsverbot in auswärtigen Blättern bekannt gemacht; wir werden ferner Warnungstafeln aufstellen und haben solche Fremde, welche in den Kanton gekommen sind, nicht bestraft. Wenn in dem fraglichen Spezialfalle etwas nicht in Ordnung ist, so soll es korrigiert werden. Aber das haben wir unsern Leuten an der Landsgemeinde versprochen und das müssen wir auch halten unsern Landesgegenden gegenüber, die schwer unter den Missbräuchen des Automobilverkehrs leiden, dass wir Uebertretungen bestrafen werden.

Nun, meine Herren, noch einen einzigen Satz betreffend die Luftschifffahrt. Bestimmungen hierüber scheinen mir im gegenwärtigen Moment das Ueberflüssigste der Welt zu sein; sie sind offenbar aus dem einzigen Grunde eingebracht worden, um die Sache zügiger zu machen. Aber nach den Ausführungen, welche Herr Bundesrat Hoffmann über die Verhältnisse der Luftschifffahrt im Militärwesen gemacht hat, halte ich dafür, es sei nicht notwendig, eine solche Bestimmung in die Verfassung aufzunehmen, während die Frage auf internationalem Boden gelöst werden will und die Sache überhaupt zuerst gehörig abgeklärt werden muss.

Ich bitte Sie, vermeiden Sie einen zwecklosen Aufzug, welcher nur grosse Kosten verursacht und bei der mit Sicherheit zu erwartenden Verwerfung die Aussichten der Automobilisten für die Zukunft nur erschwert. Das sagt Ihnen der Vertreter eines Kantons, der durchaus für das neue Verkehrsmittel ist, der an der Landsgemeinde diese Fahne hochgehalten hat und mit andern unter grossen Schwierigkeiten den Beschluss auf gänzliche Schliessung verhindern konnte. Das möchte ich zur Markierung meiner persönlichen Stellung noch bemerken.

Ich beantrage Ihnen also Nichteintreten und Zustimmung zur Kommissionsminderheit, resp. zum Ständerate.

Sulzer: Gestatten Sie mir als Mitglied der Kommission einige Ausführungen und speziell einige

Antworten auf bereits gefallene Voten. Ich danke Herrn Sigg für den Humor, den er gestern in die Debatte gebracht hat. Ich glaube, meine Herren, Sie dankten ihm mit mir nach dem gestrigen schweren Tag. Ich möchte wünschen, dass er das Instrument, das er gestern gespielt, öfters spiele, und dann bin ich überzeugt, dass wir da unten unsere helle Freude hätten an den Herren dort oben. Ich bin auch mit vielem, was Herr Sigg gesagt hat, durchaus einverstanden, was auf andern Gebieten nicht immer der Fall ist. Aber etwas erstaunt war ich doch über die Haltung derjenigen Partei, die sich vorzugsweise die fortschrittlichste nennt. Ich hoffe, die Herren noch zu überzeugen, dass sie mit gutem Gewissen im Sinne des Fortschrittes der Mehrheit der Kommission zustimmen können. Diese Mehrheit ist bis jetzt nicht sehr freundlich begrüsst worden. Man kann ruhig sagen, dass vielleicht noch selten einer Vorlage eine schlechtere Aufnahme in unserm Rate bereitet worden ist als der heutigen. Aber wir wollen die Flinte noch nicht ins Korn werfen, wir wollen uns alle Mühe geben, Sie zu überzeugen.

Dazu ist es nötig, Ihnen noch etwas mehr zu erzählen aus den Verhandlungen der Kommission. Herr Mächler hat das nur deshalb nicht getan, weil der Stoff eben sehr weitschichtig ist und sein Votum schon naturgemäss ein langes werden musste. Wo liegen die Schwierigkeiten, die der Lösung der ganzen Frage entgegenstehen? Sie liegen ausschliesslich in den Missbräuchen des Automobilismus, wie sie bis jetzt zum Vorschein gekommen sind. Nun fragt es sich ganz einfach, wie wir diesen Missbräuchen am besten begegnen können. Darüber besteht ja kein Zweifel, dass sich viele Automobilisten auf unsern Strassen Dinge herausnehmen, die absolut unzulässig sind, dass sie sich in einer Weise als Herren der Strassen fühlen, dass man ihnen ruhig antworten muss: so geht es nicht weiter. Die Volksstimmung ist in dieser Beziehung durchaus berechtigt. Es sind Missbräuche zutage getreten, denen man mit allen Mitteln entgegenzutreten muss, es sind Schädigungen vorgekommen, die mit vollem Recht den Aerger und die Misstimmung des Volkes hervorgerufen haben. Gegenüber diesen Missbräuchen gibt es Mittel, und ich wiederhole, es handelt sich ganz einfach darum, diesen Missbräuchen entgegenzutreten, dann bin ich überzeugt, dass sie mit der Zeit aufhören. Dann wird sich auch unser Volk mit dem Automobilismus ausöhnen.

In diesem Sinne sind die Vorschläge der Kommission gemacht worden und deshalb erlaube ich mir, Ihnen über die Kommissionsverhandlungen noch etwas mehr zu sagen, um die Kommissionsmehrheit zu rechtfertigen. Es ist nicht von ungefähr, dass in einer Kommission von neun Mitglieder sieben die Mehrheit ausmachen und nur zwei die Minderheit und dass bei dieser Minderheit der Vertreter eines Kantons ist, der die Automobile vollständig verboten hat. Dabei ist noch das Eigentümliche zu bemerken, dass der andere Vertreter der Minderheit einem Kanton angehört, der, trotzdem er genau denselben topographischen Charakter hat, wie der Kanton Graubünden, dem Automobilwesen geradezu freundlich gegenübersteht: dem Kanton Wallis.

Wir sind uns selbstverständlich bewusst, dass unser Volk seine Zustimmung zu dieser Verfassungsänderung nur geben kann, wenn es Garantien hat dafür, dass das, was ihm am Automobil mit Recht nicht gefällt, in Zukunft abgestellt wird. Das könnte man am besten dadurch tun, dass wir zugleich mit dem Verfassungsartikel das betreffende Gesetz vorlegen. Wir haben in der Kommission die Sache eingehend debattiert und wenn es einen Weg gäbe, um das zu tun, so würden wir Ihnen diesen Weg empfehlen. Sie wissen, dass in vielen Kantonen die Sache so gemacht wird. Im Kanton Zürich haben wir zu wiederholten Malen, wenn sich die Notwendigkeit herausstellte, eine Frage so zu ordnen, dass man zuerst einen Verfassungsartikel ändern musste, Gesetz und Verfassungsartikel zu gleicher Zeit vorgelegt. Wenn eine Sache materiell geordnet werden muss, wenn die materielle Begründung dazu vorliegt, so ist die Verfassungsänderung faktisch nur noch eine Formalität, und so sind im Kanton Zürich eine ganze Anzahl von Vorlagen behandelt worden. Ich glaube, das ist auch in andern Kantonen geschehen. Warum können wir das nun im Bund nicht machen? Weil die Art. 84 und 85 der Verfassung entgegenstehen, welche vorschreiben, dass sich die Bundesversammlung nur mit Dingen befassen darf, für die ihr durch die Verfassung die Kompetenz gegeben ist. Sie wissen, dass Herr Usteri im Ständerat die besprochene Anregung bereits gemacht hat. Ich glaube und hoffe, dass wir mit der Zeit auch im Bunde ähnlich werden vorgehen können wie in den Kantonen. Vorläufig haben wir das noch nicht; es bleibt uns nichts anderes übrig, als zuerst die Verfassung zu ändern; aber es gibt einen Ausweg, der in der Kommission auch schon besprochen worden ist. Es ist uns gesagt worden, dass das Gesetz eigentlich schon ziemlich fertig beim Departement des Innern liegt. Das ist deshalb nicht verwunderlich, weil wir in der Tat ganz vorzügliche Vorbilder für diese Gesetzgebung besitzen. Ich nenne vor allem das deutsche Gesetz, dann auch das österreichische. Und nun glauben wir, dass man, nicht um die Verfassungsbestimmung zu umgehen, sondern um aus praktischen Gründen darum herum zu kommen, die Sache so machen könnte, dass diese Vorlage einer Expertenkommission vorgelegt würde, wie man dies bei andern Gesetzen auch schon gemacht hat, und dass diese Vorlage bei diesem Anlass im Wortlaut bekannt gemacht würde, so dass dann die öffentliche Kritik einsetzen könnte. Auf diese absolut zulässige Weise könnte man dem Einwand begegnen, dass das Volk eine Katze im Sack kaufen soll. Es würden alle Kreise sich überzeugen können, wie sehr es der Wille der Behörden ist, den berechtigten Wünschen des Volkes entgegenzukommen. Es ist uns in der Tat ernst mit diesen Versprechungen. Das sollen keine blossen Versprechungen sein, sondern Garantien im besten Sinne des Wortes, die uns für die Zukunft vollständig garantieren, dass all das, woran das Volk mit Recht bis jetzt Anstoss genommen hat, wenigstens mit der Zeit, wenn auch nicht schon im ersten oder zweiten Jahr, aufhört.

Es handelt sich im letzten Grund lediglich um eine Strassenfrage. Diejenigen Strassen, die wir bis jetzt gebaut haben, auch die besten unter ihnen,

sind derart, dass sie für das moderne Vehikel nicht genügen. Die Ansprüche des Automobils an die Strasse sind derart, dass wir unsere Strassen umwandeln müssen. Die Technik wird diese Aufgabe lösen, das ist meine vollendete Ueberzeugung, und wenn diese Frage technisch gelöst ist, so handelt es sich nur noch um das nötige Geld, um die Umwandlung der Strassen vorzunehmen.

Auch darüber können wir Ihnen beruhigende Zusagen machen, denn ein guter Teil dieser Gesetzgebung wird darin bestehen müssen, vorzusehen, wie dieses Geld beschafft wird und zwar in allererster Linie auf Kosten der Automobilisten. Es handelt sich im wesentlichen, wie bei den meisten Fragen, um den nervus rerum. Da lässt sich eine vollständig befriedigende Lösung denken, wenn wir unsere Automobilisten ungefähr in dem Masse besteuern, wie es das Ausland tut. Wir können sagen, dass per inländisches Automobil jährlich im Durchschnitt Fr. 200 abfallen sollen. Ich sage im Durchschnitt, weil wir wie die ausländische Gesetzgebung vorsehen werden, dass eine gewisse Normaltaxe erhoben werde und dass mit der grösseren Kraft des Wagens diese Taxe erhöht wird. Da sage ich sofort, dass die sogen. Luxusautomobile höher besteuert werden müssen als die Nutzautomobile, wobei ich allerdings bemerken darf, dass manches, was man heute als ein Luxusautomobil ansieht, es in Tat und Wahrheit nicht mehr ist. Trotzdem bin ich der Meinung, dass z. B. die Lastwagen, ob schon sie die Strassen relativ stärker in Anspruch nehmen, weniger belastet werden sollen. Wir können auf eine durchschnittliche Jahreseinnahme per inländisches Automobil von Fr. 200 rechnen, ohne über das Zulässige hinauszugehen. Wir haben zirka 5000 Automobile in der Schweiz, das macht allein eine Million. Und nun die Ausländer. Diese müssen auch zahlen. So gut wie sie nach der deutschen und andern Gesetzgebungen erhebliche Abgaben entrichten müssen, so werden sie auch nach der unsrigen es tun müssen. Ich glaube, als mittleren Ansatz per Jahr und Automobil 50 Fr. annehmen zu dürfen. Wenn wir wirklich mit 8000 Automobilen rechnen können, wie uns gesagt worden ist, so kriegen wir wieder Fr. 400,000. Ich glaube, der Ansatz von Fr. 50 ist relativ zu tief, wir können wahrscheinlich auf eine höhere Einnahme rechnen. Wenn wir unsere neue Gesetzgebung zur Anwendung bringen, so haben wir also im ersten Jahre schon eine Einnahme von inländischen und ausländischen Automobilisten im Betrage von rund anderthalb Millionen.

Und nun bin ich der Meinung, dass wir im Gesetz auch sagen müssen, dass der hinterste Rappen von diesen Taxen zur Verbesserung der Strassen gebraucht werden muss. Wenn wir die Einnahmen aus diesen Quellen zur Verbesserung unserer Strassen bestimmen, so kommen wir nach und nach, natürlich nicht schon in den ersten Jahren, zu einer derartigen Verbesserung der Strassen, dass die grössten Nachteile des Automobilismus von selber aufhören.

Wenn wir etwas weiter gehen und sagen, dass jeder Kanton die gleiche Summe, die er bekommt, noch dazu legen soll, dann könnten wir für die Schweiz per Jahr auf einen Betrag von 3 Millionen Fr. rechnen. Mit 3 Millionen, zehn oder zwanzig

Jahre lang angewendet, könnten wir unser Strassenetz, namentlich die Hauptstrassen, um die es sich handelt, in den Stand bringen, in den sie gebracht werden müssen, um dem neuen Verkehrsmittel gerecht zu werden. Sie werden mich vielleicht einen Utopisten schelten. Ich glaube, Ihnen den Nachweis leisten zu können, dass ich keiner bin. Diese Einnahmen bestehen bereits im Auslande. Das Ausland hat mit vollem Recht die Gesetzgebung auf den Grundsatz aufgebaut, es sollen die Inhaber dieser neuen Vehikel in allererster Linie dazu beitragen, die Strassen zu verbessern.

Nun fragen Sie mich wahrscheinlich, wie es dann mit der Verteilung der Taxen gehalten werden soll. Wir stellen uns die Sache so vor, dass jedes Automobil an seinem Standort eine Taxe bezahlt, dass der betreffende Kanton eine gewisse Quote von dieser Taxe behält, dass er einen andern Teil an den Bund abgeliefert und dass die gesamten Einnahmen an der Grenze vorläufig in die Bundeskasse fallen, in der Weise, dass der Bund diese gesammelten Gelder den Kantonen zurückerstatten würde nach irgend einem Modus, wir wollen vorläufig sagen nach der Bevölkerungsziffer. Auf diese Weise kämen die Kantone jedes Jahr in den Besitz einer ganz erheblichen Summe und wenn die Kantone — das glaube ich ihnen zumuten zu dürfen — noch eine gleiche Summe beifügen, so würden dadurch Mittel frei, um unsere Strassen in einer Weise zu verbessern, dass die Klagen von selbst aufhören. Die ganze Frage ist, ich wiederhole, eine Strassenfrage, und sobald wir die Strassen in Ordnung gebracht haben, werden die Klagen über das Automobil verschwinden.

Von der Strassenverbesserung haben nun nicht etwa nur die Automobilisten den Vorteil, sondern alle Einwohner. Wir alle brauchen die Strasse, speziell aber will ich nur auf die Velozipedisten aufmerksam machen, die wir zu Tausenden unter unserm Volke haben. Gerade diese haben ein Interesse an der Strassenverbesserung, und deshalb können wir ruhig sagen, dass, wenn dieser Plan durchgeführt wird, die Allgemeinheit den Vorteil davon hätte. Das Volk fände seine Beruhigung in vollständig befriedigender Weise. Wir kommen um die Verbesserung der Strassen sowieso nicht herum. Wir müssen uns darüber klar sein, dass unser Strassenbau und Strassenunterhalt gegenüber den modernen Bedürfnissen ungenügend ist und dass wir unbedingt mehr aufwenden müssen.

Nun werden Sie sagen, das sei ein Wechsel auf lange Sicht, und Sie werden fragen, was die Absicht der Kommission sei für die Zeit, wo wir diese Verbesserung der Strassen noch nicht haben. Wenn Sie diese Frage stellen, haben Sie vollständig recht. Da sage ich nun folgendes: Wir müssen, wenn die Automobilisten die Rücksicht gegenüber den andern Fuhrwerken oder gegenüber den Fussgängern, die die Strasse benutzen, oder gegenüber den Anwohnern nicht freiwillig einhalten, diese Rücksichtnahme eben erzwingen. Wir haben die Mittel dazu, es sind noch lange nicht alle Mittel erschöpft. Ich bin allerdings der Meinung, dass heute schon freiwillig sehr viel geschieht. Es ist schon bemerkt worden, dass es besser geworden sei. Das ist in der Tat so, und ich glaube, ruhig sagen zu können, dass unsere schweizerischen

Fahrer im grossen und ganzen das auf der Strasse verkehrende Publikum berücksichtigen. Es fehlt hauptsächlich bei gewissen Ausländern, und diesen kommen wir nur durch einheitliche Gesetzgebung bei und niemals durch die Zersplitterung der kantonalen Gesetzgebung. Gerade diese Hauptfrage, wie wir den Missbräuchen dieser Leute beikommen, führt uns zur Antwort, dass es nicht anders als durch zentrale Gesetzgebung geschehen kann, schon deshalb, weil wir dem Ausländer nicht zumuten können, 22 verschiedene Reglemente zu kennen. Wir haben in der Schweiz im Laufe der Jahrzehnte alle Verkehrsfragen einheitlich geordnet und wir dürfen nun diese nicht anders behandeln. Dabei stelle ich mir — um nur einen Punkt hervorzuheben — die Sache so vor, dass einmal der oberste Grundsatz der sein soll, dass, wenn eine Amtsperson ein Automobil stellt, eine grosse Busse darauf gesetzt werden soll, wenn es nicht pariert. Wenn wir das durchführen und wenn wir den Organen den Auftrag geben, gegen alle Missbräuche des Automobils einzuschreiten, so bin ich überzeugt, dass wir auch diese Ausländer, die es bis jetzt nicht haben lernen wollen, belehren werden, dass sie, wenn sie die Schweizergrenze überschreiten, in ein Land kommen, wo das rücksichtslose Fahren aufhören muss. Ich bin ganz überzeugt, dass wir das erreichen werden, wenn wir die Sache richtig durchführen. Ich bin beispielsweise der Meinung, dass, wenn einer bei starkem Staub zu rasch fährt, das als ein Vergehen betrachtet wird, für das er das erste Mal verwarnt, das zweite Mal gebüsst wird. Ebenso bin ich der Meinung, dass, wenn einer auf schmutzigen Strassen zu rasch fährt, er gleich behandelt werden soll. Ich gehe so weit, zu sagen, dass, wenn wir einen Beobachtungsdienst richtig einrichten, so dass von den Gemeinden an eine zentrale kantonale Stelle solche Missbräuche berichtet werden und von dieser kantonalen Stelle diese Berichte weiter gegeben werden an eine eidgenössische zentrale Stelle, dass wir Automobilisten, speziell denjenigen des Auslandes, die sich unsern Geboten nicht fügen wollen, ein für allemal den Riegel stecken und sie mit ihrem Automobil des Landes verweisen. Ich habe vorhin gesagt, es seien noch lange nicht alle Mittel erschöpft, um diesen Missbräuchen entgegenzutreten. Diese Mittel können nur richtig ergriffen werden, wenn wir die Frage zentral ordnen.

Und nun komme ich auf die gestrigen Vorschläge des Herrn Sigg. Herr Sigg hat uns humorvoll erklärt, das Automobil sei noch nicht vollständig, es sollte eine Einrichtung erfunden werden, um allzu rasch Fahrenden den Staub ins Automobil hinein zu dirigieren oder auch den Dunst, den sie verbreiten. Was den letzteren anbelangt, so ist die Sache in unserem Land nicht so schlimm. Von einer Belästigung durch Benzingeruch kann man eigentlich erst in den Grosstädten reden, wo die Automobile zu Tausenden verkehren. Ich glaube, auch hier wird die Technik nach und nach Abhilfe schaffen. Ich füge aber den Vorschlägen des Herrn Sigg noch einen neuen bei: den nämlich, dass eine neue Einrichtung erfunden werden sollte, welche den Automobilisten, wenn er auf schmutziger Strasse unter Leuten zu rasch fährt, von Zeit zu Zeit mit dem versteht, was Herr Sigg gestern den Besenwurf genannt hat. Ich bin vollständig mit

Herrn Sigg einverstanden, dass es wünschenswert wäre, wenn man solche Einrichtungen erfinden würde. Das sind allerdings technische Probleme, die nach meiner vorläufigen Uebersicht etwas schwierig zu lösen sind. Andererseits muss zur Ehre der Technik gesagt werden, dass sie im Automobil ein Vehikel geschaffen hat, das wir geradezu bewunderungswürdig nennen müssen. Wir könnten also der Technik keinen Vorwurf machen, wenn sie den Wünschen des Herrn Sigg nicht gerade entsprechen würde. Wir wollen, anstatt den Automobilisten zur Strafe die Anwendung solcher neuen technischen Mittel zuzumuten, diese Strafen umwandeln in kräftige Bussen. Das soll und muss geschehen. Auf der andern Seite werden wir ganz entschieden noch konstruktive Verbesserungen bekommen. Jeder Automobilist sagt Ihnen, dass ein Hauptgrund der Rücksichtslosigkeit darin liege, dass man die Geschwindigkeit nicht jeden Augenblick ändern könne. Nun stehe ich auf dem Standpunkt, dass, wenn ein Automobilist auf einer schmutzigen Strasse fährt und ihm ein einziger Passant entgegenkommt, sei er, wer er wolle, er die Pflicht hat, seine Fahrt zu verlangsamten. Jeder anständige Automobilist tut das schon heute trotz der Schwierigkeit. Wir werden dazu kommen, dass es tatsächlich möglich ist, in einem solchen Moment sofort die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Auch die Frage der Registrierung der Geschwindigkeit wird gelöst werden können.

Das sind also die Absichten der Kommission, das alles soll in das Gesetz hineinkommen. Sie werden zugeben, dass wir ernstlich gewillt sind, all den berechtigten Klagen, die sich gegen das Automobil erhoben haben, mit solchen Bestimmungen abzuwehren.

Nun erlauben Sie mir, noch über einige Einwürfe zu sprechen. Herr Kuntschen hat geglaubt, mit dem Gesetz, das auf Grund des Verfassungsartikels gemacht werde, werde die Strassenhoheit der Kantone eingeschränkt. Ich glaube das durchaus nicht. Der Bund wird in allernächster Linie nur auf eines sehen, das ist, dass die Gelder, die er auf die beschriebene Weise den Kantonen zur Verfügung stellt, wirklich für den Zweck der Strassenverbesserung verwendet werden. Das ist eine Sache, wo er dann ein Recht in Anspruch nehmen darf von dem Momente an, wo er Opfer bringt.

Herr Scherrer-Füllemann hat uns vorgeworfen, dass wir in dem proponierten Verfassungsartikel die Haftpflicht nicht berücksichtigt hätten. Das ist unrichtig. Wir brauchen in diesem Verfassungsartikel von der Haftpflicht nicht zu reden. Denn die Kompetenz, darüber zu legislieren, haben wir nach der bestehenden Verfassung bereits. Wenn ich Herrn Scherrer-Füllemann falsch verstanden habe, so möge er das entschuldigen. Aber ich konstatiere, dass es selbstverständlich die Meinung der Kommission ist, dass in diesem Gesetz die Haftpflicht, für die wir, wie gesagt, die Kompetenz haben, nach anderen Bestimmungen der Verfassung zugleich mit den Polizeivorschriften geordnet werde.

Es ist gesagt worden, der Bundesrat gebe in seinem Antrag weniger weit als wir in unserem. Das ist auch nicht richtig. In der allgemeinen Fassung des Bundesrates ist im Gegenteil noch viel

mehr denkbar als in der eingeschränkten Fassung, die wir dem Artikel gegeben haben.

Ich möchte noch auf einen Punkt zu reden kommen, auf den Herr Sigg gestern aufmerksam gemacht, auf die speziellen Automobilstrassen. Ich glaube, das ist eine irrtümliche Auffassung. Daran können wir im Ernste nicht denken. Worum handelt es sich? Es handelt sich lediglich darum, die Kruste, die oberste Kruste der Strasse, ich möchte sie den Oberbau nennen, zu verbessern. Wenn wir aber extra Automobilstrassen anlegen wollen, müssen wir ganz neu trassieren und müssen den Unterbau der Strasse, der 80—90 oder 95 % kostet, neu machen. Dann geben wir unendlich viel mehr Geld aus, ohne der Allgemeinheit zu nützen. Wir müssen die Gelegenheit ergreifen, um unsere Strassen überhaupt zu verbessern zum allgemeinen Nutzen, und da handelt es sich lediglich um die Verbesserung des Oberbaues, um diejenigen Verbesserungen, die notwendig sind, um der Staubentwicklung und dem Entstehen des Strassenschmutzes entgegenzuwirken. Wir tun also unendlich viel besser, wenn wir unsere Gelder konzentrieren auf das, worauf es ankommt und sie nicht ausgeben für Dinge, die tatsächlich den Zweck durchaus nicht erreichen würden.

Ein Ausspruch, den Herr Ming gestern getan hat, ist charakteristisch. Er hat gesagt: es wäre den Behörden am liebsten, wenn die Automobile überhaupt verboten würden, dann hätten sie die Scherereien nicht mehr. Ja, nach diesem Grundsatz wäre es auch am allereinfachsten, man würde alle Fabriken abschaffen, dann brauchen wir auch keine Fabrikinspektoren mehr, oder man würde gewisse Lebensmittel abschaffen, dann bräuchten wir keine Lebensmittelkontrolle. Mit solchen Gründen darf man gegen uns nicht kämpfen.

Dann ist gesagt worden, die grosse Gefahr liege darin, dass der Bundesrat den Automobilisten gegenüber zu schwach sei. Das halte ich für einen durchaus unberechtigten Einwurf. Ich bin ganz überzeugt, dass der Bundesrat mit aller Strenge in allen den Punkten das Gesetz handhaben wird, auf die das Volk den grössten Wert legt.

Ich zweifle auch sehr daran, ob das richtig ist, worauf Herr Sigg uns gestern aufmerksam machte, dass es vielleicht im Interesse der Fremdenindustrie wäre, wenn wir das Auto im ganzen Land verböten. Wir haben natürlich nicht nur für die Fremdenindustrie zu sorgen, so wichtig sie ist und so sehr ich das eindrucksvolle Votum von Herrn Walther hochstelle. Ich glaube, Herrn Sigg war es dabei nicht ganz ernst.

Wir tun uns etwas darauf zu gut, dass wir ein Verkehrsland par excellence seien. Wir werden von unseren eigenen Landsleuten und von Fremden, wir sind etwa stolz darauf, von Zeit zu Zeit die Drehscheibe Europas genannt. Ja, es ist etwas daran. Wir sind in der Tat durch unsere geographische Stellung eine Art Drehscheibe. Wir sind eingeklemt zwischen vier Grossmächten, die darauf Anspruch haben, durch unser Land verkehren zu können. Diese vier Mächte haben alle die Automobilfrage schon geregelt und zwar zentral geregelt. Es sieht doch etwas merkwürdig aus, dass unser kleines Land nun es anders machen soll als die grossen Reiche, die um uns herum sind. Nach den An-

schauungen der Minderheit hätte man in Deutschland die Frage in den Einzelstaaten ordnen müssen, wobei dann noch der Unterschied besteht, dass jeder namhafte Einzelstaat in Deutschland allein so viel Bevölkerung hat wie die Schweiz im ganzen. Es ist nun Tatsache, dass sowohl in Deutschland als in Oesterreich, wo wir ja auch gewisse Kompetenzen der Kronländer haben und wo die Frage eine Zeitlang gewaltet hat, ob die Angelegenheit durch die kronländische Gesetzgebung geordnet werden soll, die Sache zentralistisch geordnet worden ist, aus guten Gründen. Ich meine, wenn diese beiden grossen Länder — von den andern will ich nicht reden, weil sie sowieso zentralistisch verwaltet sind und nichts anderes machen konnten — wenn diese grossen Länder, die auch in die Versuchung hätten kommen können, die Sache zu dezentralisieren, es für nötig befunden haben, auf ihren unendlich viel grösseren Territorien die Sache einheitlich zu ordnen, so sollte das für uns auch ein Wink sein.

Dabei kann mir Herr Ming nicht mit dem Einwurf kommen, den er gestern gebracht hat: unsere Verhältnisse seien ganz anders als in jenen Ländern. Oesterreich ist ein Alpenland wie wir und hat seine Bergstrassen wie wir. Deutschland hat auch ein erkleckliches Stück Alpengebiet und trotzdem haben beide Länder die Automobilfrage zentralistisch geordnet, natürlich, das ist ja selbstverständlich, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, wie wir ja das in unserem Vorschlage ausdrücklich sagen.

Wir haben auch gewisse internationale Verpflichtungen und wir haben nach meiner Auffassung die Pflicht, den Automobilverkehr in unserem Lande international zu gestalten. Wir haben nicht die Pflicht, diesen internationalen Herren alles zu gestatten, was sie für gut finden. Dort ist dann die Grenze; aber sobald wir dafür sorgen, dass ihre falschen Auffassungen bei uns korrigiert werden, so sind die Wünsche unseres Volkes erfüllt und wir sind den Herren gegenüber unseren Verpflichtungen dennoch nachgekommen.

Eine Ablehnung der Vorlage, die sich die Mehrheit gestattet, Ihnen vorzuschlagen, würde der Schweiz falsch ausgelegt. Rechnen Sie darauf, dass dann Ausdrücke fallen werden vom «wilden» und vom «rückständigen» Land. Wir müssen in dieser Beziehung den Schein meiden. Wir müssen es unbedingt vermeiden, dass wir im Auslande in ein falsches Licht kommen. Ich bin auch überzeugt, dass eine allfällige Ablehnung nicht gerade zur grösseren Ehre der Demokratie ausfallen würde. Wir haben keine Veranlassung, hier irgendwie Zweifel über die Leistungsfähigkeit unserer Staatsform aufkommen zu lassen. Auch in dieser Beziehung haben wir ein gewisses Interesse, falschen Schein zu vermeiden.

Wir haben in der Kommission eine Lösung gesucht, die nach unserer Meinung die einzig richtige ist. Ich bin ganz überzeugt, dass das Automobil mit der Zeit, wenn einmal den Missbräuchen und Misständen auf die beschriebene Weise abgeholfen ist, in unserem Volk keine Feinde mehr haben wird. Das Zutrauen zu diesem Vehikel wird in unserem Volke wachsen und wir wollen ihm alle Garantie geben, dass die Klagen, die es bis jetzt

gegen das Automobil erhebt, verstummen können. Es ist auch nicht zu vergessen, dass das Auto und sein Betrieb einer weitgehenden Verbilligung entgegengeht, so dass es immer weitere Volkskreise in Gebrauch nehmen können.

Die Gegner der Mehrheit müssten uns eigentlich helfen. Denn sie sagen ja selber, sie seien automobilfreundlich und es handelt sich nur darum, dem Volk die wirklichen Absichten der Gesetzgebung auseinanderzusetzen. Ich zweifle auch gar nicht an ihrer Automobilfreundlichkeit, aber ich bin der Meinung, dass, wenn wir zuwarten, wir die Situation ganz entschieden verschlimmern. Ich unterstütze das, was Herr Ody vorhin ausgeführt hat. Wir dürfen nicht mehr warten. Wir dürfen es nicht darauf ankommen lassen, dass unser Volk noch mehr verstimmt wird. Auf dem bisherigen Weg wird diese Verstimmung noch grösser werden. Denn die Automobile nehmen zu, das lehrt uns die Statistik. Der Automobilverkehr kann unmöglich unterbunden werden. Wir haben also geradezu ein vitales Interesse, dass diese Frage einmal so geordnet werde, wie es von allen Seiten gewünscht wird und das können wir nur, wenn wir die Frage zentral regeln.

Wir wollen vergessen, was hinter uns liegt, wir wollen uns gegenseitig Amnestie erteilen, den Automobilisten, die bis jetzt Missbräuche getrieben haben, und den andern Leuten, die gegenüber den Automobilisten auch nicht richtig aufgetreten sind. Wir wollen von der Ueberzeugung ausgehen, dass wir die Mittel zur Ordnung dieser Frage ändern müssen und dass es auf dem bisherigen Wege nicht mehr weitergehen kann. Ich habe die Ueberzeugung, dass wir in der Schweiz einen grossen Fehler begehen würden, wenn wir die Sache nun nicht anpacken würden. Ich bin auch ganz überzeugt, dass, wenn das Volk Einsicht bekommt in die wirklichen Absichten, es sich beruhigen wird.

Uebrigens sogar für den Fall, dass diese Verfassungsbestimmung verworfen würde, wird ja die Sache dadurch nicht schlimmer. Dann haben wir ganz einfach den bisherigen Zustand, und für den Fall, dass die Verfassungsbestimmung angenommen würde, haben Sie immer noch Gelegenheit, sich bei der Schaffung des Gesetzes auszusprechen und dort Ihre Wünsche anzubringen, und wenn Ihnen das Gesetz nicht gefällt, es zu verwerfen. Aber nehmen Sie doch einmal den Verfassungsgrundsatz an. Da verschlagen Sie durchaus nichts, aber Sie leisten dem Lande einen grossen Dienst.

M. Charbonnet: Vous aurez vu par le message du Conseil fédéral que le canton de Genève a repoussé l'intervention fédérale et cela pour différentes raisons que je vous demande la permission de vous exposer.

Nous avons craint que la réglementation fédérale diminuât les facilités accordées aujourd'hui aux automobiles dans le canton de Genève. En effet, Messieurs, lorsque la Confédération édicte des lois qui doivent être appliquées dans tous les cantons, elle est obligée de tenir compte des usages des habitudes de chaque canton et de prendre une moyenne entre ces différents usages. Or, si vous

comparez le canton de Genève, où la circulation des automobiles est excessivement intense, avec le canton des Grisons, où la circulation des automobiles est interdite et si vous prenez la moyenne entre ces deux situations, vous devez comprendre que dans le canton de Genève, on craint un peu que les facilités que nous accordons aujourd'hui soient plutôt diminuées qu'augmentées.

La seconde raison qui nous a fait repousser l'intervention fédérale est que nous tenons à conserver notre autonomie cantonale et comme notre honorable collègue, M. Kuntschen, le disait, nous ne tenons pas à voir la Confédération s'ingérer dans nos départements des travaux publics et s'inquiéter de l'administration cantonale des routes. Mais, Messieurs, cette autonomie cantonale n'est pas complètement intransigeante et elle laisse la porte ouverte lorsque la Confédération veut bien nous accorder une subvention. Or, si nous ne demandons pas que ces subventions soient appliquées à l'entretien de routes ou à leur construction, la Confédération pourrait s'intéresser aux différents essais qui sont faits dans les cantons pour la lutte contre la poussière.

Pour mieux me faire comprendre, je vais vous donner un exemple. Dernièrement, le Grand Conseil de Genève a voté une somme de 15,000 fr. pour faire l'essai de nouveaux matériaux qui doivent remplir, à ce que dit l'entrepreneur, le but de combattre la poussière d'une façon efficace. Messieurs, quand on parle de fr. 15,000, il semble que l'essai qu'on va faire doit être très important. Eh bien non, ces fr. 15,000 seront dépensés simplement sur une longueur de route ne comportant pas plus de 200 mètres. Or, Messieurs, pour que ces essais aient une conséquence et qu'on puisse déduire de ces essais une conclusion, il faudrait pouvoir les étendre sur une longueur plus considérable, et si à ce moment la Confédération voulait bien intervenir et faire, elle, de son côté, un sacrifice égal à celui qui est fait par le canton, nous pourrions certainement faire peu à peu des essais plus importants et peut-être arriver à une solution qui serait favorable et qui nous permettrait de prendre de nouvelles directions non seulement dans l'entretien de nos routes, mais dans leur établissement.

Vous voyez que pour ces deux raisons, Genève a repoussé l'intervention fédérale.

Maintenant, que demandons-nous en définitive à la Confédération? Nous lui demandons d'intervenir sur deux points importants. Le premier est celui de la responsabilité. Or, Messieurs, il n'y a pas besoin de faire actuellement une loi constitutionnelle pour que la Confédération puisse exiger cette responsabilité civile des automobilistes. Et, Messieurs, c'est là que je voudrais attirer l'attention du Conseil, c'est que dans cette responsabilité il y aura lieu de tenir compte qu'aujourd'hui cette responsabilité incombe aux propriétaires d'automobiles et que souvent on peut éviter cette responsabilité en rejetant la faute sur le chauffeur. Eh bien, aujourd'hui, le prix de l'automobile n'étant plus trop élevé pour que ce soit seulement la classe aisée qui en profite, mais abordable pour les constructeurs, les entrepreneurs et pour toutes les personnes dont les occupations nécessitent de fréquents déplacements, il arrive souvent que le

propriétaire de l'automobile ne soit pas solvable et ainsi ne peut pas réparer l'accident causé. Je crois que, pour rendre efficace cette responsabilité, il faudra obliger tout conducteur d'automobile, qu'il soit propriétaire ou non, d'être assuré pour une somme à déterminer, de façon que s'il lui arrivait un accident, le dommage puisse être réparé.

Le second point important est celui de la pénalité. On se plaint beaucoup des différences qui règnent dans les cantons et là aussi, Messieurs, la Confédération peut exercer son influence sans recourir à la votation populaire d'un article de la constitution.

Ce qu'il faut éviter surtout, c'est le danger de la votation populaire. Vous avez, d'un côté, une partie des habitants qui refuseront l'acceptation de cet article, parce qu'ils craindront que le Conseil fédéral accorde trop de liberté aux automobilistes et d'autres citoyens qui craignent au contraire qu'on restreigne ces facilités. Par conséquent, vous aurez une opposition très considérable et si, comme le disait tout à l'heure M. Sulzer, au point de vue national cela n'a pas grande importance par le fait qu'on ne changerait rien, à ce point de vue, à l'état actuel, le rejet de cet article constitutionnel aurait une importance néfaste au point de vue de l'étranger. En effet, l'on critique beaucoup aujourd'hui la circulation des automobiles, la réglementation de la circulation des automobiles en Suisse, et si le peuple venait à rejeter cet article constitutionnel, on aurait à l'étranger l'impression que des mesures encore plus restrictives vont être appliquées en Suisse; cela écarterait les étrangers qui viennent avec plaisir parcourir les routes de notre pays.

On demandait également tout à l'heure de renvoyer l'examen de cette question à une nouvelle commission. Je crois que la commission, qui a travaillé depuis 1908, a dû recueillir suffisamment de renseignements pour pouvoir donner un rapport suffisant au Conseil fédéral lui permettant d'édicter les lois nécessaires à l'application de la circulation des automobiles. Une réunion d'une nouvelle commission, je crois, n'avancerait pas beaucoup le travail.

Si le Conseil national veut faire une oeuvre utile et pratique, je crois qu'il fera bien de se rallier aux décisions qui ont été prises par le Conseil des états. Je crois que c'est la seule manière d'arriver à fournir aujourd'hui un moyen qui puisse avoir son côté pratique au point de vue de la circulation des automobiles. D'autre part, lorsque le peuple verra les mesures prises pour le garantir, soit d'un côté par les subventions pour les essais pour la lutte contre la poussière, soit pour la responsabilité civile, soit pour les pénalités, il se fera beaucoup mieux à l'idée que le Conseil fédéral cherchera par ses arrêtés à le protéger contre les abus de l'automobilisme et d'ici à quelques années, si la question devait se poser, s'il y avait une nécessité pour que la loi constitutionnelle intervint, je suis persuadé que le peuple l'accueillerait avec plus de facilité et d'enthousiasme qu'il le fera aujourd'hui.

Si nous tenons compte des résultats de la votation populaire et surtout des conséquences du rejet de l'article constitutionnel par le peuple, j'estime

qu'il est plus sage de revenir à la décision prise par le Conseil des états.

M. le Conseiller fédéral Motta: L'objet qui vous occupe en ce moment est du ressort du département de l'intérieur. Une voix plus autorisée que la mienne était donc appelée à vous développer les vues et les opinions du Conseil fédéral dans la matière. La maladie retient loin de nous l'honorable chef du département de l'intérieur; la maladie retient également loin de nous son remplaçant ordinaire, l'honorable M. Deucher. C'est ainsi que j'ai dû assumer la tâche de représenter le Conseil fédéral et je vous prie d'ores et déjà de m'excuser s'il ne m'est pas possible de la remplir avec une autorité et une ampleur égales à celles de mes collègues.

Le Conseil fédéral a eu l'occasion de s'occuper dans une séance d'hier après-midi des propositions formulées devant votre assemblée. Il m'a autorisé à déclarer en son nom qu'il se ralliait aux propositions de la majorité de la commission.

Deux questions dominent tout le débat: une question juridique et une question d'opportunité. La minorité de la commission, en suivant le Conseil des états, a donné à la question d'opportunité une importance décisive. Elle s'est dit que, si les Conseils législatifs du pays présentaient au peuple, dans le moment actuel, une réforme de la constitution pour régler le régime des automobiles, ils iraient au-devant d'un échec certain. Dans l'intérêt même d'une réglementation future de la matière, dans l'intérêt même des automobiles, il vaut mieux, dit-elle, surseoir, il vaut mieux renvoyer sine die la question, tout en invitant le Conseil fédéral à présenter le plus tôt possible un projet réglant la matière de la responsabilité civile des automobilistes.

Permettez-moi, Messieurs, de développer devant vous quelques-unes des idées maîtresses et centrales qu'il faut avoir présentes à l'esprit pour porter un jugement correct sur la question juridique d'abord et sur la question d'opportunité ensuite.

La Confédération a déjà la compétence de fixer la responsabilité civile et pénale de l'automobiliste. Cette compétence dérive des dispositions constitutionnelles plaçant dans la compétence de la Confédération toutes les matières du droit civil et du droit pénal. La Confédération au contraire n'est pas compétente pour édicter des dispositions de police en cette matière. Le défaut de compétence dérive du fait que la propriété des routes appartient aux cantons. La Confédération ne s'est réservée à l'article 37 de la constitution qu'un droit de haute surveillance sur les routes qui l'intéressent particulièrement. Or, le maître de la route doit être aussi le maître du régime policier applicable aux véhicules circulant sur la route. Le Conseil fédéral a examiné la question de compétence à la suite de la motion Walther; il a dû nécessairement la résoudre par la négative. Il a été ainsi amené à vous proposer de transférer à la Confédération, au moins partiellement, certaines compétences en matière de police.

Ce transfert partiel de compétences est-il nécessaire? Voilà toute la question. La nécessité du transfert dépend de la nature même de l'automobile,

véhicule rapide, répondant à des besoins nouveaux. Les frontières des cantons sont trop étroites, nos cantons sont trop petits. Un véhicule, destiné à dévorer les distances, d'une importance non seulement nationale, mais internationale, est étouffé, brisé dans sa course si on peut lui opposer les frontières des cantons, comme des barrières insurmontables. De même qu'on ne saurait imaginer aujourd'hui la législation ferroviaire, la législation postale, la législation télégraphique, abandonnées encore aux cantons, de même, Messieurs, il n'est plus admissible, à un point de vue juridique élevé, qu'une matière comme celle qui nous occupe, doive encore demeurer dans toute son étendue dans la compétence exclusive des cantons. La preuve éclatante des nécessités nouvelles est dans le fait que les cantons ont déjà été amenés à conclure entre eux un concordat. Le régime concordataire est l'expression des besoins nouveaux, l'expression de la nécessité qu'il y a de chercher et de fixer des règles communes au dessus des règles exclusivement cantonales. Seulement, Messieurs, le régime concordataire ne répond pas à son but. Tout d'abord il n'est pas général. Vous savez que trois cantons se sont refusés à entrer dans le concordat approuvé par le Conseil fédéral en 1904: les cantons des Grisons, d'Uri et de Thurgovie. L'année passée on a fait de nouvelles tentatives pour élargir le concordat, pour y insérer des dispositions plus conformes aux besoins. Mais à l'heure qu'il est, il n'y a que dix cantons qui se soient ralliés au projet de nouveau concordat. Le régime concordataire a un autre défaut essentiel; il manque de sanction. Il n'y a pas d'autorité au dessus des cantons pour trancher les conflits. Et enfin le régime concordataire porte en lui-même un danger par le fait de la liberté laissée aux membres du concordat d'en sortir quand bon leur semble. L'application des normes concordataires est très différente. En matière de pénalités, matière très délicate, un désarroi complet règne encore. Il y a donc nécessité juridique de légiférer d'une manière uniforme. Le régime du concordat n'est qu'un pis-aller, il faut chercher une autre solution. La Suisse ne peut pas se refuser à adapter sa législation à l'évolution technique dans les moyens de transport. Elle ne peut pas résister au mouvement général qui a entraîné les pays voisins à régler d'une façon uniforme la même matière. L'Allemagne, l'Autriche, la France et l'Italie ont déjà édicté des lois sur les automobiles. Tout à l'heure, M. Sulzer vous rappelait que la Suisse a été appelée la plaque tournante de l'Europe. S'il en est ainsi, nous avons certains devoirs à remplir vis-à-vis des pays qui nous entourent. Cette raison n'est pas une des moindres qui ont engagé le Conseil fédéral à vous présenter ses propositions. L'industrie est intéressée elle aussi à ce que la question soit réglée d'une manière satisfaisante et non seulement l'industrie des automobiles, mais l'industrie hôtelière surtout avec toutes les nombreuses industries secondaires qui en dépendent. La solution du problème ne peut être trouvée que dans un juste équilibre entre les droits du public et les droits de l'automobiliste. J'en arrive ainsi à la question de l'opportunité.

La minorité de la commission avec le Conseil des états nous dit: Nous sommes des amis de l'au-

tomobile, nous reconnaissons que l'automobile représente un progrès technique merveilleux, que l'Etat ne peut pas ignorer ce progrès, qu'il doit s'en occuper dans la mesure du possible, mais précisément parce que nous nourrissons des sentiments amicaux pour l'automobilisme, nous vous conjurons, au nom de cette amitié, de ne pas nous proposer une réforme constitutionnelle destinée à sombrer fatalement devant le vote populaire. La minorité de la commission ajoute: donnez tout d'abord au peuple la preuve qu'il est dans l'intention des pouvoirs fédéraux de corriger les abus de l'automobilisme; cherchez à dissiper les craintes, à apaiser l'amertume; lorsque l'amertume sera apaisée, vous viendrez avec une nouvelle révision constitutionnelle. Cette révision constitutionnelle trouvera des esprits plus ouverts, des coeurs plus accueillants et alors, mais alors seulement, cette question pourra être réglée d'une manière satisfaisante. Muselez l'automobile, et lorsque vous l'aurez muselée comme il faut, vous aurez créé des chances pour que le peuple la considère avec un oeil plus bienveillant ou moins hostile. Le Conseil fédéral pense que ces craintes sont en bonne partie exagérées. L'effort que la majorité de la commission a fait pour tenir compte de toutes les préoccupations légitimes est tout à fait digne de considération et de louanges. La différence entre le texte du Conseil fédéral et le texte de la majorité de la commission consiste essentiellement en ceci, c'est que le texte du Conseil fédéral était peut-être trop général. Il n'indiquait pas dans quelle direction se serait orientée dans l'avenir la législation fédérale, tandis que la commission, dans sa majorité, a voulu nettement faire ressortir déjà dans le texte constitutionnel que la législation fédérale ne pourra intervenir que pour autant qu'il s'agira de protéger la santé publique et la circulation générale. La commission a fait un pas plus loin. Il était déjà dans l'intention du Conseil fédéral de vous proposer, au moment opportun, une loi qui reconnaîtrait aux cantons des prérogatives déterminées et surtout certains droits d'interdiction. La commission a voulu que ce principe d'autonomie partielle laissée aux cantons fût déjà affirmé, marqué, dans la constitution même. Elle vous a donc proposé un article qui, au deuxième alinéa, garantit aux cantons le droit d'interdire la circulation des automobiles sur les routes propres à cette circulation et sur les routes qui ne sont pas destinées au grand trafic général. La commission a fait en outre une réserve pour tous les services de la Confédération, parce que tout le monde sera d'accord que si la Confédération emploie, soit pour ses besoins militaires, soit pour ses besoins civils, des routes cantonales, elle le fera avec tous les égards nécessaires; elle se fera une obligation d'être en exemple pour tous les autres; il n'y aura pas chez elle de danger, ni d'abus, ni d'imprudence. Le Conseil fédéral estime donc que les craintes émises dans l'autre Conseil et ici même sont exagérées. Elles sont d'autant plus exagérées qu'elles oublient toujours les buts essentiels à atteindre. Le premier but essentiel est la protection du public et le second est la sécurité juridique de l'automobile. La protection du public est la tâche pour ainsi dire capitale. Elle peut se manifester par deux espèces de mesures: les mesures préven-

tives et les mesures répressives. Les mesures préventives sont celles qui, en substance et sauf les corrections indispensables, sont déjà convenues dans les concordats. Les mesures répressives consisteront d'abord dans la fixation de la responsabilité civile, et en second lieu dans la prescription de pénalités uniformes et sévères contre tous les abus. Pour ce qui concerne la question de la responsabilité civile, le Conseil fédéral est bien d'accord avec l'honorable M. Scherrer-Füllemann pour admettre que la responsabilité civile de l'automobile ne peut pas dépendre d'une manière exclusive de la violation des prescriptions de police. La législation fédérale sur la responsabilité civile de l'automobile devra prendre comme base les principes de la responsabilité civile dans les autres domaines analogues, dans le domaine des fabriques, dans le domaine des chemins de fer et des entreprises de bateaux à vapeur. La responsabilité civile de l'automobiliste est indépendante, en partie du moins, de son imprudence. La responsabilité a pour base le risque inhérent au véhicule. Le principe de droit romain d'après lequel l'obligation de payer le dommage ne découle que de la faute, doit être renversé. La responsabilité ne sera pas seulement une responsabilité subjective; elle sera une responsabilité objective dépendant du fait même de l'automobile, indépendamment de la faute de celui qui la conduit ou la possède. Il y a, à l'heure qu'il est, devant le Conseil fédéral un projet complètement élaboré sur la responsabilité civile des automobiles. Ce projet a été déposé, voici déjà plusieurs mois, par le département de justice et police. Mais nous avons pensé qu'il valait mieux essayer de régler dans une même loi toutes les questions qui se rapportent à la matière des automobiles. Si des retards considérables allaient se produire et si nous devions nous convaincre que l'idée de régler en une loi générale toute cette matière, en y incorporant des prescriptions de police, de droit civil et de droit pénal, nous conduirait trop loin, alors nous saurions notre devoir et nous reviendrions devant vous pour vous proposer de régler d'une façon séparée la question de la responsabilité civile. Mais s'il est possible de régler toutes les questions à la fois d'une manière cohérente et harmonique, étant donné que toutes ces questions se tiennent, vous voudrez bien reconnaître qu'au point de vue de la technique législative et de la clarté de la législation, la solution plus étendue serait la solution désirable. L'exemple de l'Allemagne peut nous servir de modèle. Elle a édicté en 1909 une loi embrassant toutes les dispositions de police, de responsabilité civile et de responsabilité pénale. Ce que l'Allemagne a fait, nous pouvons le faire à notre tour.

La protection du public a comme corollaire la sécurité juridique donnée à l'automobiliste. Il faut, Messieurs, que si d'un côté le public est complètement protégé contre les sauvageries, contre les imprudences, contre les crimes mêmes de l'automobiliste, d'un autre côté l'automobiliste soit, lui aussi, protégé contre les chicanes et contre la malveillance. Il y va de la bonne renommée de la Suisse tout entière. Nous devons empêcher qu'on puisse nous décrier avec raison comme un pays à idées bornées, étroites, fermées au progrès de l'avenir.

Je résume donc cette partie de ma démonstration en vous disant: La question juridique est claire, la question d'opportunité est peut-être douteuse. Il y a là une affaire d'appréciation et dans toute affaire d'appréciation, il est difficile de se convaincre les uns les autres, parce que ces affaires dépendent du for intérieur de chacun. Si cependant nous réunissons en un seul tout, les raisons juridiques et les doutes sur l'opportunité nous sommes plutôt amenés à résoudre ces doutes par l'affirmative.

Il reste encore, Messieurs, trois questions que je voudrais traiter très brièvement; d'abord une de celles soulevées par l'honorable M. Sulzer. J'ai suivi avec un grand plaisir son très intéressant discours, mais je tiens pourtant à empêcher qu'une équivoque se crée parmi vous. M. Sulzer vous a tracé des plans d'avenir. Il vous a dit que la question de l'automobile est essentiellement qu'une question de route, eine Strassenfrage. Lâchant quelque peu la bride à sa fantaisie, il vous a dit ce que sera l'avenir du régime des routes. Je vous ai indiqué aussi les moyens matériels et techniques d'adapter la route à tous les besoins, y compris ceux de l'automobilisme. Or, les idées de M. Sulzer sont certainement belles et intéressantes en elles-mêmes, elles peuvent peut-être représenter le droit de l'avenir; mais pour le moment les plans esquissés par l'honorable M. Sulzer se trouvent en dehors du texte constitutionnel proposé. Nous ne voudrions pas que l'idée naisse que la révision constitutionnelle que nous allons proposer empiètera sur le domaine fiscal des cantons et sur le droit des cantons de régler comme ils le veulent et comme bon leur semble, le régime des impôts dans chacun d'eux.

Je tenais à faire cette déclaration, afin que de celles de M. Sulzer on ne tirât pas des conséquences qui n'étaient pas dans ses déclarations elles-mêmes et qui certainement n'étaient pas non plus dans les intentions de l'honorable préopinant.

Deux autres questions encore: la question des cycles et la question de la navigation aérienne. On n'a pas beaucoup critiqué dans ce conseil le fait que dans la révision constitutionnelle on ait fait entrer non seulement les automobiles, mais aussi les cycles. La question a été pourtant soulevée au Conseil des états, où plusieurs orateurs se sont fait l'écho des scrupules qu'ils avaient à permettre la Confédération de légiférer aussi sur la matière des cycles. A part la parenté qu'il y a entre les deux véhicules, et bien que les cycles exposent le public à certains dangers analogues quoique moindres que ceux auxquels le public est exposé de la part des automobiles, le Conseil fédéral est arrivé, pour une raison pratique très simple, à comprendre les cycles dans la révision constitutionnelle. Le concordat intercantonal actuel règle aussi bien la police des automobiles que la police des cycles. Comme la substitution de la législation fédérale au concordat aurait pour effet de soustraire au régime du concordat la matière des automobiles, il en résulterait ce fait anormal que nous aurions désormais un concordat pour les cycles et une législation fédérale pour les automobiles.

La coexistence d'un concordat intercantonal avec une législation fédérale réglant deux matières pres-

que semblables nous paraît inadmissible. Voilà la raison qui a déterminé le Conseil fédéral à comprendre dans la révision constitutionnelle non seulement les automobiles, mais aussi les cycles.

J'arrive à une dernière question, celle de la navigation aérienne. L'honorable M. Legler nous a dit qu'il n'y avait aucune nécessité de réformer la constitution pour régler cette matière. Nous pouvons lui donner raison dans un certain sens. Nous nous trouvons là dans un domaine encore peu connu, en partie du moins inexploré. Sur un fait cependant, tout le monde doit être d'accord : Si jamais la navigation aérienne appelle et exige un régime juridique, ce régime juridique ne pourra être fixé que par le pouvoir central. Si les frontières cantonales sont trop étroites pour les automobiles, on peut dire qu'elles disparaissent complètement devant la navigation aérienne. Nous avons donc pensé qu'il fallait saisir cette occasion pour déclarer nettement dans le texte de la constitution fédérale que cette matière appartenait non pas aux cantons, mais à la Confédération. Nous sommes donc d'accord avec M. Legler pour admettre qu'il n'y a pas péril en la demeure, mais M. Legler devrait être d'accord avec nous pour admettre que, puisque nous avons à proposer une réforme constitutionnelle pour fixer le régime des automobiles, la pensée était toute naturelle de se servir de cette occasion pour attribuer à la Confédération la compétence de légiférer dans les matières attenantes à la navigation aérienne.

La commission, comme vous le savez, en se détachant en cela du Conseil fédéral, vous a proposé de séparer les deux matières; à la place de l'article unique elle a proposé deux articles constitutionnels, l'un qui règle la matière des automobiles et l'autre réglant la matière de la navigation aérienne. Nous nous rallions à la manière de voir de la commission, parce que nous admettons que les deux matières sont distinctes et qu'il est donc plus conforme à une bonne technique constitutionnelle de les traiter d'une manière distincte. Messieurs, j'ai fini et je voudrais résumer en quelques phrases tout ce que j'ai eu l'honneur de vous dire. La nécessité de régler, au point de vue juridique, d'une manière uniforme la police des automobiles n'est pas contestable. Le régime concordataire est un pis-aller; il ne constitue pas une solution du problème. La question de la centralisation politique, la question du fédéralisme ne se pose pas, elle serait oiseuse. La question d'opportunité soulève quelques doutes, mais il y a des raisons graves pour la trancher par l'affirmative. Il faut faire acte de confiance dans le peuple; il faut faire acte de confiance dans la démocratie, dans la noblesse foncière de ses instincts et dans le sens profond qu'elle a des réalités économiques et des progrès nécessaires. (Bravos)

M. Maillefer, rapporteur français de la majorité de la commission: Permettez-moi d'ajouter quelques mots à ce qu'a dit M. Sulzer relativement aux délibérations de la commission et aux idées qui ont inspiré les décisions de celle-ci.

La commission du Conseil national s'est trouvée en présence d'une question qui n'était plus intacte,

qui se trouvait déjà tranchée en partie par la décision du Conseil des états. Il est probable que la commission du Conseil national, si elle n'avait pas eu à tenir compte de ce fait, aurait accepté purement et simplement les propositions primitives du Conseil fédéral. Mais comme tout, dans notre droit public, est une affaire d'entente réciproque et de compromis, la commission a essayé de tenir compte de quelques-unes des objections présentées au sein du Conseil des états et qui avaient déterminé ce conseil, à une très faible majorité, il est vrai, à la majorité d'une seule voix, à rejeter l'entrée en matière. C'est ainsi que la commission en est arrivée à introduire dans l'article constitutionnel les différentes adjonctions qui vous sont proposées. Ce faisant, nous avons cherché à établir un pont entre les deux tendances qui séparent le message du Conseil fédéral de la décision du Conseil des états. La majorité de la commission a voulu tenir compte aussi des objections formulées dans son sein par nos collègues de la minorité. C'est dans ce but qu'elle a travaillé. Quant à savoir si, dans ce conseil, nous sommes partisans ou adversaires de l'automobile, si, dans sa majorité, la commission aime ou non les automobiles, cela n'a pas grande importance. Pour ma part, et je pense qu'un grand nombre de membres du conseil sont dans la même situation que moi: je suis et nous sommes tous partisans de l'automobile, quand nous roulons avec elle, et nous en sommes les adversaires, lorsque, en qualité de piétons, circulant sur une route, nous souffrons des flots de poussières que soulève la voiture.

Très brièvement, je voudrais rassurer les membres de la minorité de la commission et les membres du Conseil national qui ont été frappés par un certain nombre des arguments émis par les adversaires de la révision constitutionnelle.

Je dois dire que lundi soir, d'après les diverses conversations échangées dans les couloirs de ce conseil et en dehors de ce conseil, nous pouvons constater que les actions de la majorité de la commission avaient considérablement baissé. Je ne sais pas si elles ont remonté depuis lors, mais il est du devoir des membres de la majorité, qui ont examiné toute cette affaire avec beaucoup d'attention et l'ont considérée sous toutes ses faces, de chercher à convaincre ceux des membres du conseil qui n'ont pas encore arrêté nettement leur opinion et qui ont pu être ébranlés par les arguments de la minorité et ses adhérents.

La première objection, la première critique, avancée par M. le rapporteur français de la minorité, c'est qu'il éprouve des craintes pour la souveraineté cantonale. Il y a là évidemment un refrain, une affirmation qui retentit presque fatalement au sein des chambres toutes les fois qu'il s'agit d'élaborer une loi d'une portée générale, une loi fédérale, et qui doit y retentir avec plus de force encore lorsqu'il s'agit de s'attaquer à une révision constitutionnelle. Mais, Messieurs, je ne crois pas que la souveraineté cantonale soit si vivement menacée par les propositions du Conseil fédéral et de la majorité de la commission. Je ne crois pas que la souveraineté cantonale soit fortement atteinte, si une loi fédérale règle certains points qui sont imparfaitement et incomplètement réglés par les législations cantonales, qui sont réglés imparfaitement par le concordat,

puisque ce concordat n'est pas adopté par tous. Est-ce que, franchement, la souveraineté cantonale, est-ce que les prérogatives sacrées de cette souveraineté seront compromises, parce que le contrôle, parce que les garanties à demander aux automobiles, parce que les aptitudes à exiger du chauffeur seront les mêmes pour l'ensemble de la Confédération? La souveraineté cantonale sera-t-elle menacée par de telles prescriptions? La souveraineté cantonale sera-t-elle menacée par le fait qu'on exigera les mêmes dispositions de plaques à une numérotation uniforme, des signaux d'appel uniformes dans les vingt-deux cantons de la Confédération? Est-ce que vraiment la souveraineté cantonale sera menacée par une loi de cette sorte? La souveraineté cantonale sera-t-elle compromise, si la législation fédérale exige que, dans tous les cantons et sur toute l'étendue de la Confédération, l'automobiliste qui a causé un accident, soit tenu de s'arrêter, de donner quelques soins à sa victime? La souveraineté cantonale sera-t-elle vraiment diminuée parce que des prescriptions de ce genre seront édictées pour l'ensemble de la Confédération? On craint que la loi future ne renferme un grand nombre de choses vexatoires ou dangereuses. Mais personnellement, je n'ai pas ces craintes, et je crois que les membres du conseil peuvent aussi être rassurés. Il est bien facile de se rendre compte de ce qui peut figurer dans une loi pareille. Il est facile de se renseigner sur ce que peut être une loi sur la matière, lorsqu'on étudie les législations étrangères. Il n'est pas possible que la Confédération fasse figurer dans la nouvelle loi fédérale des choses absolument étranges ou absurdes. Je suis rassuré surtout par l'esprit qui a régné jusqu'ici dans ce domaine, par l'esprit qui a inspiré le concordat ancien et les dispositions du nouveau concordat. Il me semble que la souveraineté cantonale peut très facilement abandonner ici quelques prérogatives et les remettre entièrement en mains de la Confédération. Du reste, Messieurs, pourquoi d'ores et déjà nous inquiéter des dispositions de la future loi? Pourquoi avoir d'avance peur de cette loi? Cette loi sera élaborée par le Conseil fédéral, sera discutée dans les deux conseils, aussi bien par le Conseil national que par le Conseil des états; elle devra doubler ces deux promontoires, et ensuite, si cette loi ne donne pas satisfaction complète aux opposants, il reste encore la ressource du referendum.

Il me semble, Monsieur le président et Messieurs, que dans ces conditions, il n'y a pas lieu de s'effrayer, et que les scrupules de la minorité sont certainement exagérés.

Un autre argument qui a certainement eu une grande importance au Conseil des états, et qui a été repris au sein du Conseil national, c'est l'argument tiré de la responsabilité civile. On nous a dit qu'il n'est pas impossible de mettre sur pied une loi sur la responsabilité civile indépendamment d'une loi sur la police des routes et sur la police des automobiles.

Je suis parfaitement d'accord que, théoriquement, la chose est possible et que pratiquement cela peut se faire aussi. Je suis d'accord avec M. Scherrer-Fullemann, quand il dit qu'on aurait pu édicter la loi sur la responsabilité des chemins de fer, sans édicter une loi sur la police de ceux-ci,

et que l'on aurait pu procéder de même pour les fabriques. Cela est parfaitement possible. Mais en fait, nous avons quand même une loi sur la police des chemins de fer et une loi sur leur responsabilité. Nous avons également une loi générale sur les fabriques et une loi sur la responsabilité civile des fabricants.

L'expérience prouve que les deux lois sont nécessaires en même temps, qu'elles découlent l'une de l'autre, et que l'une a une influence sur l'autre.

Or, l'occasion nous est offerte d'élaborer une législation, ou en tout cas de permettre à la Confédération de légiférer à la fois sur la police, sur la responsabilité civile et sur la responsabilité pénale des automobilistes. J'estime qu'il faut saisir cette occasion. Punir les automobilistes, édicter contre eux des mesures graves, lorsqu'ils viennent à manquer aux convenances les plus élémentaires, c'est très bien. Les charger d'une lourde responsabilité civile, les forcer à servir des indemnités à ceux qu'ils ont lésés, c'est encore très bien. Mais, avant cela, n'y a-t-il pas quelque chose de plus pressant à faire, quelque chose qui s'impose avec beaucoup plus d'énergie? N'est-il pas un devoir de l'autorité d'édicter tout d'abord des mesures préventives contre ces accidents? Cela me paraît indispensable, rationnel. Et ne vaut-il pas mieux que ces mesures soient générales et uniformes pour l'ensemble de la Confédération? N'arrivera-t-on pas ainsi à rendre les accidents moins nombreux et à diminuer ainsi le nombre des délits punissables?

M. le président et Messieurs, il me semble que ceux qui désirent avant tout une législation sur la responsabilité civile ne peuvent s'opposer aux mesures de police. Si ces mesures de police n'impliquent pas forcément la loi sur la responsabilité civile, nous avons cependant l'assurance expresse du Conseil fédéral. Celui-ci nous dit formellement qu'il cherchera à imiter ce qui a été fait en Allemagne et à fusionner dans une même loi la police, la responsabilité civile et les sanctions pénales.

Enfin, j'arrive à la troisième objection, qui a déjà, du reste, été discutée dans cette salle. C'est la plus grave. C'est la question d'opportunité. Je comprends la gravité de cette question d'opportunité, je comprends qu'on l'ait posée; je comprends les scrupules de ceux qui disent: Le moment n'est pas bien choisi, ne faites pas la loi. Je comprends cette objection chez les partisans de la loi, mais je ne la comprends pas chez ses adversaires. Si vraiment l'article constitutionnel doit être si impopulaire, eh bien, les adversaires n'ont qu'à le laisser sombrer devant le peuple. Je comprends par contre que les partisans d'une loi fédérale — ils sont en grande majorité dans ce conseil — aient quelques scrupules au sujet de la question de l'opportunité. C'est une question de sentiment comme M. le conseiller fédéral Motta vous l'a dit tout à l'heure. Ici, il est très difficile d'apprécier. Le moment n'est pas opportun, dit-on. Peut-être oui, peut-être non. Mais pourrez-vous me dire quand le moment sera mieux choisi? Quel sera votre criterium pour le savoir? Sera-ce dans une année, dans dix ans? Vous dites que l'instant n'est pas bien choisi, parce qu'il y a un mouvement d'hostilité contre l'automobilisme. Eh bien, je ne crois pas que nous puissions prévoir l'avenir et dire si ce mouvement d'hostilité

ira en s'atténuant ou en s'aggravant. Le nombre des automobiles augmente, le public en sera incommodé davantage, il est possible que l'antipathie contre eux s'accroisse; mais l'automobile se vulgarise aussi, son utilité est de plus en plus reconnue; il est possible que l'hostilité contre lui aille en diminuant; les deux alternatives sont possibles, nous ne pouvons donc rien prévoir. Quand alors saurons-nous que le moment est opportun et que le peuple sera, oui ou non, d'accord avec la révision constitutionnelle.

Il me semble d'autre part que des voix nombreuses réclament une législation fédérale. Messieurs, dans plusieurs parties du pays, on demande, on exige quelque chose de mieux que ce qui existe à présent. Sur ce point, pour ne citer qu'un seul exemple, l'association des grandes communes du canton de Vaud s'est préoccupée, dans plusieurs séances, de la question des automobiles et a reconnu que la législation actuelle n'est pas suffisante et qu'il faut faire mieux. Je crois que si l'on consultait les villes suisses dans leur ensemble, du moins les villes où les automobiles sont très répandues, très appréciées et aussi très dépréciées, où l'on reconnaît leur utilité et où l'on se plaint aussi de leurs excès, je crois que si vous consultiez ces villes, vous trouveriez une forte majorité pour demander que les mesures générales soient prises pour l'ensemble du territoire de la Suisse. Et peut-être dans les campagnes aussi, quand elles seraient bien renseignées, il se produirait un mouvement réclamant cette réglementation. En sorte que vous ne pouvez apprécier la dose d'opposition ou de faveur qui sera accordée par le peuple à l'idée d'une réglementation générale. C'est une question de sentiment et dans ce cas il nous semble que la façon la plus correcte et la plus simple de savoir si le peuple est vraiment d'accord ou non avec la révision de la constitution, c'est de lui poser la question. C'est dans ces conditions-là que je viens encore appuyer les conclusions de la majorité et que je vous prie d'entrer en matière.

Seiler: Die Ausführungen des Herrn Kollegen Sigg veranlassen mich zu einer kurzen Erwiderung. Er hat sich gestern dahin geäußert, dass ein absolutes Automobilverbot der Hotellerie in der Schweiz keinen Schaden bringe. Es muss sowohl dieser Auffassung des Herrn Sigg als jener, dass eigentlich nur die Hotellerie einen Nutzen an der einheitlichen Regelung des Automobilwesens habe, energisch widersprochen werden. Ich kann Herrn Sigg mitteilen, dass wenigstens 80 — 90 % der schweizerischen Hotelbesitzer eine einheitliche Regelung im Interesse des Fremdenverkehrs wünschen. Es wird so oft als Beispiel angeführt, dass die Graubündner-Hoteliere in der grossen Mehrheit automobilfeindlich seien. Wie mich mein Nachbar zur Linken belehrt hat, ist das nicht richtig. Auch die Graubündner-Hoteliere sind in der grossen Mehrheit automobilfreundlich.

Was die Behauptung des Herrn Sigg anbetrifft, dass hauptsächlich nur die Hotellerie ein Interesse an der Regelung dieser Frage habe, so hat dieselbe ihre Beantwortung bereits durch Herrn Regierungsrat Walther gefunden. Herr Kollega Walther hat die

Frage auf den einzig richtigen Boden gestellt. Nicht nur die schweizerische Hotelindustrie ist es, welche an der Frage ein Interesse hat, sondern mit ihr alle jene Industrien, ein grosser Teil unseres Handels und zahlreiche Gewerbe, die mit dem Fremdenverkehrswesen verbunden sind. Mit ein paar schlechten Witzen à la Sigg lässt sich diese Frage nicht abtun. Ich bin darüber verwundert, dass jedesmal, wenn das Fremdenverkehrswesen und die schweizerische Hotellerie zur Sprache kommen, die Herren von der äussersten Linken und die sozialdemokratische Presse mit einer gewissen Missachtung von dieser Industrie sprechen. Ich habe das erfahren anlässlich der Behandlung meiner Motion betreffend Einführung eines zentralen Fremdenverkehrsamtes. Nun wundert es mich, dass gerade die Leute, die behaupten, die einzigen und aufrichtigen Vertreter des kleinen Mannes zu sein, vergessen, dass die schweizerische Hotellerie 40—50,000 Angestellte beschäftigt und dass viele tausend kleine Existenzen in der ganzen Schweiz aus dem Fremdenverkehrswesen leben.

Dass die schweizerische Hotelindustrie bedeutendes Interesse hat an der Sache, liegt auf der Hand und es leidet gegenwärtig keine andere Industrie mehr, vielleicht nur die Automobilfabrikation, unter den unregelmässigen Verhältnissen, unter denen wir leben, als die schweizerische Hotellerie.

Diese ausgesprochene Autophobie der Schweiz hat das Ausland zum Ausgangspunkte eines Feldzuges gegen die Schweiz gemacht, der uns ausserordentlich schädlich ist. Wir können das durch Zahlen beweisen. Ich weise nur hin auf den Platz Luzern. Luzern hat in den letzten Jahren einen Ausfall von Autobesuchern gehabt, der zum Nachdenken veranlasst. Ich habe verschiedene Freunde und Kollegen in Luzern, die sich mir gegenüber bitter beklagt haben. Das Ausland hat sich die Automobilfeindlichkeit der Schweiz auch sonst zu Nutzen gemacht, indem es getrachtet hat, den Automobilverkehr auf seine respektiven Länder abzuleiten.

In der Debatte soll bereits (ich war nicht hier und bitte um Entschuldigung, wenn ich etwas Gesagtes wiederhole) hingewiesen worden sein auf die Anstrengungen, die im Tirol gemacht werden. Wer Tirol bereist hat, speziell Südtirol, der wird mit Bewunderung von diesen neuen Strassen sprechen, die speziell für die Automobile geschaffen worden sind. Die Strasse z. B., die von Bozen nach Pedozza und von da nach Cortino d'Ampezza führt, ist eine der schönsten Bergstrassen der Welt. Ich erinnere daran, dass die Stilsferjochstrasse dem Automobilverkehr eröffnet worden ist, die höchste fahrbare Strasse des Kontinents. Das Stilsferjoch hat, wenn ich nicht irre, 2700 m Höhe. Diese Strasse vermittelt den Verkehr dreier Länder und ist viel gefährlicher als die Mehrzahl unserer Gebirgsstrassen.

Sehen Sie auch, was in Frankreich getan worden ist. Ich will da unter den vielen Strassen, die hauptsächlich im Hinblick auf den Autoverkehr neu geschaffen worden sind, nur auf jene wunderbare Strasse hinweisen, die von St. Raphael am Ufer des Meeres nach Cannes führt und die vor ca. 10 Jahren inaugurirt worden ist, auf das grosse Strassennetz von Thonon nach Nizza. Das ist eine Gebirgsstrasse von ca. 700 km, die durch ein wunderbares Gelände führt und die vollständig darauf abzielt, den Auto-

mobilverkehr von den Schweizergrenzen herüber nach Savoyen und von dort über die Alpen nach Nizza zu lenken. Kein Land wie Frankreich hat überhaupt dem Automobilwesen eine solche Beachtung geschenkt. An der Spitze dieser ganzen Bewegung für die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Verbindung mit dem Automobilwesen steht ja kein Geringerer als Millerand, der frühere Handels- und gegenwärtige Kriegsminister, der der Schöpfer des Office national du tourisme ist.

Was eine gesunde, vernünftige Regelung des Automobilwesens für gute Früchte zeitigen kann, das können wir im Kanton Wallis konstatieren. Im Jahre 1907 haben wir die Simplonstrasse dem Verkehr eröffnet. Es gingen dazumal ca. 300 Automobile über den Simplonberg. Im letzten Jahre waren es fast tausend. Und nun nehmen Sie an und das ist nicht zu hoch gerechnet, dass durchschnittlich vier Personen per Auto reisen, so bedeutet das 4000 Personen, die von Domodossola her über den Simplon ins Wallis kommen und die sonst wahrscheinlich den Walliser Boden gar nicht betreten würden. Wir verspüren das bis in die entlegensten Alpentäler hinein. Wir haben ja nach Zermatt keine Fahrstrasse, aber die Automobilisten, die ihre Wagen in Brig oder Visp lassen und die dann die Bergbahn benutzen und nach Zermatt hinauffahren, sind zahlreich und belaufen sich in die Hunderte.

Ich will Sie nicht länger aufhalten. Es scheint mir, dass die Meinungen gemacht sind. Ich bin der Ansicht, dass den richtigen Weg uns die Mehrheit der Kommission zeigt. Wir können in diesen ungeordneten Verhältnissen nicht mehr länger leben. Es ist ein Chaos von Verordnungen und Bestimmungen, die dem Automobilisten das Reisen in der Schweiz verunmöglichen und verleiden. Denken Sie daran, dass es Kantone gibt, die alle Strassen ohne Ausnahme dem Automobilverkehr öffnen, wie Tessin, andere Kantone, in denen sie vollständig gesperrt sind, wie in Graubünden, wieder andere Kantone, die eine, zwei, drei Strassen öffnen und die andern sperren. Der Automobilist, der mit 40 bis 50 km Geschwindigkeit in die Schweiz hineinrast, stösst überall auf Verbottafeln. Wenn dieser Zustand länger dauert, erblicken wir darin eine schwere Gefährdung des Fremdenverkehrswesens. Denken Sie an die Verschiedenartigkeit der Bussen, die je nach dem Kanton und oft nach der Gemeinde ändern. Ich glaube wirklich, dass der Antrag der Mehrheit der Kommission einen Ausweg bilde, einen vernünftigen Ausweg aus diesem Chaos und ich erblicke in der einheitlichen Regulierung der Frage den besten Weg, um den vielen Missbräuchen, die sich im Automobilwesen geltend machen, endlich entgegenzutreten. Ich habe geschlossen.

Sigg: Die Aeusserungen des Herrn Seiler machen den Vorwurf, dass das Land des Wilhelm Tell zu einem grossen Hotel geworden sei, einigermaßen begreiflich. Ich glaube, wenn Herr Seiler gestern anwesend gewesen wäre, so hätte er sich etwas weniger hart gegen mich ausgesprochen. Ich habe die Bemerkung von einem absoluten Automobilverbot nur ganz beiläufig gemacht, habe aber darauf hin-

gewiesen — das nur zur Instruktion des Herrn Seiler — dass wie wir in einzelnen Gemeinden, in einzelnen Kantonen heute schon den Wunsch haben, bestimmte Gebiete vom Autoverkehr auszunehmen, das vielleicht von dem Gros der internationalen Reisenden auch für die Schweiz gewünscht werde, in der Sehnsucht, irgendwo in der Welt einen Ruhepunkt zu finden, wo kein Auto rast. Ich wagte da nur die unmassgebliche Meinung auszusprechen, wobei ich ausdrücklich erklärte, dass ich sie nicht beweisen könne, dass unter Umständen aus einem absoluten Verbot des Automobilverkehrs der schweizerischen Hotel- und Fremdenindustrie kein Nachteil erwachsen werde. Herr Seiler sieht da tiefer hinein, ich mag mit ihm nicht rechten. Ich verwahre mich nur dagegen, dass, wenn wir hier erklären, mit der Minderheit zu gehen, uns vorgeworfen wird, wir besässen kein Verständnis für die Bedürfnisse der Hotelindustrie. Wir wissen, welche Zahlen an Angestellten usw. in Frage kommen. Wir wissen aber auch, in welcher Weise die Hotelindustrie ihre Angestellten ausbeutet. Darüber sind ja die Zeitungen in jeder Saison gefüllt (Seiler: Präzisieren bitte!). Ich kann nicht sagen, dass Sie ein besonderer Ausbeuter seien (Seiler: Präzisieren! Glocke des Präsidenten), aber ich habe in der Arbeiterzeitung Winterthur, im Demokrat Luzern, im Volksrecht, in der Berner Tagwacht schon viele Artikel gelesen, die insbesondere darauf aufmerksam machen, dass das Wasch- und Glättpersonal bis tief in die Nacht hinein 18—20 Stunden ununterbrochen arbeiten muss, um den Bedürfnissen der Fremden zu genügen. Ich mag mich nicht in Einzelheiten ergehen. Wenn es Herrn Seiler darum zu tun ist, will ich ihm in einer nächsten Sitzung darüber Vortrag halten. (Seiler: Tun Sie das!)

Ich habe hier zu erklären, dass die Ausführungen, die insbesondere von Herrn Bundesrat Motta gemacht worden sind, der noch einmal alles zusammengefasst und der Ansicht Ausdruck verliehen hat, dass man vielleicht doch einmal den Schritt wagen dürfte, zu erkunden, wie das Volk darüber denke, dazu geführt haben, dass einige meiner Freunde, wenn sie auch nicht gerade für den Antrag der Kommissionsmehrheit stimmen, sich der Abstimmung enthalten werden. Ich kann mich ihnen leider nicht anschliessen. Ich möchte dies insbesondere begründen mit einigen Auseinandersetzungen gegenüber Herrn Kollega Sulzer.

Er hat erklärt, dass es eigentlich unverständlich sei, dass die Sozialdemokraten hier dem Gedanken der Zentralisation etwas apathisch, wenn nicht gar feindlich gegenüberständen. Meine Herren! Wir sind zunächst Sozialisten, dann erst Zentralisten. Gerade die Auffassung, die wir vertreten, unser wissenschaftliches Rüstzeug in der Untersuchung der Dinge gesellschaftlicher Zusammenhänge, die dialektische Methode, zeigt uns alles im Fluss. Wir haben heute die Zentralisation nicht mehr für eine Grundfrage zu halten. Wir sehen, wie die grossen Warenhäuser dazu kommen, einzelne Abteilungen durchaus selbstständig arbeiten zu lassen. Wir sehen, wie ausgeweitete Fabrikbetriebe dazu gelangen, einzelne Häuser und einzelne Fabrikationszweige zu verselbständigen. Kurz, der Gedanke einer absoluten Zentralisation hat nicht bestanden. Aber das gilt nun freilich nicht für den speziellen Fall. Hier müssen wir anerkennen, dass alle Umstände dafür sprechen,

dass ein einheitliches Gesetz die gesamte Materie in ihrem Gesamtumfang in sich begreift.

Ich habe das gestern schon erklärt. Wenn ich doch dazu kam, mich für den Antrag des Ständerates zu bekennen und Ihnen Eintreten nach dem Vorschlage des Ständerates zu empfehlen, so leiten mich dabei, ich habe das ausdrücklich hervorgehoben, rein opportunistische Erwägungen, Erwägungen referendumpolitischer Natur. Sie dürfen davon überzeugt sein, dass der richtige Weg der ist, einmal zu vermeiden, dass durch eine Abstimmung über eine Verfassungsänderung im vorgeschlagenen Sinne die ganze Bevölkerung wieder aufgepeitscht und demagogisch gegen das Auto beeinflusst wird. Dadurch wird gerade erreicht, was Sie nicht wollen, was wir nicht wollen: neuer Hass gegen die Automobilisten.

Ich spreche da als ein Mann, der in die Verhältnisse hineinsieht, als Journalist. Ich kann Ihnen hier erklären, dass wenn wir wirklich die schlechten Menschen wären und ein so absolutes Unverständnis für die Interessen der Automobilisten und der Automobile an den Tag legten, wie uns hier ange-dichtet wird, wir in einem speziellen Fall in Zürich anders hätten handeln müssen. In Zürich war eine grosse Bewegung dafür im Gange, das Automobil überhaupt zu verbieten und es hätte nur der Zustimmung des « Volksrechts » bedurft, um die Bewegung dazu zu führen, dass vielleicht das Verbot wirklich Gesetz geworden wäre. Wir haben davon abgemahnt und haben versucht, den an sich ganz verständlichen Ueberschwang in richtige Bahnen zu lenken. Wir haben vor Uebereilung und Uebertreibung gewarnt und erreicht, dass wenn auch die Situation nicht geklärt, insbesondere auch das Verhältnis Zürichs zu dem jetzt neu auszubauenden interkantonalen Konkordat noch nicht geregelt ist, doch die Gemüter sich einigermaßen beruhigt haben. Wenn Sie schon jetzt mit einer Verfassungsänderung vor das Volk treten, haben Sie das Misstrauen des Volkes wieder gegen sich. Da werden die kleinsten und aller kleinsten Blätter hetzen in einer Weise, von der Sie sich gar keine Vorstellung machen, und dann ist von vorneherein natürlich dem Gesetz der Weg für Jahre verrammelt.

Bringen Sie gegenteils erst die Automobilhaftpflicht unter Dach, zeigen Sie dem Volke, dass Sie wirklich gewillt sind, Ausschreitungen der Automobilfahrer wenn immer möglich durch Haftpflicht zu fassen, dann geben Sie dem Volke neues Vertrauen und es wird nachher, wenn es sich im übrigen an die Verhältnisse besser gewöhnt hat, dazu kommen, einem später vielleicht einhellig zu fassenden Beschlusse des Nationalrates zuzustimmen. Dann können wir auch das Gesetz ausarbeiten. Aber heute ist das Misstrauen des Volkes nur zu begründet. Wenn Sie sagen, das Gesetz werde später alles regeln, so fragt das Volk heute mit Recht, ob wirklich ein Sonntagsverbot hineinkommt, wie es einige Kantone bereits beschlossen haben und andere beschliessen werden. Und das Volk muss sich nach der Zusammensetzung dieses Rates ganz bestimmt die Frage dahin beantworten, dass Herr Seiler und die andern Interessenten der Hotelindustrie sagen werden: « Unsinn! Die Schweiz ist doch kein Land von Hinterwäldlern. Wir haben uns international anzupassen. Wir dürfen keine Schlagbäume am Sonntag errichten. Es soll

freier Verkehr herrschen. » Dann kommt die grosse Mehrheit des Volkes und sagt: So, das war die Absicht, und das Gesetz fällt. Aber es hat notwendigerweise die ganze Referendumsbewegung vorauszugehen, die wiederum neuen Hass gegen die Automobilisten schüren wird.

Sie sollten verstehen, dass die grosse Mehrheit des Volkes heute in einer Weise vom Automobil behelligt wird, die notwendigerweise dazu führen musste, eine vielleicht zu bedauernde Reaktion gegen dieses neue Vehikel auszulösen. Diejenigen, die zu Fuss gehen, werden zugeständenermassen aufs ärgste belästigt. Sie müssen auch zugeben, dass alle, die an Automobilstrassen wohnen, insbesondere im Parterre und ersten Stock, so behelligt werden, dass sie am liebsten auszögen. Es werden auch geschädigt die Bauern, die meterbreite Streifen ihrer Wiesen so mit Staub gefüllt bekommen, dass das Heu und Emd nicht gebraucht werden kann, wenn nicht ein gefälliger Regen die Wiesen vor dem Mähen säubert. Mit allen diesen Beschwerden müssen Sie rechnen, und insbesondere sollten Sie verstehen, dass ein grosser Teil der Arbeiterschaft, die alle Werte hervorbringt und erst dem Reichen ermöglicht, im Automobil durchs Land zu fuhrwerken, doch wenigstens am Sonntag hinausfliehen möchte, in die Natur, um sich zu erholen. Welche unendlichen Anstrengungen haben wir gemacht, insbesondere die sozialdemokratische Presse, — ich darf dies aussprechen, ohne den Vorwurf der Selbstüberhebung einzuheimsen — um die Arbeiter aus den Pinten, den rauchigen Lokalen herauszubringen und ihnen wieder die Freude an der Natur zu erschliessen. Wir haben Touristenvereine gegründet, die dafür sorgen, dass der freie Samstag Nachmittag und der Sonntag in edler Weise ausgenützt werden. Und nun stellen Sie sich den Familienvater vor, der seine Kinder an die Hand nimmt und hinausgeht in die Natur, in den Wald, um sich zu erholen und neue Kräfte zu sammeln für die Woche. Kaum ist er ein paar Schritte aus der Stadtenge heraus, so verkehrt ihm und den Seinen das Automobil die Wanderung, und er geht heim und ist verdrossen.

Sie tun nicht gut, wenn Sie dem Antrage der Mehrheit folgen. Sie müssen die Verhältnisse sich entwickeln lassen, Sie müssen es verstehen, wenn diejenigen, welche sich heute dagegen wenden, vielleicht mit Schmerz, weil man sie mit den Kantonesen nun in einen Tiegel werfen wird, nicht anders handeln können. Ich möchte Ihnen dringend empfehlen, Eintreten zu beschliessen, nicht nach dem Antrage der Mehrheit, sondern nach dem Beschlusse des Ständerates.

Ich möchte beiläufig, nur um auch das noch Herrn Sulzer zurückzugeben, bemerken, dass ich es keineswegs für ausgeschlossen halte, dass auch in der Schweiz besondere Fahrstrassen für Automobile neu errichtet werden können. Fassen Sie nur einmal ins Auge, wieviel nutzlose Arbeit in Militärübungen getan wird, wie insbesondere unsere Genietruppen Arbeiten verrichten müssen, die rein nichts sind, von denen jeder sich sagen muss, wofür mache ich das? Es gilt z. B. halb permanente Werke zu schaffen. Geht man aber ein Jahr später daran vorbei, ist alles zerfallen. Warum sollte man unsere Genietruppen nicht nach und nach veranlassen, nützliche Arbeit zu leisten? Nur ein Gedanke, um

zu zeigen, dass noch Mittel frei zu machen sind und nützlichere Arbeit getan werden könnte.

Scherrer-Füllemann: Da nach der Ansicht des Präsidenten der Abänderungsantrag, den ich zum Antrag der Minderheit der Kommission gestellt habe, schon in der Eintretensfrage behandelt werden soll, so sehe ich mich selbstverständlicherweise veranlasst, denselben noch kurz zu begründen.

Die Minderheit unserer Kommission vermischt in ihrem Antrage zwei verschiedene Dinge. Sie fordert einmal den Bundesrat auf, ein Automobilhaftpflichtgesetz einzubringen, lädt ihn aber gleichzeitig auch ein, dabei zu prüfen, ob nicht zugleich eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbräuche des Automobilverkehrs zu erlassen seien.

Das sind zwei Fragen, die in keinem unmittelbaren gesetzgeberischen Zusammenhange miteinander stehen. Die Haftpflichtfrage an und für sich ist eine rein zivilrechtliche Frage und muss infolgedessen in einem selbständigen gesetzgeberischen Erlasse geregelt werden. So haben wir es auch bisher gehalten. Es ist auch zweckmässig, diese Haftpflichtfrage für sich allein zu regeln. Wir haben die Haftpflicht mit bezug auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, der Post und der Dampfschiffe für sich geregelt, ohne dieselben mit irgend einer andern Frage speziell strafrechtlicher Natur zu verknüpfen. Das gleiche haben wir getan bei Erlass des Haftpflichtgesetzes aus dem Fabrikbetrieb. Es ist nun gar nicht einzusehen, weshalb wir diesen Weg verlassen sollen.

Nach dem Antrag der Kommissionsminderheit soll nun gleichzeitig der Erlass strafrechtlicher Bestimmungen gegen Missbräuche im Automobilverkehr erlassen werden. Wenn Sie diese beiden Fragen miteinander verknüpfen, so können diejenigen, die auf ein Automobilhaftpflichtgesetz hoffen, noch viel länger warten. Man soll die einfache Frage der Automobilhaftpflicht einmal erledigen und zwar für sich allein. Nur so kommen wir zu einem Ziele. Eine lange Verzögerung wird dagegen eintreten, sobald wir diese Frage mit irgend einer andern verbinden. Zudem haben wir es in dem weitem Vorschlage der Kommissionsminderheit mit einer rein strafrechtlichen Frage zu tun, und nun sind wir gegenwärtig auch an der Arbeit, ein eidgenössisches Strafgesetz zu erlassen. Wenn es nun wirklich notwendig ist, gegen den Automobilverkehr auch besondere strafrechtliche Bestimmungen zu erlassen, weshalb soll das nicht in dem allgemeinen Strafgesetzbuch geschehen? Aus diesen Gründen ersuche ich Sie, den Antrag, welchen ich als Abänderungsantrag zum Antrage der Kommissionsminderheit gestellt habe, zu akzeptieren.

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Sie werden mir ein paar Schlussworte gestatten müssen. Ich habe bei Beginn der Debatte lange gesprochen und ich kann daher in Beantwortung einer Reihe von Einreden gegen den Antrag der Majorität auf dasjenige verweisen, was

ich damals gesagt habe. Aber folgendes gestatten Sie mir. Die Majorität legt Ihnen jetzt den Antrag vor, dem Bunde die Kompetenz zu geben, dass er über die Automobilfrage legisfierierte im Interesse der Volksgesundheit und im Interesse des allgemeinen Verkehrs. Das ist unser Antrag. Die Zweckbestimmung, die wir in den Artikel hineinsetzen, soll nicht nur ein Schutz dagegen sein, dass man unser Vorgehen falsch auslegt, sondern sie soll, wie es einer Verfassungsbestimmung ganz selbstverständlich gebührt, eine ganz strenge Direktive für den Gesetzgeber sein, wie und zu was er die Gesetzgebung über das Automobilwesen zu erlassen habe.

Wir wollen mit diesem Wortlaut just, um das Volk zu schützen gegen dasjenige, worüber immer geklagt wird und um dem allgemeinen Verkehr eine gewisse Sicherheit zu erhalten, die Bundesgewalt anrufen. Und was geschieht nun in diesem Momente im Kreise der schweizerischen Landesväter? Sie fangen an zu jammern. Es ist wahr, die Automobilisten tun nicht, was sie sollen. Es ist richtig, das Volk ist gefährdet. Es muss zugegeben werden, dass sich die Kantone acht Jahre lang bemüht haben, die Geschichte zu regeln, dass es ihnen aber absolut nicht gelungen ist, Ordnung, Recht und Schutz für das Publikum hineinzubringen. Die Klagen darüber sind so ziemlich unisono. Dann kommt aber eine Art apathischer Fatalismus, indem man sagt, man wolle weiter sehen, was da komme. Also die Misstimmung herrscht und man sagt, es gebe kein Rechtsmittel zur Abhilfe.

Es geht aber nicht an, dass der Bund in einem solchen Momente einfach zuschaut, sondern er muss, er ist verpflichtet einzugreifen und zu probieren, ob er imstande ist, die Sache zu bessern. Es scheint mir daher einfach Pflicht des Bundes, dass man den Versuch, den wir eingeschlagen haben, antrete. Sie sind wohl alle mit mir einig, dass die andern Vorschläge zum mindesten viel weniger wirkungsvoll sind, als der von uns vorgeschlagene Weg sein kann. Der Vorschlag, die Automobile zu verbieten, was in meiner Nähe angeregt worden ist, ist von der grossen Menge des Schweizervolkes nicht ernst zu nehmen. Auch in Glarus, wo man gesagt hat, es sei ganz sicher, es werde das Automobilverbot angenommen, hat man dasselbe mit grosser Mehrheit abgelehnt.

Herr Sigg hat vorgeschlagen, dass wir so lange warten sollen, bis wir schöne Strassen haben. Aber das heisst, das Volk auf Dezennien verweisen und die bestehenden Uebelstände weiter auf sich nehmen. Es bestehen Verhältnisse, die erlauben, dass der Bund eine Reihe von Uebelständen auf die Seite bringen kann. Nur beispielsweise sei folgendes angeführt: Ihm allein ist es möglich, dafür zu sorgen, dass nur Chauffeure fahren, die wirklich etwas sind. Ihm ist es möglich, was jetzt nach einstimmiger Ansicht der Polizeidirektionen nicht möglich scheint, zu sorgen, dass, wer rückfällig wird mit zu schnellem Fahren, gebührend bestraft werden kann, sei es, dass er nach kantonalem Recht mit Gefängnis bestraft werde, was ihm ein für allemal die Lust verleiden möchte, polizeiliche Vorschriften zu übertreten, sei es, dass ihm die Fahrbewilligung für einige Zeit für das ganze Gebiet der Schweiz entzogen wird. In den Kantonen haben wir ja auch

solche Vorschriften. Aber dieselben sind nicht angewendet worden. Warum? Weil man es nicht wagt und weil man von Kanton zu Kanton ohne Hilfe des Bundes nicht die nötige Auskunft hat, ob da oder dort ein Rückfall vorliege. Ich meine, das sei ein sehr ernsthaft zu nehmendes Mittel, um eine Besserung herbeizuführen.

Sie kritisierten die Schnelligkeitsbestimmungen, es ist das auch in meiner Nähe geschehen. Warum soll der Bund nicht in der Tat, wenn man die Ueberzeugung hat, die ersten Bestimmungen seien ungenügend, dieselben aufheben? Ebenso jammern Sie darüber, dass unsere Automobilisten nicht so schlimm seien und die Fremden am meisten zu Klagen Anlass geben. Allein die gegenwärtigen Verhältnisse sind so, dass wir die Fremden nicht nehmen können, finanziell nicht, weil hiezu die Kompetenzen fehlen, und strafrechtlich nicht, weil sie entwischen. Der Bund hat nun beide Möglichkeiten. Er kann dafür sorgen, dass die Fremden an der Grenze aufgehalten werden und nicht mehr aus dem Lande kommen, bevor sie die Strafe abgesessen oder die Busse bezahlt haben. Ich meine, derartige Dinge wären eher zu versuchen, als einfach der Sache zuzusehen, wie in den Kantonen weiter gewurstelt wird.

Herr Scherrer-Füllemann hat gesagt, man rufe einem Konflikt zwischen Kanton und Bund für die Frage der Sperrung einzelner Strassen. Ist das schlimm, wenn der Bund in Zukunft sagen darf: Diese Strasse darf abgesperrt werden, oder diese Strasse darf nicht abgesperrt werden? Es ist das wichtig in den Fällen, da ein Kanton eine Hauptstrasse sperrt, wodurch dann dem Nebenkanton grosse Landesteile ganz oder teilweise abgeschnitten werden. Diese Fälle sind praktisch. Herr Legler hat uns erklärt, dass St. Gallen und Glarus gut miteinander ausgekommen seien. Das stimmt. Wir haben, als der Kanton eine Strasse schliessen sollte, es nicht getan gerade mit Rücksicht auf die Glarner. Ob der Kanton Glarus es im umgekehrten Fall in Zukunft ebenso halten wird, weiss ich nicht, aber es ist mehr als fraglich. Das ist nun in einem Bundesstaat kein geordnetes Verhältnis, wenn ein wichtiges Vehikel von einem Kanton einfach abgeschnitten werden kann.

Auch das kann ich nicht als leicht zu nehmend anerkennen, wenn ein Kanton die Einfahrt in seinen Kanton nur durch eine Gebühr zulässt. Haben wir dazu seinerzeit die Brückengelder aufgehoben, dass im Automobilverkehr ein Kanton den andern mit Geld absperrt?

Nun hat Herr Scherrer-Füllemann mit einem Schein von Recht auf eine Inkonsequenz hingewiesen, dass wir dem Bunde die Macht geben, zu befehlen, aber die Last den Kantonen lassen. Herr Scherrer-Füllemann hat aber vergessen zu sagen, dass die Kantone jetzt auch die Lasten haben, aber nicht die Möglichkeit, an diese Lasten von den Automobilisten, speziell den Fremden, etwas von Belang zu bekommen. Was wollen wir? Wir wollen es ermöglichen, dass in Zukunft auf eidgenössischem Boden allen Automobilisten eine Last auferlegt werden kann und dass durch einheitliche Vorschriften es ermöglicht wird, Benzin oder dergl. zu belasten. Darüber kann man streiten, dass es gerade so gehe, wie Herr Sulzer ausgeführt hat. Eines aber ist

sicher, dass kein Mensch daran denkt, Hilfsmittel zu schaffen, welche dem Bunde zugute kommen, sondern sie sollen selbstverständlich ganz den Kantonen für die Bespritzung und Verbesserung der Strassen zufallen.

Nun gibt uns Herr Scherrer-Füllemann einen Trost, das Volk solle vorläufig die Automobilhaftpflicht bekommen. Ich bin der Meinung, dass es ein schwächlicher Trost ist oder, bildlich gesprochen, es wird dem Volk ein Gericht präsentiert, das ein sehr mageres zu nennen ist, ja, allein genossen, für den Magen recht unbedenklich sein kann. Herr Scherrer-Füllemann hat gesagt, wir seien bis jetzt auch auf andern Gebieten zur Spezialhaftpflicht gekommen ohne Rücksicht auf die besondere polizeiliche Gesetzgebung und die Haftpflichtgesetze berufen sich auch nicht auf die übrige Gesetzgebung. Ich sage, mir ist nichts davon bekannt. Wir haben eine Eisenbahnhaftpflicht, wir haben die Fabrikhaftpflicht etc., aber keine einzige Spezialhaftpflicht, bei der nicht auch positive andere Bestimmungen bestehen, durch welche die konkrete Tätigkeit irgendwie reguliert ist. Ich kann mich auf ein Beispiel beschränken, auf das Herr Scherrer bei Einbringung seines Postulates selbst abgestellt hat. Es ist dem Haftpflichtgesetz von 1878 über die Eisenbahnhaftpflicht vorangegangen das Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom Jahre 1872, und es sind dazu noch weitere Bestimmungen gekommen. Sodann hat man in einem Bundesgesetz ausdrücklich Haftpflichtbestimmungen aufgenommen, welche andere gesetzliche Bestimmungen voraussetzen. Im Art. 5 wird gesagt, dass eine Ermässigung der Entschädigung eintrete, wenn in Würdigung aller Umstände sich das rechtfertige. Was für Umstände dürfen es rechtfertigen? Diejenigen nämlich, dass eine Bahn ihre Vorschriften erfüllt, oder dass der Verunfallte seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist. In Art. 7 heisst es: «Hat sich der Verletzte oder Getötete durch wissentliche Uebertretung polizeilicher Vorschriften in Berührung mit der Eisenbahn gebracht», und in Art. 8 heisst es, dass die Entschädigungsabstufungen eintreten, je nachdem Arglist oder Fabrlässigkeit vorliege. Sie werden zugeben müssen, dass, wenn auch theoretisch die Frage anders geregelt werden kann, doch praktisch, im einzelnen, fast in weitaus den meisten Fällen just die weitem-Vorschriften von ausserordentlicher Bedeutung und Abklärung sind. Das ist mir aber nicht die Hauptsache, sondern folgende ganz kurze Erwägungen. Wenn man glaubt, mit der Automobilhaftpflicht allein auszukommen, und wenn Sie allein die ausgedehnte Haftpflicht annehmen im Sinne des Antrages Cafilich auf Zufallhaft, so ist dem Volke sehr wenig geboten. Der Automobilfahrer wird sich versichern und zwar gut versichern, dann hat er die Beruhigung, dass das Volk ja etwas bekommt; mit einer gewissen moralischen Entlastung kann er dann schnell im Lande herumfahren, er kann sagen: ich bin versichert, das Gesetz bestimmt, was zu bezahlen ist, und daher bin ich aus der Sache. Das Publikum hat die Beruhigung, Geld zu bekommen. Aber in Deutschland und andern Orten hat man gesagt: Neben dem Geld muss etwas anderes einhergehen, welches den Versicherten zwingt, sehr vorsichtig zu sein, nicht nur, weil er selbst

gefährdet ist, sondern weil er gestraft wird. Gegen eine Bestrafung gibt es keine Versicherung, gegen den Entzug der Fahrbewilligung gibt es ebenfalls keine Versicherung. Ich glaube, wenn man wirklich dem Volk dienen will, dann gehört dazu noch etwas, das das andere ergänzt, und das ist das, dass man den Fahrer zu Beiträgen zwingt, und das sind just die polizeilichen Bestimmungen, welche der Bund besser, als sie jetzt von den einzelnen Kantonen angewendet werden, schaffen und einleiten soll.

Ich würde es als ein wenig befriedigendes Resultat für das Volk betrachten, nicht bloss für die Automobilisten, die ja vielleicht zufriedener wären, bloss die Haftpflicht und damit Entschädigung bieten zu können, im übrigen aber mit bezug auf die primären Vorschriften zur Verhütung von Unfällen nichts zu gewähren. Von diesem Gesichtspunkt aus möchte ich Sie bitten, den Antrag der Kommissionsmehrheit anzunehmen. Dieser Erwägung gegenüber kommt bei mir der Opportunitäts-gedanke, es könnte der Verfassungsartikel vom Volke verworfen werden, nicht auf. Wenn die Aufklärung im Volke nicht wirkt, dann ist es sein Fehler und dann werden wir in der Tat mit kleinen Palliativmitteln zu helfen suchen müssen. Aber ich glaube, vorerst ist es der Mühe wert, mit der Hauptsache zu kommen: mit Mitteln zur Verhütung von Unfällen und Belästigungen und dann auch mit der Sicherung des Schadenersatzes.

Seiler: Nur eine kurze Bemerkung. Herr Nationalrat Sigg hat von einer skandalösen Ausbeutung des Hotelpersonals gesprochen. Ich protestiere gegen diese Behauptung. Herr Sigg hätte, wenn er ehrlich und loyal hätte handeln wollen, hiefür gleich die Beweise bringen sollen. Das hat er nicht getan. Hingegen hat er uns eine kleine Enquete in Aussicht gestellt, deren Ergebnis er uns später mitteilen wird. Ich zweifle nicht daran, dass dieselbe nach seiner Art ausfallen wird. Wenn Herr Sigg von Hotelangestellten spricht, die 19—20 Stunden arbeiten, so sind mir solche nicht bekannt. Es gibt auch bei unsern Betrieben Misstände; aber solche Misstände existieren nicht. Es kann vorkommen, dass ein Angestellter 12, 13 oder 14 Stunden arbeiten muss, d. h. er muss nicht hintereinander so lange arbeiten, sondern so viele Stunden auf seinem Posten sein. Derselbe Angestellte aber braucht am Anfang und am Ende der Saison während Wochen nur 2—4 Stunden zu arbeiten. Es ist übrigens typisch, dass bis jetzt in einem schweizerischen Hotelbetrieb kein Streik ausgebrochen ist, trotzdem man es an Aufhetzung nicht hat fehlen lassen. Trotzdem ist mir ein Streik bekannt, nicht in einem Hotelbetrieb, sondern in einem Wirtschaftsbetrieb. Glauben Sie nicht, dass derselbe in einem bürgerlichen Betriebe in Basel, der Stadt der Millionäre, oder in der Stadt Zürich gewesen ist, wo die bösen

Kapitalisten hausen, sondern das war in einem sozialdemokratischen Wirtschaftsbetrieb. Sie erinnern sich, dass letztes Jahr die Angestellten eines sozialdemokratischen Wirtschaftsbetriebes in Deutschland, ich glaube, es war in Magdeburg, sich über skandalöse Ausbeutung beklagt haben. Es müssten dann die Vorstände des sozialdemokratischen Vereins, nennen wir sie die Herren Bebel, Liebknecht und Cie., die Ausschenkellner machen, damit die guten Herren Sozialdemokraten nicht verhungerten und verdursteten.

Sigg (Zürich): Ich will Sie nicht lange hinhalten. Weil Herr Seiler ein lebhaftes Verlangen danach trägt, einiges zu erfahren über Misstände im Hotelbetrieb, so möchte ich nur feststellen, dass hier in diesem Saale bereits der schreckliche Brand in Interlaken angetönt wurde, dem zwei Menschenleben zum Opfer gefallen sind. Er war auch ein Gegenstand der Beratung im Grossen Rate des Kantons Bern. Ist er nicht der Hotelindustrie ins Schuldenkonto zu schreiben, so doch ihrer Alliierten, der Fremdenindustrie. Es ist ferner daran zu erinnern, dass in der Stadt Bern vor nicht langer Zeit von einem Hotel amtlich festgestellt worden ist, dass Kellnerinnen in Korridoren schlafen müssen. Ich könnte diese Beispiele für die Schweiz vermehren und will Herrn Seiler nicht nach Deutschland folgen. Der von dort angeführte Fall ist mir nicht gegenwärtig. Er kann möglich sein, gerade deswegen, weil in sozialistischen Betrieben den Arbeitern Rechte zugestanden werden, die ihnen im Privatbetrieb fehlen. Es ist nicht die Güte des Arbeitsverhältnisses, die heute die Arbeiter in der Hotelindustrie hindert zu streiken, sondern die demoralisierende Wirkung des Trinkgelderunwesens, die schimpfliche Abhängigkeit, der Mangel der Organisation. Aber: was noch fehlt, kann nachgeholt werden.

Abstimmung. — *Votation.*

Eventuell:

Für den Antrag der Kommissionsminderheit 64 Stimmen

Für den Zusatzantrag Scherrer-Füllemann 40 Stimmen.

Definitiv:

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit 82 Stimmen

Für den Antrag der Kommissionsminderheit 47 Stimmen

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

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1912 - 08:15
Date	
Data	
Seite	153-172
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 100

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.



Amtliches
BULLETIN

stenographisches Bulletin
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der
DE

schweizerischen Bundesversammlung
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

N^o 12

Abonnement: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 6. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 6. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Nationalrat — Conseil national

Sitzung vom 19. Juni 1912, nachmittags 4¹/₂ Uhr — Séance du 19 juin 1912, à 4¹/₂ heures de relevée

Vorsitz: } Hr. *Wild*.
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

Bundesbeschluss betr. die Aufnahme eines Art. 37^{bis} in die Bundesverfassung (Automobilverkehr und Luftschiffahrt).

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37^{bis} dans la constitution fédérale
(automobiles et navigation aérienne).

Fortsetzung. — *Suite*.

(Siehe Seite 153 hievor. — Voir page 153 ci-devant.)

Artikelweise Beratung. — *Discussion article par article*.

Titel und Ingress. — *Titre et préambule*.

Angenommen. — (*Adoptés*.)

I.

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommission: Die Diskussion hat sich auch auf die Details des Antrages der Mehrheit der Kommission erstreckt. Dieser Artikel darf daher wohl mit wenigen Bemerkungen abgetan werden. Es ist mit bezug auf die Frage, ob in einem Verfassungsartikel der Zweck hervorgehoben werden dürfe, gesagt worden, das sei nicht schön, das sollte nicht sein und das sei bisher in der Verfassung nicht gewesen. Demgegenüber gestatten Sie die Bemerkung, dass es wohl nicht schön ist und im allgemeinen nicht sein sollte. Aber wenn im einzelnen Unklarheiten vorhanden

sind, wenn einem Artikel Missdeutungen entgegenstehen, wenn die Gefahr besteht, dass er falsch ausgelegt wird, dann ist es wohl recht und praktisch, wenn der Zweck genannt wird. Neu ist das Verfahren absolut nicht. Wir haben verschiedene Verfassungsartikel mit Zweckbestimmungen und einer der Herren Redner von heute morgen, die das bestritten haben, dürfte am allerwenigsten berechtigt sein, hiegegen Einspruch zu erheben, denn unter anderem haben wir gerade in Art. 37 der Bundesverfassung, der dem Bund die Kompetenz gibt, über das Fabrikwesen zu legislieren, die Bestimmung, dass das geschehen soll zum Schutz der Arbeiter, genau so, wie wir hier sagen, im Interesse der Volksgesundheit und im Interesse des Verkehrs. Niemand, insbesondere nicht aus Arbeiterkreisen wird behaupten wollen, dass jene Bestimmung nicht sehr Gutes bewirkt habe. Wir hoffen dasselbe von dieser Einschaltung. Die erste, die Erwähnung der Volksgesundheit soll darauf hinweisen, dass die eidgenössische Gesetzgebung durch

polizeiliche Bestimmungen es weiterhin verhüten soll, dass die Automobile so gefährdend und ungesund wirken. Ich will das nicht in die Details verfolgen.

Die Voraussetzung, dass das Gesetz die Interessen des allgemeinen Verkehrs wahren soll, hat den Zweck, zu sagen, man dürfe dabei nicht etwa allein die Verkehrsinteressen der Automobile oder der Automobilisten wahren, sondern man müsse den allgemeinen Verkehr, in welchem der Fussgängerverkehr und der Verkehr der Fuhrwerke eine hervorragende Rolle spielt, ebenfalls berücksichtigen. Wir heben in dem Artikel ausdrücklich hervor, dass zu berücksichtigen seien die besonderen örtlichen Verhältnisse. In der Kommission war angeregt worden zu sagen, zu berücksichtigen seien die ländlichen Verhältnisse, die Verhältnisse der Gebirgsgegenden und die Verhältnisse der Kurorte, weil das die drei wesentlichsten Gesichtspunkte seien, die hier in Betracht fallen. Wir fanden, das sei nicht erschöpfend und könne zu Missverständnissen führen, und es sei besser, wenn man generell sagt, dass die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen, also natürlich beispielsweise die Verhältnisse an Kurorten, die es verlangen, dass die Belästigung durch die Automobile nicht vorkomme, oder die Verhältnisse der Gebirgsgegenden, wo der Strassenverkehr durch Automobile gefährlich wird für den andern Verkehr. Wir haben auch hier wieder die Fahrräder aufgenommen. Es ist dagegen kein Widerspruch erhoben worden und uns von seiten des Vertreters des Bundesrates gesagt worden, dass man die Fahrräder aufnehme, damit die Kantone nicht für diese ein besonderes Konkordat aufrecht erhalten müssen.

Im zweiten Alinea haben wir den Kantonen ein Recht reserviert. Herrn Cafilich gegenüber sei mir gestattet zu bemerken, dass er sich auf der schiefen Ebene bewegte, als er heute sagte, dieser Passus, der den Kantonen nur das Recht vorbehält, für den Automobilverkehr ungeeignete und unbedeutendere Strassen zu sperren, stehe im Widerspruch mit der Zusicherung im internationalen Uebereinkommen, die den Kantonen das Recht lässt, alle Strassen zu sperren. Es ist ganz offensichtlich, dass jene Bemerkung nur dem Auslande gegenüber eine Erklärung war, wonach das Ausland nicht etwa aus dem Uebereinkommen ein Recht ableiten könnte, alle Strassen zu benützen, sondern dass in der Richtung unsere innere Gesetzgebung vorbehalten werde. Auch davon kann keine Rede sein, dass man damit hat sagen wollen, man garantiere den Kantonen die Rechte soweit, dass man überhaupt niemals über diese Sache legiferieren wolle.

Im wesentlichen deckt sich nun der Artikel mit dem, was dort gemeint war. Ich nehme doch an, andere Strassen als ungeeignete, andere Strassen als diejenigen, die nicht dem grossen internationalen Verkehr dienen, wird man in den Kantonen nicht sperren wollen. Dafür besteht kein verständlicher Grund, umsoweniger, als das erste Alinea des Artikels besagt, dass die besondern Verhältnisse immer noch, abgesehen von diesem Sperrecht, berücksichtigt werden müssen.

Nun hat ein Mitglied des Rates Zweifel geäussert darüber, ob eigentlich gesagt sein solle, eine Strasse, die der Kanton sperren könne, müsse erstens un-

geeignet und zweitens noch nicht für den Durchgangsverkehr nötig sein. Die grammatikalische Fassung des Artikels geht nach der einstimmigen Meinung der Kommission zweifellos darauf hinaus, dass dem nicht so ist, dass den Kantonen das Recht bleibt, die Strassen zu sperren, die ungeeignet sind, und zweitens auch andere Strassen, die an sich für den Automobilverkehr wohl geeignet wären, wenn nur diese Strassen nicht nötig sind für den grossen allgemeinen Durchgangsverkehr. Ich glaube, das ist deutlich und klar. Durch das «oder» ist gesagt, dass sie entweder die oder die andere Eigenschaft haben müssen, aber keineswegs beide zusammen. Uebrigens wäre das auch ganz überflüssig, denn die eine Eigenschaft schliesst aus, dass die Strasse für den allgemeinen Automobil-Durchgangsverkehr dienen kann.

Durch diese Worte, mit denen ich den mir deutlich erscheinenden Artikel erläutert habe, hoffe ich diejenigen beruhigen zu können, die in der Richtung noch Zweifel gehabt haben.

Am Schlusse des Artikels haben wir etwas getan, was selbstverständlich wäre, wenn nicht gewisse Vorgänge Zweifeln gerufen hätten. Wir haben einen Vorbehalt für den Bund aufgenommen, dass er natürlich für seine öffentlichen Institutionen die Strassen benützen könne, ohne die Kantone zu fragen. Das sind, soweit ich es überblicke, militärische und Postzwecke. Praktisch genommen ist die Sache übrigens sehr einfach. Die Post wird schwerlich da durchgehen, wo man in den Kantonen möchte, dass die Automobile nicht durchgehen sollten. Man hat bis jetzt sogar das Eigentümliche erlebt, dass gerade die Postpferdehalter alle möglichen Mittel angewendet haben, um da, wo sie die Post führen, das Automobil zu verhindern. Die Gefahr ist also nicht gross. Grundsätzlich aber muss man dem Bund das Recht wahren. Insbesondere beim Militär kann es keine Frage sein, dass der Bund für militärische Zwecke die Strasse muss benutzen können. Das kommt s selten vor und wird hoffentlich in so verständiger Weise geschehen, dass daraus keine Schwierigkeiten entstehen können.

Nun hat zu diesem Artikel Herr Nationalrat Ullmann eine Anregung gemacht, aber sie ist, so viel ich weiss, nicht schriftlich eingereicht worden. Er hat angeregt, dass eingeschaltet werde: die Kantone haben das Recht, Strassen ganz oder zeitweise zu sperren. Das ist eine Ausdrucksweise, die wir in der Kommission schon hatten und einfach deshalb beseitigten, weil wir es für ganz selbstverständlich betrachteten, dass, wenn man eine Strasse ganz sperren kann, man das auch teilweise tun kann. Uebrigens ist das eine redaktionelle Frage. Diese Worte können wohl noch hineinkommen, wenn man findet, es sei dies am Platze.

Schliesslich hat Herr Ody den Antrag gestellt, dass ein Schlusssatz beigefügt werde des Inhaltes: «Die Anwendung des Gesetzes wird den Kantonen überlassen.» Ich muss Ihnen beantragen, diesen Zusatz abzulehnen. Entweder bedeutet dieser Artikel, dass die Auslegung des Gesetzes, nicht etwa nur die Ausführung, ganz von den Kantonen bestimmt werde. Dann brauchen wir dem Bund gar nicht die Kompetenz zu geben, wenn wir mit der einen Hand dem Bund etwas geben und ihm sagen,

er sei kompetent und andererseits ihm sagen: «Kompetent bist du schon, aber bei der Anwendung hast du nichts zu sagen.» Vielleicht hat Herr Ody aber gemeint, es sei die Ausführung durch die Organe der Kantone vorgesehen. Die kantonalen Organe sollen das Gesetz durchführen, natürlich unter Vorbehalt derjenigen Rechte, die dem Bunde vorbehalten werden. Da sind wir insoweit ganz einig, als wir finden, der Bund habe gar keine Organisation, um darüber zu wachen. Aber ich glaube, das Mittel, wie das ausgeführt werden soll, wie weit der Bundesrat direkt Vorschriften macht, wie weit er vielleicht gar keine Vorschriften macht, muss der Gesetzesfassung überlassen werden. Das ist eine Frage der Gesetzgebung und gehört nicht in die Verfassung hinein. Ich sehe nur eines: Entweder will man den Grundsatz der Bundesgewalt wieder aufheben, dann muss man aus diesem Grunde dagegen sein, oder man will nur eine Ausführungsbestimmung anhängen, dann gehört das in das Gesetz und nicht in die Verfassung.

Vital: Im zweiten Absatz von Art. 37 werden die Kantone berechtigt erklärt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf den hiefür ungeeigneten oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen Strassen, unter Vorbehalt der Benützung im Dienste des Bundes, zu untersagen. Es ist nun nicht deutlich gesagt, wer den Entscheid darüber treffen soll, ob eine Strasse geeignet oder ungeeignet ist, ob sie für den Durchgangsverkehr nötig ist oder nicht. Aus dem Zusammenhang mit dem ersten Alinea muss ich aber schliessen, dass die Bundesbehörden hiezu zuständig sein sollen. Dieselben Behörden, die im allgemeinen die Strassenpolizei über das Automobil ausüben, nämlich die Bundesbehörden, haben wohl nach der Meinung des Bundesrates in letzter Instanz auch zu entscheiden, ob eine Strasse für den Automobilverkehr geschlossen werden darf oder nicht. So verstehe ich den zweiten Absatz von Art. 37bis, und so ist dieser auch vom Referenten der Kommission interpretiert worden. Demgegenüber stelle ich den Antrag, die Entscheidung darüber, ob eine Strasse für den Automobilverkehr zu öffnen oder zu schliessen sei, wie bisher einzig den Kantonen zu überlassen. Sie sollen die Kompetenz haben, darüber definitiv zu beschliessen. Ich habe diesen Antrag dem Herrn Präsidenten schriftlich eingereicht, er ist aber, wie es scheint, dem Präsidenten der Kommission noch nicht mitgeteilt worden, und es ist auch nicht mehr Zeit gewesen, um den Antrag drucken zu lassen und ihn den Mitgliedern auszuteilen. Der Antrag lautet: «Die Kantone sind berechtigt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf ihren Strassen, mit Vorbehalt der Benützung im Dienste des Bundes, ganz oder teilweise zu verbieten.» Damit soll ausdrücklich festgestellt sein, dass die Kantone den definitiven Entscheid darüber haben und in dieser Beziehung die Bundesbehörden nicht zuständig sein sollen.

Ich habe diesen Antrag gestellt, weil ich auf dem Standpunkt der Minderheit der Kommission stehe, die den Antrag gestellt hatte, auf die Vorlage überhaupt nicht einzutreten. Sie haben meines Erachtens den denkbar ungünstigsten Zeitpunkt ge-

wählt für eine Verfassungsrevision im Sinne der Vorlage. Es wird sehr schwer, wenn nicht unmöglich sein, die Mehrheit der Stimmen und die Mehrheit der Stände für die Uebertragung der ganzen Automobilpolizei auf den Bund zu gewinnen. Vielleicht wird die Mehrheit des Volkes einsehen, dass eine zentrale Instanz am ehesten in der Lage ist, die Automobilpolizei im engeren Sinne in zweckmässiger Weise zu regeln. Hingegen wird sich vielfach Widerstand geltend machen, wenn zugemutet wird, das Verfügungsrecht über die Strassen dem Bunde einzuräumen. Mit Recht oder mit Unrecht, ich lasse das dabingestellt, werden Sie in den Kantonen vielfach der Auffassung begegnen, dass sie selber Herren der Strassen bleiben wollen. Die Kantone haben die Strassen gebaut, die Kantone haben sie zu unterhalten, und da werden sie wohl auch manchenorts sagen: wir wollen auch bestimmen, wer diese Strassen benützen kann; wir wollen selber entscheiden und zwar definitiv entscheiden, ob die Strassen für uns da sind oder für den Automobilsport.

Ich fürchte diese Einwände und möchte ihnen begegnen. Ich möchte der Opposition gegen die beabsichtigte Verfassungsänderung die Spitze nehmen mit der Bestimmung, die in meinem Antrage liegt. Ich kann mir wohl denken, dass mir dagegen eingewendet wird, das sei ja gerade der grösste Fortschritt, den man durch die Verfassungsänderung erreichen wolle. Ich glaube das nicht. Ich will zugeben, dass es für die Bundesbehörden angenehmer wäre, wenn sie das Verfügungsrecht über die Strassen erhielten und die Automobilpolizei gleichmässig für das ganze Land gestalten könnten. Die Hauptsache aber, die wir durch die Verfassungsänderung zu erreichen wünschen, scheint mir die Automobilpolizei im engeren Sinne zu sein: das Recht, Fahrvorschriften aufzustellen, Bestimmungen über die Ausrüstung und Bedienung der Automobile zu treffen, Bussen anzusetzen bei Uebertretung der Polizeiordnung und Gebühren zu erheben für die Benützung der Strassen.

Demgegenüber tritt meines Erachtens die Frage, ob eine Strasse für den Durchgangsverkehr geöffnet werden soll oder nicht, und ob sie für den Automobilverkehr als geeignet erklärt wird oder nicht, in den Hintergrund. Es ist sogar wahrscheinlich, dass über diese Frage keine Meinungsverschiedenheiten entstehen zwischen den kantonalen und den Bundesbehörden. Allein für den Fall, dass sich Konflikte ergeben sollten, glaube ich, dass man der Opposition gegen die Verfassungsänderung die Spitze nimmt, wenn man sie durch die kantonalen Behörden allein entscheiden lässt.

Ich möchte Ihnen meinen Antrag noch aus einem andern Grund empfehlen. Die Ansicht darüber, ob die Vorteile oder die Nachteile des Automobils überwiegen, sind nicht so abgeklärt, dass man einfach davon ausgehen kann, die Förderung des Automobilwesens liege im grossen volkswirtschaftlichen Interesse des Landes. Allerdings, so lange wir an das Automobil denken, das im Dienste des Verkehrs steht, im Dienste der Landwirtschaft, der Industrie und der Gemeinnützigkeit, überhaupt im Dienste der Arbeit, wird jedermann anerkennen, dass die Entwicklung zu fördern und zu begrüssen ist. Allein das sind doch gerade die Automobile,

die am wenigsten Veranlassung geben zu polizeilichen Reglementen und Vorschriften. Anders verhält es sich mit dem Sportautomobil, das rücksichtslos über die Strassen rennt, den Verkehr hemmt und die Leute belästigt, das Automobil, dessen schlechte Eigenschaften Ihnen genügend bekannt sind und die ich Ihnen nicht zu schildern brauche. Zum mindesten halten sich beim Sportautomobil die Vorteile und Nachteile die Wage. Ich glaube wohl sagen zu dürfen, dass im allgemeinen die landwirtschaftliche Bevölkerung gegen das sportliche Automobil ist, desgleichen die gewerbliche Bevölkerung und die Arbeiter. Denn diese haben keine Vorteile davon, sondern nur die Nachteile. Einzig und allein kann vielleicht die Rede davon sein, dass das Sportautomobil unserm Lande viele fremde Gäste bringt und dass es damit die Hotellerie alimentiert. Nun sind aber gerade in den Kreisen der Hotellerie die Ansichten über die Vor- und Nachteile der Sportautomobile durchaus geteilt. Herr Kollega Seiler hat Ihnen heute die Vorteile dieses neuen Verkehrsmittels für die Hotellerie geschildert, während Herr Kollega Sigg im Gegensatz dazu meinte, ein automobilfreies Land würde die Fremden in grossen Scharen anziehen.

Es ist auch die Rede gewesen von Anfragen und Statistiken bei den Fremden, ob sie dafür sind, den Automobilverkehr zu gestatten oder auszuschliessen. Es haben solche Erhebungen stattgefunden. Die Antworten der fremden Gäste waren durchaus nicht überraschend. Das Resultat zeigte, dass man, anstatt zu fragen: Sind Sie für oder gegen das Automobil? ebensogut hätte fragen können: Haben Sie ein Automobil oder haben Sie keines? Die fremden Gäste, die ein Automobil haben und es benutzen wollen, sprechen sich dafür aus, dass das Automobil zugelassen werde, und alle Gäste im gesamten Schweizerlande, die selber kein Automobil besitzen und nur dessen Belästigungen zu ertragen haben, wünschen in der Regel, dass das Automobil ausgeschlossen werde. Aehnlich würde auch die Antwort der Hoteliers selber, der Eigentümer und Leiter der Hotels, ausfallen. Die Hoteliers erster Klasse, die darauf rechnen können, die Automobilisten zu empfangen und zu beherbergen und die in ihnen gute Gäste sehen, sind in der Regel dafür, dass das Automobil zugelassen wird. Aber alle andern, die Hoteliers zweiter und dritter Klasse, die Inhaber von Pensionen und Restaurationen, werden sich in der Regel dagegen aussprechen. Es ist daher zum mindesten ein Widerspruch der Meinungen zu konstatieren, ob das Sportautomobil ein Vorteil oder Nachteil für die Hotellerie ist. Bei diesem Widerstreit der Meinungen sollte man es den Kantonen überlassen, zu entscheiden, ob sie den Automobilsport zulassen wollen oder nicht. Ich empfehle Ihnen auch aus diesem Grunde die Annahme meines Antrages.

Ming: Der Herr Berichterstatter der Kommissionmehrheit hat in sehr klarer Weise den Wortlaut des Artikels auseinandergesetzt. Dennoch komme ich dazu, in einer Richtung von ihm weitere Aufklärung zu verlangen. Das zweite Alinea von Art. 37bis heisst: «Die Kantone sind berechtigt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf den

hiefür ungeeigneten oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen Strassen, unter Vorbehalt der Benutzung im Dienste des Bundes, zu untersagen.» Die Kantone erhalten also durch diesen Artikel die Kompetenz, den Automobilverkehr auf ungeeigneten Strassen zu untersagen. Das ist an und für sich sehr selbstverständlich. Sie erhalten aber auch die Kompetenz, den Automobilverkehr zu untersagen auf den für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen Strassen, und das ist der Punkt, über welchen ich eine nähere Aufklärung erhalten möchte.

So wie ich den Artikel lese, ist den Kantonen die Kompetenz über die Strassen, welche für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind, entzogen. Ich gebe sofort zu, dass, wenn man einen Artikel in die Bundesverfassung aufnehmen oder wenn man überhaupt eine Gesetzgebung erlassen will, welche dem allgemeinen Verkehr günstig sein soll, man nicht den Verkehr zwischen Kanton und Kanton oder Gemeinde und Gemeinde untersagen wird, soweit er möglich ist. Es ist aber ein grosser Unterschied zwischen schlechterdings den Verkehr untersagen und dem bloss teilweisen Untersagen des Verkehrs. Nach dem Wortlaut des Artikels, so lese ich wenigstens — wenn mich der verehrte Herr Berichterstatter zu beruhigen vermag, bin ich sehr froh — ist es klar, dass den Kantonen die Kompetenz, den Verkehr auf solchen Strassen zu untersagen, schlechterdings unmöglich ist. Daraus folgt, dass, wenn es den Interessenten gelingt, den Bundesrat in dieser Beziehung zu bestimmen, einfach eine solche Strasse offen bleibt. Sie bleibt offen Tag und Nacht, sie bleibt offen Sonntag und Werktag, sie bleibt offen zu jeder Jahreszeit und Tagesstunde. Nun werden Sie begreifen, dass eine Landesgegend und besonders eine Gebirgsgegend, wo die Strassen sowieso infolge der hohen Anlagekosten sehr schmal sind, eine solche Verfügung über die Strassen sich absolut nicht gefallen lassen kann. Im Herbst und Frühling ist es notwendig, mit den Herden solche Strassen zu befahren. Es rast ein Automobil dahin, rechts und links wird das Vieh über die Strasse hinausgesprengt und geht zugrunde. Aehnliches wird vorkommen, wenn während der ganzen Nacht, während des Sonntags und Werktags der Automobilverkehr frei sein soll. Gerade auf solchen Strassen ist es gut, wenn eine strenge Polizei gehandhabt wird. Wenn eine stramme Ordnung eingeführt werden soll, so dass man nur die Hand aufzubalten braucht, wie Herr Sulzer in Aussicht gestellt hat und der Automobilist sofort seine Schnelligkeit zähmen muss, ja dann brauchen wir Leute, die kontrollieren, und diese müssen dann Tag und Nacht auf den Füssen sein. Ich denke doch, es soll das Recht bestehen, dass man zu gewissen Tageszeiten oder wenigstens während der Nachtzeit den Verkehr einschränken kann, dass er z. B. von morgens 7 Uhr bis abends 6 oder 7 Uhr dauert, damit die Leute, welche Aufsicht halten müssen, nicht zu sehr überanstrengt werden, und damit es möglich ist, dass diejenigen, welche die Strassen mit Vieh befahren, eine Schonzeit haben. Eine Schonzeit gesteht man auch dem Wild zu, warum nicht auch dem Vieh, aus dem der Bauer leben muss?

Ich nehme an, mein verehrter Herr Kollege, der Kommissionsberichterstatter, gebe authentisch Aus-

kunft, dass die Kantonsstrassen den Kantonen bleiben. Man sagt vielleicht, für alles dies sei im ersten Alinea gesorgt. Dort heisst es: «Der Bund ist befugt, im Interesse der Volksgesundheit und des allgemeinen Verkehrs, sowie unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse, polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufzustellen.» Wer ist zur Gesetzgebung befugt? Der Bund. Ich gebe zu, dass allerdings durch die Bundesgesetzgebung dem Bundesrat gewisse Vollmachten gegeben werden könnten, aber, wo haben die interessierten Gegenden irgend eine Garantie, dass eine Gesetzgebung zustande kommt, mit der sie einverstanden sein können und durch welche sie mit ihrem Vieh und ihrer Habe sicher sind. Man verweist auf das Referendum. Mit dem Referendum ist es in dieser Beziehung eine ganz schlimme Sache. Ein grosser Teil des Volkes ist hiebei nicht interessiert. In den Gegenden, wo breite Strassen sind, lässt man die Automobile ruhig rasen; dort ist es ziemlich gleichgültig, ob die Schnelligkeit mehr oder weniger gross ist und wir haben in den Bergkantonen nicht genug Geld, um die 30,000 Unterschriften zu sammeln, sondern müssen uns einfach fügen. Deshalb heisst es für uns: *principiis obsta!* Wenn wir nicht beruhigt werden können, dass das Verfügungsrecht bestehen bleibt, so ist für uns der Artikel schlechterdings unannehmbar. Ich beantrage Ihnen daher, diese Stelle zu streichen: «oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen». Es kann dann der Gesetzgebung vorbehalten bleiben, wie sie die Verhältnisse ordnen will. Wir haben hier einen Passus im Artikel, der bereits ins Detail geht, der bereits Verhältnisse ordnet, die in jeder andern Beziehung Gegenstand der Gesetzgebung werden sollen. Wenn bereits zum voraus in der Verfassung alles bestimmt ist, so könnte unter Umständen die Gesetzgebung nicht mildernd eintreten und wenn die Gesetzgebung nicht zustande käme, so würde im Rekursfall der Artikel herbeigezogen. Ich beantrage die Streichung dieses Zwischensatzes.

Grünenfelder: Sie haben bereits aus der Debatte in bezug auf das Eintreten auf diesen Gegenstand entnehmen können, dass Bedenken verschiedenster Art im Rate bestehen gegenüber der Frage, ob dem Bunde die Kompetenz, polizeiliche Vorschriften zu erlassen, übertragen werden soll. Nun haben sich bei der Detailberatung schon wieder mehrere Anträge eingestellt, die sich gegen die Anträge der Kommissionsmehrheit richten; und der Sprecher ist einer derjenigen, welche sich dem Vorredner anschliessen und zwar in dem Sinne, dass wir uns nicht verpflichten können, einfach den Grundsatz aufzustellen in der Verfassung, dass dem Bunde das Recht zustehen soll, polizeiliche Vorschriften in dieser Frage zu erlassen, ganz allgemein gesprochen, sondern ich möchte beantragen, dass ausdrücklich gesagt wird, dass dem Bunde dieses Recht zusteht nur auf dem Wege der Gesetzgebung. Ich beantrage, in Al. 1 zu sagen: «Der Bund ist befugt, im Interesse der Volksgesundheit und des allgemeinen Verkehrs, sowie unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse auf

dem Wege der Gesetzgebung polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufzustellen.»

Es scheint mir diese Bestimmung notwendig zu sein nach zwei Richtungen. Zur absoluten Abklärung, dass diese Kompetenz des Bundes sich auflöst in einer Gesetzgebung und andererseits als Beruhigungsmittel gegen die mannigfachen Bedenken, welche gegenüber dieser Vorschrift geltend gemacht werden, die nun in die Verfassung aufgenommen werden soll. Es sollen alle die Vorschriften, welche der Bund in Zukunft zu erlassen haben wird, auf dem Wege der Gesetzgebung erlassen werden, auf dass dann auch das Volk noch sich darüber aussprechen kann, ob es mit diesen Vorschriften einverstanden sei oder nicht.

Es haben Abänderungsanträge gestellt oder Vorbehalte für die kantonalen Kompetenzen gemacht die Herren Ody, Vital und Ming. Ich zweifle gar nicht daran, dass diese Kategorie von Vorbehalten sich in diesen Anträgen nach Zahl und Inhalt nicht erschöpft haben werde. So wird es also notwendig sein, gegenüber den mannigfachen Bedenken, die nun bestehen gegen die Vollmachterteilung an den Bund zum Erlass polizeilicher Vorschriften, die Bestimmung aufzunehmen, dass nur auf dem Wege der Gesetzgebung diese Vorschriften erlassen werden dürfen. Ich beantrage damit nicht etwas Neues. In vielleicht einem Dutzend von Artikeln der Bundesverfassung ist jeweilen gesagt: «Der Bund ist befugt, auf dem Wege der Gesetzgebung Vorschriften über diesen oder jenen Punkt zu erlassen.» Es entspricht nicht nur dem Usus bei der Aufstellung der bisherigen Bestimmungen in der Bundesverfassung, sondern auch einem Gebote der Klugheit, wenn wir diese Bestimmung in den Artikel aufnehmen und beifügen «auf dem Wege der Gesetzgebung».

M. Gobat: Ce matin j'ai voté l'entrée en matière sur le projet d'arrêté fédéral, à condition que l'art. 37 bis soit modifié dans le sens indiqué par M. Vital et, si cette modification n'était pas acceptée par le Conseil, j'aurais le regret au vote final, de me prononcer contre le projet d'arrêté. Je reconnais que ce projet d'arrêté est utile en tout état de cause. Alors même qu'on en restreindrait la portée, conformément à la proposition de M. Vital, il resterait toujours suffisamment d'occasions d'assurer convenablement une circulation suffisante sur notre territoire, soit pour la circulation interne, soit pour la circulation venant de l'extérieur. Mais, à mon avis, on ne peut pas refuser à un canton le droit de restreindre cette circulation sans que la Confédération ait un contrôle à exercer en cette matière. Les cantons suisses sont très différents au point de vue des routes et au point de vue de la circulation. Je prends comme exemple le canton qui jusqu'ici a tenu ferme à la prohibition de l'automobilisme: le canton des Grisons. Eh bien, je comprends parfaitement que le canton des Grisons ait été dans l'obligation de fermer ses portes à la circulation par automobile et je comprends de même que la population (c'est du moins ce qu'on affirme) soit tout entière opposée à ce que l'interdiction de la circulation des automobiles soit révo-

quée. Messieurs, les routes du canton des Grisons ont été construites au prix de très grands sacrifices, de très fortes dépenses. Elles sont généralement étroites, précisément parce qu'elles ont coûté beaucoup d'argent, elles sont généralement dangereuses parce qu'elles longent des précipices, elles sont doublement dangereuses parce que, sur ces routes alpestres du canton des Grisons, circulent des voitures à deux, trois, quatre, même six chevaux, et il est certain que si les chevaux d'une voiture de poste sont effrayés par un automobile — je dis « un automobile » parce que je n'accepte pas la décision prise par je ne sais pas quel corps français de dire « une automobile » — si un automobile vient à effrayer les chevaux d'une voiture postale, il est certain que des accidents très graves peuvent arriver. Pourquoi donc forcerions-nous au moyen d'une disposition uniforme le canton des Grisons à faire ce qu'il ne veut pas faire, à ouvrir ses portes à tous les automobiles? Il n'y a pas de danger, Messieurs, que l'article que nous discutons aujourd'hui devienne pour ainsi dire inapplicable par le fait qu'il y aurait à côté des dispositions fédérales des dispositions cantonales annulant pour ainsi dire la loi fédérale dans certains cas particuliers, car il est hors de doute, à mon avis, que de beaucoup la plus grande partie des cantons suisses n'interdiront pas la circulation des automobiles sur leur territoire.

Je vous rends attentifs à la circonstance que le texte de l'article 37bis qui vous est proposé est très vague et donnera lieu à des frictions très désagréables entre l'autorité fédérale et les autorités cantonales. Il est dit que les cantons ont le droit d'interdire la circulation des automobiles et des cycles sur les routes impropres à cette circulation. Qu'est-ce que c'est qu'une route impropre à la circulation des automobiles et des cycles? La route peut être impropre parce qu'elle est en mauvais état et qu'elle met par conséquent les automobiles en péril. Elle peut être impropre parce qu'elle est trop étroite et que, si elle est bordée de beaucoup d'habitations, la circulation des automobiles y deviendrait très dangereuse pour les piétons. Elle peut être impropre parce qu'il s'y accumule en été beaucoup de poussière, et que les propriétés adjacentes seront incommodées. Elle peut être impropre encore pour tout autre motif. Je puis vous citer un exemple des variations qui peuvent survenir dans l'interprétation du mot « impropre ». L'année passée, le gouvernement de Berne a considéré la route qui conduit de Thoune à Interlaken par Merligen comme impropre à la circulation parce qu'elle est extrêmement étroite, qu'elle est bordée d'une quantité de villas et que la circulation est intense sur la rive droite du lac de Thoune. Le gouvernement a décidé que, vu ces circonstances, la circulation des automobiles y serait interdite de dix heures du matin à six heures du soir. C'était, à mon avis, une excellente mesure qui a été saluée par toute la population riveraine. Eh bien, cette année-ci, cette route, qui n'a pas changé d'aspect, qui se trouve exactement dans les mêmes conditions que l'année dernière, devient tout à coup propre à la circulation; on a supprimé pour l'année 1912 l'interdiction décrétée pour l'année 1911. Pourquoi? J'imagine que c'est l'industrie des étrangers qui a imposé le retrait de

cette mesure; car, vous le savez, à l'industrie des étrangers, on sacrifie tout, même la vie des citoyens!

Messieurs, je dirai la même chose de la seconde restriction qui se trouve à l'article 37bis en ce qui concerne les voies nécessaires au grand transit. J'aimerais bien que l'on me dise comment on tranchera la question de savoir si les routes des cantons des Grisons sont des routes de grand transit ou si elles ne le sont pas, et si par conséquent, dans la supposition que l'article 37bis soit accepté tel qu'il nous est proposé, au cas où le canton venait à prétendre que telle ou telle route n'est pas de grand transit, il sera écouté par l'autorité fédérale et s'il pourra faire valoir d'une manière efficace la restriction qu'il entend apporter à la circulation des automobiles. Celui qui demanderait la permission d'entrer dans le canton des Grisons pour se rendre en Italie prétendra que la route qu'il veut suivre est nécessaire au grand transit pour les communications entre le Nord de la Suisse et l'Italie et l'on aura beau lui dire: Vous avez d'autres routes, vous avez la voie du Simplon, la voie du Gotthard par lesquelles vous pouvez arriver en Italie; — il vous dira: Il me convient d'aller par la route des Grisons qui pour moi est la voie de grand transit la plus économique. Ainsi les restrictions que l'article 37bis apporte ici, ou à l'air d'apporter à la circulation forcée des automobiles pour les cantons, sont conçues dans des termes en même temps tellement vagues et tellement spéciaux que véritablement je ne crois pas qu'il soit possible aux cantons d'appliquer, sous prétexte d'impropreté de leurs routes ou que leurs routes ne sont pas des voies nécessaires de grand transit, ces dispositions de manière à ce que la circulation des automobiles soit interdite dans leur territoire. Je répète que, en raison des circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, il est juste, il est prudent d'accorder aux cantons le droit d'interdire, en tout ou en partie, comme l'exprime la proposition de M. Vital, la circulation des automobiles et des cycles sur les routes.

Une autre observation que je tenais à faire et qui rentre plutôt dans le domaine de la rédaction a trait aux premières lignes de l'article 37bis. Il est dit que la Confédération a le droit d'édicter dans l'intérêt « de la santé publique »... Messieurs, cette disposition me paraît impropre. Ce n'est pas précisément pour que les piétons ne soient pas trop obsédés et ennuyés par la poussière ou par l'odeur de la benzine que l'on demande des mesures restrictives à la circulation des automobiles, c'est surtout pour des motifs de sécurité, pour que la vie des piétons ne soit pas constamment en danger, comme c'est le cas aujourd'hui. Il ya des villes où le piéton risque sa vie à chaque minute du jour, lorsqu'il circule dans la rue. On en fait l'expérience à Paris, par exemple, où dans certains quartiers il est à peu près impossible de traverser une rue ou certaines parties d'une rue sans que l'on risque d'être atteint par un automobile. Je puis vous dire, par exemple, que, dans la seconde quinzaine de mai, il y a eu à Paris 25 décès et accidents occasionnés par les automobiles. Dans d'autres grandes villes, on a édicté des mesures restrictives et l'on peut circuler dans les rues sans risque d'être écrasés, — j'en ai vues, il y en a en Europe et en Amé-

rique. Mais en général on ne prend pas suffisamment de précautions et c'est ainsi qu'un grand nombre de personnes prétendent parce que, chez elles, elles peuvent tout braver, marcher comme des forcenés, lorsqu'elles voyagent dans d'autres pays. C'est contre cette catégorie d'automobilistes qu'il faut réagir. Dans les villes où l'on ne fait pas attention aux piétons, où les automobiles passent et circulent comme s'ils étaient les seuls qui eussent droit à la rue, le chauffeur ou le patron disent: Qu'est-ce que cela peut faire que j'écrase un individu, que je heurte des piétons et que par ce fait des accidents plus ou moins graves arrivent, nous sommes assurés, c'est la compagnie d'assurance qui payera. Voilà pourquoi la vie humaine, étant d'ailleurs aujourd'hui considérée comme bagatelle, est exposée à tant de dangers. Je voudrais qu'on ne se bornât pas à dire à l'article 37bis que c'est la «santé publique» qui engage la Confédération à édicter des prescriptions de police sur les automobiles et les cycles. Je voudrais que l'on invoquât purement et simplement «l'intérêt du public» et non pas seulement sa «santé». D'ailleurs en français «l'intérêt de la santé publique» est une locution qui me paraît plutôt bizarre.

Je me résume. Je propose cette modification à l'article 37bis: Remplacer les mots «santé publique» par «l'intérêt du public» et au surplus, je me range à la proposition de M. Vital.

Scherrer-Fülleman: Ich will durchaus nicht bestreiten, dass es zulässig sei, in einem Verfassungsartikel die Zweckbestimmung desselben zu umschreiben. Allein ich mache auf die Konsequenzen aufmerksam, wenn man dies tut. Wenn man eine solche Zweckbestimmung in den Verfassungsartikel aufnimmt, so ist es ganz selbstverständlich, dass das Gesetzgebungsrecht des Bundes nicht über die Grenze dieser Zweckbestimmung hinausgehen darf. Denn auf der andern Seite beginnen die Kompetenzen der Kantone, die nicht geschmälert werden dürfen. Sie können also im vorliegenden Verfassungsartikel sagen, dass der Bund im Interesse der Volksgesundheit und des allgemeinen Verkehrs befugt sei, polizeiliche Vorschriften über den Automobilverkehr zu erlassen. Aber wie gesagt, wenn man das tut, so hat das Gesetzgebungsrecht des Bundes seine Grenze da, wo diese Interessen aufhören. Es kann da wiederum eine neue Quelle von Konflikten zwischen den Souveränitätsrechten des Bundes und denjenigen der Kantone entstehen und ich halte dafür, dass die Redaktion des Verfassungsartikels nicht als eine glückliche bezeichnet werden kann. Denn Sie dürfen nicht vergessen, nach der Bundesverfassung sind die Kantone souverän, soweit ihre Souveränität nicht durch die Bundesverfassung beschränkt ist. Durch Annahme dieses Vorschlages beschränken Sie die Souveränitätsrechte der Kantone, insoweit als das Interesse der Volksgesundheit und des allgemeinen Verkehrs in Frage steht. Der Zwischensatz: «unter Berücksichtigung der besondern örtlichen Verhältnisse», hat selbstverständlich wiederum nur Platz innert den Grenzen dieser beiden Hauptzweckbestimmungen. Ich mache Sie also auf die Konsequenzen aufmerk-

sam, wenn dieser Artikel nach den Vorschlägen der Kommissionsmehrheit angenommen wird.

Nun möchte ich nicht einen Antrag stellen, sondern nur eine Anregung machen zuhanden der ständerätlichen und der nationalrätlichen Kommission für die zweite Beratung dieser Verfassungsvorlage. Es ist bereits heute von seiten des Herrn Kollega Sulzer darauf aufmerksam gemacht worden, dass diese Verfassungsrevisionsvorlage dem Volke nicht die nötige Klarheit gebe über dasjenige, was man eigentlich wolle, über dasjenige, was in Zukunft kommen werde, und dass es infolgedessen zweckmässig wäre, wenn ein Gesetzentwurf, der bereits ausgearbeitet sein soll, zur allgemeinen Kenntnis gebracht würde, damit man wisse, was man eigentlich mit diesem Verfassungsartikel wolle.

Im Ständerat hat Herr Usteri meines Wissens darauf aufmerksam gemacht, dass es ausserordentlich zweckmässig wäre, wenn man die Verfassungsvorlage und deren gesetzliche Ausführung gleichzeitig dem Volke vorlegen könnte, dass das aber leider nicht zulässig sei.

Nun, glaube ich, gibt es noch einen dritten, viel einfacheren Weg, den man einschlagen kann. Man kann in diesem Verfassungsartikel sagen, dass die gesetzliche Ausführung desselben ohne weiteres der Volksabstimmung unterbreitet werden solle. Das ist verfassungsrechtlich zulässig. Wir haben allerdings das Referendum nur für den Fall, als 30,000 Schweizerbürger die Volksabstimmung über ein Gesetz verlangen, das ist in der Verfassung niedergelegt. Aber wenn wir nun in einem Verfassungsartikel speziell sagen, dass die Abstimmung über die gesetzliche Ausführung dieses Artikels wiederum ohne weiteres der Volksabstimmung unterbreitet werde, so ist das selbstverständlicherweise zulässig. Es entsteht nur die Frage, ob man einen derartigen Weg mit Rücksicht auf die künftigen Konsequenzen einschlagen wolle oder nicht.

Uebrigens hat man auch schon Beschlüsse der Bundesversammlung ohne weiteres der Volksabstimmung unterbreitet. Ich erinnere in dieser Beziehung an die Gotthardsubvention.

Wenn man nun sagen muss, wir haben es hier mit einem Artikel zu tun, der an und für sich dem Volke nicht die nötige Klarheit darüber gibt, was man eigentlich damit wolle, so wäre es meiner Ansicht nach angezeigt, zu sagen: Ihr braucht nicht 30,000 Unterschriften zu sammeln, um eine Volksabstimmung über die gesetzliche Ausführung des Artikels zu veranlassen, sondern diese Volksabstimmung soll ohne weiteres Platz greifen. Dann wird mancher bei der Abstimmung über den Verfassungsartikel die Bedenken gegen denselben beseitigen und sich sagen: Wenn mir dann das Gesetz, das ja auch ohne weiteres der Volksabstimmung unterbreitet wird, nicht passt, so kann es verworfen werden.

Wie gesagt, ich stelle keinen Antrag, sondern ich mache nur eine Anregung zuhanden der beidseitigen Kommissionen der eidg. Räte. Sie sollen prüfen, ob dieses Verfahren nicht das zweckmässige wäre.

M. Ody: Je voudrais ajouter simplement un mot à ce que j'ai dit ce matin à l'appui de mon amendement réservant l'application de la loi aux cantons exclusivement.

On a dit qu'il n'était pas utile, qu'il n'était pas nécessaire de l'inscrire, qu'on pourrait le dire dans la loi, qu'il allait de soi en un mot; mais s'il va de soi, ce qui n'est pas prouvé, il n'y a donc aucune espèce d'inconvénient à le mettre dans l'article constitutionnel. Il ne faut pas oublier que cet article constitutionnel sera soumis au vote populaire. Or, le peuple est plutôt hostile en principe à toute proposition entraînant une diminution de la souveraineté cantonale. Il serait donc bon de spécifier dans l'article que cette souveraineté cantonale est réservée. En écartant mon amendement, il aura deux catégories d'opposants: ceux qui ne veulent pas donner à la Confédération la compétence de légiférer en matière d'automobile et ceux qui sont disposés à lui donner cette compétence, mais qui veulent en réserver l'application aux cantons. Il n'est donc pas très habile, il n'est pas de bonne tactique de supprimer ma proposition, ce qui impliquerait directement que l'application de la loi dérivant de l'article constitutionnel ne serait pas réservée aux cantons, mais que la Confédération nommerait des inspecteurs et créerait une nouvelle bureaucratie fédérale. Cela seul suffirait à décider un grand nombre de citoyens à se prononcer contre la loi.

Je maintiens donc mon amendement et j'engage le Conseil national à le voter, certain qu'il contribuera à faire accepter par le peuple cette loi qui certainement rendra de grands services et constituera un réel progrès.

v. Planta: Ich beabsichtige nicht, mich an derjenigen Diskussion zu beteiligen, welche im Effekte dasjenige wieder aufheben oder doch abschwächen will, was am Morgen durch die Abstimmung über die Eintretensfrage festgelegt worden ist.

Ich will mir nur erlauben, zu dem Antrag der Kommission und demjenigen des Herrn Ming einige Bemerkungen zu machen und um einen Aufschluss zu bitten.

Was zunächst den Antrag des Herrn Ming angeht, so glaube ich, dass er das Gegenteil von dem erreicht, was der Antragsteller bezweckt. Er verschlimmert die Verhältnisse und mindert die Rechte der Kantone. Nach dem Vorschlag der Kommission sind die Kantone berechtigt, die Strassen zu schliessen, wenn entweder die betreffende Strasse ungeeignet ist für den Automobilverkehr oder wenn sie nicht notwendig ist für den allgemeinen Durchgangsverkehr. Wenn nach Herrn Ming die Worte «oder wenn sie nicht notwendig ist für den allgemeinen Durchgangsverkehr» gestrichen werden, dann müssen die Kantone alle diejenigen Strassen, die nicht förmlich ungeeignet sind, für den Automobilverkehr offen lassen, während nach dem Antrag der Kommission auch eine an sich geeignete Strasse geschlossen werden kann, «wenn sie nicht notwendig ist für den allgemeinen Durchgangsverkehr». Ich möchte also bitten, den Antrag des Herrn Ming abzulehnen, obschon ich ganz auf dem Boden stehe, den Herr Ming vertritt.

Und nun noch eine Anfrage an die Kommission. Herr Gobat hat schon darauf hingewiesen, dass der Begriff «allgemeiner Durchgangsverkehr» ausserordentlich vage und unklar sei. Ich will zunächst hinweisen auf den Unterschied, der zwischen dem französischen und dem deutschen Text besteht. Im deutschen Text heisst es «für den allgemeinen Durchgangsverkehr» und im französischen Text «des voies nécessaires de grand transit». Ich frage: Bedeutet der Ausdruck «allgemeiner Durchgangsverkehr» das gleiche was mit dem Worte «grosser Durchgangsverkehr» ausgesprochen werden will? Ich glaube nicht. Was der französische Text sagt, geht weiter und gibt wohl den Gedanken, den die Kommission zum Ausdruck bringen will, richtiger wieder. Es will damit gesagt werden, dass nur da, wo wirklich ein grosser Verkehr von Land zu Land durchgehen muss, eine Schliessung nicht stattfinden können. Der Ausdruck «allgemeiner Durchgangsverkehr» könnte leicht so verstanden werden, dass jede Strecke, die dem allgemeinen Verkehr dient, nicht geschlossen werden dürfe. Einem Durchgangsverkehr dient eben jede Strasse, die nicht geradezu einen Abschluss findet in irgend einer Talschaft, die, mit andern Worten, eine Sackgasse ist. Jede andere Strasse dient dem Durchgangsverkehr und fällt daher unter die Vorschrift nach Antrag der Kommission. Ich bitte, mir zu sagen, ob wirklich auch eine andere Strasse als eine solche, die nicht geradezu als eine Sackgasse qualifiziert werden muss, als nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr dienend betrachtet werden kann.

Ich bitte weiter mir zu sagen, wie diese Vorschrift im einzelnen ausgelegt und gehandhabt werden soll? Nehmen Sie beispielsweise eine Strasse, die zwei Täler untereinander verbindet, die aber im übrigen keinen Anschluss hat an eine grosse Land- oder Durchgangsstrasse. Ist das nun eine Strasse, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr dient? Ich meine, diese Frage müsse bejaht werden, bin aber überzeugt, dass Sie das nicht so aufgefasst haben bei Ihrer Fassung. Mit einem Wort: die Redaktion bietet zum allermindesten Anlass zu sehr grossen Zweifeln, und sie überlässt alles vollkommen der Willkür der zuständigen Behörde, die darüber zu entscheiden hat, ob man dem betreffenden Kanton gestatten will, eine Strasse zu schliessen oder nicht. Das halte ich für sehr bedenklich.

Der Antrag, von dem ich Ihnen gesprochen habe, bewegt sich auf dem Boden der Anregung, die heute morgen Herr Kollega Ullmann gemacht hat und welcher Herr Kollega Vital in seinem Antrag Rechnung getragen hat. Der Vorschlag der Kommission will den Kantonen unter gewissen Voraussetzungen gestatten, auf einzelnen Strassen «den Verkehr ganz oder teilweise zu verbieten». Mir scheint diese Fassung ungenügend, obwohl der Herr Berichterstatter uns vorhin gesagt hat, es verstehe sich ganz von selbst, dass, wenn ein Verfassungsartikel einem Kanton das Recht gebe, die Benützung einer Strasse zu untersagen, er ihm dann auch das Recht gebe, dieses Verbot auf einzelne Teile zu beschränken. Ich will das zugeben, muss aber beifügen, dass es sich nicht um das Verbot des Befahrens handeln kann, sondern auch um weitere einschränkende und schützende Bestim-

mungen. Es muss durch diesen Verfassungsartikel ganz klar gesagt werden, dass die Kantone nicht nur das Recht haben, den Verkehr über die betreffenden Strassen zu untersagen, sondern auch ihn durch polizeiliche Vorschriften zu beschränken, z. B. durch Einschränkung auf gewisse Tages- oder Nachtzeiten, sowie durch Vorschriften über die Geschwindigkeit, die eingehalten werden muss u. dgl. Deshalb glaube ich, Sie erreichen den Zweck, den, wenn ich die Kommission richtig verstehe, auch sie anstrebt, dadurch am besten, dass Sie für diesen letzten Satz folgende Fassung wählen: «zu beschränken oder zu untersagen».

Ich stelle diesen Antrag eventuell für den Fall, dass Sie den Antrag Vital ablehnen sollten. Es würde dann dieser ganze zweite Absatz des Art. 37bis nach meiner Fassung folgenden Wortlaut erhalten: «Die Kantone sind berechtigt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf den hiefür ungeeigneten oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen Strassen — über diesen Zwischensatz erwarte ich noch die Aufklärung der Kommission — unter Vorbehalt der Benützung im Dienste des Bundes zu beschränken oder zu untersagen.» Ich empfehle Ihnen diesen Antrag.

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommission: Es war zu erwarten, dass unser etwas komplizierter Artikel Anlass zu allerlei Anregungen geben würde. Das liegt in der Natur der Sache, weil wir den Artikel selbst etwas gewunden machen mussten, um allerlei Rücksichten zu nehmen.

Ich nehme in Uebereinstimmung mit der Kommission alle diese Anregungen mit Dank entgegen und werde mir nun erlauben, Ihnen zu sagen, welche davon nach unserer Auffassung wirklich gewürdigt werden sollen und welche nicht. Einmal möchte ich Sie bitten, die redaktionelle Frage nicht allzu eingehend zu untersuchen. Wir können vielleicht ganz gut später in der Kommission diese Geschichten weiter prüfen. Der Ständerat wird auch noch Verschönerungsversuche vornehmen. Wenn Herr Gobat sagt, er halte den französischen Ausdruck mit bezug auf die Zweckbestimmung nicht ganz für gut, weil insbesondere die Sicherheit darin zu wenig hervorgehoben werde, so will ich das nicht bestreiten. Es mag sein, dass man da noch deutlicher sein kann. Immerhin will mir sein Vorschlag, nun zu sagen «im Interesse des Publikums» nicht recht gefallen, weil ich daraus kein klares Bild bekomme, welches eigentlich dieses Interesse sein soll. Die Fassung der Kommission ist klarer, und ich glaube, Herr Gobat sollte sich auch beruhigen. Wenn die Sicherheit des Publikums dadurch nicht gewahrt ist, dass man sagt, man müsse Rücksicht nehmen auf die Gesundheit, so ist sie doch ganz sicher gewahrt dadurch, dass man sagt, man müsse auf den allgemeinen Verkehr Rücksicht nehmen. Man kann sagen, dass es ungesund sei, wenn man sein Leben risikiert. Man wird aber auch sagen müssen, dass die Sicherheit heute eines der ersten Bedingnisse des Verkehrs ist. Gerade aus den von Herrn Scherrer-Fülleman mit Recht angeführten Gesichtspunkten sollte man also die Zweckbestimmung nicht allzu allgemein fassen. Herr Gobat hat weiter die

Bestimmung angefochten, dass wir vom allgemeinen Durchgangsverkehr reden. Er hat gefragt, was das eigentlich sei. Herr v. Planta hat sich dem angeschlossen. Ich gebe zu, dass dieser Ausdruck verschönert werden könnte. Gemeint ist der Gegensatz zum Lokalverkehr. Wenn man praktische Beispiele anführt, wie es Herr von Planta getan hat, und sagt, eine Strasse, die zwischen zwei Tälern gehe, aber nicht mit einer ganz grossen Strasse in Verbindung stehe, nicht die Fortsetzung einer solchen bilde, biete Anlass zu Zweifel, so bin ich doch der Meinung, das sei entschieden eine Strasse, die nicht zum allgemeinen Verkehr gehöre. Ich gebe zu, dass das eine subjektive Anschauung ist.

Ebenso verhält es sich mit dem Vorschlag des Herrn v. Planta, statt «Verbot» zu sagen «Beschränkung oder Verbot». Das ist die ursprüngliche Fassung der Kommission. Ich habe selbst in wiederholten Ausführungen in der Kommission das verlangt, aber ich habe mich überzeugen lassen, dass, wenn man sagt, man dürfe eine Strasse sperren, damit auch gesagt ist, man dürfe sie zeitlich oder nach der Art der Vehikel, die sie benutzen können, beschränken. Sollte das Ihre Ansicht nicht sein, so hat die Kommission gar nichts dagegen, wenn der Artikel in der Tat im Sinne des Amendements des Herrn v. Planta ergänzt wird.

Zu den andern Anträgen gestatten Sie mir noch einige Bemerkungen. Wir haben es mit dem Verfassungsartikel zu tun und nicht mit der Bundesgesetzgebung. Ich muss es daher ablehnen, hier authentische Erklärungen über die Tragweite dieses oder jenes Details zu geben, aus demselben Gesichtspunkt, aus dem ich es ablehnen muss, den Antrag des Herrn Ody heute schon aufzunehmen, der über die Organe reden will, was man sonst nur in der Gesetzgebung tut. Es ist mir unmöglich, in alle Details einzutreten. Einiges wird doch gesagt werden müssen.

Da ist es begreiflich, dass die Herren aus dem Kanton Graubünden in ihrer Situation noch einmal ihr Recht wahren und uns die Verhältnisse ihres Kantons vorführen. Ich habe nun die Ansicht, und sie stützt sich auf die Ausführungen, die in der Kommission gemacht worden sind, dass der Verfassungsartikel den Verhältnissen, wie sie sich beispielsweise im Kanton Graubünden finden, in der Tat in ausgiebigem Masse Rechnung trägt. Einmal ist hier vorgeschrieben, dass auf die örtlichen Verhältnisse Rücksicht genommen werden soll. Ich habe schon gesagt, dass der Ausdruck «örtliche Verhältnisse» an Stelle der Worte «ländliche Gebiete, Gebirgsgegenden und Kurorte» getreten ist und zwar nicht etwa deshalb, weil man hat sagen wollen, dass diese drei Gebiete nicht besonders berücksichtigt werden sollen, sondern weil man sich gesagt hat, man erschöpfe die Sache damit nicht und es gebe noch andere Umstände, die Rücksicht verdienen. Da bin ich beispielsweise persönlich der Meinung, dass das Vorgehen des Kantons Graubünden zum mindesten mit bezug auf eine Reihe von Strassen vollständig der Unterstützung durch die Bundesgesetzgebung ruft. Es wird immer noch Gelegenheit sein, darüber zu reden, ob in der Gesetzgebung genügend Rücksicht getragen wird. Das scheint mir ganz gegeben, dass, wenn man vom Engadin behauptet, die Staubent-

wicklung des Automobilverkehrs würde den Aufenthalt für solche, die frische Luft suchen, unnützlich machen, das zur Folge hat, dass der Bundesrat oder die Bundesgesetzgebung oder die Ausführungsbestimmungen just dort entgegenkommen müssen. Wenn man sagt, der Schienpass und andere Strassen seien bedeutende Alpenstrassen und man könne nicht behaupten, dass das nicht Durchgangsstrassen für den grossen Verkehr seien, so kann man doch darüber schwerlich im Zweifel sein, dass Gründe dafür vorhanden sind, sie aus dem Gesichtspunkte der mangelhaften Eignung für den Automobilverkehr zu sperren. Ich habe vor nicht allzu langer Zeit, als diese Frage schon in Beratung war, den Kanton Graubünden zu Pferd bereisen müssen. Ich gestehe, dass ich die Weisheit der Graubündner Behörden und des Volkes anerkannte, als ich ruhig diese Pässe passieren konnte, ohne der Gefahr ausgesetzt zu sein, dass plötzlich an einer Strassenbiegung ein Automobil auftaucht, was für einen Reiter bekanntlich eine sehr ungemütliche Sache wäre. Also gibt es immer Gesichtspunkte, die unter Alinea 1 oder 2 fallen.

Nun hat Herr Vital unter Rückgriff auf die Diskussion von heute vormittag nochmals ausgeführt, dass viele Automobile dem Sport dienen und weil das der Fall sei, könne dem Bund nicht die Kompetenz erteilt werden, darüber zu entscheiden, ob die Strassen hiefür gesperrt werden sollen. Ich verstehe diesen Zusammenhang nicht ganz. Ich glaube, auch der Bund wird sagen können, ob eine Strasse wirklich nur für einige Sportleute beansprucht werde, und die Fassung des Artikels zwingt ihn dazu, die Sache ganz gewissenhaft zu nehmen. Man kann sich den Sturm denken, welcher entstehen würde, wenn ein Kanton mit Grund eine Strasse sperren und dann der Bund ohne guten Grund erklären würde, sie sei doch nötig. Der Antrag des Herrn Vital geht dahin, dass, wenn solche Konflikte entstehen, die Kantone ruhig zu entscheiden und der Bund zuzusehen hat. Das ist in einer ganz wichtigen Seite der Sache, die heute prinzipiell erledigt worden ist, ein Zurückgehen auf die jetzigen Verhältnisse, ja sogar eine Verschlimmerung. Schon im Konkordat haben die Kantone anerkannt, dass grosse Durchgangsstrassen, die mehr als einen Kanton interessieren, erst nach Verständigung mit den Nachbarkantonen geschlossen werden sollten. Allerdings hindert diese Bestimmung die Kantone nicht, entgegen der Meinung des Nachbarkantons doch Strassen zu sperren. Aber nicht einmal ein Verständigungsversuch müsste nach diesem Antrag gemacht werden. Und stellen Sie sich das Bild vor. Die Grenzkantone könnten nach dieser Auffassung die grossen Strassen, die sich sehr wohl eignen, aus irgend welcher Laune sperren und die inneren Kantone hätten das Vergnügen, vom Auslande vollständig abgetrennt zu sein. Ich glaube, das wollen wir nun doch nicht, sondern wir wollen den Grundsatz durchführen, dass die Kantone als Brüder aufeinander Rücksicht nehmen und da, wo die Strasse nötig ist, den Durchgangsverkehr dulden.

Praktisch ist die Geschichte gar nicht so gefährlich. Glaubt Herr Vital wirklich, es werde der Bund ohne Not, wenn ein Kanton beschliesst, eine Strasse auf Grund der hier angegebenen Voraussetzungen

zu sperren, diesen Beschluss aufheben? Das glaube ich nicht. Was für ein Interesse sollte der Bund haben, wie sollte er sich der Gefahr aussetzen, auf Widerspruch zu stossen, in einer Sache, in der er kein ernstes Interesse hat. Der Konsequenzen wegen muss ich Sie bitten, den Antrag des Herrn Vital abzulehnen.

Nun zu Herrn Ming. Herr Ming will den Passus streichen, wonach Strassen von den Kantonen gesperrt werden können, wenn sie nicht für den Durchgangsverkehr dienen. Ich brauche nicht zu wiederholen, was Herr von Planta gesagt hat, es wäre nicht im Vorteil der Kantone, es würde eine Möglichkeit, Strassen zu sperren, beseitigt und es bliebe den Kantonen nur noch möglich, ungeeignete Strassen zu sperren. Was Herr Ming erreichen will, ist etwas anderes. Da glaube ich ihn beruhigen zu können. Er möchte erreichen, dass die Durchgangsstrassen, welche beispielsweise durch Viehherden benutzt werden müssen, nun doch mit der nötigen Schonung benutzt werden, so dass die eigenen Leute sie für ihre Zwecke benutzen können. Natürlich soll das geschehen. Dazu gibt es aber allerlei Wege. Auf dem Wege der Gesetzgebung kann der Bund selbst eine bezügliche Bestimmung aufnehmen. Er kann auch ganz allgemein sagen, dass die Kantone gewisse Schranken einführen können, wenn solche Verhältnisse vorhanden sind. Er kann es regeln, wie es jetzt bestand, indem im Konkordat steht, dass auf Strassen, wo Vieh geführt wird, die Automobile ganz langsam fahren oder überhaupt halten müssen, bis das Vieh durch ist. Das Fatale beim Konkordat ist, dass die Behörden es nicht halten und meine Hoffnung geht dahin, dass ähnliche Bestimmungen der Bundesgesetzgebung gehandhabt werden. Aber weiter zu gehen und einige grosse Durchgangsstrassen, die vom Vieh besucht werden, dem Automobil zu verschliessen oder es den Kantonen anheim zu stellen, sie zu sperren, das scheint mir zu weit gegangen. Damit würden wir aufheben, was wir schon beschlossen haben.

In einem Teil der Innerschweiz hat man die Erlaubnis gegeben für gewisse Zeiten. Ich sehe absolut nicht ein, warum nicht auch auf dem Wege der Bundesgesetzgebung die Möglichkeit bestehen sollte, zeitliche Einschränkungen zu machen, oder sie wenigstens den Kantonen zu gestatten. Das ist kein Grund zu ernsthaften Besorgnissen. Landwirte haben wir im ganzen Land, wir wissen, dass wir ihre Wünsche berücksichtigen müssen.

Herr Grünenfelder wünscht einen Zusatz des Inhalts, dass der Bund auf dem Wege der Gesetzgebung polizeiliche Bestimmungen erlassen soll. Ich opponiere hingegen nicht deshalb, weil ich finde, das sei nicht richtig, sondern deshalb, weil ich finde, das sei selbstverständlich. Nach meiner Auffassung über unsere Verfassungsverhältnisse müssen Verfassungsbestimmungen, wenn nichts anderes gesagt wird oder wenn sich das nicht absolut aus der Natur der Sache ergibt, auf dem Wege der Gesetzgebung weiter ausgeführt werden. Es gibt einzelne Sachen in der Verfassung, so bei der Krankenversicherung, wo man hervorgehoben hat, dass die betreffende Institution auf dem Wege der Gesetzgebung einzuführen sei. Hier halte ich es für selbstverständlich und würde nicht opponieren, wenn nicht die Undeutlichkeit entstehen könnte, dass aus

der ausdrücklichen Hervorhebung der Gesetzgebung geschlossen werden könnte, man könnte dann auch nicht Bagatellsachen auf einem andern Wege erledigen. Wenn wir darüber ganz einig sind — und ich habe nie eine andere Meinung gehört — dass wirklich auf dem Wege der Gesetzgebung die Sache gemacht werden muss, so ist doch wohl ein solcher Zusatz unnötig. Wenn ich Föderalist wäre, was ich nicht bin, so würde ich als Föderalist gegen diesen Zusatz stimmen, weil man aus der Tatsache, dass verlangt wird, es müsse extra gesagt werden, e contrario schliessen könnte, dass das im allgemeinen nicht der Fall sei, während wir doch im grossen und ganzen die andere Auffassung haben. Ich muss Herrn Scherrer-Füllemann darin vollständig recht geben, dass die Aufnahme der Zweckbestimmung eine Schranke schaffe. Das ist richtig, aber es ist gerade unsere Absicht gewesen, dem Bund diese Schranke zu setzen. Wir sehen auch jetzt nicht ein, in welcher andern Richtung als in der angedeuteten, ein Bedürfnis besteht, dass der Bund einschreiten soll.

Herr Scherrer-Füllemann hat nun auch noch einmal den Punkt angegriffen, wie man in der zweiten Lesung die Abstimmung vielleicht besser präjudizieren könne. Er meint, man könne beispielsweise das Gesetz ausarbeiten und vorlegen. Ich bin gegen dieses Verfahren. Es ist übrigens auch kein Antrag vorhanden, das zu tun. Wir können das Gesetz nicht beraten, das ist durch die Verfassung verboten. Wir dürfen nur beraten, was schon in der Kompetenz des Bundes liegt. Also wäre ein unberatenes Gesetz als Richtschnur für das Volk da. Was ergibt sich daraus? Dass das Volk in der Abstimmung glaubt, das Gesetz würde auch so erlassen. Wenn wir dann an die Beratung herankommen, sind wir nicht mehr frei, ausser man wollte sich darüber hinwegsetzen und das Volk täuschen. Ich glaube, das geht nicht.

Ebensowenig glaube ich, dass der andere Weg eingeschlagen werden sollte, den Herr Scherrer uns vorgeschlagen hat, nämlich dass hier im Verfassungsartikel schon das obligatorische Referendum vorgesehen werde. Wir haben im Art. 89 B. V. die Bestimmung, wie bei Bundesgesetzen vorzugehen ist. Das Bundesgesetz kann von 30,000 stimmberechtigten Schweizerbürgern zur Abstimmung gebracht werden. Das ist die gegenwärtige Verfassungsbestimmung. Ich will nicht untersuchen, ob wir ein Recht haben oder nicht, durch eine Verfassungsbestimmung etwas anderes vorzusehen. Das kann möglich sein, aber es ist nicht notwendig, hier diesen Grundsatz der Verfassung zu durchbrechen. Es ist deshalb nicht notwendig, weil in diesem Fall wohl — leider — die Möglichkeit, 30,000 Stimmen zusammenzubringen, nicht allzu schwer ist.

Ich möchte Sie daher bitten, abgesehen von den redaktionellen Verbesserungen, die vorgeschlagen worden sind, am Antrage der Kommission festzuhalten.

Seiler: Wenn Sie die Anträge der Herren Vital und Ming annehmen, können Sie den Bundesbeschluss, wie er uns vorliegt, resp. den Art. 37 bis ruhig begeben.

Diese Anträge entkräften vollständig die guten Absichten des Gesetzgebers. Herr Ming und seine Freunde gehen von einem nicht ganz zutreffenden Standpunkte aus. Sie glauben, dass der Automobilverkehr in alle Zukunft nun mit den Missverhältnissen bestehen werde, wie sie heute vorkommen. Das ist total falsch. Wir beabsichtigen eben damit, dass der Bund polizeiliche Vorschriften für das Automobilwesen aufstellen kann, dass diese Missbräuche beseitigt werden. Was eine gute und vernünftige Gesetzgebung zustande bringt, habe ich Ihnen heute auseinandergesetzt mit dem Beispiel des Kantons Wallis. Ich hätte beifügen können, dass unsere Landbevölkerung sich mit dem Automobil vollständig ausgesöhnt hat. Ich verkehre sehr häufig auf der Simplonstrasse, ich wohne sechs Monate des Jahres in Brig am Fusse des Simplon und komme viel in Verkehr mit der Landbevölkerung. Es ist mir des öfteren von unsern Bauern versichert worden, dass sie sich mit dem neuen Zustand ganz gut abfinden, dass sie lieber mit Automobilen zu tun haben als mit den grossen Postwagen und dass speziell für den Viehverkehr der Verkehr mit Automobilen viel sicherer sei als derjenige mit Wagen.

Herr Vital hat die Behauptung aufgestellt, dass nur die Besitzer der Hotels erster Klasse automobilfreundlich wären, während die andern es nicht seien. Ich kann diese Behauptung nicht so ohne weiteres annehmen. Es ist nicht richtig, dass heutzutage nur ganz reiche Leute per Auto reisen. Es gibt auch kleinere Börsen, die dieses Vehikel in Anspruch nehmen und diese kleineren Börsen steigen nicht in den Hotels ersten Ranges ab. Uebrigens bringt es das Reisen im Automobil mit sich, dass man nicht immer die freie Auswahl hat, sondern dass eben da, wo man sich aufhalten und eine Erfrischung einnehmen muss, auch die Besitzer der Hotels zweiten oder dritten Ranges durch den Automobilverkehr auf ihre Rechnung kommen.

Herr Vital hat uns von dem Referendum gesprochen, das im Kanton Graubünden in den Kreisen der Touristen letzthin stattgefunden hat über die Frage, ob sich die Touristen, die sich im Kanton Graubünden aufhielten, für den Automobilverkehr aussprechen oder nicht. Er hat uns mitgeteilt, dass die grosse Mehrzahl der Touristen sich für das Automobilverbot ausgesprochen habe. Ja, verehrtester Herr Kollege, Sie kommen unbedingt zu einem Trugschluss; wenn auch die Mehrheit dieser Touristen sich für die Unterdrückung der Automobile ausgesprochen hat, so will das nicht sagen, dass, wenn die Automobile zugelassen würden, diese Touristen den Kanton Graubünden meiden würden. Das was in den Nachbarländern vorgeht, beweist uns, dass das nicht richtig ist. Ich kann von einer Station, die uns sehr nahe liegt, die gerade für unsere Alpenstationen im Wallis eine grosse Konkurrenz bildet, von Chamonix reden. Chamonix hat für den Automobilverkehr sehr schöne Strassen, die von Genf und von St. Gervais her führen. Nun hat sich der Verkehr im Chamonix ganz mächtig entwickelt. Es ist mir heute von einem vielgereisten Herrn gesagt worden, er sei erstaunt gewesen, dass er letztes Jahr am 6. September Chamonix vollständig besetzt fand, während ein paar Tage nachher in Kandersteg höchstens 7 bis 8 Gäste zu Hotel gesehen wurden. Im Tirol, in Frankreich und überall, wo der Automobilverkehr

ungehindert ist, hat sich der Fremdenverkehr mächtig gehoben.

Herr Gobat hat davon gesprochen, dass man quasi das Leben der Bürger auf das Spiel setze zugunsten der Entwicklung des Automobil- und Fremdenverkehrs. Das ist doch wirklich zu weit gegangen, wenn man so etwas behaupten will. Ich weiss nicht, ob statistische Erhebungen gemacht worden sind über den Prozentsatz der Automobilunglücksfälle; aber ich habe den Eindruck, dass dieser Prozentsatz äusserst gering sei. Wenn Unglücksfälle vorgekommen, so sind es meistens die Automobilfahrer selbst, die verunglücken, und höchst selten ist das Leben von Drittpersonen in Gefahr. Ich glaube, dass in dem Verkehr beim Fuhrwerk, prozentual berechnet, vielmehr Unglücke vorkommen als im Automobilverkehr.

Dass Herr Ming von ganz falschen Voraussetzungen ausgeht und von dem Reisen per Automobil nicht die richtige Vorstellung hat, beweist der Umstand, dass er verlangt, es seien die Strassen während der Nacht für Automobile zu sperren. Es gibt Orte und Gegenden, wo die Strassen den Tag über gesperrt und während der Nacht geöffnet werden. Das Reisen in der Nacht im Auto ist sicherer, weil die Strassen nicht belebt sind. Man begegnet keinem Menschen und keinen Fuhrwerken, und bei der vorzüglichen Einrichtung der Automobile kann man bei der Nacht viel besser fahren als am Tag. Wie es überhaupt im Lande des Herrn Landammann Ming zugeht, beweist mir ein kleiner Artikel, den das Abendblatt des «Bund» bringt. Es heisst dort: «Am Sonntag ging es Amerikanern, drei Herren und einer Dame, schlimm; als englisch sprechend verstanden sie die Tafel in deutscher Sprache auf dem Brünig zu wenig und niemand hinderte sie an der Weiterfahrt. In Lungern wurden sie aber angehalten und durften trotz allem telephonieren nicht weiter fahren, sondern mussten Fr. 50 Busse bezahlen und nach dem Brünig zurück nach Thun-Bern etc. zu fahren. Bis Montag 9 Uhr wollten sie nicht warten, um ihre Reise nach Luzern fortsetzen zu können. Sie versicherten aber, sie würden die Schweiz so rasch als möglich verlassen und in Zukunft meiden.»

Was diese drei Amerikaner gesagt haben, sagen Hunderte von Touristen während der Sommerszeit: wir werden nie wieder in die Schweiz kommen, diese gehen ins Ausland und machen dann diese Empfehlungen. Diese schädigen ganz eminent den Fremdenverkehr. Ich halte es für meine Pflicht, auf die grosse Bedeutung hinzuweisen, die wir, die Fremdenverkehrsinteressenten, der Vorlage beimessen. Sie wissen, dass in der Hotelindustrie eine Milliarde Kapital investiert ist. Wenn die Automobilfeindlichkeit so weiter um sich greift — Sie können mich als einen Schwarzseher ansehen — bin ich vollständig davon überzeugt, dass wir dann erst recht von unsern Nachbarländern überflügelt werden.

Ming: Wenn ich einen Teil des zweiten Alineas von Art. 37 bis streichen wollte, so geschah es deshalb, weil ich den nackten Satz, dass die Kantone solche Linien, welche für den allgemeinen Verkehr notwendig sind, nicht sperren können, nicht tale quale annehmen wollte. Mir ist es viel lieber, wenn an Stelle dieses Satzes das erste Alinea in Kraft

ist, das es der Gesetzgebung anheimstellt, inwieweit die örtlichen Verhältnisse, der Verkehr usw. in Berücksichtigung gezogen werden sollen. Nachdem ich aber den Antrag des verehrten Herrn Kollegen Vital gelesen habe, kann ich mich ganz gut dazu verstehen, meinen Antrag zurückzuziehen zu Gunsten des seinigen, denn dieser geht noch bedeutend weiter, als der meinige und meine Bescheidenheit reicht nicht so weit, dass ich jetzt nicht diesem zustimmen könnte, obwohl ich glaubte, mit dem meinigen viel bescheidener zu sein.

Was die Bemerkungen des verehrten Herrn Kollegen Seiler anbelangt, so möchte ich erwidern, dass es doch sehr auffallend ist, wenn gerade heute während der Diskussion eine solche Anekdote in die Zeitung gekommen ist. Ich bin von Natur aus nicht misstrauisch, aber ich kann mich des Eindrucks nicht erwehren, dass so ein gewisser Zusammenhang zwischen dieser Diskussion und dem Erscheinen dieser Einsendung vorhanden sei. Vor allem muss ich Herrn Dr. Seiler, dem Juristen, bemerken: wenn man doch Tatsachen vorlegt, so sollte man wissen, was daran wahr ist. Ich bin letzten Sonntag zu Hause gewesen, aber ich habe nichts davon gehört, dass sich ein solches Ereignis abgespielt habe. Und wenn auch ein solches Ereignis vorläge, was folgt dann daraus? Es folgt daraus, dass der Verkehr über den Brünig am Sonntag verboten ist. Das ist auch an andern Orten der Fall, ein Verhältnis, das man vielleicht sogar verallgemeinern möchte; denn heute hat mir ein angesehenes Mitglied der Kommissionsmehrheit die Meinung geäussert, man sollte das Automobilfahren am Sonntag allgemein verbieten.

Wie wahrscheinlich ist es aber, dass es gerade Amerikaner sein sollten, die am Sonntag um jeden Preis über den Brünig fahren wollten, Amerikaner, die doch sonst den Sonntag so hoch halten? Und dann die Ausrede, es sei das Verbot auf dem Brünig nur deutsch angeschrieben gewesen. Das ist nicht richtig; denn alle diese Verbote sind in wenigstens zwei Sprachen abgefasst und dann hätten die Herren, welche die englische Sprache sprechen, die nahe Verwandtschaft des deutschen Ausdrucks für Sonntag mit dem englischen auch merken und daraus schliessen können, dass ein Verbot für den Sonntagsverkehr existiert.

Wenn Herr Seiler nicht einen besseren Beweis hat für die Notwendigkeit, dass der Bund gegen die Kantone einschreiten müsse, sind seine Argumentationen sehr schwach. Dass das Sonntagsverbot aufrecht erhalten wird, dazu hat Obwalden das Recht. Aber ich sehe hier, wo es hinaus will. Alles sollte sich neigen und in den Staub werfen vor dem Automobilismus. Ich habe mich persönlich bemüht, in Obwalden den Automobilverkehr zu schützen und ich darf behaupten, viel dazu beigetragen zu haben. Ich glaube nicht, dass die Behörden von Obwalden den Vorwurf der Automobilfeindlichkeit verdient haben; aber es geht hier wie in der Sportpresse, man sucht die Beamten und Angestellten der Kantone ins Lächerliche zu ziehen und zu ermüden. Ich ziehe meinen Antrag zugunsten des Antrages von Herrn Vital zurück und ersuche Sie, dem letzteren zuzustimmen.

Vital: Herr Seiler hat Ihnen wiederum dargelegt, wie die Hotellerie so sehr für die Entwicklung des Automobilismus eingetreten sei und immer noch eintrete. Demgegenüber muss ich feststellen, dass die Hoteliers durchaus geteilter Meinung sind. In der Tat verhält es sich so, wie ich Ihnen gesagt habe. Nur diejenigen Hoteliers begrüßen die Automobile in Gebirgsgegenden, speziell in Graubünden, die auf den Besuch der mit Automobil fahrenden Gäste rechnen können, während alle andern Hoteliers sich ablehnend verhalten. Das gleiche lässt sich mit bezug auf die Gäste selbst sagen. Es ist wirklich so, dass nur wenige das Automobil wünschen, die grosse Mehrzahl der Gäste, die Graubünden besuchen, sind im Gegensatz dazu sehr froh, dass der Kanton für das Automobil geschlossen ist, dass sie in Graubünden einen Platz finden, wo sie vom Automobil nicht belästigt sind. Ich will das weder billigen noch tadeln, sondern nur feststellen, dass es so ist. Ich bin selber kein Gegner des Automobils. Ich bin dafür, dass das Automobil, wo es zugelassen werden kann ohne Gefahr und ohne zu grosse Belästigung des Publikums, auch zugelassen werden soll. Aber ich musste doch feststellen, dass die Ansichten in der Hotellerie nicht so sind, wie Herr Seiler auseinandergesetzt hat, sondern dass die Mehrzahl der Gäste und der Hoteliers gegen das Automobil ist.

Nun noch ein Wort zum Antrag, den ich gestellt habe und den der Präsident der Kommission bekämpft. Er macht mir den Vorwurf, dass ich auf Dinge zurückkomme, die heute bereits im Eintretensbeschlusse erledigt seien. Ich glaube, das stimmt nicht, das trifft nicht zu. Wir haben allerdings beschlossen, auf die Vorlage einzutreten, aber mit dem selbstverständlichen Vorbehalt, zu der Vorlage Abänderungsanträge stellen zu dürfen. Wir haben die Vorlage nicht angenommen, sondern wir haben nur beschlossen, auf die Beratung der Vorlage einzutreten. Wenn die Auffassung des Präsidenten der Kommission richtig wäre, so wäre die ganze Beratung ausgeschlossen. Ich halte daher daran fest, dass mein Antrag formell zulässig ist, und ich habe mich auch nicht überzeugen können, dass er materiell nicht berechtigt sei. Ich bin vollständig damit einverstanden, dass man dem Bunde die Kompetenz zuweist, polizeiliche Vorschriften für den Automobil- und Fahrradverkehr aufzustellen. Ich halte es für zweckmässig, von Bundes wegen z. B. Vorschriften aufzustellen über das Fahren und die Ausrüstung der Automobile, über die Bussen und Gebühren, die zu bezahlen sind, überhaupt über alle Verhältnisse, die richtiger und besser einheitlich für das ganze Land geregelt werden können, als für einen einzelnen Kanton. In dieser Beziehung stimme ich mit der Kommissionsmehrheit und der Mehrheit des Rates überein. Aber ich unterscheide mich von ihr in einem andern Punkt, nämlich betr. das Verfügungsrecht über die Strassen. Da halte ich dafür, die Kantone sollen allein zuständig sein, zu erklären, ob sie eine Strasse für das Automobil öffnen, oder ob sie sie schliessen wollen. Die Kantone sollen nicht abhängig sein vom Entscheide des Bundes und seiner Behörden, so lange diese nicht auch die Lasten des Strassenwesens tragen. Auch hier soll gelten: Chi paga, commanda. Wer die Strassen baut und unterhält, soll auch das Recht haben, darüber zu verfügen, soll auch die Strecken bestimmen

können, die er für den Automobilverkehr als unzweckmässig erachtet. Ich empfehle Ihnen nochmals meinen Antrag.

M. le Conseiller fédéral Motta: Permettez-moi de préciser en quelques mots l'attitude du Conseil fédéral vis-à-vis des différentes propositions qui viennent d'être discutées. Permettez-moi cependant de vous présenter tout d'abord deux observations de caractère tout à fait général. Voici la première. La bataille de principe a été livrée ce matin; la question de principe a été tranchée par le vote sur l'entrée en matière. J'ose penser qu'il n'est pas conforme à un usage ménager du temps de nous livrer maintenant à des escarmouches de retraite. Deuxième observation. Nous sommes en présence d'un texte constitutionnel et non pas d'un texte de loi. Il devrait donc être défendu de faire des exercices de casuistique. L'article constitutionnel proposé par la majorité de la commission indique, comme j'ai eu l'honneur de le dire ce matin, l'orientation générale dans laquelle se fera la réglementation de la matière, mais cela doit suffire. Vous ne pouvez pas demander d'un article constitutionnel qu'il soit aussi précis, aussi détaillé que vous avez le droit de l'exiger d'un texte de loi.

Cela dit, permettez que je prenne position vis-à-vis des différentes propositions formulées. Je n'entre pas dans les questions de rédaction; je puis admettre avec l'honorable M. Gobat qu'à la place des mots «protection de la santé publique» ou «dans l'intérêt de la santé publique», on puisse choisir une autre expression équivalente et de caractère peut-être plus juridique. Je puis admettre avec l'honorable M. Planta de dire dans le deuxième alinéa que les cantons auront la faculté d'interdire ou de restreindre la circulation des automobiles sur certaines routes. La commission avait pensé, et je le pense aussi, que celui qui peut le plus peut évidemment le moins et que, si les cantons ont le droit d'interdire la circulation, à plus forte raison, ils auront le droit de restreindre cette circulation sur certaines routes. Mais, je le répète, ce sont là des questions de simple rédaction; la commission aura à s'en occuper plus tard.

Je ne discute pas non plus l'idée qui a été émise, sans être formulée en proposition, par l'honorable M. Scherrer-Füllemann. L'honorable M. Scherrer-Füllemann a envisagé la possibilité de mettre d'ores et déjà dans le texte constitutionnel l'obligation pour le législateur de soumettre au referendum la loi qui fera suite à la revision constitutionnelle. Cette idée est inadmissible à mes yeux, parce qu'elle tendrait à rien moins qu'à introduire le referendum obligatoire dans la constitution fédérale qui, elle, repose sur le principe du referendum facultatif.

Nous arrivons ainsi au différentes propositions formulées. Je traiterai en dernier lieu celle qui me semble la plus importante, la proposition de M. Vital à laquelle s'est rallié l'honorable M. Gobat.

La proposition de M. Grünenfelder doit, me semble-t-il, être écartée, non pas parce que j'estime qu'elle soit irrationnelle, qu'elle n'ait pas un fondement intrinsèque, mais parce que j'estime qu'elle est inutile et même peut-être, pour les raisons que

je vais indiquer, quelque peu dangereuse. M. Grünenfelder demande d'inscrire dans le texte constitutionnel la réserve que l'application de ce texte ne pourra se faire qu'au moyen de la loi. Je n'avais pas imaginé que vous puissiez déléguer au Conseil fédéral, au pouvoir exécutif, une faculté qui appartient par sa nature même au pouvoir législatif. M. Grünenfelder peut se tranquilliser. L'intention du Conseil fédéral est bien nettement celle-ci: L'application du texte constitutionnel ne pourra se faire qu'au moyen d'une loi. Je disais tout à l'heure que la proposition de M. Grünenfelder était peut-être dangereuse. Pourquoi? Parce qu'elle pourrait engendrer par un argument fallacieux e contrario l'opinion que chaque fois qu'un texte constitutionnel omet de déclarer que l'application de ce texte suppose une loi il sera loisible au pouvoir exécutif d'émettre de simples ordonnances sans base légale. Or, nous cesserions d'être un état de droit si nous admettions comme règle que le pouvoir législatif pût déléguer ses compétences au pouvoir exécutif, au gouvernement, au Conseil fédéral. Si jamais cette idée avait des chances de se réaliser, vous auriez renoncé à l'une de vos prérogatives les plus essentielles!

Je n'ai pas à m'occuper de la proposition déposée par l'honorable M. Ming, puisqu'elle a été retirée. J'ajoute seulement de cette proposition allait à fin contraire de ce que l'honorable M. Ming voulait atteindre. Le deuxième alinéa de l'article proposé déclare que les cantons auront le droit d'interdire la circulation pour autant qu'il s'agit de voies impropres à la circulation ou de routes non destinées au grand transit. Si vous biffez la phrase relative aux routes destinées au grand transit, vous limitez la liberté des cantons, vous les privez d'une possibilité qui leur était réservée. Mais puisque l'honorable M. Ming a retiré sa proposition, il serait oiseux d'en discuter encore.

La proposition de l'honorable M. Ody ne me semble pas non plus acceptable. Elle tend à faire proclamer, dans le texte constitutionnel, que l'application de la loi future sera confiée exclusivement aux cantons. Voici ce que j'aimerais dire à M. Ody: Attendez, soyez patient, si la loi future vous paraît de nature à créer une bureaucratie nouvelle ou à froisser les sentiments légitimes de l'autonomie cantonale, vous pourrez alors vous dresser contre cette loi. Mais nous discutons maintenant un texte constitutionnel. L'heure que vous avez choisie n'est pas opportune. Et d'ailleurs, est-il probable que la Confédération veuille créer une armée nouvelle de fonctionnaires pour appliquer les dispositions sur la police des automobiles? S'il y a un danger imaginaire, c'est bien celui-là. Les cantons sont les organes dont la Confédération se sert pour l'application de presque toutes ses lois. Ce qui, depuis un quart de siècle, a permis d'atténuer certaines différences et d'apaiser certaines luttes et certains conflits de doctrines entre les fédéralistes et les centralisateurs, a été précisément ce fait très remarquable de la vie fédérale qu'à mesure que les compétences de la Confédération augmentaient, les tâches des cantons augmentaient aussi; les cantons sont devenus par leur nature, par leur histoire et par leur situation générale, les organes dont la Confédération a besoin pour l'application de ses lois;

toute la direction de notre mouvement politique est allée dans ce sens. On a beaucoup unifié, mais on n'a pas beaucoup centralisé. Cette méthode de régler les rapports entre les cantons et la Confédération est encore le programme de l'avenir.

J'en viens enfin à la proposition de l'honorable M. Vital appuyée par l'honorable M. Gobat. M. Vital demande que le droit absolu des cantons d'interdire toute circulation d'automobiles soit maintenu sans restrictions. Eh bien, si cette proposition était acceptée par vous, vraiment je me demanderais s'il valait la peine d'avoir voté ce matin l'entrée en matière! La majorité de la commission a voulu tenir compte d'une manière équitable de toutes les craintes légitimes. Elle a cherché à tranquilliser ces craintes en disant que là où les routes sont impropres à la circulation ou ne servent pas au grand transit, les cantons pourront décider l'interdiction. Mais lorsqu'une route sert au grand transit et n'est pas impropre à la circulation des automobiles, y a-t-il encore une raison suffisante pour laisser aux cantons le droit d'interdiction absolue? Nous oublierions, alors, entre autres, nos devoirs internationaux. Nous ne sommes pas une île dans le monde, nous ne sommes pas un pays isolé, nous avons des devoirs à remplir vis-à-vis de nos voisins et c'est là une des pensées qui ont inspiré la révision constitutionnelle. La proposition Vital doit donc être rejetée. Est-il d'ailleurs à craindre que lorsqu'un canton démontrera au Conseil fédéral qu'une route déterminée de son territoire est dangereuse, impropre à la circulation des automobiles, est-il à craindre que le Conseil fédéral, méconnaissant ces craintes, voudra imposer à ce canton un régime dangereux et intolérable? Il faut pourtant avoir un peu de confiance dans les autorités fédérales et ne pas imaginer contre elles des choses absurdes ou impossibles!

Et permettez-moi encore d'exprimer à l'honorable M. Gobat un étonnement. Je l'exprime d'une manière tout-à-fait courtoise et je ne voudrais pas que M. Gobat se méprenne, de quelque façon que ce fût, sur mes intentions. J'ai été étonné de le voir défendre la cause de l'interdiction absolue de la circulation. L'honorable M. Gobat est un homme dont la vie a été et demeure consacrée à prêcher la fraternité des nations, la paix universelle. Je suis d'esprit et de coeur avec lui. Je ne suis pas pacifiste, mais je suis pour la paix! Et je dis par conséquent à l'honorable M. Gobat: Ouvrir les routes d'un pays à la circulation rationnelle est aussi un moyen de renforcer les liens de fraternité entre les peuples et d'amitié entre les nations. (Bravos et rires.)

Grünenfelder: Ich habe in bezug auf meinen Antrag folgende Bemerkungen zu machen. Ich bin durchaus der Auffassung des Herrn Bundesrat Motta, wenn er sagt, dass der Gedanke in unserer Verfassung liege, dass, wenn Kompetenzen dem Bunde übertragen werden, dann diese Kompetenzen auf dem Wege der Gesetzgebung zur Ausführung gelangen müssen. Das ist ja auch, wie er heute ausgeführt hat, die Auffassung des Bundesrates.

Allein ich muss demgegenüber konstatieren, dass in unserer Verfassungsgesetzgebung bis anhin eine

diesem Standpunkt nicht ganz gerecht werdende Gepflogenheit zutage tritt. Ich habe bereits vorhin ausgeführt, dass wir eine ganze Reihe von Artikeln in der Bundesverfassung haben, in welchen ausführlich darauf hingewiesen wird, dass der Bund kompetent sei, auf dem Wege der Gesetzgebung diese oder jene Materie rechtlich zu ordnen. So verweise ich beispielsweise (ich habe in der Verfassung die Zahl von etwa 12 derartigen Artikeln gefunden) auf Art. 32 bis, wo wir die Bestimmung finden: « Der Bund ist befugt, im Wege der Gesetzgebung Vorschriften über die Fabrikation und den Verkauf gebrannter Wasser zu erlassen ». Dieser Artikel datiert vom Jahre 1885. Weiter auf Art. 33, wo es heisst: « Auf dem Wege der Bundesgesetzgebung ist dafür zu sorgen, dass derartige Ausweise (nämlich Befähigungsausweise für die Ausübung der wissenschaftlichen Berufsarten) für die ganze Eidgenossenschaft gültig erworben werden können ». Dann Art. 34 bis: « Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Kranken- und Unfallversicherung einrichten ».

Ich kann allerdings zugeben, es handelt sich hier um eine Anstalt, die man nicht einfach auf dem Beschlussweg einrichten lassen wollte.

Aber wenn der Standpunkt des Bundesrates der ist, wie ihn heute Herr Bundesrat Motta eröffnet hat, dann muss ich ihn einer kleinen Inkonsequenz zeihen. Denn in seiner Botschaft für die Vorlage betreffend menschliche und tierische Krankheiten lautet der Vorschlag für einen Art. 69 der Bundesverfassung folgendermassen: Der Bund ist befugt, gegen übertragbare, verbreitete oder bösartige Krankheiten von Menschen und Tieren auf dem Wege der Gesetzgebung gesundheitspolizeiliche Verfügungen zu treffen ». Also die Botschaft, die noch gar nicht behandelt ist in unserem Parlament, bringt uns zu gleicher Zeit, da wir die heutige Frage behandeln, selbst einen derartigen Vorschlag. Und auch unsere Kommission bringt entsprechend dem Vorschlag des Bundesrates in bezug auf diesen Entwurf vom 20. Dezember 1911 ungefähr den gleichen Passus. Also scheint mir hier die Praxis dem Grundsatz etwas zu widersprechen.

Ich bin, wie bemerkt, durchaus der Auffassung des Herrn Bundesrat Motta. Ich will das konstatieren, und wenn dieser Grundsatz in unserem Parlament, das allein kompetent ist, diesen Passus authentisch zu interpretieren — und nicht der Bundesrat ist dazu kompetent — anerkannt ist, so will ich mich durchaus darüber freuen.

Aber wenn ich meinen Antrag gestellt habe, kann ich mit Fug und Recht mich darauf berufen, dass dies der bisherigen Praxis bei Bundesrat und gesetzgebender Behörde entspricht.

Mein Antrag hat natürlich nicht den Sinn, und da will ich der Meinung des Herrn Referenten Dr. Mächler Rechnung tragen, dass kleinere Fragen später nicht auf dem Wege der Verordnung geordnet werden können. Aber die Kompetenz zum Erlass einer Verordnung muss eben auch erst auf dem Wege einer Gesetzgebung geordnet werden und in dem Sinne verstehe ich natürlich nur meinen Antrag. Denn wenn die gesetzgebende Behörde die Kompetenz aus der Hand gibt und sie in die Hand des Bundesrates oder der kantonalen Regierungen legt, dann entspricht das auch der Gesetzgebung. So sehe

ich, dass ich nicht eine direkte Veranlassung habe, etwa den Antrag zurückzuziehen, sondern ich sehe mich im Gegenteil in guter Gesellschaft, in Gesellschaft des Bundesrates und der gesetzgebenden Behörde und kann daher mit gutem Gewissen an meinem Antrag festhalten. Ich halte ihn nicht ohne weiteres für überflüssig.

M. Ador: M. le Conseiller fédéral Motta, en ce qui concerne l'application des articles constitutionnels par les cantons, a exprimé tout à l'heure une opinion qui ne me paraît pas tout à fait conforme à la réalité.

Lorsque nous désirons qu'un article constitutionnel soit appliqué par les cantons, la constitution le dit expressément. Lorsqu'on a interdit la vente et la fabrication de l'absinthe, on a dit que cette disposition serait appliquée par les cantons. Lorsque nous avons fait une disposition constitutionnelle sur la vente des denrées alimentaires, art. 69bis de la constitution, on a dit: L'application des lois indiquées dans ce domaine a lieu par les cantons, sous la surveillance et avec l'appui financier de la Confédération.

En revanche, lorsque nous avons créé le monopole de l'alcool, on n'a pas dit du tout que l'exécution de cette disposition constitutionnelle serait faite par les cantons et c'est la Confédération qui exécute et applique cette disposition constitutionnelle.

Je crois donc que la manière dont la question a été présentée par l'honorable conseiller fédéral a certainement dépassé sa pensée et que si le Conseil veut que cette loi soit exécutée par les cantons, il doit le dire expressément pour se conformer aux précédents législatifs et constitutionnels.

A ce point de vue, l'amendement présenté par M. le conseiller Ody me paraît avoir sa raison d'être. Il y a des précédents dont il faut tenir compte. On ne doit pas simplement inférer du silence d'un texte constitutionnel qu'il va de soi que les cantons appliquent la loi. Si le texte constitutionnel ne dit rien, nous pourrions nous trouver, comme pour le monopole de l'alcool, avoir abandonné à la Confédération l'application de la disposition constitutionnelle. J'appuie en conséquence l'amendement Ody.

Abstimmung. — Votation.

Alinea 1

Für den Antrag Grünenfelder	28 Stimmen
Dagegen	44 »

Präsident: Der Antrag Gobat wird als redaktioneller bezeichnet und kommt nicht zur Abstimmung. Damit ist Alinea 1 angenommen.

Zu Alinea 2 liegt ein Antrag v. Planta vor, der von der Kommission nicht bekämpft wird. Wird kein Gegenantrag gestellt, so wird der Antrag v. Planta als angenommen erklärt. Damit wird der Antrag Ullmann überflüssig und, wenn er nicht von

anderer Seite aufgenommen wird, ebenfalls als erledigt anzusehen sein. Wir haben noch über die Anträge Vital und Ody abzustimmen.

Für den Antrag Vital 29 Stimmen
Dagegen 70 »

Für den Antrag Ody (Beifügung eines
dritten Alineas) 42 Stimmen
Dagegen 62 »

Präsident: Damit ist der ganze Artikel erledigt. Wir gehen weiter in der Beratung des Gesetzes. Der Präsident der Kommission erklärt, keine weiteren

Bemerkungen zu den übrigen Teilen des Entwurfes anbringen zu wollen. Wird von keiner andren Seite das Wort benutzt, so erkläre ich die übrigen Artikel, weil kein Gegenantrag vorliegt, als angenommen. Wir können zur Gesamtabstimmung schreiten.

Gesamtabstimmung — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Entwurfs 68 Stimmen
Dagegen 29 »

An den Ständerat.
(Au Conseil des états.)

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1912 - 16:30
Date	
Data	
Seite	173-188
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 101

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.

wenigen Ausnahmen sogar in absoluter Abnahme. Das waren die gewöhnlichen Zeiten, wo der Kapitalismus so nach und nach die Landwirtschaft unter sein Regime brachte. Heute marschieret er mit Riesenschritten, um die Landwirtschaft unter seine Knute zu bekommen. Die heutige Stellung der Produktpreise verteuert dem Bauern nicht nur das Land, sondern, wie es gegenwärtig steht, auch das Betriebskapital. Was will das heissen, wenn man heute jubelt, dass für Kühe 1700 und mehr Franken bezahlt werden? Der Bauer muss wieder Kühe haben; die wenigsten sind imstande, sie selbst heranzuzüchten, er muss sie wieder kaufen, wieder mehr anlegen. Er ist nicht nur Produzent und Verkäufer, sondern ebenso Käufer, und ich prophezeie mit grosser Sicherheit, dass wir Zeiten entgegengehen — und wir haben sie schon und haben sie schon gehabt — wo unter den erfolglos ausgepfändeten Schuldnern und unter den Konkursiten ganze Massen von Bauern sein werden, Leute, die sich abschinden und abplagen das ganze Jahr, um sich aufrecht zu erhalten. Die fallen dann auch unter diejenigen, die nicht einmal mehr das Stimmrecht ausüben können. Wer dafür eintreten will, der stimme gegen Eintreten auf die Vorlage.

Buri, deutscher Berichterstatter der Kommission: Herr Regierungsrat Keller hat leider nicht Gelegenheit gehabt, den Sitzungen der Kommission beizuwohnen, und wir sind infolgedessen nicht in der Lage gewesen, über seinen Antrag zu beraten und dazu Stellung zu nehmen. Die Sache ist nun von solcher Bedeutung, dass es mir notwendig scheint, dass die Kommission über diesen Antrag berate und Stellung nehme. Es ist dies auch von verschiedenen Mitgliedern der Kommission ausdrücklich gewünscht worden. Heute nachmittag wird es nicht mehr möglich sein, Sitzung zu halten, indem verschiedene Mitglieder genötigt sind, zu verreisen. Ich beantrage, es sei die Beratung hier abzubrechen und frühestens am Donnerstag wieder aufzunehmen, um der Kommission Gelegenheit zu geben, den Antrag Keller in Beratung zu ziehen und dazu Stellung zu nehmen.

M. Willemin, rapporteur français de la majorité de la commission: Ainsi que vous l'a dit le président de notre commission, M. le rapporteur de langue allemande, la commission n'a pas pu se réunir pour prendre position au sujet de l'amendement de M. Keller qui est un amendement qui me paraît préjudiciel et emporter l'ajournement à terme en tout cas du projet et être en contradiction avec la continuation de l'entrée en matière.

Par conséquent, la commission, désirant prendre position, tient à pouvoir discuter la proposition de M. Keller qui, comme vous le savez, tend à renvoyer tout le projet au Conseil fédéral pour qu'il soit invité à présenter un projet dans le sens de l'article 47 de la constitution fédérale, suivant lequel une loi fédérale déterminera la différence entre l'établissement et le séjour et fixera en même temps des règles auxquelles sont soumis les Suisses en séjour quant à leurs droits politiques et à leurs droits civils. M. Keller estime que le projet qui

nous occupe actuellement et qui concerne la situation des citoyens insolubles quant à l'exercice de leurs droits politiques, n'est qu'une partie de la question et qu'il convient de l'étudier dans son ensemble en donnant suite aux prescriptions de l'article 47 de la constitution fédérale dont je viens de donner lecture.

Dans ces conditions, nous ne pouvons que vous demander d'interrompre la discussion jusqu'à ce que nous ayons eu le temps de prendre position, probablement dans une séance qui aura lieu jeudi. Mais il est bien entendu que, si on décide la continuation de la discussion, la commission se réserve de faire entendre sa voix à nouveau pour répondre aux objections qui ont été faites au sujet de la proposition d'entrée en matière.

Präsident: Will zum Ordnungsantrag Buri das Wort ergriffen werden? Es ist nicht der Fall. Wenn kein Gegenantrag gestellt wird, nehme ich an, es sei der Rat einverstanden, den Antrag Keller an die Kommission zu weisen und die Verhandlungen in dieser Materie hier abzubrechen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.

(Ici le débat est interrompu.)

Sitzung vom 8. Juni 1917, vormittags 7 Uhr.

*Séance du 8 juin 1917, à 7 heures
du matin.*

Vorsitz: }
Présidence: } Hr. Büeler (Schwyz).

11 Automobilwesen und Luftschiffahrt. Automobiles et navigation aérienne. Police.

Anträge der Kommission des Nationalrates.

21. März 1917.

Minderheitsantrag.
(Herr Kuntschen.)

Zustimmung zum Beschlusse des Ständerates vom 28. März 1913 (Nichteintreten auf die Vorlage).

Mehrheitsantrag.

Zustimmung zum Entwurfe des Bundesrates, wo nichts anderes bemerkt ist.

I. Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 erhält folgende Zusätze:

Art. 37 bis. Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.

Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Dem Bunde steht indessen das Recht zu, bestimmte Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfang offen zu erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.

Der Bund ist befugt, auf dem Automobil- und Motorradverkehr Abgaben zu erheben. Ihr Ertrag ist zur Verbesserung und zum Unterhalt der dem Automobilverkehr dienenden Strassen zu verwenden. Das Nähere bestimmt die Bundesgesetzgebung.

Minderheitsantrag:

(HH. Calame, Kuntschen, Maillefer, Walther.)
Streichung des Absatzes 3.

Propositions de la commission du Conseil national.

21 mars 1917.

Proposition de minorité.

(M. Kuntschen.)

Adhésion à la décision du Conseil des Etats (non-entrée en matière).

Proposition de la majorité de la commission.

Adhésion à la décision du projet du Conseil fédéral partout où il n'y a pas d'observation.

Art. 37 bis. La Confédération a le droit d'édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles.

Les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. La Confédération a cependant le droit de déclarer certaines routes totalement ou partiellement ouvertes à la circulation des automobiles. L'utilisation des routes pour le service de la Confédération demeure réservée.

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 à la circulation des automobiles. La législation fédérale règle les détails d'application.

Proposition de minorité.

(MM. Calame, Kuntschen, Maillefer, Walther.)
Supprimer l'alinéa 3.

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommissionmehrheit: Es ist Ihnen im März ein grösserer Bogen verteilt worden, auf dem Sie bezeichnenderweise die verschiedenen Anträge ansehen können,

welche bis jetzt zu der Frage gestellt worden sind, ob nicht das Gesetzgebungsrecht über den Automobilverkehr, Fahrradverkehr, Luftschiffverkehr dem Bunde übertragen werden soll. Im Auftrag der grossen Mehrheit der Kommission beantrage ich Ihnen, gemäss letzter Kolonne dieses Bogens in der Tat im Anschluss an Ihre frühere Schlussnahme und in Anlehnung an die Auffassung des Bundesrates, diese Kompetenz dem Bunde zu übertragen.

Es ist nun leider fünf Jahre her, seit der Nationalrat diese Angelegenheit behandelt hat. Von einer Ueberstürzung kann also bei dieser Verfassungsrevision nicht die Rede sein, und man kann auch wirklich sagen, dass es kein Unglück gewesen ist, dass man mit dieser nicht allgemein beliebten Sache etwas langsamer vorgegangen ist. Aber den Nachteil hat es doch, dass ich mit einigen Worten einen Rückblick auf den Gang der Angelegenheit werfen muss. Dabei beschränke ich mich auf ein Resümee, indem ich mit meinem schweizerischen Vorgänger, der vorhin referiert hat, davon ausgehe, dass die Mitglieder des Nationalrates die Botschaft des Bundesrates wirklich gelesen haben oder vielleicht im Begriffe sind, sie noch einigermassen zu lesen.

Zuerst muss festgestellt werden, dass heute noch auf dem Gebiete des Verkehrs mit Automobilen, Fahrrädern, Luftschiffen ein ganz eigentliches Verhältnis in der Schweiz besteht. Wir haben in einer einzigen Richtung eidgenössisches Recht, sonderbarerweise in der Behandlung der ausländischen Automobile, indem wir hier gebunden sind, durch eine internationale Vereinbarung, welcher die Schweiz am 9. Dezember 1910 beigetreten ist. In allem übrigen, soweit es sich um den ganzen internen Verkehr handelt, und soweit es sich nicht bezieht auf die Anforderungen an ausländische Automobile, gilt heute noch kantonales Recht mit seinem Wirrwarr, mit der Vielgestaltung, mit der Abänderung von wenigen Kilometern zu wenigen Kilometern. Das Verhältnis ist etwas gelindert worden durch das Konkordat. Aber es muss doch daran erinnert werden, dass das interkantonale Konkordat von 1904 nicht alle Kantone umschliesst und, kaum in Kraft getreten, Gegenstand aller möglichen Revisions- und Abweichungsversuche geworden ist. Die schwierige Lage, die sich hieraus für die Automobilisten, für die Automobilindustrie, die Hotelindustrie ergeben hat, hat auch eine Reihe von Leuten ins Feld gerufen, die eine Veränderung verlangt haben. Die Verkehrsvereine, der schweizerische Automobilklub, die Polizeidirektoren aller Kantone haben verlangt, dass die Kantone ihre Kompetenzen zugunsten des Bundes abgeben sollen. Das ist wieder schriftlich und mündlich geschehen und fand schliesslich den parlamentarischen Ausdruck in der Motion, die Herr Kollege Walther im Jahre 1909 vorgebracht hat und die damals, wenn ich nicht irre, Ihre einstimmige Zustimmung in der Erheblichkeitserklärung gefunden hat. Dabei muss daran erinnert werden, dass die Motion nicht allein aus innerschweizerischen Betrachtungen herausgekommen ist, sondern sie fällt in jene Zeit, wo man in vielen ebenso komplexen Staatsgebilden wie wir, und noch grösseren, daran gegangen ist, dieses Rechtsgebiet

zu vereinfachen und zu vereinheitlichen. Deutschland und Oesterreich haben just um das Jahr 1910 herum die Sache vereinheitlicht. Aus jener Zeit datiert auch die Annahme von Postulaten im Nationalrat und Ständerat, wonach der Bund ein Haftpflichtgesetz für die Automobile machen sollte.

Der Bundesrat hat damals vielleicht im Gefühl, dass es sich um eine selbstverständliche Sache handle, sehr rasch dem Begehren entsprochen und am 22. März 1910 eine Verfassungsrevision vorgeschlagen. Es hiess einfach: Die Kompetenz zur Gesetzgebung geht an den Bund über. Leider hat die einfache Lösung, die der Bundesrat vorgeschlagen hat, einer langen und etwas verwickelten Entwicklung in den eidgenössischen Räten gerufen. Im Ständerat ist am 4. Oktober 1911 mit einer Stimme das Eintreten abgelehnt worden. Ich betone, diese Ablehnung ist nach der Diskussion, die damals erfolgte, nicht etwa aus sachlichen Gründen erfolgt, sondern wesentlich aus opportunistischen Erwägungen, dass diese Bestrebungen beim Volke zurzeit nicht auf guten Boden fallen. Die Stellungnahme wurde damit korrigiert, dass man erwartete, der Bund werde wenigstens ein Gesetz über die Haftpflicht und das Strafwesen auf diesem Gebiete erlassen. Im Nationalrat hat am 19. Juni 1912 mit zwei Dritteln Mehrheit gegen einen Drittel Minderheit der Antrag des Bundesrates Anklang gefunden, und es ist in einer modifizierten Fassung beschlossen worden, in der Tat den Bund mit dieser Gesetzgebung zu beauftragen. Die Modifikation bestand darin, dass man sich bestrebt, den Verfassungsartikel so zu gestalten, dass er beim Volke Anklang finden sollte. Es wurden Zweckerklärungen aufgenommen, und es wurde auch bestimmt, dass nur gewisse Strassen dem Automobilverkehr eröffnet werden sollen. Wir glaubten auf dem besten Wege zu sein, aber am 28. März 1913 hat der Ständerat wiederum mit zwei Stimmen Mehrheit die Vorlage abgelehnt. Die Mehrheit der Kommission des Ständerates freilich hat sich im wesentlichen auf den Standpunkt des Nationalrates gestellt.

Die nationalrätliche Kommission war nun nicht gerade in einer angenehmen Situation. Zweimal wollte der Ständerat nicht eintreten, und die Sache sollte doch vorwärts gehen. So kam man gemäss einer Anregung des leider verstorbenen Kollegen, Herrn Sulzer, auf den Gedanken, die Sache nicht nur dem Volke, sondern insbesondere auch den Kantonen genehmer zu machen, indem man den Bundesrat einlud, zu prüfen, ob nicht mit der Verfassungsrevision ein Weg eröffnet werden könnte, auf dem Geldmittel mit Hilfe des Bundes gesammelt und diese Geldmittel den Kantonen zugeführt werden könnten, um die Strassen zu verbessern. Denn man sagte sich in Übereinstimmung mit allen Technikern, dass die Schwierigkeit beim Automobilverkehr nicht zuletzt auf der Beschaffenheit der Strassen beruhe und die Kantone nicht in der Lage sind, zur Genüge Abhilfsmittel zu beschaffen. Diese Idee hat sofort bei dem damaligen Chef des Departements des Innern, Herrn Calonder, Anklang gefunden und sie ist auch vom Bundesrat geprüft worden. Dann ist der Krieg gekommen und man fand, die Sache sei überhaupt nicht so dringlich. Sie ging dann an das Justiz- und Polizeidepartement, und es wurden Berichte

auch von Seiten des Finanzdepartements eingeholt, wie auch vom Departement des Innern. Als diese Berichte eingegangen waren, hat der Bundesrat am 3. Dezember 1916 die Angelegenheit wieder an uns zurückgeleitet, und zwar mit einer eingehenden Botschaft und einem neuen Antrag, der vom ersten Antrag wesentlich abweicht und der sich auch nicht ganz deckt mit der Redaktion der nationalrätlichen Kommission. Die Differenzen, die der neue Antrag bringt, sind: deutlichere Vorbehalte für die Kantone, mit Ausschaltung von gewissen Einschränkungen durch Charakterisierung der Strassen in unserem ersten Entwurfe, und endlich der Gedanke, der Bund sollte die Macht bekommen, auf irgend einem Wege die Automobile mit Gebühren zu belegen, um dadurch Geld zu verschaffen und den Kantonen zu verteilen. Ihre Kommission hat mit allen gegen eine Stimme beschlossen, im wesentlichen in Aufrechterhaltung ihres eigenen früheren Standpunktes, in Aufrechterhaltung des Standpunktes des Nationalrates, der ständerätlichen Kommissionsmehrheit und des Bundesrates, den neuen Antrag des Bundesrates ein bisschen zu modifizieren und anzunehmen. Mit sieben gegen vier Stimmen hat sie sich auch dem Gedanken angeschlossen, dass ein Weg gefunden werden müsse, um Geld für die Verbesserung der Strassen zu beschaffen.

Zu den Anträgen kurz folgendes: In erster Linie wird es sich wieder darum handeln, ob wir grundsätzlich daran festhalten wollen, dass der Bund diese Gesetzgebung übernimmt, oder ob wir gemäss dem Standpunkt, den das Kommissionsmitglied Kuntschen im Anschluss an den Ständerat auf Nicht-eintreten einnimmt, auf die frühere Stellung zurückkommen wollen. In dieser Richtung ist nichts Neues zu sagen, und ich kann mich nicht entschliessen, des langen und breiten über die Notwendigkeit der eidgenössischen Kompetenz der Gesetzgebung gegenüber der kantonalen Gesetzgebung Details aufzuführen, sondern ich beschränke mich kurz darauf, die Gesichtspunkte zu registrieren, die hierfür massgebend sind:

Da fällt in die Mitte der Erwägungen der Gedanke, dass es einfach ein Unding ist, wenn ein Verkehrsmittel von der Schnelligkeit, von der Nützlichkeit und dem ausgedehnten Gebrauch des Automobils in jedem Kanton, in den grossen und den kleinen, wieder anders behandelt werden kann; ein Unding, weil dem Fahrenden nicht zuzumuten ist, dass er alle diese kantonalen Vorschriften kenne, weil der Bevölkerung nicht zuzumuten ist, dass sie sich recht orientiert, und es den Behörden gar nicht möglich ist, bei diesem Wirrwarr der kantonalen Bestimmungen die Sache recht durchzuführen. Ich will davon nicht länger reden, dass jetzt unter Umständen Autos nicht von einem Kanton durch einen andern durchfahren können; dass Ihre eigene Kommission, als sie in einen andern Kanton hinüberfuhr, um Strassen anzusehen, von der Polizei angehalten worden ist, um besondere Gebühren zu bezahlen. Ich will nicht davon reden, dass über die Schnelligkeitsbestimmungen, die Strassenunterschiede, die Signale usw. solche kleinliche Differenzen geschaffen werden, deren Durchführung auf ganz natürliche Schwierigkeiten stossen müssen. Ich will nicht davon reden,

dass in viel grösseren Ländern als die Schweiz, mit viel grösseren Staatswesen, man schon längst erkannt hat, dass man einen derartigen Zwiespalt der Gesetze des Einzelstaates nicht brauchen kann. Ich will auch nicht ausmalen, wie die kantonale Behandlung der Sache zu Schikanen für das Volk und die Automobilisten und zu Schwierigkeiten für die Behörden führt. Auch darüber will ich kein Wort mehr verlieren, dass Behörden, die den guten Willen haben, Bestimmungen durchzuführen, angesichts der Einwendungen, die ihnen bei dem Wirrwarr in den Kantonen und den verschiedenen kantonalen Bestimmungen gemacht werden, nicht den Mut haben, so gegen die Automobilisten aufzutreten, wie es der Fall verdient.

Aber die Frage muss erwogen werden, ob die Erfahrungen der letzten Jahre angetan sind, auf diese Beobachtungen zurückzukommen. Hat der Krieg uns auf irgend eine Weise zu Korrekturen veranlasst? Im Gegenteil. Wenn man wie vorher die Ueberzeugung hat, dass das Automobil für viele ein Uebel und etwas Unangenehmes sei, so hat man doch die Anschauung, dass es ein blosses Luxusinstrument sei, ganz aufgeben müssen. Denn nicht nur die Bilder aus dem Kriege, welche uns die enorme Anwendung des Automobils vor Augen führen, sondern auch die friedlichen Bilder aus der Schweiz haben uns gezeigt, wie ganz unentbehrlich auch bei uns das Auto geworden ist: Vor allem das Automobil im Militär, für die Stäbe, Munition, Sanität und Verpflegung, aber auch sonst, da wir zu wenig Pferde haben, ein Zustand, der auch im Frieden sich ausdehnen kann. Man muss sich wirklich fragen: Wird es sich in dieser Hinsicht nach dem Krieg ändern? Ich denke nicht. Das Automobil wird unentbehrlich sein für das Sanitätswesen, Spitäler und Aerzte, dann als Lastwagen für die Geschäfte und Wagen für Feuerwehr, Hotels, usw.

Diese Entwicklung wird natürlich nicht gehemmt, sondern noch weiter gehen, und dazu wird nach dem Krieg der Kampf um die wirtschaftliche Hebung jedes einzelnen Staatswesens kommen. Da ergibt sich die Frage: Können wir uns den Kampf leisten in der Automobilindustrie, in der Hotelindustrie und der Fremdenindustrie überhaupt, wenn wir die Schwierigkeiten weiter erhalten, welche die jetzigen Verhältnisse bieten? Ich will nur eine Zahl angeben, im übrigen verweise ich auf das frühere Stenogramm. Aus Amerika wird gemeldet, dass im Jahre 1916 nicht weniger als 1,600,000 Automobile produziert worden sind, und darunter sollen nur 100,000 Lastwagen sein. Was wird mit diesen Fuhrwerken geschehen? Wie soll die Fremdenindustrie in der Schweiz sich den Leuten gegenüber stellen, die aus Staaten kommen, wo man in dieser Weise das Automobil zu einem allgemeinen Verkehrsmittel gemacht hat? Was in Amerika in ganz enormen Ziffern geschieht, geschieht in andern Ländern in bescheidenem, aber doch noch grossem Masse. Wenn man sieht, wie jetzt schon in der Kriegszeit die Staaten sich bemühen, ihr wirtschaftliches Ringen vorzubereiten, wird man sich fragen müssen, ob wir auf unserem Gebiet nicht auch für jene Zeit rüsten sollen? Nun kann man da nicht einwenden, wir haben ein Konkordat; wir haben nicht kantonale Gesetze, sondern wir haben

Abmachungen der Kantone auf dem Wege des Konkordats. Nichts wäre unrichtiger als die Meinung, das Konkordat hätte die Differenzen beseitigt. Als wir das neue Konkordat an der Polizeidirektorenkonferenz besprachen, da war das erste, dass der Vertreter einer der grössten Kantone erklärte, dass sie bereits in einigem von dem Konkordat abgewichen seien, und wer, wie der Sprechende, im amtlichen Verkehr Gelegenheit hat, zu übersehen, wie das Konkordat funktioniert, muss sagen: Das ist gar kein Konkordat, denn jeder Kanton nimmt sich heraus, an dem Konkordat zu ändern, zu praktizieren, wegzureissen usw., was ihm passt oder nicht passt. Ein Mittel dagegen gibt es im Konkordat selbst nicht. Man kann nichts anderes machen, als das Konkordat auflösen und an Stelle des Schlechten das noch Schlechtere setzen. Man wird also sagen müssen, dass es höchste Zeit ist, diesen ungesunden Zustand zu beseitigen und an Stelle des durchlöcherten Konkordats einheitliches Recht zu schaffen.

Mit bezug auf die Uebertragung der Gesetzgebung an den Bund enthält der vorliegende neue Artikel nur zwei Abänderungen gegenüber der früheren Schlussnahme, einmal die, dass die Hervorhebung des Zweckes der Bestimmung, sie sei im Interesse der Volksgesundheit und des allgemeinen Verkehrs, wegfallen soll. Der Bundesrat macht nach unserer Ansicht mit Recht darauf aufmerksam, dass, so oportun jene Bemerkung vielleicht dem Volk gegenüber auf den ersten Blick erscheinen mag, sie nicht nur ganz ungewöhnlich ist, denn bekanntlich hat man sich in den eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebungen sonst stets entschlagen, den Zweck in die Bestimmungen hineinzunehmen, sondern auch sehr gefährlich, weil aus dieser Zweckbestimmung ganz falsche Dinge in die Sache hineingelegt werden. Sachliche Bedeutung hat die Weglassung nicht.

Und weiter hat man weggelassen die frühere Bemerkung, dass dem Bund das Recht zu speziell polizeilichen Vorschriften zustehe. Man ermächtigt ihn nach der neuen Bestimmung, überhaupt die Vorschriften zu erlassen. Auch diese Aenderung ist vollauf berechtigt und wird Ihre Zustimmung finden. Denn in der Tat kann man sich nicht auf die rein polizeilichen Bestimmungen beschränken. Das mag an einem Beispiel genügend erklärt sein. Im Konkordat findet sich die Bestimmung, dass jeder Automobilist sich, resp. sein Fuhrwerk, für den Fall einer Schädigung eines Dritten bei einer Versicherungsgesellschaft versichern müsse; eine ausserordentlich wohltätige und in weitesten Schichten des Volkes allgemein begrüßte Bestimmung. Aber gerade diese Bestimmung ist keine polizeiliche, es ist eigentlich eine zivilrechtliche Bestimmung. Schon nur um diese in der zukünftigen Gesetzgebung aufrechterhalten zu können, ist es am Platze, jene Einschränkung wegzulassen.

Das Alinea 2 bedeutet eigentlich mehr eine Umstellung der Sätze. Im Streben, den Kantonen zu lassen, was ihnen gehört, vielleicht noch ein bisschen mehr, je nach der persönlichen Auffassung, hat man sich bemüht, eine Fassung zu formulieren, aus welcher das Recht der Kantone deutlich hervorgehe, und der Gedanke ist nun der: Der Bund erlässt im grossen und ganzen die Bestimmungen

über den Verkehr mit Automobilen und Fahrrädern; die Kantone erhalten das Recht, gemäss ihrer Polizeitätigkeit den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken. Aber der Bund geht ihnen insoweit voran, als er das Recht hat, die wichtigsten Strassen, die dem Automobilverkehr offen bleiben müssen, zu bezeichnen und auch zu bezeichnen, wie weit eventuell auch auf diesen Strassen eine Einschränkung möglich ist. Diese Kombination der Gedanken hat sich aus den verschiedenen Verhandlungen und Widerständen ergeben, und ich glaube, sie ist berechtigt. Denn mit der Uebertragung des Rechtes an den Bund wollen wir nicht etwa den Polizeibehörden die Möglichkeit benehmen, im Interesse des Publikums berechnete Einschränkungen vorzunehmen, Uebergriffe, unnötige Molestierungen des Publikums zu verhüten, Strassen, die das Publikum für den Fussverkehr absolut haben muss, dem Automobilverkehr zu eröffnen, während für den Automobilverkehr andere, grössere Strassen zur Verfügung stehen. Keine Spur davon. Sondern der Gedanke ist der, dass man da, wo der Automobilverkehr berechtigt ist, ihn offen halte, ihn nicht schikaniere und dass man eine richtige Mitte finde zwischen der Offenhaltung und der Einschränkung zugunsten des übrigen Publikums. Dieser Gedanke dürfte nun seinen klaren Niederschlag in dem Verfassungsartikel gefunden haben.

Dass die Strassen natürlich für die Fuhrwerke des Bundes offen sein müssen, dass die Kantone nicht etwa den eidgenössischen Militärfuhrwerken einfache Strassen sperren können, das liegt auf der Hand und darüber hat sich übrigens noch nie eine Meinungsverschiedenheit ergeben.

Nun kommt aber die letzte und neueste Bestimmung, nämlich die, dass der Bund das Recht erhalten solle, auf dem Automobil- und Motorradverkehr Abgaben zu erheben und dass er diese Abgaben dann auf irgend einem Weg dahin zu leiten hat, wo die Verbesserung der Strassen durchgeführt wird, an die Kantone. Der Bundesrat hat in der Richtung einen Vorschlag gemacht, von dem man sagen muss, dass er klar war und nach verschiedenen Richtungen sagte, wie sich die Gesetzgebung entwickeln müsse. In der Kommission hat man dann herausgefunden, dass immerhin die Sache, so einfach sie nach dem Vorschlag des Bundesrates sei, sehr kompliziert ist, wenn man ins Detail geht. Schon die Frage, auf welchem Wege sollen die Abgaben erhoben werden, ist verschieden zu lösen. Sollen sie als Taxe auf inländischen und ausländischen Automobilen erhoben werden? Das stösst auf Schwierigkeiten. Die ausländischen Automobile zu vexieren, hindert wieder, was man mit bezug auf die Fremdenindustrie will. Eine Unterscheidung der inländischen und ausländischen wird auch nicht leicht Billigung finden.

Ein zweiter Weg, das Geld zu erheben, nämlich auf den Gummirädern usw., stösst auf Schwierigkeiten finanzieller Natur und Schwierigkeiten der Kontrolle.

Am nächsten liegt wohl der dritte Weg, die Taxe auf den Stoffen, mit welchen die Automobile betrieben werden, zu erheben, also auf dem Benzin, resp. bei den elektrischen Automobilen auf der elektrischen Kraft. Man wird wohl auf diesen

Weg kommen müssen, aber man kann nicht behaupten, dass die Akten vollständige Abklärung in dieser Richtung ergäben. Somit ist eine weitere Prüfung dieser Sache gewiss am Platze. Es kann der Gesetzgebung überlassen werden, zu bestimmen, welchen Weg man einschlägt.

Ebenso muss gesagt werden, dass es nicht ganz einfach ist, zu sagen, wie diese Gelder verteilt werden sollen. Sollen sie auf die Kantone nach der Kopfzahl der Bevölkerung, sollen sie nach der Zahl der Automobile, sollen sie nach der Kilometerzahl der dem Automobilverkehr offenen Strassen verteilt werden? Soll Rücksicht genommen werden auf das, was sie zahlen usw.? Die Frage ist nicht ganz einfach und bedarf noch etwelcher Abklärung; dies hat nicht etwa, ich möchte das absolut betont haben, den Sinn, dass man die Kompetenz verschiebt, sondern nur den Sinn, dass das Detail in der Gesetzgebung reguliert werden soll, also auch auf einem Wege, gegen den das Referendumsrecht besteht.

Es ist doch richtig, dass man nicht die Verfassungsrevision selbst verschiebt, bis alle diese Punkte abgeklärt sein werden, Punkte, die auf dem Wege eines gewissen Kompromisses zwischen Kantonen und Bund abgeklärt werden müssen.

Daher im neuen Artikel die allgemeine Fassung, dass der Ertrag zur Verbesserung der Strassen verwendet werden müsse, aber nur der Strassen, welche nach Bundesanordnung dem Automobilverkehr offen sein müssen. Das ist ja natürlich gegeben.

Wir haben die Auffassung, dass das ein loyaler Weg sei, ein Weg, der die Verfassungsrevision schneller ermöglicht und der nun dem Bundesrat erlaubt, noch einmal zu untersuchen, wie man unter allgemeiner Verständigung vielleicht Schwierigkeiten überwinden könne.

Mit bezug auf die Luftschiffahrt noch eine Bemerkung: Es hat sich nie eine Differenz gezeigt in der Auffassung, dass die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt dem Bunde überlassen werden soll. Man kann aber vielleicht beifügen, dass die Erfahrungen des Krieges gezeigt haben, wie angebracht es ist, auch auf diesem Gebiete vorwärts zu machen. Hätten wir nicht Krieg und würde nicht alles schliesslich unter dem Gesichtspunkte des Militärs und der Neutralität betrachtet, so weiss ich nicht, ob wir nicht schon in Schwierigkeiten geraten wären wegen der Frage, wer eigentlich Differenzen im Luftschiffverkehr zu behandeln habe. Nach der ganzen Entwicklung des Luftschiffbaues wird man sagen müssen, dass es bald an der Zeit sein wird, hier Klarheit auf den Frieden hin zu schaffen.

Ich schliesse mit dem Hinweis, dass meines Wissens der Bundesrat, wenigstens sein verehrter Vertreter, Herr Bundesrat Müller, der an den Kommissionsverhandlungen teilnahm, mit der Auffassung der Kommission einverstanden ist, und mit der zweiten Bemerkung, dass, wenn Sie endlich einmal die Verfassungsrevision im Prinzip beschlossen haben, dann der Weg offen ist für die Gesetzgebung, und zwar in polizeilicher Richtung wie auch in der Richtung der Haftpflichtgesetzgebung. Denn Ihre Auffassung war ja schon vor fünf Jahren, dass unbedingt eine verschärfte Haftpflicht der Automobile kommen müsse, aber dass

die Grundlage dazu in einer eidgenössischen Regelung der Vorschriften für die Automobile vorhanden sein müsse. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen, einzutreten und unserem Antrag zuzustimmen.

M. Maillefer, rapporteur français de la majorité de la commission: C'est une vieille connaissance qui se présente aujourd'hui devant vous, une connaissance si vieille que la plupart d'entre vous en auront certainement oublié les traits; pour un grand nombre des membres de cette assemblée même, la question est toute nouvelle. Il ne sera donc pas inutile de retracer, en trois ou quatre lignes, l'histoire de la revision constitutionnelle qui vous est soumise pour la seconde fois aujourd'hui.

Tout le monde sait que cette revision constitutionnelle a son origine dans la motion déposée autrefois par notre collègue M. le conseiller national Walther, en 1908, et développée en mars 1909. Cette motion prise en considération aboutit à un projet du Conseil fédéral, déposé le 22 mars 1910 et discuté au Conseil des Etats en octobre 1911. Cette discussion assez longue et approfondie aboutit au rejet des propositions du Conseil fédéral et au renvoi, à celui-ci, du projet de revision constitutionnelle. Ce n'est pas que le Conseil des Etats ait été, en principe, opposé à l'introduction dans la constitution d'un article visant la circulation des automobiles et des cycles; mais le Conseil des Etats s'est inspiré surtout d'une considération d'opportunité; en outre, il a pensé qu'une simple revision constitutionnelle, dans le sens de donner à la Confédération des attributions de police, n'était pas suffisante et qu'il fallait comprendre dans la loi sur les automobiles la responsabilité civile et la responsabilité pénale des automobilistes.

C'est dans ces conditions que le projet du Conseil fédéral s'est présenté devant le Conseil national. Le 19 juin 1912, le Conseil national a adopté les propositions du Conseil fédéral, en y apportant quelques modifications dont les unes étaient surtout d'ordre moral et dont les autres constituaient une restriction en faveur de la souveraineté cantonale. Nous avons décidé que le Conseil fédéral aurait le droit d'édicter des mesures de police, mais dans l'intérêt de la santé publique, dans l'intérêt de la circulation en général et aussi en tenant compte des circonstances locales. L'autre réserve, dont l'importance était beaucoup plus considérable, maintenait pour les cantons le droit de restreindre et même d'interdire la circulation des automobiles sur leurs routes, sauf pour les véhicules appartenant à la Confédération et sauf aussi, disait l'article ainsi révisé, sur les voies de grand transit. Le Conseil national, à une très forte majorité, adopta les propositions de sa commission; l'objet fut renvoyé au Conseil des Etats, qui, à une majorité de deux voix, maintint sa précédente décision d'ajourner ainsi que nous l'avons vu, la solution du problème à des jours meilleurs.

La question parut enterrée. Cependant elle trouva de la sympathie, encore et malgré tout, auprès de la commission du Conseil national. Celle-ci, réunie au mois de novembre 1913, demanda au Conseil fédéral de bien vouloir continuer l'étude de la question en l'orientant dans deux sens: au

point de vue financier d'abord, la commission pria le Conseil fédéral de voir s'il n'y aurait pas moyen d'imposer soit les autos eux-mêmes, soit les matières qui servent à leur construction, soit encore les matières carburantes utilisées pour leur fonctionnement, le produit de cette imposition servant à indemniser les cantons afin qu'ils pourvoient au bon entretien de leurs routes. Cette étude devait être poussée aussi dans un autre sens. Le Conseil fédéral était invité à bien vouloir étudier la question d'une législation et à envisager la possibilité de soumettre au Conseil national et au Conseil des Etats, en même temps qu'un projet de revision de la constitution, un projet de loi destiné à rassurer le public sur les intentions du Conseil fédéral et des Chambres en cette matière.

En attendant que cette revision constitutionnelle puisse aboutir, en attendant une législation fédérale, la matière reste toujours régie par ce moyen bâtarde et incomplet qui s'appelle les concordats intercantonaux, et dont le dernier, celui de 1914, n'a pas réuni l'adhésion de plusieurs cantons. Le Conseil fédéral s'est mis à la tâche, il a procédé à une étude financière complète, qui se trouve exposée dans le message et dont vous avez pu prendre connaissance.

Quant à l'autre question, celle de savoir si l'on pouvait présenter un projet de loi, en même temps que la revision de l'article constitutionnel, le Conseil fédéral n'a pas cru pouvoir entrer en matière. L'idée n'est pourtant pas nouvelle; elle a été soutenue soit au Conseil des Etats par M. Usteri, soit au Conseil national, ici même, par M. Scherrer-Füllemann. Mais le Conseil fédéral estime que dans l'état actuel de notre droit public, le fait de présenter en même temps une demande de revision et une loi d'application offre des inconvénients, et qu'il y a lieu dès lors de procéder tout d'abord à la revision constitutionnelle et d'élaborer la loi ensuite.

C'est donc à la suite de ces travaux que le Conseil fédéral a présenté et que nous vous présentons un nouvel article 37 bis, sur lequel nous vous proposons d'entrer en matière. C'est presque enfoncer une porte ouverte que de s'étendre longuement sur l'utilité toujours croissante de l'automobile. Ce moyen de locomotion n'est plus seulement un instrument de luxe et de sport, mais de plus en plus un instrument de la vie de tous les jours, d'une utilité pratique immédiate, et dont on ne pourrait plus se passer. Il est également inutile d'insister sur la grande importance qu'il a prise au point de vue militaire et dans toutes sortes d'autres domaines. Il est de même inutile, je crois, de s'étendre très longuement sur la nécessité absolue qu'il y a de réglementer la circulation des automobiles d'une façon générale, de remettre la réglementation de police concernant cette circulation entre les mains de la Confédération et de ne pas maintenir dans notre pays 25 législations différentes en la matière. Depuis longtemps on a signalé les inconvénients de notre situation; ils sautent aux yeux de tous. Ces inconvénients ont été relevés par les milieux intéressés d'une façon suffisamment complète. Le dernier document important à signaler dans ce domaine, c'est une requête du Vorort de la Fédération des sociétés de développement, requête adressée au Conseil fédéral

le 12 février 1916 et résumée dans le message et elle insiste sur la nécessité urgente et absolue de résoudre la question d'une façon générale.

Tout le monde convient que cette réglementation fédérale est aussi bien dans l'intérêt public que dans celui des cantons, dans l'intérêt de la population qui ne circule pas en auto, comme aussi des automobilistes eux-mêmes.

On pourrait se demander toutefois, si en raison des préoccupations très graves qui nous assaillent, le moment est bien choisi pour discuter de cet objet. Votre commission estime que le moment est toujours opportun. Jusqu'à ce que la révision constitutionnelle soit mise sur pied, il s'écoulera encore bien quelque temps; il faudra ensuite créer la loi et d'ici à ce que tout soit prêt pour une application rationnelle, il s'écoulera assez de temps. Il est donc opportun de se mettre tout de suite à l'oeuvre.

Ainsi donc, nous vous proposons d'introduire dans la constitution fédérale un article 37 bis et un article 37 ter. Le premier vise les autos et les cycles. Le second est relatif à la circulation des avions, à la navigation aérienne. Je crois pouvoir me dispenser d'insister sur la nécessité d'une législation au moins fédérale dans le domaine de la navigation aérienne et je pense qu'il n'y aura pas une seule voix pour s'opposer à l'article 37 ter.

Quant à l'article 37 bis, nous espérons que la question a fait du chemin depuis qu'elle est sortie de nos ordres du jour et nous pensons que plusieurs de ceux qui défendaient la souveraineté des cantons dans ce domaine s'opposaient à cette législation fédérale, se seront, aujourd'hui, convertis à la manière de voir du Conseil fédéral et de la commission.

Je ne veux pas entrer dans le détail du projet qui sera discuté article par article. Seulement quelques mots des grandes lignes. L'article 37 bis contient trois dispositions essentielles. La première donne à la Confédération le droit d'édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles. Il y a une différence avec le premier projet présenté autrefois par le Conseil fédéral, en ce sens que le projet actuel ne se limite pas aux seules dispositions de police. La question s'est, en effet, élargie; le Conseil fédéral ainsi que votre commission comprennent aujourd'hui qu'une législation sur les automobiles et les cycles doit avoir trait non seulement à la police, mais aussi à la responsabilité civile, à la responsabilité pénale et la majorité de votre commission estime même qu'il y a lieu d'envisager le côté fiscal de la question.

La seconde disposition comporte une restriction — la première — sous la forme d'une concession aux légitimes susceptibilités des cantons. Comme un grand nombre de nos actes législatifs, cet alinéa consacre un partage de la souveraineté entre la Confédération et les cantons, en donnant à ces derniers le droit de restreindre ou même d'interdire la circulation des automobiles sur une partie des routes qu'ils administrent. Le principe qui a présidé à la rédaction de cet alinéa est absolument le même que celui qui avait inspiré autrefois votre précédente décision. Seulement il est prévu deux exceptions et, disons-le très franche-

ment, des exceptions considérables à cette concession faite à la souveraineté cantonale. Il est dit en tout premier lieu (et cela était déjà contenu dans l'article constitutionnel que vous aviez adopté il y a quelques années) que les véhicules au service fédéral — il s'agit surtout, pour le moment, des véhicules postaux et militaires, mais il pourrait y en avoir d'autres servant à transporter, par exemple, des denrées monopolisées — les véhicules au service de la Confédération ne peuvent être soumis à ces interdictions cantonales. Tout le monde est d'accord là-dessus et on ne saurait revenir sur cette décision. Selon la rédaction de 1912 les cantons restaient maîtres de réduire ou de restreindre la circulation des automobiles sur «toutes» leurs routes, à l'exception de celles «qui servent au grand transit». Cette phrase assez vague, de portée très générale, aurait été, dans la pratique, d'une interprétation très difficile. Quelle voie peut être considérée comme voie de grand transit ou le contraire? Voilà ce qui aurait été très difficile à trancher, en pratique. La commission estime que l'article tel qu'il est rédigé à présent est infiniment plus clair. Les cantons restent les maîtres de leurs routes. Mais il y a certaines routes ou tronçons de routes qui échapperont à cette souveraineté absolue et que la Confédération pourra déclarer totalement ou partiellement ouvertes. Il y a donc une grande différence entre le nouveau principe et l'ancien tel que vous l'aviez formulé.

J'arrive au troisième alinéa de l'article. Cet alinéa donne à la Confédération le droit de prélever des taxes sur les automobiles et cycles sans indiquer exactement de quelle nature seront ces taxes. Le produit de ces taxes sera destiné à favoriser l'entretien des routes, spécialement des routes soustraites à la souveraineté cantonale. Ici la commission s'est divisée. La majorité estime qu'on peut adopter les propositions du Conseil fédéral. La minorité, composée de MM. Calame, Kuntschen, Walther et de celui qui vous parle, estime qu'on est allé assez loin, pour le moment, et que nous ne pouvons pas, à présent, entrer en matière sur la question fiscale.

Nous connaissions jusqu'ici dans notre organisation fédérale la Confédération venant au-devant des cantons, la main tendue, la main pleine d'or, sous la forme de subventions. D'autre part, nous connaissions l'activité de la Confédération dans le domaine fiscal. Nous avons les douanes; nous avons fait connaissance avec les impositions fédérales et, dans une certaine mesure, nous avons donné la main à ces impositions, nous les comprenons. Mais il y a quelque chose de tout nouveau dans cette idée d'un impôt spécial, d'une taxe spéciale prélevée sur certaines personnes et affectée à un but spécial — ici l'entretien des routes. Déjà à ce point de vue, on peut considérer avec un certain étonnement cette innovation et pour ceux de la minorité de la commission qui la repoussent elle paraît un peu étrange.

Mais il y a autre chose. Les routes sont éminemment une affaire cantonale, elles relèvent de la souveraineté cantonale, parce qu'elles servent en premier lieu aux cantons et au trafic local. Depuis l'établissement des chemins de fer, les routes de grand transit intercantonal et international sont

les chemins de fer aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs. Les routes servent avant tout au trafic local des piétons, des voitures. Depuis que l'automobilisme s'est développé, ces routes servent avant tout quand même à la circulation locale, aux automobiles locaux, à la circulation des automobiles qu'on pourrait appeler automobilistes professionnels, des automobiles utiles, ceux des médecins qui visitent leurs malades, ceux des fournisseurs qui apportent la marchandise à leurs clients dans la ville et la banlieue, des gros camions automobiles qui servent à toutes sortes de denrées. Voilà surtout à quoi servent les routes. Celles-ci sont surtout du domaine cantonal et d'intérêt local. Subsidièrement, et il faut en être très heureux, ces routes servent aussi aux promeneurs qui, pour leur plaisir, font de longs parcours en automobile et traversent plusieurs cantons, ou franchissent l'Europe du nord au midi en passant par la Suisse. Mais ce n'est que le petit côté de la question. La route reste cantonale, d'usage local, et il faut en maintenir l'usage et l'entretien, l'administration aux cantons. Il y a là des questions techniques que le canton seul peut résoudre. C'est à lui de savoir si une route doit être plus ou moins bien entretenue ou non, à lui de savoir l'impôt qu'il peut prélever sur des automobilistes de son ressort pour en affecter une partie à l'entretien et à l'amélioration de ces routes. Il est ainsi le maître pour la question fiscale et la question technique.

Si donc nous pouvons admettre que les dispositions générales de police de responsabilité civile et pénale soient laissées à la Confédération, nous ne pouvons pas admettre que la Confédération prélève une taxe sur les automobiles et cycles, même si cette taxe devait être répartie aux cantons sous forme de subventions. Du reste, je crois que l'on se heurte à une complète impossibilité. Le projet du Conseil fédéral était franc; il donnait à la Confédération le droit de prélever des taxes, mais il supprimait en même temps les taxes cantonales. Alors on pouvait dire: Le droit de percevoir des taxes passe des cantons dans les mains de la Confédération. L'article tel que vous le soumet la majorité de la commission, ne parle pas des taxes cantonales. Il est dit que la Confédération a le droit de prélever des taxes sur la circulation des automobiles et des cycles, mais il n'est pas dit si les cantons continueront à en percevoir pour leur compte. Alors que va-t-il arriver? La Confédération percevra d'un côté, les cantons de l'autre et il pourra arriver que la superposition de ces deux taxes devienne prohibitive. Alors, qui cédera? Est-ce le canton qui devra réduire ses taxes dans une certaine mesure? Est-ce la Confédération qui devra diminuer la sienne? On ne le sait pas. Il y aura donc là une grosse difficulté, à laquelle on n'a peut-être pas suffisamment songé.

Enfin, ne voyez-vous pas un motif d'opportunité à ne pas venir devant le peuple avec un nouveau projet d'imposition fédérale, d'imposition fédérale sur les automobiles et les cycles, d'un projet d'imposition dont, on vous le dira tout à l'heure, lorsqu'on discutera les articles, le mode de perception est excessivement difficile à définir d'avance? Est-ce que nous n'avons pas assisté tout

dernièrement à la votation populaire sur le timbre et n'avez-vous pas été frappés de l'énorme opposition qu'une revision en somme utile a rencontrée au sein du peuple, alors que cette revision était recommandée par chacun, par la plupart des grands partis et la plupart des journaux? Comment sera accueillie la proposition de créer un impôt fédéral sur un mode de locomotion qui est devenu très courant? Ne pensez-vous pas que le projet de revision ainsi conçu rencontrera aussi une opposition très vive dans le peuple? Nous estimons, nous, minorité de la commission, que pour des raisons d'opportunité, quand il n'y aurait que cette raison à faire valoir, il y aurait lieu d'abandonner le troisième alinéa.

Sous cette réserve, la commission, dans son unanimité moins une voix, vous recommande l'entrée en matière. Mais mes collègues de la minorité et moi, nous réservons notre vote final si le troisième alinéa était adopté contre notre volonté. Nous estimons qu'en adoptant les deux premiers alinéas, vous aurez armé suffisamment la Confédération pour aller de l'avant et régler une question si intéressante et si utile, celle de la circulation des automobiles. Mais nous estimons par contre que vous iriez trop loin et compromettriez le sort de cette revision, si vous adoptiez le troisième alinéa et donniez à la Confédération dans ce domaine des compétences fiscales dont elle n'a pas besoin pour le moment.

M. Kuntschen, rapporteur de la minorité de la commission: En 1910 déjà le Conseil fédéral présentait un projet de revision constitutionnelle donnant à la Confédération le droit et le pouvoir d'édicter des prescriptions de police sur les automobiles et sur les cycles. Ce projet n'était pas l'oeuvre spontanée du Conseil fédéral. Il a été demandé et sollicité par une motion dite: motion Walther. Le Conseil des Etats qui avait la priorité sur cet objet n'est pas entré en matière. Il s'est borné à inviter le Conseil fédéral à élaborer une loi sur la responsabilité civile des automobilistes et à examiner aussi la possibilité d'introduire des pénalités contre les auteurs d'abus dans ce domaine.

Votre assemblée d'autre part a accueilli favorablement le projet et l'a adopté. Le Conseil des Etats saisi à nouveau que la question a maintenu sa décision première. Aujourd'hui la majorité de votre commission vous présente un projet d'un aspect tout nouveau. Il ne s'agit plus seulement de prescriptions de police; ce projet nouveau donne à la Confédération le droit de déterminer les routes qui, à l'avenir, seront ouvertes aux automobiles. Il donne de plus à la Confédération la compétence de lever des taxes sur ce véhicule de locomotion et d'en appliquer le produit à l'amélioration et à l'entretien des routes cantonales. C'est la mainmise de la Confédération sur les routes, domaine jusqu'à ce jour, réservé aux cantons.

La minorité de votre commission vous propose d'adhérer purement et simplement à la décision du Conseil des Etats, c'est-à-dire de demander qu'une loi spéciale soit promulguée sur la responsabilité des automobilistes, loi qui édictera aussi les pénalités qui pourraient atteindre les auteurs de

contraventions. Dans les circonstances actuelles, il semble à la minorité que cette mesure suffit. Ce que le public réclame avec instance, c'est une responsabilité plus étroite et plus stricte des automobilistes. Ce n'est pas que nous songions à faire une loi tracassière; loin de nous cette pensée, mais nous estimons que la responsabilité des automobilistes ne doit pas s'appuyer simplement sur le droit commun; elle doit résulter des dangers inhérents à ce mode de locomotion. Ce sera en quelque sorte une obligation «*ex lege*». Cette satisfaction accordée à l'opinion publique, nous pensons qu'il n'y a aucun inconvénient à ajourner encore cette question. La matière, vous le savez, est réglée par le concordat. La plupart des cantons y ont adhéré. Ce concordat formule et prépare les règles futures de la législation fédérale. Sans doute, on l'a dit tout à l'heure, le concordat est un moyen bâtarde, et puis il est soumis à de si fréquents changements. Qu'y a-t-il d'étonnant à que l'on songe à modifier fréquemment le concordat? L'automobile est soumise à des modifications constantes, à des progrès de chaque jour. Aux besoins nouveaux il faut adapter des mesures nouvelles, des préceptes nouveaux. La matière étant encore relativement neuve, il y aurait même désavantage à cristalliser dès aujourd'hui la législation dans ce domaine.

On nous présente un projet de revision constitutionnelle. Pour une mesure de cette nature, le moment est-il vraiment bien choisi? La constitution qui nous régit a déjà subi 18 revisions ou revisionnettes. Celle-ci sera la 19ième, sans compter les revisions nombreuses en perspective qui devront intervenir à la seule des initiatives qui sont aujourd'hui soumises aux délibérations des Chambres. Est-ce que cette multiplicité de revisions est un gage de prospérité du pays? Je ne le crois pas. Toujours est-il que devant ce nombre croissant de demandes de modifications de notre charte fondamentale, le moment serait venu d'examiner s'il n'y aurait pas lieu de procéder à une revision totale de la constitution? Quoi qu'il en soit, le projet qui nous est présenté apporte une modification profonde à notre droit public actuel. La Confédération va légiférer sur la police des routes, sur les taxes d'automobiles, sur les routes et leur entretien. Pense-t-on que par cette législation on pourra écarter, je ne dis pas l'hostilité, mais le peu de bienveillance qu'il y a dans les populations à l'égard des automobiles? Certes non. Ce n'est pas au moyen de la loi que vous pourrez atteindre ce résultat. D'ailleurs, en écoutant avec intérêt les rapports de la majorité de la commission, je n'ai constaté aucune indication ni disposition nouvelle ou moyen nouveau dans cette sanction permettant d'asseoir un espoir pour l'avenir. Vous les connaissez, les causes de ce peu de bienveillance pour les automobiles, on les a relatées si souvent: c'est d'abord la poussière. Eh bien, que peut faire la loi dans ce domaine? Rien. La poussière sera plus ou moins grande suivant la bienfaisance de la route, la qualité des matériaux employés à sa construction. C'est là non pas une question de loi, mais de construction. Puis on vous parle du bruit et de l'odeur. Encore ici la loi est impuissante. C'est l'industrie qui arrive petit à

petit à améliorer la voiture automobile. Aujourd'hui nous trouvons des automobiles pour ainsi dire silencieuses. C'est là déjà un sérieux avantage et un progrès marqué. Puis inévitablement, sur les routes où la circulation n'est pas intense, l'arrivée des automobiles inspire toujours une certaine crainte. Mais est-ce la loi qui va modifier cet état de choses? Certainement non. Ce sera l'habitude. Petit à petit, si la population constate que l'auto circule sans danger, sans provoquer d'accident, elle arrive à le tolérer et à le voir avec moins d'hostilité. C'est l'expérience de tous les jours. Dans mon canton non seulement les routes de la plaine, mais la plupart des routes de montagne sont ouvertes à la circulation des automobiles, et le jour est proche où toutes les routes seront ouvertes à ce mode de locomotion. Avant la guerre la circulation était déjà intense. Je puis vous signaler entre autres que le 10 août 1913, à St-Gingolph, il a passé 283 automobiles. Cela démontre qu'en Valais l'usage de l'automobile devient de plus en plus fréquent. On vous dit: La loi fédérale aura cet immense avantage d'apporter de l'uniformité dans ce domaine. En théorie j'en conviens, mais en réalité, qu'en sera-t-il? Pouvons-nous édicter les mêmes mesures de police pour la montagne que pour la plaine, pour une rue passante ou une voie isolée? Mais non. Cela dépendra toujours des besoins locaux. Par le fait même, vous n'atteindrez pas l'uniformité rêvée en ce moment. Du reste, ces prescriptions de police sont de deux sortes: Les unes touchent à la voiture elle-même, les autres concernent la route. Au sujet de la voiture, il y a d'abord la vérification du véhicule. Sous l'empire du concordat actuel, cette vérification se fait constamment et partout; dans tous les cantons la police y attache une importance capitale. Puis, il y a l'examen des chauffeurs. Mais déjà maintenant, à ma connaissance, on exige des certificats de la part des conducteurs. Vient enfin la limitation ou la réglementation de la vitesse. Mais, ici encore, la vitesse est variable et la réglementation doit être adaptée à la diversité des routes, aux situations multiples qui se présentent. Puis viennent enfin les prescriptions de police concernant la chaussée. Dans ce domaine la Confédération veut intervenir aussi, puisqu'on parle de taxe à prélever dont le produit devra être appliqué à l'entretien des routes. Mais les cantons veillent déjà avec intérêt à l'entretien des chaussées. Toutes ces prescriptions extrêmement importantes pour la circulation des automobiles peuvent parfaitement être respectées par le concordat et sauvegardées par l'intervention des cantons. Transmettre toutes ces mesures et toutes ces prescriptions de police à la Confédération, c'est l'obliger, par la force des choses, à un contrôle étroit de leur application et, alors, vous livrez sans réserve nos routes cantonales à la compétence de la Confédération. Si, à ces prescriptions de police fédérale, vous ajoutez le droit de la Confédération de lever des taxes destinées à l'entretien des routes, le pouvoir du Conseil fédéral de déterminer les routes ouvertes dans les cantons aux automobiles, vous arrivez à la centralisation la plus complète et la plus absolue dans ce domaine. Cette centralisation, je vous le demande, est-elle nécessaire? S'impose-

t-elle aujourd'hui? On vous l'a dit tout à l'heure dans le rapport de majorité, pour ces besoins quels qu'ils soient, la Confédération peut disposer de toutes les routes d'une façon complète. Cette utilisation est pour elle absolue. Au point de vue de la défense nationale, aucune restriction n'existe; vous conviendrez avec moi que, depuis la mobilisation, l'armée a usé largement de cette compétence et de cette faculté. Est-ce que cet usage excessif de l'automobile a rendu ce moyen de locomotion plus populaire? J'ai bien lieu d'en douter. Nous estimons dès lors, minorité, qu'aucun motif d'ordre impérieux, aucune condition majeure ne commande, en ce moment-ci, une telle centralisation. D'autre part, qu'arriverait-il si le projet de revision passait? Son application entraînerait forcément la création d'un nouveau personnel comportant un nombre considérable d'employés fédéraux, contrôleurs, surveillants, inspecteurs. Vous aurez ainsi augmenté d'une façon sensible l'armée des fonctionnaires fédéraux et ce serait de nouveau un précieux encouragement à la bureaucratie déjà bien puissante. De plus, ces mesures nouvelles entraîneront certainement des dépenses considérables pour la Confédération. Il est regrettable que le Conseil fédéral, qui nous a présenté un long mémoire sur la matière, n'ait pas examiné ce côté de la question et ne nous ait pas donné d'indication sur les frais qui résulteront de cette nouvelle centralisation. Alors que, dans d'autres branches de l'administration, on songe à réaliser des économies, maintenant que l'on réduit les subventions, alors qu'une partie des services publics souffrent de l'état de choses actuel, que la circulation sur les chemins de fer nous ramène aux plus mauvais jours des sociétés privées, c'est ce moment-là qu'on choisit encore pour augmenter les dépenses de la Confédération. Cela me paraît imprudent, téméraire et dangereux.

Voilà pourquoi la minorité de votre commission vous propose d'adhérer purement et simplement à la décision du Conseil des Etats, c'est-à-dire de vous borner à demander pour le moment à une législation sur la responsabilité civile de l'automobiliste.

Et maintenant, en terminant, encore une considération: soumettre, en ce moment, à la votation populaire un projet de revision de cette nature, n'est-ce pas aller au-devant d'un échec? Certaines manifestations auxquelles nous avons assisté devraient nous rendre attentifs à cet égard. Tout récemment encore, dans des cercles sympathiques à l'autorité fédérale et à l'oeuvre de centralisation, j'entendais dire qu'il serait prudent pour longtemps de ne pas provoquer de votation populaire. Pensez-vous dès lors que le peuple appelé à se prononcer sur ce chargement de la constitution adopterait votre projet de revision? J'ai lieu sérieusement d'en douter. Il est vrai que, dans la commission, un membre nous a dit: Mais le jour où vous imposerez des taxes aux automobilistes, le peuple sera content; il saura qu'au moins l'automobiliste paye son luxe et son plaisir. Eh bien, quant à moi j'ai le sentiment que le peuple raisonnera tout différemment. Il dira: Oui, la taxe est élevée, c'est la démonstration éclatante que l'automobile est le privilège du riche, l'apanage du

puissant. D'après le projet qui vous est soumis, s'il est adopté, l'automobile aura définitivement acquis droit de cité fédérale et par le fait même elle deviendra maîtresse de la route. Si nous allons au-devant d'un échec, n'est-il pas à craindre que l'hostilité contre l'automobile, qui en ce moment paraît émoussée, ne se réveille? C'est donc, je puis l'affirmer, comme chaud partisan de ce mode de locomotion que je crois pouvoir prendre cette attitude. C'est dans l'intérêt même des automobilistes que je crois imprudent, dans les circonstances actuelles, de procéder à la revision demandée. Je vous recommande en conséquence l'adhésion à la décision du Conseil des Etats.

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

**Sitzung vom 11. Juni 1917,
nachmittags 3 Uhr.**

**Séance du 11 juin 1917, à 3 heures
de relevée.**

Vorsitz: }
Présidence: } Hr. Büeler (Schwyz).

588 Tabakbesteuerung. Imposition du tabac.

**Anträge der Kommission des Nationalrates
vom 19. Mai 1917.**

Zustimmung zum Entwurfe des Bundesrates,
wo nichts anderes bemerkt ist.

Art. 41 ter. Der Bund ist befugt, Steuern zu erheben auf dem Rohtabak und auf den Tabak-erzeugnissen.

Das Nähere bestimmt die Bundesgesetzgebung.

Art. 42 h. Aus dem Ertrag der Tabakbesteuerung nach Massgabe der Bestimmungen von Art. 41 ter.

**Propositions de la commission du Conseil national,
19 mai 1917.**

Adhésion au projet du Conseil fédéral partout où il n'y a pas d'observation.

Art. 41 ter. La Confédération a le droit de percevoir des impôts sur le tabac brut et les produits manufacturés du tabac.

Les dispositions de détail feront l'objet d'une loi fédérale.

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1917
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	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1917 - 07:00
Date	
Data	
Seite	171-180
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 489

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.

Präsident: Die Diskussion ist geschlossen. Der Bundesrat erklärt, dass er das Postulat Rothenberger zur Prüfung entgegennehme. Dessenungeachtet stimmen wir ab.

Abstimmung. — *Votation.*

Für das Postulat Rothenberger	71 Stimmen
Dagegen	14 »

Präsident: Damit sind die zurückgewiesenen Artikel erledigt. Ich frage an, ob jemand auf irgend einen Artikel der Gesetzesvorlage noch zurückkommen will. Es scheint dies nicht der Fall zu sein, und so schreiten wir zur Gesamtabstimmung.

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Gesetzesentwurfes	86 Stimmen
Dagegen	71 »

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats).

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt.

Automobiles et navigation aérienne. Police.

(Siehe Seite 171 hiervor. — Voir page 171 ci-devant.)

Fortsetzung. — *Suite.*

Caffisch: Am 8. Juni haben die Herren Mächler und Maillefer über die Eintretensfrage referiert. Gestatten Sie auch einem andern Mitglied der Kommission ein kurzes Wort. Es ist nicht bestreitbar und wird nicht bestritten, dass die Automobilfrage eine sehr wichtige Verkehrsfrage ist. Ebenso wenig kann bestritten werden, dass das Automobilwesen auf kantonalem Boden allein nicht in genügender Weise geregelt werden kann. Entweder muss dem Bunde das Recht der Gesetzgebung ganz oder dann doch wenigstens teilweise eingeräumt werden. Bei der in vielen Gegenden der Schweiz herrschenden Stimmung, die nicht automobilfreundlich ist, muss der Weg hiezu mit äusserster Vorsicht und mit Berücksichtigung aller Verhältnisse gesucht werden. Der Nationalrat hat sich bereits mit grosser Mehrheit in diesem Sinne ausgesprochen; der Ständerat hat es dagegen abgelehnt, diesen Weg zu betreten.

Im Kanton Graubünden hat der Grosse Rat vor bald 10 Jahren sich als sehr automobilfreundlich gezeigt und beschlossen, den Automobilverkehr auf einer grossen Anzahl von Strassen zu gestatten. Das Volk dagegen hat durch Initiative mit erdrückender Mehrheit das absolute und vorbehaltlose Fahrverbot dekretiert auf allen Strassen des Kantons, und dieses Verbot besteht bis zum heutigen Tag, ohne dass die Stimmung eine erkenn-

bar andere geworden wäre. Es gibt aber auch in Graubünden Leute, die wohl einsehen, dass man sich dem modernen Verkehrsmittel nicht auf die Dauer verschliessen kann. Bedeutende Kreise des Fremdenverkehrs empfinden das Fehlen des Automobilverkehrs als Einbusse; andere wollen nicht hinter andern Kantonen zurückstehen und nicht verkehrsfeindlich scheinen, da sie es in Wirklichkeit nicht sind. Das Volk des Kantons Graubünden hat in Strassen und Bahnen mehr als hundert Millionen öffentlicher Gelder investiert, es ist auch bereit, für die langersehnte Ostalpenbahn und für den Ausbau des Schmalspurbahnnetzes weitere Millionen anzulegen. Was aber die Automobilgesetzgebung des Bundes anbetrifft, so besteht dagegen ein gewisses Misstrauen, besonders seitdem sich sogar der Grosse Rat auf diesem Gebiete vergaloppiert hat.

Man spottet im Organ des schweizerischen Automobilklubs über die angeblich «besonderen Verhältnisse» im Kanton Graubünden. Man sagt, die Automobilisten könnten ihre Batzen anderswo springen lassen. Mit solchen protzenhaften Sätzen wird die Automobilfrage nicht gefördert, wohl aber wird einer Verbitterung gerufen, die nur schwer zu bekämpfen ist. Eine Bundesverfassungsrevision erheischt eine Mehrheit der Stände und der Stimmen; das sollte man nicht vergessen. Die Verkehrsinteressen und die Lebensinteressen der Kantone sind äusserst verschieden und die Strassenpolizei und die Strassenverhältnisse in den verschiedenen Kantonen sind noch viel verschiedener. Wenn man in industriellen Kantonen mit ausgezeichneten Strassen den freien Automobilverkehr haben kann und auch haben will, so will man ihn doch in landwirtschaftlichen Kantonen und in gewissen Kurorten nicht haben. In den meisten Kantonen bilden Landwirtschaft und Gewerbe die Mehrheit, und in den Luftkurorten will und kann man den Lärm und Staub der Automobile auch nicht haben.

Graubünden hat 1000 Kilometer Strassenlänge, die nach modernen Begriffen nicht gut gebaute Strassen sind, ohne Steinbett, mit schwachen Parapettmauern, ohne genügende Fahrbreite, mit engen Kurven und sehr gefährlichen Stellen an tiefen Abgründen vorbei, mit vielen Brücken und wenig Ausweichplätzen. Es wickelt sich da manchmal ein sehr grosser landwirtschaftlicher Verkehr ab. Man fährt mit grossen Viehhäfen zu Alp und von Alp zum Markt und vom Markt weg, und man befürchtet vom Automobilverkehr viel Aerger und Verdross. Die besten und schönsten Strassen in Graubünden, die sogenannten Kommerzialstrassen, sind fünf Meter breit. Sie führen durch enggebaute Ortschaften, ziehen sich krumm und in der Regel staubig durch die enggebauten Ortschaften hindurch und dienen zugleich der zahlreichen Kinderschar als Tummelplatz. Deshalb die Furcht, die sich vielerorts gegenüber dem Automobilverkehr geltend macht.

Man findet bei uns auch sehr wenig Verständnis für eine grosse inländische Automobilindustrie, welche doch für den Bezug fast allen Rohmaterials auf das Ausland angewiesen wäre. Man hat auch nicht das grösste Zutrauen zu den zu erlassenden Polizeivorschriften, sofern man nicht jedem Auto eine polizeiliche Begleitung mitgibt. Man befürchtet

auch die Einrichtung von Autogaragen zu Mietzwecken, Privatunternehmungen zu Spekulationszwecken auf Kosten der öffentlichen Sicherheit und Gesundheit. Man verspricht sich auch nicht viel vom Postauto, denn im schweren Winter muss ja doch das Pferd den Schlitten ziehen; deshalb soll man es auch im Sommer nützlich verwenden können. Man fürchtet auch die Schädigung vieler Gewerbe, wie der Schmiede, der Wagner, der Sattler, die sich nicht auf den Automobilbau einrichten können, nicht einmal auf die Reparatur von Automobilen.

Trotz alledem wollen wir nicht auf dem etwas engen Standpunkt des absoluten Automobilverbotes beharren, sondern ein Entgegenkommen innert den Grenzen der praktischen Möglichkeit zeigen, dagegen aber ebenso die nötigen Kautelen und Garantien gegen die Uebergriffe der Automobilfreunde und Automobilfahrer verlangen.

Die Kommission und der Bundesrat sind bereit, diese Garantien zu geben, soweit sie dies tun können. Zwar lehnt man es ab, dass die Kantone allein berechtigt sein sollen, die für den Autoverkehr unzugänglichen Strassen zu bezeichnen, also gewisse Strassen dem Automobilverkehr gänzlich zu schliessen. Diese Ablehnung soll indessen mehr grundsätzlichen Charakter haben, in praxi, sagt man, werde dieses Recht den Kantonen überlassen. Der Bundesrat ist bereit, zu erklären, dass er bei Beschränkung des Automobilverkehrs in gewissen Kantonen und bei Erlass des Verbotes des Automobilverkehrs auf gewissen Strassen auf die Wünsche und Begehren der Kantonsregierungen abstellen werde. Er ist auch bereit, den Wünschen der Bevölkerung Rechnung zu tragen, dass der Verkehr auch auf Durchgangsstrassen nur auf gewisse Tageszeiten, wo die Gefahr am geringsten ist, beschränkt oder dass auf gewissen Strassenzügen zwar der Automobilverkehr, aber nicht der Verkehr mit Motorvelos gestattet werde.

Wir wollen der Hotelindustrie, obwohl sie in bezug auf die Automobile noch sehr uneinig ist, eine Konzession machen. Wir möchten so weit gehen, dass jeder Automobilbesitzer in seinem Reisewagen an seinen Kurort fahren und denselben wieder verlassen kann, dass Talschaften, welche keine Eisenbahn haben, Postautomobile bekommen, damit auch der Fremdenverkehr erleichtert werde; wir möchten das Automobil für die Aerzte, für den Krankentransport und den Verwundetentransport, für die Feuerwehr zulassen, für anderen Privatverkehr aber nur mit besonderer Bewilligung, mit polizeilicher Aufsicht oder sogar mit polizeilicher Begleitung. Wir wollen kein Sportautomobil in den Kurorten und keine Spazierfahrten von Kurort zu Kurort. Ebensovienig wollen wir Motorvelos zulassen, welche den Strassenverkehr gefährden, ohne allgemeinen Nutzen zu bringen. Wir legen auch keinen grossen Wert auf den allgemeinen Durchgangsverkehr, sei es nach Oesterreich oder Italien, aber wir möchten diesen Durchgangsverkehr doch nicht verhindern. Dabei setzen wir voraus, dass unseren gerechten Begehren Rechnung getragen werde und dass uns gestattet sei, den Durchgangsverkehr auf Kosten der Autobesitzer polizeilich zu überwachen, damit auch die Fahrvorschriften gehalten werden, damit keine Unfälle

vorkommen oder damit bei Unfällen die Schuldfrage richtig gewürdigt und entschieden werden kann. Wir erwarten, dass diese berechtigten Wünsche erfüllt werden. Sie können ohne Schikane für die Reisenden erfüllt werden, Schikanen sollen von vornherein ausgeschlossen sein.

Fragen wir uns nun, ob diesem Standpunkt in der Revisionsvorlage Rechnung getragen sei, so kann man die Frage bejahen oder verneinen. Ein gewisser Gegensatz zwischen Bund und Kantonen besteht in der Vorlage des Bundesrates und der Kommission. Der Bundesrat sagt mit vollem Recht, er könnte keinem Verfassungsartikel zustimmen, der das Gesetzgebungsrecht des Bundes von vornherein illusorisch machen würde. Wir hätten es gerne gesehen, wenn die Fassung des Revisionsartikels etwas klarer die Berechtigung der Kantone umschrieben hätte, gewisse Strassen dem Automobilverkehr ganz zu verschliessen oder von sich aus den Automobilverkehr einzuschränken. Wir hätten in diesem Fall der Vorlage ohne weiteres zustimmen können. So wie die Sache liegt, müssen wir auf blosser Erklärungen des Bundesrates abstellen: Für das Resultat der Volksabstimmung ist das nicht gleichgültig. Wir würden es bedauern, wenn deshalb die Vorlage zu Fall käme. Ein Bundesverfassungsartikel, der dem Bunde ein gewisses Gesetzgebungsrecht einräumt, während den Kantonen das Recht ausdrücklich vorbehalten wird, die gefährlichen Strassen für den Automobilverkehr zu verbieten, wäre immerhin dem bisherigen Zustande vorzuziehen gewesen. Nachdem es sich gezeigt hat, dass unser Rat dieser Anschauung sich nicht anschliessen kann, hat es keinen Zweck, diesen Antrag, der früher mehrfach gestellt worden ist, zu wiederholen. Ich kann also vom eidgenössischen, vom graubündnerischen und vom ländlichen und landwirtschaftlichen Standpunkt aus erklären, dass ich der Vorlage keine Opposition mache, sofern der Bundesrat Erklärungen abgibt, wie sie in der Botschaft gegeben werden.

In der Botschaft (pag. 22 und 23 der Nachtragsbotschaft) finden sich diesfalls folgende Zusicherungen: «Um so eher kann unseres Erachtens die Ausscheidung der Strassen ohne weiteren Vorbehalt dem Bunde übertragen werden. Sache des Bundesgesetzes ist es alsdann, die zur Ausübung dieser Kompetenz zuständige Behörde zu bezeichnen, sei es den Bundesrat oder eine andere Behörde; welches auch diese Behörde sein mag, sie wird sich, der Tendenz der Gesetzgebung folgend, angelegen sein lassen, in erster Linie den Schutz der Bevölkerung und des allgemeinen Strassenverkehrs im Auge zu halten, und es ist selbstverständlich, dass die Behörde ihre Verfügungen nur nach Anhörung der Kantonsregierungen und in möglichstem Einverständnis mit ihnen treffen wird.»

Und weiter auf Seite 23 heisst es: «Die Regel bildet nach wie vor die Herrschaft der Kantone über die Strassen; nur ausnahmsweise, bezüglich der für den Automobilverkehr wichtigen Strassen, geht das Hoheitsrecht an den Bund über, soweit es die Frage der Zulassung des Automobil- und Fahrradverkehrs betrifft. Er kann dieses Recht in verschiedenem Masse ausüben, je nachdem es die Verhältnisse erfordern: er kann für gewisse Strassen die vollständige Freigabe jenes Verkehrs, für andere

wenigstens eine beschränkte Zulassung verlangen. Je nachdem werden sich die Kantone in ihren verkehrspolizeilichen Verfügungen mehr oder weniger eingeschränkt sehen; sie können im zweiten Fall den Kraftwagen- und Fahrradverkehr Beschränkungen unterwerfen, nicht aber im ersten. In diesem Sinn verstehen wir den Vorbehalt zugunsten des Bundes nicht etwa so, dass hinsichtlich aller vom Bunde bezeichneten Strassen das Verfügungsrecht der Kantone schlechthin aufgehoben werde. Und gerade diese Möglichkeit der Differenzierung ist wertvoll. Sie setzt den Bund in die Lage, den Wünschen der Kantone und den besondern Verhältnissen der einzelnen Landesgegenden in vermehrtem Masse Rechnung zu tragen und so den widerstreitenden Interessen der Automobilisten einerseits, der Strassenanwohner und des allgemeinen Verkehrs andererseits, zugleich gerecht zu werden, sogut es möglich ist. Handelt es sich z. B. um eine wichtige, für den Transitverkehr unentbehrliche Strasse, so wird der Bund ein vollständiges Automobilverbot für sie nicht zulassen können, wohl aber eine Beschränkung des Automobilverkehrs, wenn sie im Interesse der Bevölkerung angemessen erscheint.»

Wir notieren gerne diese wohlwollende und weitgehende Erklärung des Bundesrates, welche auf gründlicher Prüfung und Kenntnis der Strassenverhältnisse und Verkehrsbedürfnisse der verschiedenen Landesteile beruht. Wir wissen dieses Entgegenkommen zu würdigen und möchten auch die Kreise der Automobilbesitzer ersuchen, Schlagwörter wie «Freie Bahn» oder «Weg mit den Schlagbäumen und Weggeldern des Mittelalters» zu vermeiden. Dergleichen Ausdrücke können der Sache nur schaden. Ebenso Ausdrücke wie «Plackereien» und «Schikanen». Einen völlig freien Automobilverkehr nach den Wünschen gewisser Automobilfreunde und Automobilbesitzer kann es auf Strassen des Hochgebirges, wenigstens für die nächste Zeit, nicht geben.

M. Calame: Veuillez me permettre, en quelques mots très brefs, d'expliquer l'attitude que j'ai prise dans la commission. Au nombre des considérations que M. Kuntschen a présentées, au nom de la minorité de la commission, au début de ce débat, plusieurs renferment une grosse part de vérité. La justice des arguments qu'il a fait valoir ne saurait être méconnue. Et j'avoue n'avoir pas été loin de me rallier à son point de vue; au premier moment, je ne voyais, en effet, pas la nécessité absolue d'aborder aujourd'hui ce projet. Cependant comme la question est pendante devant les Chambres depuis sept ans, sauf erreur, il m'a paru qu'on ne pouvait pas la renvoyer indéfiniment et suspendre plus longtemps la discussion, qu'il y avait lieu de prendre une décision dans un sens ou dans l'autre. M. Kuntschen a dit, avec beaucoup de raison à mon sens, que le régime du concordat intercantonal, critiqué de diverses parts, a fait ses preuves et qu'il n'est pas si mauvais qu'on a bien voulu le prétendre. Je m'associe pleinement à ces appréciations-là. Mais le fait qu'il a fallu adopter un concordat pour établir des règles uniformes concernant la circulation des automobiles et que ce concordat a rallié la presque

unanimité des cantons me paraît indiquer précisément qu'il y a nécessité absolue à fixer sur des bases définitives des règles uniformes concernant la circulation des automobiles et la police de cette circulation. C'est le motif pour lequel je me suis rallié à l'idée de donner à la Confédération, par l'article constitutionnel proposé, la possibilité de légiférer en matière de circulation des automobiles. Mais j'ai fait une réserve qui a déjà été développée par le rapporteur de langue française, M. Maillefer. J'ai dû déclarer que je ne pourrais voter l'article constitutionnel 37 bis proposé que s'il était allégé du troisième alinéa introduit par le Conseil fédéral et que la commission a, du reste, modifié dans certaines de ses parties. Le troisième alinéa proposé par le Conseil fédéral ne tendait à rien d'autre, en somme, qu'à créer un réseau de routes fédérales et il me paraît que l'ingérence de la Confédération dans ce domaine n'est pas indiquée du tout et qu'il n'y a pas lieu pour les cantons de déléguer au pouvoir fédéral une part de leurs compétences dans ce domaine-là. Le projet du Conseil fédéral, qui prévoit la possibilité pour la Confédération de prélever des taxes sur la circulation des automobiles et des motocycles, dit à sa dernière phrase que les taxes perçues par les cantons et les communes seront abolies, à l'exception des émoluments du contrôle. A cette disposition-là je ne pourrais donner mon suffrage. Je tiens, du reste, à reconnaître que la commission a passablement atténué ces dispositions. Elle a amélioré la rédaction du Conseil fédéral et aujourd'hui, cet alinéa ne parle plus de réseaux de routes fédérales ou de voies de communication à déterminer par la Confédération. Il prescrit simplement la possibilité de percevoir des taxes qui seront versées en retour aux cantons pour l'amélioration de leurs routes. Mais je crains qu'il y ait ici une équivoque. Le rapporteur de langue française, M. Maillefer, s'est demandé ce que signifie exactement ce texte. Est-ce que, si la Confédération prélève des taxes sur la circulation des automobiles, les cantons et les communes n'auront plus la compétence d'en prélever de leur côté, ou bien est-ce qu'on laisse encore aux cantons et aux communes cette faculté? Pour ma part, je voudrais que cette équivoque fût dissipée. Et il me paraît que la rédaction proposée par la majorité de la commission signifie, en tout état de cause, que si la Confédération prélève des taxes, les cantons et les communes conservent de leur côté le droit d'en prélever également. Il serait bon qu'une déclaration nette à cet égard fût donnée; une assurance formelle serait de nature peut-être à modifier mon attitude au sujet du troisième alinéa de l'article 3. Tout en réservant, comme je l'ai dit au commencement, mon vote final jusqu'au moment où je connaîtrai le sort qui sera fait par le Conseil à ce troisième alinéa, je me permets de vous recommander, avec la majorité de la commission, de passer à la discussion de détail du projet qui vous est soumis.

M. Bonhôte: En ce qui me concerne, je ne pourrai pas voter le passage à la discussion des articles, pour des raisons qui ont été déjà excellemment développées par M. Kuntschen. Il s'agit d'une

nouvelle atteinte aux droits souverains des cantons, inutile et injustifiée. Pour enlever aux cantons, une partie de leur souveraineté, il faut au moins qu'un intérêt public, un intérêt de l'ensemble de la Confédération, l'exige. Or, je n'en vois aucun ici. A mon avis aucun intérêt général n'exige que tous les cantons ouvrent leurs routes à la circulation des automobiles. S'il plaît à un canton de réserver tout ou partie de ses routes aux piétons ou aux voitures, je ne vois pas vraiment pourquoi on l'en empêcherait.

Les rapporteurs de la majorité ont dit que le deuxième alinéa de l'article 37 bis proclamait le droit souverain des cantons sur leurs routes constituait une concession faite au fédéralisme, puisque les cantons conservent le droit de limiter ou d'introduire la circulation des automobiles et des cycles. Je constate que la seconde partie de cet alinéa rend illusoire cette concession en donnant à la Confédération la faculté d'obliger les cantons à ouvrir telles ou telles de leurs routes à la circulation des automobiles. On reprend ainsi d'une main aux cantons ce qu'on leur donne de l'autre.

Qui exercera le droit réservé à la Confédération? Le Conseil fédéral probablement, c'est-à-dire une division d'un département, une autorité administrative. Or, il ne me plaît point de voir le droit des cantons soumis au bon plaisir d'un département fédéral. J'affirme en tout cas que la question n'est nullement urgente. Si la Confédération veut intervenir dans le domaine des automobiles, qu'elle le fasse dans celui où la constitution lui en donne le droit, qu'elle édicte une loi sur la responsabilité des automobilistes. C'est à cela qu'il faut se borner pour le moment.

Ming: Als das letztmal diese Frage vor den Nationalrat gebracht wurde, hat der Sprechende sich sehr energisch gegen eine eidgenössische Ordnung der Automobilfrage ausgesprochen. Heute noch, wie dazumal, muss man anerkennen, dass das Automobil das Vehikel der Zukunft sein wird. Es ist ja nichts anderes als die Lokomotive, die sich von den Schienen emanzipiert hat und deshalb um so nützlicher für diejenigen Gegenden sein wird, für die sie gebraucht werden kann, sowohl zum Transport von Personen als von Waren. Es kann daher durchaus nicht die Aufgabe des Sprechenden sein, das Automobil zu bekämpfen, wie das hier und da in Gegenden geschieht, wo unter Umständen, wenigstens vor dem Krieg, das Automobil zur Landplage geworden ist.

Der Kanton, den ich hier zu vertreten die Ehre habe, liegt inmitten zweier Zentren der Hotelindustrie. Diese zwei Zentren haben das Automobil für ihren Verkehr absolut nötig, und wenn wir unsererseits dasselbe grundsätzlich bekämpfen wollten, so würden wir zwar nicht uns selber sehr schaden, aber wir würden der Hotelindustrie des Berner Oberlandes und Luzerns schaden. Das wollen wir nicht; das können wir nicht; das haben wir auch stetsfort zu vermeiden gesucht. Wir stehen aber in einer Lage, die uns zu sorgen gebietet, dass unserer Bevölkerung nicht ein allzu grosser Schaden angeht. Das ist allerdings der Fall gewesen zu jener Zeit, da der Automobilismus noch in der

Blüte war. Vor dem Kriege war die Klage allgemein. Unsere Strassen sind verhältnismässig sehr enge. Die meisten der Herren kennen die Brünigstrasse und sie kennen ganz besonders die zahlreichen Kurven, die dieselbe enthält, soweit sie Bergstrasse ist. Sie kennen auch die schmalen Strassen, welche überhaupt durch das ganze Land ziehen. Es ist nun ganz besonders in bezug auf den Viehtransport immer eine Kalamität, wenn die Automobile vorbeirasen. Es ist auch eine Kalamität für den Wiesenbau, denn es war gar nicht selten, dass während des Sommers die Wiesen so mit Staub bedeckt wurden, als hätte sich Lavaasche auf dieselben niedergesenkt. Es war schlechterdings unmöglich, das Gras zu verfüttern, und man musste froh sein, wenn ein Regen kam, um es einigermaßen abzuwaschen. Es ist überall Kleinbesitz. Ueberall finden sich Häuser an den Strassen, und es war gar nicht möglich, dieselben richtig zu lüften und die Fenster zu öffnen, sonst wären alle Betten, Möbel und Böden mit Staub bedeckt worden. In den Dörfern sind die Strassen sehr eng, von Trottoirs weiss man gar nichts, die Kinder spielen auf der Strasse, und es ist daher immer eine grosse Gefahr, dass eines oder das andere derselben verunglückt.

Das alles ist so gewesen vor dem Kriege, da sind die fremden Automobilisten gekommen, die Franzosen, Belgier, Amerikaner. Diese wollten gar keine Rücksichten kennen, und wenn jemand reklamiert hat, so wurde er einfach verhöhnt. Das geschah auch gelegentlich von seiten einheimischer Chauffeure, welche den Bedürfnissen des Volkes und den Klagen der Gegenden keine Rücksicht trugen. Seitdem wir nun Krieg haben, sind die Automobile nicht mehr so zahlreich. Seit dieser Zeit sind es hauptsächlich Schweizer, die Automobile fahren, und da müssen wir gestehen, dass sie zum weitaus grössten Teile vernünftig sind. Es hat sich der Vorstand des Automobilklubs eine Aufgabe daraus gemacht, die Verhältnisse zu regeln, und wenn heute geklagt wird, so betrifft es bloss noch die Armeeautomobile. Diese scheinen sich durch ihre Eile überall auszuzeichnen. Man muss sich wirklich oft auch fragen: Ist es denn notwendig, dass, wenn man eine Eisenbahn hat, wo man viel billiger fahren kann als mit dem Automobil, so viel Benzin zu Lasten der Eidgenossenschaft verpufft werden muss, nur um das Vergnügen zu haben, Automobil statt Bahn zu fahren? Und ist es nötig, dass man ein Tempo einschlägt, vor dem nicht nur alle Hühner erschrecken, sondern jeder, der auf der Strasse einem Automobil begegnet? Ich sage also, die Tradition, welche verlassen wurde, seitdem die ausländischen Protzen nicht mehr da sind, haben diese verschiedenen Armeeprotzen ehrlich fortgesetzt. Hoffentlich wird der Krieg einmal enden und dann wird dem Armeeautomobil auch ein Ende werden, aber ich habe Furcht, dass nach dem Kriege eben wieder wie früher ein vermehrter Verkehr der ausländischen Automobile eintreten wird. Ich fürchte, dass wieder die ganz gleichen Verhältnisse eintreten von seiten der ausländischen Automobile, wie sie vor dem Kriege waren. Die Vorsteher des schweizerischen Automobilklubs haben gewiss eine Macht über ihre eigenen Mitglieder, aber sie werden sehr wenig sagen können und

sagen dürfen gegenüber den Ausländern, um ja nicht den Ruf der Schweiz zu verderben, wie sie zu sagen pflegen, um ja die Schweiz und die Hotelindustrie im Ausland nicht unpopulär zu machen. Sie werden sehr wenig gegen die Allüren fremder Automobilisten tun können, und die Sache wird nach dem Kriege wieder so schlimm sein wie vor dem Kriege.

Man verspricht nun, man werde mit einer Bundesgesetzgebung in die Lücke treten.

Ich zweifle gar nicht an dem guten Willen, der heute allseitig in dieser Beziehung vorhanden ist. Aber ich zweifle daran, ob es Ihnen gelingt, eine Gesetzgebung zu erlassen, welche sich gleicherweise für die breiten Strassen der Ebene wie für die schmalen Bergstrassen schickt. Der gute Wille ist da und wird auch in Zukunft da sein; aber er wird bei der Ausführung des Gesetzes vor den Postulaten hauptsächlich der Hotelindustrie zurückstehen müssen.

Wir haben es in unserem Kanton, und dasselbe ist in anderen Kantonen geschehen, welche früher mit dem Automobil so geplagt waren, dazu gebracht, dass gegenwärtig beim Publikum fast keine Klagen mehr geführt werden ausser über jene Militärautomobile. Wir haben die kantonalen Vorschriften sehr tolerant durchgeführt. Man wird auch in Zukunft dafür sorgen, dass die Interessenten in keiner Beziehung geschädigt werden, aber davor schrecken wir zurück, dass man uns einfach zwingt, auf alle Vorsichtsmassregeln zu verzichten zugunsten einer Bundesgesetzgebung, zu der wir von vornherein nicht das notwendige Zutrauen haben, weil sie unsere Verhältnisse nicht in dem Masse berücksichtigen kann, wie sie es verdienen.

Man hat so viel von der Beseitigung der Staubplage geredet. Warten wir doch mit unserer Gesetzgebung ab, bis man weiss, was man zur Beseitigung dieser Plage zu tun gedenkt. Sobald genügend Garantien geboten sind, dass sich mit einer solchen Gesetzgebung diese Plage in Zukunft vermeiden lässt, wird das Volk viel eher zufrieden sein, sich unter eine solche Gesetzgebung zu beugen, als jetzt, wo man gar nicht weiss, ob man in Zukunft nicht wieder dem Automobilkoller ausgesetzt sein wird wie vor dem Kriege.

Ich bin meinerseits sehr froh über die Entwicklung des Automobilwesens. Es ist ein Fortschritt, den ich nicht bekämpfe und nicht zurückgedrängt wissen will. Aber andererseits hat auch die Bevölkerung das Recht zu leben und hat Anspruch auf Sicherheit ihrer Person und ihrer Produktion. Ich könnte also vorläufig auf den Artikel nicht eintreten.

Sträuli: Die beweglichen Klagen des Herrn Ming haben in mir einen Augenblick den Gedanken wachgerufen, er werde zum umgekehrten Schlusse gelangen, als es der Fall war. Herr Ming hat zweierlei festgestellt. Einmal, dass das Automobil ein Fortschritt sei und die Eisenbahn der Zukunft bedeute, die sich von den Schienen emanzipiert habe. Auf der andern Seite hat er sich über die Nachteile beklagt, die dem Automobilismus anhaften. Muss man daraus nicht den Schluss ziehen, den die Kommission gezogen hat? Wenn es sich

um die Eisenbahn der Zukunft handelt, sind dann nicht die gleichen Gründe dafür massgebend, dass der Bund die notwendigen und grundsätzlichen Vorschriften für dieses Gebiet erlasse, die ausschlaggebend gewesen sind, als wir die Eisenbahnen dem Bund übergaben? Glaubt Herr Ming im Ernste, dass es dem einzelnen Kanton, auch seinem Kanton, gelingen werde, gegen die Nachteile, die der Betrieb der Automobile zweifellos mit sich bringt, wirksam einzuschreiten? Wenn es möglich ist, hier etwas zu tun, kann es nur der Bund tun. In dieser Ueberzeugung beantragt Ihnen die Kommission, grundsätzlich auf den Artikel einzutreten.

Herr Ming hat uns erzählt, wie es vor dem Kriege gewesen sei und wie sich damals die Verhältnisse so gestaltet hätten, dass es nicht mehr zum Aushalten gewesen sei, z. B. in seinem Kanton: enge Strassen, Staubplage, Gefahr, usw. Er befürchtet, dass das gleiche wieder eintreten werde, wenn die Verhältnisse normale sein werden. Ist der Schluss aus dieser Befürchtung nicht notwendigerweise der, dass wir versuchen müssen, eine Waffe gegen die Wiederkehr solcher Verhältnisse zu schmieden, da die Kantone ohnmächtig waren? Wir wollen ja tun, was Herr Ming wünscht, wir sind einig. Aber wir glauben, das kann nur durch eine starke Hand geschehen, und diese starke Hand hat der Bund, wenn sie überhaupt vorhanden ist.

Herr Ming hat sich namentlich darüber aufgehalten, dass, wenn ein solcher Artikel in die Bundesverfassung aufgenommen werde, die Kantone dann nicht mehr im Falle seien, diejenigen Polizeivorschriften aufzustellen, die nach ihren Verhältnissen notwendig seien. Wenn das wahr wäre, würde ich seine Stellungnahme begreifen. Es ist ja so, dass in den einzelnen Kantonen, in den einzelnen Gegenden die Verhältnisse verschieden sind. Aber ich bitte doch zu beachten, dass die Kommission vorschlägt, an die Spitze des Artikels den Satz zu stellen: Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Und dann kommt hinzu, dass der Bund berechtigt sein solle, gewisse Strassen als Automobilstrassen zu bezeichnen. Das wird er ja nicht wahllos und nicht ohne Ueberlegung, und er wird es namentlich nicht tun — es ist dies auch von seiten des Bundesrates erklärt worden — ohne die Begrüssung der Kantonsregierungen. Ein Zwiespalt ist sicherlich ausgeschlossen. Wir dürfen doch im allgemeinen davon ausgehen, dass die Funktionäre des Bundes vernünftig handeln und vernünftig überlegen und nicht irgend eine Strasse, die sich nach der Ansicht der Regierung des betreffenden Kantons als Automobilstrasse wegen ihrer Art, ihrer Breite usw. nicht eignet, trotz aller Einsprachen als Automobilstrasse erklären werden. Wenn wir davon ausgehen dürfen, dass die Bezeichnung der Automobilstrassen im gemeinsamen Einverständnis der Organe des Bundes und der betreffenden Kantone erfolgen wird, dann braucht Herr Ming sicherlich keine Bedenken zu haben.

Nun noch eine Bemerkung zum Antrag der Minderheit, die den Abs. 3 nicht aufnehmen will. Wenn wir wirksam vorgehen wollen, so müssen wir doch bei dem Punkt ansetzen, wo irgend etwas

zu erreichen ist. Mit blossen Polizeivorschriften ist nicht viel geholfen. Die Automobilfrage ist eine Frage der Strassenbeschaffenheit und des Strassenstaubes. Wenn man also die begriffliche Gegnerschaft der Bevölkerung gegen die Automobile beschwichtigen will, wird man da ansetzen müssen, wo man praktisch und materiell etwas leisten kann, bei der Strassen- und Staubplage. Der Bundesrat hat — es ist das schon erwähnt worden — hierüber Gutachten ausarbeiten lassen. Die Dinge sind noch nicht zu Ende studiert. Aber wir haben ja im Verfassungsartikel nicht etwa einen bestimmten Weg vorgeschlagen, sondern es heisst einfach, der Bund werde den Ertrag der Abgabe für Verbesserung der Strassen verwenden und die Bundesgesetzgebung werde das Nähere bestimmen. Das ist so vage, wie es die Situation und die vorläufige Unsicherheit über die Lösung der Frage erfordert. Aber gerade weil es so ist, dürften die Bedenken verschwinden, dass der Bund sich etwas anmasse, was ihm nicht gehört. Das ist zweifellos nicht der Fall. Die Kommission hat darum gefunden, dass, wenn etwas Wirksames und Gutes geleistet werden soll, in dem Punkte angesetzt werden muss, den der Abs. 3 zeigt.

Bundesrat Müller: Der Bundesrat ist mit den Anträgen Ihrer Kommission, soweit sie von dem seinigen abweichen, einverstanden. Sie bedeuten eine Verbesserung dieser Vorlage.

Im übrigen hiesse es Wasser in die Aare tragen, wenn man über die Bedeutung des Automobilverkehrs heute noch viele Worte verlieren wollte. Die Herren Kuntschen, Ming und Bonhôte haben diese Bedeutung rückhaltlos anerkannt. Ihr Standpunkt ist einfach der, es sei kein Bedürfnis nach einer eidgenössischen Regelung vorhanden, es handle sich um einen Eingriff in die kantonalen Hoheitsrechte bezüglich der öffentlichen Strassen, und es werde dem Bund nicht gelingen, die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse in den einzelnen Landesgegenden genügend zu berücksichtigen.

Es geht mit dem Automobil, wie es mit jedem raschen Verkehrsmittel gegangen ist, sobald es eine gewisse Bedeutung im öffentlichen Leben erlangt hat. Es ist so gegangen mit der Post, dem Telegraphen, dem Telephon, namentlich aber den Eisenbahnen. Ueberall haben sich die Gebiete unserer Kantone als zu klein erwiesen, um diesem raschen Verkehr genügende Entwicklungsmöglichkeit bieten zu können, und darum war eine eidgenössische Ordnung nötig. Das Automobilwesen hat in den letzten 20 Jahren eine solche Entwicklung genommen und eine solche Bedeutung erlangt, dass die Zeiten weit hinter uns liegen, so kurz sie sind, wo man das Automobil als Vehikel des Sports, als Vergnügungsmittel für reiche Leute betrachten durfte.

Herr Ming hat auf die Bedeutung des Lastautomobile für unsern Güterverkehr und Warenaustausch, für den Transport auf Strassen, wo Eisenbahnen nicht bestehen, aber auch für den Transport von der Eisenbahnstation und dem Güterschuppen in die Ortschaften, die Magazine, usw. hingewiesen. Sie sehen ja alltäglich in jeder Stadt, welchen Umfang der Lastautomobilverkehr ange-

nommen hat. Die Post- und Feuerwehrautomobile sind ebenfalls erwähnt worden. Sie wissen auch, welchen Gebrauch die Aerzte auf dem Land von dem Automobil machen. Wie manchem Kranken ist es schon zugute gekommen, wenn der Arzt eine halbe Stunde, eine Stunde früher zur Stelle war, um bei einem Unfall, einer akuten schweren Erkrankung rechtzeitig einzugreifen? Davon kann das Leben des einzelnen abhängen. Alle diese nützlichen Verwendungen dominieren gegenüber dem Verkehr der Luxusautomobile, der Automobile, die lediglich zum Vergnügen, zum Sport, zu Wettrennen und zu allerlei Ausschreitungen dienen, wie sie eben mit jedem solchen neuen Beförderungsmittel verbunden sind, z. B. auch mit dem Fahrrad. Der Zeitgewinn ist schon Beweis genug dafür, welche wirtschaftliche Bedeutung einer gesunden Entwicklung des Automobilwesens zukommt.

Natürlich gibt es auch unangenehme Erscheinungen. Wer im Automobil sitzt, begreift nicht, dass der arme Wanderer mit staubigen Schuhen auf der Strasse über ihn schimpft. Muss er selbst die Wanderschaft zu Fuss fortsetzen, so ist er der erste, der über das Automobil schimpft, das an ihm vorbeifährt, ihn mit Staub bedeckt und mit seinem unangenehmen Geruche ärgert. Aber von solchen Gefühlen darf man sich nicht beherrschen lassen, wenn es sich um Verkehrsfragen von der grössten Bedeutung handelt. Auch nicht von der Erwägung, dass das Automobil gelegentlich zu Zwecken benützt wird, die wir nicht billigen können, dass es eine Rolle spielt, wenn bei Rheinfelden ein Bombenattentat verübt wird, dass es benutzt wird, um im Lande herum zu hamstern, als sogenanntes Hamsterautomobil, in dem Autohamster sitzen, die in der gegenwärtigen Not überall die Waren aufkaufen und sie den armen Leuten, die nicht über ein solches Vehikel verfügen, wegschnappen. Solche Unannehmlichkeiten wird man in Kauf nehmen müssen, ob die Regelung des Automobilwesens kantonal oder eidgenössisch ist. Auch die Eisenbahnen haben für diejenigen, an denen sie vorbeigebaut werden, ihre unangenehmen Seiten.

Man hat gesagt, es werde nicht gelingen, die verschiedenartigen Verhältnisse in den einzelnen Landesgegenden namentlich in bezug auf die Terrainkonfiguration zu berücksichtigen. Haben wir bei den Eisenbahnen nicht den gleichen Fall? Gibt es nicht Berg- und Talbahnen, schmal- und normalspurige Bahnen? Haben wir nicht Bahnen, die durch enge Täler und Tunnels führen, und solche, die sich auf ebenem Gelände geradeaus vorwärts bewegen können? Diese Unterschiede haben auch nicht dahin geführt, die Gesetzgebung den Kantonen zu überlassen. Darüber wird man auch beim Automobil hinwegkommen. Diese verschiedenen Verhältnisse werden bei der Beratung des Gesetzes in den Räten geltend gemacht werden, wenn sie nicht schon in den Vorinstanzen in Erwägung gezogen worden sind. Sie liegen so sehr auf der Hand, dass man sie nicht wird übergehen können.

Das Bedürfnis nach Vereinheitlichung ist so zwingend, dass seit Jahr und Tag die Grosszahl der Kantone sich zu einem Konkordat vereinigt hat, in dem das Wesentliche mit bezug auf die polizeiliche Ordnung des Automobilwesens nieder-

gelegt ist. Dort finden Sie die Bestimmungen über die Anforderungen, welche an das Fahrzeug, den Fahrer, die Fahrgeschwindigkeit, die Signale und Warnvorrichtungen gestellt werden müssen, auch Bestimmungen über die Benützung einzelner Strassen und sogar bereits folgendes: «Jedem Kanton steht das Recht zu, den Verkehr der Motorwagen und Motorfahräder auf gewissen Strassen ganz zu verbieten oder nur unter gewissen Bedingungen zu gestatten. Interkantonale Strassen — es gibt also interkantonale Strassen, die vom Konkordat anerkannt werden — können nur nach Anhörung der Regierungen der benachbarten Kantone gesperrt werden.» Die natürliche Einsicht in die bestehenden Verhältnisse ist also in diesem Konkordate bereits zum Ausdruck gelangt, und die ganze Aenderung besteht darin, dass wir nun das nicht für 21 oder 22 Kantone, sondern für die ganze Schweiz überall übereinstimmend ordnen möchten.

Man sagt mir, das Konkordat bestehe ja wohl, aber die Ausführung in den verschiedenen Kantonen sei ausserordentlich verschieden, laxer oder strenger, je nach dem Standpunkt der betreffenden Behörden, und man sagt mir, die sämtlichen Polizeidirektoren, auch diejenigen der Kantone, die dem Konkordate nicht beigetreten sind, seien der Meinung, es müsse eine eidgenössische Ordnung platzgreifen. Nun sind wir der Ansicht, dass eine eidgenössische Ordnung doch gewiss einen ganz andern Rückhalt hat und mit viel mehr Festigkeit durchgeführt werden kann als eine Ordnung, die von Kanton zu Kanton mehr oder weniger exakt gehandhabt wird und die hie und da wieder eine Lücke aufweist, da der betreffende Kanton dem Konkordat nicht angehört.

Das Bedürfnis nach einheitlicher Ordnung kann nicht bestritten werden, und ich glaube, wir dürfen doch annehmen, dass es den eidgenössischen Räten gelingen wird, der Verschiedenartigkeit in bezug auf die einzelnen Gegenden genügend Rechnung zu tragen. An gutem Willen fehlt es sicher nicht. Es ist von Herrn Cafilisch die Bündner Ansicht geltend gemacht und sehr hübsch ausgeführt worden, wie dort die Verhältnisse so vielgestaltig seien, dass es nötig sein werde, ihnen besonders Rücksicht zu tragen. Herr Kuntschen hat in ähnlichem Sinne gesprochen.

Wie wird es gehen, wenn nach dem Vorschlage Ihrer Kommission die Bestimmung ausgeführt werden soll: Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen; dem Bunde steht das Recht zu, bestimmte Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfange offen zu erklären? Es geht ja gar nicht anders, als dass darüber zwischen dem Bund und den Kantonen ein Meinungs-austausch stattfindet, dass man sich bespricht, die Strassen besucht und eine Verständigung herbeizuführen sich bemüht. Nur wenn diese Verständigung nicht erreicht werden könnte, müsste schliesslich der Bund das Entscheidungsrecht haben und sagen können: Hier muss der Durchgangsverkehr gestattet werden; ihr könnt ihn beschränken, aber wir wollen ein Wort zu dieser Beschränkung zu sagen haben. Sie soll nicht der Sperre gleichkommen, sondern den Verhältnissen entsprechen. Nur so können Sie den

durchgehenden Automobilverkehr, der für unsere Fremdenindustrie, aber auch für unser wirtschaftliches Leben von grösster Bedeutung ist, in richtiger Weise ordnen.

Es liegt für das künftige Gesetz eine ausgezeichnete Vorarbeit in dem Konkordat vor. Diese Vorarbeit wird man benützen und vielleicht der Entwicklung entsprechend noch etwas ausbauen. Was die Kantone da vorgebaut haben, soll nicht einfach auf die Seite geräumt werden, sondern die Grundlage für den weitem Ausbau bilden. Man wird zu untersuchen haben: wie weit haben sich diese Bestimmungen in der Praxis bewährt, wie weit sind sie zu ergänzen und wie weit sind sie als unpraktisch erkannt worden? Auch darüber werden wir, wenn einmal das Gesetz gemacht werden muss, in erster Linie die Kantone zu befragen haben.

Die Befürchtungen in dieser Beziehung sind also übertrieben, und was die Hoheit über die Strassen anbelangt, so können die Kantone ruhig sein. Der Bund wird sie darin so wenig als möglich genieren, denn das würde ihn viel Geld kosten, und er ist froh, die öffentlichen Strassen den Kantonen überlassen zu können. Aber der rasche Verkehr der Automobile muss in einem gewissen Sinne geordnet werden, soweit es das Bedürfnis der Gesamtheit erfordert.

Die Frage der Abgaben ist wohl bei der Einzelberatung näher zu besprechen. Da man aber doch schon einiges darüber gesagt hat, will ich folgendes beifügen. Der Bundesrat ist zur Prüfung dieser Frage durch den Wunsch Ihrer Kommission veranlasst worden, welche auf Anregung des verstorbenen Herrn Nationalrat Sulzer den Gedanken äusserte, man könnte auf diesem Wege die Mittel beschaffen, um dem Hauptübel beim Automobilverkehr, der Staubplage, nach und nach entgegenzutreten. Man denke z. B. an die Brünigstrasse oder die Strasse bei Zollikofen, wo das Leben den Leuten durch den Automobilverkehr sauer gemacht wird. Zum bessern Unterhalt solcher Strassen braucht es aber Geld. Wenn ein kleiner Fonds geschaffen wird, der den Kantonen zu diesem Zwecke zur Verfügung stände, so sollte das der Sache förderlich sein. Die Studien wurden auf dem Departement des Innern gemacht und sind noch nicht zur Erledigung auf dem Gesetzgebungswege reif. Aber wir können ruhig den Grundsatz aufnehmen, sofern die Kantone glauben, dass ihnen mit dieser Subvention ein Dienst geleistet wird. Glauben sie das nicht, wollen sie die Strassen selbst unterhalten, so ist das ihre Sache. Uns liegt an dieser Bestimmung nicht so ausserordentlich viel; denn ich verkenne keineswegs, dass ihre Ausführung in praxi Schwierigkeiten begegnen wird. Ob daneben noch die kantonalen und Gemeindegebühren und was weiss ich noch, die Viertelsgebühren, bestehen bleiben sollen, das kann heute unmöglich gesagt werden. Das ist eine Frage, die im Gesetz zu lösen sein wird und über die noch eingehende Untersuchungen angestellt werden müssen.

Solche Steuern dürfen nicht prohibitiv wirken, sonst erreichen Sie das Gegenteil von dem, was Sie wollen. Sie unterdrücken den Automobilverkehr gerade da, wo er stattfinden sollte. Es ist in diesem Rate nun schon so oft über diese Automobilfrage

geredet worden, dass man wohl eintreten dürfte und noch einen Versuch machen sollte, ob eine Lösung nicht gefunden werden kann.

Die Haftpflichtfrage hängt davon ab, insofern als sie immer zurückgelegt wurde, bis diese allgemeine Gesetzgebung des Bundes festgelegt sei. Wir hätten die Kompetenz zur Gesetzgebung über die Haftpflicht, aber man möchte lieber das Ganze im Zusammenhang behandeln, weil Haftpflicht und Versicherungspflicht und auch polizeiliche Vorschriften gewisse Zusammenhänge haben. Im andern Rat hat die Meinung vorgeherrscht, zuerst einmal das Haftpflichtgesetz zu schaffen und dann wolle man um dieses Stück herum den weitem Bau aufrichten, wie etwa bei einer Hotelbaute die allmähliche Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte des Hotels an seinen verschiedenen Konstruktionen verfolgt werden kann. Es wäre aber besser, wenn wir versuchen würden, die Sache von einem einheitlichen Gesichtspunkte zu lösen, und es scheint die Hoffnung zu bestehen, dass auch der andere Rat nunmehr zustimmen wird. Dieser Entwicklung greift man umsonst in die Spëichen. Schliesslich bricht sie sich doch Bahn, weil sie einer Notwendigkeit entspricht. Ich empfehle Ihnen Eintreten.

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommissionmehrheit: In der Annahme, dass wir nun abschliessen können, gestatte ich mir ganz wenige Bemerkungen. Nachdem Herr Bundesrat Müller so eingehend die Einreden behandelt hat, die gegen das Eintreten hier erhoben worden sind, bleibt mir nur noch übrig, ein paar kleine Bemerkungen zu machen. Ein richtigeres Bild über Theorie und Praxis, von Politik und sachlicher Behandlung einer Angelegenheit gibt es wohl nicht, als wenn wir die Haltung der Polizeidirektoren sämtlicher Kantone mit der hiesigen Diskussion vergleichen. Es ist nämlich die Tatsache zu konstataren, dass alle Polizeidirektoren der Kantone, ohne Unterschied der Gegend und der politischen Richtung, ohne Unterschied der Sprache und der Stellung zur kantonalen Souveränität, einmütig, und zwar mehr als einmal, das Bedürfnis nach einer eidgenössischen Gesetzgebung auf diesem Gebiet ausgesprochen haben. Ich gebe mich der Hoffnung hin, dass Herr Kollege Kuntschen, der in den letzten Monaten das eigentümliche Glück erfahren hat, nun auch Polizeidirektor zu werden, sobald er in seine Tätigkeit hineinkommt, auch unsern Standpunkt einnehmen wird. Denn für alle die, die sich tatsächlich mit der Sache zu befassen haben, kann darüber kein Zweifel bestehen, dass nicht nur der Automobilist, nicht nur die Hotellerie besser fährt, wenn wir eine eidgenössische Gesetzgebung haben, sondern dass auch das Publikum ganz bedeutend besser fahren wird. Denn das Publikum leidet darunter, dass man nicht weiss, was Gesetz ist, dass die Gerichte aus allerlei Einreden heraus dazu kommen, sehr milde Urteile zu fällen, dass niemand weiss, wie man einem Chauffeur oder Automobilisten, der nicht Ordnung halten will, das Recht zu fahren, für das ganze Schweizergebiet entziehen kann.

Ich will aus der ganzen Praxis ein einziges Pünktlein herausnehmen, das aber vielleicht deutlich genug ist. Als Perle des Konkordats gilt die Bestimmung, dass jeder Automobilbesitzer sich versichern muss,

damit er, sofern er einen Schaden anrichtet, in der Lage ist, denselben zu decken. Nun haben wir Kantone, die diese Bestimmung deshalb nicht ausführen, weil sie überhaupt nicht beim Konkordat sind und andere, die zwar beim Konkordat sind, aber die Bestimmung anders auslegen als andere Kantone. Wir erleben infolgedessen das schöne Schauspiel, dass, wenn nicht alle Kantone streng sind auch in dieser Richtung, indem sie aus gewissen Kantonen die Automobile nicht hereinkommen lassen, dann, wenn ein Unfall passiert, gar nicht bezahlt wird, weil der Automobilbesitzer zu wenig besitzt. Es muss gesagt werden, dass Leute im Automobil fahren, die nach ihrer ökonomischen Situation besser täten, zu Fuss zu gehen. Was für eine Rechtslage haben wir nach dieser Richtung? Eine zivilrechtliche Vorschrift, die in das Obligationenrecht hineingehört, wird von den Kantonen erlassen und je nach Belieben gehandhabt. Ueber die Tragweite der Versicherung gehen die Kantone weit auseinander, sowohl in der Summe als in der Ausdehnung des Schadensbegriffes. Ich meine, wenn in der Bestimmung, die gewiss eine Wohltat für das Publikum ist, das Konkordat total versagt hat, kann man sich denken, wie es bei andern Bestimmungen ist, die weniger günstig liegen.

Herr Cafilisch hat in verdankenswerter Weise angedeutet, dass wir nun doch in einer bessern Auffassung der Sache fahren, d. h., dass sein Kanton nun wohl auch bereit ist, eine eidgenössische Gesetzgebung zu begrüssen. Er hat freilich die Motivierung in einer Weise vorgebracht, bei der die Sonnen- und Schattenseiten sich nicht ganz die Wage hielten. Man hat das Gefühl, die Schattenseiten seien etwas reichlich aufgetragen, aber sie bestehen ja.

Nun möchte ich zwei Dinge sagen. Ich glaube doch, die Bergkantone, die seit vielen Jahren auf Grund der Bundesverfassung für die Bergpässe ganz bedeutende Subsidien beziehen, dürften aus jener Bestimmung die Wohltätigkeit der künftigen Bestimmung, dass der Bund wiederum Geld für den Unterhalt der Strassen aus den Automobillasten bezahlt, herauslesen. Ich erinnere also nur an das Entgegenkommen des Bundes in der Bundesverfassung, um Ihnen zu zeigen, dass zu diesem Entgegenkommen noch ein zweites kommen soll.

Gegenüber Herrn Ming gestatte ich mir ein paar Bemerkungen. Es war ausserordentlich erfreulich, dass Herr Kollege Ming ausdrücklich anerkannt hat, dass man gegenüber dem Automobil nicht mehr ankämpfen könne. Er drückte sich wörtlich aus, dass es ein Fortschritt sei. Wenn man anerkennt, dass etwas einen Fortschritt enthält, dann ist die logische Konsequenz, dass man diesen Fortschritt sich entwickeln lässt. Herr Ming aber hatte Angst, die Gesetzgebung werde nicht mehr auf die Spezialitäten einzelner Gegenden Rücksicht nehmen, speziell auf die Bedürfnisse seiner Gegend. Ich kann diese Befürchtung nicht begreifen. Ich könnte sie begreifen, wenn wir in unserer Vorlage vorsehen würden, dass etwas auf dem Wege der Verordnung erlassen werden könnte. Das ist nicht der Fall, sondern es ist vorgesehen, dass das Nähere auf dem Wege der Gesetzgebung bestimmt werden muss.

Nun kennen wir das Verfahren, wir kennen die Zahl der Automobile im Verhältnis zur Zahl derer, die sie nicht lieben, wir kennen gewisse Stimmen im Publikum, ich denke es wird kein praktischer Politiker

daran denken, dass man eine Gesetzgebung machen wird, die nicht vor dem Referendum deshalb standhält, weil sie verständig ist und weil sie just die Rücksicht auf die verschiedenen Landesgegenden enthält.

Herr Ming hat noch einen besonderen Grund gehabt und gesagt, der Hauptnachteil der Automobile sei die Staubplage und es sei nicht abgeklärt, wie man dieselbe bekämpfen solle, also solle man zuwarten. Nein, es ist schon abgeklärt, wie man die Staubplage bekämpfen kann, durch Verbesserung und Bewässerung der Strassen, aber der Weg ist noch nicht gefunden, wie man das nötige Geld bekommen kann, um diese Verbesserung vorzunehmen. Just das will das letzte Alinea des Vorschlages des Bundesrates mit Hilfe der Belastung der einheimischen und fremden Automobile. Er will den Kantonen Geld verschaffen, damit sie der Staubplage entgegen treten können.

Ich habe in der privaten Diskussion wiederholt die Einrede gehört, die Hauptsache wäre nun einmal die Haftpflichtgesetzgebung. Die Haftpflichtgesetzgebung ist beraten, meines Wissen liegt sogar schon ein Projekt vor, aber in einer früheren Diskussion haben Sie entschieden, und zwar gewiss mit Recht, dass die Haftpflichtgesetzgebung auf eine eidgenössische materielle Gesetzgebung über das Automobil aufgebaut werden soll. Wenn Sie also die Haftpflichtgesetzgebung wollen und rationell wollen, gibt es keinen besseren Weg als den der Verfassungsrevision.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Eintreten	79 Stimmen
Dagegen	11 »

Artikelweise Beratung. — *Discussion article par article.*

Titel und Eingang — *Titre et préambule.*

Angenommen. — (*Adoptés.*)

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich möchte Ihnen empfehlen, nun absatzweise vorzugehen, da das letzte Alinea von Art. 37 bis Anlass zur Diskussion gibt.

Art. 37 bis, Alinea 1 und 2.

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommission: Wir würden also in der Detailberatung die Alineas getrennt behandeln, resp. Alinea 1 und 2, wovon das erste von der Befugnis des Bundes und das zweite von den Rechten der Kantone spricht, zusammennehmen. Ich erlaube mir, darauf hinzuweisen, dass bei der Eintretensdebatte die Sache behandelt worden ist und dass hier nichts Neues steht, als das, was vom Nationalrat schon einmal mit grosser Mehrheit akzeptiert worden ist, so dass ich mich vorläufig auf diese Bemerkung beschränke.

M. Maillefer, rapporteur français de la commission: La commission vous propose de discuter cet article alinéa par alinéa. En ce qui concerne le premier, tout ce qui peut être dit l'a déjà été dans la discussion générale. Nous vous en recommandons donc l'adoption.

Al. 3.

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommission: Das letzte Alinea des Art. 37 bis wurde schon vom französischen Herrn Referenten bekämpft. Es ist daher ganz wenig dazu zu sagen. Ich verweise in der Hauptsache auf die Begründung, die ich bei der Eintretensdebatte zu geben erlaubte. Das ist nun das Alinea, das auf Grund einer Anregung des Herrn Sulzer das Mittel bilden soll, den Kantonen praktisch zu helfen, damit sie die Strassen für den Automobilverkehr einrichten. Es ist davon auszugehen, dass der Bund natürlich nach dem Wortlaut und der Sachlage nicht alle Strassen dem Automobilverkehr offen halten will, sondern nur diejenigen, die wirklich ein Bedürfnis sind, und nur der Umstand, dass man sich nicht deutlich aussprechen kann, um diese Strassen zu charakterisieren, hat die Kommission davon abgehalten, dieselben mit Eigenschaftswörtern zu bezeichnen. Die Sache beschränkt sich also auf diese Strassen, die man für den Automobilverkehr haben will. Ich kann von vornherein nicht recht einsehen, wie man dazu kommt, zu meinen, wenn man nun an diese Strassen noch etwas bezahle, so schränke man damit die Hoheit der Kantone noch mehr ein. Das ist nur der Revers der Medaille. Das Recht, dass der Bund gewisse Strassen offen halten soll, ist mit grosser Mehrheit akzeptiert; es handelt sich nun nur noch darum, dafür zu sorgen, dass diese Strassen, die offen gehalten werden sollen, in einen Zustand gebracht werden, der sie für die Automobile, aber auch, und zwar in erster Linie, gleichzeitig für das Publikum erträglich macht. Ohne Bedeutung ist das nun nicht, die bisherige Erfahrung hat gezeigt, dass wir auf dem Wege des Konkordates, des kantonalen Rechtes, nicht zu den nötigen Geldmitteln kommen. Das ist ja gegeben, weil jeder einzelne Kanton nur seine Automobile, vielleicht wenige, vielleicht gar keine packen kann. Die Situation ist auch deshalb höchst fatal, weil man die fremden Automobile gar nicht packen konnte. Eventuell war ein Grenzkanton in der Lage, das zu tun, er konnte das Geld für sich einsacken, und die andern hatten das Nachsehen, während gerade, wie Herr Ming ausgeführt hat, die fremden Automobile die höchste Belästigung im ganzen Land bringen.

Nun will der Artikel über die gegenwärtige Situation hinweghelfen. Der Bund soll, weil er alles umfasst, weil er die Grenzen beherrscht, an Stelle der Kantone diese Geldquelle regulieren und das Geld an die richtigen Orte hinleiten. Die Untersuchung, die man im Bundesrate darüber angestellt hat, haben, wie schon ausgeführt, gezeigt, dass man das auf verschiedenen Wegen machen kann. Der Artikel lässt das offen. Die Untersuchungen haben weiter gezeigt, dass man ohne Schikanen gegenüber den Automobilen, den fremden wie den eigenen, vielleicht auf den Kilometer der Automobilstrassen Fr. 300 bis 400 per Jahr sich verschaffen könnte. Dabei ist

diese Rechnung darauf abgestellt, dass ein gewisses grosses Netz von Automobilstrassen damit bedacht werde. Berücksichtigt man, dass ein Teil der Strassen ordentlich sein wird und nicht viel Umarbeitung nötig hat, und dass dieses Netz vielleicht etwas eingeschränkt wird, so ist die Möglichkeit geboten, noch mehr auf den Kilometer zu leisten. Als Vorsteher eines kantonalen Departementes sage ich offen, dass ich diese neue Unterstützung mit grosser Freude entgegennehme. Wenn das Automobil selbst nicht mehr beseitigt wird, müssen eben die Strassen verbessert werden, und zwar im Interesse des Publikums. Wenn das aber sein muss, geschieht es ausgiebiger mit Hilfe von Geld, das man auch von fremden Automobilisten zu einer bedeutenden Summe ansammelt, als auf kantonalem Wege, auf dem man es bis jetzt nur in einzelnen Sümmechen bekommen und zersplittert hat. Schliesslich wird man auch sagen müssen: so sehr man es begreift, dass man aus dem Titel der kantonalen Souveränität alle diese Dinge bekämpft, das Volk selbst wird es in seiner grossen Mehrheit vermutlich sehr begrüessen, wenn der Staubplage so oder anders durch Verbesserung der Strassen wirklich abgeholfen wird. Damit sollte man meines Erachtens im Interesse des zu schützenden Publikums über allerlei Bedenken, die mit dieser Verkehrsfrage eigentlich nichts zu tun haben, hinwegkommen.

M. Maillefer, rapporteur français de la commission: Nous arrivons à l'alinéa 3 de l'art. 37 bis. Cet article contient deux idées principales. 1. La Confédération a le droit de percevoir un impôt sur les automobiles et les cycles et 2. la Confédération reversera d'une façon ou de l'autre le produit de cet impôt aux cantons. Quant à savoir comment cette taxe sera perçue, l'étude faite par le Conseil fédéral nous donne des indications très intéressantes. Si l'on imposait des automobiles indigènes, cela produirait 450,000 fr. L'imposition sur les automobiles étrangères traversant la Suisse rapporterait 80 à 85,000 fr. Il y aurait une autre façon de frapper les automobiles, ce serait de prélever un impôt sur les carburants, particulièrement la benzine et le benzol; cela rapporterait 672,000 fr. environ. Il faut dire que cette imposition serait assez gênante pour un certain nombre d'industries, car ces carburants ne servent pas seulement à actionner les automobiles, mais aussi d'autres moteurs; et il se présenterait immédiatement cette difficulté-ci, c'est qu'il faudrait exonérer les carburants servant à l'industrie et ne frapper que les carburants servant aux automobiles. Vous constatez de suite le grand nombre de difficultés au-devant desquelles nous irions. En outre un certain nombre d'automobiles ne marchent pas au moyen du benzol. Il faudrait alors prélever un impôt spécial sur les automobiles électriques, impôt qui serait prélevé à raison de tant par cheval de force.

Enfin il y aura it l'imposition sur les pneus, le caoutchouc des roues. Cet ensemble est assez compliqué; d'une part si l'on pose en principe que la Confédération seule frappera les automobiles, nous arriverons à une somme relativement minime, que si par contre l'impôt se cumule avec l'impôt cantonal, nous risquons de rendre l'exploitation des automobiles beaucoup plus difficile que nous le voudrions.

Voilà dans ses grandes lignes le principe de l'imposition tel qu'il est prévu par la première phrase de ce troisième alinéa.

Quant à la contre partie, à la façon dont cet argent sera reversé aux cantons, il y a évidemment plusieurs modes de procéder. On avait d'abord envisagé la solution de reverser cette somme en totalité aux cantons en proportion de la longueur de leurs routes cantonales. Cette solution n'eût pas été équitable pour les cantons citadins, qui ont une forte circulation et une faible longueur de routes. On a renoncé à cette idée. Une autre solution était de subventionner les cantons d'une façon générale par rapport à la population. Alors les cantons villes retireraient une beaucoup plus grande somme que les cantons campagnards, cantons à territoire considérable qui ont de longues routes à entretenir, mais qui par contre n'ont qu'une population proportionnellement faible comparée à l'étendue de leurs routes.

Nous sommes arrivés alors à cette formule générale: le produit doit en être affecté à l'amélioration et à l'entretien des routes servant à la circulation des automobiles. Cette formule toute générale paraît donner satisfaction.

Enfin la dernière phrase de cet alinéa peut rassurer encore ceux qui auraient quelques craintes. Il est dit que la législation fédérale réglera les détails d'application. Par conséquent ce n'est pas par voie d'ordonnance que ces questions d'application seront réglées, ce sera par voie législative. Les questions reviendront donc devant les Chambres fédérales et les différentes opinions pourront se faire jour.

Cependant malgré les améliorations qu'a subies cet alinéa surtout dans sa seconde et troisième partie, comme j'ai eu déjà l'honneur de l'affirmer avec notre collègue M. Calame ainsi que M. Walther, nous repoussons cet disposition avec la plus grande énergie. Il nous paraît tout à fait inutile dans la situation actuelle de venir demander au peuple de voter dans une mesure si faible qu'elle puisse être la création d'un impôt fédéral sur les automobiles et cycles attendu surtout qu'on ne saura pas exactement à quoi les automobilistes seront astreints ni les prestations que l'on demandera à ceux qui usent de ces machines. D'autre part, comme j'ai eu l'honneur de le dire dans la discussion sur l'entrée en matière, la route a été jusqu'ici une affaire essentiellement cantonale. L'utilité principale des routes, c'est bien de servir au trafic local et subsidiairement au grand trafic intercantonal et international. Les chemins de fer sont encore pour le moment les grandes voies de circulation intercantionales et internationales, soit pour les voyageurs, soit pour les marchandises et pour le moment encore, la route de grand transit qui sert à l'automobile sert surtout à l'automobile de luxe. L'automobile de grande circulation reste encore et toujours une affaire de plaisir, une affaire de luxe et les routes cantonales continuent à être utilisées pour le trafic immédiat, pour la circulation de ville à ville et de village à village, des stations de chemin de fer dans les localités éloignées des stations.

Nous pensons donc qu'on pourrait faire cette concession à la minorité de la commission d'adopter les deux premiers alinéas et de repousser — en tout cas nous repousserons énergiquement — ce troisième alinéa qui nous paraît inopportun, d'une application difficile et surtout qui nous paraît porter une

atteinte sérieuse à la souveraineté, je ne dirai peut-être pas politique, mais surtout économique des cantons.

Moll: Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass eines der Hauptziele des Bundes bei der bundesgesetzlichen Regelung dieser Materie das sein wird, zur Verbesserung der Strassen im Automobilverkehr beizutragen. Dabei ist klar, dass der Bund die Verbesserung der Strassen, insbesondere in Richtung auf die Beseitigung der Staubplage, aber nur dann herbeiführen kann, wenn er dazu gewisse Einkünfte besitzt. Diese müssen dem Bund aus dem Automobilverkehr gewährt werden. Ich kann nun nicht recht begreifen, wieso die Kantone sich gegen die Regelung, wie sie durch die Mehrheit der Kommission vorgesehen ist, wehren können, denn diese Regelung sieht ja ausdrücklich vor, dass die näheren Bestimmungen über die Verwendung des Ertrages aus den vorgesehenen Abgaben zum Unterhalt der Strassen Sache der Bundesgesetzgebung seien. Wenn die Kommission diese Fassung gewählt hat, so hat sie gerade damit den Bedenken, wie sie von Seite der Minderheit aufgetaucht sind, entgegenkommen wollen, indem sie der Minderheit und allen Ratsmitgliedern, die nach dieser Richtung hin Befürchtungen tragen, alle Gelegenheit geben wollte, hier im Ratssaal bei Beratung des Gesetzes mitzusprechen. Ich möchte Ihnen deshalb gerade mit Rücksicht auf diese Fassung empfehlen, den Antrag der Kommissionsmehrheit anzunehmen.

Gelpke: Ich hätte es am liebsten gesehen, wenn der Wortlaut des Art. 37 bis gelautet hätte: «Die Gesetzgebung über das Strassenwesen erster Ordnung ist Sache des Bundes.» Es ist aber mit Sicherheit anzunehmen, dass dieser Vorschlag keinen Beifall gefunden haben würde. Ich möchte deshalb dringend empfehlen, wenigstens dem Abs. 3 in der Fassung zuzustimmen, wie denselben der Bundesrat redigiert hat und zu sagen: «Ihr Ertrag wird zu Beiträgen an die Kantone für Verbesserung und Unterhalt der vom Bunde zu bezeichnenden Strassen verwendet», anstatt nach Vorschlag der Kommissionsmehrheit: «Ihr Ertrag ist zur Verbesserung und zum Unterhalt der dem Automobilverkehr dienenden Strassen zu verwenden.»

Da die zur Verfügung stehenden Mittel nicht gross sein werden, so wird es sich darum handeln, alles zu konzentrieren auf diejenigen Strassenzüge, welche in erster Linie dem durchgehenden Verkehr zu dienen haben. Das sind vor allem die Strassenzüge erster Ordnung. Wenn Sie aber die geringen finanziellen Mittel für alle dem Automobilverkehr dienenden Strassen unterschiedslos zur Verfügung halten, dann kommen sowohl Strassen erster Ordnung wie Strassen zweiter und dritter Ordnung und Gemeindestrassen in Betracht, d. h., im Grunde genommen läuft dann die Beitragsleistung auf eine Verzettlung der Mittel hinaus und das eigentlich gewollte Ziel, eine Verbesserung der konstruktiven und geometrischen Elemente der Strassen, vor allem den Strassenkörper an die Bedürfnisse des Automobilverkehrs besser anzupassen und wiederum dem Publikum einen erhöhten Schutz vor dem Fahrverkehr, der Staubplage und der Kotbespritzung

angedeihen zu lassen, wird nicht erreicht. Man wird nicht ausser acht lassen dürfen, dass es sich hier um eine verkehrswirtschaftliche Neuerung handelt, die wir nicht rückgängig machen können, sondern die ihr Recht zu sein, allen Hindernissen zum Trotz behauptet. Vor allem gilt es, dass auch die gesetzgeberischen Massnahmen den wirtschaftlichen Erfordernissen Rechnung tragen. Während noch vor relativ kurzer Zeit die animalische Zugkraft vorherrschte; bei Geschwindigkeiten von 1—3 Metern in der Sekunde und Lasten von wenigen Zentnern und bei Weglängen von 5—10 Kilometern, tritt heute die mechanische Traktion stets mehr in den Vordergrund, wobei ebensoviele Tonnen wie früher Zentner befördert werden, bei Wegleistungen von 40, 50 km und selbst mehr und bei Geschwindigkeiten von 10—15 m in der Sekunde. Es ist einleuchtend, dass sowohl die verwaltungstechnischen, wie die gesetzgeberischen Massnahmen diesem wirtschaftlichen Neugebilde Rechnung zu tragen haben und dass die bestehenden Verordnungen hiezu nicht mehr ausreichen. Das ersehen Sie aus den Voten der Herren Cafilisch und Ming, welche sich über die Missstände im Strassenwesen bitter beklagen und eben dartun, dass unsere Strassenverhältnisse im allgemeinen den modernen Verkehrsanforderungen nicht mehr zu genügen vermögen.

Was liegt da näher als der Gedanke, dass eine Vereinheitlichung, sowohl in administrativer wie in gesetzgeberischer Hinsicht, platzgreifen müsse? Anhand eines Beispiels möge Ihnen dargetan werden, wie verhängnisvoll die Verkehrsverhältnisse sich gestalten, wenn eine durchgehende Strasse auf eine relativ kurze Länge verschiedene Kantonsgebiete durchquert. Es betrifft dies die Staatsstrasse, welche das Birstal hinaufführt und auf der Etappe Aesch-Grellingen von 4 km Länge nicht weniger als dreimal die Kantonsgrenze überschreitet. Die ersten 800 m befinden sich auf basellandschaftlichem Boden, dann wird auf 1500 m bernisches Gebiet durchquert, es folgt darauf eine 800 m lange basellandschaftliche Strassenstrecke; die restierenden 800 m unterstehen wiederum bernischer Staatshoheit. Gerade dort, wo die zwischen bernischem Gebiet eingezwängte 800 m lange basellandschaftliche Strassenzwischenstrecke liegt, befindet sich an der Stelle, welche im Volksmunde «Steghübel» benannt wird, ein sehr starkes Gegengefälle, das bis auf 5 und 6 % ansteigt, während sonst das durchgehende Gefälle über 1—2 % nicht hinausgeht. Um dieses Gegengefälle zu überwinden, sind des öftern Vorspanndienste nötig. Das verteuert den Betrieb und gibt zu fortwährenden Klagen Anlass. Das Tal ist sehr industriereich und unterhält einen lebhaften Strassenverkehr. Alle Reklamationen der industriellen Kreise, um eine Ausgleichung dieses Gefälles herbeizuführen, haben nichts gefruchtet aus dem einfachen Grunde, weil keine der kantonalen Verwaltungen ein unmittelbares Interesse daran hat, den verlorenen Strassenzwickel zeitgemäss zu verbessern.

Eine ganze Anzahl von Beispielen könnte angeführt werden, um Ihnen zu zeigen, dass es mit der Regelung des Automobilverkehrs allein nicht getan ist, sondern dass Fahrzeug und Fahrbahn als ein verkehrswirtschaftlich Ganzes zusammengehören und dass durchgehende Strassenzüge erster Ordnung unbedingt einer einheitlichen Regelung bedürfen. In

diesem Sinne bedeutet der zweite Satz von Abs. 3 der bundesrätlichen Botschaft einen merklichen Fortschritt, auch gegenüber der Redaktion, wie dieselbe die Mehrheit der Kommission vorschlägt. Ich möchte Ihnen deshalb dringend empfehlen, die vom Bundesrate vorgeschlagene Fassung anzunehmen.

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommissionmehrheit: Nur ein paar Bemerkungen über den Unterschied des Antrages des Herrn Gelpke im Gegensatz zu demjenigen der Kommission. Der Kommissionsantrag ist wirklich ein Kompromissantrag; er ist daraus hervorgegangen, dass man bei der Fassung des Bundesrates auf Opposition von Seite der Kantone gestossen ist, da deren Vertreter die kantonalen Interessen speziell in den Vordergrund gerückt haben. Dieselben haben nämlich gegenüber dem Grundsatz, dass der Bund gewisse grosse Strassen im Land bezeichne und das Geld für diese Strassen verwenden lasse, eingewendet, es könnte Kantone geben, bei denen diese durchgehenden Strassen fast keine Rolle spielen, die aber durch ihre Automobilisten an diese Geldquelle doch auch bezahlen, ohne dass aber dann, wenn dieselbe ausfliesst, diese Kantone etwas bekommen, weil eben diese Strassen bei ihnen keine grosse Rolle spielen oder in solchem Zustande sind, dass sie nicht mehr viel beanspruchen. Um eine Verständigung zu finden, hat man es der Gesetzgebung überlassen, diese Sache noch zu regulieren. Dabei spielt meines Erachtens noch ein kleiner Fehler in der Redaktion des Kommissionsvorschlages eine Rolle. Herr Gelpke will aus dem Alinea herauslesen, dass der Ertrag für alle dem Automobilverkehr dienenden Strassen verwendet werden soll. Das ist nach meiner Meinung nicht der Fall, sondern es war selbstverständlich die Auffassung der Kommission, es werde jeweilen bestimmt, welche Strassen eine Verbesserung am allernotwendigsten haben und

dass dann den Kantonen, welche für die Verbesserung dieser Strassen zu sorgen haben, ein Teil dieses Ertrages zugestellt werde. Aber es ist das nur eine redaktionelle Frage, materiell habe ich keine andere Auffassung gehört. Es liegt unserem Antrag der Gedanke des Herrn Gelpke selbst zugrunde, aber der Kommissionsantrag hat den Vorteil, dass man auf dem Gesetzgebungswege eine klare Verständigung zwischen Bund und Kantonen finden kann.

Abstimmung. — *Votation.*

Eventuell:

Für den Antrag der Kommission	55 Stimmen
Für den Antrag des Herrn Gelpke	23 »

Definitiv:

Für Festhalten am Antrag der Kommission	65 Stimmen
Für Streichung nach Antrag Maillefer	15 »

Art. 37 ter.

Angenommen. — (*Adopté.*)

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

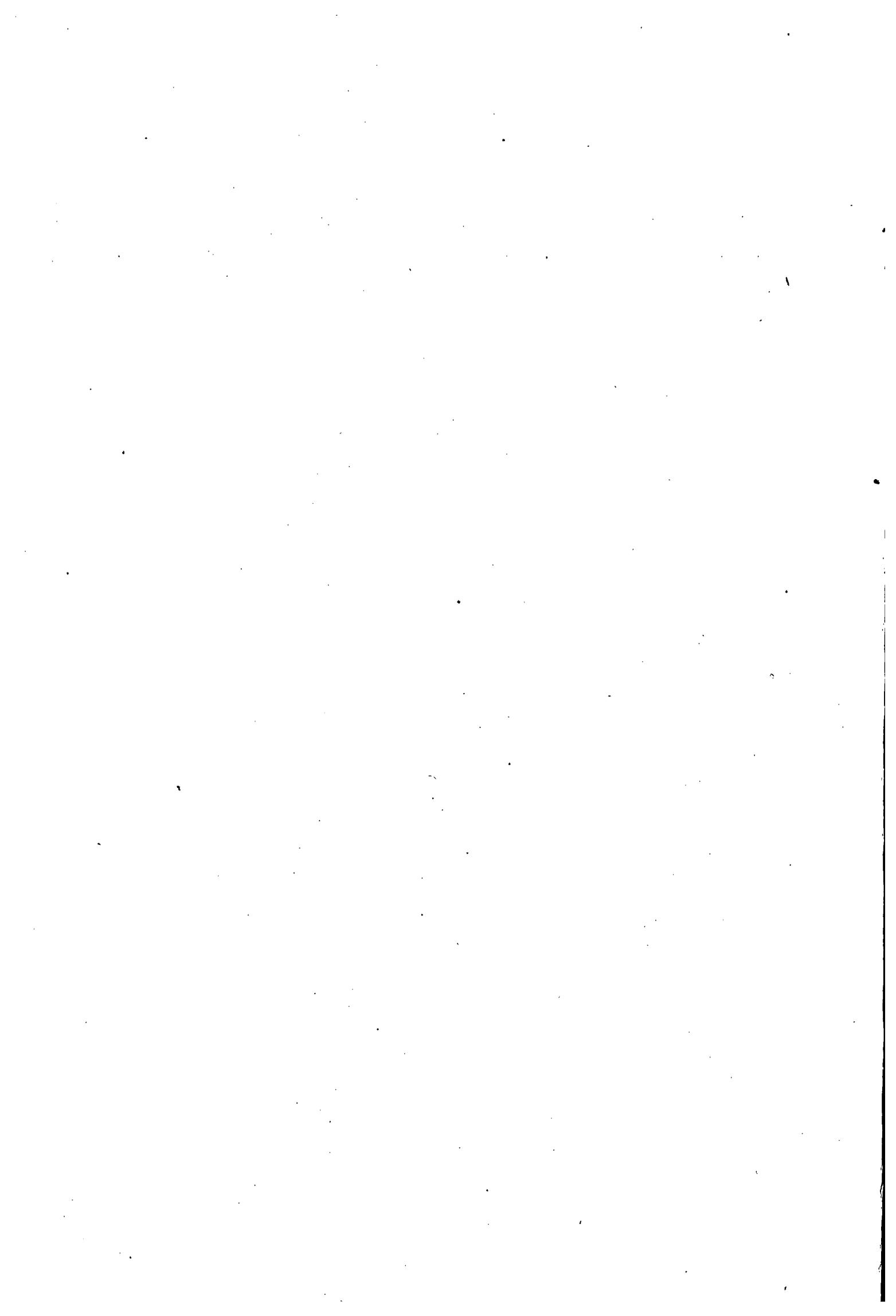
Für Annahme des Bundesbeschlusses	71 Stimmen
» Verwerfung des Bundesbeschlusses	9 »

An den Ständerat.

(Au Conseil des Etats.)

Schluss des stenographischen Bülletins der Juni-Session.

Fin du Bulletin sténographique de la session de juin.



Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1917
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1917 - 08:30
Date	
Data	
Seite	404-416
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 504

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.

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt. Automobiles et navigation aérienne. Police.

Differenzen. — *Divergences.*

(Siehe die Verhandlungen des Ständerates 1918, Seite 36 ff.)
(Voir les débats du Conseil des états 1918, page 36 et suiv.)

Anträge der nationalrätlichen Kommission vom 9. Mai 1919.

Festhalten am Beschlusse des Nationalrates vom
26. Juli 1917, wo nichts anderes bemerkt ist.

Art. 37bis. Der Bund ist befugt, Vorschriften über
Automobile und Fahrräder aufzustellen.

Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Dem Bunde steht indessen das Recht zu, bestimmte für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfang offen zu erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.

Propositions de la commission du Conseil national du 9 mai 1919.

Maintenir la décision du Conseil national du 26 juin
1919, partout où il n'y a pas d'observation.

Art. 37bis. La Confédération a le droit d'édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles.

Les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. La Confédération a cependant le droit de déclarer certaines routes qui sont des voies nécessaires de grand transit totalement ou partiellement ouvertes à la circulation des automobiles. L'utilisation des routes pour le service de la Confédération demeure réservée.

Mächler, deutscher Berichterstatter der Kommission: Ich habe zum dritten Male nun die Ehre, die Vorlage, um die es sich hier dreht, zu behandeln. Das Problem einheitlicher Regulierung des Verkehrs mit Automobilen und Fahrrädern in der ganzen Schweiz beschäftigt uns bereits 15 Jahre; denn schon im Jahre 1904 hat man gesucht, in der Schweiz auf dem Wege des Konkordates die Schwierigkeiten zu überwinden, welche das Automobilfahren der Schweizer Bevölkerung bereitet hat. Das Konkordat wurde revidiert, aber seine Wirkung befriedigte nicht. Die Konferenz der kantonalen Polizeidirektoren war hierin einig, und im Jahre 1909 wurde daher eine Motion Walther auf eidgenössische Regelung erheblich erklärt. Es ist also gerade 10 Jahre her, seitdem der Nationalrat die erste Gelegenheit hatte, sich mit der

Frage zu beschäftigen. Zweimal hat der Bundesrat, dreimal der Ständerat und nun auch dreimal der Nationalrat die Frage behandelt, und heute stehen wir vor der Situation, dass der Ständerat zum drittenmal, mit Stichentscheid des Präsidenten, beschlossen hat, zurzeit nicht darauf einzutreten, dass die Gesetzgebung über die Automobile, die Fahrräder und die Luftschiffahrt an den Bund übergehe. Wenn wir die Verhandlungen des Ständerates nachsehen, um zu prüfen, welches die Gründe des Ständerates zu seinem Verhalten gewesen sind, so muss auch da zugegeben werden, dass er sich konsequent geblieben ist. Dieselben Gründe waren in allen drei Beratungen massgebend.

Einmal nämlich wird behauptet, es gehe damit die Strassenpolizei an den Bund über; das sei ein Eingriff in die Souveränitätsreche, welche bis jetzt die Kantone auf diesem Gebiet ausgeübt haben, und zwar ein bedauerlicher Eingriff, weil behauptet wird, die Strassenpolizei werde von den Kantonen mustergültig oder wenigstens befriedigend verwaltet, worüber allerdings bedeutende Zweifel bestehen.

Der zweite Grund war, die neue Vorlage des Nationalrates enthalte eine Bestimmung, welche nun auch noch die Steuerhoheit der Kantone bedrohe. In der Tat hat der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission und gemäss dem zweiten Bericht des Bundesrates im Jahre 1912 beschlossen, dem Bunde die Kompetenz zu übertragen, dass er auf irgend eine Weise von den Automobilen Gebühren erhebe und diese dann zur Verbesserung der Strassen an die Kantone verteile. Daraus wird nun gefolgert, dass der Kanton an seiner Steuerhoheit einbüsse, weil er angeblich die Automobile nicht mehr frei besteuern könne, und wer zahlt, befiehlt. Es wird befürchtet, dass aus dieser Wegnahme der Steuermittel der Bund sich vielleicht noch weitere Rechte anmasse. Diese Einrede beruht zum vornherein auf einem Missverständnis. Denn die Steuerhoheit wäre den Kantonen auf diesem Gebiete nicht ganz weggenommen worden. Aber das Misstrauen ist da.

Der dritte Grund, der angeführt worden ist, ist der, der Moment sei ungünstig; ein Grund, der übrigens bei jeder Beratung der Automobilgesetzgebung auftaucht und in einem gewissen Grade auch jederzeit berechtigt ist. Es wurde gesagt, das Volk habe sich mit wichtigeren Fragen zu beschäftigen und da sei es nicht opportun, es durch Vorlagen dieser Art vor den Kopf zu stossen.

Weiter hat ein Redner nicht ganz mit Unrecht herausgefunden, dass vielleicht bei der Erhebung von Gebühren durch den Bund und der Verteilung derselben an die Kantone einzelne Kantone weniger gut wegkämen als andere.

Endlich ist ausgeführt worden, die Luftschiffahrt sei in der Entwicklung begriffen, nicht nur Militärluftschiffe, sondern sogar Postluftschiffe fahren nun bald herum. Weil man aber nicht klar sei, was da noch alles komme, solle man mit der Gesetzgebung noch zuwarten.

Dieser Stellungnahme einzelner Redner ist dann der Ständerat insoweit gefolgt, als er, wie erwähnt, mit Stichentscheid Nichteintreten beschlossen hat.

Ihre Kommission nimmt nun einmütig — vielleicht ist es ein glückliches Omen für den endlichen Abschluss dieser Geschichte, dass sie endlich einmal einmütig geworden ist — folgende Stellung ein:

In erster Linie konstatiert sie, dass der Nationalrat schon zweimal mit grosser Mehrheit Eintreten und materielle Behandlung der Vorlage beschlossen hat. Der Nationalrat hat damit wiederholt anerkannt, dass die Erfahrungen, die man mit dem Konkordat gemacht hat, nicht befriedigen. Diese Konstatierung des Nationalrates stimmt — das bedeutet vielleicht am meisten — überein mit der seinerzeitigen einstimmigen Auffassung der Polizeidirektoren, die doch in den Kantonen die Polizei auf diesem Gebiet durchzuführen haben, daher diejenigen sind, die am ehesten Sachkunde und Einblick haben, ob diese Gesetzgebung richtig funktioniert oder nicht.

Der Nationalrat hat sich aber weiterhin der Auffassung nicht verschliessen können, dass ein Verkehrsmittel, wie das Automobil, wie das Luftschiff, das sich bei aller Opposition entwickelt, seiner Natur nach am wenigsten geeignet ist, innerhalb ganz kleiner Kreise reglementiert zu werden. Der Nationalrat hat weiter konstatiert, dass die Einzellegiferierung der Kantone die Behandlung der ausländischen Automobilfahrer ungemein erschwert, da natürlich jeder Kanton andere Interessen und Gesichtspunkte zur Geltung bringen will. Es ist auch nicht bestritten worden, dass die Wirksamkeit der Vorschriften gegen die Automobilisten zugunsten des Volkes erschwert ist dadurch, dass die verschiedenen Kantone sie verschieden auffassen, sich ihnen anschliessen oder nicht anschliessen, sie sogar nach Willkür ändern. Denn ohne weiteres muss es auf den urteilenden Richter schwächend einwirken, wenn er sieht, dass eine Gesetzgebung in dieser Mannigfaltigkeit gehandhabt wird.

Endlich waren wir im Nationalrat der Auffassung, dass eine richtige Gesetzgebung über die Haftpflicht des Automobilfahrers erst möglich ist, wenn für die ganze Schweiz einheitliche Bestimmungen über die Automobile bestehen.

Es besteht für den Nationalrat kein Grund, von dieser seiner bisherigen Auffassung abzugehen. Das ist die einmütige Auffassung der Kommission

Die Kommission ist aber noch weiter der Ansicht, dass in den letzten Zeiten Momente hinzu gekommen sind, welche das Bedürfnis nach einer einheitlichen Gesetzgebung verstärkt haben und die Ueberzeugung, dass die Regelung durch ein Konkordat veraltet ist, stützen. Einmal sei darauf hingewiesen, dass ohne jegliche Opposition aus dem Volke oder aus den Ständen die Schifffahrt nun unter die Gesetzgebung des Bundes gestellt worden ist. Es wird doch jedermann anerkennen müssen, dass die Gesichtspunkte, welche dazu geführt haben, den Kantonen die Gesetzgebung über die Schifffahrt wegzunehmen und sie dem grösseren Bunde zu übertragen, in viel stärkerem Masse noch für die Automobile und die Luftschiffe gelten. Denn schliesslich ist der Verkehr mit den Schiffen ein lokal beschränkter, der Verkehr mit den Automobilen und Luftschiffen aber ist in keiner Richtung beschränkt.

Wir haben weiter die Erfahrungen mit den Automobilen und den Luftschiffen während der Kriegszeit, während unserer Mobilisation gemacht. Da mussten auch denjenigen, die ja aus ernsthaften Gründen dieses neue Vehikel nicht lieben, doch darüber die Augen aufgehen, dass das Automobil ein ganz unentbehrliches Mittel für den Verkehr geworden ist. Ich verweise auf die Transporte, die für die Armee haben stattfinden müssen. Nahrungs-, Verpflegungs-

mittel wurden mit ihnen transportiert. Truppen wurden transportiert. Die Stäbe wurden damit transportiert. Geschütze werden jetzt damit transportiert. Was sich im Mobilisationsfall für die Armee in so ausgezeichnete Weise bewährt hat, ist selbstverständlich damit auch als ein treffliches Verkehrsmittel für das Zivilleben erwiesen.

Ich verweise auf die grossen Dienste, welche das Automobil dem Sanitätswesen geleistet hat, nicht nur während der Mobilisation, sondern insbesondere während der Grippekrankheit. Wie wäre es in verschiedenen Gegenden mit der Krankenpflege, mit der Versorgung in der Grippezeit gestanden, wenn uns nicht die Automobile zur Verfügung gewesen wären, oder wenn sie zwar an sich da gewesen wären, aber nicht hätten auf unseren Strassen fahren können.

Sodann stehen wir vor einer für unsere Industrie schweren, gefährlichen Zeit. Sie wird Mühe haben, sich im Konkurrenzkampf mit dem Auslande zu halten, und da darf ihr auch dieses Mittel des Automobils, es sei insbesondere auf das Lastautomobil verwiesen, nicht vorenthalten werden, wenn man nicht die schwere Verantwortung dafür übernehmen will, dass unsere Industrie in diesem Konkurrenzkampf nicht bestehen kann.

Dazu kommt nun, dass unter den Vorgängen der letzten Jahre unser Pferdebestand an Zahl und auch nach qualitativer Richtung zurückgegangen ist. Es muss Ersatz dafür geschaffen werden.

Ein letztes Moment, aber für mich nicht das unwichtigste, ist das folgende: Wir sind gezwungen, die kleinen Eisenbahnen zu unterstützen. Ihre Finanzlage ist uns allen bekannt. Auf absehbare Zeit ist es nicht möglich, den Gegenden, die noch den Anschluss an den grossen Verkehr suchen, neue, selbst kleine Bahnen zuzuführen. Da gibt es nur ein Hilfsmittel, das Automobil. Und man darf wohl sagen, es ist ein rationeller, wirtschaftlicher Ausweg, angesichts der zum Teil zu grossen Kosten, welche die Schaffung neuer Bahnen mit sich bringt, wenn diese Gegenden suchen, mit Hilfe von Automobilverbindungen an den grossen Verkehr heranzukommen. Bereits zeigt auch die eidgenössische Postverwaltung in der Richtung Entgegenkommen und mehrere Gegenden haben von diesem Entgegenkommen auch bereits Gebrauch gemacht.

Noch ein Wort von der Luftschiffahrt. Im Gegensatz zu den Ausführungen, die ein Redner im Ständerat gemacht hat, möchte ich aus dem Umstande, dass das Luftschiff sich offenbar immer mehr als ein Hilfsmittel wichtiger Art für den Verkehr erweist, dass man aber seine ganze Verwendungsart noch nicht übersieht, nicht den Schluss ziehen, es sei noch nicht die Zeit gekommen, dem Bunde die Gesetzgebung zu übertragen, sondern den Schluss ziehen, die Zeit sei gekommen, wenigstens zu sagen, wer gesetzgeberisch kompetent ist, um allerdings vielleicht für die Gesetzgebung selbst noch eine grössere Abklärung abzuwarten. Darüber ist man sich aber gewiss einig, dass nicht auch noch die Kantone anfangen können, über die Luftschiffahrt und deren Polizei Gesetze zu erlassen, da es für sie wohl schwer wäre, diese Gesetze durchzuführen.

Aus diesen Erwägungen, die ich hier nur resümierend anführe, ist die Kommission einmütig zu der Ansicht gekommen, sie könne sich dem Ständerate nicht anschliessen, sondern sie müsse Ihnen nochmals

beantragen, die Vorlage anzunehmen. Um aber sowohl in unserem Rat als im Volke und bei den Ständen und insbesondere beim Ständerat Entgegenkommen zu bewirken, um vielleicht sogar Einmütigkeit zu erreichen, um die Sache vorwärts zu bringen, schlägt Ihnen die Kommission gegenüber dem letzten Antrag, den sie gestellt hat, und den Sie vor sich haben, zwei Abweichungen vor, die beide ein bedeutendes Entgegenkommen an diejenigen bilden, welche durch die Gesetzgebung des Bundes auf diesem Gebiet die Souveränität der Kantone bedroht fühlen.

Wir schlagen Ihnen vor, einmal im Art. 37bis in Alinea 2 eine Einschiebung zu machen, die wir aus der Vorlage von 1912 herübernehmen. Es heisst dort, dass dem Bunde das Recht bleibt, bestimmte für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem und beschränktem Umfange offen zu halten. Diese Einschränkung « Strassen, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr dienen » war in der letzten Vorlage nicht enthalten. Sie ist wieder aufgenommen worden, um anzudeuten, dass der Bundesrat sich in seinem Rechte, hier einzugreifen, auf das grosse Ganze, auf das wirkliche grosse Verkehrsbedürfnis beschränkt. Es soll insbesondere zum Beispiel nicht möglich werden, dass ein Kanton durch vollständige Sperrung der Strassen einen andern Kanton von der Verbindung mit den übrigen Kantonen oder dem Ausland abschneidet. Nehmen wir ein Beispiel aus meinem Wirkungsgebiet. Es soll nicht vorkommen, dass etwa der Kanton St. Gallen seine Strassen sperrt und damit den Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Innerrhoden es total verunmöglicht, überhaupt mit der übrigen Welt zusammenzukommen, oder dass ein grosser Grenzkanton keine einzige Strasse offen hält, so dass aus dem Innern der Schweiz ins Ausland oder aus dem Ausland in die Schweiz gar nicht auf einem einigermaßen vernünftigen Wege gelangt werden kann. Also nur aus solchen und ähnlichen Rücksichten wird der Bundesrat allerdings sich das Recht wahren, den Kantonen Vorschriften zu machen.

Wir hoffen aber, das sei alles nicht nötig, und jedenfalls wird es auf dem Wege der Besprechung und der Verständigung vorbereitet werden.

Die zweite und letzte Abänderung, die wir Ihnen vorschlagen, ist die, die Bestimmung, wonach der Bund aus dem Automobilverkehr Gebühren erheben kann, und damit den Kantonen Mittel zuführen, damit sie ihre Strassen verbessern, solle fallen gelassen werden. Sie wurde seinerzeit aufgenommen, weil man glaubte, damit den Kantonen zu dienen, indem man ihnen Mittel verschafft für die Strassenverbesserung. Man glaubte, der Bund sei eher in der Lage, alle Automobile, insbesondere auch die ausländischen zu treffen und dann eine gerechte Verteilung vorzunehmen. Aber gerade diese so gut gemeinte Bestimmung ist nun von verschiedenen Kantonen als ein sehr gefährliches Mittel, in ihre Rechte einzugreifen, aufgefasst worden. Wir glauben unter diesen Umständen, auf die Bestimmung verzichten zu müssen. Es wird sich dann allerdings fragen, ob nicht auf einem andern Wege nun doch vielleicht dafür gesorgt werden kann, dass da und dort unsere Strassen für den Automobilverkehr geeignet gemacht werden.

Also die Kommission ist einmütig, indem sie Ihnen vorschlägt, mit den angedeuteten Abänderungen Ihre rühmere Stellung wieder einzunehmen.

M. Calame, rapporteur français de la commission: En réalité, je ne suis pas rapporteur de la commission; je supplée mon collègue M. Maillefer, qui a dû s'absenter. J'ai été aussi pris quelque peu à l'improviste, ce qui vous expliquera ma brièveté.

L'ampleur de la feuille de propositions qui vous a été distribuée est l'illustration la plus évidente que la question en discussion n'arrive pas ici pour la première fois. Ce serait une indication suffisante, pour ceux qui en auraient perdu la mémoire, qu'elle a fait déjà quelquefois le voyage entre les deux Conseils. Vous devez certainement vous souvenir que la proposition du Conseil fédéral fut présentée en 1910 et que le Conseil des Etats en 1911 refusait de prendre en considération cette proposition, tandis que l'année suivante (1912), le Conseil national adoptait le projet du Conseil fédéral avec quelques modifications. Mais le Conseil des Etats persistant dans son attitude primitive, le Conseil fédéral fut invité à présenter un projet nouveau qui date de 1916, projet auquel vous avez donné votre approbation le 26 juin 1917 en y apportant toutefois quelques changements. De son côté, le Conseil des Etats a confirmé pour une troisième fois son attitude négative; le 21 mars 1919, il a, en effet, décidé de maintenir ses décisions précédentes.

La commission du Conseil national, appelée à discuter à nouveau cet objet, estime que la solution de cette question ne peut ni ne doit plus être renvoyée; elle vous propose de reprendre cet objet et de soumettre au vote populaire l'article constitutionnel 37bis, ainsi qu'un article 37ter concernant la législation sur la navigation aérienne.

M. le président de la commission vient de retracer l'historique de toute l'affaire; il vous a rappelé les raisons pour lesquelles le Conseil national était entré en matière sur le projet du Conseil fédéral. Je juge inutile d'insister sur la démonstration de M. le président de la commission. J'admets du reste que le Conseil national est édifié, qu'il a sa conviction arrêtée puisqu'à deux reprises déjà il a adopté à une forte majorité les propositions qui lui étaient présentées.

La commission aujourd'hui est unanime dans ses propositions. Précédemment, nous avons formulé certaines réserves, un membre de la commission même, M. Kuntschen, avait proposé de ne pas prendre le projet en considération. Je répète qu'aujourd'hui nous sommes unanimes. Nous nous sommes mis d'accord sur une formule qui dissipe les craintes que nous pouvions avoir, que les membres romands de la commission plus particulièrement avaient fait valoir précédemment.

La formule proposée apporte deux modifications à la décision prise le 26 juin 1917. Au deuxième alinéa, on donnait le droit à la Confédération de déclarer certaines routes totalement ou partiellement ouvertes à la circulation des automobiles. Cette faculté trop générale menaçait en quelque manière l'autonomie des cantons que l'on a voulu ménager en limitant plus strictement le droit de la Confédération. Dans cette idée nous proposons de dire que la Confédération a le droit de déclarer certaines routes « qui sont des voies nécessaires de grand transit » totalement ou partiellement ouvertes à la circulation des automobiles. Nous croyons ainsi avoir sauvegardé mieux la

souveraineté des cantons et ménagé leurs justes susceptibilités.

En 1917, lors de la discussion de l'article constitutionnel 34bis, j'avais, après M. Maillefer, parlé pour la suppression du troisième alinéa donnant à la Confédération le droit de prélever une taxe sur la circulation des automobiles et des motocycles. Nous avons à ce moment été battus. Aujourd'hui, l'ancienne majorité de la commission s'est rendue aux arguments de la minorité et la commission est maintenant unanime à vous proposer de biffer cet alinéa 3. Ici encore et plus spécialement, les prérogatives cantonales sont observées, ce dont je me réjouis.

Moyennant les deux modifications que je viens de signaler je vous recommande, tout comme M. Mächler, de maintenir votre décision du 26 juin 1917 et d'adopter, dans le texte que vous avez sous les yeux, les articles 37bis et 37ter à soumettre au vote du peuple et des cantons suisses.

Präsident: Die Berichterstatter haben über den ganzen Art. 1 und die Differenzen berichtet. Verlangt ein weiteres Mitglied des Rates das Wort? Es ist nicht der Fall. Ein Gegenantrag ist nicht gestellt. Die Kommission beantragt Ihnen Festhalten am Beschlusse des Nationalrates mit zwei Aenderungen, einem Zusatz zu Alinea 2 und Streichung des Alinea 3. Sie haben so beschlossen.

An den Ständerat.
(Au Conseil des Etats.)

**Sitzung vom 5. Juni 1919,
vormittags 8 Uhr.**

*Séance du 5 juin 1919, à 8 heures
du matin.*

Vorsitz: } Hr. Häberlin.
Présidence: }

**1060. Novelle zum Fabrikgesetz (Arbeitszeit-
verkürzung).**

**Complément à la loi sur les fabriques (Réduction de la durée
du travail).**

**Anträge der nationalrätlichen Kommission
vom 16. Mai 1919.**

Zustimmung zum Entwurfe des Bundesrates, wo
nichts anderes bemerkt ist.

Art. I.

Die Bestimmungen unter Titel « II. Arbeitszeit » des Bundesgesetzes vom 18. Juni 1914 betreffend die Arbeit in den Fabriken werden aufgehoben und durch die folgenden Bestimmungen ersetzt:

Art. 40. Die Arbeit im einschichtigen Betriebe darf für den einzelnen Arbeiter wöchentlich nicht mehr als achtundvierzig Stunden dauern.

Wird am Samstag weniger als acht Stunden gearbeitet, und ergäbe sich hieraus eine kürzere, als die im vorhergehenden Absatz vorgesehene Arbeitsdauer, so darf der Rest der achtundvierzig Stunden auf die übrigen Werkstage verteilt werden.

Art. 41. Der Bundesrat ist ermächtigt:

- a) für einzelne Industrien, wenn und solange zwingende Gründe es rechtfertigen, insbesondere, wenn durch die Anwendung des vorangehenden Artikels die Konkurrenzfähigkeit im Hinblick auf die in andern Ländern bestehende Arbeitsdauer in Frage gestellt wäre, eine wöchentliche Arbeitsdauer von höchstens zweiundfünfzig Stunden zuzulassen;
- b) für die Anwendung von Art. 40 eine Uebergangszeit von längstens einem halben Jahre, nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, für einzelne Industrien festzusetzen, insbesondere für diejenigen, die bei diesem Inkrafttreten noch eine wesentlich längere Arbeitsdauer haben, als sie in Art. 40 bestimmt ist; dabei muss indessen die wöchentliche Arbeitsdauer für die Uebergangszeit auf höchstens fünfzig Stunden beschränkt werden.

Vorbehalten bleiben in lit. b die vor dem 1. Juni 1919 zwischen Berufsverbänden der Betriebsinhaber und der Arbeiter abgeschlossenen Vereinbarungen, die sich über einen grossen Teil des Landes erstrecken oder einen erheblichen Teil der betreffenden Berufsangehörigen umfassen. Soweit solche Vereinbarungen

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1919
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1919 - 08:00
Date	
Data	
Seite	502-505
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 751

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.

Art. 10 erhält folgenden Zusatz:

Er kann, wenn die Verhältnisse es erfordern, besondere Massnahmen anordnen und durchführen lassen.

Art. 2. Der Bundesrat setzt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes fest.

Proposition de la commission
du 20 janvier 1921.

Loi fédérale

portant

modification de la loi fédérale du 2 juillet 1886
concernant les mesures à prendre contre les
épidémies offrant un danger général.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE

Vu l'article 69 de la Constitution fédérale,

Vu le message du Conseil fédéral du 3 décembre
1920,

arrête:

Article premier. La loi fédérale du 2 juillet 1886
concernant les mesures à prendre contre les maladies
épidémiques offrant un danger général est modifiée
comme suit:

L'article premier reçoit l'adjonction suivante:
« Le Conseil fédéral est autorisé cependant à étendre
l'applicabilité des dispositions de la loi à d'autres
maladies transmissibles ».

L'article 10 reçoit l'adjonction suivante: « Le
Conseil fédéral peut, lorsque les circonstances l'exi-
gent, ordonner et faire exécuter certaines mesures
particulières ».

Art. 2. Le Conseil fédéral fixera la date de l'entrée
en vigueur de la présente loi.

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

Lohner, Berichterstatter der Kommission: In
Vertretung des abwesenden Kommissionsreferenten
Herrn Schenkel und in Anwendung des neuen Ge-
schäftsreglementes, möchte ich Ihnen namens der
einstimmigen Kommission beantragen, Sie möchten
auf die Beratung des Gesetzes betreffend Abänderung
des Epidemiengesetzes eintreten.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.
(L'entrée en matière est décidée tacitement.)

Artikelweise Beratung. — *Discussion article par article.*

Art. 1—2.

Angenommen. — (Adoptés.)

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Gesetzesentwurfes Mehrheit

An den Ständerat
(Au Conseil des Etats)

Sitzung vom 7. Februar 1921,
18 Uhr.

Séance du 7 février 1921, à 18 heures

Vorsitz: }
Présidence: } M. Garbani-Nerini.

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt.

Automobiles et navigation aérienne. Police.

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction
définitive.*

Mächler: Da ich der Kommission 11 Jahre als
Präsident angehört habe, will ich zur Abstimmung
kurz folgende orientierende Bemerkungen machen.

Der Ständerat hat am 28. Januar, wie Ihnen mit-
geteilt worden ist, vollständig dem Antrage des Na-
tionalrates zugestimmt. Vielleicht darf daran er-
innert werden, dass der Vorschlag, als er seinerzeit
zum Ständerat hinüberging, im Nationalrat einstimmig
beschlossen worden war. Der Ständerat hat aber,
und deshalb ergreife ich das Wort, seiner Zustimmung
zur Vorlage des Nationalrates zwei Postulate bei-
gefügt: Eines, das dahin geht, der Bundesrat werde
eingeladen, eine Vorlage über die Automobilhaft-
pflichtgesetzgebung zu machen; ein anderes, er werde
eingeladen, eine Vorlage vorzulegen, die es ermögliche,
die Kantone in der Unterhaltung der Strassen zu
unterstützen. Diese beiden Wünsche sind in der Form
von Postulaten abgefasst, sodass wir uns rechtlich
nicht damit zu beschäftigen haben. Ich will mir
aber doch die eine Bemerkung gestatten, dass diese
beiden Gedanken seinerzeit auch im Nationalrat
durchaus wohlwollende Aufnahme gefunden haben.
Der eine war ursprünglich in der Diskussion auf-
geworfen worden und wurde nie bestritten. Der
andere war im Vorschlage des Nationalrates, wurde
dann aber zurückgezogen, um die Einigkeit mit dem
Ständerat zu erreichen. Also geben uns die Postu-
late auch nicht Anlass zu materieller Abweichung.

Die Redaktionskommission hat nun die Ange-
legenheit beraten. Es waren nur einige Bereinigungen
des Textes deshalb notwendig, weil selbstverständlich
die Flickereien, Schiebereien und Aenderungen in
den zehneinhalb Jahren, seitdem Herr Walther seine
Motion gestellt hat, allerlei Unebenes mit sich ge-
bracht hatten. Das ist nun bereinigt, und so bitte
ich Sie, diesem Traktandum endlich ein Ende zu
bereiten. Wir wollen hoffen, dass das Volk nach dem
Grundsatz handle: Was lange währt, wird endlich
gut! und die Verfassungsrevision annehme.

Schlussabstimmung. — *Votation finale.*

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 102 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Januarsession
Session	Session de janvier
Sessione	Sessione di gennaio
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.02.1921
Date	
Data	
Seite	118-118
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 095

Amtliches
stenographisches Bulletin
 der
 schweizerischen Bundesversammlung



BULLETIN
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL
 DE
 L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat — Conseil des Etats

Sitzung vom 3. Oktober 1911, nachmittags 5 Uhr — Séance du 3 octobre 1911 à 5 heures du relevée

Vorsitz: } Hr. *Winiger*.
 Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

Bundesbeschluss betreffend die Aufnahme eines Art. 37 bis in die Bundesverfassung (Automobilverkehr und Luftschiffahrt).

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37 bis dans la constitution fédérale (automobiles et navigation aérienne).

Anträge der Kommission des Ständerates.

7. Juni 1911.

Eintreten in der Meinung, dass das vom Nationalrat am 23. Juni 1909, vom Ständerat am 29. Oktober 1909 angenommene Postulat aufrecht erhalten bleibt, wonach der Bundesrat eingeladen wird, mit tunlichster Beförderung einen Gesetzesentwurf über die Automobilhaft vorzulegen.

Bundesbeschluss

betreffend

die Aufnahme eines Art. 37 bis in die Bundesverfassung (Automobil- und Fahrradverkehr und Luftschiffahrt).

Die Bundesversammlung
 der schweizerischen Eidgenossenschaft,
 nach Einsicht der Botschaft des Bundesrates
 vom 22. März 1918,

beschliesst:

Propositions de la commission du Conseil des Etats.

7 juin 1911.

La commission propose d'entrer en matière, mais en maintenant le postulat voté par le Conseil national le 23 juin 1909 et par le Conseil des états le 29 octobre 1909, postulat invitant le Conseil fédéral à soumettre aux chambres, aussi promptement que possible, un projet de loi concernant la responsabilité des automobiles.

Elle propose, en outre, d'adhérer au projet, sauf les modifications suivantes:

Arrêté fédéral

concernant

l'introduction d'un article 37 bis dans la constitution fédérale (circulation des automobiles et des cycles et navigation aérienne).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

arrête:

I. Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 erhält folgenden Zusatz:

Art. 37 bis.

Der Bund ist befugt, polizeiliche Vorschriften über den Automobil- und Fahrradverkehr aufzustellen.

Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes.

II. Dieser Zusatzartikel wird dem Volke und den Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung des Beschlusses beauftragt.

I. L'adjonction suivante est introduite dans la constitution fédérale du 29 mai 1874:

Art. 37 bis.

La Confédération a le droit d'édicter des prescriptions de police sur la circulation des automobiles et des cycles.

La législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération.

II. Cette adjonction sera soumise à la votation du peuple et à celle des cantons.

III. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Eintretensfrage — *Entrée en matière.*

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Der Gegenstand, mit welchem Ihre Kommission vor Sie tritt, entbehrt ganz sicherlich nicht des allgemeinen Interesses weiter Volkskreise. Sie wissen, wie speziell durch die Inanspruchnahme öffentlicher Strassen durch die Automobile an verschiedenen Orten tiefgehende Misstimmung verursacht worden ist, welche bereits in einzelnen Gebieten unseres Landes zu absoluten oder teilweisen Strassenverboten und an verschiedenen Orten zu Bewegungen geführt hat, die gegen das Automobil gerichtet sind. Man könnte angesichts dieser namentlich gegen das Automobil gerichteten Bewegungen die Auffassung haben, der Gesetzgeber solle zuerst die Abklärung abwarten und dann auf dem sichereren Boden der durch einen scharfen Widerstreit mehr oder minder ausgeglichenen Interessen seine Vorschriften aufstellen. Ihre Kommission ist anderer Meinung. Wir sind zum Schlusse gekommen, dass es Pflicht des Gesetzgebers ist, sich mit der Sache zu befassen, und dass es höchste Zeit ist, die einzelnen volkswirtschaftlichen, rechtlichen und gesetzgeberischen Gesichtspunkte in möglichst objektiver Erörterung gegeneinander zu halten, um, wenn immer möglich, den Weg zu finden, auf welchem eine möglichst gute gesetzgeberische Ordnung in den Wirrwar der Auffassungen hineingebracht werden kann.

Schon die Diskussion der Sache in den eidgenössischen Räten kann zur Beruhigung und Abklärung dienen. Es wird sich daraus ergeben, dass unsere gesetzgeberische Organisation bei gutem Willen die Kraft hat, schöpferisch und versöhnend zu wirken, nicht nur auf dem Boden der bereits mehr oder minder abgeklärten Anschauungen, sondern auch da, wo in vielen wesentlichen Punkten die Auffassungen und Interessen sich noch diametral entgegenstehen.

Die Wurzeln des vorgeschlagenen neuen Verfassungsrechtes gehen allerdings verhältnismässig nicht tief in unsere Geschichte, in unsere Entwicklung zurück. Es handelt sich um Erscheinungen des Strassenverkehrs und die Anfänge eines Luftverkehrs, welche die Folge des unermüdlichen, emsigen Fortschreitens der Technik sind, einer Technik, welche Beweis ablegt für die Unerschöpflichkeit

des menschlichen Geistes und dessen Kühnheit und zugleich dafür Beweis ablegt, welche Hast und Nervosität unserem Zeitalter innewohnt. Alles ist darauf gerichtet, Raum und Zeit zu verkürzen.

Unsere Strassen dienten bis vor einem Menschenalter ausschliesslich dem Verkehr der Fussgänger und der Verkehr mit von tierischer Kraft beförderten Wagen. Ihre Anlage war nur auf diesen Zweck gerichtet, sowohl die Breite als auch der Untergrund, der ganze Bau, das Gefäll, überhaupt die ganze Strassenanlage. Alles diente nur dem Zwecke des Personen- und Wagenverkehrs und so sind auch heute noch alle Strassen nur für diesen Verkehr eingerichtet und gebaut.

Da kam zunächst das Fahrrad, das Velo. Es dient der raschen Beförderung einer Person vermöge eines Rades. Die Schnelligkeit der Bewegung und die beim etwaigen Zusammenstoss oder sonstigen Unfällen zutage tretende Wucht des Anpralls oder Stosses und die Staubeentwicklung machte im Anfang das Publikum zu Feinden dieser Erfindung. Aber die Technik hat aus dem ursprünglich zu hohen, für den Fahrer selbst gefährlichen Rade, allmählich ein Vehikel geschaffen, das gewissermassen Gemeingut ist und auch dem weniger bemittelten Mann Dienste leistet. So ist das Fahrrad im Laufe weniger Jahrzehnte aus einem gebasteten und verpönten ein populäres Fahrzeug geworden, das ohne Schwierigkeit seinen Platz im Verkehr auf der Strasse beanspruchen kann. Es hat sich neben den andern Fuhrwerken so vollständig eingebürgert, als wäre es schon, seit Jahrhunderten auf der Strasse im Gebrauch.

Dann ist aber die Technik dazu gekommen, den Motor auch für Fuhrwerke anzuwenden, welche auf der öffentlichen Strasse sich bewegen. Das Fuhrwerk, welches ein besonderes Geleise benützt, also auf der eigenen Strasse fährt und eine eigene Bahn hat, die Eisenbahn, kommt da nicht in Betracht, und von zwei weiteren Erscheinungen, welche in erster Linie zu erwähnen wären, ist auch nicht zu sprechen. Diese Erscheinungen liegen deshalb ausserhalb des Rahmens unserer heutigen Erörterung, weil für die Eisenbahn, wie für die Strassenbahn das Eisenbahnrecht gilt und weil die Geleis-

lose Strassenbahn, welche an verschiedenen Orten angestrebt ist, nach den Mitteilungen des Herrn Departementschefs auch unter das Eisenbahnrecht fallen würde, wobei zu bemerken ist, dass nach aller Voraussicht diese geleislose Strassenbahn bei uns keine grosse Entwicklung haben wird.

Dagegen kommt in Betracht das Motorvelo, das Motorfahrrad. Hier wird die treibende Kraft, welche beim Velo der Fahrer persönlich leistet, durch einen Benzinmotor geliefert. Das Fuhrwerk des einzelnen wird also durch mechanisch-motorische Kraft bewegt. Die Wirkung ist eine bis vielleicht zu 60 Stundenkilometer gesteigerte Geschwindigkeit und die Folge starke Staubentwicklung, Gefährdung der übrigen Fuhrwerke und Menschen, welche die Strasse benützen.

Namentlich aber das Automobil, das Ergebnis einer Weiterentwicklung des Prinzips der Kraftfahrzeuge, ist es, welches eine ursprünglich gar nicht vorgesehene und ungeahnte Beanspruchung der öffentlichen Strassen, Brücken und Plätze aufweist. Das Automobil ist zur Beförderung mehrerer Personen in einem Fuhrwerk bestimmt. Die fort-treibende Kraft wird wiederum in der Regel durch einen Benzinmotor geliefert, vielleicht auch später durch elektrische Motoren. Die fortschreitende Technik hat allmählich Maschinen gebaut, deren Lenkung allerdings wunderbar einfach und fein ist und die durch die Möglichkeit riesiger Geschwindigkeit das Erstaunen wecken. Sie übertreffen mit ihrer Geschwindigkeit diejenige der Schnellzüge.

Die Entwicklung des Automobilverkehrs geht wohl etwa auf die letzten 25 bis 30 Jahre zurück. Der schweizerische Automobilklub hat wohl Recht, wenn er in einer Zuschrift an den Bundesrat in der Entwicklung des Automobiles drei Phasen unterscheidet. Die erste Periode ist diejenige des Versuchs. Sie dauerte bis etwa 1889. Von da an war der Bau von Automobilen und die Sicherheit der Führung soweit vorgerückt, dass sich der Sport der Sache annahm und für eine Weiterentwicklung, sowie für vermehrten Gebrauch sorgte. Diese Periode scheint nun ihrem Ende entgegenzugehen und es sind sichere Anzeichen dafür vorhanden, dass wir in das Stadium der volkswirtschaftlichen Verwertung der Erfindung, des Gebrauchs für den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedarf eingetreten sind.

Vor allem ist darauf zu verweisen, dass das Lastautomobil sich mehr und mehr einbürgert. Es ersetzt das Pferd. Das ist in unserem für die Aufzucht und Beschaffung von Pferden nicht gut veranlagten Lande von grösster Bedeutung, in volkswirtschaftlicher und auch in militärischer Hinsicht. Aber auch das Personenautomobil beginnt rasch, sich wirtschaftlich zu betätigen. Es dient nicht nur dem Geschäftsmann zu seinem rascheren Verkehr. Es setzt sich in einzelnen Gegenden und im Auslande noch mehr als bei uns an Stelle der Strassenbahn oder Eisenbahn. Es verbindet in unseren Nachbarländern die eine Gegend mit der andern. Es ist auch darauf zu verweisen, dass namentlich unsere Nachbarstaaten für die Post des Automobils sich viel mehr bedienen, als das bei uns geschieht. Heute schon steht das Automobil in bedeutendem Masse im Dienste der Heilkunst. Einzelne Spitäler in unserem Lande bedienen sich mit grossem Er-

folge und zum Heile der kranken Menschheit des Sanitätsautomobilwagens; an einzelnen Orten werden gelegentlich für Beschaffung solcher Sanitätsautomobile aus allen Kreisen des Volkes grosse Beiträge geleistet. Auch sehr viel Aerzte bedienen sich des neuen Kraftfahrzeuges, wegen seiner Leichtigkeit, Handlichkeit und Schnelligkeit für die Praxis, zum Besuche ihrer vielleicht stundenweit wegwohnenden Patienten.

Es würde wohl von Wert sein, eine Zählung der jetzt in der Schweiz im Betriebe befindlichen Automobile zu veranlassen und dabei zu konstatieren, wie viel dem Sport, wie viel dem Luxus, wie viel dem Gewerbe und der Industrie und wie viel der Heilkunde oder andern gemeinnützigen Zwecken dienen. Ich möchte beim verehrten Herrn Departementschef des Innern die Anregung machen, wenn das nicht schon geschehen ist, und wenn eine solche Statistik nicht heute schon vorgelegt werden kann, eine solche vorzubereiten, so dass für die Dezembersession, wo wir uns wahrscheinlich mit der Sache nochmals werden befassen müssen, das bezügliche Resultat der Enquête vorliegen würde.

Dies im allgemeinen über die Velos und Kraftfahrzeuge.

Technisch im Zusammenhang mit der Fortentwicklung des Velos und des Automobils steht die Luftschiffahrt. Sie hat in den letzten Jahren einen ungeahnten, plötzlichen Aufschwung genommen. Das Luftschiff und die Flugmaschine fascinieren unsere technisch gebildete Jugend. Sie ist durch den Sport für die Aufnahme der kühnsten Ideen und zum grössten Wagemut vorbereitet. Es charakterisiert gewissermassen unser Zeitalter, dass neben der Entwicklung zum schärfsten Egoismus und Materialismus sich ein Geist des äussersten, den Tod verspottenden Wagemutes geltend macht. Und es wird bei der zutage tretenden Beharrlichkeit der Technik und der Fahrer und Flieger nicht ausbleiben, dass diesmal die Entwicklung der Luftschiffahrt nicht im Stadium des Versuches bleiben wird, wie schon wiederholt in der Geschichte.

Sie wissen ja, die Luftschiffahrt ist seit den Zeiten des Ikaros von Periode zu Periode immer wieder in das Stadium des Versuchs getreten. Es mag daran erinnert werden, dass sich gegen Ende des 18. Jahrhunderts z. B. die gnädigen Herren von Bern veranlasst gesehen haben, gegen die feuergefährliche Betätigung der mit erhitzter Luft aufgetriebenen Ballons durch eine Ordonnanz Stellung zu nehmen. Die Geschichte des Schneiders von Ulm ist in neuerer Zeit wieder aufgefrischt worden und Sie wissen wohl auch, dass einer der hervorragendsten schweizerischen Maler in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts sich eifrig mit dem Flugproblem beschäftigt und beharrlich seine Versuche gemacht hat. Aber es ist anzunehmen, wie schon gesagt, dass das gegenwärtige Stadium des Kampfes um die Eroberung der Luft für den menschlichen Verkehr mit einem Erfolge abschliessen werde und dass es nicht wie früher bei erfolglosen Versuchen bleibe. Die auf hoher Stufe befindliche und unaufhaltsam fortschreitende Technik hat namentlich die nötigen Motortypen geschaffen und die andern Mittel. Es ist zu erwarten, dass es keinen Stillstand mehr geben wird.

Ja, wir sind zu einem Teil aus dem blossen Stadium des Versuchs wohl bereits herausgekommen. Es wird wohl eine Lösung oder eine Reihe von Lösungen gefunden werden, wodurch ein dauernder Betrieb der Flugschiffe verschiedener Art garantiert wird. Man weiss ja, dass bereits Luxusfahrten mit Luftschiffen stattfinden, dass unsere Armee seit Jahren, allerdings nur mit Freiballons bzw. mit Fesselballons, operiert, dass unsere Nachbarstaaten als Kriegsrüstzeug Luftschiffe und Flugmaschinen verschiedener Art bereits angeschafft haben und weiter ausprobieren und vorbereiten. Also ist, wie gesagt, die Entwicklung bereits über das Stadium des blossen Versuchs hinausgekommen und es ist anzunehmen, dass man zu einem endgültigen Resultat gelangen werde, so dass nicht etwa nach einer gewissen Periode das ganze Thema der Luftschiffahrt wieder neu wird von den Erfindern aufgebracht werden müssen. Allerdings wird diese Entwicklung ihre natürlichen Grenzen haben. Denn es hat, um mich vulgär auszudrücken, die Luft noch viel weniger Balken als das Wasser.

Es ist für unsere Erörterungen darauf hinzuweisen, dass nicht nur technisch, sondern auch rechtlich ein Zusammenhang zwischen der Luftschiffahrt einerseits und dem Verkehr mit Kraftfahrzeugen andererseits, besteht. Ist die Luftschiffahrt technisch gewissermassen aus der Automobilfabrikation hervorgegangen — die ersten Konstrukteure und Flieger sind Velofahrer und Automobilisten gewesen — so ist zu konstatieren, dass die beiden Erscheinungen auch ihre rechtlichen Beziehungen haben. Denn sowohl das Automobil und das Velo, wie das Luftschiff benutzen die dem Verkehr entzogene öffentliche Sache, das eine die Strasse, das andere die Luft. Und so ist auch in dieser Beziehung ein Zusammenhang vorhanden.

Gehen wir nun näher auf die einzelnen Erscheinungen ein, so ist allerdings zu sagen, dass die schreiendsten Missstände und schwierigsten Verhältnisse sich in steigendem Masse durch den sich täglich mehrenden Gebrauch des Automobils ergeben haben, im Gegensatz zum Velo, das sich rasch eingebürgert hat.

Da ist einmal das Ungewohnte, das Neue. Jede neue Einrichtung, welche sich im Bewegungsraum einer Anzahl von Interessenten geltend macht, hat mit einer Anzahl von mehr oder weniger begründeten Vorurteilen und aktiven und passiven Widerständen zu rechnen und diese müssen überwunden werden. Zu den Vorurteilen gesellen sich die gestörten Interessen, neben denen jede Neuerung nur schwer sich ihren Platz an der Sonne verschaffen kann. Oft verstecken sich auch diese gestörten Privatinteressen der Einzelnen hinter den Vorurteilen und treiben diese zum Sturm an gegen den Feind, den neuen Feind der alten Gepflogenheiten und süssen Gewohnheiten oder auch angestammten vermeintlichen Besitzes und Rechtes.

Die Geschichte lehrt zwar, dass eine kräftige Neuerung solche Widerstände zu überwinden vermag. Der neue Webstuhl ist doch gekommen, wenn auch den ersten die Arbeiter von Lyon in die Rhone geworfen haben. Und das Medizinalkollegium eines süddeutschen Staates, welches die Eisenbahn verbieten lassen wollte, weil die Geschwindigkeit des neuen Beförderungsmittels die Nervensysteme der

Mitfahrenden und der Zuschauer unbedingt schwer erschüttern müsste, und welches eventuell die Aufstellung von grossen Wänden befürwortete, damit wenigstens die Zuschauer gesund blieben, hat sich als schlechtes Prophetenkollegium erwiesen und dem Spott der Nachwelt preisgegeben.

Klar ist, dass der Gesetzgeber die Aufgabe hat, sich durch solche Vorurteile und Interessen nicht vom Blick auf das Ganze und seine Entwicklung ableiten zu lassen, und es ist davon auszugehen, dass an und für sich schon das Auftreten solcher neuen Erscheinungen im Verkehrsleben, für welche das Recht bisher nicht vorgesorgt hatte, dem Gesetzgeber es zur Pflicht macht, die nötigen Normen zu schaffen und die Grenzen zwischen den widerstreitenden Interessen zu ziehen.

Vielleicht wären wir schon längst im Besitze der eidgenössischen Normen, welche hier absolut erforderlich sind, wenn nicht der Blick und die Uebersicht getrübt wären und namentlich die Benützung der öffentlichen Strassen durch das Automobil nicht Erscheinungen gezeitigt hätte, welche mehr als andere Gelegenheiten die Erregung weiter Volkskreise verursacht haben, mit Recht und begreiflicherweise. Die Gefährdung des Verkehrs durch die grosse Geschwindigkeit und die Wucht des Stosses bei einem Zusammenprall, die Verpestung der Luft mit Benzinwolken und die grosse Staubentwicklung sind es, welche das bisher den ungestörten Verkehr auf der Strasse geniessende Publikum vielerorts in grosse Aufregung gebracht haben.

Es gibt zwei Gattungen Automobilisten. Solche, die Rücksicht auf die Passanten und die Strassenanwohner nehmen, und solche, die rücksichtslos drauflos schnurren lassen, ohne Rücksicht auf die Mitmenschen und deren Gesetze, ohne Rücksicht auf die lokalen Polizeiverordnungen. Die anständigen Fahrer leiden natürlich selber unter dem Benehmen der letzteren. Bei der Schnelligkeit der Fahrt ist die Vielgestaltigkeit der Teile unseres Landes, die Organisation der Gesetzgebung in gewissem Grade ein Vorteil für die Gesetzesverletzer. Diese Vielgestaltigkeit, diese Zersplitterung bilden besonders einen Vorteil für denjenigen, welcher nach stattgehabtem Unfall oder nach Verletzung des Gesetzes durchbrennen will

Nun ist zum vorneherein klar, und darüber müssen wir, glaube ich, in diesem Saale einig sein, dass dem Land in seiner Gesamtheit durchaus nicht damit gedient wäre, wenn ein einfaches Verbot der neuen Fuhrwerke, ein einfaches allseitiges Automobilverbot, erlassen würde. Jedermann ist der Meinung, dass man damit das Kind mit dem Bade ausschütten würde. Wir sind nicht allein auf der Welt, wir müssen alles tun, um unsere wirtschaftlichen und die anderen Beziehungen zur Umgebung in gutem Stande zu erhalten. In den uns umgebenden Ländern ist das Automobil schon mehr eingebürgert als bei uns. Sie entnehmen der Botschaft, dass der Besuch der Schweiz durch ausländische Motorwagen in ständigem Wachstum begriffen ist. Die Zahl betrug 1907 4996, im Jahre 1908 5820 und 1909 6742. Gewiss war der Verkehr in den folgenden Jahren grösser. Es ist im weiteren daran zu erinnern, dass ein nicht unbedeutender, der Vermehrung zugänglicher und gesunder Industriezweig

durch die Automobilfabrikation für unser Land gewonnen ist.

Es kann sich nur darum handeln, die berechtigten Interessen, soweit sie in Widerspruch zueinander geraten sind, zu versöhnen, die Gesichtspunkte und Normen zu finden, welche in Anbetracht der Interessen des Ganzen und für den Beteiligten als Grenzlinien gelten sollen.

Nun steht also fest, dass die in Frage stehenden Fahrzeuge — vielleicht abgesehen von den Luftfahrzeugen, welche wir bei unserer Betrachtung in concreto etwas beiseite lassen können — nach verschiedenen Richtungen hin Normen erfordern, zunächst öffentlich-rechtliche Normen in bezug auf die Benützung der Strasse, bezw. des Luftraums bei Luftschiffen, dann in bezug auf die bestehenden Polizeiverordnungen und Strafgesetze, soweit es sich um deren Verletzung und Abndung der Verletzung handelt. Im privatrechtlichen und zivilrechtlichen Gebiete kommen in Betracht die Verhältnisse, welche sich ergeben beim Verkehr auf der öffentlichen Strasse und bei Kollision, sei es, dass diese Kollisionen stattfinden infolge von Unfällen oder infolge von andern Vorgängen. Man hätte annehmen sollen, dass schon die Schnelligkeit, mit welcher diese Fahrzeuge unsere 25 Rechtsgebiete zu durchsauen vermögen, zur Folge gehabt hätte, dass der eidgenössische Gesetzgeber von vornherein sich der Sache annähme, vielleicht auf Grund des Art. 2 der Bundesverfassung, wonach der Bund zum Zweck hat, den «Schutz der Freiheit und der Rechte der Eidgenossen und Beförderung ihrer gemeinsamen Wohlfahrt». In der Tat muss konstatiert werden, dass für den grössten Teil der in Betracht kommenden Rechtsgebiete dem Bunde das Gesetzgebungsrecht schon durch die einzelnen Vorschriften der bestehenden Verfassung gegeben ist, selbst, wenn er sich nicht auf Art. 2 der Bundesverfassung berufen will. Auch wenn er nicht den Weg beschreiten will, der besprochen worden ist bei einem andern modernen Gebiete: demjenigen der Elektrizität und der Benutzung der Wasserkräfte, wo ursprünglich die ganze Gesetzgebung aufgebaut wurde auf die allgemeinen Bestimmungen der Bundesverfassung. Dem Bunde ist das ganze Gebiet des Zivilrechtes und des Strafrechtes seit dem 13. November 1898 zugewiesen. Allerdings ist die Organisation der Gerichte, das gerichtliche Verfahren und die Rechtsprechung den Kantonen vorbehalten. Dies kann allerdings, das ist anzuerkennen, tatsächliche praktische Bedeutung haben und Schwierigkeiten bieten für die Handhabung von Verordnungen und Gesetzen in bezug auf schnell fahrende Kraftfahrzeuge. Dagegen hat der Bund nach Art. 37 nur die Oberaufsicht über die Strassen und nach Art. 31 ist die Handels- und Gewerbefreiheit an den Rahmen von Verfügungen über die Benützung von Strassen gebunden.

Das Justiz- und Polizeidepartement und mit ihm der Bundesrat haben daraus den Schluss gezogen, dass den Kantonen als Inhabern der Strassen auch die Polizeigewalt über die Strassen zukommt, dass infolgedessen die Strassenpolizei-Strafgesetzgebung noch im Kompetenzbereich der kantonalen Souveränität liege. Es wird gegen diese Argumentation nicht viel einzuwenden sein und es wäre wohl ein vergebliches Bemühen, hier einen andern Stand-

punkt verteidigen zu wollen. Speziell ich habe aus den Akten und in den Kommissionsverhandlungen den Eindruck bekommen, dass die Kantone und die Gemeinden in den Kantonen recht eifersüchtig auf ihre Strassenhoheit bedacht sind und dass man da nicht kratzen und nicht kitzeln darf.

Die Sache liegt nun also so und es hat sich auf dem Rechtsboden der Autonomie der Kantone im Rechtsverfahren, besonders im Polizeistrafprozess, und der Anerkennung der kantonalen Strassenhoheit, besonders der kantonalen Strassenpolizeihöhe, die gesetzgeberische Entwicklung in dem uns heute beschäftigenden Rechtsgebiet ergeben.

Das Bedürfnis nach einer einlässlichen Regelung der ganzen Sache machte sich längst geltend. Eine grosse Tätigkeit nach dieser Richtung hin ist mehr und mehr in der Presse entfaltet worden, eine Reihe von Privaten und Korporationen haben sich an die Bundesbehörden gewendet mit dem Gesuche um eidgenössische Regelung der Angelegenheit. Es sind Petitionen vorhanden aus allen Kreisen des Volkes. Ich will nur eine erwähnen: Diejenige vom 25. November 1909, die vom schweizerischen Radfahrerbund stammt. Er begehrt den Erlass eines Bundesgesetzes über den ganzen Strassenverkehr und weist dabei stolz darauf, dass er 260 Sektionen mit 14,000 Mitgliedern vertrete. Auch in den Räten hat man sich mit der Sache beschäftigt. Schon am 26. März 1909 hatte der Nationalrat die Motion Walther und Genossen vom 9. Dezember 1908 erheblich erklärt. Diese Motion ging dahin: Es sei der Bundesrat einzuladen, die Frage zu prüfen und Bericht und Antrag einzubringen, ob nicht die Bundesverfassung in dem Sinne zu revidieren sei, dass die Grundlage für die bundesgesetzliche Regelung des gesamten Automobilverkehrs geschaffen würde. Ausserdem ist von beiden Räten und zwar vom Nationalrat am 23. Juni 1909, vom Ständerat am 29. Oktober des nämlichen Jahres, ein Postulat erheblich erklärt worden, wonach dem Bundesrat der Auftrag erteilt wurde, mit tunlichster Beförderung ein Automobilhaftpflichtgesetz vorzulegen. Ich erinnere Sie daran, dass zwar die Kommission des Ständerates die Ablehnung beantragt hat und zwar mit der Begründung, ein allgemeines Automobilgesetz sei viel dringender. Der Ständerat stimmte jedoch auf Antrag unseres Herrn Kollegen Isler mit 16 gegen 11 Stimmen dem Postulate zu.

Nun ist die Vorlage, welche uns heute beschäftigt, die Frucht der Motion Walther und Genossen und des bereits genannten Postulates. Fast gleichzeitig mit dieser Vorlage, etwas später, unterbreitete der Bundesrat der Bundesversammlung auch eine Vorlage über den Beitritt der Schweiz zu einer internationalen Uebereinkunft betreffend den Automobilverkehr. Da man davon ausging — es geht das aus einem Gutachten des Justiz- und Polizeidepartements hervor —, dass der Bund zu einem internationalen Abkommen in der Automobilsache zuständig sei, nicht aber zur Aufstellung von Vorschriften über den Automobilverkehr, erhielt dieses internationale Abkommen die Priorität. Die Bundesversammlung ermächtigte den Bundesrat zum Beitritt. Es ist Ihnen bekannt, dass es am 1. Mai dieses Jahres in Kraft getreten ist. Bei diesem Anlass muss daran erinnert werden, dass dieses Abkommen in den Vertragsstaaten für die Sicher-

heit des Verkehrs und für das Publikum sowohl als für die Automobilisten sorgt. Es enthält die Anforderungen, denen ein Automobil genügen muss, wenn es überhaupt zum Verkehr auf den öffentlichen Strassen zugelassen werden soll. In gleicher Weise stellt es Anforderungen auf, welche ein Fahrer, der Führer eines Automobils, zu erfüllen hat, wenn er zum internationalen Verkehr zugelassen werden soll. Sodann werden Vorschriften aufgestellt über die Ausstellung und Anerkennung der internationalen Fahrausweise, über die Kennzeichen der Automobile, über die Warnungsvorrichtungen, besondere Vorschriften für Fahrräder und Motorzweiräder, über das Kreuzen und Ueberholen von Fahrzeugen und das Aufstellen von Hinweistafeln.

Es hat dieses internationale Abkommen im grossen und ganzen die vielen Punkte geordnet, welche beim Verkehr dieser Kraftfahrzeuge auf den öffentlichen Strassen geordnet werden müssen, wobei dann selbstverständlich bei der Ausführung am einzelnen Orte, im einzelnen Rechtsgebiete, noch verschiedene andere Normen denkbar und erforderlich sind.

Nun ist der Beitritt zu diesem internationalen Abkommen bisher der einzige gesetzgeberische Akt des eidgenössischen Gesetzgebers gewesen; dagegen ist selbstverständlich die neue Erscheinung auf unseren Strassen vom kantonalen Recht nicht unbeachtet geblieben. Eine Reihe von gesetzgeberischen Erlassen, Geboten und Verboten liegen bereits vor. Da der Bundesgesetzgeber wenig Neigung, Eignung und Lust zeigte, um da Ordnung zu schaffen, betrat man unter Führung des Bundes den Weg des Konkordates und nicht ohne Erfolg. Dabei mag zur Entschuldigung des Bundes gesagt werden, dass auch die Nachbarstaaten sich mit dem Erlass von solchen Automobilgesetzen nicht beeilt haben. Die Erscheinung war überall neu, man wollte sich zuerst orientieren und Erfahrungen sammeln. So ist es begreiflich, dass man aus der Rüstkommission der Gesetzgebung vor 1848 eine Gesetzesform zum Vorschein brachte, welche zu dem Wesen des Automobils ungefähr passt, wie die Faust aufs Auge. Der Bundesrat hat am 13. Juni 1904 einem Konkordat der Kantone betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr seine Genehmigung erteilt. Diesem Konkordate sind alle Kantone beigetreten mit Ausnahme von Graubünden, Uri und Thurgau. Letzterer Kanton ist nicht beigetreten aus gewissen formellen Bedenken. Er hat immerhin durch Gegenseitigkeitserklärungen mit den andern Kantonen die Sachlage so gestaltet, dass tatsächlich die Verhältnisse so sind, wie wenn er beigetreten wäre, während Sie wissen, dass der Kanton Graubünden endgültig durch wiederholte Volksabstimmungen den vollständigen Ausschluss des Automobils beschlossen hat. Im Kanton Uri sind gewisse Beschränkungen eingetreten. Ich habe einmal eine bewegliche Klage darüber gehört, dass der Kanton Schwyz den Automobilverkehr auf seinem Gebiet so einrichte, dass der Kanton Uri etwas zu kurz komme, weil der Nachbarkanton alles für sich beansprucht. Wir werden vielleicht darüber noch verschiedenes im Verlauf der Debatte hören.

Gestützt auf die Erfahrungen, welche mit der Handhabung des Konkordates der Kantone gemacht worden sind und im Hinblick auf das erwähnte

internationale Abkommen, ist eine Revision des Konkordates, das sich heute noch im Vollzuge befindet, angestrebt worden. Am 21. und 22. März dieses Jahres sind in diesem Saale die Vertreter der Kantone zu einer interkantonalen Konferenz unter dem Vorsitz des Herrn Departementschefs des Innern zusammengetreten. Zu dieser Konferenz sind alle Kantone eingeladen worden und alle haben sich vertreten lassen, mit Ausnahme eines einzigen, des Kantons Schaffhausen, was indessen nicht auf ein negatives Verhalten des Kantons in dieser Sache schliessen lassen dürfte. In dieser Konferenz ist ein Kommissionsentwurf mit einigen Aenderungen angenommen worden und zwar mit einer Mehrheit von 16 gegen 3 Stimmen. Den Kantonen ist Frist bis Ende Mai 1912 gesetzt worden, um sich über Annahme oder Verwerfung des Konkordates auszusprechen und es ist bestimmt, dass, wenn nicht wenigstens die Hälfte beitrifft, die Vorlage ins Wasser falle.

Da ist nun darauf hinzuweisen, dass der Konkordatsentwurf, welcher angenommen worden ist, im grossen und ganzen die Grundsätze des erwähnten internationalen Abkommens rezipiert, sie in einzelnen Punkten ergänzt und erweitert. Was den Vollzug des Konkordates anbelangt, so verweist dasselbe auf das Strafrecht der Kantone und die Verwaltungspraxis der Kantone. Was die Schlichtung von Differenzen bei Handhabung des Konkordates betrifft, so fehlt diesem Konkordat, wie allen andern, die notwendige Bestimmung. Das liegt in der Natur des Konkordates und ist ein Beweis dafür, wie die Materie durch das Mittel des Konkordates nur unzulänglich geordnet werden kann. Es ist ein Antrag des Vertreters von Zürich angenommen worden, welcher im wesentlichen dahingeht, dass jeder, der ein Automobil oder ein Motorrad benutzen will, verpflichtet ist, einen Vertrag vorzuweisen, wonach er für etwaigen Unfall versichert ist bis zu Fr. 20,000 und es wird weiter bestimmt, dass der Führer des Automobils auch bei einem eintretenden Unfall sich nicht ganz durch die Versicherung decken könne, sondern mindestens ein Zehntel, mindestens aber Fr. 100 selbst tragen müsse; eine Bestimmung, welche der Zürcher Vertreter wohl der österreichischen Gesetzgebung, einer Verordnung zum österreichischen Automobilgesetz, entnommen haben dürfte. Es ist interessant, den bezüglichen Antrag nachzusehen und zu konstatieren, wie sehr bei dem Bestreben, das Automobilrecht auszubauen, bei diesen Beratungen des Konkordates in das Gesetzgebungsrecht des Bundes hinein übermarcht worden ist.

Damit hätte ich Ihnen ein Bild gegeben über die tatsächliche und rechtliche Lage.

Da es sich um eine Sache handelt, die über die Grenze hinausweist, um die Benutzung von Fahrzeugen, die auch von aussen kommen, wird es wohl gut sein, wenn wir einen Blick über die Grenzen hinauswerfen und sehen, wie sich die uns umgebenden Staaten zu der Automobilgesetzgebung stellen.

Da fangen wir natürlich mit demjenigen Staate an, der heute im Vordergrund der Diskussion steht, dem Staate Italien. Hier bestehen verschiedene Dekrete, welche namentlich die Geschwindigkeit regeln. Ein Dekret vom 28. Juli 1901 gestattet

eine Geschwindigkeit von 25 km im freien Lande und von 15 km in bewohnter Gegend. Am 8. Januar 1905 ist dieses Dekret in der Weise abgeändert worden, dass 40 km im freien Lande gestattet wurden, aber nur 12 km in bewohnter Gegend und nachts 15 km. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass ein zuverlässiger Geschwindigkeitsmesser immer noch ein Ziel der Technik ist.

Frankreich hat durch Dekrete vom 10. März 1899 und 4. September 1901 in erster Linie die Kontrolle und die Ueberwachung der Automobile einem bestimmten Verwaltungskreise übertragen. Ein Gesetz vom 17. Juli 1908 richtet sich mit Strafbestimmungen gegen Fahrer, welche bei Unfällen sich davonmachen. Besondere Bestimmungen mit bezug auf die Benutzung der Strassen, mit bezug auf Geschwindigkeit usw. sind in Frankreich nach den von mir gemachten Nachforschungen nicht vorhanden, wobei zu sagen ist, dass die französischen Verhältnisse andere sind als die schweizerischen. In Frankreich haben Sie die grossen, breiten, geraden Strassen, die viel weniger Anwohner aufweisen und sich viel besser als die schweizerischen für den Automobilverkehr eignen, was zur Folge hat, dass die französischen Automobilführer, welche zu uns kommen, anfänglich eine gewisse Rücksichtslosigkeit an den Tag legten.

Oesterreich weist eine ganze Reihe von Gesetzen und Vorschriften auf. In erster Linie bemerkenswert ist das österreichische Gesetz über die Haftung für Schäden aus dem Betrieb von Kraftfahrzeugen vom 9. August 1908. Diejenigen Personen, welche haften, werden genau umschrieben. Das ist ein Gebiet, das die Spezialgesetzgebung über das Automobilwesen genau zu umschreiben hat. Es ist immer die grosse Frage: Haftet der Eigentümer oder kann er die Haftpflicht auf den weniger Bemittelten, den Chauffeur, abwälzen. Da trifft die österreichische Gesetzgebung ganz genaue und scharfe Vorschriften zum Schutze des Publikums, so dass der Geschädigte sich an denjenigen wenden kann, der für den Schaden moralisch und rechtlich haftbar ist und der schliesslich bezahlen kann. In primärer Richtung haftet der Automobilhalter. Die Haftbarkeit für Verletzung oder Tötung eines Menschen oder für Sachschaden ist nur ausgeschlossen durch den Beweis, dass das schädigende Ereignis durch Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten selbst verursacht worden ist, oder dass der Schaden trotz vorschriftsmässiger und sachgemässer Handhabung und Führung des Automobils doch eingetreten wäre, ohne dass die Beschaffenheit des Automobils daran schuld trägt. In allen Fällen haftet der Inhaber des Automobils ähnlich wie die Eisenbahnunternehmung. Demjenigen, welcher nach dem Gesetz für den Schaden aufzukommen hat, ist ein ganz schwieriger, in den meisten Fällen fast aussichtsloser Entlastungsbeweis zugebilligt. Bemerkenswert ist, dass diese Haftpflicht in Oesterreich nur festgestellt ist für Fahrzeuge, welche eine Geschwindigkeit von mehr als 25 km aufweisen. Die sicherheitspolizeilichen Vorschriften sind in Oesterreich durch Verordnung geregelt. Man hat also auch da keine einheitliche Automobilgesetzgebung geschaffen, sondern man hat sich damit begnügt, die Haftbarkeit festzulegen, und das übrige wurde durch Verordnung geregelt.

Das Deutsche Reich besitzt ein Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Dieses Gesetz enthält in einem ersten Kapitel die Verkehrsvorschriften, welche nun wohl durch das internationale Abkommen, dem das Deutsche Reich beigetreten ist, einen gewissen Ausbau, eine gewisse Erweiterung erfahren haben. In einem zweiten Abschnitt enthält das Gesetz die Haftpflichtvorschriften und in einem dritten die Strafvorschriften. Auch hier ist die Haftpflicht analog geordnet wie im Eisenbahnhaftpflichtrecht. Wir finden also auch da die Umkehrung der Beweislast, die bedeutende Erleichterung des Schadensanspruchs. Die Strafvorschriften richten sich namentlich gegen Verletzung der Verkehrsvorschriften und es sind Geldbussen und Freiheitsstrafen vorgesehen. Erwähnenswert ist namentlich eine Strafvorschrift, gemäss welcher der Führer eines Kraftfahrzeuges, der nach dem Unfall sich den notwendigen Erhebungen durch die Flucht entzieht, mit Geldstrafe bis 300 Mark oder Gefängnis bis auf 2 Monate und, wenn er die beim Unfall verletzte Person in hilfloser Lage verlässt, sogar mit Gefängnis bis zu 6 Monaten bestraft werden kann.

Es war vielleicht gut, Ihnen einen kurzen Ueberblick über den Inhalt dieser Gesetzgebung in unseren Nachbarstaaten zu geben. Ich muss im übrigen auf die Botschaft selbst verweisen, welche in Ihrem Besitze ist und welche eine Reihe von weiteren Tatsachen enthält.

Die Kommission beantragt Eintreten auf die Vorlage des Bundesrates, also Schaffung eines neuen Art. 37 bis der Bundesverfassung, wodurch dem Bunde das Recht erteilt wird, polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufzustellen und wonach ihm das Gesetzgebungsrecht auch über die Luftschiffahrt übertragen wird.

Gegenüber der Botschaft des Bundesrates macht jedoch die Kommission einen Vorbehalt. Es ist in der Botschaft ausgeführt, der Bundesrat habe sich nach reiflicher Erwägung dafür entschieden, die Vorlage eines Gesetzesentwurfes über die Haftpflicht auf den Zeitpunkt zu verschieben, da er in der Lage sein werde, das Projekt eines allgemeinen Automobilgesetzes einzubringen. Der nämlichen Botschaft ist zu entnehmen, dass beim Bundesrate ein Projekt für ein Automobilhaftpflichtgesetz besteht, dass es auf den Kanzleisch gelegt worden ist. Es ist in der Kommission daran erinnert worden, dass es seinerzeit das Streben des verstorbenen Bundesrat Brenner gewesen ist, das erste Automobilhaftpflichtgesetz für Europa zu schaffen. Ich kenne den Inhalt dieses Haftpflichtgesetzes nicht, aber es wird vermutlich ungefähr in dem Rahmen der deutschen und österreichischen Gesetzgebung sich bewegen.

So wie die Sache formell lag, bestand das Postulat betreffend Automobilhaftpflicht durchaus selbständig neben der Motion Walther. Es ist nirgends aus den Akten ersichtlich, dass die Räte eine Vereinigung beschlossen hätten und damit einverstanden seien, dass das Schicksal der einen an dasjenige der andern Vorlage geknüpft werden soll.

Nun möchte es den Anschein haben, dass die umfassende Ordnung des ganzen Automobilwesens grosse Vorteile bieten würde. Die Tatsachen haben das Gegenteil bewiesen. Seit dem Eingang der Botschaft des Bundesrates sind bereits anderthalb Jahre

verstrichen. Man weiss, dass eine Revision der Verfassung sich nicht von heute auf morgen machen lässt, dass sie viele Zeit beansprucht. Gerade der vorwürfige Antrag dürfte noch längere Zeit haben, bis er dem Volke vorgelegt werden kann, und bei der bestehenden Nervosität in vielen Kreisen ist keine Sicherheit dafür vorhanden, dass er nicht einer Misstimmung des Volkes zum Opfer falle unter Miskennung der besten Absichten, mit welchen der Entwurf geschaffen worden ist.

Inzwischen ist es Pflicht des eidgenössischen Gesetzgebers, alles zu tun, was zur Beseitigung der Ursachen der Misstimmung und Nervosität in Automobilsachen beitragen kann. Der Gesetzgeber muss zeigen, dass er die Augen offen hat und dass er die Beschwerden und Klagen des Publikums versteht und auf Abhilfe bedacht ist. Dann wird auch wieder eber Berubigung eintreten. Es ist keine Zeit mehr zu verlieren, wollen wir nicht riskieren, dass die Sturmflut einer Initiative oder kantonale Initiativen eine Situation schaffen, welche für unsere Stellung, unser Ansehen und unsere Volkswirtschaft schädlich wäre.

Zu einer gewissen Berubigung würde es gewiss beitragen, wenn die zivile Haftpflicht für Schaden den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend geordnet würde. Da ist vor allem zu bestimmen, welche Personen haften. Haftet der Eigentümer oder der Lenker? Kann der reiche Eigentümer auf den vermögenslosen Lenker abstellen? Vielleicht vermittelt eines Diskulpationsbeweises? Die Spezialgesetzgebung wird das verneinen müssen. Sind gewisse Kautionsvorschriften zu erlassen, ähnlich wie sie das österreichische Gesetz vorsieht und der Antrag Haag zum Konkordat? Ohne Zweifel sprechen beim Automobil viel mehr noch als bei den Eisenbahnen alle Gründe dafür, dass es sich um den Betrieb eines gefährlichen Unternehmens handelt, bei welchem derjenige die Gefahr zu tragen hat, in dessen Interesse der Betrieb geführt wird, beim Automobil noch mehr, als bei der Eisenbahn. Denn die Eisenbahn fährt auf eigenen Geleisen, auf eigener Strasse, niemand ist gezwungen, mit ihr in Verbindung zu treten. Das Automobil aber benützt die öffentlichen Strassen mit derselben Geschwindigkeit und derselben zerstörenden Wucht wie eine Lokomotive. Auch beim Automobil ist regelmässig die Feststellung der Schadensursache und des Verschuldens schwierig, gerade infolge der komplizierten technischen Anlage des Fuhrwerkes und der Wucht der in Bewegung gesetzten Naturkräfte. Es ist dringend notwendig, dass der Beweisnot durch Spezialgesetzgebung gesteuert werde, so gut wie bei der Fabrikhaftpflicht und bei der Eisenbahnhaftpflicht.

Die Feststellung strenger Haftpflicht wirkt bekanntlich auf die Führer der Kraftfahrzeuge günstig in der Weise, dass sie mit weniger Geschwindigkeit und grösserer Sorgfalt fahren. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass nach dem Vorgange von Oesterreich noch besondere Bestimmungen in letzterer Hinsicht punkto Tragung der Versicherungskosten, Beteiligung an etwaigen Unfällen, Sicherheitsleistung für Unfälle, in einem Spezialgesetz aufgenommen werden können. Es fehlt in dieser Hinsicht dem Bunde nicht an Kompetenz, während sie allerdings den Kantonen kaum zukommen würde.

Abgesehen von der Dringlichkeit des Automobilhaftpflichtgesetzes mag noch darauf verwiesen werden, dass die Verkehrsvorschriften tatsächlich doch kaum in demselben Gesetze Aufnahme finden könnten. Der grösste Teil der polizeilichen Materie muss unter Umständen in einer Verordnung niedergelegt werden. Also das ist kein Grund der Aufschiebung des Erlasses des Gesetzes über die Haftpflicht.

Was den Erlass von Strafbestimmungen anbelangt, so bedarf der Bund dazu kaum mehr besonderer Kompetenz, soweit es sich nicht um rein strassenpolizeiliche Vorschriften handelt. Persönlich halte ich es für durchaus möglich, dass in einem Haftpflichtgesetz gewisse Strafbestimmungen aufgestellt werden, sofern solche sich als dringend und als notwendig erweisen.

Somit kommt die Kommission dazu, Ihnen zu beantragen, es sei das Postulat vom 23. Juni und 29. Oktober 1909 betreffend den Erlass eines besonderen Automobilhaftpflichtgesetzes aufrecht zu erhalten. Und der Bundesrat bleibe nach wie vor beauftragt, ein Automobilhaftpflichtgesetz ohne Verzug vorzulegen.

Zum Eintreten auf die Vorlage selbst nur noch wenige Bemerkungen: Dass es sich um eine Angelegenheit handelt, welche für die ganze Bevölkerung der Schweiz und ihre Wohlfahrt von grosser Bedeutung ist, wird von niemand bestritten. Ebenso wenig, dass sie eine erschöpfende gesetzliche Regelung erfordert.

Die Art und Natur der neuen Kraftfahrzeuge, namentlich ihr Betrieb und ihre Geschwindigkeit lassen es als völlig ausgeschlossen betrachten, dass etwa die kantonale Gesetzgebung das Erforderliche vorkehren könnte.

Aber auch der Weg des Konkordates kann auf die Dauer nicht zum Ziele führen, er ist nur ein vorübergehender Nothbehelf. Es fehlt die Voraussetzung eines Konkordates im heutigen Bundesstaatsrecht: Es liegt nicht eine Materie vor, welche nur einzelne wenige Kreise der Eidgenossenschaft beschlägt, den andern aber gleichgültig sein kann, sondern die Sache geht alle an. Dem Konkordat fehlt die Garantie des allgemeinen Vollzuges, es ist eine Klinge ohne Heft. In allen wichtigen Dingen müssen die Konkordatskantone doch wieder den Bund anrufen, wohl auch wegen der Mittel.

Die Regelung der Verhältnisse ist im übrigen dringend. Gerade die in vielen Kreisen bestehende Misstimmung, die im Flusse befindlichen Bewegungen mahnen zur raschen Anhandnahme. Vielleicht werden wir einmal bedauern, dass der Bundesgesetzgeber nicht rascher gehandelt hat.

Die Kommission, die Mehrheit wie die Minderheit, wollen nicht eine Bundesgesetzgebung herbeiführen zugunsten der Automobilisten, sondern zum Schutze des Publikums, zur Bewahrung von Ordnung und Sicherheit. Allerdings auch der Wahrung der berechtigten Interessen des Automobilismus, des Verkehrs und der Volkswohlfahrt des Landes. Wir sind der Meinung, es könnte durch die von uns verlangte Gesetzgebung in weiten Kreisen Berubigung eintreten, wie sie in den uns umgebenden Staaten mehr oder minder besteht.

Wie früher dargetan wurde, muss sich der Bundesgesetzgeber zur Beherrschung aller Gebiete, welche hier in Betracht kommen, nach der Bundes-

verfassung nur noch die Kompetenz geben lassen zum Erlass polizeilicher Vorschriften. Die Hoheit und das Eigentum der Kantone an den Strassen soll im übrigen nicht angetastet werden. Selbstverständlich bleibt auch ihre Steuerhoheit in bisherigem Umfange unberührt. Von einer Ausdehnung der Gesetzgebung auf die kantonale Strassenpolizei ist selbstverständlich nicht die Rede. Es soll bei der Verordnung für die Automobile, in welchen die eigentlichen Automobile und die Motorfabrräder verstanden sind, auch für die Fabrräder für einheitliche polizeiliche Normen und Verkehrsvorschriften gesorgt werden.

Mit Recht betont die Botschaft: Wenn in die Bundesvorschrift, Gesetz oder Verordnung, nur dasjenige aufgenommen würde, was bereits durch Konkordat festgesetzt wird, so wäre schon besser für guten Vollzug Einheitlichkeit und Beständigkeit gesorgt. Bei Streit unter den Kantonen oder Interessenten wäre doch wenigstens eine Instanz gegeben.

Es ist auch selbstverständlich, dass die neue Automobilgesetzgebung alle nötigen und für das ganze Land zu begrüssende Kautelen dafür schaffen müsste, dass der bisherige Fuhrwerkverkehr und der Fussgängerverkehr durch die Automobile und Fabrräder nicht in ungebührlicher Weise beschränkt und belästigt ist, wie das gegenwärtig beim gesetz- und regellosen Zustand in so reichlichem Masse geschieht. Die Ausscheidung der Kompetenzen des Bundes und der Kantone im Verfassungsartikel selbst ist unmöglich. Man denke an die Inanspruchnahme der Strassen zu militärischen oder Kriegszwecken, für Sanitätszwecke, für Postzwecke. Ein absolutes Recht des Verbotes für die Kantone aufzustellen würde zu weit führen, viel weiter geben, als beim gegenwärtigen Rechtszustand. Dagegen werden bei der künftigen Gesetzgebung die Kantone ganz gewiss auch wieder zu ihrem Rechte kommen, und es ist

geradezu selbstverständlich, dass den Kantonen ein weitgehendes Verfügungsrecht und Mitspracherecht gelassen werden muss und wird.

Man wird sich vorstellen können, dass einzelne Strassen ganz dem Verkehr verschlossen werden, schon wegen der Bauart oder wegen ihrer Bestimmung. Andere Einschränkungen zeitlicher und örtlicher Art werden unerlässlich sein. Man kann sich auch den Ausschluss ganzer Landesteile vorstellen. So sind gewisse Gebiete in Deutschland verschlossen wegen der Art der Strassen.

Aber das ist sicher, dass unter der Leitung, Führung und Aufsicht des Bundes sich für alle Teile bessere und erträglichere Verhältnisse werden herbeiführen lassen, wie wenn jeder Landesteil, jeder Kanton oder Bezirk, seine Verfügungen selbst trifft. Gerade die einheitliche Regelung wird dazu führen, dass die Kantone und Bezirke ihre Rechte und Interessen im Rahmen des Ganzen viel besser wahren können als beim gegenwärtigen Zustand, wie das in andern Ländern auch der Fall ist.

Wir sind ja ein überaus strassenreiches Land. Man kann sich denken, dass einmal eine Automobilkarte der Schweiz besteht, welche für den durchgehenden und den inländischen Verkehr die nötigen Kommunikationen öffnet, ohne dass der lokale Fuhrwerks- oder Fussgängerverkehr sich wegen grosser Belästigung oder Hemmung wird zu beklagen haben.

In diesem Sinne empfehle ich, namens der einstimmigen Kommission, Eintreten unter dem bereits begründeten Vorbehalte betreffend die Haftpflichtgesetzgebung.

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



Automobilwesen und Luftschifffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1911
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	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1911 - 17:00
Date	
Data	
Seite	191-200
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 046

Amfliches **BULLETIN**
stenographisches Bülletin  **STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL**
 der DE
schweizerischen Bundesversammlung **L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE**
N^o 19

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz. Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat — Conseil des Etats

Sitzung vom 4. Oktober 1911, vormittags 8^{1/2} Uhr — Séance du 4 octobre 1911, à 8^{1/2} h. du matin

Vorsitz: } Hr. *Wenger*.
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour*

Bundesbeschluss betreffend die Aufnahme eines Art. 37^{bis} in die Bundesverfassung (Automobilverkehr und Luftschifffahrt)

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37bis dans la constitution fédérale
(automobiles et navigation aérienne)

Fortsetzung. — *Suite*.

(Siehe Seite 191 hievor. — Voir page 191 ci-devant.)

Furrer, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Schon in der Kommission hat der Sprechende nur unter gewissen Vorbehalten dem Eintreten auf die heute Ihrer Beratung unterstellte Vorlage zugestimmt. Nachdem nun seine Anträge, durch welche das Recht der Kantone, einzelne oder alle Strassengebiete dem Automobilverkehr zu entziehen, abgelehnt worden sind, stelle ich den Antrag auf Nicht-eintreten, allerdings auch in der Meinung, dass das sub 23. Juni vom Nationalrat und sub 29. Oktober 1909 vom Ständerat angenommene Postulat betreffend beförderliche Vorlage eines Gesetzesentwurfes über die Automobilhaft aufrecht erhalten bleibe.

Die Regelung der Haftpflichtfrage ist dringend; sie kann aber erfolgen, ohne dass zu einer Verfassungsrevision geschritten werden muss.

Was die Frage der Luftschifffahrt betrifft, so sind wir heute nicht über anfängliche Versuche hinausgekommen. Wir wollen doch gerade auch in dieser Beziehung die weitere Entwicklung der Lösung dieses Problems abwarten. Zurzeit hat sich ein Bedürfnis nach einer sofortigen gesetzgeberischen

Regelung dieser Angelegenheit noch gar nicht geltend gemacht. Wir warten daher mit einer gesetzgeberischen Regelung der Luftschifffahrt besser zu, bis man positive Erfahrungen gemacht hat, damit wir nicht gesetzgeberisch im Dunkeln tappen. Mit diesen Bemerkungen über die Frage der Luftschifffahrt kehre ich nun zurück zum eigentlichen Kern der Verfassungsrevision, zur Automobilfrage.

Zur Begründung meines Standpunktes weise ich in erster Linie darauf hin, dass eine bundesrechtliche Lösung der Automobilfrage zurzeit gar nicht notwendig und auch nicht opportun erscheint.

Im Laufe des Monats März 1911 haben die Kantone das revisionsbedürftige Konkordat über den Automobil- und Fahrradverkehr vom Jahre 1904 einer Revision unterzogen.

An der Spitze der vorberatenden interkantonalen Expertenkommission stand der Herr Motionssteller im Nationalrat und vertreten in derselben war ebenfalls der schweizerische Automobilklub.

Man darf daher zum vorneherein annehmen, dass die Revision des Konkordates nicht etwa im automobilfeindlichen Sinne erfolgt ist, sondern dass man

gerade die Wünsche und Begehren von dieser Seite im weitgehendsten Masse berücksichtigt hat.

Ich bin gezwungen, das neue Konkordat Ihnen in seinem Inhalte kurz zu skizzieren, um Ihnen zu zeigen, dass die ganze Materie in demselben in erschöpfender Weise geordnet ist.

Das neue Konkordat ist bedeutend umfangreicher als dasjenige von 1904; es enthält über 70 Artikel, eingeteilt in fünf Kapitel. Das erste regelt die Verhältnisse der «Motorfahrzeuge». Zunächst werden die technischen Erfordernisse für die Zulassung eines Wagens zum Verkehr in den Konkordatskantonen festgelegt: sicherer Mechanismus, Schutz gegen Feuers- und Explosionsgefahr, Rauchlosigkeit usw., Lenk- und Bremsvorrichtungen, Auspuffer; sodann die persönlichen Bedingungen, die der Fabrer erfüllen muss. Die Wagen unterliegen, wie übrigens bisher schon, einer amtlichen Prüfung. Jeder Fabrer bedarf einer behördlichen Bewilligung. Die Vorschriften gelten auch für die Motorradfahrer. Um die Ansprüche Dritter bei Unfällen sicher zu stellen, hat das Konkordat grundsätzlich einen Antrag gutgeheissen, der die Eigentümer von Motorfahrzeugen verpflichtet, sich bei einer konzessionierten Unfallversicherung auf mindestens 20,000 Franken zu versichern; daraus sind die Entschädigungsansprüche aus Unfällen zu decken. Motorwagenführer müssen mindens 18 Jahre alt sein und einen guten Leumund geniessen. An Personen, die gerichtlich oder polizeilich wegen Vergehen bestraft worden sind, welche sie zur Führung eines Wagens moralisch nicht genügend qualifiziert erscheinen lassen, sowie an Personen, die als Trinker bekannt sind oder die an einem die sichere Führung eines Wagens verunmöglichenden Gebrechen leiden (zum Beispiel Epilepsie, erhebliche Kurzsichtigkeit oder Taubheit), darf keine Bewilligung erteilt werden. Jeder Fahrer hat eine theoretische und praktische Prüfung zu bestehen. Die Bewilligung wird nur für ein Kalenderjahr ausgestellt und hat für alle Konkordatskantone Gültigkeit. Bei wiederholter Uebertretung oder bei schwerer Verletzung der Verkehrsbestimmungen oder beim Eintritt sonstiger Unwürdigkeit kann die Fahrbewilligung zeitweilig oder ganz zurückgezogen werden.

Die Automobile mit einer eigentlichen Steuer zu belegen, bleibt jedem Kanton vorbehalten; die Verordnung sieht nur für die polizeilichen Gebühren Maxima vor und zwar von 20 bis Fr. 200, abgestuft nach den Pferdekräften der Wagen von 8—30 und mehr Pferdekräften. Motorräder zahlen Fr. 20. Für den internationalen Verkehr werden besondere Fahrausweise gegen eine Gebühr von Fr. 2 ausgestellt. Vorn und hinten muss jeder Wagen ein gut sichtbares, vor Verschmutzung möglichst geschütztes Kontrollschild tragen, ferner muss er vorn mit weissen, hinten mit einem roten Lichte versehen sein, ebenso mit einem Horn von tiefem Tone; der Gebrauch der Mundpfeife, der mehrtönigen Hupe und der Sirene ist ausserhalb der Ortschaften gestattet. Die Anwendung der Signale muss nachts in den Ortschaften nach Möglichkeit vermieden werden. Das Fabren mit offenem Auspuff ist untersagt; der Führer hat dafür zu sorgen, dass, abgesehen von Momenten des Anfahrens, des Geschwindigkeitswechsels usw. kein belästigender Rauch entsteht.

Die Frage der Geschwindigkeiten ist folgendermassen geregelt: Beim Durchfahren von Städten, Dörfern und Weilern darf die Schnelligkeit auf keinen Fall diejenige eines trabenden Pferdes (18 Kilometer) überschreiten. Diese Geschwindigkeit muss auf engen Brücken und Strassen, bei Kebren und überall da, wo Aufschritftafeln es verlangen, so verringert werden, dass das Fahrzeug auf der Stelle angehalten werden kann. Das gleiche hat bei dicht bevölkerter oder kotiger Strasse, beim Zusammentreffen mit Umzügen und mit militärischen Abteilungen zu geschehen. Niemals darf die Fahrgeschwindigkeit, selbst in flachem Lande und auf offenem Felde, 40 Kilometer in der Stunde überschreiten. Bei Nacht oder Nebel oder beim Kreuzen mit andern Fuhrwerken ist diese Geschwindigkeit auf 25 Kilometer herabzusetzen. Auf Bergstrassen, sowie auf allen andern engen oder gefährlichen Strassen darf sie 20 Kilometer, bei Kurven 6 Kilometer nicht übersteigen.

Das Mitführen eines automatischen Geschwindigkeitsmessers erklärt die Verordnung nicht für obligatorisch, dagegen bestimmt sie, dass Motorfahrern, welche wiederholt wegen zu schnellen Fabrens bestraft worden sind, die Anbringung eines solchen Apparates auferlegt werden kann. Jeder Kanton hat das Recht, gewisse, dem innern Verkehr dienende Strassen ganz oder teilweise zu sperren.

Ueber die Ausländer bestimmt die Verordnung, dass sie von Taxen befreit sein sollen, wenn der Aufenthalt ihrer Fahrzeuge nicht länger als drei Monate dauert und ihr Heimatstaat Gengenrecht hält. Ihre Fahrzeuge sollen mit dem internationalen Konkordatschild und dem ihres Heimatstaates versehen sein.

Das zweite Kapitel enthält die Vorschriften über die Lastautomobile und die Motoromnibusse. Ihr Maximalgewicht darf nicht über neun Tonnen, die Geschwindigkeit bei Wagen bis sechs Tonnen nicht mehr als 15, über sechs Tonnen nicht mehr als 12, für Motoromnibusse nicht über 20 Kilometer betragen. Daran schliessen sich einige technische Vorschriften zum Schutze der Strassen.

Das dritte Kapitel enthält die im wesentlichen unveränderten Vorschriften über die gewöhnlichen Fahrräder, die beiden andern Kapitel Straf- und Schlussbestimmungen.

Wie Sie aus diesen Ausführungen ersehen, sind in dem Konkordate alle Fragen behandelt und mit Ausnahme von 3 Kantonen haben auch alle sich demselben angeschlossen.

Von den drei Nichtkonkordatskantonen wird einer wahrscheinlich dieses Jahr noch demselben beitreten und auch Thurgau, dessen Gesetzgebung mit den Vorschriften des Konkordates fast überall übereinstimmt, dürfte demselben nunmehr sich anschliessen. Verbleibt also nur mehr der Kanton Graubünden, der keine gesetzliche Regelung des Automobilverkehrs braucht, da er diesen Verkehr auf seinem Gebiete überhaupt ausschliesst.

Wir haben also zurzeit eine umfassende einheitliche Regelung der Automobilgesetzgebung in der ganzen Schweiz und die in der bundesrätlichen Botschaft angeführte Kritik des Konkordates vom Jahre 1904 trifft bei demjenigen von 1911 nicht mehr zu.

Der Bundesrat gibt dies übrigens in seiner Botschaft auf Seite 12 unumwunden zu. Er erklärt dort selbst, wenn man den Kantonen das unbedingte Recht einräume, einzelne oder ganze Strassengebiete dem Automobilverkehr zu verschliessen, so käme man zu keinem Fortschritte dem Konkordate gegenüber. Wenn es gelänge, den gegenwärtig bestehenden Konkordatsvorschriften Nachachtung zu verschaffen, so bin ich überzeugt, dass die Mehrzahl der heute gerügten Unzukömmlichkeiten in Wegfall käme. Der vorhandene Unwille im Publikum richtet sich nicht gegen die Unzulänglichkeit der bestehenden Vorschriften, sondern gegen die Rücksichtslosigkeit vieler Automobilfabriker.

Der Referent der Kommissionsmehrheit hat gestern erklärt, dass das Konkordatssystem bei der heutigen Gesetzgebung veraltet sei und eigentlich überhaupt nicht mehr zur Anwendung kommen sollte. Ich mache demgegenüber darauf aufmerksam, dass wir nicht nur dieses Konkordat über das Automobilwesen haben, sondern dass erst vor kurzem ein eigentliches Konkordat abgeschlossen worden ist über die Polizeitransporte. Trotzdem ist es auch damals niemand in den Sinn gekommen, dieses Konkordat über die Polizeitransporte als veraltet zu kritisieren. Im weiteren hat der Referent der Kommissionsmehrheit gestern erklärt, dass der Hauptmangel des Konkordats darin bestehe, dass keine Entscheidungsinstanz vorhanden sei, um allfällige Konflikte zwischen den Konkordatskantonen zu entscheiden. Ich möchte dem gegenüber feststellen, dass sich seit dem Jahre 1904 gar keine derartigen Konflikte gezeigt haben. Wenn sich solche Konflikte wirklich zeigen sollten, so wäre es leicht, das Konkordat auch in diesem Sinne zu revidieren, dass eine Oberinstanz geschaffen würde, welche die Konflikte zu entscheiden hätte, ganz gleich, wie es vorgesehen ist im Konkordat über die Polizeitransporte. Im übrigen wissen wir aus Erfahrung, dass es leichter ist, die 22 Kantone zu einem gemeinsamen Zwecke zu vereinigen, als zwei koordinierte eidgenössische Verwaltungen zum gemeinsamen Ziele zu führen.

Als einer der wichtigsten Gründe zur bundesrechtlichen Regelung der Automobilfrage führt die bundesrätliche Botschaft den internationalen Automobilverkehr an. Dieser Grund fällt aber heute ganz weg.

Der internationale Automobilverkehr ist heute durch die internationale Uebereinkunft, welcher der Bundesrat, gestützt auf die Ermächtigung der Bundesversammlung, den 1. Mai 1911 beigetreten ist, erschöpfend geregelt.

Die Bestimmungen des Konkordates stehen mit dieser Uebereinkunft nicht im Widerspruch, im Gegenteil, sie lehnen sich an dieselbe an.

Aus diesen Erörterungen ergibt sich nach meiner Ansicht klar, dass eine bundesgesetzgeberische Regelung des Automobil- und Fahrradverkehrs nicht notwendig, vielmehr geradezu verwerflich ist. Wir haben nun je und je den Grundsatz hochgehalten, dass eine Verfassungsrevision nur in dringenden und zwingenden Fällen vorgenommen werden soll, und diese Voraussetzung trifft heute keineswegs zu.

Allein die Verfassungsrevision ist nicht nur nicht notwendig, sie ist zurzeit auch gar nicht opportun.

In einer Reihe von Kantonen sind Bewegungen im Gange, die auf eine Einschränkung des Auto-

mobilverkehrs abzielen. Graubünden hat im Laufe dieses Jahres sein Verbot, das früher wenigstens Ausnahmen zulies, durch Volksabstimmung für absolut erklärt.

In den Kantonen Bern, Aargau, St. Gallen und Glarus sind Aktionen im Werk, die ebenfalls eine Einschränkung des Automobilverkehrs und Schutz der Fussgänger anstreben.

Glauben Sie nun, dass dieser Zeitpunkt gut gewählt ist, um den Kantonen ihr Gesetzgebungsrecht in diesen Fragen zu entziehen, ja sogar ihnen die Befugnis abzusprechen, über die mit ihrem Gelde erstellten und unterhaltenen Strassen polizeiliche Verbote aufzustellen und die einheimische Bevölkerung vor internationalen Sportsmenschen zu schützen?

Legen Sie diese Fragen dem Schweizervolke klar und ohne Bemäntelung vor, und ich bin überzeugt, die Antwort lässt an Deutlichkeit ebenfalls nichts zu wünschen übrig.

Gemäss Art. 31, lit. e, der Bundesverfassung ist den Kantonen die Gesetzgebung über die Strassenpolizei ausdrücklich gewährt. Ich kann daher dem Bundesrate und der Mehrheit Ihrer Kommission nicht zustimmen, wenn dieselbe erklärt, es sei dann Sache der Gesetzgebung, die höchst wichtige Frage zu lösen, ob, und inwieweit nach Annahme des neuen Verfassungsartikels den Kantonen noch das Recht zustehe, ihre Strassen dem Automobilverkehr zu verschliessen.

Nein, meine Herren, hierüber soll gleich von Anfang an Klarheit herrschen und deshalb hatte ich in der Kommission auch den Antrag gestellt, als zweites Alinea zum vorgeschlagenen Verfassungsartikel einzuschalten: Das kantonale Recht bestimmt die Strassen, auf denen der Automobilverkehr begrenzt oder verboten ist.

Die Mehrheit der Kommission hat diesen Antrag abgelehnt und damit wohl auch bekunden wollen, dass nach Annahme der vorliegenden Verfassungsrevision die Kantone kein Recht mehr zum Verbot oder Einschränkung des Automobilverkehrs auf ihren Strassen haben sollen. Der Herr Referent hat dies auch deutlich zugegeben, indem er in Zukunft den Kantonen nurmehr ein Mitspracherecht zuerkennen will, und was das heisst, kennen wir in den Kantonen von der Interpretation des Gesetzes über die zwangsweise Einbürgerung her.

Diese Forderung geht aber doch viel zu weit und ist auch für den Automobilverkehr gar nicht notwendig.

Durch Schlussnahme vom 1. November 1910 hat der Ständerat dem Bundesrat die Ermächtigung zum Beitritt zur internationalen Uebereinkunft nur erteilt unter der Bedingung, dass das Recht der Kantone, innerhalb ihres Gebietes den Verkehr mit Automobilen und Motorrädern auf einzelnen Strassen oder gänzlich zu verbieten, durch die Uebereinkunft nicht beschränkt werde. Der Nationalrat ist den 9. Dezember 1910 dieser Schlussnahme ebenfalls beigetreten, und nur in diesem Sinne hat der Bundesrat sub 21. Dezember 1910 seinen Beitritt zur Uebereinkunft erklärt.

Dieser Vorbehalt ist sodann auch von allen Vertragskontrahenten, das sind deren zurzeit 14, worunter alle Grosstaaten, anstandslos akzeptiert worden.

Was nun im internationalen Verkehr ohne weiteres den Kantonen als ihr Recht anerkannt und belassen worden ist, sollte denselben doch nicht

im internen Verkehr entzogen werden. Hiefür liegt weder Veranlassung noch Notwendigkeit vor.

Der Berichterstatter der Kommissionsmehrheit hat sich viel Mühe gegeben, darzutun, dass eine eidgenössische Regelung des Automobilverkehrs im Interesse und zum Schutze des Publikums angestrebt werde.

Anhand der Vorgeschichte dieses Verfassungsartikels und der Beratungen in der Kommission stehe ich diesen Beteuerungen etwas skeptisch gegenüber.

Die Motion Walther, welche ja die Veranlassung zu der vorliegenden Verfassungsrevision gegeben, wurde im Interesse der Hebung des Automobilverkehrs und im Sinne der Erleichterung desselben gestellt. Ein Hauptmotiv war auch die grosse Gefahr, die dem Automobilverkehr durch die in einzelnen Kantonen auftauchenden Volksinitiativen entsteht. Man hat damals im Nationalrat den Beweis zu führen versucht, welcher grosser Schaden der Schweiz jährlich durch die Hemmung des Automobilsportes entstehe und der Schutz des Publikums, den man auch hervorstrich, kam mir damals vor wie eine brave, gute Schildwache, die einen verhassten Despoten ungeschoren nach Hause begleiten sollte, um dann in dorten mit dem bekannten Weltlohn verabschiedet zu werden.

Auch Ihre Kommissionsmehrheit scheint auf diesem Standpunkt zu stehen, denn sonst würde man kaum das wirksamste Mittel, um auf viel begangenen oder engen Bergstrassen das Publikum vor Unglück zu schützen, beseitigen wollen.

Damit käme ich nun auf einen weiteren Punkt zu sprechen, der uns abhalten sollte, die Frage des Automobilverkehrs einheitlich zu regeln.

Ich meine die grosse Verschiedenheit der geographischen Verhältnisse des Schweizerlandes und des Strassennetzes überhaupt.

Was in den Kantonen des Flachlandes ganz gut im Strassenverkehr geht, ist absolut verwerflich auf den Gebirgsstrassen. Ich erinnere nur an die geringe Breite der letztern (3,50 bis 4 m), häufige und engere Kurven bei einem Gefälle von 10 und 15 % und deren starken Kutschen- und Personenverkehr.

Wir haben eine ganze Menge Alpenstrassen in der Schweiz, die für den Automobilverkehr ganz ungeeignet sind, und bei denen man denselben nur einführen könnte auf Kosten der Sicherheit des Publikums und des Post- und Kutschenverkehrs.

Gerade aus diesen Rücksichten und Erwägungen heraus verhält sich die eidgenössische Postverwaltung gegenüber der Zulassung der Automobile auf den Alpenstrassen mit Postbetrieb entschieden ablehnend, wie der Sprechende erst kürzlich wieder bei der Frage der Oeffnung der Klausenstrasse konstatieren konnte.

Der Automobilverkehr bildet auf gebirgigen Poststrassen eine permanente Gefährdung des Postwagenbetriebes und was das für die Eidgenossenschaft bedeutet, kann jeder leicht ermessen, wenn er sich die für die Postverwaltung bestehenden Haftpflichtbestimmungen vor Augen hält.

Wenn man wirklich den Automobilsport in unserer Schweiz einführen und heben will, soll man zuerst eigentliche Automobilstrassen erstellen und sie den Automobilrasern allein zur Verfügung stellen.

Man könnte eigentlich im allgemeinen sagen, dass unsere sämtlichen Schweizerstrassen für den Automobilverkehr sich nicht eignen. Dieses Vehikel stellt an die Strassen Anforderungen, die man zur Zeit von deren Erstellung noch gar nicht gekannt hat.

Nun zum Schlusse noch ein Wort zur Bedeutung der Automobilfrage für die Schweiz im allgemeinen. Man hat dieselbe namentlich vom Standpunkte der Fremdenindustrie jeweilen als höchwichtig zu begründen versucht.

Ich möchte nun heute einmal auch den Revers der Medaille etwas beleuchten und da gehe ich nun ins Bündnerland, dessen Fremdenindustrie eine der bedeutendsten des Landes ist, welches neben dem einsamen Fusswanderer, Fürsten und Könige aufsuchen, jenes Gebiet, das dieses Jahr die beste Fremdensaison gehabt hat und welches ein totales Automobilverbot für alle Strassen besitzt.

Als im Jahre 1910 neuerdings die Frage der Aufhebung des Automobilverbotes in Graubünden angeregt wurde, erliess der Kur- und Verkehrsverein Pontresina folgendes Zirkular an seine Gäste.

«Es ist den verehrten Gästen wahrscheinlich bekannt, dass in Graubünden die Automobile keinen Einlass haben. Dieses Verbot hat seine Gegner und es ist nicht ausgeschlossen, dass die Frage in absehbarer Zeit wieder vor das Volk kommt. Um nun für diese Eventualität Material in Händen zu haben, ersucht unser Kur- und Verkehrsverein die verehrten Gäste höflichst, in kurzen Worten ihre Ansicht darüber zu äussern, ob sie das Automobilverbot billigen oder ob sie gerne sähen, dass unsere Gegend dem Automobilverkehr geöffnet würde.»

Welches war nun das Resultat dieser allgemeinen Befragung? 99 % der eingegangenen Aeusserungen sprachen sich entschieden für die weitere Aufrechterhaltung des Automobilverbotes aus. Die Gründe, die für das Verbot geltend gemacht wurden, sind fast durchwegs dieselben und sie lauten: Wir kommen in das herrliche Engadin, um die Ferien in richtiger, ungestörter und beaglicher Weise geniessen zu können, dem Lärm und Trubel und Treiben im Tale und in den Städten zu entgehen. Hunderte von Antworten lauten einfach dahin — nur keine Autos hier im schönen Engadin!

Der weltbekannte Verlagsbuchhändler Dr. phil. Fritz Baedeker in Leipzig, schreibt: «Soweit mir bekannt, ist man allgemein für das Verbot des Automobilverkehrs dankbar. Dem gesteigerten Verkehr genügen die Eisenbahnen, deren diskrete, die Landschaft schonende Anlage, im Oberengadin besonders, anzuerkennen ist. Die Landstrassen und das Innere der Ortschaften durch Automobile unsicher zu machen, hiesse das Gross-Stadt-Treiben, dem man doch entgehen will, in die Sommerfrische versetzen.»

Herr Gustav Schwarz aus Hamburg erwähnt folgendes: «Als alter Pontresiner-Schwärmer möchte ich dem verehrten Kur- und Verkehrsverein sehr ans Herz legen, die Einführung des Automobilverkehrs mit allen Mitteln zu verhindern. Die schwere Schädigung des herrlichen Ortes durch die übelriechenden, staubaufwirbelnden protzigen Dinger ist für jeden Unbefangenen sicher.»

Sir James Woodhouse, einer der Bevollmächtigten im königlichen Gerichtshof der Eisenbahnkom-

mission in Grossbritannien und Irland erwiderte auf die an ihn gerichtete Anfrage folgendes: 1. Dass er in den letzten 30 Jahren ein ständiger Besucher des Engadins und besonders von Pontresina war. 2. Dass er sich fürs Automobilwesen sehr interessiert, dass er selbst Mitglied des Königlichen Automobilklubs von Grossbritannien sei, dass er zwei Motorwagen besitze und schon viele Tausend Meilen im vereinigten Königreich und im Kontinent durchfahren habe. Er ist deshalb nicht vorurteilig gegen die Autos. 3. Dass die Aufhebung des Automobilverbots für das Engadin ein grosser Fehler sein würde. Es würde den Charakter des Tales, besonders von Pontresina, das um der heutigen Tages geforderten herrlichen Luft, Annehmlichkeit und Ruhe willen von so vielen Tausenden besucht wird, ganz verändern. 4. Dass die Zulassung von Motorwagen diese Ruhe stören und alle Besucher wegtreiben würde. 5. Dass das verhältnismässige Freibleiben des Wagenverkehrs viel zum Vergnügen und Genuss der Strassen herbeigeführt hat, indem sie den sonst herrschenden Staub vermindert hat. 6. Sir James hofft daher des Bestimmtesten, dass die Behörden das Automobilverbot beibehalten werden, da die elektrische Eisenbahn allen Anforderungen des steigenden Verkehrs entspricht.

Der Verkehrsverein von Pontresina schreibt dann weiter:

«Bünden kann damit gerade Reklame machen, dass es das Automobilverbot hat und dass es gesonnen ist, dasselbe so lange wie nur möglich auf Wunsch und im Interesse seiner zahlreichen Fremdenklientele auch länger noch aufrecht zu halten. Diejenigen, welche nicht ohne Automobil sein können, werden sich nach Gegenden begeben, in welchen dasselbe zugelassen ist, die vielen aber, die das Automobil fliehen, wird Bünden für sich haben. Und so ist dann beiden gedient. Es wird dies zu Nutz und Frommen des ganzen Landes sein und wesentlich dazu mithelfen, unserem Lande, unserem Kanton, den Weltruf eines erstklassigen Kurortes und einer unvergleichlichen Zufluchtsstätte für alle, welche Erholung, Genesung und Ausspannung suchen, zu erhalten.»

Die Schweiz besitzt eines der ausgedehntesten und schönsten Strassennetze von Europa. Schützen wir dasselbe vor schwerer Gefährdung und erhalten wir es dem Volke, das hiefür grosse Mittel aufgebracht hat und immer noch aufbringt.

Unsere Landstrassen sollen nicht gesperrt werden zu gunsten einer kleinen, wirtschaftlich besonders begünstigten Klasse.

Nein, meine Herren, das Schweizerland und seine Strassen, sie gehören vorab dem Schweizervolk.

Brügger: Einen Teil von dem, was ich mir erlauben wollte, Ihnen zu sagen, hat der Herr Referent der Kommissionsminderheit in wohl überdachter Rede Ihnen bereits vorgetragen. Ich will nichts wiederholen, möchte aber doch einige flüchtig skizzierte Gedanken anfügen.

Ich frage zuerst, ob ein derartiger Verfassungsartikel und eine neue Gesetzgebung in dieser Materie notwendig sei. Der Herr Referent der Kommissionsminderheit hat diese Frage bereits verneint. Wenn aber ein derartiges Gesetz nicht absolut notwendig ist, dann wollen wir dem Schweizervolk mit einem solchen nicht aufwarten. Dieser Gedanke ist nicht ganz müssig, denn Sie wissen so gut wie ich, wie übergenug an Gesetzesfabrikation man in der Schweiz gegenwärtig hat. Est modus in rebus, sunt certi denique fines, quos ultra citraque rectum existere nequit. Ich meine, man solle nicht mehr legiferieren, als nötig ist, und ich halte dafür, in dieser Materie ist es dermalen nicht nötig.

Wenn Sie legiferieren wollen, dann bin ich vor allem mit den Ausführungen des Bundesrates einverstanden, dass hiezu eine Verfassungsänderung notwendig ist. Nach unserem gegenwärtigen Verfassungsrecht gehören die Strassen und die Strassenpolizei unstreitig den Kantonen und nur diesen. Das ist so einfach und selbstverständlich, dass ich unsere braven Stenographen nicht bemühen wollte, darüber noch vieles niederzuschreiben.

Keine Verfassungsänderung ist nötig, wenn Sie es bei einem blossen Gesetz über die Haftpflicht der Automobile bewenden lassen wollen. Da bin ich auch bei der Kommission. Ich halte dafür, dass diese beiden Fragen getrennt sein müssen, dass man sehr wohl ein Gesetz über die Haftpflicht der Automobile erlassen kann, ohne zugleich ein weitergehendes Gesetz über den Automobilismus überhaupt erlassen zu müssen. Ein Haftpflichtgesetz kann ohne Verfassungsänderung erlassen werden als *lex specialis*, die unser allgemeines Zivilgesetz nach einer ganz bestimmten Richtung ergänzen wird, und ich möchte nicht behaupten, dass eine Ergänzung nach dieser Richtung hin nicht gut wäre.

Der Herr Referent der Kommissionsmehrheit hat gesagt, der Automobilismus befinde sich gegenwärtig nicht mehr im Stadium des Versuchs, sondern schon im Stadium der volkswirtschaftlichen Ausbeutung. Ich möchte sagen — man wolle mir diesen Ausdruck nicht übelnehmen — gegenwärtig befindet sich der Automobilismus, wenigstens zum Teil noch, im Stadium der Flegeljahre. Es wird noch viel Uebermut und Unrecht verübt durch die Rücksichtslosigkeit, mit welcher der unverständige Teil der Automobilfabrer, und leider ist dieser Teil ein nicht ganz kleiner, durch das Land rast. Die verständigen Automobilfabrer bedauern selbst am meisten die Unvernunft der übrigen, die durch ihr Gebaren den allgemeinen Unwillen hervorrufen. Eine *lex specialis* wird erlauben, solchen unvernünftigen Automobilfabrern gehörig auf den Leib zu rücken, nicht bloss auf den Geldbeutel, auf den Leib, indem man sie einsperrt. Eine derartige Haftpflichtgesetzgebung würde auch meinen Beifall haben.

Was wird uns vorgeschlagen? Ein eidgenössisches Polizeigesetz über die Automobile, ein eidgenössisches Polizeigesetz über die Fahrräder, das ist wieder eine Sache für sich, und ein eidgenössisches allgemeines Gesetz, nicht bloss ein Polizeigesetz, über die Luftschiffahrt. Ich habe nicht recht verstanden, warum man das unglückliche Fahrrad in diese polizeiliche Gesetzgebung hineingezogen hat. Das Fahrrad als solches hat mit dem Automobil

nichts zu tun. Es braucht zu seinem Antrieb nicht mechanische, sondern die lebendige Kraft des Fahrers, und in den Grenzen dieser lebendigen Kraft ist schon die nötige Garantie gegeben, dass nicht unvernünftig schnell gefahren wird. Also das Fahrrad gehört nicht in diese, soll ich sagen bessere oder schlechtere, Gesellschaft des Automobils. Ueber die Luftschiffahrt wird man ein besonderes Wort sagen müssen. Aber das Hauptinteresse konzentriert sich hier auf das Automobil.

Warum will man nun für die Automobile besondere eidgenössische Polizeivorschriften haben? Der Herr Referent der Kommissionsmehrheit hat Ihnen gesagt, warum. Weil die Kantonsgrenzen zu eng sind. So ein Automobil fährt sehr schnell und man ist von einer Kantonsgrenze an die andere im Handumdrehen, bevor man sich recht besonnen hat. Das soll nun beseitigt werden, damit nicht die Automobilfahrer über unsere 25 Kantonsgrenzen stolpern.

Ich möchte dagegen sagen, diese engen Kantonsgrenzen sind schon erweitert worden, und zwar durch das Konkordat über das Automobilwesen, dem, wie Sie gehört haben, bisher alle Kantone bis auf Uri, Schaffhausen und Graubünden beigetreten sind, und dem auf Mai 1912 hin sehr wahrscheinlich alle Kantone beitreten werden bis auf den Kanton Graubünden. In diesem allgemeinen Konkordat sind allgemeine Vorschriften nach jeder Richtung hin niedergelegt. Der Herr Referent der Kommissionsminderheit hat Ihnen das klar und deutlich auseinandergesetzt. Es sind einheitliche Vorschriften, in denen sich sogar ein Fremder zurecht finden kann. Der Herr Kommissionsreferent der Mehrheit hat das Konkordat als eine Klinge ohne Heft bezeichnet. Gebe man der Klinge ein Heft durch entsprechende Erweiterung der Konkordatsbestimmungen.

In etwelchem Sinne ist diesem Uebelstande der Kantonsgrenzen auch abgeholfen durch die internationale Uebereinkunft betreffend das Automobilwesen, dem wir im Mai dieses Jahres beigetreten sind. Auch da wieder allgemeine, übereinstimmende Vorschriften, nicht nur von Kanton zu Kanton, sondern von Land zu Land, Vorschriften, die weltbekannt sein können und sein werden und die auch Fremde wissen können; gehören doch die Automobilisten meist den Kreisen an, die, wenn sie wollen, über Gesetze informiert sein können.

Dann wird infolge des betreffenden besondern Postulates noch ein Haftpflichtgesetz betreffend die Automobile kommen und ich meine, es wäre mit dem nun vorläufig genug: interkantonales Konkordat, internationales Uebereinkommen, besondere Haftpflichtgesetzgebung betreffend die Automobile. Wir können es bei dem bewenden lassen.

Wer klagt eigentlich über die Verschiedenartigkeit der Rechtsgebiete in der Schweiz? Sind es die Schweizer? Ich glaube nicht. Die Schweizer kennen unsere verschiedenen Rechtsgebiete und stossen sich an den Kantonsgrenzen nicht; denn jeder lebt selbst innerhalb von Kantonsgrenzen, die ihm lieb sind. Aber den Fremden behagt es nicht, dass man, wenn man ein gutes Automobil hat, von 30 zu 30 Minuten über eine Kantonsgrenze fährt. Diese beklagen sich. Sie haben das Gefühl, dass sie nicht über die Rechtsverhältnisse orientiert sind und dass zu viel Rechtsgebiete bestehen, die weg-

geschafft werden sollten. Sollen wir das den Fremden zuliebe tun? Was für Fremde sind es, die so reden? Es sind hauptsächlich diejenigen, die möglichst rasch durch das Land durch wollen; diejenigen, die bei uns bleiben und bei uns ihre Sommerhütte aufschlagen wollen, haben Zeit, sich zu erkundigen und werden sich nicht beklagen. Ich denke nun, man sollte die Rücksicht auf die transitierenden Fremden nicht gar zu weit treiben und nicht diesen Fremden zuliebe unseren eigenen Leuten zuleid legiferieren.

Es gibt auch noch eine andere Sorte von Fremden, solche mit allerschwersten Geldbörsen, solche, die heute überhaupt nur mehr mit dem Automobil fahren und die nicht mehr die Eisenbahn benutzen wollen. Warum? Zum Teil, weil sie es bequemer finden, zum Teil auch aus einem andern Grunde. Eisenbahnfahren kann heutzutage jeder, aber Automobilfahren, das kann noch lange nicht jeder, und deswegen ist es «distinguierter», wenn man Automobil fährt. Es bildet sich da langsam eine Erscheinung heraus, die an gewisse Verhältnisse in Indien und China erinnert. In Indien und China hatten bei der Einführung der Eisenbahnen die Engländer die allergrössten Schwierigkeiten aus dem besondern Grunde, dass die vornehmen Indier und Chinesen die Eisenbahn nicht benutzen wollten, weil sie sich dadurch mit minderen Volksklassen in Berührung setzen mussten. Die verschiedenen Kasten, die sonst keinerlei Berührung mit Nichtkastenhütigen haben wollten, waren gezwungen, wenn nicht im gleichen Eisenbahnwagen, so doch wenigstens im gleichen Zug zu sitzen, und das wollten sie nicht. Heutzutage ist es in Indien und China anders geworden. Bei uns vollzieht sich ein ähnlicher Prozess im entgegengesetzten Sinne. Heute wollen besonders distinguierte Leute auch nicht mehr Eisenbahn fahren, um sich nicht mit den gewöhnlichen Leuten, die alle Eisenbahn fahren können, mischen zu müssen. Deshalb ist es in gewissen Kreisen Mode geworden, statt der Eisenbahn das Automobil zu benutzen. Es ist wieder eine Kastenfrage wie in Indien und China, nur mit dem Unterschied: In Indien und China war es eine Frage der Blutskaste und bei uns in Europa ist es eine Frage des Geldkastens. Aber Kastenfrage ist es dort wie hier.

Der Hauptnutzen und Hauptwert der Automobile liegt nicht darin, dass sie dem Fernverkehr dienen, sondern darin, dass sie den Nahverkehr vermitteln, den häufigen und raschen Nahverkehr, wie er namentlich in grossen Städten und in dicht bevölkerten Gegenden notwendig ist. Kein vernünftiger Mensch wird leugnen, dass da die Automobile von grossem Nutzen und grossem Werte sind, und dass es ganz unklug wäre, ihre Verwendung verbieten oder zu sehr einschränken zu wollen. Denn da können sie wirklich Dienste leisten. Da passen sie auch in die ganze Umgebung, in die Hast und in die Raschheit der Zeit, in das Stadtbild und in das Bild bevölkerten Gegenden. Aber für den Fernverkehr haben wir die Eisenbahn und wer vom Fernverkehr Nutzen ziehen will, hat in der Eisenbahn ein geeignetes Mittel. Wer dieses Mittel nicht benutzen will, kann nicht sagen, dass er es aus Notwendigkeit tut, sondern er tut es aus Gründen, die die Allgemeinheit nichts angehen und die nur seine Sache sind. Der Fernverkehr und alles Gute,

was er an sich hat, steht jedermann zur Verfügung, der die Eisenbahn benutzen will; für den Fernverkehr ist das Automobil keine Notwendigkeit, sondern höchstens eine Liebhaberei.

Abgesehen von diesen Verhältnissen können die Automobile eben den Eisenbahnen sehr wohl gute Dienste leisten in Gegenden, die sich besonders dazu eignen, in ebenen Ländern mit breiten Strassen, auf denen sonst niemand fährt.

Nehmen Sie Frankreich, das grosse, breite ebene Land, wo sieben bis neun Meter breite Strassen die kreuz und die quer ziehen, wo daneben überall Eisenbahnen fahren, so dass auf der grossen Heerstrasse eigentlich gar kein Verkehr mehr ist. Man trifft selten einen Fussgänger, selten einen Reiter, fast nie ein Fuhrwerk, denn die landwirtschaftlichen Fuhrwerke bewegen sich nicht auf den grossen Heerstrassen, sondern auf den Feldwegen, die ebenso häufig sind. Da hat es gar keine Unzukömmlichkeit, dass man Automobile fahren lässt, soviel Sie wollen, denn diese Strassen braucht gar niemand anders, und es gibt auf diesen Strassen gar nicht so viel Staub, weil sie nicht strapaziert sind.

Unn kommen diese Leute, namentlich von Frankreich, die an ihre Verhältnisse gewöhnt sind und dort durchaus recht haben, wenn sie Automobil fahren, hierher und wollen die Geschwindigkeit, die sie dort anwenden, die Rücksichtslosigkeiten, die sie dort sich erlauben dürfen, auf unsere Verhältnisse übertragen. Diese Verhältnisse sind eben ganz andere. Der Herr Referent der Kommissionsminderheit hat sie Ihnen schon geschildert. Wir haben hier kein ebenes Land, wir haben enge Strassen, die auch nicht so gut gebaut sind. Im Kanton Graubünden haben wir gar keine Strassen mit Steinbettunterlage, und bei uns ist der gewöhnliche landwirtschaftliche Verkehr auf diese Strassen angewiesen. Durch ein Tal führt nur eine Strasse, wer hindurch will, muss auf dieser Strasse gehen oder fahren. Auf diese Strassen, zu diesem Verkehr, auf diese engen Strassen mit starken Kurven und starkem Gefälle passen Automobile nicht, passen Automobile und der gewöhnliche Verkehr eben nicht zusammen. Wenn man es trotzdem erzwingen wollte, dem Automobil, speziell dem Sportautomobil, diese Strassen zu öffnen, so würde man die Liebhaberei des Sportes und die Notwendigkeit für die eigenen Landesbewohner, auf ihren eigenen Strassen fahren und gehen zu müssen, in einen Gegensatz bringen, von dem Sie denken können, wie das Volk ihn auffassen würde. So sind wir in Graubünden dazu gekommen, das Automobil totaliter zu verbieten. Man hat darüber verschiedentlich geredet und geschrieben. Ich will mit meiner persönlichen Meinung nicht zurückhalten, dass man mit diesem Totalverbot vielleicht etwas zu weit gegangen ist. Ich hätte gemeint, dass man so einem braven, langsamen Lastautomobil, das nicht schnell fahren kann, wenigstens einzelne Strassen hätte offen lassen sollen. Ich hätte gedacht, dass man, wenn z. B. eine Stadt wie Chur für sich in ihrem Rayon das Automobil wünscht, aus dem Gesichtspunkte heraus, dass für den städtischen Verkehr das Automobil angenehm ist, es ihr hätte lassen sollen. Man hat das in Graubünden nicht gewollt; als es zur Abstimmung kam, haben ungefähr 11,000

gegen 3000 Stimmen das gänzliche Automobilverbot festgesetzt, nicht weil die Leute sich diesen Erwägungen ganz verschlossen hätten, dass man etwas weit gehe, sondern aus lauter Misstrauen. Regierung und Grosse Rat gaben die schönsten Zusicherungen, man werde strenge Bedingungen aufstellen und keinen Missbrauch dulden, aber das Volk sagte einfach: «Wir lassen überhaupt keine Automobile fahren, wenn man anfängt, weiss man nicht, wie es nachher geht.»

So ist es gekommen, dass man bei uns das Automobil ganz verbot. Man hat uns darob viel getadelt und viel gelobt. Gelobt auch, meine Herren! Der Herr Referent der Kommissionsminderheit hat Ihnen davon bereits etwas gesagt. Man hat uns auch getadelt, man hat uns von dem Brett gesprochen, das wir vor den Augen hätten, dass wir die volkswirtschaftlichen Vorteile nicht sähen, die das Automobil bringe. Man hat nicht nur von dem Brett gesprochen, sondern von der ganzen Bretterwand, welche ein hochwoblöbliches Medizinalkollegium von München errichten wollte, als 1835 die erste Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth fahren sollte. Auf der andern Seite hat man uns gelobt und gesagt, es sei recht, dass man in der Unrast der Zeit wenigstens eine Oase schaffe, die dem Einheimischen und dem Fremden Ruhe biete. In der Tat hat dieser letztere Gesichtspunkt dazu mitgeholfen, dass dieses Verbot eingeführt wurde. Wir in Graubünden schützen die Heimat, wir schützen den Urwald in der Val Cluozza, wir schützen die Alpenpflanzen, wir schützen das Grattier und wir schützen auch ein bisschen den Menschen, der im Erdenstaube wandelt.

Man mag darüber denken, wie man will, auf Lob und Tadel möchte ich nur das eine erwiedern: Lassen Sie uns in Graubünden machen, wie wir es für gut finden. Zwingen Sie uns nicht ein Polizeigesetz auf, das unseren Verhältnissen nicht entspricht. Es schadet der übrigen Schweiz nichts, wenn in Graubünden das vollständige Automobilverbot besteht. Diejenigen Fremden, die zu uns kommen wollen, um bei uns zu bleiben, die werden hinkommen, ob das Automobilverbot existiert oder nicht, und diejenigen, die nicht bei uns bleiben wollen, die nur durch die Schweiz transitieren wollen, brauchen nicht präzise bei uns durchzugehen. Sie können rechts von uns durch Uri und Tessin, nach Italien, links von uns durch das Vorarlberg über den Arlberg nach Oesterreich gehen. Wir genieren niemand; genieren Sie auch uns nicht in unseren Verhältnissen in bezug auf das Automobil.

Dass das vollständige Automobilverbot in irgend einem Kanton oder Land kein kompletter Unsinn ist, haben Sie selbst anerkannt dadurch, dass Sie bei der Debatte über die internationale Uebereinkunft über das Automobilwesen im letzten Mai selber den Vorbehalt akzeptiert haben, dass es den Kantonen frei stehen solle, ihr Gebiet ganz oder teilweise dem Automobilverkehr zu verschliessen. Sie haben dem zugestimmt und damit zu erkennen gegeben, dass auch Sie finden, dass die vollständige Schliessung eines Kantons so ein kompletter Unsinn nicht ist, sonst hätten Sie demselben nicht zugestimmt.

So liegen die Dinge für uns in Graubünden, und Sie werden begreifen, dass ich gerne wünschen

möchte, dass uns durch ein schweizerisches Polizeigesetz in dieser Beziehung kein Zwang auferlegt werde.

Ich meine aber dazu noch, dass es auch vom allgemein schweizerischen Standpunkte aus im gegenwärtigen Moment nicht ganz geschickt ist, wenn man mit neuen Gesetzen kommt, mit einem Verfassungsartikel, der die Einflussphäre der Kantone noch mehr beschneiden will, als es jetzt schon der Fall ist. Ich habe schon gesagt, dass die Strassen und die Polizeihohheit darüber kantonale Sachen sind. Die meisten Kantone wünschen ihre Gebiets-hohheit in dem Umfange beizubehalten, wie sie sie bisher hatten. Ich glaube nicht, dass, wenn Sie jetzt einen solchen Verfassungsartikel dem Volke vorlegen würden, er vor demselben Gnade fände. Ich spreche hier meine persönliche Ueberzeugung aus, wenn es nicht so ist, können Sie meinerwegen nachher sagen, der versteht nix. Ich habe die Ueberzeugung, dass, wenn ein solcher Verfassungsartikel ausgeschrieben wird, derselbe mit einem grossen Mehr bachab geschickt wird. Man hat gegenwärtig für eine weitere Einschränkung kantonalen Rechte keinen rechten Geschmack mehr. Es liegt ein gewisser Zwang, der durch die Verhältnisse nicht gerechtfertigt ist, darin, dass man Polizeivorschriften aufstellen will, wie es auf den kantonalen Strassen zugehen sollte.

Da muss ich vor allem darauf aufmerksam machen, dass das in erhöhtem Masse zutrifft in bezug auf die Legislation über das Fahrrad. Du lieber Himmel, welche Notwendigkeit liegt vor, über den Fahrradverkehr eidgenössische Polizeivorschriften aufzustellen? Wissen Sie, wer bei uns Polizeivorschriften über den Fahrradverkehr aufstellt? Das sind die Gemeinden, nicht einmal der Kanton! Es ist bei uns noch nie jemand eingefallen, besondere kantonale Polizeivorschriften aufzustellen, und mit vollem Recht. Um so weniger Sinn hätte es vollends, diese Kleinigkeiten den Kantonen abzunehmen und sie einem besonderen Bundesgesetze einzuverleihen.

Dann noch ein Wort über die Luftschiffahrt. Ich möchte in erster Linie das sagen, dass das Zeug nicht ganz richtig zusammenpasst. Es mag irgendwelchen losen Zusammenhang haben. Der Herr Referent der Kommissionmehrheit hat gesagt, aus den Motoren der Automobile haben sich die Motore der Luftschiffe entwickelt. Wenn das ein Zusammenhang ist, so ist er ein sehr bescheidener, und Sie werden selber das Gefühl haben, dass die Luftschiffahrt nicht zu den Automobilen gehört. Man hat die Sache nur ganz äusserlich zusammengekoppelt, weil man gerade bei der Verfassungsrevision war und weil man zwei Fliegen mit einem Schlage hätte fangen können. Automobilfabren ist eines und Luftschiffahren ist ein anderes. Für das Automobil wollen Sie nur die Befugnis, Polizeigesetze zu erlassen, und für den Luftschiffahrtsverkehr wollen Sie dem Bund die Befugnis zuerkennen, überhaupt Gesetze zu erlassen. Nach dieser Richtung gehören diese beiden Materien nicht zusammen; ich würde sie nicht zusammenkoppeln.

Speziell für die Luftschiffahrt pressiert es gegenwärtig mit einer Gesetzgebung noch gar nicht. Wir wollen zuerst warten, bis etwas weniger von den kühnen Luftschiffern herunterfallen, bis die

Sache etwas sicherer und allgemeiner ist, bis mehr Erfahrungen gesammelt sind. Dann kann man mit Erfolg an eine Regelung dieser Materie gehen. Gegenwärtig ist das alles noch im Fluss und noch so wenig abgeklärt, dass es zurzeit weder nötig noch opportun ist, über die Luftschiffahrt zu legislieren.

Das sind die Gedanken, die ich mir erlauben wollte, Ihnen vorzutragen und Sie zu bitten, mit mir zum Schlusse zu kommen, dass es aus all den angeführten Gründen vielleicht richtig und opportun ist, nicht einzutreten. Ich unterstütze den Antrag der Minderheit der Kommission auf Nichtzutreten auf die Vorlage, in der Meinung, dass die Frage der Haftpflicht eine Frage für sich sei, die man für sich behandeln soll.

Isler: Ich möchte Ihnen meinen Standpunkt auch dartun, aber so kurz als möglich. Ich spreche nicht von den Uebelständen, die das Automobil auf unsern Landstrassen geschaffen hat. Dass dies besteht, dass sie unerträglich sind, darüber ist jedermann einig, auch der Bundesrat, allerdings, wenn man die Botschaft liest, nicht allzu sehr. Dagegen hat der Herr Referent der Kommission sehr nachdrücklich und mit grosser Unparteilichkeit diese Uebelstände als schwere hervorgehoben. Sie sind denn auch in das Volk eingedrungen und der Eindruck ist bereits ein solcher, dass, wenn nicht in naher, sogar nächster Zeit kräftige Schutzmassregeln von unsern Behörden gegen die Missbräuche ergriffen werden, das kommt, womit niemand recht einverstanden ist, auch diejenigen nicht, die der missbrauchten Automobili feind sind, die eidgenössische Volksinitiative. Das Gefühl schwebt über dieser Debatte, wie wenn wir heute schon am Vorabend einer solchen Initiative ständen und wir eigentlich zu spät kämen. In den Kantonen hat man in der letzten Zeit kräftig allerwärts Hand angelegt, man suchte überall einzuschreiten und die Missbräuche legislatorisch zu unterdrücken. Ich sage in den Kantonen. Und jetzt erscheint auf einmal die Eidgenossenschaft auf dem Plan. Aber nicht aus plötzlicher Entschliessung: im Gegenteil. Sie hat es sich sehr lange überlegt, bis sie auf dem Plan erschienen ist. Wir haben im Dezember 1904 hier darüber debattiert und gewünscht, dass der Bund alsbald gegen die Auswüchse des Automobilwesens einschreiten solle. Ich habe an jener Debatte auch teilgenommen; ich bin gestern zitiert worden und habe also Veranlassung, es zu sagen. Heute aber zählen wir nächstens Dezember 1911.

Was hat uns die Mutter Eidgenossenschaft darauf gebracht? Damals rief man vor allem nach einem Haftpflichtgesetz. Ist es gekommen? Bringt sie uns jetzt dieses Haftpflichtgesetz? Ich brauche darauf nicht zu antworten, es verkürzt das meine Rede. In zweiter Linie hat man damals strafgesetzlichen Bestimmungen gerufen gegen die Ruchlosigkeiten, die vorkommen. Bringt sie uns jetzt ein solches Gesetz? Ich brauche wieder nicht zu antworten. Sie bringt uns etwas ganz anderes: poli-

zeiliche Massnahmen. Diese polizeilichen Massnahmen sind bis dahin mehr oder weniger energisch überall in der Schweiz schon gehandhabt worden, von den Kantonen, denen naturgemäss die Strassenpolizei zukommt. Da ist das Bedürfnis durchaus nicht schreiend; wir haben im Gegenteil auch Konkordate dafür unter der Leitung des Bundesrates zustande gebracht. Und doch sagt uns die Eidgenossenschaft jetzt: Lasst uns eine Aenderung der Bundesverfassung vornehmen, damit wir ein Gesetz über polizeiliche Massregeln erlassen können. Also gerade was bereits besorgt war, wofür am wenigsten ein dringendes Bedürfnis bestand im Vergleich zu den beiden andern grossen Lücken der Haftpflichtgesetzgebung und dem Ausbau des Strafrechtes, das bringt man uns heute.

Wie nimmt nun die Bevölkerung diesen Vorschlag auf? Mit Misstrauen, darüber besteht kein Zweifel. Woher kommt das Misstrauen? Ich will offen sprechen. Das Volk hat für so etwas scharfe Augen. Es kommt einmal davon, dass es sich sagt, die massgebenden eidgenössischen Herren fahren viel zu gerne selber Automobil, als dass wir von ihnen eine wirksame Abhilfe gegen die Missbräuche erwarten könnten. Das zweite, was das Misstrauen befördert hat, ist, dass der Gang der Entwicklung auf eidgenössischem Boden ein so ausserordentlich langsamer geworden ist. Ein Drittes ist der Umstand, dass die heutige Vorlage uns einen ganzen Bazar von Kompetenzen, eine ganze Reihe von Beteiligten bringt anstatt das Auto allein. Da werden neben ihm herbeigezogen die Velos und dann auch noch die Luftschiffahrt, die erst heute greifbare Gestalt anzunehmen beginnt und uns noch nicht belästigt, während das Auto schon lange, wo es missbraucht wird, es tut. Wenn man sich doch vornahm, in diesem langsamen Tempo und nach dieser die Zukunft abwartenden Methode vorzugehen, so bin ich fast verwundert, dass man nicht noch länger gewartet hat. Es ist ja davon die Rede, dass auch die Zeit noch kommen könnte, wo man von Planet zu Planet sich Besuche abstattet. Da hätte ja mit der heutigen Vorlage gewartet werden können bis zu dem Zeitpunkte, wo die Beziehungen zwischen dem Planeten Mars und uns zu ordnen sind, um sie dann auch unter die Gegenstände unserer Verfassungsrevision aufzunehmen.

Und man fühlt eben bei diesen Dingen, dass je breiter die Grundlage gewählt, je mehr Interessen hineingezogen werden, die nicht gerne strenge beaufsichtigt sind, um so mehr Gewähr für sie vorhanden ist, dass die Aufsicht wirklich keine strenge wird. Das erkennt das Volk auch, darüber müssen wir uns keine Illusionen machen. So kommt es, dass diese Vorlage auf Misstrauen trifft. Und dieses Misstrauen wird durch die Botschaft des Bundesrates nicht vermindert, weil sie zu verstehen gibt, dass das Recht der Kantone, ihrerseits gegen die Auswüchse des Automobilwesens einzuschreiten, mit dem Bundesgesetze aufhören wird. Die Vorlage geht ja dahin, der Bund solle berechtigt sein, künftig Polizeivorschriften zu erlassen. Von den Kantonen ist nicht mehr die Rede. Man hat gesagt, sie seien damit in ihrer Tätigkeit nicht lahmgelegt. Wer die Botschaft liest, sieht, dass sie dabei ganz vom Bunde abhängig sein sollen. Wir haben es da schwarz auf weiss. Auf Seite 12 der Botschaft lesen

wir: «Die auf dem neuen Verfassungsartikel basierende Gesetzgebung wird den Kantonen, wie angedeutet, das Recht zugestehen müssen, gewisse Strassen dem Automobilverkehr zu verschliessen; würde man aber in die Verfassung selbst einen besondern unbedingten bezüglichen Vorbehalt aufnehmen, käme man kaum zu einem Fortschritt dem Konkordate gegenüber.» Was heisst nun das, wenn man es in sein ehrliches Deutsch überträgt? Es heisst: Wenn der Bund in seiner Gesetzgebung die Aktion der Kantone neben der seinigen noch bestehen lassen will, so kann er es tun; aber er muss nicht, und wenn er es nicht tut, so sind die Kantone um jede Kompetenz gebracht. Dann gilt lediglich das, was der Bund angeordnet hat, und die Kantone haben nichts mehr dazu zu sagen. Es gibt Leute, die sich dagegen helfen wollten wie beim interkantonalen Konkordat, mit einem Vorbehalt. Die sagen wollten: Dem Verfassungsartikel, ja, den wollen wir, aber mit dem Vorbehalt darin, dass den Kantonen ihr Recht auch noch gewahrt werde, gewisse Strassen für den Autoverkehr zu untersagen. Aber was antwortet ihnen darauf die Botschaft? Mit einem Nein. Die schönste Blüte würde nach ihrer Ansicht damit aus dem Kranze gebrochen; es soll die Weglassung eines solchen Vorbehaltes in dem Verfassungsartikel gerade das sein, was ihn vorteilhaft von dem Konkordat unterscheidet, bei dem die Bundesversammlung jenen Vorbehalt seinerzeit angefügt hat. Man tröstet uns mit dem Hinweis, dass das Bundesgesetz ja auch wieder vor das Volk gebracht werden kann. Aber was nützt uns ein Gesetz, das verworfen wird in der dringendsten aller Angelegenheiten, dringendst auch im Sinne der verständigen Autofahrer, die ein Interesse haben, dass sie befreit werden von den unvernünftigen, und das Strassenverbot nicht kommt? Wir müssen jetzt Gesetze machen, die angenommen werden und nicht solche, die scheitern. Deshalb soll der Bundesrat, was ja auch die Mehrheit und nicht nur die Minderheit der Kommission will, uns Gesetzesentwürfe vorlegen für die Haftpflicht — der Entwurf soll ja längst fertig sein — und für die Strafbestimmungen gegen die unvernünftigen Autofahrer. Ueber diese Seite der Sache, die strafrechtliche, noch einige Worte.

Wenn wir die Ruchlosigkeiten gegen Gesundheit und Leben vor Augen haben, wie sie gelegentlich und leider nicht sehr selten vorkommen — denn es handelt sich nicht, wie die Botschaft sagt, nur um gewisse Automobilfabrer, die der Vorwurf trifft, sondern um eine ganze Zahl —; wenn wir an die Vorgänge denken, wie sie gelegentlich unparteiisch, amtlich festgestellt werden müssen, so erkennen wir, dass dagegen die Polizei allein nicht mehr hilft. Solchen unvernünftigen Fahrern kann vielmehr nur dadurch wirksam beigegeben werden, dass man sie vor den Strafrichter weist. Wer einen Menschen überfährt und liegen lässt, vollends wenn er es aus Uebermut und Unmenschlichkeit tut, gegen den soll mit der ganzen Schärfe des Strafrechtes eingeschritten werden. So lange das nicht auch noch geschieht, so lange wir in dieser Beziehung nicht eine exemplarische Bestrafung eintreten lassen, und dies kann nur durch einen Ausbau der Strafgesetzgebung geschehen, so lange wird ein wirklicher Schutz und Erfolg nicht ein-

treten. Denn mit Polizeivorschriften, die sich auf dem Papier schön ausnehmen, ist nicht geholfen. Es werden sich immer und immer wieder Fahrer finden, die sich nicht daran halten. Die verständigen Fahrer, und es sind deren viele, werden sie halten, die unvernünftigen, und es sind deren immer noch genug, aber nicht. Die Behörden sind mit ihren Polizeivorschriften machtlos gegen sie oder verzichten überhaupt vielfach darauf, sie anzuwenden. Da stellen nur strafgesetzliche Vorschriften das Verantwortlichkeitsgefühl her, wo es noch fehlt. Und für sie hat der Bund volle Kompetenz; er braucht sie nicht erst zu holen. Darüber ist ja alles einig. Haftpflicht und strafgesetzliche Vorschriften sind Gesetze, bei denen man nicht befürchten muss, dass sie aus Misstrauen vom Volke verworfen werden; es wird sie dankbar entgegennehmen. Und sie werden die Erregung und Erbitterung, die in unser Volk eingedrungen ist, beruhigen und heben. Damit aber werden sie den grössten Nutzen auch dem neuen Verkehrsmittel, dem Auto, selber bringen.

Ich sage das alles, nicht weil ich ein Feind des Automobils wäre. Ich fabre selbst nicht, aber ich anerkenne vollkommen die grosse Bedeutung desselben für die Gegenwart. Es ist an sich eine wichtige, schöne und nützliche Erfindung; aber nur, wenn es in der Weise gebraucht wird, wie es gebraucht werden soll, nicht in Exzessen, vollends nicht in Raserei. Gegen diese Exzesse muss man Hilfe bringen mit Gesetzen, die angenommen und nicht mit Gesetzen, die verworfen werden. Aus diesen Gründen stimme auch ich für Nichteintreten.

M. Richard: Le projet d'arrêté qui nous est soumis attribue à la Confédération trois compétences nouvelles. Par leur origine constitutionnelle, ces compétences appartiennent incontestablement aux cantons et deux d'entre elles déjà ont fait l'objet de réglementations de police qui ont échoué pour une partie et réussi pour une autre. Tout ce qui concerne les automobiles et les cycles est donc en fait et en droit sous le régime des prescriptions cantonales actuellement en vigueur.

Quant à l'aviation, qui est la nouvelle venue dans ce domaine, elle n'a pas encore provoqué d'études juridiques spéciales, autant de la part des intéressés, que des gouvernements, parce que nous ne sommes qu'au début des essais pratiques. Il n'y a pas encore d'expérience formelle ni définitive permettant d'asseoir une législation particulière. On a trouvé entre ces trois sortes de moyens de transport un trait commun; ils semblent en effet se proposer tous une réglementation modernisée des relations intercantionales et internationales.

Quant à moi, je suis disposé à voter l'entrée en matière, à voter le principe de l'arrêté tout en estimant qu'il y aura lieu de faire des distinctions lorsqu'on arrivera à l'élaboration des lois et ordonnances d'application. Je reconnais la convenance de réglementer ce qui concerne la circulation des automobiles. Je ne veux pas répéter ici tout ce qui a été si bien

dit précédemment par les autres orateurs de ce conseil sur les dangers trop réels que la circulation des automobiles présente actuellement, bien que je croie que c'est beaucoup plus par le défaut d'éducation des chauffeurs qui compromettent la cause même de l'automobilisme par leur incorrigible imprudence que par la nature même des dispositifs mécaniques que le danger existe.

J'entrevois dans l'unification des règles de police sur la circulation des automobiles d'heureux effets, parmi lesquels la suppression de la bigarrure extrême des prescriptions en vigueur aujourd'hui sur notre territoire. Nous avons actuellement des articles qui varient de canton à canton. A chaque frontière cantonale, on se heurte à des principes et à des règles différentes et malheureusement quelques-unes d'entre elles revêtent un caractère archifiscal et parfois tracassier. On va évidemment trop loin et il est urgent que par une unification des conditions de circulation et une unification des taxes, nous établissions enfin un régime uniforme qui serve à l'éducation, soit du public, soit des automobilistes eux-mêmes. Des abus ont été commis faute de directions administratives, nous devons donc prendre les mesures propres à en empêcher le retour.

Nous sommes dans la situation où se trouvait la France à la fin du 18^e siècle. Les auteurs, les poètes, même le public, tout le monde se plaignait de l'extrême diversité des coutumes légales qui nuisait aux affaires. Un écrivain très célèbre disait qu'à chaque clocher du royaume de France, on changeait de lois comme on change les chevaux aux relais. Il n'en est pas autrement chez nous, en Suisse, dans un petit territoire que les automobiles franchissent en quelques heures. Une telle diversité présente de sérieux inconvénients.

Par une unification, nous arriverons en outre à faire connaître aux étrangers le régime obligatoire en vigueur chez nous auquel ils devront se soumettre et nous n'entendrons plus les plaintes, les réclamations très vives et les protestations parfois indignées des touristes. L'automobilisme intéresse économiquement notre pays, puisqu'il facilite les relations internationales. Les automobilistes étrangers renseignés n'entretiendront plus les légendes que l'on cherche à accréditer contre notre pays, tendant à faire croire que la Suisse est une terre incivilisée, inhospitalière où l'on multiplie les entraves à la circulation des touristes.

Ces deux résultats suffiraient à nous engager à donner les mains à l'unification des règles de police sur la circulation des automobiles.

En ce qui concerne l'aviation, les avantages au point de vue militaire ont été signalés déjà par les spécialistes. Je n'y reviens pas. Il y aurait pour notre défense militaire un intérêt majeur à ce que nous organisions l'aviation et pour cela que nous conférions à la Confédération les compétences nécessaires à l'établissement d'un pareil moyen de défense.

Ceci dit, j'arrive à une distinction que je voudrais faire. On procédera à l'unification de la réglementation des automobiles et à la réglementation de l'aviation, mais je voudrais que les cycles, et particulièrement les bicyclettes, restent dans le domaine cantonal. Eh! Messieurs, n'est-on pas un peu surpris de voir la modeste bicyclette en com-

pagnie d'aussi grands seigneurs, que les automobilistes et les aviateurs. La bicyclette a chez nous un rôle beaucoup plus simple, beaucoup plus modeste. Par sa nature la bicyclette rend des services essentiellement locaux, régionaux. Véritable instrument ou plutôt outil de travail, elle n'a plus les allures d'un véhicule de luxe. Utilisée par tous, elle l'est surtout par les ouvriers et pour toutes les relations quotidiennes. Depuis 25 ans que l'on emploie la bicyclette en Suisse, il n'y a pas eu, que je sache, de demande de fédéralisation des réglementations de police la concernant. On s'est contenté de vivre au bénéfice et sous la protection des prescriptions cantonales. Pourquoi veut-on confier maintenant à la Confédération le rôle de régulateur de cette catégorie de moyens de transport? Les bicyclistes seront inquiets de cette compétence nouvelle et n'en comprendront pas la nécessité. Le dossier communiqué à la commission révèle en effet que dans les législations étrangères française, anglaise, allemande, italienne une préoccupation domine, celle de l'imposition de taxes nouvelles. C'est le côté fiscal qui est envisagé avant tout par les gouvernements étrangers. Nous n'avons donc pas de renseignement juridique à emprunter à l'étranger, nous devons nous contenter de notre propre expérience. Beaucoup de cantons déjà ont imposé des taxes annuelles aux bicyclistes et ces cantons ne renonceront pas volontiers à cette ressource financière inscrite à leur budget qui, pour quelques-uns, s'élèvent à des sommes importantes. Et alors, n'est-il pas à craindre une menace de superposition d'impôts ou, tout au moins, l'aggravation de ceux actuels, une augmentation des charges fiscales? Une pareille perspective est permise aux bicyclistes.

D'autre part, il est certain qu'une réglementation fédérale, moins adaptée aux faits que ne le sont les règles cantonales, une réglementation fédérale n'apportera aucune sécurité nouvelle au public; l'expérience en matière de bicyclisme est faite; la compétence fédérale n'ajoutera rien à la protection de la circulation.

Je me demande, par conséquent, pourquoi on a associé la bicyclette aux automobiles et aux appareils d'aviation. La proposition de M. le conseiller Walthert, d'où est issu le projet d'arrêté fédéral, ne fait aucune allusion aux bicyclettes. Le message du Conseil fédéral lui-même n'a pas pris non plus le souci de nous expliquer en quoi il serait nécessaire de réglementer les bicyclettes. Nous n'avons donc aucune justification d'une législation nouvelle. Les cantons qui ont été consultés au sujet des automobiles, se sont divisés, comme vous le savez, en un tiers défavorable à la réglementation et deux tiers ses partisans, mais ils n'ont pas été mis en demeure de dire leur avis et exprimer leur opinion en ce qui touche les bicyclettes. Il est permis de penser que, si une consultation spéciale était faite auprès de ces autorités, si nous avions un nouveau referendum cantonal, il est très probable, pour ne pas dire certain, que les trois quarts des cantons revendiqueraient le droit de conserver leur compétence de police actuelle en ce qui concerne les bicyclettes et repousseraient énergiquement l'idée de la transférer à la Confédération. Par conséquent, je crois qu'à cet égard il n'y a pas de motif sérieux pour qu'on soumette actuellement les cycles et les bicy-

clettes aux prescriptions de la Confédération. Une seule proposition serait logique, c'est celle qui a été faite par une société vélocipédique qui demande que dorénavant la Confédération réglemente toute la circulation sur route, aussi bien la circulation des automobiles et des cycles que celle des voitures et même des piétons. Ah! voilà une idée! Je ne dis pas qu'elle soit heureuse, mais elle a pour elle la logique apparente, la rigueur des principes, elle est de nature à séduire les esprits qui aiment les solutions absolues. Mais réfléchissez, espérez-vous vraiment faire adopter par notre population ce principe que le piéton devra marcher désormais selon les ordres de police de la Confédération et non plus selon les usages anciens et pratiqués de tout temps dans chaque canton? Ne tomberait-on pas sous le ridicule vis-à-vis de nos concitoyens, si nous formions la prétention de vouloir réglementer ainsi la promenade de chacun de nous, lui disant, comment et quand il devra marcher à droite dans tel endroit et à gauche dans tel autre? Messieurs, ce serait absurde. Non, il n'y a pas de principe absolu dans ce domaine ou plutôt, s'il y en a un, et il semble qu'on l'ait oublié et qu'il soit temps d'y revenir, c'est que, lorsqu'il existe un danger réel pour la sécurité de tous, il y a lieu d'intervenir de la façon la plus efficace et, je le reconnais, par le moyen d'une réglementation. Mais en dehors de ce cas, il convient de respecter la liberté individuelle et les usages locaux.

Messieurs, je ne veux pas retarder la votation de l'arrêté. Les membres de ce Conseil paraissent enclins à admettre le point de vue du Conseil fédéral, je ne ferai donc pas de proposition, mais je voudrais adresser une recommandation à cette haute autorité, c'est de retarder le plus possible l'étude d'une réglementation de la circulation des bicyclettes et de n'y procéder qu'après un examen plus approfondi de la variété des besoins locaux, en consultant les autorités cantonales et les organes des sociétés de cyclistes. Je demanderai qu'il soit procédé à une consultation auprès des intéressés, afin d'arriver ainsi à se former une idée plus exacte, plus juste que celle qui règne aujourd'hui sur la nécessité d'une réglementation fédérale des bicyclettes.

Messieurs, le Conseil fédéral est chargé de demandes et de nombreux et graves postulats qu'il doit liquider. Il a des propositions multiples qu'il doit encore étudier et résoudre, il a des tâches considérables à accomplir. Eh bien, qu'il laisse toutes ces questions passer avant celle des bicyclettes. Il n'y a aucune urgence en ce qui concerne leur police. Ce serait une preuve de respect de la souveraineté cantonale que de reculer le plus possible ce nouvel empiètement sur ses compétences. Je demande donc au Conseil fédéral d'ajourner à des temps éloignés l'élaboration d'une législation spéciale sur les cycles.

Bundesrat Schobinger: Sie wollen mir zunächst gestatten, dass ich zum Antrag der Kommission mehrheitlich spreche. Wie Sie wissen, weicht derselbe

vom Antrag des Bundesrates darin ab, dass er den Auftrag an den Bundesrat, eine besondere Vorlage über die Automobilhaftpflicht einzubringen, erneuern will. Es hat also die Meinung, dass vorgängig der Regelung des Automobilwesens auf dem Boden der zu schaffenden Bundesgesetzgebung zunächst diese Haftpflichtfrage erledigt werden soll.

Der Bundesrat hat die Frage auch geprüft und hat die Gründe, welche für und gegen dieses Vorgehen sprechen, in seiner Botschaft gewürdigt. Er gibt ja zu, dass durch das Zusammenhängen dieser Haftpflichtfrage mit der Polizei- und Strafrage eine Verzögerung entstehe; aber auf der andern Seite sieht er in diesem Zusammenlegen so wesentliche Vorteile, dass dieser Nachteil der Verzögerung nicht in Betracht fallen sollte.

Nun hat der Referent der Kommissionmehrheit darauf hingewiesen, dass diese Automobilhaftpflichtfrage eben eine dringende sei und dass sie, wenn sie gelöst wird, nach seiner Meinung zu einer gewissen Beruhigung des Volkes beitragen dürfte. In diesen beiden Punkten gehe ich nicht ganz mit ihm einig. Es ist ja die Dringlichkeit auch von Herrn Ständerat Isler betont worden; aber ich möchte doch demgegenüber darauf hinweisen, dass in letzter Zeit in der Presse von dieser Dringlichkeit und überhaupt von der Automobilhaftpflicht sozusagen nie gesprochen wurde, dagegen sehr viel von der Ordnung des Automobilwesens in polizeilicher Hinsicht. Wir müssen uns doch erinnern, dass eine Haftpflicht nach dem gemeinen Recht bereits besteht und dass es sich darum handelt, die Automobile unter ein besonderes, verschärftes Recht zu stellen, ähnlich demjenigen, unter dem die Eisenbahnen stehen. Dafür sprechen, und es ist das auch anderwärts gemacht worden, gewisse Gründe; aber ich vermag nicht einzusehen, dass dies das Dringendste sei in der Automobilfrage, und ich vermag auch nicht einzusehen, dass diese Regelung zur wesentlichen Beruhigung des Volkes beitragen werde, eben weil dieser Mangel im Volke nicht so gefühlt wird, wie der andere Mangel der Ordnung im Automobilwesen in polizeilicher Hinsicht.

Ich halte jetzt noch dafür, dass die Ansicht des Bundesrates, über die Automobilhaftpflicht gleichzeitig mit den Verkehrsvorschriften und den Strafbestimmungen zu legislieren, sehr vieles für sich hat. Ich will neben den Gründen der Botschaft, die ich nicht wiederholen möchte, noch auf folgendes hinweisen. Der Geist, welcher der Motion Walther zugrunde lag, ist nicht der, wie Herr Furrer meint, die Automobilisten zu schützen, sondern er sucht einen Ausgleich zwischen entgegengesetzten Interessen. Dieser Standpunkt sollte uns davon abhalten, einseitig vorzugehen. Nun führt aber ein besonderes Gesetz über die Haftpflicht der Automobilisten zu einer wesentlichen Mehrbelastung derselben. Diese werden sich wohl fügen müssen, aber sie glauben erwarten zu dürfen, dass ihnen dafür in der polizeilichen Ordnung des Automobilwesens und im Schutz gegen Willkür und Schikane entgegengekommen werde. Das würde geschehen durch die Vereinheitlichung der Verkehrsvorschriften. Die Rücksicht auf die beidseitigen Interessen spricht also für die gleichzeitige Ordnung der Haftpflicht mit den Verkehrsvorschriften und den Strafbestimmungen.

Es ist vom Referenten der Kommissionmehrheit darauf hingewiesen worden, dass in Oesterreich auch ein besonderes Automobilhaftpflichtgesetz erlassen worden sei. Wir müssen hier die besonderen Verhältnisse ins Auge fassen. In Oesterreich sind in den grossen Ländern des Reiches besondere Automobilvorschriften aufgestellt. Sie konnten schon aus dem Grunde nicht vereinheitlicht werden, weil in bezug auf die Strassenbenützung durch die Fuhrwerke widersprechende Bestimmungen in diesen Ländern bestehen, z. B. in bezug auf das Vorbeifahren und das Vorfahren. Es besteht in einigen österreichischen Ländern die Bestimmung, dass rechts, und in andern, dass links vorgefahren werden müsse. Das ist schon ein Grund, der es unmöglich macht, allgemeine Verkehrsvorschriften für die sämtlichen österreichischen Länder aufzustellen. Eine das gesamte Automobilwesen umfassende einheitliche Ordnung war also bei dieser Sachlage in Oesterreich nicht tunlich.

In Deutschland ist die Haftpflichtfrage mit den Polizeivorschriften geordnet. Das deutsche Gesetz vom Jahr 1909 stellt zunächst die Verkehrsvorschriften auf, dann die Haftpflichtbestimmungen und schliesslich die Strafbestimmungen. Die Trennung führt leicht zu einer Störung der Homogenität; es müssen gewisse Begriffe in beiden Gesetzen definiert werden, z. B. der Begriff des Kraftwagens. Die Definition muss natürlich in beiden Gesetzen gleich sein.

Ein weiterer Punkt! In neuerer Zeit ist man immer mehr zu der Ueberzeugung gekommen, dass es nicht genügt, die Haftpflicht gegenüber den Automobilisten zu verschärfen. Das österreichische Gesetz z. B. gestattet, die Automobilisten zu einer Zwangsversicherung zu verpflichten, um damit zu vermeiden, dass bei Mittellosigkeit der Automobilisten die Geschädigten ohne Entschädigung bleiben. Das ist ein Gedanke, der es verdient, auch in unserer Gesetzgebung berücksichtigt zu werden. Diese Zwangsversicherung würde ihrem Wesen nach ohne Zweifel im Automobilhaftpflichtgesetz zu ordnen sein; es ist ein Ausbau der Automobilhaftpflicht. Auf der andern Seite aber muss diese Ordnung auch in den polizeilichen Bestimmungen berücksichtigt werden, speziell unter den Strafbestimmungen. Es muss dafür gesorgt werden, dass derjenige, der sich gegen Schaden versichert, den er Dritten verursacht, es auch zu fühlen bekommt, wenn er einen solchen Schaden verursacht, den er ja persönlich nicht zu tragen hat. Das österreichische Haftpflichtgesetz bestimmt, dass der Versicherte auf alle Fälle einen Zehntel der Entschädigung selbst zu tragen habe. Damit ist aber dem Geschädigten nicht gedient, wenn der Automobilist nicht imstande ist, diesen Zehntel zu bezahlen. Statt der Reduktion der Zwangsversicherung sollte in Fällen von grober Fabrlässigkeit die Gefängnisstrafe Anwendung finden. Wer durch grobes Selbstverschulden Dritte schädigt und sich gegen den Schaden versichert hat, soll nicht leer ausgehen, sondern mit Gefängnis bestraft werden. Wie wollen Sie das nun im Automobilhaftpflichtgesetz allein ordnen? Es können doch nicht Strafbestimmungen in das Haftpflichtgesetz aufgenommen werden, sondern das müsste in den Strafbestimmungen des Polizeigesetzes geordnet werden.

Mit diesen Ausführungen will ich nur sagen, dass die Trennung der beiden Materien nicht ganz so einfach ist, wie man sich vorstellt, und dass die Auffassung des Bundesrates, es möchte das Automobilwesen einheitlich und gleichzeitig geordnet werden, eben doch vieles für sich hat. Ich will aber gegenüber dem einstimmigen Antrag der Kommission nicht auf der Ansicht des Bundesrates insistieren. Ich sehe wohl ein, dass dieselbe nicht auf die Mehrheit des Rates rechnen kann und so will ich davon absehen, den Standpunkt des Bundesrates in dieser Frage aufrecht zu erhalten. Allein ich hielt mich doch verpflichtet, ihnen dessen Auffassung noch mit einigen Worten zu begründen.

Was die Anträge der Herren Furrer und Brügger anbetrifft, auf die Vorlage gar nicht einzutreten, so möchte ich darauf hinweisen, dass Herr Furrer seinen Antrag im wesentlichen damit begründet hat, dass ja die Verkehrsvorschriften nun durch das neue revidierte Konkordat in zufriedenstellender Weise geordnet seien und dass es daher nicht nötig und nicht opportun sei, durch ein Bundesgesetz die gleiche Materie zu ordnen.

Wollen Sie mir gestatten, mich über diese Frage des Konkordates auch noch auszusprechen. In Art. 102 der Verfassung über die Befugnisse des Bundesrates wird in Ziffer 2 dem Bundesrat folgende Befugnis zugewiesen: «Er hat für Beobachtung der Verfassung, der Gesetze und Beschlüsse des Bundes, sowie der Vorschriften eidgenössischer Konkordate zu wachen.» Wie soll aber letzteres geschehen? Im Art. 113 ist ferner gesagt: «Das Bundesgericht urteilt ferner über Beschwerden betreffend Verletzung verfassungsmässiger Rechte der Bürger, sowie über solche von Privaten wegen Verletzung von Konkordaten und Staatsverträgen.» Durch einen Entscheid des Bundesgerichtes ist diese Bestimmung so interpretiert worden, dass sie nur die interkantonale Anwendung der Konkordate, nicht die Anwendung als internes kantonales Gesetz im Auge habe. Bei dieser Ordnung wird wohl niemand Konkordatsvorschriften als gleichbedeutend mit gesetzlichen Vorschriften auffassen. Die Kantone, welche dem Konkordate beitreten, und es sind das nicht einmal alle Kantone, behalten sich die Auslegung des Konkordates vor und eine einheitliche Ordnung wird dabei kaum erreicht.

Gestatten Sie mir noch, zur Erhärtung dieser Behauptung einige Bestimmungen des Konkordates zu beleuchten. Der Art. 20 des Konkordates setzt die Gebühren fest, welche die Kantone beziehen dürfen. Die Kantone können hienach Gebühren beziehen je nach der Zahl der Pferdestärken bis zum Maximalbetrag von Fr. 200 für ein Automobil und per Jahr. Dann wird am Schluss des gleichen Artikels noch beigefügt, dass durch diese Bestimmung das Steuerrecht der Kantone nicht berührt werde. Was will das sagen? Der Betrag ist weder nach unten noch nach oben begrenzt. Die Kantone können Gebühren beziehen oder nicht; sie können Gebühren beziehen bis zum Betrage von Fr. 200, aber das Steuerrecht ist ihnen unbenommen; darin können sie so hoch gehen wie sie wollen. Der Art. 73 bestimmt, dass dem Anzeiger kein Anteil an den Bussen zufallen soll. Allein die Kommission, welche diese Redaktion festgestellt hat, ist dann zu der Meinung gekommen, dass, wenn solche

Verleideranteile in den Gesetzen der Kantone vorgesehen sind, gegen die Anwendung dieser kantonalen Bestimmungen nichts einzuwenden sei. Also auch hier haben wir wieder eine Vorschrift, welche keine ist, indem es in die Hände der Kantone gelegt ist, ob sie sie anwenden wollen oder nicht. In bezug auf die Kontrolle bestimmt der Art. 3 des jetzigen Konkordates am Schlusse: «Die Kanzlei des Departementes des Innern wird als Kontrollstelle über die von den Kantonen erteilte Bewilligung bezeichnet.» Beachten Sie, wie hier das Konkordat geradezu über die Bundesverwaltung verfügt. Die Kanzlei des Departementes des Innern wird vom Konkordat kurzerhand als Kontrollstelle bezeichnet. Nun ist bezeichnend, wie diese Vorschrift von den Konkordatskantonen ausgeführt wird. Es ist anhand der Kontrollkarten, welche von den Kantonen an die Kanzlei des Departements des Innern geschickt werden sollen, eine Statistik aufgestellt worden über die Zahl der Automobile, welche nach diesen Karten in den Kantonen vorhanden sind. Diese Statistik zeigt nun das sonderbare Resultat, dass in fünf Kantonen gar kein Automobil vorhanden sein soll; das ist einfach unmöglich. Man scheint in den betreffenden Kantonen es einfach unterlassen zu haben, der Kanzlei des Departementes die Kontrollkarten einzuschicken. Der Kanton Genf ist in dieser Statistik auf Grund der eingesandten Kontrollkarten mit 371 Wagen aufgenommen, während es bekannt ist, dass die Zahl der Automobile im Kanton Genf über tausend beträgt. Sie sehen daraus, welche Bedeutung diesen Konkordatsbestimmungen im allgemein beizumessen ist.

Die Konkordatsverhandlungen an und für sich sind schon etwas sonderbarer Natur. Seit dem Jahre 1902 haben im ganzen sieben Sitzungen stattgefunden, in denen die Vertretungen sich gewissermassen die Rechte eines kleinen Parlamentes zugeschrieben und allerlei Beschlüsse fassten, zu denen sie schwerlich kompetent waren. Alles das auf Kosten des Bundes. Dass eine derartige Ordnung nicht gerade befriedigen kann, liegt doch nahe. Und wie wird sich die Sache gestalten, wenn das neue Konkordat von der Mehrheit der Kantone angenommen wird? Wenn nicht sämtliche Kantone, die dem alten Konkordat beigetreten sind, das neue Konkordat annehmen, so bleibt das alte neben dem neuen in Kraft. Es tritt erst ausser Kraft, wenn sämtliche Glieder des Konkordates zurückgetreten sind. Es ist nun aber nicht anzunehmen, dass das neue Konkordat von sämtlichen Kantonen angenommen werde. Schon bei der Schlussabstimmung über die Konkordatsverhandlungen haben mehrere Kantonsvertreter gezögert, zuzustimmen und es ist also mit Bestimmtheit anzunehmen, dass das alte Konkordat neben dem neuen bestehen bleiben wird.

Ein wesentlicher Mangel in meinen Augen ist auch der, dass das Konkordat keinerlei Strafbestimmungen enthält. Es beschränkt sich darauf, Bestimmungen über den Verkehr aufzustellen und überlässt es den Kantonen, die Strafbestimmungen für Uebertretungen der Vorschriften des Konkordates aufzustellen. Nun ist gerade der Mangel an einheitlichen Strafbestimmungen ein Hauptgrund der Uebelstände, die in unserem Lande im Automobilwesen

bestehen. Herr Isler glaubt, dass von Bundeswegen einheitliche Strafbestimmungen aufgestellt werden sollten. Ich möchte doch fragen, wie man sich das vorstellt, solange die Kantone selber die Polizeivorschriften erlassen können. Es ist mir nicht klar, wie man das durchführen könnte und es ist bis jetzt wohl noch nie geschehen, dass die Aufstellung der Polizeivorschriften den Kantonen überlassen und die Strafbestimmungen zu denselben eidgenössisch geordnet wurden. Man wird auch nicht mit einer Strafenskala sich allen möglichen Verkehrsvorschriften der Kantone anpassen wollen. Es scheint mir nicht möglich, dass ein Bundesgesetz mit Strafbestimmungen über das Automobilwesen erlassen werden kann ohne gleichzeitige einheitliche und bundesrechtliche Ordnung der Verkehrsvorschriften.

Sie werden also auf dem Wege des Konkordates keine befriedigende Ordnung schaffen können. Das geht übrigens auch aus den bisherigen Erfahrungen hervor. Das erste Konkordat ist im Jahre 1903 entstanden, und wie haben sich die Verhältnisse unterdessen gestaltet? Die Klagen sind immer dringender und lauter geworden. Es wird uns Schweizern nachgerühmt, wir hätten ein leichtes Anpassungsvermögen und eine gewisse Leichtigkeit, Schwierigkeiten zu überwinden, und nun, nachdem in den uns umgebenden Ländern die Automobilfrage im grossen und ganzen in befriedigender Weise geordnet werden konnte, stehen wir im Falle der Verwerfung der Vorlage vor der Unmöglichkeit, sie bei uns zu ordnen; denn sie kann nicht geordnet werden auf dem Konkordatsboden, das beweist die Erfahrung.

Es hat Herr Furrer die Bemerkung gemacht, dass wir ein ausgezeichnetes Strassennetz hätten, in dieser Richtung also gewissermassen an der Spitze der Kultur stehen. Wer die Verhältnisse in andern Ländern kennt, wird diese Bemerkung nicht als ganz zutreffend anerkennen. Sie ist vielleicht richtig in dem Sinne, dass unser Strassennetz mehr als in andern Ländern verzweigt ist. Aber wenn Sie die Hauptstrassen der uns umgebenden Länder mit unsern Hauptstrassen vergleichen, so werden Sie sofort sagen müssen, dass wir uns im Rückstand befinden. Wie ist das gekommen? Vor der Eisenbahnära waren unsere Hauptstrassen besser und namentlich auch breiter, weil dieselben einem viel grösseren Verkehr zu dienen hatten. Denken wir an unsere Hauptstrassen von Basel nach dem Gotthard und von Genf über Bern in der Richtung Nordosten. Das waren Strassen von etwa 10 Meter Breite. Jetzt sind sie schmal geworden und die Marchsteine stehen weit im Lande draussen. Wenn diese Strassen wieder auf das ursprüngliche Mass verbreitert würden, so wäre in bezug auf die Automobilkalamität vielem abgeholfen. Freilich führt das zu Kosten und in den kantonalen Verwaltungen ist man kaum geneigt, für den Strassenunterhalt bedeutend mehr auszuwerfen. Ich möchte also den Satz nicht unterschreiben, dass wir in der Schweiz mit dem Strassenwesen an der Spitze der uns umgebenden Länder stehen. Man hat davon gesprochen, für die Automobile besondere Strassen zu erstellen. Das wäre ja recht. Aber welches Land wird die Mittel biezuhaben? Es ist bis jetzt einzig in Frankreich eine besondere Automobilstrasse erbaut worden und zwar durch eine Eisenbahngesellschaft,

die P. L. M. Würde der Bund im Gelde schwimmen, so wäre für ihn der Anlass gegeben, hier mit Finanzmitteln einzugreifen und die Kantone zu unterstützen, etwa in der Weise, dass der Bund einen Teil der Kosten des Unterhalts der Hauptstrassen übernehme. Wenn wir mit den umliegenden Ländern Vergleiche ziehen, so stossen wir auf die Erscheinung, dass Hauptstrassen der uns umgebenden Länder in unsern Kantonen als Strassen 2. und 3. Ranges abgenommen werden. Italien hat über den grossen St. Bernhard eine Strasse 1. Klasse bis an die Grenze gebaut. Dort ist sie aber meines Wissens nicht vom Kanton Wallis abgenommen worden, sondern von den Bezirken und Gemeinden als Strasse untergeordneter Bedeutung. Oesterreich hat eine erstklassige Strasse dem Inn entlang bis an die Grenze bei Martinsbruck. Die Fortsetzung, die Engadinerstrasse, ist nicht erstklassig und wird nicht etwa vom Kanton Graubünden unterhalten, sondern von den Gemeinden. Sie ist auch danach und ich begreife es sehr wohl, dass man dort den Automobilverkehr nicht zulassen kann. Ich fuhr diesen Sommer mit der Post von Schuls nach Bevers «mit dem Wind». Während den sechs Stunden Postfahrt war der Wagen in eine einzige Staubwolke gehüllt. Da kann jedenfalls der Fussgänger den Wageninsassen nicht beneiden. Er muss sich im Gegenteil glücklich fühlen, hat er ja nur unter dem Staub zu leiden, wenn der Wagen vorbeifährt, wogegen der Insasse des Wagens während der ganzen Fahrt unter diesem Strassenzustand zu leiden hat. Der Hauptbeschwerdepunkt in dieser Automobilangelegenheit ist die Staubplage und diese ist die Folge des Zustandes der Strasse, und da könnte viel geschehen, ohne gerade grosse Aufwendungen machen zu müssen, mit dem einfachen Mittel des Strassenbesprengens mittelst Sprengwagen. Wenn da von seiten der interessierten Gemeinden und Kantone etwas mehr geschehen würde, so würde der Strassenverkehr von den Automobilen noch lange nicht so leiden, wie dies jetzt der Fall ist. Das ist aber natürlich eine Frage, welche nicht durch Automobilverkehrsvorschriften geordnet werden kann; das liegt in der Aufgabe der Kantone; diese müssen Ordnung schaffen und Mittel aufwenden, um der bestehenden Staubplage etwas abzu- helfen.

Es ist darauf hingewiesen worden, dass es ein Missgriff sei, dass im Verfassungsartikel auch einheitliche Verkehrsvorschriften für die Fahrräder vorgesehen seien. Diese Vorschriften für die Fahrräder finden sich bereits im ersten Automobilkonkordate vom Jahre 1903. Sie sind damals in das Konkordat aufgenommen worden, weil gewisse einheitliche Vorschriften bestehen müssen, um im Fahrradverkehr Ordnung zu schaffen, namentlich in bezug auf die Freizügigkeit der Fahrräder. Es soll der Fahrer, wenn er in einen andern Kanton fährt, nicht wieder eine Karte lösen müssen. Wie im grossen und ganzen die Automobilverkehrsvorschriften des Konkordates in das Bundesgesetz aufgenommen würden, wären auch die Vorschriften über die Fahrräder in dasselbe aufzunehmen. Geschieht dies nicht, so muss eben das Konkordat für das Fahrrad bestehen bleiben. Wie Sie wissen — der Referent der Kommissionsmehrheit hat Ihnen das gestern ausgeführt — verlangen die Verbände

der Radfahrer in ihrer Eingabe noch viel mehr, nicht nur die einheitliche Ordnung der Verkehrsvorschriften. Sie verlangen, dass das ganze Strassenwesen vom Bunde einheitlich geordnet werde. Der Bundesrat hat es aber abgelehnt, hierauf einzutreten.

Herrn Richard gegenüber möchte ich noch sagen, dass die Verbände, wie auch die Kantonsregierungen mit der einheitlichen Ordnung des Radfahrverkehrs zweifelsohne einverstanden sind. Die Abordnungen der letztern haben ja selbst im alten und neuen Konkordate die Verkehrsvorschriften für die Fahrräder beordnet.

Ich will Sie nicht weiter aufhalten. Ich wollte mit meinen Ausführungen Ihnen darlegen, dass es nicht möglich ist, in diesem Automobilverkehrswesen auf einem andern Wege Ordnung zu schaffen, als auf dem Wege der bundesgesetzlichen Ordnung. Wenn wir meinen, dass das Volk einer derartigen Ordnung mit Misstrauen entgegenzutreten werde, so scheint es an uns zu liegen, dieses Misstrauen zu zerstreuen, indem wir ausdrücklich erklären, dass es Aufgabe des Bundesgesetzes sein muss, das Publikum vor den Missbräuchen im Automobilwesen zu schützen. Das ist der erste und hauptsächlichste Zweck des zu erlassenden Gesetzes und ich vermag nicht einzusehen, dass diese Auffassung nicht vom Volke geteilt werden sollte, dass es nicht das Vertrauen in seine gesetzgebenden Behörden haben sollte, dass das Gesetz in diesem Sinne erlassen werde. Einzig diejenigen werden dagegen sein, welche sagen, wir wollen das Heft nicht aus der Hand geben, das Recht, den Automobilverkehr in unseren Kantonen ganz zu verbieten. Wir kennen die Verhältnisse, welche im Kanton Graubünden zum Verbot geführt haben und vermögen sie zu würdigen. Aber in den übrigen Kantonen liegen die Verhältnisse anders. Wenn auch dort das Verbot aufgestellt wird, so treten wir in eine Rückständigkeit gegenüber den andern Ländern, die dem Ansehen der Schweiz schaden wird. Also sollten wir den Mut haben, dem Volke zu beantragen, diese Frage einheitlich durch ein Bundesgesetz zu ordnen. Die Kantone selbst können es nicht machen. Das hat sich schon daraus gezeigt, dass sie es nötig fanden, zu einem Konkordate zusammenzutreten. Die Erfahrung aber hat ergeben, dass auch das Konkordat nicht genügt. Ich meinerseits hätte das Vertrauen zum Volke, dass es in richtiger Erkenntnis der Absichten des Gesetzgebers die beantragte Revision nicht unter den Tisch wischen wird.

Calonder: Sie werden es mir nicht übel nehmen, wenn ich in dieser Frage das Wort ergreife, nachdem schon ein Vertreter meines Kantons zur Sache gesprochen hat. Ich leite das Recht hiezu aus dem Umstande ab, dass ich früher auch der Automobilkommission angehört habe.

Ich stehe grundsätzlich durchaus auch auf dem Standpunkte der Kommissionsmehrheit, gelange aber aus Gründen der Opportunität dazu, Ihnen zu

beantragen, es sei zurzeit auf die Vorlage nicht einzutreten.

Gestatten Sie mir ganz wenige Ausführungen zur Begründung meines grundsätzlichen Standpunktes und zur Beleuchtung der Opportunitätsrücksichten, die nach meiner Ansicht ganz entschieden gegen das derzeitige Eintreten auf die Materie sprechen. Mit der Kommissionsmehrheit bin ich der Ansicht, dass die Natur dieses modernsten Verkehrsmittels, des Automobils, gebieterisch nach interkantonalen, also nach eidgenössischen Polizeivorschriften ruft. Solche eidgenössische, von Kanton zu Kanton gehende Vorschriften zur Ordnung des Automobilverkehrs sind ebenso begründet wie die internationalen Bestimmungen, die zwischen den Staaten gelten und die wir mit der bekannten internationalen Konvention gut geheissen haben. Ich kann auch nicht gelten lassen, dass das Automobil nur für den Lokalverkehr bestimmt sei und dass aus diesem Grunde die eidgenössische Regelung der Materie nicht nötig erscheine. Es liegt vielmehr in der Natur dieses vorzüglichen Verkehrsmittels, dass es weite Distanzen in kurzer Zeit abfährt und dass es vielfach eben zur Ausführung grosser und weiter Reisen benutzt wird. Wahrscheinlich wäre das Automobilwesen überhaupt nicht so in Schwung gekommen, wenn das Automobil nicht zur Ausführung grosser internationaler Reisen hätte benutzt werden können. Das also über die Natur des Automobils, welche nach meiner Ansicht wirklich für die Aufstellung eidgenössischer Normen zur Regelung des Automobilverkehrs spricht.

Nun verweist man uns auf das Konkordat. Ich will Gesagtes nicht wiederholen, aber es scheint mir klar zu sein, dass das Konkordat nur ein Nothelf ist, welcher den eidgenössischen Zwecken, die wir mit einer Bundesgesetzgebung verfolgen, niemals genügen kann, schon deshalb nicht, weil den Bestimmungen des Konkordates die Sanktion fehlt und weil ja jeder Kanton zu jeder Zeit das Konkordat kündigen kann.

Ich teile auch die Auffassung der Kommissionsmehrheit nach der Richtung, dass ich die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils anerkenne. Es ist ein ausgezeichnetes Verkehrsmittel schon jetzt und offenbar weitgehender Vervollkommnung fähig. Das Automobil wird über kurz oder lang wohl alle Gebiete erobern, die überhaupt einen bedeutenden Verkehr aufweisen. Ich meine also, dieses Verkehrsmittel verdient durchaus die eingehende Aufmerksamkeit des Bundesgesetzgebers nicht nur mit Rücksicht auf den Verkehr selbst, der damit besorgt wird, sondern auch mit Rücksicht auf diejenigen allgemeinen, wirtschaftlichen Interessen, die mit dem Automobilverkehr direkt und indirekt in Verbindung stehen. Unter anderm ist zu sagen, dass die Automobilindustrie in einzelnen Kantonen der Schweiz ja eine ganz grosse wirtschaftliche Bedeutung erlangt hat. Die grossen Vorteile des Automobils für die Hotellerie in einem grossen Teile der Schweiz liegt auf der Hand. In den meisten Kantonen der Schweiz ist das Automobil ein wichtiges Verkehrsmittel geworden.

Also grundsätzlich stehe ich auf dem Standpunkte der Kommissionsmehrheit. Immerhin auch in grundsätzlicher Hinsicht muss ich zwei bedeutende Einschränkungen sofort anbringen. Ich bin mit meinem

Kollegen Herrn Dr. Brügger der Ansicht, dass es durchaus nicht nötig sei, auch eidgenössische Bestimmungen über den Verkehr der Fahrräder aufzustellen. Sodann aber nehme ich in bezug auf die Souveränität der Kantone über ihre Strassen heute den ganz gleichen Standpunkt ein wie damals, als es sich darum handelte, die internationale Automobilkonvention abzuschliessen. Es kann keine Rede davon sein, dass Sie dem Bunde die Kompetenz übertragen, um von Bundeswegen zu erklären, ob in einem bestimmten Kanton der Automobilverkehr erlaubt oder nicht erlaubt ist. Vielmehr muss jeder Kanton befugt sein, ganz nach seinem Gutfinden den Automobilverkehr zuzulassen oder zu verbieten. Ich muss sagen, es wundert mich, dass unsere Kollegen in der Kommission als praktische Staatsmänner überhaupt an die Möglichkeit denken, dem vorliegenden Entwurf ohne den von mir verlangten Vorbehalt zu gunsten der Kantone unter allen Umständen zur Annahme im Volke zu verhelfen. Die Kantone legen in ihrer grossen Mehrzahl — ich erinnere mich noch genau an die bezüglichen Erklärungen der Kantone, die im Dossier der Kommission enthalten sind — Wert darauf, dass ihnen das Recht erhalten bleibe, den Automobilverkehr zu verbieten oder einzuschränken, so es ihnen beliebt.

Ich bringe das schon hier an, obgleich es eigentlich nicht zur Eintretensfrage gehört. Wenn Sie Eintreten beschliessen, so werde ich mir erlauben, in der Detailberatung Ihnen zu empfehlen, einen solchen ausdrücklichen Vorbehalt zugunsten der Kantone anzubringen. Ein solcher Vorbehalt rechtfertigt sich nicht nur mit Rücksicht auf die tatsächlichen Verhältnisse, die von Kanton zu Kanton stark variieren, sondern ich betone nochmals: wenn Sie überhaupt jetzt oder später die Annahme des Verfassungsartikels ernstlich anstreben, müssen Sie schon aus taktischen Gründen den fraglichen Vorbehalt aufnehmen. Für die Kantone ist ein solcher Vorbehalt eine grosse Beruhigung, auch für diejenigen, die derzeit ein Automobilverbot nicht besitzen. Sie sagen sich: Wenn die Verhältnisse sich anders gestalten, als man uns jetzt in Aussicht stellt, so liegt es in unserm Rechte, den Automobilverkehr zu verbieten oder einzuschränken, das wirksamste Ventil gegen unerträgliche Auswüchse. Ich bitte Sie, die Bedeutung dieses Momentes im Sinne eines klugen Vorgehens bei der Abstimmung nicht zu übersehen.

Und nun die Frage: Sollen wir heute auf den Entwurf der Verfassungsnovelle eintreten oder nicht? Wenn heute nur die Frage vorläge, ist es an sich zweckmässig, liegt es im Interesse des Landes, bundesgesetzliche Normen über den Automobilverkehr aufzustellen, so würde ich diese Frage bejahen und für sofortiges Eintreten auf die Vorlage stimmen. Aber neben dieser grundsätzlichen, theoretischen Frage dürfen wir die andere, praktische Frage nicht übersehen, ob zurzeit, unter den gegebenen Verhältnissen, überhaupt irgendwelche Aussicht besteht, mit einem solchen Vorschlage beim Volke durchzudringen? Da sage ich in Uebereinstimmung mit meinem Kollegen Dr. Brügger: Es ist sicher, dass, wenn Sie jetzt diese Vorlage an das Volk ausschreiben, ein gewaltiges Mehr sich dagegen aussprechen wird.

Gestatten Sie, diese Anschauung noch kurz zu begründen. Für unsere Bundesgesetzgebung in Automobilsachen wird es immer darauf ankommen, ob das Volk das nötige Verständnis hat für die volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils. Wenn dieses Verständnis fehlt, dann wird auch jedes Bundesgesetz zur Regelung des Automobilverkehrs verworfen werden. Denn der einzelne, der mit dem Automobil in Kontakt kommt und der selber kein Automobil hat, hat nicht sehr viel Angenehmes von der Berührung mit diesem Fahrzeug zu gewärtigen. Er hat nur den Staub und den Gestank, sagen wir die Nachteile. Diese Fragen können bundesgesetzlich also nur dann gelöst werden, wenn sich die Mehrheit des Volkes auf eine höhere Warte stellt, auf den Standpunkt der Volkswirtschaft, der allgemeinen Interessen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Automobile ist unbestreitbar; sie ist durch den Kommissionsreferenten trefflich nachgewiesen worden. Aber eben die Einsicht, dass es sich um eine volkswirtschaftlich wichtige Frage handle, ist noch nicht genügend in das Volk eingedrungen. Also warten wir zu, bis das Automobil weitere Sympathien sich erobert, bis das Verständnis für dieses neueste Verkehrsmittel sich weiter ausgebreitet hat; dann wird es vielleicht gehen, dem Bund die Kompetenz zum Erlass von polizeilichen Vorschriften betreffend den Automobilverkehr zu übertragen. Heute geht es nicht. Nicht nur fehlt im Volke die allgemeine Einsicht in die volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils, sondern es besteht in weiten Kreisen sogar eine ausgesprochene Abneigung, eine leidenschaftliche Antipathie gegen dieses Verkehrsmittel. Auch damit müssen wir als praktische Staatsmänner rechnen, und es nützt der Sache gar nichts, dass wir den Mut haben, trotzdem einen Verfassungsartikel auszuschreiben. Diese Abneigung, diese Antipathie gegen die Automobile ist in der Hauptsache zurückzuführen auf die Taktlosigkeiten und Rücksichtslosigkeiten eines kleinen Teils der Automobilisten. In dieser Richtung ist in neuester Zeit eine namhafte Besserung eingetreten. Es hat geholfen, dass an allen Ecken und Enden der Schweiz gegen diese Auswüchse des Automobilverkehrs protestiert worden ist; aber noch wirken die Antipathien naturgemäss nach, welche früher durch einzelne rücksichtslose Automobilisten hervorgerufen worden sind. Also auch in dieser Hinsicht haben wir allen Grund zuzuwarten, bis die Besserung auf Seite der Automobilisten weiter fortgeschritten sein und die Antipathie gegen das Auto abgenommen haben wird. Sie wissen, dass die Automobilistenverbände in verdankenswerter Weise sich seit einiger Zeit in diesem Sinne bemühen. Sie halten ihre Mitglieder an, überall angemessene Rücksichten auf das Publikum zu nehmen; sie treten gegen Rücksichtslosigkeiten in energischer Weise auf. Hoffen wir, dass die Automobilistenverbände diese durchaus richtige Taktik fortsetzen werden. Tun sie das, so werden mit der Zeit die Vorurteile gegen die Automobile verschwinden. Also auch in dieser Beziehung haben wir allen Grund zuzuwarten.

Von allen Rednern ist betont worden, dass im Volke ein grosses Misstrauen herrsche gegenüber den gesetzgeberischen Absichten in der Automobilgesetzgebung. Gewiss besteht dieses Misstrauen,

und weil es besteht, weil meines Erachtens keine Aussicht vorhanden ist, mit der Vorlage durchzudringen, handeln wir im Interesse des Landes und speziell im Interesse einer erspriesslichen Entwicklung des Automobilverkehrs und einer richtigen künftigen Automobilgesetzgebung am besten, wenn wir zurzeit nicht eintreten und später zu gelegener Zeit wieder auf die Frage zurückkommen. Treten wir jetzt mit der Frage vor das Volk, so werden diese grundsätzlich durchaus berechtigten Bestrebungen auf eine lange Reihe von Jahren durch einen abweisenden Volksentscheid zurückgeworfen. Das möchte ich verhindern.

Die Abneigung gegen die Automobile ist zum Teil auch zurückzuführen auf den mangelhaften Rechtszustand, der heute besteht. Es wird unangenehm empfunden und vielfach kritisiert, dass zurzeit noch kein Gesetz erlassen worden ist über die Automobilhaftpflicht. Zurzeit gilt nur das gemeine Recht.

Nun glaube ich, dass wir, entsprechend der Natur der Verhältnisse, die hier in Frage kommen, die gemeinrechtliche Haftung des Automobilisten wesentlich werden verschärfen müssen. Das sollten wir in allererster Linie tun. Da haben wir ein vorzügliches Mittel, um dem Misstrauen des Volkes zu begegnen und ihm zu beweisen, dass unsere Behörden wirklich darauf ausgehen, das Publikum, den einzelnen gegen die Missbräuche des Automobils zu schützen. In dieser Beziehung stimme ich durchaus mit der Kommission überein. Es ist jedenfalls gut, zum Schutze des Publikums und zur Beseitigung des starken Misstrauens in Automobilsachen diesen Weg des Erlasses eines Automobilhaftpflichtgesetzes so bald als möglich zu beschreiten.

Persönlich möchte ich noch die Ansicht aussprechen, dass zugleich mit dem Erlass dieses Automobilhaftpflichtgesetzes eidgenössische Strafbestimmungen aufgestellt werden sollten zur Repression der Auswüchse des Automobilverkehrs. Ich muss mir versagen, Ihnen auseinanderzusetzen, wie diese Strafbestimmungen lauten sollen. Das muss späterem Studium vorbehalten bleiben. Aber es scheint mir doch, dass solche eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze des Publikums gegen das missbräuchliche Automobilfahren wohl formuliert werden können und ihre heilsame Wirkung nicht verfehlen werden.

Ich anerkenne durchaus den grossen Vorteil, der darin gelegen hätte, ein einheitliches Gesetzbuch zu schaffen, in welchem alle Fragen des Automobilverkehrs geregelt worden wären. Gesetzestechnisch wäre es das einzig Richtige gewesen, so vorzugehen. Wie ich Ihnen aber auseinandergesetzt habe, würden wir, wie die Verhältnisse liegen, auf diesem Wege die Automobilgesetzgebung des Bundes auf Jahre hinaus ganz verunmöglichen. Deshalb müssen wir den praktischen Weg wählen und zuerst ein Haftpflichtgesetz, eventuell unter Hinzufügung von Strafbestimmungen, erlassen.

Ich wiederhole nochmals, dass ich mir für den Fall, dass Sie auf die Vorlage eintreten, gestatten würde, einen ausdrücklichen Vorbehalt zugunsten der kantonalen Strassenhoheit anzubringen. Auf Grund meiner Ausführungen stelle ich Ihnen folgenden Antrag: «Auf die Vorlage wird zurzeit nicht eingetreten. Der Bundesrat wird ersucht, sobald

als tunlich einen Entwurf betreffend ein Automobilhaftpflichtgesetz einzubringen und dabei zu prüfen, ob nicht zugleich eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbräuche des Automobilverkehrs zu erlassen seien.»

Gestatten Sie mir nur noch eine Bemerkung. Ich kann dem Antrag des Herrn Furrer auf Nichteintreten schlechthin nicht beipflichten aus den schon angegebenen Gründen. Ich glaube, es ist auch nicht nötig, heute diese Frage zu präjudizieren. Vielleicht sind die Verhältnisse nach dieser oder jener Richtung noch nicht vollständig abgeklärt. Es genügt ja durchaus, dass wir beschliessen, zurzeit nicht einzutreten. Die Frage, ob später auf die Vorlage einzutreten sei, bleibt intakt.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Gestatten Sie mir zunächst eine Entschuldigung. Es liegt vor Ihnen nur der Antrag der Mehrheit der Kommission. In der Kommissionsvorlage ist von einem Minderheitsantrag deshalb nicht die Rede, weil in den Kommissionsverhandlungen selbst ein solcher Minderheitsantrag nicht gestellt wurde. Es scheint sich Herr Kollege Furrer erst in der letzten Zeit dazu entschlossen zu haben, einen solchen Minderheitsantrag zu stellen, was sein gutes Recht war.

In der Sache beantrage ich Ihnen, die Anträge auf Nichteintreten abzulehnen, sowohl den Antrag des Herrn Ständerat Furrer, wie auch den Antrag des Herrn Vizepräsidenten Calonder. Einen Zweck, den ersten Zweck, den die Kommission erreichen wollte, hat sie bereits erreicht: es ist in reichlicher und einlässlicher Weise von allen Gesichtspunkten aus eine Frage besprochen worden, welche weite Kreise des Volkes bewegt. Ich möchte nur — das ist der erste Grund, warum ich Eintreten und Erledigung der Vorlage beantrage — bewirken, dass auch im andern Rate die Möglichkeit einer allseitigen Diskussion gegeben wird und dass wir nicht durch eine Schlussnahme, wie sie uns von Herrn Vizepräsident Calonder vorgeschlagen wird, das verunmöglichen. Ich glaube, es ist im Interesse aller Parteien und aller Anschauungen, wenn man in den beiden Räten sich einlässlich aussprechen kann. Dazu ist nur Gelegenheit, wenn die Vorlage bis zu einem gewissen Grade erledigt wird.

Ein anderes praktisches Resultat hat die Kommission auch erreicht: Man ist im Rat nun allseitig der Meinung, dass ein Automobilhaftpflichtgesetz ohne Verzug vorgelegt werden solle. Ich konstatiere mit Vergnügen, dass auch der Vertreter des Bundesrates heute einen Gegenantrag nicht mehr stellt. Ich nehme an, es werde eine solche Vorlage vom Bundesrate verlangt werden, gleichviel ob Sie Eintreten beschliessen oder nicht. Dagegen erlaube ich mir, darauf aufmerksam zu machen, dass die Erneuerung des Postulates nur rasch zu einem Ziele kommt, wenn auch der andere Rat Gelegenheit hat, ihm zuzustimmen. Was nun die Erweiterung des Postulates anlangt in bezug auf die strafrechtlichen Vorschriften, so erlaube ich mir, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass derjenige, welcher

den baldigen Erlass strafrechtlicher Vorschriften herbeiwünscht — und sie sind wünschbar — für Eintreten stimmen muss. Die Voraussetzung für den Erlass strafrechtlicher Bestimmungen seitens des Bundes, seien es lediglich polizeiliche, seien es weitergehende strafrechtliche Bestimmungen, ist die Existenz eidgenössischer Verkehrsvorschriften. Lesen Sie die Strafgesetze der andern Staaten durch, so sehen Sie, dass auf Verletzung einer Anzahl von Verkehrsvorschriften Strafen gesetzt sind. Wenn der Bund nicht Verkehrsvorschriften erlassen kann, weil er die Kompetenz nicht hat, dann darf er auch nicht ein Strafgesetz gegen Verletzung von Vorschriften, zu deren Erlass er nicht zuständig ist, erlassen. Wer also in Rücksicht auf die Haftpflichtverhältnisse und die strafrechtlichen Verhältnisse Ordnung schaffen will, der muss meines Erachtens auf die Sache eintreten.

Sie erlauben mir noch einige Bemerkungen. Es ist von seite einiger Opponenten die Tendenz zutage getreten, die Kommissionmehrheit als besonders automobilfreundlich zu betrachten und sich selbst andererseits als die Retter der Volksrechte und der Landeseigentümlichkeiten. Ich muss dagegen Widerspruch erheben. Was die Kommissionmehrheit will, ist ein starker Schutz des Publikums. Das Publikum soll den starken einheitlichen Schutz der Eidgenossenschaft an der Stelle von 25 unzulänglichen kantonalen Schildern erhalten. Wir wollen durch die Gesetzesbestimmung, die wir vorschlagen, das Publikum schützen, wir wollen allerdings auch die berechtigten Interessen auf seiten des Automobilismus wahren.

Wenn man sagt, die Zeit sei nicht günstig, die Stimmung, die Strömung im Volke sei ungünstig und wir müssen deshalb auf die Gesetzgebung verzichten, so kann ich diese referendumpolitischen Bedenken nicht teilen. Ich habe von der Demokratie eine andere, und ich glaube eine ebenso gute Auffassung. Ich glaube, es bedeutet eine Verschiebung der Verantwortlichkeiten, wenn man in einem Moment, wo man einsehen muss, dass man zu gewissen gesetzgeberischen Massnahmen gezwungen ist, sagt, die Zeit sei ungünstig. Wir als Gesetzgeber haben eine andere Aufgabe, wir haben uns zu überzeugen, ob der Erlass dieser oder jener Bestimmung notwendig sei, und wenn wir die Ueberzeugung davon gewinnen, so müssen wir die Bestimmung vorschlagen und damit vor das Volk treten. Diesem werden wir sagen: «Das wollen wir, es ist notwendig aus den und den bestimmten Gründen, und nun, Volk, entscheide du!» So sind die Verantwortlichkeiten richtig verteilt, aber nicht dann, wenn der zuvorderst berufene Gesetzgeber erklärt: «Ich vermute, die Zeit ist nicht günstig». Und es ist in diesem Moment erforderlich, die nötigen Gesetze und Normen aufzustellen!

Man spricht vom Konkordat und sagt, es genüge vollständig. Ich will das einmal annehmen, aber gleich beifügen, dass neben dem Konkordat unter den 21 oder 22 Kantonen auch noch das internationale Abkommen besteht. Wir haben mit dem Auslande kontrabiert. Die Schweiz hat sich durch das internationale Abkommen gegenüber dem Auslande verpflichtet. Und wen stellen wir bei gegenwärtigem Recht dem Auslande gegenüber? 22 verschiedene Staaten! Nicht die Schweiz als solche

legiferiert in Automobilsachen, sondern es sind eine Anzahl von Kantonen, die sich dazu zusammengetan haben! Ich glaube, schon diese Betrachtung sollte dazu führen, zu sagen, dass es in der Würde der Schweiz liegt, das Gebiet, welches hier in Betracht kommt, selbst zu ordnen und gegenüber aussen wenigstens als eine Einheit aufzutreten.

Dem internationalen Abkommen, dem wir zugestimmt haben, auf das wir uns gegenüber dem Auslande verpflichtet haben, fehlt zurzeit jede eidgenössische Strafsanktion. Schon deshalb sollte man dem Bund die Kompetenz zum Erlass von Verkehrs- und Strafbestimmungen übertragen. Wir haben etwas angenommen, dessen Vollzug wir nicht garantieren können.

Die Wirkung des Konkordates hat Herr Bundesrat Schobinger in sehr verdankenswerter Weise geschildert und dargetan, dass es eigentlich einen ungenügenden Rechtszustand darstellt. Ich will nur noch darauf verweisen, dass es gar nicht sicher ist, dass das neue Konkordat wirklich bis Ende Mai nächsten Jahres die Zustimmung der nötigen Anzahl von Kantonen findet und darauf, dass in diesem Konkordat Bestimmungen enthalten sind, zu denen die Kantone im Wege des Konkordates gar nicht kompetent sind. Es sind das die Bestimmungen betreffend Zwangsversicherung, also zivilrechtliche Bestimmungen, zu deren Erlass die Kantone nicht mehr berechtigt sind.

Es spricht alles dafür, dass man auf die Vorlage eintreten soll und zwar muss ich persönlich, wie schon gestern, erklären, dass ich damit einverstanden bin, dass dem Bundesrat der Auftrag gegeben wird, zu prüfen, ob nicht strafrechtliche Bestimmungen zu erlassen seien. Solange das nicht geschieht, wird im Strafrecht des Bundes eine Lücke bestehen. Es ist denkbar, dass man die Bestimmung des Art. 22 des deutschen Gesetzes zum Gegenstand eines Bundesgesetzes macht. Solche Bestimmungen sind in den Kantonen meines Wissens noch nicht vorhanden, die Kantone haben sich begnügt mit rein polizeilichen Vorschriften. Ich wäre mit einer solchen Erweiterung des Postulates einverstanden, aber ich kann mich nicht einverstanden erklären, dass wir heute Nichteintreten auf die Vorlage beschliessen.

Es ist mir fast lieber, wenn man beschliesst, überhaupt nicht einzutreten und es dann dem Bundesrate überlässt, die Sache wieder vorzubringen, als wenn man beschliesst, zurzeit nicht einzutreten. Ich habe gestern dargetan, dass die Kommission annimmt, dass die Haftpflichtgesetzgebung vorgehen soll, während die Verfassungsrevision nachfolgt, also nicht allzu rasch behandelt wird, so dass tatsächlich die Auffassung der Kommission ungefähr auf das hinausläuft, was Herr Calonder will. Nur will die Kommission nicht einen förmlichen Beschluss fassen, zurzeit auf die Sache nicht einzutreten. Die Kommission möchte bewirken, dass wir die Haftpflichtgesetzgebung fertig stellen, bevor wir den Artikel vor das Volk bringen. Man hat angenommen, es würde mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der beiden Materien von selbst so kommen, weil ja eine Verfassungsbestimmung einer viel gründlicheren Erdauerung bedarf, von viel mehr Seiten betrachtet werden muss als ein Gesetz, wo

man einfach eine Schublade öffnen und den Entwurf zum Druck befördern kann.

Herr Kollege Furrer hat die Behauptung aufgestellt und es ist wiederholt worden auch von anderer Seite, man solle den Kantonen die Herrschaft über ihre Strassen nicht antasten, die Kantone wollen die von ihnen mit teurem Geld bezahlten Strassen sich selbst erhalten. Ich will nicht untersuchen, wieviel Geld der Bund und wie viel die Kantone an die Strassen bezahlt haben. Dagegen glaube ich darauf hinweisen zu dürfen, dass der Bund nicht umsonst sich das Oberaufsichtsrecht über Strassen und Brücken hat geben lassen. Im weiteren glaube ich einen Unterschied machen zu müssen zwischen den Regierungen der Kantone, welche die Strassenhoheit hochschätzen und dem Publikum. Im grossen und ganzen ist es dem letzteren ganz gleichgültig, wer die Hoheit über die Strasse hat, die Hauptsache ist ihm, dass die Strasse in gutem Zustande ist. In dieser Richtung sollte man nicht allzu ängstlich sein. Es handelt sich nicht in erster Linie um das Hoheitsrecht an den Strassen, sondern um die Ordnung und Sicherheit des Verkehrs auf ihnen.

Was die Frage des Fahrrades anbelangt, so ist bereits richtig dargetan worden, dass das Fahrrad Gegenstand des Gesetzes sein muss. Für den freien Verkehr ist eine gewisse Ordnung auch bei dem nun unschuldig gewordenen Fahrrad notwendig. Die Fahrräder werden kontrolliert, sie werden besteuert. Es müssen also gemeinsame Ordnungen vorhanden sein. So ist dann das Fahrrad in die Ordnung hineingekommen nicht nur wegen des Radfabrikantenbundes, sondern aus dem nämlichen Grunde, aus dem die Kantone es in das beliebte Konkordat selbst aufgenommen haben.

Ueber den Inhalt eines Haftpflichtgesetzes ist man, glaube ich, allseitig einig. Ich will nur nochmals darauf hinweisen, dass das gemeine Recht nicht genügt, im Gegensatz zu dem, was der verehrte Herr Vertreter des Bundesrates gesagt hat. Und zwar schon deswegen, weil bei der Automobilhaftpflicht es namentlich auf die Persönlichkeit des Haftpflichtigen ankommt, weil hier die Haftpflicht in der Weise bestimmt werden muss, dass der Geschädigte auch zur Deckung seines Schadens kommt, dass die Haftpflicht nicht abgeladen werden kann auf einen vermögenslosen Chauffeur. Das ist ein wesentlicher Punkt und der andere ist der, dass da eine gewisse grosse Gefahr in Betrieb gesetzt wird, deren Folgen der zu tragen hat, der sie für sich braucht. Nach dieser Richtung hin haben wir Vorlagen in der Eisenbahn-Haftpflichtgesetzgebung und in den Gesetzgebungen der Nachbarstaaten. Ich zweifle nicht daran, dass solches auch in dem Vorschlage des Justiz- und Polizeidepartementes enthalten ist. Es wird auch möglich sein, dass im Zusammenhang mit einer solchen Vorlage eine gewisse Zwangsversicherung befohlen wird. Das haben andere Gesetzgeber gemacht, warum soll es der schweizerische Gesetzgeber nicht ebenfalls können? Ich würde es nicht für unmöglich halten, dass z. B. eine Strafbestimmung, ähnlich Art. 22 des deutschen Gesetzes gegen den herzlosen Durchbrenner, wie sie bereits erwähnt worden ist, als Anhang dem Haftpflichtgesetz beigegeben würde, bis eine spezielle Strafordnung erlassen werden kann. Wenn

wir Eintreten beschliessen, werden wir Ordnung bekommen, wir werden die Misstände eher beseitigen können, als wenn wir sagen, dass die Sache uns noch etwas zu stachlig vorkommt.

Was die Art und Weise, wie die Vorlage an die Räte gekommen ist, anbelangt, so ist ja richtig, dass der Bundesrat allerdings länger gezögert hat, und dass wir in der Kommission auch einmütig sofort der Meinung waren, es hätte das Haftpflichtgesetz verschoben und nicht verbunden werden sollen mit der Verfassungsrevision. Es muss aber zur Entschuldigung des Bundesrates gesagt werden, dass er sehr viele Gründe dafür gehabt hat, das ganze Automobilrecht in einem Zuge behandeln zu wollen. Er hat angenommen, es werde möglich sein, die ganze Vorlage rasch zu behandeln.

Isler: Ich möchte noch eine Erklärung abgeben und sodann ein Wort noch an den Herrn Kommissionsreferenten richten.

Die Erklärung geht dahin, dass ich dem Antrag des Herrn Calonder zustimme. Er deckt sich durchaus mit meinen Tendenzen und Anschauungen.

Das Wort an den Herrn Kommissionspräsidenten ist das: Er hat mit aller Bestimmtheit erklärt, es sei nicht möglich, dass der Bund Strafvorschriften erlasse, bevor er Verkehrsvorschriften erlassen habe. Ich behaupte meinerseits, dass das ein Irrtum sei. Der Herr Kommissionspräsident selber hat es eigentlich hernach zugegeben, indem er dann wieder gesagt hat, dass wir ganz wohl schon jetzt die Bestimmung in das Haftpflichtgesetz aufnehmen könnten, wer einen Verletzten hilflos zurücklässt, soll strafrechtlich bestraft werden, wie dies im deutschen Haftpflichtgesetz bestimmt ist. Ich denke, da ist schon etwas und recht viel. Dasselbe deutsche Gesetz bestimmt, dass auch der hart bestraft werden soll, der bei einem Unfall sich mit seinem Auto aus dem Staube macht. Das ist wieder etwas und noch mehr als jenes, weil es viel häufiger vorkommt. Die deutsche Reichsregierung hat seinerzeit, als es sich für sie um jene gesetzgeberischen Schritte handelte, Statistiken aufnehmen lassen über die Automobilunfälle und dabei hat sich das nicht anders als betrübend zu nennende Resultat ergeben, dass die Autofahrer in stark 30% sich aus dem Staube gemacht hatten. Und gerade das ist ein Vorgang, der unsere Bevölkerung unendlich aufbringt, und wenn wir auch nur dagegen eine Strafbestimmung haben werden, so ist das schon sehr, sehr viel und wird die Bevölkerung viel mehr beschwichtigen als die platonische Erteilung von Kompetenzen polizeilicher Natur an den Bund.

Weiter sage ich, dass die Bemerkungen des Herrn Kommissionsreferenten, Deutschland habe von Reichswegen Verkehrsvorschriften erlassen und deshalb dann auch Strafbestimmungen über die Verletzung der Verkehrsvorschriften aufstellen können, in diesem Sinne nicht zutreffen. Das deutsche Gesetz sagt erstens: Die Verkehrsvorschriften werden aufgestellt vom Bundesrat; das ist die Reichsbehörde. Das deutsche Gesetz sagt

zweitens: Soweit das Reich nicht solche Vorschriften erlässt, können die einzelnen Staaten des Reiches es tun. Es bestehen deshalb Reichs- und Einzelstaatenvorschriften. Und das deutsche Gesetz sagt drittens: Wer Verkehrsvorschriften verletzt, seien sie vom Reich erlassen, oder seien sie von den Einzelstaaten des Reiches erlassen, der wird von Reichswegen bestraft. Wir haben es wieder mit einem Gegenstand zu tun, wo man bei uns immer sagt, es gehe nicht. Anderswo geht es, andere Leute können es.

Ich wollte das nur noch bemerken, damit man nicht glaubt, ich hätte vorher etwas ganz Unüber-

legtes gesagt. Ich meine also, wenn wir das Liegenlassen von Verletzten und das aus dem Staube machen als selbständige Delikte unter Gefängnisstrafe stellen wie die Deutschen, so haben wir schon viel getan und ein Mittel angewandt, das weit mehr beruhigen wird, als was der Bundesrat uns jetzt vorschlägt.

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

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1911
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	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1911 - 08:30
Date	
Data	
Seite	201-220
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 047

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.

Amliches **BULLETIN**
stenographisches Bülletin  **STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL**
 der DE
schweizerischen Bundesversammlung **L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE**
N^o 20

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 4. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 4. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat — Conseil des États

Sitzung vom 4. Oktober 1911, nachmittags 4^{1/2} Uhr — Séance du 4 octobre 1911 à 4^{1/2} heures de relevée

Vorsitz: } Hr. *Weniger*.
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

Bundesbeschluss betreffend die Aufnahme eines Art. 37 bis in die Bundesverfassung (Automobilverkehr und Luftschiffahrt).

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37 bis dans la constitution fédérale (automobiles et navigation aérienne).

Fortsetzung. — *Suite*.

(Siehe Seite 201 hievor. — Voir page 201 ci-devant.)

Furrer, Berichterstatter der Kommissionsminderheit: Vor allem möchte ich die Erklärung abgeben, dass ich meinen Antrag zugunsten desjenigen des Herrn Vizepräsidenten Calonder zurückziehe. Materiell besteht zwar allerdings zwischen den beiden Anträgen keine Differenz mit der Ausnahme, dass Herr Calonder in seinen Antrag auch noch den Passus aufgenommen hat, der Bundesrat wolle die Frage prüfen, ob nicht auch eidgenössische Strafbestimmungen für den Automobilbetrieb erlassen werden sollen, mit welchem Zusatz ich mich einverstanden erklären kann.

Sodann habe ich persönlich gegenüber einer Bemerkung des Herrn Kommissionspräsidenten mich dahin zu rechtfertigen, dass bei der Eintretensfrage in der Kommission sowohl Herr Cardinaux wie der Sprechende ihre Zustimmung zum Eintreten nur unter gewissen Vorbehalten gegeben haben, und ich habe ja in dem heutigen Votum schon betont, wieso ich dazu gekommen bin, den Antrag auf Nichteintreten zu stellen. Ich glaube, diese Sache ist daher erledigt.

Nun noch kurz einige Bemerkungen zu den Anschuldigungen, die man gegen die Wirksamkeit des

bisherigen und zukünftigen Konkordates erhoben hat. Man hat heute vielfach das Gefühl bekommen, dass dieses Konkordat der Prügeljunge für alles mögliche sein muss. Ich glaube mit Unrecht. Einmal möchte ich der Behauptung entgegentreten, dass es sehr zweifelhaft sei, ob das neue Konkordat von der Mehrheit der Kantone überhaupt angenommen werde. Ich konstatiere hier anhand des Protokolls der Delegierten der Kantonsregierungen, dass mit Ausnahme von drei Kantonen alle andern dem Konkordatsentwurf in der Schlussabstimmung zugestimmt haben. Von diesen drei Kantonen, welche für die Verwerfung gestimmt haben, ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, dass sie dem neuen Konkordat beitreten. Ich glaube also, es besteht absolut keine Gefahr, dass das neue Konkordat nicht zustande komme, im Gegenteil. Dem neuen Konkordat werden wahrscheinlich auch noch die bisher dem Konkordat fernstehenden Kantone Thurgau und Uri beitreten, und damit haben wir also in der ganzen Schweiz die Uniformität der Vorschriften erreicht, mit Ausnahme des Kantons Graubünden, welcher aber dieser Vorschriften überhaupt nicht bedarf, wie ich heute vormittag ausgeführt habe.

Man hat weiter gesagt: Die Reklamationen und Beschwerden gegen den jetzigen Zustand im Automobilwesen nehmen fortwährend zu und sie sind derart unerträglich geworden, dass unbedingt Abhilfe geschaffen werden muss. Nun habe ich heute schon darauf hingewiesen, dass diese Beschwerden sich viel weniger gegen die Bestimmungen des Konkordates selbst richten, als gegen die Durchführung derselben. Es ist keine Bestimmung genannt worden, welche sich in der Praxis nicht bewährt hätte. Nun frage ich Sie: Wird durch eine eidgenössische Regelung der ganzen Materie die Rechtsanwendung irgendwelche Verbesserung erfahren? Sind es nicht nach wie vor die kantonalen Polizeiorgane, welche, wenn diese Bestimmungen auch eidgenössisch sind, schliesslich sie doch anwenden müssen? Die eidgenössischen Landjäger mit dem uniform entwickelten Gehirn, welche in allen Orten das gleiche Recht gleichartig anwenden, sind noch nicht geboren.

Ich sage also: Diesen Beschwerden können Sie nicht entgegentreten, wenn Sie auch eidgenössische Bestimmungen über den Automobilverkehr erlassen. Wir haben in der ganzen Schweiz mit Ausnahme weniger Kantone die gleichen Vorschriften. Allein, wo es happert, das ist die Anwendung dieser Vorschriften und gerade nach dieser Richtung könnte man in verschiedenen Kantonen viel mehr tun. Ich glaube, es wird schliesslich doch dazu kommen, dass in denjenigen Kantonen, wo die Bevölkerung sich gegen die Auswüchse des Automobilwesens auflehnt und den Behörden vielfach Laxheit in der Anwendung der bestehenden Strafbestimmungen vorwirft, in Zukunft etwas energischer verfahren werden muss.

Nun ist auch seitens der Automobilfahrer vielfach Klage geführt worden, es sei ungerecht, dass man im einen Kanton so und im andern anders bestraft werde. Wenn man im einen Kanton mit einer Schnelligkeit von 40–50 km fahre, so werde man gar nicht bestraft, während im andern bei der gleichen Schnelligkeit sofort ein Polizist zur Hand sei, um dem Chauffeur oder dem Automobilinhaber eine Busse von hundert oder mehr Franken abzunehmen. Ich konstatiere hier aber, dass punkto Geschwindigkeit das Konkordat einheitliche Vorschriften aufgestellt hat, das alte wie das neue, und wenn nun in der Rechtsanwendung im einen Kanton eine laxer Praxis besteht und im andern eine strengere, so können Sie diesen Uebelstand durch Erlass eidgenössischer Vorschriften absolut nicht beseitigen; denn eine schablonenhafte Anwendung des Rechts gibt es überhaupt nicht.

Deshalb stehe ich nach wie vor auf dem Standpunkt, es sei kein Grund vorhanden, auf die Vorlage des Bundesrates betreffend Ergänzung der Bundesverfassung einzutreten und ich empfehle Ihnen den Antrag des Herrn Vizepräsidenten Calonder.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Ich glaube nicht, dass ich bisher den Vorwurf auf mich geladen habe, ich nehme Ihre Aufmerksam-

keit über Gebühr in Anspruch. Deswegen müssen Sie mir aber nun doch gestatten, dass ich noch einige Worte sage. Es hat mir, nachdem ich glaubte, das Schlussvotum gehalten zu haben, der sehr verehrte Herr Kollege Isler noch ein Wort gewidmet. Sie wissen, dass ein Wort das andere gibt, besonders aber wenn die Juristen miteinander streiten.

Zunächst noch ein Wort dem verehrten Herrn Furrer gegenüber. Es scheint sich nun doch die ganze Frage allmählich darauf hinaus zu spitzen, ob wir in der Schweiz lieber unter der Herrschaft eines Konkordats leben oder ob wir dem Bunde das Zutrauen schenken wollen, den Stoff eines solchen Konkordates zum Gegenstand seiner Gesetzgebung zu machen. Nun lässt sich über den Geschmack nicht streiten. Wessen staatsrechtliche Anschauungen mehr bei den alten Zeiten des Staatenbundes sind, der mag dem Konkordat den Vorzug geben. Wer mehr zum Bundesstaate neigt, der wird finden, die Bundesgesetzgebung sei das geeignetere Gefäss, in welches dieser Stoff aufzunehmen ist. Ich muss gestehen, ich neige mehr zur letzteren Ansicht und glaube, die Entwicklung, über welche wir gerade heute diskutieren, wo wir ein Vehikel besprechen, das in der Lage ist, von einem Morgen bis zum Abend desselben Tages unser Land von einer Grenze bis zur andern zu durchqueren, gibt der Auffassung recht, dass die bundesstaatliche Regelung die einzig geeignete Lösung sei. In der Kommission hat man erzählt, wie man über gewisse kleine Verhältnisse in unserem Vaterland schon zur Zeit der Handwerksburschen sich lustig machte. Als man an der Grenze eines kleinen Kantons solch einen fahrenden Gesellen nach der Wegzebrung fragte, hat er geantwortet: Nun, mein Kreuzerbröckchen langt noch bis an die nächste Grenze.

Nun noch ein Wort an den sehr verehrten Herrn Kollegen Isler. Wenn man die deutsche Gesetzgebung über das Automobilwesen, wie sie es verdienen würde, zum Beispiel oder gar zum Vorbild nähme, so ist daran festzuhalten, dass die jetzt im Ständerate liegende Vorlage genau denjenigen verfassungsmässigen Zustand herbeiführen will, der in Deutschland von vorneherein bestanden hat und auf dem das deutsche Gesetz beruht, nämlich die Berechtigung des Bundesstaates, die Automobilgesetzgebung in allen Teilen zu regeln. Nun ist es richtig, dass die deutsche Gesetzgebung gewisse Ausführungsvorschriften der Landesgesetzgebung den Lokalbehörden überlässt.

Ich muss Ihnen verraten, dass man in der Kommission, als man den Stoff einer solchen bundesgesetzlichen Regelung, die ungefähr sich im Rahmen des Konkordatsinhaltes bewegen würde, besprach, sich vorstellte, es würde gehen, wie es bei einer grossen Reihe von andern Bundesgesetzgebungen gegangen ist: Ein Teil des Stoffes würde durch den Bund direkt geordnet, die Ordnung eines anderen Teils würde den Kantonen, zum Teil gewiss auch den Lokalbehörden, überlassen. Der Unterschied gegenüber dem Konkordat liegt eben darin, dass die ganze Abstufung schliesslich in einer oberen Instanz gipfelt, wo schliesslich dann auch im Streitfall die Entscheide gefällt werden können. Aber auch darin, dass das Schweizervolk zu einer gesetzlichen Ordnung zu sprechen hat, wogegen Konkordate in letzter Instanz regelmässig nicht vom

Volke beschlossen werden, sondern von den Regierungen bzw. den Regenten abgemacht werden.

Weil ich nun gerade an den Vorbehalten bin, welche naturgemäss für die kantonalen und lokalen Behörden bei der Ausführung gemacht werden müssen, so will ich Ihnen verraten, dass nach der Auffassung der Kommission ein Antrag, der gewisse Reserven für die kantonalen und örtlichen Behörden enthält, für die Einzelberatung durchaus nicht ausgeschlossen ist, wie das Herr Vizepräsident Calonder bereits heute vormittag angeführt hat. Und ich kann Ihnen weiter verraten, dass man in der Kommission einmal sogar sich daran gemacht hat, einen solchen Vorbehalt zu redigieren, dass wir also eine solche Lösung gesucht haben. Der Vorbehalt hätte ungefähr folgenden Wortlaut gehabt: «Die Kantone sind berechtigt, einzelne Strassen dem Automobilverkehr ganz oder teilweise zu verschliessen; vorbehalten bleibt die Benützung der dazu geeigneten öffentlichen Strassen für die dem öffentlichen Dienste des Bundes oder der Kantone dienenden Fahrzeuge.» Je mehr wir aber in die Materie eingedrungen sind, je mehr wir uns gegenwärtigt haben, für welche Fahrzeuge und bezüglich welcher Strassen der Vorbehalt zu machen sei, desto mehr haben wir uns in der Kommission überzeugt, dass wir da in eine Kasuistik hineingeraten, welche einem Verfassungsartikel nicht gut anstehen würde und welche man füglich der Gesetzgebung oder sogar der Verordnung überlassen muss. Das schliesst aber nicht aus, dass im Verlaufe der Debatte über den vorgeschlagenen Verfassungsartikel bei der Einzelberatung eine solche oder eine ähnliche Bestimmung angenommen wird, ja sogar, dass eine Lösung gefunden werden kann, welche durchaus allen Anforderungen entspricht. Denn es ist gar nicht der Gedanke der Kommission oder des Bundesrates, etwa die Kantone zu knebeln und sie unter das eidgenössische Landjägergehirn zu bringen, von dem gesprochen worden ist, sondern der Gedanke der Kommission und des Bundesrates ist, hier eine einlässliche durchgehende Ordnung zu schaffen, im Interesse des Publikums und der Ordnung im Land und auch wegen unseres Ansehens nach aussen. Das ist die Idee, die wir verfolgen und wir bitten Sie also hiermit, die Eintretensfrage zu bejahen und die Sache an die Hand zu nehmen, wobei, wie ich ausgeführt habe, der Gedanke der Kommission der ist, dass die Gesetzgebung über die Automobilhaftpflicht naturgemäss den Vorsprung vor dieser Verfassungsrevision bei der Behandlung durch die Räte erhalten soll. Das kann ohne weiteres durch Geschäftsbeschluss geordnet werden. Aber eine Lahmlegung durch förmlichen Beschluss würden wir nicht für angezeigt erachten, denn wenn Sie einen solchen Beschluss annehmen, ist sehr zu befürchten, dass weder das eine noch das andere geschieht, weder die Verfassungsänderung, noch die Haftpflichtgesetzgebung, noch viel weniger die Strafgesetzgebung rechtzeitig kommen werden.

Präsident: Die Diskussion ist geschlossen; wir schreiten zur Abstimmung. Der Antrag des Herrn Furrer ist zurückgezogen worden im Sinne des Anschlusses an den Antrag des Herrn Vizepräsidenten, Herrn Dr. Calonder. Ich möchte anfragen, ob der Antrag des Herrn Furrer, wie er ursprünglich gestellt war, von irgend einer Seite aufgenommen wird.

Brügger: Ich möchte nur erklären, besser gefallen hätte mir der Antrag auf Nichteintreten, kurz und klar. Ich glaube aber, es ist gescheiter, die Abstimmung nicht zu komplizieren und ich schliesse mich deswegen dem Antrage des Herrn Dr. Calonder an.

Präsident: Wenn der Antrag des Herrn Furrer nicht von anderer Seite wieder aufgenommen wird, nehme ich an, er sei fallen gelassen. Der Antrag des Herrn Dr. Calonder lautet: «Auf die Vorlage wird zurzeit nicht eingetreten. Der Bundesrat wird er sucht, sobald als tunlich einen Entwurf betreffend ein Automobilhaftgesetz einzubringen und dabei zu prüfen, ob nicht zugleich eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbräuche des Automobilverkehrs zu erlassen wären.» Wir würden also in einer einzigen Abstimmung abstimmen über den Antrag der Kommissionsmehrheit auf Eintreten im Sinne des Bundesrates auf der einen Seite und auf der andern Seite über den Antrag des Herrn Vizepräsidenten Dr. Calonder, auf die Vorlage zurzeit nicht einzutreten.

Abstimmung. — *Votation.*

Für den Antrag der Kommissionsmehrheit (Eintreten)	18 Stimmen.
Für den Antrag Calonder (Nichteintreten)	18 »

Präsident: Ich schliesse mich dem Antrag des Herrn Vizepräsidenten Dr. Calonder an. Es ist also Nichteintreten beschlossen.

An den Nationalrat.
(Au conseil national.)

Bundesgesetz betreffend Aenderung des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 22. März 1893.

Loi fédérale modifiant la loi fédérale sur l'organisation judiciaire fédérale du 22 mars 1893.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates Seite 214 ff. — Voir les débats du conseil national page 214 et suiv.)

Isler, Berichterstatter der Kommission: Es handelt sich bei den Differenzen, die uns der Nationalrat geschickt hat, fast durchwegs nur um andere Redaktionen. Die Kommission kommt daher von vornherein dazu, Ihnen bei diesen redaktionellen Abänderungen Zustimmung zu beantragen. Sie will aber auch da, wo materiell noch etwas Neues geschehen ist, das gleiche tun.

Nun sind diese Differenzen derart, dass es fast nicht angeht, sie besonders zu verlesen. Man würde sie kaum verstehen. Ich meine deshalb, es wäre richtiger, wenn ich sie gleich nacheinander behandelte und erläuterte. Hernach kann die Diskussion eröffnet werden und jedes Mitglied zu der Differenz das Wort verlangen, bei der es anderer Meinung ist.

Präsident: Wenn kein Widerspruch erfolgt, so nehme ich an, dass wir nach der Anregung des Herrn Berichterstatters vorgehen.

Isler, Berichterstatter der Kommission: Im Ingress ist die erste Aenderung. Wir hatten da beantragt, zu sagen: In Abänderung und Ergänzung des bisherigen Bundesgesetzes. Der Nationalrat begnügt sich, von Abänderung zu sprechen, worin ja die Ergänzung auch liegt. Wir sind einverstanden.

Die zweite Differenz findet sich bei I, wo die Artikel des alten Gesetzes zusammengestellt sind, die beseitigt und durch Artikel dieses neuen Gesetzes ersetzt werden. Hier hat der Nationalrat drei Artikel neu hineingebracht aus dem Grunde, weil er in der Tat drei Artikel des alten Gesetzes auch noch abändert und in abgeänderter Form in das neue aufnimmt. Ich glaube, darüber nichts weiteres sagen zu müssen.

Dann ist in Art. 1 das Zitat in der bundesrätlichen Fassung, wo von den drei Nationalsprachen die Rede ist, die im Bundesgerichte vertreten sein sollen (Art. 107 B.V.) gestrichen, offenbar als überflüssig. Wir sind auch damit einverstanden.

Eine weitere Aenderung findet sich in Art. 13, Abs. 3. Das ist nun einer jener neuen Artikel des alten Gesetzes, die der Nationalrat auch noch berangezogen hat. Wir hatten es nicht getan und der Bundesrat auch nicht. Es liegt aber darin eine richtige Ergänzung. Es ist in dem Artikel die Rede von der Beeidigung der Gerichtsschreiber, der Sekretäre, der Untersuchungsrichter und der Schriftführer. Im bisherigen Gesetze war noch ein anderer Beamter aufgeführt, den man bisher beeidigt hat, der Archivar des Bundesgerichts. Nun hat der Nationalrat den Art. 13 des bisherigen Gesetzes deshalb abgeändert, weil der Archivar wegzulassen ist. Der Archivar ist nämlich künftig nicht mehr selbständiger Beamter. Man wird vielmehr einen der Sekretäre, unter Umständen auch zwei, mit dem Archivieren beauftragen und der oder die Beamten werden dann eben als Sekretäre vereidigt und brauchen nicht besonders als Archivar beeidigt zu werden.

Eine weitere Aenderung des Nationalrates findet sich bei Art. 14. Der Art. 14 des bisherigen Gesetzes spricht von dem Sitze des Bundesgerichts, der Lausanne ist, und weiter von den Verpflichtungen der Stadt Lausanne, von dem Verhältnis zwischen dem Bund und ihr in bezug auf den Bundesgerichtssitz. Diese weiteren Absätze des Art. 14 des bisherigen Gesetzes sind obsolet geworden durch einen Vertrag, den, wie Sie wissen, die Eidgenossenschaft mit der Stadt Lausanne abgeschlossen hat, wie seinerzeit in bezug auf das Polytechnikum mit der Stadt Zürich. Wir hatten, weil diese Bestimmung obsolet geworden, aber noch nicht legislatorisch beseitigt worden war, übereinstimmend mit dem Bundesrat eine Schlussbestimmung IV am Ende der Vorlage aufgenommen und da bemerkt, dass diese Absätze 2 und 3 usw. aufgehoben seien. Nun will der Nationalrat anders, er will anstatt negativ, affirmativ vorgeben und Art. 14 einfach um die obsolet gewordenen Sätze verkürzen und den bleibenden «Der Sitz des Bundesgerichtes ist die Stadt Lausanne», ins neue Gesetz herübernehmen. Das ist natürlich auch eine Lösung. Sie macht sich nur eigentümlich. Wer die Novelle liest, glaubt, die Stadt Lausanne werde erst jetzt zum Sitz des Bundesgerichtes erkoren. Aber wir haben nicht mehr Zeit, über blosse Redaktionsfragen Zeit zu verlieren. Das Gesetz muss jetzt bereinigt werden, und da wir nur noch einen Tag zur Verfügung

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1911
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	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1911 - 16:30
Date	
Data	
Seite	221-224
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 048



Amtliches
stenographisches Bulletin
BULLETIN
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

der
schweizerischen Bundesversammlung
DE
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

N^o 1

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 6.— für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 6. — On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat — Conseil des Etats

Sitzung vom 26. März 1913, vormittags 9 Uhr — Séance du 26 mars 1913, à 9 h. du matin.

Vorsitz: } Hr. Kunz.
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour:*

Bundesbeschluss betr. die Aufnahme eines Art. 37^{bis} in die Bundesverfassung (Automobilverkehr und Luftschiffahrt).

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37^{bis} dans la constitution fédérale
(automobiles et navigation aérienne).

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates, Jahrgang 1912, Seite 123 ff. — Voir les débats du Conseil national année 1912, page 123 et suiv.)

Anträge der Kommission des Ständerates. 12. Oktober 1912.

Antrag der Mehrheit:

I. Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 erhält folgende Zusätze:

Art. 37 bis.

Der Bund ist befugt, zum Schutze der Volksgesundheit, und zur Sicherung des allgemeinen Verkehrs polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufzustellen. Dabei sind die besonderen örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen.

Den Kantonen bleibt die Befugnis gewahrt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf einzelnen Strassen, die für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendig sind, zu beschränken oder zu untersagen. Vorbehalten bleibt die Benützung im Dienste des Bundes.

Propositions de la commission du Conseil des Etats. 12 octobre 1912.

Proposition de la majorité:

I. Les adjonctions suivantes sont introduites dans la constitution fédérale du 29 mai 1874.

Art. 37 bis.

La Confédération a le droit d'édictier, pour la sauvegarde de la santé publique et la sécurité de la circulation générale, des prescriptions de police sur les automobiles et les cycles. Il sera tenu compte dans ces prescriptions des conditions locales particulières.

Les cantons conservent le droit de restreindre ou d'interdire la circulation des automobiles ou des cycles sur certaines routes qui ne sont pas des voies nécessaires de transit. Ces interdictions ou restrictions ne sont toutefois pas applicables aux véhicules au service de la Confédération.

Art. 37 ter.

Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes.

II. Diese Zusatzartikel werden dem Volke und den Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung des Beschlusses beauftragt.

Antrag der Minderheit:

Festhalten am Beschlusse des Ständerates vom 4. Oktober 1911.

Eventuell:

Art. 37 bis, Lemma 2.

Den Kantonen bleibt die Befugnis gewahrt, den Automobil- oder Fahrradverkehr auf einzelnen Strassen zu beschränken oder, soweit sie nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr dienen, ganz zu untersagen, unter Vorbehalt der Benützung im Dienste des Bundes.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Die Behandlung des Traktandums, über das ich Ihnen heute zu referieren die Ehre habe, hat sich nicht in dem Tempo des Fahrzeuges gestaltet, um das es sich handelt. Wenn man das Beispiel eines Fahrzeuges wählen wollte, so müsste man an die alte ehrwürdige deutsche Reichspost seligen Andenkens erinnern

Es wird deshalb notwendig sein, dass ich Ihnen einige geschichtliche Daten in Erinnerung bringe, um darzutun, wie sich die ganze Sache entwickelt hat und wie sie nun doch auf einem gewissen Standpunkt der Reife angelangt sein sollte. Sie wissen, dass schon im Jahre 1908, am 9. März, eine Motion Waltber im Nationalrate eingebracht wurde, dahingehend, es sei die verfassungsrechtliche Grundlage für den Erlass von polizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen für den Bund zu schaffen. Der Nationalrat hat die Motion am 26. März 1909 erheblich erklärt. Der Bundesrat hat nicht ermangelt, Umfrage bei den Kantonsregierungen zu halten. Schon damals, im Juni 1909, als die Umfrage erging, hat sich herausgestellt, dass die grössere Zahl der Kantone eine solche bundesgesetzliche Ordnung wünsche. Es haben nur acht Kantone sich gegen eine solche Ordnung erklärt, 15 dafür und 2 blieben unentschieden. Infolge der Diskussion über die Sache haben sich dann auch eine Anzahl von privaten Kundgebungen bei den Bundesbehörden geltend gemacht, und zwar im Sinne der Förderung der Automobilgesetzgebung, andererseits aber auch im Sinne des Verbotes eines zu weitgehenden Automobilismus. Ich erinnere Sie an die Eingabe des Verbandes schweizerischer Verkehrsvereine, an die Eingabe des schweizerischen Radfahrerbundes, der damals so weit ging, das Begehren zu stellen, es sei einfach ein schweizerisches Strassenpolizeigesetz zu erlassen, und von den automobilgegnerischen

Art. 37 ter.

La législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération.

II. Ces adjonctions seront soumises à la votation du peuple et à celle des cantons.

III. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Proposition de la minorité:

Maintenir la décision du Conseil des états du 4 octobre 1911.

Subsidiairement:

Art. 37 bis, alinéa 2.

Les cantons conservent le droit de restreindre la circulation des automobiles ou des cycles sur certaines routes, ou de l'interdire sur celles qui ne servent pas au transit général, sous réserve de l'utilisation de ces routes au service de la Confédération.

Kundgebungen an die Eingabe einer damals in Bildung begriffenen Vereinigung zur Wahrung der öffentlichen Interessen gegen den zu weitgehenden Automobilismus.

Nachdem nun die Frage in Fluss gekommen war, wurde seitens des Bundesrates, und namentlich durch das Justizdepartement die Frage geprüft, wie weit die Kompetenzen des Bundes gehen, ob der Bund auf Grund der gegenwärtigen verfassungsrechtlichen Bestimmungen ein Automobilgesetz erlassen könne, oder nicht. Und es musste konstatiert werden, dass im ganzen Gebiet des Zivilrechtes, des Strafrechtes und auch des Aufsichtsrechtes über die wichtigsten öffentlichen Strassen die Bundeskompetenz bereits begründet ist. Dagegen stiess man an das Hoheitsrecht der Kantone über die Strassen. Es hat damals in einem Gutachten das Justizdepartement gefunden, dass für den Erlass von ordnenden polizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen und mit Fahrrädern doch eine Aenderung der Bundesverfassung notwendig sei. Man hat es hier etwas ängstlicher genommen als auf anderen Gebieten. Ich erinnere nur, dass die Starkstromgesetzgebung seinerzeit nicht so fest in der Verfassung begründet war, wie vielleicht der Erlass eines Automobilgesetzes darin hätte begründet werden können. Doch ist die Sache nun soweit gediehen, dass es sich wohl nicht mehr lohnt, bei dieser Frage länger zu verweilen. Sie ist in ein Stadium eingetreten, wo wir weiter gehen müssen.

Im Zusammenhang mit der Hauptfrage ist vom Bundesrat schon damals gefunden worden, es sollte bei dem Anlass auch das Recht der Gesetzgebung über die Luftschiffahrt dem Bunde ausdrücklich gegeben werden. Ich bemerke bei dieser Gelegenheit — was ich aus den Akten konstatiert habe — dass die Uebertragung dieses Rechtes an den Bund von nirgends her einer Opposition begegnet ist. Und

nachdem wir ja heute in der Zeit einer ständigen Entwicklung und einer sozusagen (wie ja auch der heutige Flug Bidens beweist) täglichen Betätigung der Aviatik begriffen sind, so wird es wohl nicht nötig sein, über die Frage des Luftverkehrs und der Luftschiffahrt und die Uebertragung der gesetzlichen Kompetenzen an den Bund heute weitere Worte zu verlieren.

Mit Botschaft vom 22. März 1910 hat sodann der Bundesrat einen Artikel mit dem soeben besprochenen Inhalt vorgeschlagen, einen Art. 37 bis, welcher lautete: «Der Bund ist befugt, polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder aufzustellen. Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes.»

Unter Automobil wurde, wie in der Botschaft ausgeführt ist, ausdrücklich jedes Kraftfahrzeug verstanden, also sowohl das Motorrad wie das Automobil.

Die Priorität in der Behandlung dieser Vorlage wurde dem Ständerat erteilt. Am 7. Juni 1911 hat die Kommission des Ständerates mit Mehrheit beschlossen, es sei dem Rate Eintreten zu beantragen. Immerhin hat die Kommission schon damals den Vorbehalt gemacht, es sei das Postulat betreffend den Erlass eines Gesetzes über die Automobilhaftpflicht ausdrücklich vorbehalten, währenddem auf der andern Seite der Bundesrat in seiner Botschaft davon ausgegangen war, dieses Postulat falle durch die Annahme des Antrages des Bundesrates dahin.

Im weiteren wurden einige Aenderungen an dem bundesrätlichen Vorschlage vorgenommen, speziell in der Weise, dass die Vorlage darauf beschränkt wurde, dass polizeiliche Vorschriften nur über den Automobil- und Fahrradverkehr zu erlassen seien. Die Sache kam dann hier in unserem Rate zur Verhandlung, und Sie haben wohl alle noch in Erinnerung, dass am 4. Oktober 1911 mit Stichentscheid unseres verehrten Herrn Kollegen Winiger ein Antrag Calonder angenommen wurde, dahingehend, es sei zurzeit auf die Verhandlung nicht einzutreten und es sei der Bundesrat einzuladen, die Vorlage eines Haftpflichtgesetzes nach Tunlichkeit zu veranlassen und dabei auch zu prüfen, ob nicht zugleich eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen die Missbräuche des Automobilverkehrs zu erlassen seien. Die Angelegenheit gelangte dann wieder in den Nationalrat, und der Nationalrat hat am 19. Juni 1912 nach einer sehr einlässlichen, mehrere Tage dauernden Debatte Eintreten beschlossen.

Aus der Beratung des Nationalrates sind verschiedene Aenderungen der Vorlage hervorgegangen. Einmal in formaler Hinsicht. Es wurde die Behandlung des Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehrs und der Luftschiffahrt je in einen besondern Artikel verlegt. Materiell wurden die zu erlassenden polizeilichen Vorschriften näher umschrieben; Umfang und Inhalt wurden in der Weise umschrieben, dass als Grenzen die Interessen der Volksgesundheit, des allgemeinen Verkehrs und der örtlichen Verhältnisse bezeichnet wurden.

Die Kommission des Ständerates hat nun, nachdem die Angelegenheit an den Ständerat zurückgegangen ist, pflichtgemäss die Sache wieder in Beratung gezogen, und es sind in der Kommission die alten grundsätzlichen Verschiedenheiten wieder

zutage getreten. Eine Minderheit der Kommission hat die Auffassung festgehalten, welche in dem Beschlusse des Ständerates vom 4. Oktober 1911 enthalten war, wonach aus Opportunitätsrücksichten auf die Behandlung der Vorlage heute nicht einzutreten und der Bundesrat einzuladen sei, nach den bezeichneten Richtungen die Bundesgesetzgebung auszubauen. Eine Mehrheit der Kommission jedoch, für die ich zu referieren die Ehre habe, beantragt Ihnen grundsätzlich Eintreten im Sinne der Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates und Aenderung der nationalrätlichen Vorlage nach verschiedenen Richtungen, Aenderungen, die im Grunde eigentlich mehr redaktioneller Natur sind.

Mehrheit und Minderheit gehen davon aus, dass das Postulat betreffend Erlass eines Automobilhaftpflichtgesetzes auch beim Eintreten auf die Vorlage nicht hinfällig geworden sei. Es ist in der Kommission auch davon ausgegangen worden, dass die Frage der strafrechtlichen Bestimmungen am besten ihre Lösung finden dürfe bei der Vorberatung und dem Erlass des im Entwurfe befindlichen eidgenössischen Strafrechtes, wobei ich Ihnen auch mitteilen kann, dass in der Tat in dem Entwurf, den die Expertenkommission vorbereitet hat, diesbezügliche Bestimmungen, die zu einem grossen Teil sich an die strafrechtlichen Bestimmungen des deutschen Automobilgesetzes und des österreichischen Gesetzes anlehnen, bereits vorgesehen sind.

Und was nun die Begründung des Antrages anbelangt, so möchte ich in erster Linie daran erinnern, dass bei uns eigentlich nur eine Zufallsmehrheit das Nichteintreten beschlossen hat, während auf der andern Seite, im grösseren Rate, eine starke Mehrheit sich für Eintreten und Annahme der Vorlage ausgesprochen hat. Das dürfte zum vorneherein für den Antrag der Kommissionsmehrheit eine gewisse *captatio benevolentiae* in sich schliessen.

Was aber die weiteren Gründe für das Eintreten, die wirklichen materiellen Gründe, anbelangt, so darf ich wohl an alles dasjenige erinnern, was über die Angelegenheit bereits hier und im andern Rate gesprochen worden ist. Ich will kurz eine Anzahl von Motiven neuerdings vorbringen, vielleicht auch die bisher vorgebrachten Gründe, ergänzen und damit Ihnen sagen, aus welchen Gründen die Mehrheit der Kommission dazu gelangt, Ihnen Eintreten zu beantragen.

Der schwierige Gegenstand in der ganzen Sache ist im grossen Ganzen das Automobil, in zweiter Linie das Motorrad und gar nicht mehr das Fahrrad. Das Fahrrad, gegen welches seinerzeit bei seinem Erscheinen starke Bedenken und schwerer Unwille sich gezeigt haben, hat sich allmählich sozusagen zum Liebling des Publikums entwickelt. Das Missbehagen dagegen ist geschwunden. Das mag zu einem grossen Teile daher rühren, dass es weiten und breiten Kreisen des Volkes dient und an wirtschaftlicher Bedeutung derart gewonnen hat, dass davon keine Rede sein kann, es entbehren zu können. Die heutige Welt könnte ohne Fahrrad gar nicht mehr existieren. Dessen sind wir alle versichert.

Schon etwas anders liegt die Sache allerdings beim Motorrad, das schon durch seinen Lärm, durch den Benzingeruch und den Staub, den es verursacht,

in unangenehmer Weise seiner stärkern Konkurrenz, dem Automobil, ähnelt.

Ich werde mich im grossen und ganzen, wenn ich vom Automobil spreche, an die Terminologie des Bundesrates halten und darunter sowohl das Automobil, wie das Motorfahrrad verstehen. Auch das Automobil hat sich aus einem Versuchsinstrument zum Sportsvehikel und dann in neuerer Zeit immer mehr zu einem dem industriellen und gewerblichen Leben dienenden Fahrzeug entwickelt. Es ist ein nicht zu unterschätzender Faktor unserer inländischen Fabrikation und auch der Fremdenindustrie geworden, und zwar ist zu konstatieren, dass, seitdem die Vorlage bei den eidgenössischen Räten liegt, sich eine starke Aufwärtsbewegung mit steter Progression gezeigt hat. Es ist schon früher daran erinnert worden, dass schon im Jahre 1910 in Deutschland an die 25,000 Stück solcher Fahrzeuge vorhanden waren, in Frankreich 40,000, in England 84,000 in den Vereinigten Staaten 130,000. Seither dürften sich diese Zahlen annähernd verdoppelt haben. Man hat versucht, auch in der Schweiz eine Statistik aufzustellen, der es aber an Vollständigkeit gebricht, weil die nötigen Organe fehlten. Immerhin möchte ich aus der Zollstatistik und aus den bei den Akten liegenden Statistiken Sie an folgende Zahlen erinnern. Im Jahre 1906 betrug die Einfuhrziffer der Automobile 2,946,000, im Jahre 1911 schon Fr. 6,892,000; die Ausfuhr, was für uns noch wesentlicher ist, betrug 1906 Fr. 4,401,000 und 1911 schon Fr. 11,301,000. Im Jahre 1909 wurden in der Schweiz 923 Automobile produziert, im Jahre 1911 schon 1048. Die Zahl der in der Automobilindustrie beschäftigten Arbeiter betrug im Jahre 1910 mindestens 4000, und nach den neueren Feststellungen wird die Zahl derjenigen Arbeiter, welche unmittelbar von dieser Industrie ihren Lohn erhalten, auf 7—8000 geschätzt, und es wird berichtet, dass diese Zahlen nicht übersetzt, sondern unteretzt seien. In diesen Zahlen nicht inbegriffen sind die Chauffeure von Privaten und die Angestellten der Garagen, etc. Der Jahresumsatz, der mit der Automobilindustrie zusammenhängt, wird rund auf 100 Millionen Franken geschätzt. Diese Zahlen, die vom statistischen Bureau und von den Sekretariaten aufgebracht worden sind, sind aber, wie ich bereits erwähnt habe, nur unvollkommen, weil z. B. von 320 bzw. 292 angefragten Geschäften nur 74 bzw. 85 geantwortet haben.

Im September 1912 wurde ein Bestand von 4973 Automobilen in der Schweiz konstatiert. Es besteht darüber eine nach Kantonen und nach der Zweckbestimmung der einzelnen Automobile geordnete Tabelle, aus der ich Ihnen folgende Hauptzahlen vortragen möchte. Es dienten von diesen rund 5000 Automobilen im September 1912 der Landwirtschaft 34, dem Gewerbe und der Industrie 1144, dem Handel 1052, dem Verkehr 536, den öffentlichen Verwaltungen 59, der Gesundheits- und der Krankenpflege (also Aerzten, Tierärzten, Spitalern, etc.) 468, den Ingenieuren und andern liberalen Berufen 256, den Rentnern, Privaten, etc. 776; reine Luxuswagen sind festgestellt worden nur in der Zahl von 22. Sie sehen, welch gewaltige wirtschaftliche Entwicklung sich da geltend macht und wie weit es die Technik in dieser Beziehung gebracht hat, wie sehr

das Automobil ein Faktor unseres wirtschaftlichen Lebens geworden ist.

Nach meiner Beobachtung hat sich speziell in dem letzten halben Jahr die Zahl der Automobile wieder ganz bedeutend vermehrt, namentlich derjenigen Automobile, welche dem Verkehr, dem Handel und der Industrie und welche der Gesundheitspflege dienen. Auch Sie selbst werden in denjenigen Kreisen, in denen Sie zu verkehren pflegen, wohl eine grosse Anzahl von Aerzten kennen, die sich des Automobils bedienen, sowie der Tatsache sich erinnern, dass auch die Krankenhäuser mehr und mehr sich bestreben, Krankenautomobile für ihre Zwecke sich dienstbar zu machen. Am meisten dürften sich aber vermehrt haben — und zwar nicht zur Freude der kantonalen und kommunalen Strassenvorstände — die Lastautomobile.

Was nun die Vermehrung der in die Schweiz aus dem Auslande einkehrenden Automobile anbelangt, so hält das Anwachsen mit der Vermehrung im Inlande Schritt. Es überschritten die Schweizergrenze im Jahre 1910 5400, im Jahre 1911 6290 und im Jahre 1912 schon bis Ende August 6910 und bis Ende des Jahres ebenfalls annähernd 7700 bis 7800 Automobile.

Ich will Sie auch an die militärische Verwendung des Automobils erinnern. Wenn auch unser verehrter und verdienter Generalstabschef seine bündnerische Landsmannschaft nicht verleugnet und gelegentlich sich als abgesagter Gegner des Automobils bekennt, so hat er mit den andern verantwortlichen Kommandanten und Truppenführern sich doch veranlasst gesehen, pflichtgemäss eine grosse Anzahl von Automobilen in den Dienst des Heeres zu stellen. Die Bedeutung des Automobils für den Personentransport, für den Krankendienst und für den Transport der Verpflegung, des Nachschubs, usw., speziell in militärischer Beziehung, ist in der Schweiz nicht verkannt worden. Ich will keine Zahlen nennen; aber diejenigen der Herren Kollegen, welche in militärischer Stellung mit der Sache zu tun haben, werden wissen, welch gewaltige Bedeutung das Automobil auch für unsere Armee in den letzten Jahren erhalten hat. Und im Zusammenhang damit sei daran erinnert, dass auch in allen andern öffentlichen Diensten, im Feuerwehrdienst z. B. mehr und mehr, das Automobil benutzt wird. Mit besonderem Ernst ist darauf hinzuweisen, welch grosse Wohltat dieses rasche Fahrzeug im Dienst der Krankenpflege, bei der Verwendung durch die Aerzte, darstellt. Welchen Segen bedeutet es speziell für viele verlassene Alpentäler mit ihrer dünnen Bevölkerung, bei den grossen Distanzen zwischen dem Wohnorte der Patienten und des Arztes, wenn die moderne Technik ein Fahrzeug geschaffen hat, das es den Vertretern der Gesundheitspflege ermöglicht, rasch bei einem Unglücksfalle oder bei einer Erkrankung dem Patienten zu Hilfe zu eilen.

Das, Herr Präsident, meine Herren, ist die Situation heute und die Bedeutung des Automobils in unserem heutigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben. Der Bund hat jedenfalls die Pflicht und nicht nur das Recht, hier ordnend einzuschreiten. Es bedarf ja keiner Diskussion, dass die Schnelligkeit des Fuhrwerkes, die durch diese Schnelligkeit bedingte Schwierigkeit der Kontrolle, der Verfolgung von Uebertretungen und von Ver-

geben, die aus der Schnelligkeit sich ergebenden Kollisionen mit den andern Fuhrwerken auf der Strasse oder mit den Fussgängern, die Gefährdung des Verkehrs und die Abnutzung der Strassen, Faktoren sind, welche von ganz grosser Bedeutung sein müssen und von weiten Volkskreisen empfunden werden. Aber es sind Faktoren, bei denen nicht die einzelnen Kantone, die kleinern noch weniger als die grossen, Abhilfe schaffen können. Man hat ja vielfach Abhilfe versucht. Man hat im Jahre 1904 ein Konkordat erlassen, das sich jetzt in Revision befindet. Aber es hat sich herausgestellt, dass das Konkordat ein Messer ohne Heft und ohne Klinge ist. Das Konkordat ist, wenigstens soweit die fragliche Materie in Betracht kommt, ein eines Bundesstaates unwürdiges gesetzgeberisches Rüstzeug. Nach meiner persönlichen Ueberzeugung ist es eine veraltete und verrostete Gesetzgebungswaffe. Es gehört in ein historisches Museum. Es ist unter der Gesetzgebung ungefähr diejenige Waffe, welche das ehrwürdige Steinschlossgewehr unter den Schiesswaffen heute ist. Das hat sich denn auch herausgestellt. Bei dem Konkordat sollte der Bund die Kosten bezahlen, er sollte der Helfer und Vater und Götti überall sein; aber für die Exekution, für den Vollzug des Konkordates war nicht gesorgt, und vor allem hat es das Konkordat nicht vermocht, das ganze Gebiet der Schweiz zu umfassen. Und das nun in Revision befindliche Konkordat hat noch viel weniger als sein Vorgänger seinen Zweck erreichen können. Wie weit momentan die Entwicklung dieses Konkordates gediehen ist, bin ich nicht im Falle, Ihnen mitzuteilen. Vielleicht wird der verehrte Herr Bundesrat Ihnen das Nötige zu sagen in der Lage sein.

Es sind auch Volksbewegungen an etlichen Orten entstanden, und es ist in verschiedenen Kantonen mit verschiedenen Zielpunkten der Gesetzgebungsapparat in Bewegung gesetzt worden. Ich erinnere daran, dass das Volk des Kantons Graubünden ein radikales Automobilverbot erlassen hat; daran, dass die Landsgemeinde des Kantons Glarus sich mit einer Antiautomobilbewegung zu beschäftigen hatte und dass aus dieser Bewegung zwar eine gewisse Beschränkung, aber nicht die von den Automobilgegnern gewollte Beschränkung, hervorgegangen ist. Ich erwähne, dass ähnliche Bestrebungen im Kanton Bern, im Kanton St. Gallen und anderwärts sich geltend gemacht haben und dass der Kanton Zürich gegenwärtig einen Gesetzesentwurf in Beratung hat, der ungefähr den Inhalt des Konkordates umfassen soll, so viel aus den Zeitungen konstatiert werden kann, der aber gegenwärtig noch bei den Behörden liegt und nicht zu Ende gediehen ist. Im Kanton Bern hat sich meines Wissens namentlich der Steuerfiskus der Sache angenommen, was sein gutes Recht ist und woran wir ja von Bundeswegen weder den Kanton Bern noch einen andern Kanton hindern möchten.

Diese Bewegung, diese Misstimmung, diese Unzufriedenheit, ja diese Feindseligkeit gegen das neue Kraftfuhrwerk sind nun nach der Auffassung der Mehrheit der Kommission nicht etwa ein Grund, die Hände in den Schooss zu legen und die Kantone, mit grösserem oder geringerem Erfolg, die nötigen Vorkehrungen treffen zu lassen, sondern sie gebieten es dem Bunde geradezu, da zu helfen. Denn

die Mehrheit der Kommission hat die Ueberzeugung, dass nur der Bund wirksam helfen kann; die einzelnen Kantone, weder die grossen noch die kleinen, sind zur Hilfe bei weitem nicht mächtig genug. Auch der grösste schweizerische Kanton ist im Verhältnis zur Geschwindigkeit eines solchen modernen «Teufelsfuhrwerks» eben viel zu klein, als dass seine Organisation das Nötige bieten könnte. Auch die Polizeiorgane des grössten Kantons sind unter Umständen ganz bedauernswerte Elemente der hinkenden Justiz, wenn sie einem Automobilvergehen auf die Spur gehen sollten. Wir sind also vollständig damit einig, dass die Sicherheit des Verkehrs, die Handhabung der Ordnung, die Verfolgung etwaiger schuldiger Automobilisten bei der Verursachung von Materialschaden oder Tötung oder Verletzung von Personen gefährdet, dass es notwendig ist, Abhilfe zu schaffen. Aber ebenso sind wir alle der Meinung, dass mit Rücksicht auf eine wirksame Sicherung des Verkehrs und namentlich und vor allem auch mit Rücksicht auf die wirksame und würdige Vertretung der Schweiz bei der Handhabung des internationalen Automobilkonkordates, dem wir beigetreten sind, es notwendig ist, dass der Bund hier das Nötige vorschreibt.

Ich will Ihnen an einem kleinen Beispiel dartun, wie klein und ohnmächtig auch die mächtigsten Kantone gegenüber diesen sich bietenden Verhältnissen sind. Es hat der Kanton Zürich in seinem Entwurfe eine Bestimmung des neuen Konkordates aufgenommen. Diese Bestimmung ist hergeleitet aus einer Vorschrift der österreichischen Automobilgesetzgebung, und sie geht dahin, dass der Inhaber eines Automobils sich darüber ausweisen muss, dass er sich für einen gewissen Betrag gegen Drittschaden an Material und Personen versichert hat. Es besteht also infolge dieser Bestimmung die Gewähr, dass wenn durch ein Automobil ein Materialschaden oder eine Schädigung von Personen verursacht wird, dieser Schaden unter allen Umständen gedeckt wird, auch wenn der Automobilist oder der Chauffeur nicht imstande wäre, ihn zu decken. Es ist weiter sowohl im österreichischen Gesetz, wie im neuen Konkordat und im zürcherischen Entwurf die Bestimmung, dass ein gewisser Betrag des Schadens immer vom Führer des Automobils gedeckt werden muss, in Oesterreich 100 Kronen oder in Zürich vielleicht 100 Franken. Angenommen nun, der Kanton Zürich habe die Kompetenz, eine solche Bestimmung aufzustellen — was noch in Frage gestellt werden könnte vom rein konstitutionellen Standpunkte aus — und eine solche Bestimmung erhalte Gesetzeskraft, welche Wirkung kann sie haben? Ganz gewiss hat der Kanton Zürich eine gewisse Gewalt über alle die Automobile und Automobilisten, welche in seinem Territorium vorhanden sind und in seinem Territorium sich bewegen; aber den Automobilisten der ganzen übrigen Welt könnte der Kanton Zürich einstweilen, so hoch er in der Kultur steht, nichts befehlen. Er könnte sich darauf beschränken, die Automobilisten, welche sein Gebiet besuchen, zu veranlassen, sich über den Besitz einer solchen Versicherungspolice auszuweisen. Das letztere wird tatsächlich unmöglich sein; denn ich traue weder den Behörden, noch dem Volke des Kantons Zürich die Kraft zu, einen solchen polizeilichen Apparat aufzustellen. Es wird

vielmehr dazu kommen, dass der zürcherische Automobilist sich daran zu kehren hat; aber die ganze andere Automobilistenwelt wird sich nicht daran kehren. Der Zürcher hat den Nachteil davon.

Ganz anders verhält es sich mit der sehr vernünftigen und empfehlenswerten Bestimmung, wenn ein schweizerisches Gesetz diese vorschreibt und wenn jeweilen bei einer Zollkontrolle von den Automobilisten ein solcher Ausweis verlangt werden kann. Das wird dann bekannt, und die Fremden werden sich darnach einrichten wie bei Oesterreich.

Noch ein anderes Beispiel. Stellen Sie sich vor, es passiere mitten im grossen Kanton Bern ein Automobilunfall und es komme vor, was leider schon oft vorgekommen ist und was meines Erachtens eine scharfe strafrechtliche Verfolgung nach sich ziehen sollte, dass der Automobilist einfach das Weite sucht und über den Kanton Neuenburg nach Frankreich fährt. Da haben wir auf der einen Seite eine kantonale Organisation und auf der andern Seite die andere kantonale Organisation, und es ist nirgends gesorgt, dass die Polizeibehörden den richtigen Kontakt haben, um die Verfolgung aufzunehmen. Wir wollen auch fragen, welche Vorschriften bestehen für eine beweissichere Konstatierung des Unfalles. Wir sind heute völlig machtlos in dieser Hinsicht, und wir stehen hinter den Nachbarstaaten zurück, speziell hinter Deutschland und Oesterreich. Dort sind die nötigen Vorsichtsmassregeln getroffen, ist dafür gesorgt, dass sofort die Polizeibehörden des ganzen Reiches den nötigen Kontakt nehmen, dass der Tatbestand festgestellt und die Verfolgung aufgenommen wird. Es wird sich sogar fragen, ob in einer Automobilgesetzgebung nicht ein besonderer Gerichtsstand geschaffen werden soll für die Verfolgung des Schuldigen, ob man nicht auch Kautelen schaffen solle nach dieser Richtung.

Ich will Sie an alles das nur erinnern, um darzutun, wie notwendig es ist, in dieser Beziehung für das ganze Gebiet unseres Landes diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die in den Nachbarstaaten schon seit Jahren getroffen worden sind. Nach meiner Erfahrung möchte ich noch beifügen, dass sich dort die Feindschaft gegen das Automobil viel weniger geltend gemacht hat, dass aber, wenn ein Unfall passiert, die Behörden sofort zum Rechten sehen. Uebrigens möchte ich mit bezug auf die Automobilunfälle Ihnen die Statistik nicht vorenthalten, welche auch hier zuhanden der ständerätlichen Kommission gemacht worden ist. In den Jahren 1901 bis 1905 ereigneten sich zehn Automobilunfälle mit tötlichem Ausgang. Im Jahre 1906 waren es deren sechs; im Jahre 1907 waren es vier, im Jahre 1908 deren elf, im Jahre 1909 acht und im Jahre 1910 23 Todesfälle infolge Automobilunfall und Motorvelounfall, nach der Zusammenstellung des statistischen Bureaus. Man vergleiche damit die Unfälle, welche durch die andern, ich möchte sagen die historischen Fuhrwerke in derselben Zeit vorgekommen sind. Diese Unfälle weisen folgende Zahlen auf: In den Jahren 1901 bis 1905 waren es 470 Todesfälle gegenüber 10 bei Automobilunfällen. Im Jahre 1901 waren es 101, im Jahre 1902 deren 96, im Jahre 1903 deren 94, im Jahre 1904 deren 79 und im Jahre 1905 deren 100. Im Jahre 1906 waren es 81, im Jahre 1907 eben-

falls 81, im Jahre 1908 82, im Jahre 1909 70 und im Jahre 1910 68, Todesfälle. Nehmen wir die Fuhrwerksunfälle mitsamt den Automobilunfällen, so ergeben sich folgende Zahlen: in den Jahren 1901 bis 1905 waren durchschnittlich 96 Todesfälle, im Jahre 1906 87, im Jahre 1907 85, im Jahre 1908 93, im Jahre 1909 78 und im Jahre 1910 91. Es geht daraus hervor, dass die Todesfälle, welche von den sämtlichen Fuhrwerken verursacht werden, sich eher in einer absteigenden Linie bewegen seit der Einführung der Automobile. Es scheint, und ich vermute, es ist so, dass infolge des Automobilverkehrs auch die andern Fuhrwerke etwas vorsichtiger geworden sind.

Nun anerkennen wir ja, dass der Fussgängerverkehr unter dem Automobilismus und dem Motorveloverkehr leidet, dass der Fuhrwerkverkehr und die Anwohner und auch die Liegenschaften leiden und eine gewisse Gefährdung des Verkehrs, für Leben und Gesundheit, besteht. Auch wollen wir anerkennen und feststellen, dass die Strassen stark in Anspruch genommen werden, dass die Unterhaltungskosten stark vermehrt werden. Alle diese Faktoren haben aber eine grössere Bedeutung deswegen, weil keine einheitlichen Vorschriften bestehen, weil die Automobilisten nicht wissen, welche Vorschriften in den einzelnen Gebieten bestehen und überall auch beim Publikum und den Behörden Unklarheit und Wirrwar besteht. Das ist die Hauptursache, wenn eine gewisse Misstimmung da ist. Dass der Schaden nach allen diesen Richtungen deswegen grösser ist, scheint der Kommission klar zu sein. Vor allem wollen wir aber auch anerkennen, dass die Interessen der einzelnen Landesteile und Bevölkerungsschichten bezüglich der neuen Fahrzeuge durchaus verschieden sind, ja, dass sie sich oft geradezu diametral gegenüberstellen — wie es ja bei allen Neuerungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens je und je der Fall gewesen ist; wie es sich bei der Einführung der neuen Maschinen für die Fabriken zeigte und damals, als die Eisenbahnen ihren Einzug ins Land gehalten haben. Auf der andern Seite aber wollen wir auch dessen gewiss sein und vor Augen haben, dass diese Kraftfahrzeuge wunderbare und ausgezeichnete Erzeugnisse der modernen Technik sind, dass sie sich mehr und mehr anschicken, unserer Industrie und unserm Gewerbe in der Fabrikation einen gesunden Erwerb zu bringen, dass sie auch für einzelne Zweige unserer Industrie, die schwer um ihre Existenz kämpfen, als Konkurrenzmittel je länger je mehr unentbehrlich sind. Dass sie auch der öffentlichen Verwaltung, speziell auch der Gesundheitspflege förderlich und unentbehrliche Mittel sein sollen. Denn die Tragkraft, die grosse Lenkbarkeit und vor allem die Geschwindigkeit, stellen sie über alle andern Transportmittel unserer Strassen. Das können wir nicht aus der Welt schaffen. Damit sind wir verpflichtet zu rechnen. Wir können nicht eine chinesische Mauer um unser Land oder gar um unsere Ländchen machen und sagen: wir lassen diese Kunstwerke nicht hinein. Diese Kraftfahrzeuge sind nun einmal da, und wir müssen mit dieser Tatsache rechnen. Wir müssen auch Ordnung schaffen; aber Ordnung schaffen kann nur der Bund, oder wenigstens kann nur er die Leitung hiezu übernehmen unter Mitwirkung der Kantone.

Ich wiederhole, dass alle uns umgebenden Staaten, Deutschland, Frankreich, Oesterreich, Italien, die Ordnung so getroffen haben, dass dort allseitig Zufriedenheit herrscht. Man täuscht sich wohl nicht, wenn man annimmt, dass ein gutes Stück der Missstimmung nicht vorhanden wäre, wenn man früher schon Ordnung geschaffen hätte, wenn gewisse Strassen vom Automobilverkehr ausgeschlossen, über die Geschwindigkeit Vorschriften aufgestellt, der Durchgangsverkehr geregelt, der Beweisnot bei Unfällen gesteuert und die strafrechtliche und zivile Haftpflicht geordnet gewesen wäre.

Aus diesen Erwägungen heraus kommt die Kommission dazu, zum Zwecke der Aussöhnung der divergierenden Interessen Ihnen Eintreten auf die Vorlage zu beantragen. Dabei möchte ich noch folgendes sagen. Es soll die Strassenhoheit der Kantone intakt bleiben; es soll der Bund nur ordnende und die rasche Handhabung der Ordnung ermöglichende Polizeivorschriften treffen, und zwar deshalb, weil nur der Bund wirksam solche Vorschriften treffen kann. Aber es sollen nur Polizeivorschriften sein und nicht Vorschriften über alle andern Gebiete, z. B. das Steuerwesen. Es wäre letzteres meines Erachtens zwar fraglich, und ich würde, wenn ich eine Vorlage auszuarbeiten hätte, das Steuerrecht in Automobilsachen dem Bunde geben, immerhin in der Meinung, dass der Ertrag der Steuer für die Herstellung und den Unterhalt der Strassen zu dienen hätte. Ich habe eine kleine Berechnung darüber gemacht und dabei herausgebracht, dass eine geringe Steuer auf die Pferdekraft in nicht allzu ferner Zeit einen Steuerbetrag von vielleicht bis zu 5,000,000 Fr. im Jahre ergeben würde, wodurch die Kantone indirekt entlastet werden könnten. Damit wären viele Schwierigkeiten aus dem Wege geschafft, welche jetzt noch bestehen. Man will auf Seite des Bundesrates und der Kommission die Frage der Steuerhoheit hier nicht in Beratung ziehen, sondern nur die Polizeivorschriften sollen durch den Bund erlassen werden. Dabei ist es ganz selbstverständlich, dass nicht alle Polizeivorschriften vom Bund erlassen würden, sondern nur die wegleitenden und regelnden, und dass es den kantonalen und lokalen Behörden überlassen bliebe, die für die lokalen Verhältnisse notwendigen Ausführungsbestimmungen zu erlassen. Als solche eidgenössische Vorschrift will ich beispielsweise erwähnen: Bestimmungen über die Geschwindigkeit, mit der ein solches Fahrzeug sich bewegen darf, bei Tag und Nacht, in der Dämmerung, in den einzelnen Teilen des Landes, auf der offenen freien Landstrasse; auf geraden Strassen selbstverständlich ganz anders, als in den Ortschaften. Ich möchte noch mitteilen, dass nun ein Geschwindigkeitsmesser besteht, bei dem die jeweiligen stattgehabte Geschwindigkeit konstatiert werden kann, und ich glaube, dass sehr bald auch ein automatischer Geschwindigkeitsmesser konstruiert werden könnte, mit welchem die Geschwindigkeit der Automobile jederzeit amtlich konstatiert werden könnte. Es müssten auch Kontrollvorschriften aufgenommen werden in bezug auf die Eignung der Fahrer und die Haftbarkeit, wie das auch im internationalen Konkordat zu einem Teil der Fall ist. Unter allen Umständen müssten auch Bestimmungen aufgenommen werden über das Verfahren bei Unfällen, bei Verletzung der Polizei-

vorschriften, bei Verursachung von Materialschaden und Verletzung von Personen, namentlich bezüglich des Verfahrens bei der Feststellung solcher Schäden und über den Kontakt der kantonalen Polizeibehörden. Der Kontakt sollte rascher sein als die Fahrt des schuldigen Automobilisten. Es würde auch notwendig sein, Bestimmungen darüber aufzunehmen, welche Strassen überhaupt nicht befahren werden dürfen. Es gibt eine Reihe von Strassen, die dem Automobil nicht geöffnet werden sollten, und ich glaube, der grosse Fehler, den wir gemacht haben, ist der, dass man anfänglich angenommen hat, es dürfe das schwere Fuhrwerk auf allen möglichen Wegen und Strassen und Brücken sich bewegen. Es müssen gewisse Normen aufgestellt werden, welche Qualität eine Strasse haben müsse, damit sie mit dem Automobil befahren werden dürfe, und welche Behörde darüber zu entscheiden hat. Ich will auch noch die Vorschriften erwähnen für die Bewegung von Militärautos in denjenigen Gebieten und auf den Strassen, auf denen die andern Automobile nicht fahren dürfen. Es müssten Ausnahmen gemacht werden, nicht bloss für die Militärautos, sondern ebensowohl für die Automobile der Feuerwehr oder für die Automobile der Spitäler. Vielleicht wären auch Normalvorschriften für die Schwere und die Pferdestärken von Automobilen angezeigt im Verhältnis zu den zu befahrenden Strassen usw. Alle diese Vorschriften sollten nach unserer Vorlage erfolgen nicht nur im Interesse der Volksgesundheit, sondern zum Schutz der Volksgesundheit, zur Sicherung des allgemeinen Verkehrs. Dabei geht die Kommission davon aus, dass ganz von selbst die Fahrt von solchen Kraftfahrzeugen auf ungeeigneten Strassen ausgeschlossen ist. Man kann davon ausgehen, dass, wenn diese Vorschriften für die ganze Schweiz aufgestellt sind, viel Aerger verhindert würde. Auf einer Karte würden die fahrbaren Strassen eingezeichnet, und es würden sich von selbst je länger je mehr gewisse Strassen als Automobilstrassen entwickeln. Diese Strassen könnten ausgezeichnet unterhalten werden.

So könnte Ordnung geschaffen werden, und es sollte meines Erachtens so bald und so rasch als möglich Ordnung geschaffen werden. Unter allen Umständen soll auch Rücksicht getragen werden auf die örtlichen Verhältnisse. Ich habe gesagt, wir wollen nicht, dass jede Strasse und jeder Weg dem Automobil geöffnet werde. Es ist klar, dass diejenigen Strassen, welche aus Gründen allgemeiner Natur geschlossen wurden, nicht geöffnet werden sollen; so wird man z. B. unter Umständen nicht gestatten, dass ein schöner Spazierweg nach einem Aussichtspunkt von den Automobilen befahren werden darf. Man wird es z. B. auch nicht gestatten, dass auf einer Strasse, die an einem Spital vorbeigeht, die lärmenden und benzinduftenden Kraftfahrzeuge vorbeifahren.

Dabei möchte ich meinen Standpunkt in bezug auf die Stellungnahme bezüglich des Volkes des Kantons Graubünden noch kurz skizzieren. Persönlich kenne ich einen grossen Teil des Kantons Graubünden, und ich glaube, wir lieben alle das Volk des Kantons Graubünden und nicht zuletzt auch der Sprechende. Wir billigen alle die Bestrebungen des Volkes, einen benzinfreien Erdenwinkel

der feriensuchenden Menschheit zu gewährleisten, und wenn wir beantragen, auf die Vorlage einzutreten, so möchten wir diesen Bestrebungen nicht entgegen sein. Aber wir möchten sagen, dass bei aller Berechtigung, die dieses Bestreben hat, doch auch dafür zu sorgen ist, dass ein gewisser Durchgangsverkehr geschaffen werden kann. Es gibt eine Reihe von Strassen, welche absolut nicht geeignet wären, dem heutigen Automobildienst zu genügen. Es soll nicht unmöglich sein, dass gewisse Täler aus gewissen Gründen dem Automobil versagt werden. Aber es wäre wohl die schliessliche Wirkung des Erlasses einer solchen Bestimmung, dass auch der Kanton Graubünden sich veranlasst sehen würde, eine Strasse für den Durchgangsverkehr offen zu halten; es sprechen doch ganz gewaltige Gründe der grossen und allgemeinen Interessen dafür, dass der Verkehr nicht ganz unterbunden wird. Aber, wie gesagt, die Kommission beantragt, es solle nicht so weit gegangen werden, dass jeder Weg aufgemacht werden soll, sondern die örtlichen Verhältnisse müssen genügend berücksichtigt werden, und wir nehmen an, dass man sich zwischen den kantonalen und eidgenössischen Behörden vereinbare und dass dabei die Wünsche der einzelnen Landesgegend auch die entsprechende Berücksichtigung finden.

Alles das kann nur geschehen bei einer einheitlichen Ordnung der Sache, und es ist eine richtige Lösung der ganzen Angelegenheit nur möglich, wenn sie dem Bund übertragen wird. Dass ein Vorbehalt für den Dienst des Bundes gemacht werden muss, für die Anstalten des Bundes, für die Benutzung der Strassen für die Militärautomobile etc., das ist klar und wird von allen Seiten anerkannt.

Das sind die Gründe, aus denen die Mehrheit der Kommission Ihnen beantragt, auf die Vorlage einzutreten.

Winiger, Berichterstatter der Kommissionminderheit: Für die Minderheit der Kommission beantrage ich Ihnen, an unserm frühern Beschlusse festzuhalten und zurzeit auf die Vorlage nicht einzutreten. Alle Mitglieder der Kommission, auch diejenigen, welche für den Minderheitsantrag stimmen, sind nicht etwa Automobilgegner; auch wir von der Minderheit sind durchaus einverstanden mit dem, was der Herr Berichterstatter der Mehrheit der Kommission über die wirtschaftliche Bedeutung und den Wert der Automobile uns vorgebracht hat, und weitergehend kann der Sprechende erklären, dass er auch nicht prinzipieller Gegner der Motion Walther ist. Was mich angeht, anerkenne ich die Wünschbarkeit einer eidgenössischen Regelung dieser Materie, immerhin unter der Voraussetzung, dass die Strassenhoheit der Kantone möglichst weitgehend respektiert wird. Die Gründe, die uns bestimmen, an dem Beschluss auf Nichtzutreten festzuhalten, sind Gründe der Opportunität, wie denn auch der frühere Beschluss auf Nichtzutreten ausdrücklich dahin lautete, dass wir «zurzeit» nicht eintreten. Also nicht eine Ablehnung prinzipieller Natur, sondern eine Ablehnung für dermalen, zurzeit. Und diese Rücksichten

der Opportunität fassen sich kurzweg darin zusammen, dass wir sagen, eine solche Vorlage hat zurzeit durchaus keine Aussicht, bei der obligatorischen Volksabstimmung, die stattzufinden haben wird, durchzudringen. Diese Rücksichten der Opportunität mochten in dem Momente, in dem die Motion Walther und Mitunterzeichner im Nationalrate eingebracht wurde, nicht bestehen oder doch zum mindesten nicht in dem Masse und der Schärfe wie heute. Die Volksstimmung war gegenüber den eigentlichen Reise- und Sportautomobilen zweifelsohne von anfang an nicht gut. Aber gerade dank der Entwicklung der Verhältnisse, die uns der Herr Berichterstatter der Mehrheit vorgeführt hat, dank der starken Zunahme der Zirkulation dieser Vehikel, dieser Teufelsfahrzeuge, wie sie der Herr Berichterstatter der Kommission genannt hat, ist eben die Stimmung des Volkes eine schärfere geworden. Man kann ja sagen und man wird anerkennen müssen, dass das Automobil heutzutage namentlich schuld der unbestreitbaren Rücksichtslosigkeit und Ausschreitungen von vielen, die es benützen, eine eigentliche Landplage geworden ist, die achte ägyptische Plage.

Seit der Einreichung der Motion Walther im Nationalrat ist nun die Stimmung grell beleuchtet worden durch die bekannte Volksabstimmung im Kanton Graubünden, wo das Volk mit starker Mehrheit das Automobil vollständig des Landes verbannt hat, und mehr noch ist die Stimmung durch die verschiedenen Kundgebungen in den Kantonen bemerkbar geworden. Man hat dem Kanton Graubünden Beifall geklatscht und sich in einer Reihe von Kantonen gesagt, das wollen wir auch so machen; wenn das Mass voll ist bei uns, wollen wir das gleiche tun und ebenfalls die Strassen sperren für das Automobil.

Nun kommen wir mit einer Verfassungsänderung von Bundeswegen, wonach in Zukunft die massgebende Regelung des Automobilverkehrs nicht mehr Sache der Kantone, sondern des Bundes sein soll. Wir müssen uns fragen, wie wird eine solche Vorlage im Kanton Graubünden aufgenommen, beim Volk des Kantons Graubünden, das gesagt hat: «Wir sperren die Strassen vollständig, und nun kommt der Bund und sagt: das geht nicht mehr, jetzt wird der Bund regieren, und er wird ein solches vollständiges Verbot nicht mehr dulden!» Und in andern Kantonen wird die Stimmung ungefähr die gleiche sein, wo man das noch nicht getan hat, aber sich vorbehalten hat, es zu tun.

Ich habe mir sagen lassen, dass auch im Nationalrat, obschon da eine ziemlich starke Mehrheit für Eintreten auf die Vorlage war, doch die Meinung über die Aussichten bei einer Volksabstimmung im allgemeinen pessimistisch war. Ich habe einen kurzen zusammenfassenden Situationsbericht eines parlamentarischen Berichterstatters aus dem Nationalrate in einem Blatte gelesen. Es hiess da, die Opposition sei nicht etwa automobilfeindlich gewesen, sie habe nur geltend gemacht, man dürfe die Strassenhoheit der Kantone nicht einschränken; das Hauptmoment der Opposition sei aber gewesen, die Vorlage sei in einer Volksabstimmung von vornherein verloren. Und dann wird beigefügt: «In diesem zweiten Punkt ist alles einig (bei der Minderheit und der Mehrheit), die Volksabstimmung wird

einen Kladderadatsch mit Hallo bringen.» Einen Kladderadatsch mit Hallo!

Ich kann konstatieren, auch in unserer Kommission, wenigstens anfänglich, als wir an die Sache herantraten, war die Stimmung allgemein ausgesprochen pessimistisch. Fast aus allen Kantonen, die in der Kommission vertreten waren, wurde berichtet, die Stimmung des Volkes gegenüber dem Automobil sei ausserordentlich ungünstig; sei gereizt und verbittert, und es sei kaum anzunehmen, dass das Volk bei der Abstimmung für das, was hier vorgeschlagen wird, zu haben sein werde.

Man sagt nun allerdings, das Eingreifen des Bundes ist nicht so zu verstehen, dass dadurch die Ungezogenheiten und Rücksichtslosigkeiten der Automobilisten gedeckt werden sollten; im Gegenteil, man will das Publikum dagegen schützen. Aber was wird der gewöhnliche Referendumsbürger dazu sagen? Er wird sagen: Eines solchen Schutzes des Bundes bedürfen wir nicht. Wenn es nötig ist, polizeilich Ordnung zu schaffen, so besorgen wir das schon selbst von Kantonswegen und machen es, wie man es in Graubünden gemacht hat: Wir helfen radikal mit einem Verbot, und dieses Recht wollen wir uns vorbehalten; wir geben den Löffel nicht aus der Hand. Und zum zweiten wird der gewöhnliche Referendumsbürger sagen: die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube. Wenn der Bund einmal kommt und in dieser Materie regieren will, so geschieht es doch mehr zum Vorteil der Automobilisten und derjenigen, die sich für den Automobilverkehr interessieren. Wer begehrt tatsächlich das Eingreifen des Bundes? Es sind die Automobilisten und die Kreise, die sich für das Automobil interessieren. Dass etwa der schweizerische Bauernverband verlangt hätte, es solle der Bund eingreifen, davon ist mir tatsächlich nichts bekannt. Und so halte ich dafür — ich mag fragen, wo ich will und mag mir selbst die Sache überlegen, wie ich will — die Vorlage, die da vor uns liegt, hat zurzeit keine Aussicht, im Volke durchzudringen. Es ist meine Ueberzeugung; dass sie, wenn sie vor das Volk gelangt, haushoch verworfen wird.

Nun mag man wohl sagen: Ja, wenn wir glauben, es sei notwendig, dass etwas geschehe im Sinne der Vorlage von Bundeswegen, dann sollen wir es tun und vor das Volk bringen, auch wenn wir überzeugt sind oder wenigstens mit Wahrscheinlichkeit annehmen, dass das Volk es uns vor die Füsse werfen wird; wir tun einfach unsere Pflicht. Man kann verschiedener Meinung darüber sein. Schliesslich könnten wir uns auch dabei beruhigen; wenn wir sicher wären, dass es einfach bei dem verwerfenden Volksentscheid, bei dem verwerfenden Mehrheitsentscheid der Stände und des Volkes über die Vorlage sein Bewenden haben würde und nachher die Sache wäre, wie sie vorher gewesen ist. Aber das ist nun nicht sicher. Wenn wir einmal in einer eidgenössischen Abstimmung in Automobilsachen die Geister gerufen haben; so wird es sich fragen, ob wir sie wieder bannen können oder ob es uns nicht gehen wird wie dem Zauberlehrling, der die Geister, die er rief, nicht mehr los wurde. Ich glaube zwar nicht, dass einem verwerfenden Volksentscheid etwa eine eidgenössische Initiative auf vollständiges Verbot des

Automobils von Bundeswegen folgen würde, trotzdem es Leute gibt, die das befürchten. Aber daran glaube ich, dass dann die schlummernden Bestrebungen nach einem vollständigen Verbot des Automobils von Kantonswegen, nicht nur in den kleinen, sondern auch in grossen Kantonen, erst recht erwachen werden und was dann werden könnte, das können wir nicht voraussehen. Ich würde es bedauern, wenn die automobilfeindliche Stimmung, die wir im Volke überall wahrnehmen und nicht verleugnen können, überborden würde; nachdem wir ja, wie schon konstatiert wurde, alle nicht Feinde; sondern in der Tat Freunde des Automobils sind, so lange es recht gebraucht wird.

Und nun möchte ich Ihnen, wie gesagt, beantragen; festzuhalten an dem Beschluss, den der Ständerat früher, am 4. Oktober 1911, gefasst hat. Dieser Beschluss ist auf Antrag des Herrn Calonder angenommen worden auf seine Begründung hin, die sich mit dem deckt, was ich soeben vorgebracht habe. Es ist dazu gleich ein Programm des Vorgehens von Bundeswegen aufgestellt worden. Auch wir von der Minderheit wollen nicht, dass von Bundeswegen nichts geschehe; aber wir sagen, eine Verfassungsänderung soll zurzeit nicht vorgenommen werden. Wir wünschen, dass mit Beförderung vorab ein Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobile erlassen werde; und zugleich soll geprüft werden, ob strafrechtliche Bestimmungen gegen Ausschreitungen und Missbräuche des Automobilverkehrs aufzustellen seien. Das eine wie das andere kann geschehen ohne eine Verfassungsänderung; weil die Kompetenz des Bundes dazu bereits gegeben ist. Es braucht also dazu weder eine Verfassungsänderung; noch eine Volksabstimmung.

Ich kann daran erinnern, dass nach den Aufschlüssen, die uns der Herr Berichterstatter der Kommissionmehrheit bei der früheren Behandlung im Oktober 1911 gegeben hat, das gleiche Vorgehen auch in Frankreich innegehalten worden ist. Es ist auch da zunächst ein Gesetz über die Haftpflicht der Automobile erlassen worden. Und ich darf und muss daran erinnern, dass unser Rat schon im Jahre 1909 das gleiche verlangt hat. Schon damals wurde ein Postulat angenommen, ich glaube, besonders befürwortet durch Herrn Ständerat Isler, dahingehend; es solle vor allem aus und rasch ein Gesetz über die Automobilhaftpflicht erlassen werden. Wenn das geschehen sein wird; und das kann im Laufe dieses Jahres noch geschehen; wenn ein solches Gesetz über die Haftpflicht der Automobile erlassen sein wird; vielleicht noch mit Hinzufügung von strafrechtlichen Bestimmungen gegen die Missbräuche im Automobilwesen; dann wird vielleicht zugleich auch der Boden besser vorbereitet sein; um einen Schritt weiter zu gehen und das zu wollen, was die Mehrheit beantragt und der Nationalrat beschlossen hat, also eine Verfassungsänderung zum Zwecke, dem Bunde die Kompetenzen zu verschaffen; durchgreifend auch nach der polizeilichen Seite hin den Automobilverkehr zu regeln. Vielleicht wird dann die Stimmung des Volkes weniger ungünstig werden, die Verhältnisse besser abgeklärt sein, als es zur Stunde der Fall ist.

Ich glaube, es ist eigentlich nicht nötig, noch vieles zu sagen. Wenn Sie das stenographische Bulletin aus dem Jahre 1911 durchlesen, werden

Sie alle die massgebenden Gesichtspunkte bereits ausgeführt finden, die heute für den Antrag der Kommissionsmehrheit wie denjenigen der Minderheit in Betracht kommen können.

Ich habe nur, wie übrigens auch der Herr Berichterstatter der Mehrheit, vom Automobil gesprochen und weniger von anderem. Es wären noch die Fahrräder zu erwähnen. Ich glaube aber, für das Fahrrad allein wird ein besonderes Vorgehen im vornherein nicht notwendig sein. Und dann die Luftschifffahrt. Ich denke, damit ist es so bestellt, dass wir unter allen Umständen noch eine Zeitlang, wären es auch zwei, drei oder mehr Jahre, mit einer Regelung von Bundeswegen zuwarten können. Die Hauptsache ist das Automobil; darum dreht sich alles. Und ich gestatte mir also, den Antrag zu wiederholen, es möchte im Sinne unseres früheren Beschlusses vom 4. Oktober 1911 heute wieder beschlossen werden, es sei auf die Vorlage zurzeit nicht einzutreten.

Wirz: Der Sprechende hat sich im Schosse der Kommission auf dem gleichen Boden bewegt wie der verehrte Herr Vorredner. Derselbe hat Ihnen empfohlen, aus Gründen der Opportunität dermalen auf die Vorlage nicht einzutreten, sondern am früheren Beschluss des Ständerates festzuhalten. Ich teile die Bedenken meines verehrten Freundes, Herrn Winiger, durchaus. Ich möchte sie an meinem Orte unterstützt wissen. Ich möchte aber den Opportunitätsgründen, welche Herr Winiger angeführt hat, zur Begründung unseres Standpunktes noch einige Erwägungen sachlicher Natur beifügen. Fürchten Sie nicht, dass ich die Diskussion wieder aufrollen werde, welche bei früherer Veranlassung über die gleiche Frage in diesem Rate stattgefunden hat. Ich werde auch kein Sündenregister der Automobilisten entrollen, wie dies bei der früheren Diskussion in diesem Rate und in noch drastischerer Weise im andern Rate geschehen ist. Ich sage durchaus nicht, dass dieses Sündenregister auf einer Uebertreibung beruht habe; aber ich konstatiere mit Befriedigung, dass es nicht sowohl die Automobilfahrer einheimischer Provenienz sind, welche den Unwillen weiter Volkskreise gegen den Automobilverkehr hervorgerufen haben, sondern weit mehr die ausländischen Automobilreisenden.

Ich stehe auch insofern auf dem Standpunkte meines Herrn Vorredners, dass ich durchaus kein grundsätzlicher Gegner des Automobilverkehrs bin. Ich betrachte das Automobil als ein Vehikel, das seine Berechtigung hat und dem man unter gewissen Voraussetzungen und bei vernünftigem Gebrauch durchaus nicht in den Weg treten soll. Aber ich glaube, es müsse unter allen Umständen dafür gesorgt werden, dass das Publikum unter dem Automobilverkehr nicht leidet.

Nun hat Herr Kollega Bolli als Berichterstatter der Kommissionsmehrheit auch die konstitutionelle Seite der Frage berührt. Er an seinem Orte hat der persönlichen Ansicht Ausdruck gegeben, dass eigentlich auf Grundlage der bestehenden verfassungsrechtlichen Bestimmungen eine Bundesgesetzgebung über den Automobilverkehr zulässig wäre. Ich trete auf diese Frage nicht näher ein. Nach-

dem der hohe Bundesrat sich auf den Standpunkt gestellt hat, dass eine verfassungsrechtliche Grundlage für ein derartiges Bundesgesetz erst noch geschaffen werden müsse, und nachdem beide Kammern diese Ansicht des Bundesrates geteilt haben, halte ich die konstitutionelle Seite der Frage für erledigt in dem Sinne, dass die Bundeskompetenz durch eine Verfassungsnovelle zuerst geschaffen werden muss, bevor man den Automobilverkehr von seiten des Bundes regeln kann. Ich halte diese Frage für erledigt durch die Stellungnahme der beiden Räte.

Herr Kollega Bolli hat darzutun versucht, dass der Konkordatsweg in der vorliegenden Frage zu keinem befriedigenden Resultate führe. Er hat das Konkordat überhaupt grundsätzlich, staatsrechtlich, staatspolitisch als ein überlebtes Institut bezeichnet. Demgegenüber ist doch zu betonen vom prinzipiellen Boden aus, dass das Konkordat in unserem Staatsleben jetzt noch eine nicht unbedeutende Rolle spielt, und dass auch unsere Bundesverfassung Verträge zwischen den Kantonen, welches eben die Konkordate sind, ausdrücklich vorsieht und zwar in Art. 102, Ziff. 7. Man kann also nicht sagen, dass tatsächlich und bundesstaatsrechtlich das Konkordat seine Bedeutung und seine Berechtigung eingebüsst habe. Ich glaube, nachdem man sich vor relativ kurzer Frist bemüht hat und zwar in einer gewiss redlichen Weise, ein neues Konkordat über den Automobilverkehr zwischen den Kantonen herbeizuführen, sollte man doch den Erfolg dieser Bemühungen abwarten, bevor man zu einer Revision der Bundesverfassung schreitet. Ich glaube, man müsse den Verhältnissen zu ihrer Entwicklung die erforderliche Zeit lassen. Es ist ja zuzugeben, dass nicht von heute auf morgen der Konkordatsweg zum gewünschten Resultat führt, aber dadurch ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass dies in absehbarer Zeit der Fall sein werde.

Auch der Nationalrat und die Mehrheit Ihrer Kommission sehen ein, dass dem bundesrätlichen Antrag, wie er bei den Räten eingebracht wurde, nicht ohne weiteres beigetreten werden kann. Der Nationalrat hat in seinem Beschluss vom 19. Juni vorigen Jahres verschiedene Kautelen, Modifikationen oder Einschränkungen aufgenommen im Sinne einer gewissen Wahrung der kantonalen Hoheit betreffend Regelung des Automobilwesens. Man wollte der kantonalen Gesetzgebung und den Verfügungen kantonaler Polizeiorgane einen gewissen Spielraum lassen. Auf dem gleichen Boden bewegt sich auch die Mehrheit Ihrer Kommission. Nun geht daraus nach meinem Dafürhalten in unzweideutiger Weise hervor, dass man allseitig der Ansicht ist, das Bedürfnis sei vorhanden, der Polizeihochheit der Kantone auf diesem Gebiete einen gewissen Spielraum zu gewähren. Man findet eben, es sei dies nicht zu umgehen. Der Herr Berichterstatter der Kommissionsmehrheit hat ja heute eine ganze Reihe von Fällen aufgezählt, in denen es notwendig oder wünschenswert sei, den Automobilverkehr einzuschränken oder ihn völlig auszuschliessen. Nun sind das aber alles Fälle, bei denen die lokalen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen, und diese können doch nach meiner Ansicht von den zuständigen kantonalen Behörden in einer viel richtigeren Weise gewürdigt werden

als durch die Bundesgesetzgebung. Dieser liegen die betreffenden Verhältnisse ferner. Die Bundesgesetzgebung kann nur allgemeine Normen aufstellen. Bei ihr handelt es sich um Grundsätze von einer allgemeinen Tragweite. Aber ich glaube nicht, dass sie die besondern Verhältnisse, die in den einzelnen Landesgegenden herrschen, in einer Art und Weise berücksichtigen könnte, wie der Herr Berichterstatter der Kommissionsmehrheit selber es als wünschenswert betrachtet hat. Wir schaffen keinen befriedigenden Zustand, sondern wir führen einen Zustand herbei, der an Unklarheit leidet und der notwendigerweise Konflikte hervorrufen muss, wenn wir auf der einen Seite die Kompetenz des Bundes statuieren, wie die Mehrheit der Kommission es will und der Nationalrat es beschlossen hat, und wenn wir dann auf der andern Seite den kantonalen zuständigen Behörden oder Amtsstellen gewisse Befugnisse einräumen oder belassen. Wir schaffen da einen Dualismus, der geeignet ist, Konflikte herbeizuführen. Entweder — oder. Entweder haben diese kantonalen Kompetenzen eine gewisse Bedeutung und dann werden sie nach meinem Dafürhalten mit der Kompetenz des Bundes in Kollision geraten, oder sie haben keine Bedeutung und dann sind sie ein Messer ohne Heft und ohne Klinge, wie sich heute der Herr Berichterstatter der Kommission ausgedrückt hat. Es lässt sich unseres Dafürhaltens ein Bundesgesetz nicht wohl denken, welches von allgemeinen Gesichtspunkten ausgeht und allgemein geltende Normen für die ganze Schweiz aufstellt und dann gleichwohl den örtlichen Verhältnissen in derjenigen Weise Rechnung trägt, wie dies allseitig als notwendig erachtet wird.

Da nun, wie ich schon betont habe und wie aus dem Beschlusse des Nationalrates und dem Antrage Ihrer Kommissionsmehrheit hervorgeht, das Bedürfnis empfunden wird, den kantonalen zuständigen Behörden auch fernerhin gewisse Kompetenzen im Automobilwesen einzuräumen, so meine ich, es werde eben viel besser sein, wenn wir die weitere Entwicklung der Verhältnisse abwarten und uns auf den Standpunkt stellen, dass dormalen die Kantone im Automobilwesen legiferieren sollen. Wenn dann die Entwicklung dazu führt, dass in allen Kreisen des Volkes oder wenigstens bei der entschiedenen Mehrheit das Bedürfnis nach einer bundesgesetzlichen Regelung des Automobilwesens sich geltend macht, so wird es nach meinem Dafürhalten noch früh genug sein, von Bundeswegen einzugreifen, und es wird dies dann auch in einer zweckmässigeren Weise geschehen können, als dies jetzt der Fall wäre. Man hat alsdann nicht mehr mit den gleichen Widerständen im Volke zu rechnen, die sich heute einer bundesgesetzlichen Regelung des Automobilwesens in den Weg stellen.

Man hat heute betont, dass die Hoheit der Kantone über das Strassenwesen gewahrt werden und dass die Strassenpolizei nach wie vor Sache der Kantone bleiben solle. Man mag das grundsätzlich betonen, aber tatsächlich bildet eben doch ein Bundesgesetz über das Automobilwesen und schon der Verfassungsartikel, der die Grundlage für eine derartige Gesetzgebung schafft, einen ganz bedeutenden Eingriff in die Strassenhoheit der Kantone. Die kantonale Hoheit im Strassenwesen auf der

einen Seite und die Kompetenz des Bundes, in Beziehung auf das Strassenwesen in einem keineswegs untergeordneten Punkte zu legiferieren, auf der andern Seite, vertragen sich nicht miteinander. Es wird eben dadurch doch ein nicht unerheblicher Teil der kantonalen Hoheit im Strassenwesen an den Bund abgetreten werden müssen. Bisher ist der Bau und der Unterhalt der Strassen ausschliesslich Sache der Kantone gewesen und es unterliegt keinem Zweifel, dass durch den überhandnehmenden Automobilverkehr die Auslagen für das Strassenwesen in den Kantonen ganz bedeutend gesteigert werden. Die Ueberhandnahme des Automobilverkehrs legt den Kantonen erhebliche Lasten auf, sogar bei Erstellung der Strassen. Die Strassen müssen breiter gebaut und sie müssen auch unter Umständen da, wo der Verkehr ein erheblicher ist, mit Trottoirs ausgestattet werden. Dass der Unterhalt der Strassen bei gesteigertem Automobilverkehr viel kostspieliger wird, ist eine notorische Tatsache. Nun meine ich, man müsse auch die Konsequenzen ins Auge fassen. Wenn der Bund in die Strassenhoheit der Kantone in der Weise eingreifen soll, würde die Konsequenz dazu führen, dass der Bund einen Teil der Kosten für das Strassenwesen und zumal für den Unterhalt der Strassen zu übernehmen hätte. Es mag im gegenwärtigen Augenblick vielleicht niemand daran denken; aber wer bürgt uns dafür, dass nicht später die Ausgestaltung der Verhältnisse dazu führen würde, denn es würde auch da der Grundsatz gelten, dass derjenige bezahlen muss, welcher befiehlt. Und wenn ich Ihnen sage, dass die Frage der Bundeshoheit über das gesamte Strassenwesen bei dieser Automobilfrage eine gewisse Rolle spielt, so stehe ich nicht allein mit dieser Ansicht.

Es ist vom Berichterstatter der Kommissionsmehrheit betont worden, dass man gerade aus den Kreisen der Beteiligten, d. h. des Zentralkomitees des schweizerischen Radfabrikerbundes und des Automobilklubs der Schweiz, den Erlass eines Bundesgesetzes über das Strassenwesen direkt verlangt habe. Das Zentralkomitee des schweizerischen Radfabrikerbundes hat unterm 25. November 1909 an das Departement des Innern geschrieben, dass es postulierte, auf dem Wege der Verfassungsänderung ein allgemeines, für die ganze Schweiz gültiges Bundesgesetz über den Strassenverkehr zu erlassen. Die Verkehrsreglementierung einer speziellen Klasse, wie z. B. der Automobilisten, welche gegenwärtig geplant sei, werde vom Zentralkomitee des schweizerischen Radfabrikerbundes als eine nur halbe Arbeit betrachtet. Es solle jedermann, vom Fussgänger und Radfabriker bis zum Automobilisten, ein für allemal wissen, an welche Vorschriften er sich zu halten, resp. wie er sich auf den Strassen zu bewegen habe. Es wird beigefügt, dass ein Eingreifen des Bundes in diesem Sinne allseitig mit Freuden begrüsst würde. Zu diesem letzten Satze erlaube ich mir allerdings ein Fragezeichen anzubringen. Sie sehen aber aus diesen Ausführungen, welche Ausgestaltung der Bundesgesetzgebung über das Strassenwesen man in den bei der uns heute beschäftigenden Frage zunächst interessierten Kreisen in Aussicht nimmt. Der Automobilklub der Schweiz hat unterm 15. März 1910 dem eidgenössischen Departement des Innern den bestimmten Wunsch

ausgesprochen, es wolle der Bundesrat den Entwurf eines Verfassungsartikels vorlegen, durch welchen dem Bunde das Recht eingeräumt werde, über den Strassenverkehr zu legislieren. Es solle die Vorlage des Haftpflichtgesetzes bis nach Erledigung des vorgenannten Entwurfes verschoben werden und es sei ein allgemeines Verkehrsgesetz zu erlassen, das auch die gesamten Rechtsverhältnisse des Automobil- und Motorfahrradverkehrs, die Haftpflicht inbegriffen, zum Gegenstande hätte.

Daraus geht unzweideutig hervor, dass die kantonale Hoheit über das Strassenwesen in Frage steht und dass wir über diese Frage, die eine grosse Tragweite in sich schliesst, nicht ohne weiteres hinwegschreiten dürfen. Ich kann mich also auf klassische Zeugen dafür berufen, dass es nicht etwa eine Uebertreibung ist, was ich hinsichtlich der Staatshoheit über das Strassenwesen gesagt habe. Ich bezweifle auch sehr, dass wir den Zweck erreichen, Einheitlichkeit zu schaffen über den Automobil- und Motorfahrradverkehr, wenn wir die ganze Angelegenheit zur Bundessache machen. Die Handhabung dieser Vorschriften wird immer Sache der kantonalen Polizeiorgane sein und diese werden verschieden vorgehen. Mit dem Einwand, dass auch auf einer Reihe anderer Gebiete der Bund legisliere, während die Ausführung der betreffenden Gesetze Sache der zuständigen kantonalen Behörden und Beamten sei, z. B. im Rechtswesen, ist nicht stichhaltig. Es ist doch etwas ganz anderes, wenn ein Richter nach vollständiger, rein objektiver Würdigung der gesamten Sachlage urteilt, als wenn ein kantonaler Polizeibeamter oder Angestellter berufen ist, das Gesetz zu handhaben. Man würde sich eher in der Lage befinden, sich ein richtiges Urteil über die ganze Frage zu bilden, ob es zweckmässig sei, dem Bunde die Kompetenz zur gesetzlichen Regelung des Automobilwesens zu übertragen, wenn man den Gesetzesentwurf vor sich hätte, der dann erlassen werden soll kraft der dem Bunde einzuräumenden Kompetenz.

Der Bundesrat spricht sich in seiner Botschaft dahin aus, er könne allen berechtigten Wünschen und Ansprüchen hinsichtlich des zu erlassenden Gesetzes gerecht werden. Er sagt an einer Stelle der Botschaft: «Zudem liegt alle Veranlassung vor, anzunehmen, dass der materielle Inhalt der künftigen bundesgesetzlichen Vorschriften — mit der Einführung einer strengeren Kontrolle, leichterer Verfolgung von Uebertretungen, gerechterer Strafbestimmungen und gleichmässigerer Berücksichtigung aller bestehenden Interessen — einen entschiedenen Fortschritt bringen wird.» Sie sehen, dass der hohe Bundesrat glaubt, jetzt schon versichern zu können, dass die von ihm bei den Räten einzubringende Gesetzesvorlage allen berechtigten Forderungen Rechnung tragen werde. Im weiteren wird gesagt, das Bundesgesetz solle Strafbestimmungen gegen den Missbrauch der Automobile aufstellen. Herr Kollega Bolli als Berichterstatter der Mehrheit der Kommission hat uns diesfalls auf das im Wurf liegende eidgenössische Strafgesetzbuch verwiesen. Der hohe Bundesrat sagt ferner: Die Vorlage werde die ganze Materie umfassen und man werde ein homogenes Gesetz erhalten, dessen verschiedene Teile unter sich harmonieren, und er betont, dass er in kürzester Frist in der Lage sein

werde, einen derartigen Gesetzesentwurf fertigzustellen und den Räten vorzulegen.

Es ist keine Frage, dass eine solche Vorlage zur Abklärung und zur Beruhigung derjenigen beitragen würde, welche jetzt der Vorlage verschiedene Bedenken entgegenbringen. Vorausgesetzt, dass sie tatsächlich allen berechtigten Wünschen entgegenkäme. Unter diesem Gesichtspunkte könnte ich mich sehr wohl befreunden mit der von anderer Seite gemachten Anregung, es sollte die ganze Vorlage an den Bundesrat zurückgewiesen werden in dem Sinne, dass er eine Vorlage einbringe, aus der wir ersehen können, in welcher Weise er die verfassungsrechtlichen Kompetenzen, die ihm nun eingeräumt werden sollen, ausnützen werde. Ich trete nicht weiter auf diese Anregung ein, ich überlasse es dem verehrten Herrn Antragsteller, seinen Antrag zu begründen, und ich lasse mich auch nicht ein auf die staatsrechtliche Begründung der Frage über die gleichzeitige Beratung und Abstimmung über Gesetzesentwurf und Verfassungsartikel. Aber das konstatiere ich, dass es mir angenehm wäre, den Gesetzesentwurf zuerst kennen zu lernen, wenn wirklich die Kompetenz zum Erlass eines Bundesgesetzes über das Automobilwesen geschaffen werden will.

Ich glaube, es würde zur Beruhigung des Volkes viel beitragen, wenn die Haftpflicht im Automobilverkehr geordnet würde, bevor überhaupt ein eidgenössisches Automobilgesetz erlassen oder die verfassungsrechtliche Kompetenz zu dessen Erlass geschaffen wird. Darin ist man ja allseitig einig, dass die Haftpflicht aus dem Automobilverkehr nicht unter das allgemeine Recht gestellt werden kann.

Was nun den Fahrradverkehr anbetrifft, so hat sich diesfalls das Bedürfnis der bundesgesetzlichen Regelung durchaus nicht herausgestellt, sondern ich meine, dass dieser Verkehr sich in einer Weise abwickelt, welche eine eidgenössische Gesetzgebung nicht als notwendig erscheinen lässt. Und was die Luftschifffahrt anbelangt, so ist dieselbe noch zu sehr erst in der Entwicklung begriffen, als dass es dermalen angezeigt wäre, darüber zu legislieren. Wir wünschen ihr alle den besten Erfolg. Wir begrüssen sie namentlich auch vom Gesichtspunkt der Landesverteidigung aus. Aber ich glaube, die Luftschifffahrt, diese relativ ganz neue Erscheinung, bedürfe nun doch einer noch weiteren Ausgestaltung, bevor man an eine gesetzgeberische Regelung dieses Gebietes herantreten solle.

Aus den Opportunitätsgründen, die Ihnen durch Herrn Kollega Winiger in beredter Weise vorgebracht und aus den sachlichen Bedenken, die ich Ihnen vorzulegen mir erlaubt habe, möchte ich Ihnen ebenfalls an meinem Ort empfehlen, am früheren Beschlusse des Ständerates festzuhalten. Dieser geht nicht dahin, dass man die Sache ein für allemal aus Abschied und Traktanden fallen lässt, sondern dass man dermalen nicht auf die Vorlage eintrete, weil eben der Zeitpunkt aus verschiedenen Gründen, teils opportunistischer und teils sachlicher Natur, nicht für geeignet erachtet wird. Im übrigen habe ich betont, dass ich allerdings festhalte an dem Antrag der Kommissionsminderheit, dass ich aber, wenn Sie die Angelegenheit an den Bundesrat zurückweisen, zu dem Zwecke, uns eine Gesetzesvorlage einzubringen, an meinem

Orte m'feh auch mit einem d'artigen Vorgehen befreunden kann im Sinne einer noch besseren Abklärung der Sachlage und ohne jegliches Präjudiz. Ich empfehle Ihnen, den Antrag der Kommissionsminderheit anzunehmen und auf dem früher von unserem Rate gefassten Beschlusse zu beharren.

M. le Conseiller fédéral Perrier: Si je prends la parole dès maintenant, c'est pour répondre à l'invitation qui m'a été adressée par M. le président de la commission de renseigner le conseil sur la situation actuelle du concordat de 1911. Le Conseil fédéral se prononce en faveur de la proposition de la majorité de la commission qui vous propose d'entrer en matière. Ainsi que l'a exposé M. le rapporteur de la minorité de la commission, la seule question qui se pose et qui, je suppose, doit être traitée aujourd'hui, c'est la question d'opportunité: Y a-t-il opportunité? Je suis, ensuite des explications que je vais vous donner, obligé de répondre affirmativement. Vu la situation, telle que je vais vous la décrire en ce qui concerne le concordat, il ne sera guère possible de renvoyer, comme l'ont proposé M. le rapporteur de la minorité de la commission et l'honorable M. Wirz, ne serait-ce que pour deux ou trois ans, une solution devenue absolument urgente. Depuis que le Conseil fédéral vous a adressé son message, soit à la date du 22 mars 1910, les circonstances ont changé, la situation s'est sensiblement modifiée et loin de s'améliorer, cette situation s'est aggravée. Une solution s'impose donc à bref délai. D'une part, l'importance de l'automobile s'est affirmée. M. le président de la commission vous a parlé de son importance économique, il vous a parlé de l'importance de son industrie et de son importance au point de vue médical et au point de vue militaire. D'autre part, en ce qui concerne la réglementation, c'est-à-dire le concordat, la situation est devenue singulièrement difficile et même, j'ose le dire, elle est actuellement intenable. Nous sommes, à l'heure qu'il est, dans un désordre et un désarroi complet. Sur la première question, l'importance économique, M. le rapporteur de la commission vous a donné une série de renseignements statistiques. Je pourrais les compléter d'après les renseignements qui m'ont été donnés par le bureau de statistique jusqu'à ce jour. Ces renseignements parlent tous en faveur d'une mesure immédiate.

Le message parle d'abord des automobiles étrangères, des automobiles de tourisme qui entrent en Suisse et il indique pour l'année 1907 le chiffre de 4996 voitures et pour l'année 1909, année qui précédait le rapport, le chiffre de 6742 voitures. Ce chiffre, d'après ce que nous a dit M. le président de la commission, était de 7800 en 1912 et il est arrivé, à l'heure actuelle, à 8766. Il a donc, Messieurs, presque doublé depuis 1907.

Pour ce qui concerne l'industrie de l'automobile, M. le président nous a donné les chiffres importants de l'importation et de l'exportation. Il nous a communiqué les résultats de l'enquête faite par le secrétariat de l'industrie des machines, par la chambre syndicale de l'industrie automobile. Il nous a, enfin, donné le chiffre des salariés, chiffre

incomplet, puisque les renseignements voulus n'ont pas été fournis par toutes les maisons au bureau fédéral de statistique. Il nous a dit que le mouvement d'affaires, renseignement incomplet aussi, se chiffrait par une centaine de millions. Le nombre des automobiles en Suisse, Messieurs, a augmenté également. Il était, au mois d'octobre dernier, je crois, lors de la dernière session de la commission du Conseil des états, de 4654 voitures automobiles et 3915 motocyclettes. Depuis la dernière session de la commission, ce chiffre de 4654 voitures s'élève maintenant à 5197. Il y a donc une différence d'environ 10 % en quelques mois.

Le point de vue militaire. Les renseignements donnés par le département militaire nous disent qu'en cas de mobilisation, le nombre de voitures nécessaires à l'armée devait être de 330. En Suisse, 1600 voitures pourraient être mises à la disposition de l'armée. Quant aux camions-automobiles (Lastwagen), il en faut 280 et le nombre de camions existant en Suisse, indiqué par le bureau de statistique, est suffisant pour répondre à cette exigence.

Voilà, Messieurs, pour l'importance économique.

Le deuxième point, que je tiens surtout à vous signaler, est celui-ci. Je vous disais tout à l'heure que nous étions dans un désarroi complet et que la situation était devenue intolérable au point de vue de la réglementation. Lors de l'élaboration du message, nous étions sous l'empire du concordat de 1904, concordat auquel on ne peut pas adresser des reproches qu'on a adressés avec raison au concordat actuel. Ce concordat avait réussi à grouper 23 Etats confédérés. Je dis 23, parce qu'il y a 22 Etats qui avaient adhéré et le 23ième, Thurgovie, avait, par une réglementation intérieure, appliqué textuellement toutes les dispositions du concordat de 1904.

Nous sommes dans une situation bien différente. Aujourd'hui, le concordat qui a été adopté dans cette salle en 1911 par l'unanimité des cantons moins trois — et je faisais partie de cette minorité en ce moment-là avec mon honorable collègue M. Cardinaux et le représentant du canton de Zoug — ce concordat n'a réussi à grouper à ce jour que les cantons suivants: Lucerne, Uri, Schwyz avec réserves, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Schaffhouse, Appenzell ext., Saint-Gall, avec des restrictions en ce qui concerne la circulation le dimanche, Argovie, Vaud qui n'a appliqué le concordat qu'avec de très nombreuses modifications de fond et de forme, Valais et Neuchâtel; en tout, y compris les Etats qui ont fait des réserves: 12 cantons.

Messieurs, il est intéressant de vous donner l'historique du concordat de 1911. L'honorable M. Wirz nous a demandé d'attendre le résultat de ce concordat. Ce résultat est, pour ainsi dire, complètement négatif. La conférence intercantonale, réunie à Berne en mars 1911, avait pris les décisions suivantes:

«1° La conférence approuve à la majorité de 16 voix contre 3, sous réserve des modifications votées, le projet de concordat, élaboré par la commission préconsultative» — 16 voix contre 3, il semblait alors qu'il y avait grande majorité.

«2° Pour la mise en vigueur du projet, la conférence arrête le mode de procéder comme suit:

a. Le département de l'intérieur est invité, cas échéant, avec la collaboration de la commission consultative, à remanier la rédaction du projet et à le mettre d'accord avec les décisions de la conférence, puis à le communiquer aux cantons en leur fixant un délai jusqu'à fin mai 1912 pour se prononcer sur l'acceptation ou le rejet du projet.

«b. Le concordat nouveau sera soumis à l'approbation des cantons à l'expiration de ce délai, pourvu que la moitié au moins de tous les cantons y ait adhéré, c'est-à-dire les Etats.

«c. Si la moitié des cantons n'adhérait pas au concordat dans le délai indiqué, soit jusqu'à fin mai 1912, le concordat ne serait pas soumis à l'approbation des cantons et demeurerait non avvenu.»

La commission intercantonale, qui a discuté ce projet, admettait certainement que, si ce projet n'était pas adopté par la majorité des cantons jusqu'à fin mai 1911, le concordat de 1904 subsisterait et resterait en vigueur. Le projet de concordat modifié selon les décisions de la conférence, fut communiqué aux cantons le 23 juin 1911, mais avant son entrée en vigueur, le département de l'intérieur reçut une quantité de réclamations. En premier lieu, il fut saisi d'une réclamation des cantons de la Suisse romande qui demandaient la modification de l'art. 11 du projet de 1911. L'art. 11 prévoyait avec raison l'assurance obligatoire. Cette assurance avait certainement sa raison d'être, afin que les victimes ne se trouvent jamais en présence d'un débiteur insolvable, et dans cet article relatif à l'assurance on avait inscrit ce qui suit: «Les polices d'assurance doivent contenir une clause portant que le 10 % du dommage effectif et au minimum 100 francs par sinistre ne seront pas couverts par une assurance, mais supportés par l'assuré». La réclamation des cantons romands portait sur cet article; ils se déclaraient d'accord d'accepter la clause de l'assurance à la condition que l'assurance prévue à fr. 20,000, fût réduite de moitié pour les motocyclettes. Il semblait que les motocyclistes très nombreux, presque aussi nombreux que les automobilistes (nous avons, en chiffres ronds, 4000 motocyclettes pour 5000 autos), il semblait que cette assurance de fr. 20,000, au taux qui avait été indiqué pour cette assurance, était exagérée pour les motocyclistes et les cantons romands demandaient la réduction de moitié de cette assurance de 20,000 pour ce qui concerne les propriétaires de motocyclettes. Après cette première réclamation des cantons romands, est arrivée la réclamation de Berne, puis celle de Saint-Gall, tendant à ce que dans l'art. 72, alinéa 2, du projet, le terme «retrait du permis» fût remplacé par le terme «privation du droit de conduire».

Ces propositions furent soumises par le département de l'intérieur aux cantons par circulaire du 11 décembre 1911 et les cantons adoptèrent à la quasi unanimité la modification apportée sur la demande des cantons romands, de Berne et de Saint-Gall. A la date fixée par la conférence, fin mai 1912, 7 cantons seulement avaient adhéré purement et simplement au concordat, savoir: Lucerne, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Schaffhouse, Appenzell-Ext., Valais et Neuchâtel; Saint-Gall avait aussi déclaré son adhésion, tout en ajoutant à sa déclaration, comme je l'ai dit tout à l'heure, des réserves rela-

tives à la circulation le dimanche et qui font naître le doute sur la question de savoir si ce canton peut être admis comme canton concordataire; enfin le gouvernement vaudois avait fait savoir au département de l'intérieur que le Grand Conseil lui avait accordé pleins pouvoirs pour adhérer au concordat. Le département avait alors envisagé cette communication comme une adhésion pure et simple. Mais depuis lors, le gouvernement vaudois élaborait un règlement cantonal en date du 7 janvier 1912 qui contient une quantité de modifications de fond et de forme au concordat, ce qui, certainement, oblige le département à examiner si l'on peut considérer toujours ce canton comme canton concordataire. Je ne vous citerai pas les nombreux changements apportés par le canton de Vaud aux dispositions du concordat. Je n'en citerai que deux: celle de l'assurance qui a été complètement modifiée. A l'art. 11, le canton de Vaud ne reproduit pas la disposition disant que les polices d'assurances des automobilistes doivent contenir une clause portant que «le 10 % et au minimum fr. 100 par sinistre ne sont pas couverts par l'assurance, mais supportés par l'assuré». Cette disposition avait été introduite dans le concordat sur le modèle de la loi autrichienne. Je me permets toutefois de faire remarquer que le concordat exige ce 10 %, tandis que la loi autrichienne, si je suis bien renseigné, donne aux tribunaux la faculté d'apprécier, selon les circonstances de la cause, dans quelle mesure le coupable doit être admis à se prévaloir de son assurance. Je crois que la notion est tout-à-fait différente et je me permets de poser ici un point d'interrogation sur la question de savoir si la loi sur le contrat d'assurance permet la disposition qui figure à l'art. 11 du concordat. Le canton de Vaud a purement et simplement biffé cette restriction du 10 %.

A l'art. 12, le règlement vaudois omet la mention des conditions pénales ou de police. A l'art. 30, il supprime l'interdiction des lanternes aveuglantes dans l'intérieur des villes et il se permet en outre toute une série de modifications de forme qui obligent le département à examiner si l'on peut encore le considérer comme canton concordataire.

Le canton d'Argovie a aussi demandé d'apporter des modifications. Il nous a transmis des propositions du Grand Conseil argovien, entre autres l'idée de prélever une taxe sur les automobiles étrangères à leur entrée en Suisse. Une telle mesure ne pourrait certainement être introduite que par une loi fédérale.

En résumé, Messieurs, il y a 12 Etats qui ont soi-disant adhéré au concordat et je compte dans ces 12 Etats ceux qui ont fait des réserves et dont la situation doit être encore examinée.

Obwald et Grisons ont déclaré ne pouvoir adhérer. Les Grisons ont promulgué une loi d'interdiction des automobiles. Zurich et Glaris ont, ou bien différé leur décision, ou bien renoncé à prendre une décision formelle tout en acceptant les dispositions du concordat comme règlement intérieur, mais avec des modifications.

La situation est donc des plus fâcheuses et des plus embrouillées, elle est si fâcheuse que nous sommes obligés de regretter infiniment le concordat de 1904. Nous sommes, à l'heure qu'il est, dans

le désordre le plus complet. D'une part un certain nombre de cantons ont adhéré au concordat et, en vertu de lois cantonales, appliquent ses dispositions; d'autres cantons appliquent encore le concordat de 1904 et enfin des cantons ont pris des dispositions spéciales pour la réglementation des automobiles.

M. le président de la commission a dit tout à l'heure que le concordat n'était plus bon qu'à être relégué au musée historique. Je l'admets en ce qui concerne l'automobile, car le concordat a fait chez nous les preuves de son insuffisance pour la réglementation de la circulation et nous sommes obligés d'arriver à une loi fédérale.

Le concordat s'est montré absolument inefficace, il s'est montré incapable de régler la question de pénalité. Son application a beaucoup laissé à désirer. L'inconvénient principal du concordat, c'est de ne pas avoir de sanction. Des conflits ont éclaté entre les cantons au sujet de l'application du concordat. Ces conflits n'ont jamais pu être réglés. Je vous en citerai un seul.

Un jeune homme — tête brûlée — demandait à passer des examens d'automobiliste. Le canton où il était domicilié, refusa de lui délivrer un certificat de capacité; il s'en va dans un autre canton, y faire des examens; ce canton lui délivre un certificat en lui déclarant qu'il recevra le permis de conduire au canton de domicile, mais celui-ci le refuse; alors le jeune homme part dans un troisième canton qui lui remet un certificat de capacité et le permis de conduire.

Voilà un résultat du concordat de 1904. Le concordat de 1911 prévoit, parmi les pénalités, celle de la privation du droit de conduire; c'est une modification apportée sur la demande de Berne et de Saint-Gall, mais je me demande comment nous pourrions retirer le permis de conduire s'il n'y a pas plus de sanction que sous le régime du concordat de 1904.

Il semble donc que le régime de concordat ait vécu et qu'il faille absolument sortir de cette situation. Le seul moyen pour cela, c'est la loi fédérale. Cette loi s'impose, parce que c'est la solution normale. Nous avons commencé, pour les automobiles, par avoir des règlements locaux qui sont devenus cantonaux, puis intercantonaux et il faut maintenant, pour pouvoir adhérer au code international, arriver à avoir une législation fédérale. Je ne rappellerai pas l'intérêt public, l'intérêt des industries, l'intérêt des automobilistes qui appellent cette législation. Les automobiles ne peuvent pas être supprimées, ce ne sont plus des voitures de luxe, mais des véhicules nécessaires, comme on l'a dit tout à l'heure, pour le service médical et pour d'autres buts; leur utilité ne peut plus être contestée, et il faut savoir les souffrir.

Il y a donc lieu d'édicter des règles afin de protéger la population contre les excès, les abus, les inconvénients des automobiles.

Messieurs les représentants de la minorité de la commission nous ont dit que le moment n'était pas venu d'édicter ces règles, d'élaborer un article constitutionnel. Nous savons depuis longtemps que l'esprit public est hostile aux automobiles, mais cette mentalité-là, la modifierons-nous et serons-nous mieux placés dans quelques années pour don-

ner satisfaction au public? Les automobiles seront toujours une gêne pour la circulation des autres véhicules, pour la circulation des piétons. Le moment d'intervenir nous paraît tout aussi propice aujourd'hui que plus tard. Reste à savoir quand et comment nous y arriverons. Sur ce point, il n'y a plus, je crois, d'hésitation possible: Nous y arriverons par une révision constitutionnelle qui est absolument nécessaire, en premier lieu, pour nous donner le droit de légiférer en matière d'automobiles et en second lieu, et surtout, pour pouvoir adhérer aux accords internationaux.

M. le rapporteur de la minorité de la commission nous a dit que ce qu'on réclamait, c'était surtout une loi sur la responsabilité pour garantir en cas d'accident une réparation légitime et une indemnité proportionnée au dommage causé. Il faudrait donc commencer par une loi sur la responsabilité. Mais commencer par là, par les pénalités, me paraît mettre la charrue devant les boeufs. Pour être logique il faut commencer d'abord par définir, par réglementer la circulation et ensuite ou simultanément traiter de l'inobservation du règlement ou des conséquences de la réglementation. On ne peut corriger les infractions qu'après avoir déterminé et indiqué quels sont les abus, et avant de parler de violation de prescriptions, il faut arrêter et édicter ces prescriptions. Il vaut mieux prévoir que sévir, c'est-à-dire commencer par indiquer des mesures préventives dans le règlement. L'honorable M. Wirz, reprenant une idée faisant l'objet d'une proposition déposée tout à l'heure par M. Usteri, nous a demandé d'examiner la question de la nouvelle législation fédérale. A mon avis, la nouvelle loi fédérale ne sera, au fond, pas autre chose que le concordat de 1904. Le président de la commission nous a demandé s'il n'était pas opportun de prévoir aussi le Steuerrecht; il a ouvert des perspectives et d'après des calculs approximatifs est arrivé, si je l'ai bien compris, à établir un revenu de 5 millions environ. Je crois que nous voulons laisser ce Steuerrecht aux cantons, et pour répondre à M. Wirz, je lui dirai que dans mon esprit le législateur ne fera que poser des règles et que nous laisserons aux cantons tout ce qui concerne l'exécution. Les cantons conserveront leur souveraineté. Le Conseil national est allé au devant des désirs du Conseil des états en apportant au projet du Conseil fédéral un certain nombre de tempéraments qui, je l'espère, donneront satisfaction aux observations soulevées par le Conseil des états lors du premier débat. Le Conseil national a ajouté au dispositif du Conseil fédéral qui disait simplement que la Confédération a le droit d'édicter des prescriptions de police sur les automobiles et les cycles, ces mots: «dans l'intérêt de la santé publique et de la circulation générale» et en tenant compte des conditions locales particulières. La commission du Conseil des états, sa majorité tout au moins, a modifié ce texte en disant: «pour la sauvegarde de la santé publique et la sécurité de la circulation générale» et plus loin: «en tenant compte des conditions locales» comme le Conseil national. Je me permettrai au sujet de ces modifications, apportées par le Conseil national et la commission du Conseil des états, des observations de nature plutôt rédactionnelles. Sans vouloir faire

de propositions, afin de ne pas créer de nouvelles divergences, je voudrais me permettre de demander s'il ne serait pas possible au Conseil des états de se rallier plutôt à la formule du Conseil national qui dit: «dans l'intérêt de la santé publique», tandis que la majorité du Conseil des états propose de dire: «pour la sauvegarde de la santé publique». Je crois qu'il vaudrait mieux dire: «dans l'intérêt que pour la sauvegarde». Je ferai une autre objection, quand même je ne suis pas compétent, je laisse surtout à Messieurs les médecins le droit de s'exprimer à ce sujet, mais je me demande s'il ne serait pas préférable de parler de «salubrité publique» plutôt que de «santé». Je crois qu'il s'agit plutôt de salubrité que de santé. Du reste, la question de santé joue un très petit rôle dans l'automobilisme et la question de sécurité est bien plus importante et devrait avoir le pas dans l'article constitutionnel. La question de «salubrité publique» ou de «santé» ne vise absolument que les vapeurs, et les poussières: les vapeurs qui empestent la contrée et les poussières intenses qui sont beaucoup plus incommodes. Je dirais donc: «dans l'intérêt de la salubrité publique et de la sécurité.»

Telles sont, Messieurs, les observations que j'ai à présenter à l'entrée de ce débat. Je me réserve, une fois que la discussion aura eu lieu, de résumer les conclusions du Conseil fédéral qui, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le dire, se prononce en faveur du projet de la majorité de la commission du Conseil des états.

Brügger: Ich möchte Ihnen empfehlen, nach dem Antrag der Kommissionminderheit auf die Vorlage nicht einzutreten und am Beschlusse des Ständerates festzuhalten. Ich meine, es sei nicht absolut notwendig, dass gegenwärtig über den Automobilverkehr legifertiert werde. Die ganze Angelegenheit, die ganze Entwicklung des Automobilwesens ist im Fluss, sie ist noch nicht abgeschlossen, sondern es werden immer noch — der Herr Berichterstatter hat es selber hervorgehoben — Fortschritte gemacht: Die Automobile werden besser konstruiert, man sammelt mehr Erfahrungen. Ich glaube daher, der Zeitpunkt ist noch nicht da, um diese ganze Angelegenheit abschliessend beurteilen zu können. Ich möchte gerade auf das hinweisen, was der Herr Berichterstatter der Kommissionminderheit über das Fahrrad gesagt hat. Hat man über den Fahrradverkehr ein Bundesgesetz geschaffen? Nein, meine Herren, man hat es gar nicht für nötig gefunden, man hat die Entwicklung des Fahrradverkehrs sich selber überlassen, und der Herr Berichterstatter hat gesagt, im Anfang habe man ein ebenso grosses Geschrei gemacht gegen die Velofahrer, wie jetzt gegen die Automobilisten. Aber das hat sich nach und nach von selber gebessert, von selber entwickelt, wie alle natürlichen Sachen ihren Platz in der Welt finden. Ich glaube, diese ganze Angelegenheit erträgt gar wohl ein längeres Zuwarten, und es ist ein solches richtig und empfehlenswert unter den gegebenen Verhältnissen.

Wenn ich mich gegen das Eintreten ausspreche, so möchte ich nicht missverstanden sein, nicht

die Meinung erwecken, als ob ich automobilfeindlich wäre. Ich anerkenne voll und ganz den grossen Nutzen, die ganze volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils, obwohl ich aus einem Kanton komme, wo dasselbe vollständig verboten ist. Ich glaube, dass der Kanton Graubünden mit dem absoluten Automobilverbot etwas zu weit gegangen ist. Aber auch da wird die Zeit und die Kraft der natürlichen und notwendigen Entwicklung für die richtige Korrektur schon sorgen. Unterdes, scheint es mir, kann man sich mit dem zufrieden geben, was wir haben, und das sind die Konkordate, das interkantonale und das internationale. Mit dem Konkordat ist man übel umgesprungen. Der Berichterstatter der Kommissionmehrheit hat gesagt, es komme ihm vor wie ein altes Steinschloss in einem modernen Gewehr. Ich will bei seinem Bilde bleiben. Auch in der Waffentechnik braucht man nicht für alles und jedes die modernste Waffe; man greift auch auf ältere zurück. Im Jagdgesetz sind kleinkalibrige und mit Repetiervorrichtungen versehene Gewehre verboten. Man ist zurückgegangen auf die grossen Kaliber und die Gewehre ohne Repetiervorrichtung; und warum? Weil sie dem besonders Jagdzweck besser entsprechen. Wenn Sie der natürlichen Entwicklung des Automobilverkehrs Raum und Zeit gönnen wollen, so tun Sie besser bei der älteren Waffenkonstruktion und dem unvollkommeneren Instrumente zu verbleiben, wie es das Konkordat ist, als den Versuch zu machen, ein Gesetz auszuarbeiten, das gegenwärtig gar keine Aussicht auf Annahme hätte. Der Herr Berichterstatter der Mehrheit ist überhaupt auf die Konkordate schlecht zu sprechen. Konkordate sind Staatsverträge zwischen souveränen Kantonen, und was im Bundesrecht seinen Platz angewiesen erhalten hat, dem soll man auch seinen Platz lassen. Wir haben in internationalen Beziehungen auch Konkordate, und das sind die Staatsverträge. Es hat auch das interkantonale Konkordat vom Jahre 1904 verschiedene Fortschritte für das Automobilwesen gebracht, und das Konkordat von 1914 hätte deren noch mehr bringen sollen; aber es ist gerade deswegen von vielen Kantonen nicht angenommen worden, weil es ihnen zu weitgehend schien in der Einschränkung der kantonalen Befugnisse. Wenn die Kantone nicht einmal auf dem Weg der Freiwilligkeit sich zu einem Konkordat zusammenschliessen können, welches Bedingungen enthält, die die Legislationsfreiheit der Kantone in gewisser Beziehung einschränken, wie glauben Sie nun, dass sie ein noch weiter gehendes Bundesgesetz annehmen? Ich glaube, da ist der Punkt, der Ihnen zeigt, wie inopportun gegenwärtig der Versuch einer Bundesgesetzgebung auf diesem Gebiete ist. Sie können sagen, es wäre aber durchaus nötig, dass man ein allgemeines Automobilgesetz habe; der Bundesrat hat es auch gesagt, und ich will rundweg zugeben, es ist eine Materie, die bis zu einem gewissen Grade für eine bundesrechtliche Regelung nicht ungeeignet scheint. Es handelt sich um Fahrzeuge, die geschwind fahren und die rasch über die Kantonsgrenzen hinauskommen; und da mag unter Wahrung der kantonalen Legislationsfreiheit eine zweckmässige bundesrechtliche Regelung gesucht werden. Aber in diesem Augenblick nützt das nichts. Sie werden kein Gesetz durchbringen,

wenn Sie es auch noch so gut meinen. Im Kanton Graubünden haben wir diese Erfahrung gemacht. Die Regierung ist mit einem ganz bescheidenen Vorschlag gekommen, der dem Automobilverkehr nur einige wenige Strassen geöffnet hätte; das wäre wohl noch gegangen. Dann sind aber im Grossen Rate Freunde des Automobils gekommen, welche es besser machen und dem Automobil mehr Strassen öffnen und mehr Freiheit geben wollten. Darauf ist dann die Initiative gekommen, und mit einer kolossalen Mehrheit, mit 11,000 gegen 2000 Stimmen ist rücksichtslos das allgemeine Automobilverbot eingeführt worden. Wenn man versucht hat, den Leuten begreiflich zu machen, dass das zu weit gehe, dass man für Lastautomobile und für notwendigen Personentransport wenigstens einzelne Strassen öffnen sollte, so haben die Leute nicht nein gesagt; sie haben überhaupt nichts mehr gesagt, sie sind still geblieben; aber gestimmt haben sie dann um so deutlicher. Dasselbe werden Sie im grösseren eidgenössischen Verhältnisse auch erfahren, wenn Sie jetzt mit einem solchen Gesetze vor das Volk kommen.

Ich meine, es wäre das Beste, wenn man am Beschlusse des Ständerates festhalten wollte. Ich will offen sagen, es würde mich auch sonst freuen, wenn wir überhaupt einmal an einem Beschluss festhalten würden, und jetzt hätten wir gute Gelegenheit, das zu tun. Wenn wir an unserm frühern Beschlusse festhalten und der Nationalrat bei seinem Beschlusse beharrt, dann fällt die ganze Geschichte dahin, und ich glaube, das wäre gut. Ich bin kein Gegner der Automobile; ich will ihnen auch Wege öffnen, aber allerdings nicht ganz so, wie die rücksichtslosesten unter den Automobilisten es wün-

schen. Ich würde daher an unserem Beschlusse vom 4. Oktober 1911 festhalten. Ich bin dabei der Meinung des Herrn Bundesrates Perrier, dass an und für sich es logischer und richtiger wäre, in diesem Beschlusse vorläufig von der Strafgesetzgebung nichts zu sagen, so lange man das Gesetz nicht hat, dem die Strafbestimmungen als Sanktion dienen sollen. Ich hätte einfaches Nichteintreten vorgezogen, will jetzt aber an unserem frühern Beschluss nichts zu ändern suchen.

Wenn wir eintreten, so hätte ich einige Abänderungsanträge zu den Vorschlägen der Mehrheit des Rates zu stellen. Ich glaube aber, es ist nicht jetzt, sondern erst später der Moment, das zu tun. Das möchte ich noch sagen: Ich bin nicht einverstanden mit dem Schlusswort meines verehrten Kollegen und Freundes, Herrn Wirz, welcher sagt, er würde sich eher zur Vorlage verstehen können, wenn er vorher ungefähr im Sinne des Antrages von Herrn Usteri wüsste, um was es sich bei dem zukünftigen Gesetze etwa handeln würde. Dem Antrag von Herrn Usteri auf sogenannte Simultangesetzgebung könnte ich mich in keiner Weise anschliessen, und ich werde darüber noch später ein Wort mir erlauben. Es hat der Bundesrat übrigens erklärt, das zukünftige Automobilgesetz werde ungefähr den gleichen Inhalt haben wie jetzt das Konkordat, das ja die Kantone just nicht wollen. Ich empfehle Ihnen, beim Beschlusse vom Oktober 1911 zu bleiben.

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



Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1913
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	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.03.1913 - 09:00
Date	
Data	
Seite	1-18
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 158

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.

Amtliches
stenographisches Bülletin

der
schweizerischen Bundesversammlung



N^o 2

BULLETIN

STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL

DE
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 6. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 6. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat — Conseil des Etats

Sitzung vom 27. März 1913, vormittags 9 Uhr — Séance du 27 mars 1913, à 9 h. du matin

Vorsitz: } Hr. *Kunz*.
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour*.

**Bundesbeschluss betr. die Aufnahme eines Art. 37^{bis} in die Bundesverfassung
(Automobilverkehr und Luftschifffahrt)**

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37^{bis} dans la constitution fédérale
(automobiles et navigation aérienne).

Fortsetzung. — *Suite*.

(Siehe Seite 1 hievor. — Voir page 1 ci-devant.)

Antrag von Herrn Ständerat Usteri.
25. März 1913.

Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten,

ob es sich nicht empfehle, vorgängig der Partialrevision der Bundesverfassung wegen des Automobilverkehrs das für die Vollziehung erforderliche Bundesgesetz vorzubereiten, zu beraten und zu beschliessen, sowie dasselbe im Falle der Anrufung des Referendums gleichzeitig mit der Partialrevision der Verfassung der Volksabstimmung zu unterbreiten,

und bejaborndenfalls den Räten den Gesetzesentwurf und allfällig weitere Anträge vorzulegen, die er im Falle der Anrufung des Referendums über

Proposition de M. le conseiller aux Etats Usteri.
25 mars 1913.

Le Conseil fédéral est invité à faire, après étude, rapport sur la question suivante:

Ne conviendrait-il pas, avant de procéder à la révision partielle de la Constitution fédérale au sujet de la police des automobiles, de préparer la loi fédérale que la nouvelle disposition constitutionnelle rendra nécessaire, de la discuter et de la voter, et, si le referendum est demandé, de la soumettre conjointement avec la révision de la Constitution à la votation populaire,

et dans l'affirmative, ne conviendrait-il pas aussi de soumettre aux Conseils législatifs le projet de loi et les autres propositions que le Conseil fédéral,

das Bundesgesetz zur Durchführung der gleichzeitigen Verfassungs- und Gesetzesabstimmung als notwendig erachtet.*)

Inzwischen bleibt die Beratung über den Antrag des Bundesrates vom 22. März 1910 eingestellt.

*) Die allfällig als notwendig erachtete Ergänzung der Bundesgesetze über das Verfahren bei Volksbegehren und Abstimmungen betreffend Revision der Bundesverfassung, vom 27. Januar 1892, und betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, vom 17. Juni 1874 (siehe Handbuch der Bundesversammlung, Seite 43 und folgende), dürfte ungefähr folgenden Inhalt haben:

Art. Wenn die Bundesversammlung von sich aus eine Partialrevision der Bundesverfassung beschliesst, so ist sie unter Vorbehalt dieser Revision befugt, vor der Verfassungsabstimmung ein Ausführungsgesetz zu der neuen Verfassungsvorschrift zu erlassen und für den Fall der Anrufung der Volksabstimmung anzuordnen, dass diese mit der Abstimmung über die Partialrevision vereinigt wird.

Die Bundesversammlung kann das gleiche Verfahren anordnen, wenn fünfzigtausend stimmberechtigte Schweizerbürger ein Begehren um Partialrevision der Verfassung gestellt haben und sie demselben zustimmt.

Art. In den oben bezeichneten Fällen bestimmt der Bundesrat nach Ablauf der zur Anrufung der Volksabstimmung über das Bundesgesetz anberaumten Frist den Tag der Abstimmung über die Partialrevision und setzt, wenn dreissigtausend stimmberechtigte Schweizerbürger oder acht Kantone die Abstimmung über das Bundesgesetz verlangt haben, diese Abstimmung auf den gleichen Tag an.

Art. Findet eine gleichzeitige Abstimmung über die Partialrevision der Verfassung und über ein diese Partialrevision ausführendes Bundesgesetz statt, so erhält der Stimmberechtigte einen Stimmzettel, mittelst dessen er über beide Vorlagen abzustimmen hat.

Gültig sind die Stimmzettel, die die Verfassungsrevision bejahen und die den Erlass des Bundesgesetzes bejahen oder verneinen oder hierüber nichts enthalten; desgleichen die Stimmzettel, die die Verfassungsrevision und den Erlass des Bundesgesetzes verneinen oder über letzteres nichts enthalten.

Ungültig sind die Stimmzettel, die die Verfassungsrevision verneinen und den Erlass des Bundesgesetzes bejahen; desgleichen die Stimmzettel, die über die Verfassungsrevision nichts enthalten und den Erlass des Bundesgesetzes bejahen oder verneinen.

Usteri: Ich habe im Oktober 1911 dafür gestimmt, dass der Ständerat zurzeit in die Verfassungsvorlage betreffend das Automobilwesen nicht eintrete, weil ich bereits damals davon überzeugt war, dass eine solche Verfassungsvorlage eine Mehrheit der Stände und des Volkes nicht finden werde. Diese Auffassung ist mir verblieben. Ich habe aber geglaubt, aus dem Ablaufe von anderthalb Jahren, die seit unserem letzten Beschlusse verstrichen sind, den Schluss ziehen zu dürfen, dass man nun doch versuchen sollte, einen Schritt weiterzukommen, als man mit dem Beschlusse vom Oktober 1911 gekommen ist, da ich mit dem Herrn Referenten der Kommissionsmehrheit durchaus davon überzeugt bin, dass die Automobilfrage der bundesgesetzlichen Regelung dringend bedarf. Ich kann so ziemlich alles unterschreiben, was der Herr Referent in materieller Richtung hierüber ausgeführt hat.

Mein Antrag ist ein Vorschlag, zu versuchen, ob nicht auf einem andern Weg, als wie die Kommissionsmehrheit ihn gehen möchte, der Zweck,

en prévision du referendum, considérerait comme nécessaires pour l'autoriser à consulter le peuple simultanément sur la nouvelle disposition constitutionnelle et sur la nouvelle loi?*)

L'examen du projet d'arrêté fédéral du 22 mars 1910 demeure suspendu jusqu'au dépôt du rapport demandé.

*) Le complément qu'il y aurait lieu, le cas échéant, d'apporter à la loi fédérale concernant le mode de procéder pour les demandes d'initiative populaire et les votations relatives à la revision de la Constitution fédérale, du 27 janvier 1892, et à la loi fédérale concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux, du 17 juin 1874 (voir le manuel à l'usage des Chambres fédérales, pages 42 et suiv.), pourrait être conçu dans le sens indiqué ci-après:

Art. Lorsque l'Assemblée fédérale décide spontanément qu'il y a lieu de reviser partiellement la Constitution fédérale, elle a le droit, par anticipation et sous réserve d'un vote populaire affirmatif sur la revision, d'élaborer la loi destinée à assurer l'exécution de la nouvelle disposition constitutionnelle et en prévision d'une demande de votation populaire, d'ordonner que cette votation aura lieu conjointement avec la votation sur le projet de revision constitutionnelle.

L'Assemblée fédérale peut ordonner le même mode de procéder, quand cinquante mille citoyens suisses ayant le droit de vote ont présenté une demande tendant à la revision partielle de la constitution et que l'Assemblée fédérale a elle-même approuvé cette demande.

Art. Dans les cas mentionnés ci-dessus, le Conseil fédéral, après l'expiration du délai au cours duquel la votation populaire peut être demandée, fixe la date du vote sur la revision partielle et, si trente mille citoyens suisses ayant le droit de vote ou huit cantons ont demandé que la loi soit soumise à la votation populaire, ordonne que cette votation aura lieu le même jour que celle concernant la revision de la constitution.

Art. En cas de votation simultanée sur la revision partielle de la Constitution et sur la loi fédérale destinée à assurer l'exécution de la nouvelle disposition constitutionnelle, l'électeur reçoit un bulletin de vote au moyen duquel il doit émettre son vote sur les deux projets.

Sont valables les bulletins qui acceptent la revision de la Constitution et qui acceptent ou rejettent la loi ou sont muets sur cette question; sont valables de même les bulletins qui rejettent la revision de la Constitution et la loi ou sont muets sur ce dernier point.

Sont nuls les bulletins qui rejettent la revision de la Constitution et acceptent la loi; de même les bulletins qui sont muets sur la revision de la constitution et acceptent ou rejettent la loi.

den sie verfolgt, erreicht werden kann. Es leiten mich in dieser Richtung folgende Gesichtspunkte.

Es besteht in den Räten Uebereinstimmung darüber, dass der Automobilverkehr gesetzgeberisch seiner Natur nach mit nützlichem Erfolge nur vom Bunde erfasst werden kann. Ebenso ist jedermann darüber im klaren, dass das Automobilgesetz ein Polizeigesetz sein wird, das gebietet und verbietet und dessen Uebertretung polizeirechtliche, strafrechtliche und auch zivilrechtliche Folgen nach sich ziehen soll, wohl auch fiskalische. Ueber den Kernpunkt der Sache aber, über den Inhalt der polizeilichen Vorschriften, über die Teilung der Strassenhoheit zwischen Bund und Kantonen, wegen deren einzig noch der Apparat der Bundesverfassungsrevision in Bewegung gesetzt werden muss, darüber haben alle die vielen und klugen Reden, die hüten und drüben geflossen sind, nur die gegenwärtige Ratlosigkeit der Räte gegenüber der Lösung des Problems verraten. Das liebe Schweizervolk und die hohen eidgenössischen Stände sollen ihnen nun Vollmacht geben, die Nuss, zu

knacken oder auch sich die Zähne daran auszu-beissen.

Werden die hohen Instanzen des Volkes und der Stände aus was immer für Gründen — es mögen auch rückständige Anschauungen und egoistische Triebe mitspielen — auf diesem so sehr angefochtenen Gebiete sich dazu verstehen, dem Bundesautomobilgesetz, diesem grossen Unbekannten, ihre Interessen auszuliefern, und tut die Bundesversammlung gut daran, dieses Vertrauensvotum zu provozieren? Geht es denn nicht wirklich auch anders, dem Automobilverkehr, der sich anderwärts, erzogen und geführt durch vernünftige Gesetze, durchgesetzt hat, seinen Platz und sein Recht in der Schweiz zu verschaffen? Ist nicht eine Ablehnung der Verfassungsrevision für uns eine sehr gefährliche Sache, insofern als sie unserer Volkswirtschaft, die, wie ja in vielen andern Punkten, so auch hier unter dem jetzigen übergrossen Kraftaufwand für die sechsundzwanzig Staatsbetriebe, wie unter der nationalistischen Entwicklung unserer Nachbarstaaten leidet, eine neue Möglichkeit der Entwicklung vorenthalten würde? Lässt sich das wirklich nicht vermeiden?

Der Hausvater, dessen Familie wächst und dem die Zeit die Befriedigung neuer Bedürfnisse seiner Schutzbefohlenen aufdrängt, macht sich den Plan, wie er sein Haus am besten erweitert und wie er die Mittel hiefür bereitstellt. Hat er den Entschluss gefasst, so baut er in einem Zug. Es fällt ihm nicht ein, einmal die Fundamente des Anbaues zu erstellen und dann nach Jahr und Tag oder nach Dezennien — wir erinnern uns beispielsweise der Daten der Verfassungsrevision über die Kranken- und Unfallversicherung und des Ausführungsgesetzes — zu sehen, was etwa auf diese Fundamente gestellt werden könnte. Denn er weiss, dass die Fundamente in der Zwischenzeit Schaden leiden, dass die unfertige Baute sein Haus verunziert und dass die Bedürfnisse, die Bauweise in der Zwischenzeit sich ändern. Ist er also über das, was er will oder wollen soll, noch nicht im klaren, so wartet er eben ruhig mit dem Bauen zu, bis die Einsicht über die richtige Lösung über ihn gekommen sein wird.

Ist für den Bund das Umgekehrte die gute Lösung? Tönt einem da nicht wieder das höhnische Sprichwort in die Ohren: Nach der Tat hält der Schweizer Rat? Aber die Kommissionmehrheit ruft: Schafft einmal die Verfassung her; das andere wird sich dann schon finden. Entspricht diese Denkweise des Parlamentes auch der heutigen Denkweise des Volkes? Was interessiert das Volk und was interessiert es mit Recht und was frommt ihm? Ist es die formelle Kompetenzeräumung an den Bund, oder ist es das materielle Recht, das Recht an sich, die Rechtsordnung? Doch sicher die letztere. Darüber sind wir doch alle einig, dass die Unterscheidung zwischen Verfassungsrecht und Gesetzgebungsrecht sich immer mehr verwischt in der öffentlichen Meinung, ja in vielen Richtungen auch in der Auffassung der berufenen Organe. Darum soll das Bestreben des Bundes dahin gehen, dem Volke gleich zu Anfang und in einem Male da, wo es angeht, und speziell hier sagen zu können, was er aus der Verfassung machen wird, in concreto, wie der Automobilverkehr geordnet sein soll. Das Volk

darf von seinen Behörden erwarten, dass sie den staatsrechtlichen Apparat so handhaben, dass ihm nicht seine Rechte zu einer Falle werden, die seinen guten Willen zum Fortschritt und zur Förderung der Wohlfahrt gefangen nimmt. Dem müssen wir nachgeben, wie das ohne Vergewaltigung und ohne Unordnung zu machen ist.

Die Bundesverfassung steht dem wahren Bedürfnisse einer Gewähr für den Erfolg auf diesem Wege, dem Erfolg gesetzlicher Ordnung des Automobilwesens durch gleichzeitigen Erlass von Verfassung und Gesetz, nicht entgegen. Es besteht die Möglichkeit, das Gespenst des unbekanntes Gesetzes, das dem Verfassungsartikel über das Automobil nach meiner Auffassung totsicher und totbringend ins Genick fahren wird, zu bannen. Jetzt sind die Widerstände der Kantone, der öffentlichen Meinung gegen ein blosses Verfassungsgesetz zu gross, als dass es angenommen würde. Was uns der Referent der Kommissionmehrheit vorgetragen hat, ist gewiss schöne Musik, aber Zukunftsmusik. Heute wird diese Komposition noch nicht verstanden. Ich erinnere den sehr geehrten Herrn Abgeordneten von Schaffhausen daran, dass auf der Glocke zu Allerheiligen in Schaffhausen nicht nur die Worte stehen: *Vivos voco*, sondern auch die andern Worte: *mortuos plango!* An der Spitze unserer Bundesverfassung steht das Wort: Der Bund hat zum Zwecke, die gemeinsame Wohlfahrt der Eidgenossenschaft zu fördern. Das soll nicht ein leeres Wort sein, sondern die Einrichtungen, die er zu diesem Zwecke schafft, sollen so angewendet werden, dass sie dieser Wohlfahrt zu dienen vermögen. Die Verfassung stellt die Normen zum Schutze der Rechte und Freiheiten der Bundesglieder auf und weist den Behörden die Schranken ihrer Tätigkeit. Keine Verfassungsrevision ohne Mehrheit des Volkes und der Stände. Kein Bundesgesetz ohne die Möglichkeit der Anfechtung der einschlägigen Beschlüsse der Räte durch die Mehrheit des Volkes. Wenn immer die Räte diese Normen respektieren, sind die Rechte des Volkes und der Stände gewahrt. Der Art. 71 unserer Verfassung lautet: Unter Vorbehalt der Rechte des Volkes und der Kantone, wird die oberste Gewalt des Bundes durch die Bundesversammlung ausgeübt usw. *Sous réserve des lois du peuple et des cantons, l'autorité suprême de la Confédération est exercée par l'Assemblée fédérale.* Wird nun der Weg eingeschlagen, dass Verfassung und Ausführungsgesetz gleichzeitig und in einem Male vor das Forum des Volkes und der Stände gebracht werden, so könnten höchstens diejenigen glauben, nicht auf ihre Rechnung zu kommen, die durch die Ermüdung des Gegners die Wohlfahrt der Eidgenossen am besten zu fördern glauben, obgleich diese Ermüdung einmal auch sie ergreifen und ihnen einen Streich spielen könnte. Die Lebensfähigkeit der Demokratie beruht aber nicht auf diesem negativen Element, sondern sie liegt in der positiven Arbeit. Diese positive Arbeit hat deshalb an erster Stelle Anspruch auf Berücksichtigung bei der Gestaltung der politischen Vorgänge. Ihr sollen die Wege geebnet werden, und jedenfalls ist der Vorteil, der in der völligen und nicht anzuzweifelnden Aufklärung des Volkes über die Tragweite der Verfassungsrevision durch das authentische Gesetz erblickt werden darf, sehr viel

grösser und wertvoller als die in vielen Fällen nur theoretische Möglichkeit zweimaliger Bekämpfung einer und derselben Idee, zunächst bei der Verfassungsabstimmung und hernach bei der Gesetzesabstimmung. Dazu kommt, und das bitte ich gelegentlich zu würdigen, dass diese theoretische Möglichkeit überhaupt nicht einen Bestandteil unseres Verfassungsrechtes bildet. Denn sie besteht in gleicher Weise für alle diejenigen der bundesrechtlichen Ordnung vorbehaltenen Rechtsgebiete nicht, die dieser bundesrechtlichen Ordnung durch Totalrevision der Verfassung von 1874 zugeteilt worden sind und nicht durch eine Partialrevision.

Freilich ist zuzugeben, dass Art. 84 der Bundesverfassung der Bundesversammlung zur Behandlung nur zuweist, was nach der gegenwärtigen Verfassung in die Kompetenz des Bundes gehört. Doch ist andererseits nicht gesagt, dass die Bundesversammlung als Trägerin der obersten Gewalt des Bundes (Art. 71) nicht auch andere Dinge behandeln darf, sofern dieselben nicht einer andern Bundesbehörde zugewiesen sind (Art. 84). Die Bundesversammlung tut es ja auch. Sie beschäftigt sich auch mit Dingen, die nicht in der gegenwärtigen Verfassung enthalten sind. Sie tut es ohne besondere Vollmacht. Sie tut es mit bezug auf alle die Gegenstände von Partialrevisionen, die doch offenbar noch nicht Bestandteil der gegenwärtigen Verfassung sind.

Gewiss schränkt Art. 85, Ziff. 2, die Gesetzgebung der Räte auf Gegenstände ein, zu deren Regelung der Bund nach Massgabe der Verfassung befugt ist. Aber die Aufzählung von Art. 85 will keineswegs eine erschöpfende sein und sie ist es auch nicht. Art. 85 hebt nur die in Ziff. 1—14 genannten Gegenstände besonders hervor, gestattet also auch deren Ergänzung. Denn die Ziffern 1—14 sind nicht im Sinne einer enumerativen Redaktion der Kompetenzen in die Verfassung eingeschrieben worden, sondern sie wollen nur die hauptsächlichsten Befugnisse und regelmässigen Befugnisse der Bundesversammlung hervorheben. Es heisst ausdrücklich in Art. 85, Ingress: Die Gegenstände, welche in den Geschäftskreis beider Räte fallen, sind insbesondere folgende, notamment les suivants. Eine solche Ordnung findet sich in den Gesetzen des Bundes, in Verfassungen und Gesetzen der Kantone sehr häufig. Auch der Art. 85 zählt nur die hauptsächlichsten Befugnisse auf. Im übrigen gilt Art. 71 mit der Einschränkung durch Art. 84. Die Befugnisse der Bundesversammlung nach Art. 85 können also, wenn schon nicht abgeändert, so gewiss ergänzt werden. Ueber das Wie spricht sich die Verfassung nicht aus. Sie will der Bundesversammlung in dieser Richtung keine Fesseln anlegen. Die Ergänzung kann also gewiss auch durch Gesetz und Einzelbeschlüsse der Räte erfolgen.

Ich führe aus dem Gebiete materiellen Verfassungsrechtes den Bundesbeschluss vom 31. März 1906 betreffend die Ableitung von Wasserkraften nach dem Auslande an, wo die Bundesversammlung nach eingehender und langer Diskussion es direkt ablehnte, ihre Schlussnahme auf einen Verfassungsartikel zu stützen. Sie erblickte dessen Rechtfertigung in seinem Charakter als vorbereitenden Schritt für eine künftige Verfassungsrevision. Die Präze-

denzfälle dieses Beschlusses, welche übrigens noch viel weiter gehen, sind folgende und sie sind um so konkludenter, als sie zum Teil auf die ersten Zeiten des neuen Bundes zurückgehen, wo man in der Verfassung nicht nur Schranken, sondern auch die Grundlage einer politischen Entwicklung erblickte.

Das Eisenbahngesetz vom Jahre 1852 ist ohne eine spezielle Bestimmung der Bundesverfassung aufgestellt worden. Die ganze Einrichtung der Telegraphenverwaltung ist ohne einen Artikel der Bundesverfassung ins Leben gerufen worden. Das Eisenbahngesetz vom Jahre 1872 ist ohne Verfassungsartikel ins Leben getreten. Das Starkstromgesetz vom Jahre 1901 genau ebenso. Mein Antrag befindet sich also in der allerbesten Gesellschaft.

Aber alles, was ich da vorschlage, geht bei weitem nicht so weit. Es handelt sich nicht um die Schaffung eines positiven neuen Verfassungsrechtes, sondern nur um die Vorrückung einer Gesetzesberatung, auch nur um eine vorbereitende Handlung wie im Jahre 1906 und unter allen Vorbehalten der verfassungsmässigen Rechte der Stände und des Volkes, wobei ich gerne zugebe, dass es begrifflich ja nicht ausgeschlossen wäre, dass zwar das Ausführungsgesetz fertiggestellt, dessen Publikation aber auf die Zeit nach der Verfassungsabstimmung verschoben werden könnte in der Meinung, dass wenn die Verfassungsabstimmung negativ ausfallen würde, dann selbstverständlich die Publikation zu unterbleiben hätte. Doch würde, wie ich glaube, schon in den Räten, sicher aber auch auf seiten der öffentlichen Meinung ohne weiteres das Postulat aufgestellt werden, dass wenn das Gesetz einmal fertig beraten sei, man es in einem Mal mit der Verfassungsabänderung dem Volke zur Abstimmung vorlegen werde. Die Bundesverfassung ist kein Lehrbuch des systematischen Staatsrechtes, sondern das Ergebnis jahrhundertelanger Kämpfe, als Produkt siegender Ideen, vielfach auch von Kompromissen gleich starker Gegner. Jedenfalls ist sie kein lückenloses Verfassungssystem. Da ist es Recht und Pflicht der politischen Entwicklung, die Normen der Verfassung auszugestalten und den Bedürfnissen und Anschauungen auch des heutigen Geschlechtes Rechnung zu tragen. Das Postulat der Vereinigung von Verfassungsrevision und Gesetzeserlass hat den unleugbaren Vorteil, dass die Sache nicht am Zipfel der bloss formalen Kompetenzfrage aufgehoben, sondern dass ihr Inhalt mit festem Griff an die Hand genommen wird.

Zuerst sehe man einmal in der Automobilfrage nach dem, was not tut. Man bearbeite allen Ernstes die Materie. Man vertiefe sich in dieselbe und dann gewinnt man den praktischen Ausgangspunkt für die Auseinandersetzung zwischen Bund und Kantonen über die beiderseitigen Kompetenzen. Man kann diese Ausscheidung so vollziehen, dass die Sache darunter so wenig als möglich leidet. Beginnt man aber mit der Verfassungsrevision, so sucht man die Grenzlinie zwischen Bund und Kantonen auf Grund einer vielleicht bloss sehr ungefähren Kenntnis der Materie, die keine Gewähr bietet, dass die Grenze nicht unrichtig gezogen wird. In diesem Falle leidet aber dann die Ausführung durch die Gesetzgebung vielleicht so sehr

darunter, dass hindendrein niemand mehr Befriedigung an derselben haben kann.

Eine Ihrer Kommissionen ist gegenwärtig damit beschäftigt, das Ausführungsgesetz für den Verfassungsartikel über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte zu prüfen und ich rufe alle Mitglieder derselben als Zeugen an, wie schwer uns diese Arbeit durch den Verfassungsartikel gemacht wird, wie wir uns abmühen müssen, um etwas, an vielen Orten nur allzu wenig, zu erreichen. Das kommt davon her, weil wir den Verfassungsartikel gemacht haben, bevor die berufenen Organe Gelegenheit hatten, die Sache in allen Richtungen eingehend zu prüfen und durchzuarbeiten. Bei der heutigen Finanzwirtschaft der Kantone, wo auch jede noch so bescheidene Beeinflussung durch die Bundesgesetzgebung in Ansehung der Gestaltung kantonaler Einnahmen und Ausgaben dem kantonalen Misstrauen zu rufen vermag, ist es doppelt von Nöten, der Sache den Vortritt vor der Form einzuräumen, soll die Bundesgesetzgebung berufen bleiben, die führende Rolle der Kulturentwicklung des Schweizervolkes zu behalten.

Der Ständerat hat dann im Oktober 1911 mit dem Beschlusse auf Nichtetreten die Einladung an den Bundesrat zur Vorlage eines Haftpflichtgesetzes, eventuell bezüglich Strafbestimmungen gerichtet. Die Diskussion im Nationalrat hat nun aber doch so viel gezeigt, dass die Grundlage eines Automobilgesetzes die Polizeivorschriften über Wagenführer, Geschwindigkeit, Staub- und Rauchentwicklung bilden werden und die Haftpflicht und die Strafbestimmungen erst aus jenen abzuleiten sind. Erst auf Grundlage dessen, was die Polizeivorschriften gebieten und verbieten, wie die einzelnen Fuhrwerkarten berücksichtigt werden, wie die Strassen hinsichtlich des Verkehrs geöffnet oder gesperrt werden, kann ein richtiges Urteil über die übrigen Teile der Automobilgesetzgebung, einschliesslich der Versicherungsfrage, gewonnen werden. Hier darf denn auch das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet werden.

Bei dieser Sachlage scheint es mir entschieden richtiger zu sein, die Automobilgesetzgebung wenn immer möglich nicht stückweise an die Hand zu nehmen, und ich gehe da mit der Kommissionenmehrheit durchaus einig. Darum soll der Bundesrat eingeladen werden, eine Vorlage über die Ergänzung der Verfassung durch einen Zusatz auf Grundlage eines gleichzeitig einzureichenden Gesetzesentwurfes über den Automobilverkehr zu machen. Ich rechne hiefür drei Jahre. In dieser Zeit wird die Erziehung der Wagenführer, in Liebe und Gewalt, ihre Fortschritte machen, wie das bisher erfreulicherweise bereits der Fall gewesen ist und eben solche Fortschritte wird das Publikum, die öffentliche Meinung machen. Es sind ja jetzt auch schon solche zu verzeichnen. Ich glaube sogar, dass dann auch die Bündner zu der Einsicht gekommen sein werden, dass sie mit ihrem absoluten Automobilverbot, wenn vielleicht nicht ihrer Fremdenindustrie, dann aber ganz sicher ihrer Kulturentwicklung Schaden bringen. Es ist gewiss durchaus zutreffend, was Herr Bolli ausgeführt hat, wie diejenigen Einrichtungen, welche dem gemeinen Nutzen dienen, in schwerster Weise durch das absolute Automobilverbot getroffen wer-

den, wie der hilfebringende Arzt verhindert wird, zur rechten Zeit zur Stelle zu sein, wie der schwer leidende Kranke nicht rechtzeitig durch ein Krankenautomobil in das Spital gebracht werden kann usw. usw. Ich bin aber überzeugt, dass die Frist, die wir durch die Rückweisung an den Bundesrat verursachen, nicht verlorene Zeit sein wird. Sie wird uns davor bewahren, durch eine negative Verfassungsabstimmung weit hinter den jetzigen Zustand geworfen zu werden und länger noch mit der Rückständigkeit rechnen zu müssen, in der wir uns heute befinden. Dabei hat mein Antrag, wie Sie dem gedruckten Entwurfe entnehmen wollen, weiter die Meinung, dass der Bundesrat sich auch über die Frage der, ich hebe das ausdrücklich hervor, fakultativen Simultanabstimmung über Verfassung und Gesetz ausspreche und die erforderlichen Vorschläge für die Ordnung dieser Abstimmungsweise, soweit nötig auf dem Wege der Bundesgesetzgebung, einbringen würde. Die Simultanabstimmung würde in der Hauptsache darin bestehen, dass nach der Beratung des Gesetzes die Abstimmung über den Verfassungsartikel ungefähr ein halbes Jahr nach dessen Annahme durch die Räte in Aussicht genommen, gleichzeitig das Bundesgesetz publiziert und im Falle der Anrufung des Referendums die Volksabstimmung über das Gesetz am Tage der Verfassungsabstimmung vorgenommen würde. Diese Frist von einem halben Jahr ist unbedenklich. Wir haben schon Verfassungsabstimmungen gehabt, die auf längere Zeit hinaus vertagt worden sind. Die beiden Fragen an die Stimmberechtigten über Annahme oder Verwerfung des Verfassungsartikels und der Gesetzesvorlage wären auf einen Stimmzettel zu tragen und es wären die Vorschriften über die gültigen und ungültigen Stimmzettel zu erlassen. Die Anmerkung, die ich meinem Antrag beigefügt, mag Sie orientieren über das, was gesetzlich vorgekehrt werden muss. Diese Einschränkung, die mit bezug auf einzelne Abstimmungskombinationen nötig wird, wird allgemein verstanden werden und sie beeinträchtigt niemandes Rechte, da es sachlich kaum denkbar ist, dass ein Einführungsgesetz zu einer Verfassungsbestimmung die Billigung eines Bürgers finden könnte, nicht aber der Verfassungsgrundsatz, von dem das Gesetz abhängt. Mit dieser Einschränkung ist es dann auch ausgeschlossen, dass die Verfassungsrevision von der Mehrheit der Stimmberechtigten verworfen, das Gesetz aber angenommen werde. Eine verwerfende Ständemehrheit muss bei jeder Abstimmung riskiert werden, das hängt zusammen mit der Grundlage unseres Verfassungsrechtes.

Die Luftschiffahrtgesetzgebung dürfte vielleicht noch zurückgestellt werden. Ihre Rechtsordnung ist noch zu sehr Theorie. Ich glaube, die Erfahrungen mangeln uns noch und man sollte wohl mit den jetzigen Kompetenzen des Bundes auskommen können. Ich verweise auf die Art. 20 und 8 der Bundesverfassung. Uebrigens liegen heute die Probleme des Fliegens in der Technik und in der Kunst des Fliegens; die Probleme der Rechtsordnung, die hier in Frage kommen, sind neben den andern Zwergprobleme, mit denen wir uns jetzt nicht notwendig zu befassen brauchen.

Präsident: Wir fassen den Antrag des Herrn Ständerat Usteri als eine Ordnungsmotion auf. Er beginnt damit, dass der Bundesrat eingeladen wird, etwas zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten und er schliesst, indem er sagt: «Inzwischen bleibt die Beratung über den Antrag des Bundesrates vom 22. März 1910 eingestellt.» Ich will Herrn Usteri anfragen, ob er damit einverstanden ist, dass sein Antrag als Ordnungsmotion aufgefasst werde.

Usteri: Ich bin damit einverstanden, indem ich von der Auffassung ausgehe, dass auch der seinerzeitige Antrag des Herrn Calonder als Ordnungsantrag zur Abstimmung und Erledigung gekommen ist, der dahin ging, zurzeit nicht einzutreten.

Präsident: Wenn das Wort nicht weiter verlangt wird, so behandeln wir den Antrag des Herrn Usteri als Ordnungsmotion. In diesem Falle beschränkt sich die Diskussion auf diese Ordnungsmotion.

M. le Conseiller fédéral Perrier: Je regrette de n'avoir pu prendre l'avis du Conseil fédéral sur la proposition très importante que M. Usteri a déposée hier. Avec M. le président je considère cette proposition comme une motion d'ordre, n'en retenant que le premier et le dernier alinéa que j'envisage comme un renvoi au Conseil fédéral. M. le député Usteri lui-même, dans l'exposé qu'il vient de faire, a parlé d'un renvoi qui serait de trois ans au moins. J'ai eu l'honneur de vous exposer hier, combien la situation était difficile, le désordre dans lequel nous nous trouvions et l'urgence qu'il y avait d'arriver à chef le plus tôt possible. Le fond de la proposition de M. Usteri, ainsi que les textes législatifs qui lui sont annexés, sont fort intéressants, ils sont même séduisants, mais d'une envergure telle, d'une importance si considérable et surtout si grosse de conséquences que vous serez certainement d'accord de prier M. Usteri d'en faire l'objet d'une motion spéciale qui devra être examinée pour elle-même et non pas à l'occasion de cette question des automobiles.

Je dois, dès maintenant, comme je l'ai déjà fait occasionnellement hier, à propos d'une réponse à l'honorable M. Wirz, faire toute réserve quant à l'acceptation par le Conseil fédéral de cette proposition, pour autant que vous seriez disposés à y donner suite.

M. Usteri nous a dit tout à l'heure que rien ne s'opposait à la façon de procéder qu'il préconise et il s'est basé, autant que je me le rappelle, sur l'art. 2 de la constitution, art. 2 qui vise l'accroissement de la prospérité commune des Confédérés et sur l'art. 71 qui: «sous réserve des droits du peuple et des cantons, confère l'autorité souveraine à l'Assemblée fédérale». Cette argumentation m'a paru juste. Je crois qu'elle serait admissible, mais à une condition: c'est, Messieurs, que vous ne

suiviez pas le Conseil fédéral dans les propositions qu'il vous a faites de procéder à une revision constitutionnelle. Or, dans les rapports qui vous ont été présentés hier et la discussion qui a suivi, tout le monde a paru d'accord avec cette revision constitutionnelle.

M. Usteri a fait allusion aux difficultés dans lesquelles s'est trouvée la commission du Conseil des états pour l'élaboration de la loi sur les forces hydrauliques, difficultés dont je me suis rendu compte à la dernière session de la commission, tout récemment. Nous ne sommes pas dans les mêmes circonstances. Dans le cas qui nous occupe, nous savons beaucoup mieux ce que nous voulons, que lors de la revision constitutionnelle pour la loi sur les forces hydrauliques. Je l'ai dit, Messieurs, ce que nous voulons: ce sont des dispositions sur la circulation (et ces dispositions sur la circulation, nous ne les voulons pas autres que celles du concordat) et ensuite des dispositions sur la responsabilité des automobilistes et sur les pénalités. M. Bolli, je crois, a dit hier que des prescriptions sur la responsabilité et les pénalités figuraient déjà dans l'avant-projet de code pénal. Nous savons donc parfaitement ce que contiendra notre projet de loi. Il y a une différence à faire entre une loi sur les forces hydrauliques et une loi sur les automobiles. Préparer de toutes pièces un projet de loi dans les conditions actuelles, en admettant que nous envisagions comme nécessaire une revision constitutionnelle sur la question des automobiles, me paraît absolument inconstitutionnel. M. Usteri a cité lui-même l'art. 85 de la constitution qui dispose que: «Les affaires de la compétence des deux Conseils sont notamment les suivantes: . . . 2. les lois et arrêtés sur les matières que la constitution place dans les compétences fédérales . . .»

La présentation simultanée! M. Usteri prévoit la présentation simultanée au peuple. Cette présentation simultanée d'un article constitutionnel d'une part et d'un projet de loi d'autre part, cela ne me paraît pas possible, même si nous y étions autorisés, parce que les procédures d'acceptation par le corps électoral sont absolument différentes. Pour l'acceptation de l'article constitutionnel, il faut la majorité des cantons en sus de la majorité des citoyens suisses. M. Usteri nous a exposé que la notion de constitution et la notion de loi se confondaient toujours davantage. C'est peut-être juste, mais c'est aussi la condamnation de la proposition qu'il a faite. On arriverait forcément à une unification de la procédure d'acceptation, puis à soumettre tous les projets de lois au corps électoral. Dans ces conditions, Messieurs, plus besoin d'article constitutionnel.

J'admets que la proposition de M. Usteri pourrait encore être utile dans le cas particulier; mais, à supposer que son application fût possible, cela créerait certainement un précédent très dangereux et riche en conséquences et je me demande si, dans le cas qui nous occupe, un projet de loi lui était présenté, simultanément avec la revision constitutionnelle, le peuple n'exigerait pas, plus tard, chaque fois, la présentation conjointement avec l'article constitutionnel, du projet de loi ou des projets de lois qui en sont la conséquence et qui en assurent l'exécution,

Messieurs, je veux prendre un seul exemple et je le choisis parmi les projets qui vous sont soumis. A l'heure actuelle, à côté de cette revision constitutionnelle vous avez pendante devant vous une autre revision: celle relative à la Cour administrative. Voulez-vous, Messieurs, procéder de la même manière, voulez-vous, à propos de la revision de cet article constitutionnel soumettre aussi, préalablement ou simultanément, d'après la proposition de M. Usteri, un projet de toutes pièces d'organisation de cette Cour administrative prévue par l'article constitutionnel? Je suis persuadé qu'en suivant cette pente, nous arriverions forcément à être obligés, chaque fois que nous présenterions un projet de revision constitutionnelle, de soumettre les lois qui en découlent. Est-ce que dans les cantons les projets de loi sont accompagnés des règlements qui en assurent l'exécution? Non. Je crois que vous comprendrez très bien les inconvénients qu'il y aurait à procéder autrement en matière fédérale.

Le système de M. Usteri me paraît très loyal, mais je crois qu'il présenterait de très graves inconvénients au point de vue de la procédure. Vous m'excuserez, si je réponds seulement en quelques mots à cette proposition si importante. Je vous ai dit tout à l'heure que je n'avais pas pu consulter qui de droit. Je dois répondre aussi au pied levé, parce que je n'ai pas eu le temps nécessaire pour étudier la proposition que M. Usteri a déposée hier. J'ai entendu dire tout à l'heure qu'il était question d'une contre-proposition de M. Calonder, dont je n'ai pas encore eu connaissance; elle ne m'a pas été remise.

Je vous recommande, Messieurs, de bien vouloir considérer la proposition de M. Usteri comme une motion d'ordre et de l'inviter à présenter pour elle-même la question très grave de conséquences qu'elle pose.

Messieurs, le jeu pourrait devenir très dangereux avec la proposition de M. Usteri. Supposez que, dans la consultation simultanée, le peuple rejette l'un des projets et supposez un autre cas encore: c'est que, dans une consultation simultanée, le peuple accepte à une très grande majorité le projet de loi et que l'article constitutionnel soit rejeté par la majorité des cantons. Il me semble que c'est alors que les difficultés commenceraient et je conclus en disant qu'il nous est interdit pour le moment, à teneur des art. 84 et 85 de la constitution, de discuter un projet de loi avant l'adoption de la revision constitutionnelle.

Bolli, Rapporteur de la Commission:
Nach dem, was der Chef des Departements des Innern Ihnen soeben vorgetragen hat, kann ich mich kurz lassen. Ich unterstütze seinen Antrag, der dahin geht, es sei der materielle Inhalt des Antrages Usteri als besondere Motion aus der Diskussion auszuschneiden und es sei im übrigen die Diskussion über die Vorlage selbst weiter zu führen. Ich glaube, sowohl aus den Ausführungen des verehrten Herrn Kollegen Usteri, wie aus den Ausführungen des verehrten Herrn Bundesrat Perrier werden Sie sofort die Ueberzeugung erhalten haben, dass Herr Usteri eine Frage anschnidet, die von der allerweittragendsten Bedeutung ist. Herr Kollege Usteri gesteht selbst

zu, dass sein Antrag die Folge haben würde, dass zwei Bundesgesetze revidiert werden müssten und er hat selbst zugestehen müssen, dass bei einer wörtlichen Interpretation der Art. 84 und 85 der Bundesverfassung auch dort eine Revision notwendig wäre. Ich glaube, er hat nur einen unrichtigen Schluss gezogen. Er hat ausgeführt, der Art. 85 gestatte eine Erweiterung durch die Bundesversammlung, es seien die 17 Ziffern nur so beispielsweise aufgeführt und er schliesse dies aus dem Worte «insbesondere». Nun möchte ich darauf aufmerksam machen, dass Art. 85 nach dem Art. 84 kommt, und dass Art. 84 ganz genau die Kompetenz der Bundesversammlung umschreibt, indem er sagt, der Nationalrat und der Ständerat haben alle Gegenstände zu behandeln, welche nach Inhalt der gegenwärtigen Verfassung in die Kompetenz des Bundes gehören und nicht einer andern Bundesbehörde zufallen. Und wenn der Art. 85 mit «insbesondere» fortfährt, so ist das die Ausführung des Art. 84. Dies einmal in formaler Hinsicht.

Wenn wir dem Gedanken des Herrn Usteri, seinem Lieblingsgedanken, dem Gedanken der Simultanabstimmung Rechnung tragen wollen, so hat das die Tragweite, dass nicht nur die beiden Gesetze näher besehen werden müssen, sondern auch die Bundesverfassung in Art. 84 und 85. Und nun darüber so nebenbei bei einer Eintretensfrage über einen ganz andere Gegenstand zu entscheiden, das wäre meines Erachtens ein Verfahren, das erstens unpraktisch und zweitens im Widerspruch mit unserem Reglement wäre. Denn dieses sieht vor, dass eine solche Motion zunächst behandelt und erheblich erklärt werden müsse, bevor ihr Folge gegeben werden könnte. Es könnte sich also nur um die Erheblichkeitserklärung handeln, und ich glaube, erst wenn diese nach Art. 63 ff. des Geschäftsreglementes erfolgt ist, so könnte ein Mitglied kommen und sagen: Gestützt auf die Erheblichkeitserklärung verlange ich Verschiebung des Traktandums. Es wird sich Herr Usteri wohl zufrieden geben müssen, wenn wir die von ihm aufgeworfene Idee der Simultanabstimmung besonders behandeln, um sie dann ein anderes Mal zum Gegenstand der Beratung zu machen. Und wenn wir im Zusammenhang mit dieser Sache die Motion Usteri weiter behandeln, so möchte ich bitten, dass dieselbe an die Kommission gewiesen werde, welche die Vorberatung vorzunehmen hätte. Herr Usteri wird sich zufrieden geben müssen, dass die Motion als solche besteht, und dann muss er sich eben zu denjenigen Kollegen gesellen, welche aus den einen oder andern Gründen heute nicht eintreten wollen.

Um nun materiell zu zeigen, wie weittragend die Sache ist, möchte ich noch dartun, dass es sich um einen ganz neuen wichtigen Gegenstand handelt. Ich habe den Verdacht, Herr Usteri darf es mir nicht übel nehmen, dass er in der staatsrechtlichen Argumentation etwas stark ausgeht von dem zürcherischen Verfassungsrecht und den Unterschied übersieht zwischen dem Verfassungsrecht des Kantons Zürich und demjenigen der Eidgenossenschaft. Wir sind, ich möchte sagen leider und bedauerlicherweise, in einer Reihe von Kantonen dahin gelangt, dass das nämliche Verfahren und die nämlichen Instanzen für den Erlass von Verfassungsbestimmungen und Gesetzen vorhanden sind. Das

ist der Fall in allen Kantonen, wo das obligatorische Referendum das fakultative Referendum ersetzt hat und auch im Kanton Zürich, wo das obligatorische Referendum sofort eingesetzt worden ist. Im Kanton Zürich wird die Verfassungsrevision genau durch dieselbe Behörde, den Kantonsrat und die Stimmberechtigten, vorgenommen wie die Gesetzesrevision. Deswegen ist das Verfahren das nämliche und man ist schon so weit gegangen, dass man z. B. im Thurgau, eine einzelne Bestimmung eines Gesetzes als Verfassungsbestimmung herausgerissen und der Bundesbehörde zur Bestätigung überwiesen hat. Aus diesem Gedanken ist der Gedanke der Simultanabstimmung entsprungen. Im Bunde haben wir aber für die Verfassung das Obligatorium der Abstimmung des Volkes und der Stände, für Gesetze das fakultative Referendum. Ich glaube, wenn wir die letzte Konsequenz aus dem Antrag Usteri ziehen wollten, so würde diese heissen: Einführung des obligatorischen Referendums auf eidgenössischem Boden. Ich zweifle, ob Herr Usteri ohne weiteres diesen Sprung ins Unbestimmte machen wollte. Aber das wäre die Konsequenz. In der Politik soll alles einfach sein. Das Einfachste ist das Beste. Ich glaube nicht, dass der einfache Bürger die Simultanabstimmung begreifen würde. Ich nehme aber an, dass die Führer sie sehr rasch erfassen würden, und soviel ich beurteilen kann, wäre die praktische Folge einfach die: Es würde keinem Menschen einfallen, gegen ein solches Simultangesetz das Referendum zu ergreifen, sondern da lässt man ruhig die Frist vorüberlaufen und wenn dann die Abstimmung über den Verfassungsartikel kommt, so wird gegen diesen Sturm gelaufen und dann wird die Simultanvorlage ganz gehörig Spiessruten laufen müssen. Und was ist die Wirkung im Volk? Da haben wir in den Räten mit dem ganzen schwerfälligen Apparat, mit der Differenzbereinigung, mit dem Wagen, der hin und her geht zwischen den beiden Räten, mit vieler Mühe eine solche Vorlage und damit auch die Grundlage, die Verfassungsrevision, zustande gebracht. Gegen die Simultanvorlage hat gar niemand das Referendum ergriffen, sie ist aber bereinigt, feierlich promulgiert worden! Und dann wird der Verfassungsartikel verworfen und das Gesetz zerfällt in Nichts. Welch unwürdiges Bild muss sich da bieten! Oder nehmen wir an, dass der Verfassungsartikel angenommen werde, dann ist während der Bewegung im Volke, in der Diskussion so viel Mangelhaftes des Ausführungsgesetzes zutage getreten und hervorgehoben worden, dass wir gerne sofort die Sache wieder in Beratung ziehen möchten. Denn auch durch die Vorberatung über den Verfassungsartikel vertieft sich die Diskussion. Aber dann ist der Gesetzgeber seiner Würde zuliebe nicht gleich in der Lage, die Beratung wieder aufzunehmen.

Ich wollte nur für heute diese Argumente vortragen, die mir während der kurzen Zeit, die man hatte, um die Sache zu prüfen, aufgetaucht sind, um Ihnen zu beweisen, dass der Kern des Antrages des Herrn Usteri von sehr weittragender Bedeutung ist, so dass wir gezwungen sind, im Interesse eben seiner Sache selbst die Angelegenheit als besondere Motion zu behandeln und aus der heutigen Diskussion auszuschneiden. Wenn dann die spezielle Diskussion kommt, so wird es sich zeigen, ob die Schaffhauser

Glocke das Totenglöcklein läuten oder die Lebenden begrüssen kann.

Brügger: Ich glaube, nach allem dem, was bis jetzt gesagt worden ist, kann gar keine Rede davon sein, dass wir den Antrag des Herrn Usteri als Ordnungsmotion annehmen. Das wird Herr Usteri selbst einsehen. Die Materie ist so weittragend, dass man aus dem Handgelenk darüber gar nichts beschliessen soll, nicht einmal das, dass man die Frage dem Bundesrat zum Studium überweisen wolle. Wenn Herr Usteri für gut findet, diese seine Idee auf dem ordnungsgemässen Wege der Motion an die Räte zu leiten, wird man in Musse und Ruhe darüber reden können. Wenn ich das Wort ergreife, so tue ich es jetzt schon, um nicht den Verdacht aufkommen zu lassen, als ob ich mich nicht gleich von allem Anfang an mit aller Entschiedenheit dieser Idee entgegenstellte, die ich nicht für gut halte.

Mir scheint, die Idee der Simultanabstimmung rüttelt direkt an den Grundlagen unserer Verfassung. Herr Bolli hat schon auf einige praktische Konsequenzen hingewiesen, welche vielleicht viel weitgehender sind, als der Herr Antragsteller selber es wünscht. Von den praktischen Konsequenzen will ich hier weiter reden: Wenn bei der Simultanabstimmung die Verfassung angenommen und auch das Gesetz angenommen wird, was dann? Dann tritt vielleicht das Gesetz um etwa ein bis zwei Jahre früher in Kraft, als es sonst der Fall gewesen wäre. Das ist der ganze Vorteil und der ist durchaus nicht gross.

Nun aber die Nachteile: Wenn ein Verfassungsartikel angenommen, das Gesetz aber verworfen wird, dann steht man mindestens auf dem gleichen Boden, wie man jetzt steht, denn dann muss man wieder ein neues Gesetz machen. Man hat dann die ganze grosse Arbeit für nichts getan und muss wieder von vorne anfangen. Ein dritter Fall: Das Gesetz wird angenommen und der Verfassungsartikel wird verworfen. — Herr Usteri schüttelt den Kopf und will wohl damit sagen, das kann nicht geschehen, man kann dagegen Kautelen schaffen. Vielleicht, vielleicht auch nicht. Aber das jedenfalls kann bei einer derartigen gleichzeitigen Aktion herauskommen, dass sich auch ohne Abstimmung zeigt, dass die Mehrheit des Volkes für ein Gesetz zu haben wäre, die Mehrheit der Stände aber nicht für den Verfassungsartikel. Was geschieht dann? Das ist der schlimmste Punkt. Damit schaffen Sie neue Reibungsflächen in unserem Staatsleben, die demselben nicht nützlich sind, sondern nur schädlich sein können. Dann kommt es zum Geschrei, alle Fortschritte und jede Entwicklung der Schweiz scheitern an den Ständen und der Ständeversammlung und man kommt dazu, dass man der Ständeversammlung auf den Leib rücken will. Dagegen will ich mich wehren. Ich bin nicht derselben Konzeption wie Herr Usteri, der alle Fortschritte und alles Gute nur vom Bunde allein erwartet. Ich meine, es liegt noch reges und pulsives Leben in den Kantonen, dem wir freie und freudige Entwicklung und freien Raum lassen sollen, und vieles können die Kantone besser und richtiger regeln und verwalten als der Bund. Ich glaube, auch in an-

derer praktischer Beziehung ist der Gedanke Usteri kein glücklicher. Wenn Herr Usteri unsere Gesetzgebung entwickeln will, so ist dies meines Erachtens viel leichter möglich auf dem Wege der gegenwärtigen Verfassung, die dem Bund nur diejenige Gesetzeskompetenz zuweist, welche die Kantone ihm zuweisen wollen. Die Entwicklung seit 1848 hat gezeigt, dass man auf Grund dieser Verfassung zu grossen Fortschritten kommen kann. Wenn man die Simultanabstimmung einführen will, kommt man viel eher zu einer Stagnation der Gesetzgebung, denn es ist viel leichter, einen Verfassungsartikel anzugreifen, wenn das Gesetz dazu schon vorliegt mit all seinen Angriffspunkten. Ich will Herrn Usteri nur an ein Beispiel erinnern. Glaubt Herr Usteri, dass wir die Kranken- und Unfallversicherung durchgebracht hätten, wenn wir zugleich mit dem Verfassungsartikel vom 26. Oktober 1890 schon die lex Forrer vorgelegt hätten oder auch nur das heutige Gesetz? Nein, ganz bestimmt nicht. Eines der zügigsten Argumente für die gegenwärtige Kranken- und Unfallversicherung, wenigstens bei uns, war das, dass man sagen konnte: Seit 20 Jahren hat man dem Schweizervolk diese Kranken- und Unfallversicherung versprochen und dieses Versprechen muss man halten. Hätte man das nicht sagen können, so bestände vielleicht auch heute das Gesetz noch nicht. Das sind die Gründe, warum ich mir erlaubt habe, hier schon über diese Angelegenheit etwas zu sagen. Ich möchte bitten, die Ordnungsmotion des Herrn Usteri abzulehnen.

Isler: Ich bin auch der Meinung, dass der Antrag des Herrn Usteri gegenwärtig nicht behandelt werden könne. Er ist sehr interessant, er entwirft ein ganz neues Programm für unsere Verfassungsrevision und Gesetzgebung. Die Hauptsache steckt nicht im Text, sondern in der Anmerkung, da kommt die ganze Tragweite des Antrages zur Geltung. Und dass wir nun, mitten in einem Geschäft wie dem jetzigen begriffen, ein solches Programm nicht mit Nutzen aufzugreifen und mit Erfolg zu behandeln imstande sind, dürfte doch einleuchten. Ich denke, Herr Usteri wird sich selber davon mehr und mehr überzeugen. Dagegen steckt viel Wahrheit und noch etwas anderes in diesem Antrage, das, glaube ich, nur nach einer praktischen Formulierung ruft, um Anklang zu finden. Diese Formulierung möchte ich Ihnen geben.

Woher rührt der ganze Widerstand gegen die jetzige Vorlage in den Räten und in der Bevölkerung? Man glaubt nicht an ihre Wahrheit und Aufrichtigkeit. Man sagt in weiten Kreisen — es wurde das ja schon das letzte Mal hervorgehoben — dass der neue Verfassungsartikel eigentlich von Freunden des Automobils herrühre und bezwecke, die Hindernisse, die dem Automobilverkehr noch im Wege stehen, zu beseitigen, weit mehr als die Bevölkerung, die über das Automobil klagt, zu schützen. Man hat sich im Nationalrat grosse Mühe gegeben, diesen Glauben, den man als Vorurteil bezeichnete, zu widerlegen. Den dort gegebenen Zusicherungen war es wohl auch zuzuschreiben, dass im Nationalrat das Ergebnis bei der Abstimmung ein wesentlich anderes war als bei uns.

Wenn ich vom Glauben und Nichtglauben spreche, so wollen Sie es nicht so auffassen, es solle damit jeder, der für den Verfassungsartikel eintritt; der Unaufrichtigkeit bezichtigt und von ihm behauptet sein, er denke etwas anderes als er sage. Darum handelt es sich natürlich nicht. Es handelt sich nur darum, ein Vorurteil, das einmal da ist, zu beseitigen. Dabei lässt sich ja nicht läugnen, dass, was bisher zum Schutze des Publikums gegenüber dem Automobil geschehen ist, in den meisten Punkten Papierarbeit war und nicht in die Praxis übergetreten ist. Ich nehme die vernünftigen Fahrer aus, wie immer. Ich spreche von den unvernünftigen. Man mag lange die Geschwindigkeit vorschreiben, man mag sie vermindern, man wird immer wieder, merkwürdigerweise oft in aller nächster Nähe, Fahrer treffen, von denen man wirklich glauben könnte, sie seien von den Automobilgegnern angestellt, um diejenigen Leute, welche noch im Zweifel wären, auf die automobilfeindliche Seite hinüberzuziehen, anstatt das Gegenteil zu tun. Also mit diesen Dingen muss man rechnen.

Es ist ja auch auffällig, dass, trotzdem man schon lange nach einem Automobilhaftpflichtgesetz gerufen hat und nach ersten Strafbestimmungen gegenüber denjenigen Leuten, die grobfahrlässig oder gar ruchlos mit ihrem Automobil sich benehmen. Man ist diesem Bestreben gegenüber gerade von seiten des Bundes aus bis dahin so viel wie untätig geblieben. Das Haftpflichtgesetz ist immer noch «im Studium» und wird nicht vorgelegt. Und das Strafgesetz? Ich weiss, in der Expertenkommission für das Strafrecht sind Bestimmungen aufgenommen worden auf den Ruf der öffentlichen Meinung hin. Aber warum bringt man diese Bestimmungen nun in das grosse Werk der Strafrechtskonzentration hinein, das noch gegen ein Jahrzehnt dauern dürfte, bis es fertig geworden ist? Warum nimmt man sie nicht heraus und bringt sie, wie die Deutschen es getan haben, in ein Spezialgesetz hinein, das Haftpflicht- und Strafbestimmungen vereinigt? Das sind Dinge, die auffallen und die Bevölkerung immer wieder stutzig machen. Ich fürchte auch jetzt noch, trotz der Zusicherungen im Nationalrat und jetzt bei uns, kommt es zur Abstimmung und verhält man sich damit dann immer noch passiv, so könnten diejenigen Recht bekommen, die uns sagen, dass die Verfassungsänderung nicht angenommen werde und das wäre natürlich zu beklagen. Denn dann hat man ein Chaos; dann kommt gar nichts heraus und niemand weiss, was er tun soll. Damit ist alles, was man getan hat, für lange Zeit fruchtlos gewesen.

Nun meine ich eben, in der Motion Usteri steckt, wie seinerzeit im Beschlusse des Ständerates, das Gesunde und Richtige, dass wir dem Bundesrat sagen, er solle uns, bevor diese Abstimmung über die Verfassung angeordnet wird, einmal das Haftpflichtgesetz und diese Strafbestimmungen einbringen, vorlegen, damit die Bevölkerung sieht, man wolle ihren berechtigten Beschwerden abhelfen, und es nicht heisst, dass nur polizeiliche Massnahmen getroffen würden, die den Automobilisten ermöglichen, noch freier sich zu bewegen als bisher. Ich gebe zu, solche Vorlagen kann man nicht sofort beraten, also auch nicht noch vorher an das Volk

bringen, aber man soll über die Verfassung erst abstimmen, wenn diese Entwürfe vorliegen und man dem Volk etwas zeigen kann. Ich habe bisher, wie Sie wissen, gegen den Verfassungsartikel votiert; wenn man aber so verfährt, werde ich bei der Volksabstimmung auch für die eidgenössische Regelung sein. Also möchte ich die Mehrheit der Kommission einladen, diese Anregung aufzugreifen und an den Bundesrat das Postulat zu richten, dass er den Begehren, die der Ständerat das letzte Mal beschlossen hat, in Form einer Botschaft und eines Gesetzesentwurfes gerecht werde, bevor die Abstimmung über die Verfassungsrevision stattfindet. Ich glaube, Sie leisten damit Ihrer Sache, den Bestrebungen, die Sie unterstützen, einen guten Dienst.

Das ist das praktische Resultat, das ich aus dem Antrag Usteri ziehen möchte. Damit gehen wir dann von der Negation, die im ständerätlichen Beschlusse steckt, zur Affirmation über und nehmen das Gute mit, das der Beschluss enthielt. Sie müssen nicht glauben, wir, die wir bisher dagegen waren, seien nicht aufrichtig, so wenig wir das von Ihnen glauben. Ich persönlich bin kein Feind des Automobils, ich will nur, dass es sich so betrage, wie es wir Nichtfahrer verlangen müssen, und dass geschieht, was dazu notwendig ist; und da darf es bei keinen Halbheiten und Einseitigkeiten bleiben, sondern dem offenbaren Missbrauch ist der ernste Wille, ihm zu unterdrücken, entgegenzusetzen. Ich stelle keinen Antrag; ich überlasse das der Mehrheit der Kommission. Aber ich finde, was ich ausgeführt habe, sollte geschehen, sonst gerät die Vorlage bei der Volksabstimmung in eine Situation hinein, aus der sie mit heiler Haut nicht herauskommt.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Gestatten Sie, dass ich als Antwort auf die soeben geltend gemachte Meinung des Herrn Ständerat Isler Ihnen folgendes in Erinnerung bringe. Bei meinem gestrigen Referate habe ich Ihnen mitgeteilt, dass sowohl die Mehrheit wie die Minderheit der Kommission die Auffassung hegen, es sei das Postulat, das am 23. Juni 1909 vom Nationalrat und am 29. Oktober 1909 vom Ständerate angenommen wurde, aufrecht zu erhalten im Gegensatz zur Botschaft des Bundesrates und zwar das Postulat, wonach der Bundesrat eingeladen wird, mit tunlichster Beförderung einen Gesetzesentwurf über die Automobilhaftpflicht einzubringen. Ich erinnere auch daran, dass bei der ersten Beratung der Sache in unserem Rate am 3. und 4. Oktober 1911 die Kommission ausdrücklich einen solchen Vorbehalt in ihren Beschluss aufgenommen hat. Es geht somit die Anregung des Herrn Kollegen, wenn er sie in eine Formel fassen wollte, dahin, es sei diese Bemerkung wiederum in den Beschluss aufzunehmen, vielleicht mit der Erweiterung, dass zugleich mit der Vorlage über die Automobilhaftpflicht auch eine lex specialis über Automobilstrafbestimmungen erlassen werden solle. In meinem Referat habe ich speziell an die deutsche Strafgesetzgebung in diesem Punkte erinnert und die Bestimmung erwähnt, die einen Tatbestand trifft, der auch bei uns wiederholt vorgekommen ist, nämlich, dass nach einem Unfall der Automobilfahrer von der Schnelligkeit

seines Vehikels Gebrauch und sich aus dem Staub macht und den Verwundeten am Wege liegen lässt.

Ich glaube nun nicht, dass die heutige Kommissionsmehrheit und noch weniger die Minderheit etwas dagegen einzuwenden hätte, wenn der Ständerat in dem Moment, wo er eintritt, als Beigabe zu dem Eintretensbeschlusse zugleich den Auftrag an den Bundesrat ergehen liesse, seines Ortes die Automobilhaftpflichtgesetzgebung zu befördern und auch zugleich eine Spezialvorlage über Automobilstrafbestimmungen vorzulegen. Wir sind von Anfang an in der Kommission davon ausgegangen, dass es ganz sicher sehr geeignet wäre, die Wogen zu glätten, wenn in dieser Beziehung vorgegangen würde. Es ist dann allerdings im Nationalrat darauf hingewiesen worden, dass sowohl die Haftpflichtgesetzgebung wie die Strafgesetzgebung eben deswegen gewissermassen im gegenwärtigen Moment in der Luft stehe, weil die Unterlage, die polizeilichen Vorschriften nicht gegeben seien, weil eine Anzahl von Verboten und Geboten bestehen müsse, bevor man ein zivilrechtliches oder strafrechtliches Verschulden zu konstruieren in die Lage kommen könnte. Aber ich glaube, an und für sich ist es schon möglich, auch ohne das Vorhandensein von konkreten polizeilichen Vorschriften schon heute sowohl ein Zivilgesetz, wie ein Polizeistrafgesetz, ein materielles Strafrecht, zu konstruieren. Die Tatbestände lassen sich ganz entschieden in beiden Fällen so fassen, dass man damit auskommt, und wenn einmal die Verfassungsrevision passiert hat und die bezüglichen Verordnungen erlassen sind, so ist eine Revision sehr rasch besorgt. Also, wenn die Herren Bedenken haben, einzutreten, deswegen, weil sie finden, es sei in der Verzögerung der Automobilhaftpflicht und der Automobilstrafgesetzgebung ein verdächtiges Moment zu erblicken, so glaube ich wenigstens für mich persönlich, und ich muss aus der Diskussion in der Kommission schliessen, wohl auch namens der Kommission, mitteilen zu können, dass die Kommission sich einem solchen Antrag nicht widersetzen würde. Wir haben, wie gesagt, zu Protokoll gegeben, dass die Automobilhaftpflichtgesetzgebung vorwärts gehen soll und nicht als dahingefallen betrachtet werden darf, und wenn dieses Postulat in der Weise erweitert wird, dass eine Strafgesetzgebung erlassen werden soll, würden wir nichts dagegen haben, auch nicht, wenn das ausdrücklich in den Beschluss des Ständerates aufgenommen würde.

Aber auf der anderen Seite müssen wir dabei beharren, dass die Verfassungsrevision nun einmal notwendig ist. Wenn Herr Kollege Usteri von Anfang an sich auf den Boden gestellt hätte: wir wollen die Verfassung in bezug auf die hier bestehende Frage recht weitherzig auslegen — ich konstatiere mit grossem Vergnügen und entgegen einer bisherigen Auffassung, dass Herr Usteri in der Auslegung der Verfassung nicht besonders engherzig zu sein scheint — der Bund hat die Kompetenz sowieso, eine solche Gesetzgebung zu erlassen, so hätte ich unter Umständen gefunden, es liesse sich sehr viel für diesen Standpunkt sagen. Aber nachdem die Sache nun soweit gediehen ist und beide Räte sich in Verbindung mit dem Bundesrate auf den Standpunkt gestellt haben, es be-

dürfe einer Revision, so können wir uns heute nicht mehr auf den ursprünglichen Standpunkt zurückbegeben. Es ist doch wohl meines Erachtens streng genommen auch materiell richtig, dass man so vorgehe.

Aber ich möchte nur das hervorheben: Wenn diejenigen Herren, die nicht eintreten, immer sagen: die Versprechungen des Schutzes gegenüber den Missbräuchen des Automobils sind «papierene Arbeit», es ist alles in Rückstand geblieben, so ist das eben gerade die Folge eines Zustandes, den wir mit der Verfassungsrevision beseitigen wollen. Es ist eine Folge des mangelnden Kontaktes zwischen den einzelnen kantonalen Polizeibehörden, von Kanton zu Kanton und im Kanton drin, eine Folge der grossen Unsicherheit, welche besteht in formalrechtlicher und materiellrechtlicher Beziehung; ich habe gestern meiner Ueberzeugung Ausdruck gegeben, dass, wenn wir einmal diese Rechtsunsicherheit, diese Beweisnot beseitigt und den Kontakt zwischen den verschiedenen kantonalen Behörden hergestellt haben, dann auch der Weg gefunden werden wird, um ein richtiges Einverständnis zwischen der Bevölkerung und den Autofahrern, die sich ja von Monat zu Monat mehren, zu ermöglichen. Man wird auf beiden Seiten dann vernünftig werden. Das Nötige wird seitens der Polizei und der Behörden geschehen.

Aber die Mehrheit der Kommission kann es nicht verantworten, die Hände in den Schooss zu legen wegen einer wirklich bestehenden oder vermeintlichen Volksstimmung und zu sagen: Wir lassen die Geschichte nun einmal gehen, wie sie will; wir lassen die Rechtsunsicherheit bestehen, und wenn sie sich dann mit Not und Tod und Ach und Krach und Wirrsal und Bekümmernis abgeklärt hat, kommen wir als Gesetzgeber hinten nach und konstatieren den Tatbestand. In dieser Beziehung möchte ich den Lebenden rufen und der Gesetzgebung des Bundes die Pflicht vindizieren, zur Beseitigung der Schwierigkeiten beizutragen. Deshalb erkläre ich: Wenn Sie der Idee des Herrn Ständerat Isler folgen und, den ursprünglichen Gedanken der Kommission wieder aufnehmend, die Automobilhaftpflicht und die Automobilstrafgesetzgebung gleichzeitig mit dem Eintreten postulieren wollen, so bin ich damit einverstanden und wohl auch die gesamte Kommission, und es wäre dann das Verdienst des Herrn Ständerat Usteri, dass er nach dieser Richtung hin durch das Hineinwerfen der Simultanabstimmung doch zu einer starken Abklärung und Förderung der Sache beigetragen hat.

Es ist gestern in der Kommission, wo wir die Sache kurz beraten haben, darüber gesprochen worden, ob man nicht dem Gedanken des Herrn Usteri nach einer andern Richtung Rechnung tragen und den Bundesrat beauftragen sollte, den Entwurf eines förmlichen Automobilgesetzes einmal so vorzubereiten, ähnlich wie man jetzt die künftige Zivilprozessordnung vorbereitet und das Strafgesetzbuch oder das Zivilgesetzbuch vorbereitet hat, durch eine Expertenkommission. Nun haben Sie bereits durch Herrn Bundesrat Perrier vernommen, dass als Inhalt des Gesetzes einstweilen der Inhalt des Konkordates gedacht ist und wir sind bei näherer Betrachtung dazugekommen, dass es geradezu gefährlich wäre, nur ein einzelnes Projekt vorzulegen.

Denn wenn ein solcher Entwurf vorliegt, unverbindlich für den Rat und für das Volk, aber es wird immerhin gestützt auf dessen Bestimmungen ein Grundsatz in der Volksabstimmung durchgesetzt, wie stehen wir dann nachher da, die Gesetzgeber? Sind wir dann gebunden durch das, was in dem Vorentwurf steht, oder sind wir es nicht? Da ist es wohl klüger, man lässt die Hand vom Feuer und verzichtet darauf. Also würde der Gedanke, dasjenige zu postulieren und jetzt schon zu schaffen, was zur Beseitigung der Schwierigkeiten auf dem gegenwärtigen Verfassungsboden geschaffen werden kann, also die Automobilhaftpflicht und das Strafrecht, ganz entschieden der klügere und bessere, wohl auch praktischere und beruhigendere sein.

Ich habe mir erlaubt, das noch auszuführen, und bitte um Entschuldigung, wenn ich Ihre Aufmerksamkeit in dieser Angelegenheit wiederholt in Anspruch nehmen musste. Ich verspreche Ihnen, wenn dieses Traktandum und vielleicht noch ein anderes, das ich zu behandeln habe, erledigt sein wird, will ich gerne wieder in die Stille zurückkehren, die mir sonst gebührt.

Roten: Ich spreche zu Ihnen weder als Freund noch als Gegner des Automobils; aber ich muss den Bedenken unserer landwirtschaftlichen Bevölkerung Ausdruck verleihen. Da lässt sich sagen: Das Automobil bringt dem Bauer absolut keine Vorteile, hingegen unendlich viel Unannehmlichkeiten für jeden, der mit jungen Pferden oder mit Kleinvieh auf der Heerstrasse fährt oder mit belasteten Fuhrwerken. Ich darf wohl sagen: wenn der h. Bundesrat oder die Kommission darauf erpicht ist, die Verfassungsrevision einzuleiten und dadurch dem Volke Gelegenheit zu geben, einmal seinem Aerger deutlich Ausdruck zu verleihen, so sind Sie auf dem guten Wege dazu. Wenn die Sache verworfen wird, dann sind wir auf Jahre hinaus lahmgelegt.

Wie notwendig ein Gesetz wäre, wie es Herr Isler vorgeschlagen hat, haben wir erst vor kurzer Zeit erfahren. Letztes Jahr kam ein Waadtländer Automobilist hergefahren und hat in der Nähe meines Dorfes ein Kalb überfahren. Es war nur ein Kind dabei und der Automobilist machte sich davon. Der Bauer kam zu mir und beklagte sich. Ich konnte herausfinden, wer der Eigentümer war und schrieb ihm einen höflichen Brief, er möchte das Tier ersetzen. Was war die Antwort: le veau était bête, es ist fortgesprungen, als ich mit dem Automobil kam. Er sagte ferner: wenn der Bauer will, kann er mich vor den ordentlichen Richter im Waadtland, in Aigle suchen. Nun stellen Sie sich vor, wegen eines Kalbes, das auf 200 Franken geschätzt worden ist, ins Waadtland gehen und dort plädieren. Ich schrieb dem Mann, es bestehe eine starke Missstimmung und es könnte im Wallis gehen wie in Graubünden und zu einer Absperrung im Wege der Initiative kommen. Darauf hat sich der Automobilist herbeigelassen, 50 Prozent zu zahlen und dem Manne 70 Franken zu schicken. Solche Zustände sind nicht zulässig und ich glaube deshalb, es sei viel richtiger, wie Herr Isler beantragt hat, dass wir vorerst ein Gesetz ausarbeiten, das

dem Bauer gewisse Sicherheit gibt und ihm ermöglicht, wenn etwas passiert, sich an jemand in der Nähe zu wenden und ihn nicht zwingt, im Waadtland Prozesse zu führen.

Eine zweite Bemerkung gestatte ich mir wegen der Strassen. Solange der Bund nichts an die Strassen bezahlt, soll man den Kantonen die Strassen belassen. Ich habe in dieser Beziehung mit Strassenaufsehern gesprochen und alle haben mir erklärt, dass die Automobile die Strassen kolossal hernehmen. Ich bin überzeugt, dass bei uns im allgemeinen der Nutzen der Automobile absolut nicht im Verhältnis zu den Mehrkosten des Strassenunterhalts steht.

Der Antrag des Herrn Usteri auf Simultanabstimmung hätte mir gut gefallen. Dagegen teile ich das Bedenken des Herrn Brügger, dass, wenn das Ergebnis der Stände und der Bevölkerungsabstimmung verschieden ausfiele, die kleinen Kantone in eine schiefe Stellung kämen. Sonst würde mir der Gedanke, dass man Verfassung und Gesetz zugleich der Abstimmung unterbreitet, ausserordentlich gut gefallen. Man weiss, über was man stimmt. Wenn man nur über einen Verfassungsartikel abzustimmen hat, weiss man nicht, was herauskommt. Es ist einzig das Bedenken des Herrn Brügger, das mich zurückhält.

Ich beantrage, an dem Beschluss festzuhalten, dass man über die Verfassungsrevision nicht abstimmt, sondern im Sinne des Antrags des Herrn Isler zunächst ein Gesetz vom Bundesrat verlangt, welches die Haftpflicht regelt. Wenn das Eindruck bei der Bevölkerung gemacht hat, können wir später ein allgemeines Gesetz erlassen. Ich beantrage Ihnen also Abweisung und Wiederaufnahme des Antrags Isler, den er das letztmal aufgestellt hat.

Calonder: Ich spreche nur über die Ordnungsmotion des Herrn Usteri und ich will mich deshalb enthalten, auf die materielle Frage einzutreten. Nur diese Bemerkung sei mir gestattet, dass ich in voller Uebereinstimmung mit Herrn Usteri, Herrn Brügger und Herrn Wirz die Anschauung habe, dass, wenn die Vorlage in nächster Zeit vor das Volk gelangt, dann ihre Ablehnung mit grosser Mehrheit sicher zu erwarten ist. Ich will nun nicht den Propheten spielen. Aber ich muss mich wie diejenigen Herren, die sich in ähnlichem Sinne ausgesprochen haben, von dieser meiner persönlichen Ueberzeugung über die derzeitige Aussichtslosigkeit der Vorlage leiten lassen. Als praktische Gesetzgeber müssen wir mit den tatsächlichen Verhältnissen rechnen, und ich glaube, dass wir der bundesgesetzlichen Regelung des Automobilwesens, für welche ich grundsätzlich eintrete, einen viel besseren Dienst erweisen, wenn wir vorläufig zuwarten und eine sichere Niederlage vor dem Volk vermeiden.

Sie haben aus den verschiedenen Voten derjenigen Mitglieder des Rates, die sich bisher an der Diskussion beteiligt haben, doch die Ueberzeugung schöpfen müssen, dass die ganze Materie, um die es sich hier handelt, nach vielen Richtungen der Abklärung bedarf. Es ist das auch nicht anders möglich, es handelt sich um ein Verkehrs-

mittel, das verhältnismässig neu ist und sich in voller Entwicklung befindet. Nun hat Herr Usteri den Ordnungsantrag gestellt, der Ihnen gedruckt vorliegt. Ich bin der Ansicht, dass dieser Antrag einen brauchbaren Kern enthält, der bei richtiger Ausgestaltung und Gesetzgebung gute Dienste wird leisten können. Man muss eben das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. Wenn man sagt, es solle in unserem Verfassungsrecht die Möglichkeit geschaffen werden, in einzelnen Fällen zugleich mit der Frage der Revision der Verfassung auch in eventueller Weise den Gesetzentwurf vorzulegen, so ist damit nicht gesagt, dass man das immer tun wird. Die Regel wird vielmehr nach wie vor bleiben, dass man zuerst die Verfassungsnorm schafft und später auf Grund dieser Verfassungsnorm dann das ausführende Gesetz erlässt; aber gewiss gibt es Fälle, in denen es dem allgemeinen Interesse entsprechen würde, zugleich mit der Vorlage der Verfassungsnorm an das Volk auch das ausführende Gesetz vorzulegen. Das wird meines Erachtens immer die Ausnahme bleiben. Die Regel wird immer die sein, dass man zunächst die Verfassungsfrage abklärt und erst, wenn diese erledigt ist, das ausführende Gesetz erlässt. Das in materieller Hinsicht zu dem Antrag des Herrn Usteri.

In formeller Beziehung teile ich dann durchaus die Auffassung des Herrn Bundesrat Perrier. Die Frage, welche hier durch Herrn Usteri angeschnitten worden ist, ist so wichtig und weittragend in ihren Konsequenzen, dass es nicht angeht, diesen Gegenstand so gelegentlich bei diesem Anlass zu behandeln. Es empfiehlt sich, die Motion Usteri als wichtige Frage für sich zu behandeln und aus der heutigen Diskussion auszuschneiden. Damit ist auch der Idee des Herrn Usteri besser gedient. Es soll die Frage gründlich geprüft, nach allen Richtungen abgeklärt werden, und ich darf wohl betonen, dass diese Anregung des Herrn Usteri wert ist, zum Gegenstand eines besonders sorgfältigen Studiums gemacht zu werden. Aber es liegt in dem Antrag des Herrn Usteri doch etwas, das praktisch verwendbar ist für den heutigen Fall, nämlich der Vorschlag, durch Ausarbeitung eines umfassenden Gesetzesentwurfes über den ganzen Automobilverkehr diese Materie nach allen Richtungen abzuklären. Wir alle haben uns doch gewiss überzeugt, dass wir die verschiedenen Fragen, die sich bei der Ausarbeitung des Gesetzes erheben werden, heute nicht übersehen. Es fehlt uns die Anschauung und der Ueberblick, und es ist die Gefahr gross, dass wir, weil wir den Gegenstand in seinem ganzen Umfang und in seiner Vielgestaltigkeit nicht überblicken, eine Verfassungsnorm aufstellen, die sich nachher, wenn wir daran gehen, das Gesetz auszuarbeiten, als unzulänglich erweist. Der innere Zusammenhang zwischen der Verfassungsnorm einerseits und der Gesetzesmaterie, welcher diese Verfassungsnorm dienen soll, andererseits, ist ja von grosser Bedeutung. So oft man beim Erlass der Verfassungsnorm zu wenig unterrichtet ist über die Anforderungen, die an das künftige Gesetz gestellt werden, ist man auch nicht im Falle, die Verfassungsbestimmungen zuverlässigerweise zu redigieren.

Wir wollen die Vorlage an den Bundesrat zurückweisen zur Vervollständigung in dem Sinne,

dass der Bundesrat einen Entwurf einbringt betreffend die gesamte Materie. Dieser Entwurf dient uns dann als Unterlage für die definitive Gestaltung der Verfassungsbestimmungen. Wir können dieses Verfahren um so mehr einschlagen, als wir überzeugt sind, dass wir noch früh genug mit dieser Vorlage vor das Volk gelangen. Wenn das unsere Ueberzeugung ist, warum nicht die Ergänzung der Vorlage herbeiführen, warum nicht nach dem Gedanken des Herrn Usteri die weitere Abklärung aller wichtigeren Fragen der Automobilgesetzgebung veranlassen? Es liegt das gewiss im allseitigen Interesse. Von dieser Auffassung ausgehend, erlaube ich mir, Ihnen folgende modifizierte Tagesordnung gegenüber der Tagesordnung des Herrn Usteri vorzuschlagen: «Die Vorlage wird an den Bundesrat zurückgewiesen mit dem Auftrage, zur besseren Abklärung der ganzen Frage der Bundesversammlung einen Entwurf über die bundesgesetzliche Regelung des gesamten Automobilverkehrs einzubringen. Inzwischen bleibt die Beratung verschoben.»

Herr Vizepräsident Richard übernimmt den Vorsitz.

Usteri: Ich komme mir, wenn ich die Vorredner höre, vor, wie wenn ich mich in einem sehr heterogenen Zustande befände. Mein Haar ist grau und nun werfen mir unsere hohen Offiziere vor, ich sei ein schlimmer Springinsfeld. Ich sehe schon, dass, wenn ich die Ehre hätte, unter das Kommando dieser Herren zu kommen, ich hinter die hinterste Trainstaffel gestellt würde, damit ich nicht nach vorne durchbrennen könne. Aber das geht so. Wenn man etwas Neues unter die Leute bringt, stellen sie sich weiss der Himmel was vor, was mit dieser Neuerung Unglück passieren könne. Es kommen beim Fliegen, beim Reiten, beim Autofahren, Unglücke vor; aber man unternimmt eben doch das Neue und nimmt dann das bische Menschenverstand, das einem der Herrgott gegeben, zusammen und sucht und versteht die Schwierigkeiten zu überwinden. Das wird auch bei den politischen Konstellationen der Fall sein, die sich aus Simultanabstimmungen ergeben könnten. Die Simultanabstimmungen sieht man im Kanton Zürich für etwas Selbstverständliches, aber den einfachsten Weg an, um bei einem zu engen Inhalt der Verfassung einer durch Gesetz zu verwirklichenden neuen Idee Form und Rechtswirkung zu geben. Es hat im Kanton Zürich, glaube ich, noch nie eine öffentliche Diskussion darüber abgesetzt und es sind nie die Reibungsflächen entstanden, die unsere heutigen Gegner befürchten. Ich gebe ja zu, die Sache ist im Bunde nicht ganz so einfach, wie sie im Kanton Zürich ist, weil wir für die Verfassung der Ständemehrheit bedürfen, aber an diese Ständemehrheit rühren wir ja nicht.

Ich gebe zu, dass der Fall eintreten kann, dass die Verfassung angenommen und das Gesetz abgelehnt wird, dann hat aber die Bundesversammlung von der Abstimmung den Nutzen, dass sie aus der Abstimmungskampagne hat erfahren können die

ganz genaue Wegleitung, warum das Bundesgesetz abgelehnt wurde. Herr Bolli ist da durchaus im Irrtum, wenn er die Frage des obligatorischen und des fakultativen Referendums mit dieser Frage glaubt vermengen zu müssen. Es handelt sich nicht um das obligatorische oder fakultative Referendum, sondern lediglich um die Bestimmung der Termine, innert welchen die Abstimmung über die beiden Vorlagen, über die Verfassung und über das Gesetz, stattfinden sollen. Die Frage des obligatorischen und des fakultativen Referendums ist nicht im Zusammenhang mit der Simultanabstimmung.

Herr Bolli irrt, und ich habe mit Vergnügen konstatiert, dass er sich bei seinen Ausführungen eine gewisse Reserve auferlegt, wenn er sagt, dass aus Art. 84 irgend etwas abgeleitet werden könne für den Ausschluss der Simultanabstimmung durch Art. 85. Eine Beziehung besteht nur insoweit, als Art. 84 der Bundesversammlung verbietet, über Dinge zu beschliessen, welche einer andern Bundesbehörde zugeschrieben sind. Das ist die einzige und ausschliessliche Beziehung zwischen Art. 84 und Art. 85. Uebrigens ist dann Art. 71 zur Unterstützung von Art. 85 beizuziehen. Wenn Herr Bolli andeutet, ich wäre vielleicht der Meinung, dass die Automobilgesetzgebung der verfassungsmässigen Grundlage heute schon nicht entrate, so liegt seinerseits jedenfalls ein Missverständnis vor. Wäre ich dieser Meinung gewesen, so hätte ich mich das letzte Mal in diesem Sinne ausgesprochen. Darüber kann kein Zweifel sein, dass die gesetzliche Regelung des Automobilwesens der verfassungsmässigen Grundlage entbehrt, und dass die Revision notwendig ist. Aber wofür keine Verfassungsrevision notwendig ist, das ist für die Durchführung der Simultanabstimmung. Was revidiert werden muss, das sind vielleicht die gesetzlichen Bestimmungen über die Volksabstimmung. Diese Revision bewegt sich aber in einfachem Rahmen. Ich erinnere Sie übrigens an die Bestimmungen über die Abstimmung bei einer Initiative über eine Verfassungsrevision und über den ausgearbeiteten Gegenentwurf der Bundesverfassung, diese Verbindung einer eventuellen mit einer Hauptabstimmung. Also sind wir hier nicht auf neuem und unbekanntem Boden.

Ich suche nur nach dem gangbaren Weg für die Automobilgesetzgebung. Die Kommissionsmehrheit hat diesen gangbaren Weg nach meiner Meinung nicht geöffnet, sie selbst kann nur mit Bedenken und ohne Selbstvertrauen an die künftige Verfassungsabstimmung denken.

Gegenüber Herrn Brügger bemerke ich, wenn ich mich heute über die Unzulänglichkeit der Kantone ausgesprochen habe, so bezog sich das nicht auf alles, was zwischen Himmel und Erde geschieht, sondern auf den Automobilverkehr, aber sie lässt sich nicht bestreiten in Hinsicht auf das Automobil, das in fünf Minuten durch drei souveräne Staaten hindurchfahren kann und in jedem ein Unglück anzurichten in der Lage ist. Da müssen wir uns eben in das Unvermeidliche schicken und wegen der kleinen kantonalen Gebiete die Unzulänglichkeit der Kantone zugeben.

Wenn ich den Antrag gestellt habe, so ist er zum Teil wenigstens von der bänglichen Frage diktiert worden, die mich manchmal überkommt, ob wir eigentlich im modernen internationalen Wett-

bewerb mit unserem staatsrechtlichen Apparat noch nachkommen, oder ob wir nicht immer mehr ins Hintertreffen geraten, und ob wir nicht, um neben der politischen Tradition auch die andern Gesichtspunkte der Volkswohlfahrt zu sichern und zu fördern, uns eben da und dort zu Opfern entschliessen müssen, opfern müssen, was uns allen lieb gewesen ist. Ich sehe schon, Sie versperren mir den Weg, den ich heute als den einzig gangbaren erachte. Es bleibt mir daher nichts anderes übrig, als mich dem Antrag des Herrn Calonder anzuschliessen in der Meinung, dass wir dann, ich hoffe in nicht allzu ferner Zeit, die sogenannte grundsätzliche Frage, die Sie abgetrennt wissen möchten, besprechen. Ich habe beide Fragen, die grundsätzliche Frage und die Simultanabstimmung, zusammengenommen, weil ich nur in dieser Lösung das erblicke, wonach wir streben müssen, eine Lösung der Automobilfrage auf eidgenössischem Boden, soweit dies notwendig ist, zu erreichen.

Calonder: Gestatten Sie mir nur noch eine Bemerkung. Ich möchte hervorheben, dass der Antrag, wie er von mir gestellt worden ist, als Ordnungsantrag in keiner Weise die Frage präjudizieren will und kann, ob dann, wenn der Ergänzungsbericht des Bundesrates vorliegen wird, auf die Vorlage einzutreten sei. Die Eintretensfrage wird durch meinen Ordnungsantrag in keiner Weise präjudiziert. Wenn Sie meinen Antrag annehmen und der Bundesrat den Gesetzesentwurf vorlegt, so bleibt die ganze Frage offen, ob Sie an unserem schon gefassten Beschluss, zurzeit nicht einzutreten, festhalten oder einen andern Beschluss fassen wollen. Ein Rückweisungsantrag ist immer ein Ordnungsantrag und hat nie den Sinn, die Eintretensfrage zu präjudizieren.

Ich habe in dem Rückweisungsantrag gesagt, es solle der Bundesrat einen Gesetzesentwurf einbringen über die gesamte bundesgesetzliche Regelung des Automobilverkehrs. Damit will ich auch der Mehrheit der Kommission entgegenkommen. Ich betone aber, dass dabei namentlich auch das Postulat berücksichtigt sein soll, wie es durch die Mehrheit des Rates seinerzeit beschlossen wurde. Wir haben damals beschlossen: «Der Bundesrat wird ersucht, sobald als tunlich einen Entwurf betreffend ein Automobilhaftpflichtgesetz einzubringen und dabei zu prüfen, ob nicht zugleich eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbräuche des Automobilverkehrs zu erlassen seien.» Also wird der vom Bundesrat auszuarbeitende Entwurf auch dieses Postulat berücksichtigen müssen. Es sollen aber auch alle anderen gesetzgeberischen Fragen, die mit dem Automobilverkehr in Zusammenhang stehen, berücksichtigt werden. Ich halte auch dafür, dass es gesetzestechisch richtig wäre, alle die verschiedenen Bestimmungen betreffend den Automobilverkehr, wie z. B. Haftpflicht- und Polizeivorschriften, im Zusammenhang in einem einheitlichen Gesetze zu behandeln.

Bolli: Ich fasse den Antrag des Herrn Calonder so auf: Man solle den Antrag Usteri eigentlich wieder aufnehmen und die ganze Frage der Verfassungsrevision zurückweisen und den Bundesrat beauftragen, eine Gesetzesvorlage über das gesamte Automobilwesen vorzulegen. Wenn man Kampf um Zeitgewinn führt, wie es offenbar die Absicht ist, so mag ja der Vorschlag zweckdienlich sein, aber er birgt einen Keim des Unannehmbaren in sich. Wir sind einig, dass eine Revision der Verfassung notwendig ist, um dem Bund das Recht zum Erlass der polizeilichen Gesetzgebung zu gewähren. Ein Strafgesetz kann der Bund erlassen, ein Automobilhaftpflichtgesetz kann er ebenfalls erlassen. Das einzige, was dem Bunde noch fehlt, ist die Kompetenz, in die Strassenverhältnisse ordnend einzugreifen durch polizeiliche Vorschriften. Diese Vorlage soll nun dem Bunde diese Kompetenz gewähren. Es hat hier keinen Sinn, diesen Punkt wieder zurückzuweisen, sondern darüber sind wir uns klar, dass das geregelt sein muss. Ob in diesem oder in einem andern Zeitpunkte, das ist eine Frage der Opportunität. Es kommt nur darauf an, ob eine Differenz besteht zwischen dem Ständerat und dem Nationalrat. Auch wenn Sie den Antrag annehmen, werden zwei Jahre ins Land gehen, bis die Sache zur Volksabstimmung kommt. Nun ist die Differenz zwischen der Auffassung der Kommission und derjenigen des Herrn Calonder einzig die, dass wir sagen, wir trete auf die Partialrevision ein. Darüber haben wir nicht zu diskutieren und wir wollen nicht, nachdem wir die ganze Frage geprüft haben, sagen: So, jetzt legen wir sie wieder in die Schublade. Wir treten ein auf die Verfassungsrevision, aber gleichzeitig stellen wir das Postulat, bzw. wir nehmen das Postulat auf, wie es die Kommission schon am 3. und 4. Oktober 1911 getan hat, das Postulat, es sei eine Vorlage betreffend die Automobilhaftpflicht beförderlich einzubringen und gleichzeitig ein Automobilstrafgesetz.

Es wird dann sehr leicht möglich sein, dass die beiden Entwürfe oder vielleicht ein Entwurf — die Deutsche Regierung hat es in einem gemacht — erscheinen, dann können die Räte die Fertigstellung der Verfassungsrevision der Beratung der andern Materie anpassen. Diesbezüglich ist die Kommissionsmehrheit nun dazu gekommen, Ihnen im Sinne der Ausführungen des Herrn Isler zu beantragen, es sei einzutreten, aber dem Bundesrat der Auftrag zu erteilen, nach den beiden Richtungen, Zivilhaft und Strafhalt, unverzüglich spezielle Vorlagen den Räten zu hinterbringen. Wir glauben, dadurch der Sache förderlicher zu sein und ich erlaube mir nun, die Bemerkung zu machen, dass, wenn unser Antrag am 4. Oktober 1911 angenommen worden wäre, wonach wir wenigstens ein Automobilhaftpflichtgesetz verlangten, vielleicht dieses Gesetz schon vorliegen würde. Mit dem blossen Zurückweisen fördern wir die Sache nicht, und wir sind alle darüber einig, dass sie einer Ordnung und zwar einer raschen Ordnung bedarf.

Sodann erlaube ich mir auch noch in bezug auf die Prophezeiung wegen der Volksabstimmung eine Bemerkung zu machen. Ich gebe zu, die heutige Zeit, wo wir wegen des Gotthardvertrages eine Verwirrung der Geister und eine heillose Verhetzung erleben, ist vielleicht geeignet, uns in

bezug auf die Volksstimmung pessimistisch zu stimmen. Aber auf der andern Seite habe ich doch das Zutrauen in die Belehrbarkeit unserer Referendumsbürger noch nicht verloren. Ich habe auch noch nie Anlass gehabt, es zu verlieren. Ich glaube, wir sehen allzuviel Gespenster und wir verwechseln noch allzusehr das Automobil selbst und die Aufgabe des Bundes, in der Automobilsache Ordnung zu schaffen. Vereinigen wir uns einmal in dem Gedanken: wir wollen den Ursachen dieser Missstimmung entgegentreten durch unser Gesetz und treten wir einmal vor unser Volk und sagen wir: Wir wollen Abhilfe schaffen. Die Aufgabe ist da und wir heucheln nicht, sondern es ist uns ernst, die beiden Gesetzesentwürfe liegen vor. Da glaube ich, wird es wohl möglich sein, die Leute zu belehren, dass die Bundesgesetzgebung diese Kompetenz haben muss. Denn das sieht der einfachste Referendumsbürger, dass hier die Kantone machtlos sind, und dass es der Macht des Bundes allein gelingen würde, Abhilfe zu schaffen. Ich glaube, die meisten Bürger sind von der Bedeutung des Bundes doch insoweit überzeugt, dass sie nicht misstrauisch gegen ihn sind. Wir bezeugen durch unsere Bedenken ein Misstrauen gegen uns selbst. Wir dürfen doch hoffen, dass die Mehrheit unseres Volkes die Aufgabe des Bundes nicht darin erblickt, nur Subventionen zu erteilen, sondern auch gehörig Ordnung zu schaffen. Ich glaube, statt Kassandrastimmen ertönen zu lassen, sollten wir uns eher dazu entschliessen, an die lebende Entwicklung und den lebenden Idealismus, die Belehrbarkeit unseres Volkes zu glauben. Diese Diskussionen, die hier und im andern Rate in der Sache ergangen sind, haben ganz entschieden das Gute gehabt, dass die Angelegenheit allmählich auf den Boden einer ruhigeren Betrachtung gelangt ist.

Nun aber, um auf die Sache selbst zurückzukommen, so bin ich der Meinung, nachdem der Antrag Usteri zurückgezogen ist, wie ich es aufgefasst habe, würden sich im grossen und ganzen nur noch gegenüberstehen die Anträge der Kommissionsmehrheit und der Antrag Calonder (beide gehen auf Nichteintreten) und der Antrag der Kommissionsminderheit auf Eintreten, gewissermassen ein qualifiziertes Eintreten, ein Eintreten mit der Weisung des Erlasses von Automobilgesetzen in zivilrechtlicher und strafrechtlicher Hinsicht.

Winiger: Es wird so sein, wie soeben der Herr Berichterstatter der Kommissionsmehrheit gesagt hat. Es stehen sich nun gegenüber der Antrag der Kommissionsmehrheit, derjenige der Kommissionsminderheit und die Tagesordnung Calonder. Ich habe mich gefragt, ob die Kommissionsminderheit in der Lage wäre, ihren Antrag zugunsten desjenigen des Herrn Calonder zurückzuziehen. Ich muss gestehen, dass ich ein gewisses Bedenken trage, das zu tun. Die Tagesordnung, die Herr Calonder vorschlägt, macht doch im ganzen den Eindruck der Verschiebung der Angelegenheit, ich möchte sagen *ad calendae graecas*, so wie sie formuliert ist, dass überhaupt einstweilen nichts geschehen soll. Der frühere Beschluss unseres Rates vom 4. Oktober 1911 fordert doch sofort die Vor-

lage eines Gesetzes über die Haftpflicht mit eventueller Einführung strafrechtlicher Bestimmungen gegen Missbräuche des Automobilverkehrs. Der Herr Antragsteller Calonder hat in der Folge allerdings gesagt, es müsse dieses Postulat von früher gleichwohl aufrecht erhalten werden. Wenn das im Tagesordnungsantrag bestimmt zum Ausdruck käme, so wäre ich persönlich geneigt, unseren Antrag zurückzuziehen. Aber ich müsste darauf bestehen, dass in der Tagesordnung bestimmt ausgedrückt würde, es werde festgehalten an dem Postulat von früher, dass die Vorlage eines Haftpflichtgesetzes unter eventueller Beifügung von strafrechtlichen Bestimmungen mit tunlichster Beförderung eingereicht werde. Ich will gerne gewärtigen, ob Herr Dr. Calonder einverstanden ist, dass seine Tagesordnung in diesem Sinne ergänzt wird. In diesem Falle wäre ich persönlich ohne weiteres geneigt, unsern Minderheitsantrag zurückzuziehen. Ich muss allerdings vorbehalten, was meine Kollegen von der Kommissionsminderheit dazu sagen werden.

Calonder: Ich kann mich mit der Modifikation meines Antrages, wie sie von Herrn Winiger vorgeschlagen wird, einverstanden erklären, weil diese Modifikation mehr redaktioneller Natur ist. Wie ich ausgeführt habe, soll ein Gesetzesentwurf ausgearbeitet werden, der alle Fragen umfasst, die mit dem Automobilverkehr im Zusammenhang stehen, speziell auch die Fragen, die Gegenstand des Postulates im Ständerat gewesen sind. Darüber ist also nichts weiter zu sagen.

Nun aber bin ich überrascht, aus dem Munde des Herrn Kommissionspräsidenten und auch des Herrn Winiger zu hören, dass meine Ordnungsmotion einem Antrag auf Eintreten und auf Nichteintreten gegenübergestellt werden soll. Diese Auffassung ist unhaltbar. Was von mir beantragt ist, das ist einfach ein Antrag betreffend das parlamentarische Verfahren, wenn Sie wollen, das Vorverfahren. Es ist ein Rückweisungsantrag an den Bundesrat zur Ergänzung der Vorlage. Ein solcher Rückweisungsantrag ist eben eine Ordnungsmotion, und eine solche Ordnungsmotion geht jedem andern Antrag vor, welcher materielle Bedeutung hat. Der Antrag auf Eintreten oder auf Nichteintreten berührt ja die Hauptsache und kann erst behandelt werden, wenn der ergänzende Bericht des Bundesrates vorliegt, für den Fall, dass Sie meinen Antrag annehmen. Das scheint mir ganz klar zu sein. Ich wiederhole nochmals, durch meinen Antrag wird die Frage ob Eintreten oder Nichteintreten nicht präjudiziert. Herr Bolli hat wiederholt betont, es habe gar keinen Sinn mehr, über diese Verfassungsfrage zu reden. Es handle sich einfach darum, ob man dem Bunde die Kompetenz geben wolle oder nicht. Nein, es liegt nicht so einfach. Ich habe, und auch Herr Usteri und Herr Isler sind dieser Ansicht, betont, dass man derzeit die ganze Materie, um die es sich handelt, nicht übersieht. Sie ist noch zu wenig studiert und die zuverlässige Abklärung über diese zum Teil recht schwierigen Gesetzgebungsfragen können wir nur dadurch herbeiführen, dass wir einen Gesetzesentwurf ausarbeiten. Dann gewinnt man Klarheit und Uebersicht.

Das grosse Bedenken, das ich habe, schon heute über diese Verfassungsfrage zu entscheiden, betrifft eben die richtige Formulierung der Verfassungsbestimmung. Es kann sich nach Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes herausstellen, dass wir eine ganz andere Verfassungsbestimmung aufstellen müssen, als sie heute vorgeschlagen wird. Jedenfalls werden wir dann viel eher in der Lage sein, die neuen Verfassungsbestimmungen zu formulieren.

Das ist ein nicht zu unterschätzender Vorteil, gerade im Sinne der Förderung der eidgenössischen Automobilgesetzgebung. Denn wenn wir mit einer vagen, allgemein gehaltenen Verfassungsbestimmung vor das Volk treten, so sagt es mit Recht: Ja, wir wissen eigentlich nicht, wie weit die Kompetenzen des Bundes gehen und wie weit in die Kompetenzen der Kantone eingegriffen wird.

Das ist der springende Punkt, gestützt auf welchen ich meinen Ordnungsantrag gestellt habe. Dieses Moment hat der Präsident der Kommission mehrheit meines Erachtens zu wenig gewürdigt. Ich bin ja auch grundsätzlich für die Bundesgesetzgebung betreffend den Automobilverkehr. Aber bevor wir diese ausserordentlich wichtige Verfassungsbestimmung aufstellen, wollen wir nach allen Richtungen durch Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes die Laupflichtigsten Gesetzgebungsfragen klären.

Das wollte ich mir noch erlauben, gegenüber den Ausführungen des Herrn Bolli zu betonen. Im übrigen wiederhole ich nochmals, dass über meinen Antrag in erster Linie abzustimmen ist. Wird er abgelehnt, so ist dann über die Eintretensfrage die Diskussion fortzusetzen und darüber abzustimmen. Aber vorläufig handelt es sich nur darum, ob Sie die Vorlage ergänzen lassen wollen oder nicht.

Isler: Ich halte dafür, dass noch etwas anderes festzustellen sei, als was die Herren Winiger und Calonder gesagt haben. Ich habe vorhin die Anregung gemacht, die Mehrheit der Kommission möchte doch zu ihrem Antrag Postulate einbringen, Postulate, die dahin gehen sollen, der Bundesrat möge die Haftpflichtgesetzgebung und das Automobilstrafgesetz, getrennt oder miteinander, uns einmal vorlegen, und zwar solle das geschehen, bevor die Volksabstimmung über den Verfassungsartikel stattfindet.

Nun hat die Kommission das Postulat gestellt, dass der Bundesrat eine Gesetzesvorlage einbringen solle. Aber ich habe in der Erklärung des Herrn Kommissionspräsidenten etwas vermisst, was für mich ganz wesentlich ist, und das ist das, dass zur Volksabstimmung nicht geschritten werde, so lange dieser Gesetzesentwurf oder diese Gesetzesentwürfe den eidgenössischen Räten nicht vorliegen oder nicht eingebracht sind. Ich möchte also die Kommission ersuchen, ihren Antrag noch in dieser Richtung zu ergänzen. Denn wenn sie den Bundesrat einfach einladet, das und das zu tun, ja, diese Einladung ist schon lange ergangen, was die Haftpflichtgesetzgebung betrifft, vor Jahren schon und es ist noch nichts gekommen. Jetzt müssen wir aber etwas erhalten und zwar bevor die Volksabstimmung vor sich geht, damit jedermann weiss,

dass es da ist. Ich möchte also meinerseits die Kommission mehrheit recht bitten, ihren Antrag noch dahin zu präzisieren und die Postulate dahin zu ergänzen, dass diese Gesetzesentwürfe eingebracht werden sollen, bevor die Volksabstimmung über die Verfassungsnovelle stattfindet. In diesem Falle stimme ich mit der Kommission mehrheit. Es ist vielleicht noch der eine oder andere ähnlich gesinnt wie ich. Ich möchte doch die Kommission ersuchen, hier entgegenzukommen.

Dem Antrag des Herrn Calonder einfach beizustimmen, habe ich für mich Bedenken. Er ist eigentlich ein zu vollkommener Antrag, er verlangt vom Bundesrat zu viel, indem er eine gesetzliche Regelung über das ganze Automobilwesen fordert. Was ist das, eine gesetzliche Regelung des ganzen Automobilwesens? Mit einem solchen Beschluss nach Antrag Calonder würden wir auch die ganze bisherige Verfassungsvorarbeit durchstreichen. Da glaube ich, wäre es dann richtiger, man stelle sich auf denselben Boden wie das letzte Mal; aber was mich betrifft, möchte ich, wie ich schon betont habe, von der Negation zur Affirmation übergeben. Deshalb, meine Herren, kommen Sie auch entgegen und nehmen Sie diesen Zusatz zu Ihrem Antrag noch auf.

Was die Abstimmung betrifft, so glaube ich, könnte man der Ordnungsmotion gegenüber eine Superordnungsmotion stellen und sagen, sie habe nun den Vorrang, nämlich die, es solle über den Antrag Calonder erst abgestimmt werden, wenn über das Postulat der Kommission mehrheit abgestimmt wird, dann wisse jeder, woran er sei und könne unterscheiden.

Bolli, Berichterstatter der Kommission mehrheit: Was die Frage anbelangt, die Herr Ständerat Isler aufwirft, nämlich die Aufnahme des Befehles, es solle die Volksabstimmung über den Verfassungsartikel erst stattfinden, nachdem die beiden von der Kommission gewünschten Vorlagen vorhanden sind, so habe ich ihn allerdings namens derjenigen Mitglieder, welche diesen Antrag stellen, nicht aufgenommen und zwar nicht deswegen, weil es die Meinung habe, die Herr Ständerat Isler dem Beschluss unterlegen will, sondern weil ich gefunden habe, es würde sich doch allzusehr aufdringlich, misstrauisch oder schulmeisterlich oder wie man will, ausnehmen, wenn wir nach dieser Richtung hin eine solche Massnahme trafen. Dagegen habe ich Ihnen angedeutet, wie die Kommission diese Sache auffasst. Ich habe gesagt, wir werden uns mit der Vorlage nochmals zu beschäftigen haben. Sie wird, wenn sie heute unsererseits angenommen wird, noch an den Nationalrat gehen. Denn weder Mehrheit noch Minderheit sind mit der nationalrätlichen Fassung einverstanden. Wir haben also gewissermassen den Taktstock noch in Händen. Wir können heute noch den Zeitpunkt bestimmen, an dem diese Verfassungsvorlage fertiggestellt werden soll und können in einer späteren Sitzung, wenn die beiden Vorlagen trotz den Wünschen nicht vorliegen sollten, sagen: So, jetzt warten wir vor der Behandlung noch die beiden bundesrätlichen Vorlagen ab. Das ist der Sinn und Geist des Antrages der Kommission. Aber wir

halten es nicht für notwendig, dass förmlich heute schon gewissermassen diese ja sogar bei Staatsverträgen nicht angenehme Misstrauensbestimmung in den Entwurf aufgenommen werde. Die Kommission hat die Auffassung und es kann gar keine andere Bedeutung haben: Wir wollen die beiden Vorlagen sehen, bevor überhaupt über diese Verfassungsvorlage endgültig entschieden wird. Aber wir wollen die Verfassungsvorlage nicht zurückweisen, sondern wir wollen sie bei uns behalten und sie dann auf dem Boden, auf dem wir uns befinden, fertig machen, weil wir nicht gerne umsonst gearbeitet haben. Das ist der Sinn unseres Antrages, und wenn Herr Ständerat Isler seinerseits ein Amendement zu unserem Antrag stellt in diesem Sinne, so wollen wir es dem Rate überlassen, ob er dieses Amendement ausdrücklich aufnehmen will oder davon ausgehen will wie die Kommissionsmehrheit, es sei das bereits selbstverständlich in dem Antrage enthalten.

Wenn die Diskussion geschlossen wird, so möchte ich mir den Vorschlag erlauben, es sei die Abstimmung behufs Drucklegung der Anträge auf morgen zu verschieben.

M. Python: Ne pourrait-on pas renvoyer la suite de la discussion à demain, pour nous permettre de réfléchir aux propositions faites?

Brügger: Ich möchte nur konstatiert wissen, dass der Antrag der Minderheit noch nicht zurückgezogen ist, nur damit es bei der Abstimmung keine Quästionen darüber gibt. Wenn er von den Mitgliedern der Kommissionsminderheit zurückgezogen werden sollte, so würde ich ihn aufnehmen.

M. le Président: Nous avons d'abord à statuer sur la motion d'ordre tendant au renvoi du vote jusqu'à une prochaine séance et en attendant que les propositions soient imprimées et que chaque membre du conseil puisse les avoir sous les yeux. Cette proposition répond d'ailleurs à un vœu exprimé par des collègues qui ont dû quitter la séance et qui désireraient pouvoir cependant formuler leur vote. Cette proposition rencontre-t-elle de l'opposition? Elle est acceptée. La votation aura lieu demain matin. D'ici là la chancellerie fera le nécessaire pour que les textes soient imprimés et mis à la disposition des députés.



Automobilwesen und Luftschifffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1913
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	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.03.1913 - 09:00
Date	
Data	
Seite	19-36
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 159

Amtliches
stenographisches Bulletin
der
schweizerischen Bundesversammlung

N^o 3

BULLETIN
STÉNOGRAPHIQUE OFFICIEL
DE
L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE SUISSE

Abonnemente: Jährlich Fr. 2. — für die Schweiz, Fr. 6. — für das übrige Postvereinsgebiet. In der Schweiz kann nur bei der Post abonniert werden.

Abonnements: Un an: Suisse frs. 2. —, Union postale frs. 6. —. On s'abonne en Suisse exclusivement aux offices postaux.

Ständerat — Conseil des Etats

Sitzung vom 28. März 1913, vormittags 8^{1/2} Uhr — Séance du 28 mars 1913, à 8^{1/2} h. du matin.

Vorsitz: } Hr. *Kunz*.
Présidence: }

Tagesordnung: — *Ordre du jour*:

Bundesbeschluss betr. die Aufnahme eines Art. 37^{bis} in die Bundesverfassung (Automobilverkehr und Luftschiffahrt).

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'un article 37^{bis} dans la constitution fédérale
(automobiles et navigation aérienne).

Fortsetzung. — *Suite*.

(Siehe Seite 19 hievor. — Voir page 19 ci-devant.)

Anträge vom 27. März 1913.

Kommissionsmehrheit.

Eintreten in der Meinung, dass das Postulat vom 23. Juni/29. Oktober 1909 aufrecht bleibt, wonach der Bundesrat eingeladen wird, mit tunlichster Beförderung einen Gesetzesentwurf über Automobilhaftpflicht vorzulegen, und in der Meinung, dass auch gleichzeitig die Vorlage eines Spezialgesetzes betr. Bestrafung von Vergehen bei Missbrauch der Kraftfahrzeuge zu erfolgen hat.

Propositions du 27 mars 1913.

Majorité de la commission.

Entrer en matière, étant entendu que le postulat du 23 juin/29 octobre 1909, par lequel le Conseil fédéral a été invité à présenter le plus promptement possible un projet de loi sur la responsabilité des automobilistes est maintenu, et de plus, que le Conseil fédéral présentera en même temps le projet d'une loi spéciale concernant la répression des délits des automobilistes.

Herr Ständerat Calonder:

Die Vorlage wird an den Bundesrat zurückgewiesen, mit dem Auftrage, zur besseren Abklärung der ganzen Frage der Bundesversammlung einen Entwurf betreffend die gesamte bundesgesetzliche Regelung des Automobilverkehrs einzubringen und dabei vor allem die Automobilhaftpflichtgesetzgebung und die Aufstellung eidgenössischer Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbräuche des Automobilverkehrs zu berücksichtigen.

Inzwischen wird die Beratung ausgesetzt.

Präsident: Wir gehen über zur Fortsetzung der Beratung des Traktandums Automobilwesen und Luftschifffahrt. In der gestrigen Sitzung ist die Diskussion über den Ordnungsantrag des Herrn Calonder geschlossen worden. Der Ordnungsantrag des Herrn Usteri ist zurückgezogen. Ich beantrage Ihnen nun, auf dem Wege der Abstimmung zunächst über diesen Ordnungsantrag Calonder zu entscheiden. Je nach dem Resultat der Abstimmung werden wir dann die Eintretensdebatte fortsetzen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Annahme des Ordnungsantrages	
Calonder	17 Stimmen.
Dagegen	18 Stimmen.

Präsident: Wir fahren in der Eintretensdebatte fort. Das Wort hat der Berichterstatter der Kommission, Herr Bolli.

Bolli, Berichterstatter der Kommissionsmehrheit: Nachdem die Sache in unserem Rate immer so auf des Messers Schneide geht, so hat in Voraussicht dieses Resultates die Kommission sich schlüssig gemacht darüber, ob nicht den Bedenken, welche von verschiedener Seite geltend gemacht worden sind und speziell in der Form des gestern mitgeteilten Amendements des Herrn Ständerats Isler entgegengekommen werden könnte. Und ich kann Ihnen nun mitteilen, dass die Kommissionsmehrheit unter Zustimmung des Herrn Departementchefs sich entschlossen hat, den Antrag bezw. die Motive, mit welchen das Eintreten beschlossen werden soll, noch um den Gedanken des Herrn Isler zu erweitern, der, wie ich Ihnen gestern mitteilte, nach der Auffassung der Kommission schon in dem Kommissionsantrag lag.

Es liegt also vor Ihnen gedruckt der Antrag der Kommissionsmehrheit als Eingang zu dem Eintretensbeschlusse und er lautet: «Eintreten in der Meinung, dass das Postulat vom 23. Juni/29. Oktober 1909 aufrecht bleibt, wonach der Bundesrat

M. le conseiller aux Etats Calonder.

Le projet est renvoyé au Conseil fédéral, avec invitation à celui-ci de soumettre à l'Assemblée fédérale, dans le but d'éclaircir la matière, un projet de loi embrassant l'ensemble des questions relatives à la circulation des automobiles, projet qui en première ligne, réglerait la responsabilité civile des automobilistes et édicterait des dispositions pénales visant la répression des abus commis par eux.

Entre temps les délibérations sont interrompues.

eingeladen wird, mit tunlichster Beförderung einen Gesetzesentwurf über Automobilhaftpflicht vorzulegen, und in der Meinung, dass auch gleichzeitig die Vorlage eines Spezialgesetzes betr. Bestrafung von Vergehen bei Missbrauch der Kraftfahrzeuge zu erfolgen hat,» und zwar beides, bevor die heutige Vorlage der Abstimmung des Volkes und der Stände unterbreitet wird.

Es stellt sich also die Kommission auf den Standpunkt, den sie ursprünglich auch eingenommen hat. Es soll die Gesetzgebung, soweit die heutige Verfassungskompetenz es gestattet, ausgebaut werden. Es soll also das Zivilrecht ausgebaut werden und auch Bestimmungen über die strafbare Haftbarkeit bei Automobilvergehen sollen erlassen werden. Offen bleibt dann nur noch die Lücke, welche besteht dadurch, dass nach der heutigen Gestaltung unserer Verfassung dem Bunde das Recht fehlt, polizeiliche Vorschriften über den Strassenverkehr zu erlassen. Und zwar wollen wir diese beiden Gesetze zur Vorlage erhalten und ich nehme an, sie sollen wo möglich sogar durchberaten und es soll das fakultative Referendum darüber eröffnet sein, bevor die Verfassungsrevision zur Abstimmung gelangt.

Wer also nun tatsächlich auf dem Boden der heutigen Verfassung Ordnung schaffen, rasch Ordnung schaffen und im übrigen den Automobilismus sich im Rahmen einer Ordnung entwickeln lassen will, der kann ganz gut dem heutigen Antrag der Kommissionsmehrheit zustimmen.

Im übrigen glaube ich, es seien nun der Worte genug gewechselt, und ich entschlage mich einer weiteren Begründung und auch weiterer Repliken auf die verschiedenen gestern geltend gemachten Oppositionsgründe.

Brügger: Ich möchte in erster Linie den Antrag der Minderheit, wenn er von der Kommission allenfalls fallen gelassen wäre, meinerseits aufnehmen. Dann möchte ich mir in eventueller Form, sei es zum Antrag der Mehrheit, sei es zum Antrag der Minderheit, in bezug auf das Materielle noch einen Abänderungsantrag vorbehalten.

Wirz: Der Sprechende erlaubt sich, namens der Minderheit der Kommission die Erklärung abzugeben, dass sie an ihrem Antrag, wie er gedruckt vorliegt, gegenüber dem Antrag der Kommissionsmehrheit festhält.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Eintreten nach dem Antrag der Kommissionsmehrheit	17 Stimmen.
Für Nichteintreten nach dem Antrag der Kommissionsminderheit	19 Stimmen.

An den Nationalrat.
(Au conseil national.)



Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1913
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	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.03.1913 - 08:30
Date	
Data	
Seite	37-40
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 160

den Bundesbahnen. Erfahrungsgemäss werden an den Eisenbahnbetrieb andere und erhöhte Ansprüche gestellt, sobald der Betrieb in der Hand der Bundesbahnen sich befindet. Es ist also nicht ausgeschlossen, dass eine Herabsetzung der jetzt bestehenden Zuschläge der Taxen bald nach der Verstaatlichung gewünscht wird. Aus diesem Grunde ist der Bundesrat ermächtigt worden, die Zuschläge soweit beizubehalten, dass das bisherige Betriebsergebnis zu seinen Ungunsten nicht geschmälert wird. Ob er im Falle sein wird, auf eine erhebliche Zeitdauer hinaus diese Taxzuschläge voll beizubehalten, bleibe der Zukunft überlassen. Wenigstens ist im Gesetze die Möglichkeit geschaffen, dass der Bundesrat solchen zu weitgehenden Anforderungen gegenüber sich auf den Art. 2 des Rückkaufgesetzes berufen kann, um allzu schädliche Reduktionen der Taxen abzulehnen. Wir empfehlen Ihnen, Art. 2 in unveränderter Fassung anzunehmen.

Bundesrat Haab: Nur noch eine Bemerkung, zu der ich veranlasst wurde durch die Ausführungen des Herrn Ständerat von Arx, der seine Bedenken darüber äusserte, ob die Bundesbahnen in der Lage seien, von der Bestimmung über die Beibehaltung der Taxzuschläge auch in weiterer Zukunft Gebrauch zu machen. Ich kann erklären, dass das der Wille der Bundesbahnen ist. Deshalb haben sie sich hiefür noch die Sanktion der Zürcher Regierung gesichert. Denn es ist ein spezielles Uebereinkommen zwischen dem Bunde und der Zürcher Regierung abgeschlossen worden, dahingehend, dass der zürcherische Regierungsrat mit der Beibehaltung dieser Taxzuschläge einverstanden sei. Wir werden uns gegebenenfalls auf diese Sanktion berufen. Uebrigens sind diese Taxzuschläge keine aussergewöhnliche Massnahme. Denn auch die Bundesbahnen besitzen Linien, wo auf Grund des Tarifgesetzes solche Tax- oder Längenzuschläge angewendet werden, da, wo die besonderen baulichen Verhältnisse einer Bahn nach den Bestimmungen des Tarifgesetzes solche Bestimmungen anzuwenden gestatten. Es ist die Meinung, der Wille und die Absicht, dass diese Taxzuschläge beibehalten werden sollen.

Angenommen. — (Adopté.)

Art. 3.

Angenommen. — (Adopté.)

Gesamtabstimmung. — Votation sur l'ensemble.

Für Annahme des Gesetzesentwurfes 31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

**Sitzung vom 20. März 1918,
vormittags 9 Uhr.**

*Séance du 20 mars 1918, à 9 heures
du matin.*

Vorsitz: }
Présidence: } Hr. Brügger.

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt. Automobiles et navigation aérienne. Police.

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates 1917, Seite 171 ff.)
(Voir les débats du Conseil national, 1917, page 171 et suiv.)

**Anträge der Kommission des Ständerates
vom 23. Februar 1918.**

Minderheit

Festhalten an den frühern Beschlüssen des Ständerates.

Mehrheit

Eintreten.

Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates,
wo nichts anderes bemerkt ist.

I. Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 erhält folgende Zusätze:

Art. 37bis. Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.

Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Dem Bunde steht indessen das Recht zu, bestimmte Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfang offen zu erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.

Der Bund ist befugt, auf dem Automobil- und Motorradverkehr Abgaben zu erheben. Ihr Ertrag ist zur Verbesserung und zum Unterhalt von Strassen zu verwenden, die dem Automobilverkehr dienen. Die Bundesgesetzgebung bestimmt die Art und den Bezug der Abgaben und regelt die Ausrichtung des Ertrages an die Kantone; sie bestimmt ferner, ob und inwieweit die Kantone und Gemeinden entsprechende Abgaben beziehen dürfen.

**Propositions de la commission du Conseil des Etats
du 23 février 1918.**

Minorité

Maintenir les décisions précédentes du Conseil des Etats.

Majorité

Entrée en matière.

Adhésion à la décision du Conseil national, partout où il n'y a pas d'observation.

I. Les adjonctions suivantes sont introduites dans la constitution fédérale du 29 mai 1874:

Art. 37bis. La Confédération a le droit d'édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles.

Les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. La Confédération a cependant le droit de déclarer certaines routes totalement ou partiellement ouvertes à la circulation des automobiles et des cycles. L'utilisation des routes pour le service de la Confédération demeure réservée.

La Confédération a le droit de soumettre à des taxes la circulation des automobiles et des motocycles. Le produit doit en être affecté à l'amélioration et à l'entretien de routes servant à la circulation des automobiles. La législation fédérale détermine la nature et la perception des taxes et règle le versement de leur produit aux cantons; elle décide en outre si et dans quelle mesure les cantons et les communes peuvent percevoir des taxes analogues.

Eintretensfrage. — Entrée en matière.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Die Vorlage, die wiederum an die Türe des Ständerates pocht und dringend Einlass begehrt, ist ein von den Stürmen parlamentarischen Lebens wild herumgeworfener Gast, der heute mit den Spuren seines Geschickes im Gesicht vor uns erscheint. — Die Entwicklung der modernen Technik hatte im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts Erscheinungen gezeigt, die dem immer mehr sich entwickelnden fieberhaften Bedürfnis raschster Ortsveränderung für Menschen und Güter ungeahnte Werkzeuge zur Verfügung stellten. Maschinen, deren Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit die Voraussetzungen überstieg, von denen die Gesetzgebung der Länder ausgegangen war und für die unsere bisherige Kulturwelt ihre Einrichtungen getroffen hatte. Zuerst kam das Fahrrad, dann der Kraftwagen, das Automobil, und zwar das Personenautomobil, das Motorrad und der Lastwagen. Das Fahrrad, das Motorrad und das Automobil im engern Sinne des Wortes dienten zunächst dem Sport, dann dem Luxus, dann wurden sie aber immer mehr Werkzeuge und Mittel des Verkehrs und der gewerblichen, industriellen und sanitären Betätigung. Man kann im allgemeinen die Reihenfolge der Entwicklung bei den einzelnen Arten dieser Fahrzeuge wie folgt feststellen: Bereits ist das Fahrrad Gemeingut geworden, es hat sich vollständig eingebürgert und wird in keiner Weise mehr als Verkehrsbelästigung oder als Gefahr empfunden.

Diese Tatsache steht so sicher fest, dass in den langen Verhandlungen, die über die bundesrechtliche Einrahmung der geschilderten Entwicklung stattgefunden haben, wiederholt der Gedanke aufgetaucht ist, es möchte das Fahrrad wegen seiner Harmlosigkeit doch einfach aus dem Spiel gelassen und nicht in Verbindung gebracht werden mit den bösen andern Teufelsfuhrwerken.

Nach dem Fahrrad kommt punkto Popularität vielleicht an zweiter Stelle schon das Motorrad, das immerhin noch etlichen Ohren- und Geruchsnerve nicht ganz angenehm ist und den Fussgänger mit seiner Staubentwicklung wenig freundlich zu stimmen pflegt. Aber man hat sich damit abgefunden, und da, wenigstens bei dem heutigen Stande der Technik, die Häufigkeit der Anwendung dieser Art Fuhrwerk sich wohl über ein gewisses Mass hinaus kaum entwickeln wird, so kann dem Motorrad heute das Zeugnis nicht versagt werden, dass es beim Publikum Verständnis für seine Existenzfähigkeit und Existenzberechtigung gefunden hat.

Kommt gleich an dritter Stelle das Lastauto. Wenn dieses schwere Motorfuhrwerk auch den Strassenkörper stark in Anspruch nimmt und keineswegs als Liebling der kantonalen und kommunalen Strassenbaubeamten gilt, so ist es eben vom Verdachte jeder Sportsässigkeit frei oder nicht luxusverdächtig und als ausserordentlich nützlich Verkehrs- und Transportmittel über die Anschuldigung des Protzenums erhaben.

Aber auch das Personenautomobil, das Automobil im engern Sinne hat als Personentransportwagen sich seinen Ruf ganz wesentlich verbessert und seine Nützlichkeit dargetan und über alle Zweifel gestellt. Ich konnte Ihrem Rate als Referent schon in der letzten Verhandlung über die Sache, schon vor ziemlich genau 5 Jahren, auf Grund der damaligen Statistik dartun, dass die Zahl der nur dem Luxus dienenden Kraftwagen ganz verschwindend klein ist gegenüber der Zahl derjenigen, die der Landwirtschaft, dem Gewerbe, der Industrie, dem Handel, dem Verkehr, den öffentlichen Verwaltungen, der Gesundheits- und Krankenpflege dienen. Im ganzen 22 Stück Luxusautomobile von rund 5000 im Jahre 1912. Es liegen alle Anzeichen dafür vor, dass seither das Verhältnis sich nicht wesentlich geändert, wenn auch die Zahl der Automobile sich ganz beträchtlich vermehrt hat.

Was die Luftschiffahrt anbelangt, so führt deren Erwähnung sofort und unmittelbar zur Betrachtung der Entwicklung, die dieser Zweig durch den heutigen Weltkrieg speziell erfahren hat. Erst nach dem Kriege wird sich herausstellen, inwieweit die Luftschiffahrt, das lenkbare Luftschiff und das Flugzeug, den Zwecken des Sportes dient oder auch für den menschlichen Verkehr wirtschaftlich nutzbar gemacht werden wird. Sicher aber ist, dass die gewaltigen technischen Fortschritte, die der Weltkrieg auf diesem Gebiete gebracht hat, nach Beendigung des Krieges unverweilt wirtschaftliche Ausbeutung erfahren werden, vorausgesetzt immerhin, es gelinge, diesen gewaltigen Krieg zu beenden, noch bevor unsere Kultur und die ihr innewohnende Gestaltungs- und Entwicklungskraft vollends in Trümmer gelegt ist. Und wenn wir nun von den Wirkungen des Krieges sprechen, die sich auf dem uns heute beschäftigenden Gebiete gezeigt haben, so werden wir wohl ohne

Widerspruch feststellen müssen, dass die Entwicklung sich durchwegs bei allen den in Frage stehenden Bewegungsmaschinen entscheidend geltend gemacht hat in der Richtung der Anpassung an die bestehenden Verhältnisse einerseits und der Angewöhnung des Volkes und seiner Wirtschaft an die ursprünglich von vielen schwer beklagte und verpönte Neuheit. Man darf nur darauf verweisen, welche gewaltigen Dienste der Motorwagen, das Personenauto, das Lastauto der Armee während des aktiven Dienstes geleistet hat für den Kommandodienst, den Nachschub- und Rückschubdienst, vor allem auch dem Sanitätsdienst. Nicht zu vergessen die Leistungen des Fahrrades und des Motorrades im Befehls- und Meldedienst. Wenn angesichts der ausserordentlichen Brauchbarkeit und Leistungsfähigkeit dieser Fahrzeuge für den Heeresdienst deren Gebrauch für militärische Zwecke vielleicht eine Zeitlang das Mass des Notwendigen und Klugen überschritt, so ändert das nichts an der Tatsache, dass allgemein diese Wagen als durchaus nützlich und unentbehrlich anerkannt sind und dass vieles Misstrauen dagegen beseitigt ist. Der Krieg und die Verhältnisse unseres aktiven Dienstes haben uns also in der Materie, die uns heute beschäftigt, vor ganz neue Tatsachen, auf den Boden einer ganz gewaltigen Entwicklung, vor eine seit der Zeit vor dem Kriege durchaus veränderte Sachlage gestellt. Ich glaube, es genügt, im allgemeinen an die Grundzüge der heutigen Sachlage zu erinnern, um Ihnen die entscheidenden Tatsachen sofort in Erinnerung und vor Augen zu rufen.

Ich meine, man muss von vorneherein den kurzen geschichtlichen Rückblick auf die Entwicklung unserer Vorlage von der Warte aus betrachten, auf die uns die heutigen tatsächlichen Verhältnisse stellen, und ich glaube, der Entschluss, nunmehr auf die Vorlage einzutreten, werde dadurch auch für manchen erleichtert, der in früheren Jahren, bevor die nunmehr vor unsern Augen liegende Entwicklung sich abgespielt hat, aus Gründen der Opportunität und weil ihm eben die Entwicklung noch nicht genügend abgeklärt erschien, und weil er einen negativen Volksentscheid und damit eine Verschlimmerung der Sachlage fürchtete, sich nicht entschliessen konnte, die Vorlage an die Hand zu nehmen und zur Entscheidung durch die Stände und das Volk vorzubereiten.

Doch müssen wir uns den Entwicklungsgang des Verfassungsentwurfes, der uns vorliegt, vergegenwärtigen, um ihn in der Form zu verstehen, in der er sich heute präsentiert. Es sind namentlich zwei Stadien der Entwicklung zu verzeichnen. Deren Anfang ist gegeben durch die beiden Botschaften des Bundesrates, von denen die eine erschien am 22. März 1910, die andere am 3. November 1916.

Die Herren Kollegen, die schon seit 1910 oder 1911 dem Rate angehören, oder die sich die Mühe gegeben haben, die stenographischen Bulletins in dieser Sache zu durchlesen, erinnern sich, in welcher einlässlicher Weise die formalen, materiellen und opportunistischen, gesetzgebungspolitischen Seiten der Sache auch in unserm Rate besprochen worden sind. Speziell in der Verhandlung unseres Rates vom 3. auf den 4. Oktober 1911, vom 26. bis 28. März 1913, sowie des Nationalrates vom 17. bis 19. Juni 1912.

Mit einer Vorlage vom 22. März 1910 hat der Bundesrat, einer Motion Walther vom 9. Dezember 1908

Folge gebend, den einfachen Text eines Art. 37 bis der Bundesverfassung vorgeschlagen, wonach der Bund ermächtigt werden sollte, polizeiliche Vorschriften für Automobile und Fahrräder zu erlassen und wonach die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt Sache des Bundes werden sollte. Der Ständerat beschloss jedoch mit 19 gegen 18 Stimmen am 4. Oktober 1911, auf die Vorlage nicht einzutreten. Er verlangte aber die Einbringung eines Automobilhaftpflichtgesetzes sobald als tunlich und die Prüfung des Erlasses strafrechtlicher Normen zum Schutze des Missbrauches im Automobilverkehr. Neben den Bedenken allgemein politischer Natur, die sich grundsätzlich gegen eine Ausdehnung der Bundeskompetenzen auf dem Gebiete der Strassenpolizei und zum Nachteil der Strassenhoheit der Kantone richteten und den Zustand unter einem Konkordat als befriedigend fanden, waren es hauptsächlich opportunistische Gründe, die zu dieser Schlussnahme geführt hatten. Man fürchtete, dass bei der durch die Neuheit der Sache, besonders aber durch die Staubplage und durch manchen Missbrauch der neuen schnellen Fuhrwerke geschaffenen tiefgehenden Misstimmung im Volke, die Annahme des neuen Verfassungsartikels nicht zu erwarten sei, wodurch die Sachlage eher verschlimmert als verbessert würde. Der Nationalrat, an den die Sache gelangte, beschloss aber seinerseits am 18. Juni 1912 mit 82 gegen 47 Stimmen Eintreten auf die Vorlage und er nahm am 19. Juni 1912 mit 68 gegen 29 Stimmen eine Fassung an, die in verschiedenen Punkten von der ursprünglichen bundesrätlichen Vorlage abwich. Formell wurde der Gesetzgebung über die Luftschiffahrt dabei ein besonderer Artikel gewidmet, 37 ter, sodann wurden für die polizeilichen Vorschriften der Bundesgesetzgebung Direktiven aufgestellt und Beschränkungen eingeführt. Direktiven: die Interessen der Volksgesundheit, des allgemeinen Verkehrs und die Rücksichtnahme auf besondere örtliche Verhältnisse. Beschränkungen: das Recht der Kantone zum Verbot des Auto- und Fahrradverkehrs auf ungeeigneten oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen Strassen unter Vorbehalt der Benützung im Dienste des Bundes. Schon die Mehrheit der ständerätlichen Kommission hatte für den Fall des Eintretens solche Direktiven und Beschränkungen in Aussicht genommen. Der Ständerat, an den die Sache zurückging, beharrte auf seiner ursprünglichen Schlussnahme, trat also neuerdings zurzeit auf die Vorlage nicht ein und beharrte auf seinen Postulaten betr. Haftpflicht und Strafgesetzgebung am 28. März 1913. So wanderte die Vorlage mit diesem negativen Entscheid auf dem Differenzenwägelchen wieder an den Nationalrat zurück. — Schon in der Verhandlung des Ständerates vom 26. bis 28. März 1913 hatte sich Ihr Referent als Vertreter der Mehrheit der Kommission, die wiederum Eintreten beantragte, über verschiedene Einzelheiten ausgelassen, wie er sich die Ausgestaltung der in Aussicht genommenen Bundespolizeigesetzgebung dachte. Auch im Nationalrat war einlässlich darüber gesprochen worden. Man war allgemein in beiden Räten und in den Kommissionen der Meinung, dass in dem Konkordat von 1904 und in dem mühsam zustande gekommenen und mit Schwierigkeiten kämpfenden Konkordat von 1912 im grossen und ganzen die Grundzüge der Gesetzgebung niedergelegt sein dürften, die zu erwarten waren. Also dass den dort angenommenen Vorschrif-

ten unter Berücksichtigung des internationalen Abkommens über den Automobilverkehr, dem die Schweiz schon am 21. Dezember 1910 beigetreten war, und unter Benützung der inzwischen wieder gemachten Erfahrungen lediglich die gesetzliche Sanktion und dadurch allgemein Gültigkeit, Verbindlichkeit, vor allem aber auch Vollziehbarkeit verschafft werden sollte. Dazu gesellte sich schon in der ständerrätlichen Verhandlung, im Votum des Sprechenden, der Gedanke der Schaffung einer Einnahme aus dem Automobilverkehr zum Zwecke der Einrichtung und des Unterhalts von Automobilstrassen bzw. dem Automobil dienenden Strassen. Es wurde von mir schon damals unverbindlich und ohne nähere Prüfung beispielsweise die Möglichkeit der Einnahme von jährlich fünf Millionen Franken für solche Zwecke angetönt.

Die Frucht der bisherigen Diskussion war unbedingt eine allgemeine nähere Umschreibung, Abklärung und Vertiefung der ganzen Materie. Es handelte sich nur darum, die nötigen Schlüsse daraus zu ziehen und zu versuchen, den zweimal in den Verhandlungen des Ständerates steckengebliebenen Gesetzgebungswagen nun endlich wieder flott zu bringen.

Zu diesem Zwecke beschloss die nationalrätliche Kommission, an die die Sache zurückgegangen war, in ihrer Sitzung vom 3. und 4. November 1914, die weitere Beratung zu sistieren und vom Bundesrat bzw. vom Departement des Innern einen Bericht darüber zu verlangen, ob es möglich wäre, vermittelt Abgaben der Automobilisten den Kantonen Geldmittel zuzuführen, die hinreichend wären, um die Strassen dem Automobilverkehr anzupassen. Und weiter wurde angeregt, es möge der Bundesrat, wenn er es als angebracht erachte, der Kommission zu ihrer Orientierung à titre de renseignement einen Vorentwurf zu einem Bundesgesetz über den Automobilverkehr vorlegen. Bezüglich des zweiten Auftrages möge hier daran erinnert werden, dass neben dem Antrag Calonder auf derzeitiges Nichteintreten, im Ständerat auch ein Antrag Usteri zur Beratung gekommen war, der die gleichzeitige Vorlage des Ausführungsgesetzes zu dem Verfassungsartikel verlangte. Der Antrag wurde jedoch im Ständerat abgelehnt und ist weiterhin in den Beratungen nicht mehr aufgenommen worden.

Auf Grund des Wunsches der Kommission hat der Bundesrat nun eine Nachtragsbotschaft vom 3. November 1916 eingereicht, durch die ein neuer Vorschlag des Bundesrates betr. die verfassungsrechtliche Regelung der Materie den Räten unterbreitet worden ist. Der Auftrag der Kommission, die erwähnten Erhebungen zu machen, bildet also gewissermassen eine Zäsur in der Entwicklung der Dinge und es basieren die weiteren Beratungen auf dieser Nachtragsbotschaft und dem neuen Vorschlag des Bundesrates. Es ist zu verweisen auf die einlässliche Begründung der Botschaft und im allgemeinen mag dazu noch folgendes gesagt und weiter hervorgehoben werden:

1. Die Miteinbeziehung der Fahrräder. Wie bereits erwähnt, ist in der Verhandlung die Frage aufgeworfen worden, ob es überhaupt angezeigt sei, die Fahrräder auch miteinzubeziehen in die Verfassungsrevision. Der Bundesrat bejaht die Frage und es stimmt die Kommission zu. Das Fahrrad ist immerhin

insofern der ratio legis zugänglich, als es vermöge seiner Geschwindigkeit eben auch Anspruch auf das ganze Strassensystem der Schweiz erhebt. Mitgefangen, mitgehangen. Der beste Beweis für die Zweckmässigkeit der Einbeziehung des Fahrrades in die beabsichtigte Bundesgesetzgebung liegt entschieden in der schon früher erwähnten Eingabe des Radfahrerbundes, der im Interesse der Radfahrer kurzweg eine eidgenössische Strassengesetzgebung postuliert. Immerhin ist bei der noch zu erörternden Frage der Besteuerung dieser schnellen Fahrzeuge nach allseitiger Auffassung von den Fahrrädern abzusehen.

2. Was im übrigen die Terminologie anbelangt, so mag daran erinnert werden, dass Einigkeit darüber herrscht, dass unter den Begriff des Automobils alle mit motorischer Kraft bewegten vierrädrigen Wagen, insbesondere also Personen- und Lastautomobile, verstanden sind, während unter die Fahrräder auch die Motorräder zählen (Botschaft Seite 16).

3. Was das Postulat betr. Erlass der Haftpflichtgesetzgebung und strafrechtlicher Bestimmungen anbelangt, vorgängig der Aufstellung der beantragten verfassungsrechtlichen Normen, so ist zu sagen, dass mit diesem Postulat, das ursprünglich vom Ständerat angenommen wurde, sich weder der Nationalrat noch der Bundesrat haben befreunden können, und dass deshalb seine Aufrechterhaltung wirkungslos wäre. Es bleibt ja selbstverständlich dem Bundesrat unbenommen, jederzeit nach den beiden Richtungen hin Vorlagen vorzubereiten und den Räten zu unterbreiten. Es ist aber anzuerkennen, dass gute Gründe dafür sprechen, Vorschriften betr. Haftpflicht erst aufzustellen auf Grund der Automobilgesetzgebung. Denn es handelt sich doch darum, dass die Voraussetzungen für eine erhöhte Haftpflicht gegeben sind. Man muss wissen, welche Vorschriften für den Automobilisten bestehen, punkto Konstruktion des Fahrzeuges, Geschwindigkeit, Alarmzeichen, Ausweichen, bezüglich verschiedener Einrichtungen etc. Eine Haftpflichtgesetzgebung, die nicht auf dem Boden der Automobilgesetzgebung basierte und über das gemeine Recht hinaus strenger werden möchte, würde riskieren, Rechtsunsicherheit zu schaffen, statt Sicherheit, mangels der nötigen Voraussetzungen. Nicht viel anders verhält es sich bezüglich der strafrechtlichen Normen, wenigstens soweit es sich um Polizeistrafrecht handelt. Gewöhnliche strafrechtliche Normen sind in dem schweizerischen Vorentwurf für ein Strafrecht bekanntlich vorgesehen.

4. Bezüglich der Vorlage eines Gesetzesentwurfes auf dem Boden der beantragten Verfassungsrevision verhält sich der Bundesrat ablehnend, und unseres Erachtens mit Recht. Ein Gesetzesentwurf bleibt doch immer nur ein Entwurf. Wer grundsätzlich Gegner der Sache ist, wird dessen einzelne Bestimmungen herausnehmen, um Waffen gegen die Sache zu schmieden, und irgend eine Verbindlichkeit kann einem solchen Entwurf doch nicht zukommen, weil diese Verbindlichkeit doch abhängig ist von der Beratung und Zustimmung einer Reihe von Instanzen, speziell unter Umständen sogar des Volkes. Ein Bild, wie die Einzelgesetzgebung später aussehen würde, kann also unmöglich gegeben werden, und es hiesse der Verfassungsentwicklung Fesseln anlegen und Bleigewichte an die Füße hängen, wollte man einen Verfassungsartikel von vorneherein festlegen auf ganz

bestimmte einzelne Ausführungsbestimmungen. Zu einem solchen Beginnen ist aber der eidgenössische Gesetzgebungsapparat durchaus nicht geeignet.

Es wird also der zweite Teil des Postulates der nationalrätlichen Kommission für die weitere Behandlung der Sache nicht mehr in Frage kommen.

5. Was nun die neue bundesrätliche Vorlage anbelangt, so ist in formeller Hinsicht vor allem darauf zu verweisen, dass sie der Luftschiffahrt auch einen eigenen Platz in der Verfassung in Gestalt eines Artikels 37 ter sichern will. Dass die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt im allgemeinen Sache des Bundes sein soll, ist bisher materiell unwidersprochen geblieben. Immerhin wird bei Erlass des Gesetzes selbst eine Linie zu ziehen sein zwischen der Hoheit des Bundes und der Kantone. Gewisse ortspolizeiliche, feuerpolizeiliche Normen etc. werden z. B. nach wie vor der kantonalen Hoheit überlassen bleiben müssen, gerade wenn die Luftschiffahrt in einer spätern besseren Zeit einmal wieder für den Verkehr und für den Sport dienstbar gemacht werden wird. Man denke an die Luftschiffhalle in Luzern und erinnere sich daran, dass die gnädigen Herren des alten Bern gegen die beginnende Luftschiffahrt auch schon mit Ordonnanzen wegen der Feuergefährlichkeit auftreten mussten.

Aber mit diesen Bemerkungen glaube ich, die Luftschiffahrt in dieser Beratung einstweilen verabschieden zu müssen. Hingewiesen ist ja bereits darauf, dass dieser Zweig der aeronautischen Motorverwendung gerade durch den gegenwärtigen Krieg eine gewaltige Entwicklung genommen hat, und nach dem Kriege wohl die wirtschaftliche Ausbeute beträchtlich sein wird.

6. Während die ursprüngliche Vorlage des Bundesrates und der Kommissionen lediglich von polizeilichen Vorschriften sprach, hat die neue Vorlage den Wortlaut gewählt, dass der Bund befugt sei, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen; also allgemein. Mit Recht hat der Bundesrat gefunden, dass die Beschränkung auf polizeiliche Vorschriften sich als zu eng erweise, dass Vorschriften denkbar sind, insbesondere punkto Haftpflicht, Fabrikation, Versicherung etc., von denen kaum gesagt werden könnte, dass sie polizeilicher Natur seien. Dagegen ist von keiner Seite bis jetzt Widerspruch erhoben worden.

7. Ebenso ist materiell bis jetzt unbestritten geblieben die beantragte Beschränkung der Spezialstrassenhoheit, die der Artikel für den Bund vindiziert. Man ist einig darüber, dass den Kantonen das Recht verbleiben soll, den Automobilverkehr zu beschränken oder zu untersagen, zeitlich und räumlich, dass aber Ausnahmen bestehen sollen von dieser Restriktionsberechtigung zugunsten des Bundes für die Benützung in seinem Dienste und für Strassen, die der Bund ganz oder teilweise dem Verkehr offen zu erklären für nötig erachtet. Man hat den Begriff des Durchgangsverkehres, weil wiederum zu eng, fallen gelassen.

8. Neu ist in der gegenwärtigen Vorlage die Abgabe auf dem Automobil- und Motorradverkehr. Der Bundesrat hat, wie der Botschaft zu entnehmen ist, gemäss dem Wunsche der nationalrätlichen Kommission in dieser Hinsicht einlässliche Erhebungen gemacht und es sind diesbezüglich ausführ-

liche Berichte bei den Akten. Es ist in dieser Beziehung auf die gründliche Botschaft zu verweisen. Man muss davon ausgehen, dass bei der Ordnung der Dinge nur eine beschränkte Anzahl von Strassen die wesentliche Last des Automobilverkehrs werden tragen müssen. Selbstverständlich wird das Automobil des Arztes oder das Lastautomobil eines Fabriketablissemtes nach wie vor in seinem Tätigkeitsgebiet zirkulieren. Aber die grosse Mehrzahl der Wagen, speziell der Durchgangsverkehr werden sich der bestimmten Automobilstrassen bedienen, und man wird mit den heute bestehenden und vielleicht noch zu findenden technischen Mitteln diese Strassen für den Verkehr einrichten. Man wird sie breit genug machen. Man wird Vorkehrungen treffen für die Beseitigung der Staubplage. Zu erinnern ist dabei an die Teerung der Strassen, die in verschiedenen Gebieten der Schweiz schon vor dem Kriege stattgefunden hat und sich als durchaus praktisch und nicht kostspielig erweist. Es werden Massnahmen getroffen werden, um alle die Vorschriften des internationalen Abkommens, die Wegweiser, Warnungszeichen etc. etc. richtig und weithin kenntlich anzubringen. Alles das wird Geld kosten, und das Billigkeitsgefühl erfordert, dass die Automobilisten einen wesentlichen Teil an diese Kosten beitragen. Sie gehören einer Gesellschaftsklasse an, die regelmässig in der Lage sein wird, solche Kostenbeiträge zu leisten, ohne dass eine zu starke Belastung des Einzelnen sich ergibt. Sache der Ausführung wird es dann sein, diese Belastung sicher festzustellen, auch gewisse Ausnahmen oder Minderungen eintreten zu lassen. Ich denke, ein Luxusautomobil wird unter allen Umständen besteuert werden, währenddem ein Spitalautomobil, ein Automobil, das einer Behörde dient, vielleicht abgabenfrei sein darf. Ein nützliches Lastautomobil wird vielleicht weniger besteuert werden als ein Luxuswagen. Zu entscheiden wird sein, ob die Steuer erhoben werden soll auf den Reifen, nach Massgabe der Pferdekräfte, nach Massgabe des Benzinverbrauches, oder nach allen diesen drei Faktoren. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass die Abgabe nur erhoben werden soll auf dem Verkehr, nicht aber auf der Fabrikation.

Nach allen diesen Richtungen ist zu verweisen auf die einlässlichen Ausführungen der Botschaft.

9. Der Bundesrat hatte bezüglich dieser Abgabe eine der bestehenden Schwierigkeiten radikal lösen wollen. Bekanntlich erheben die Kantone und auch Gemeinden gewisse polizeiliche Kontrollgebühren, und daneben haben einzelne Kantone noch spezielle Abgaben eingeführt, eine Art Spezialsteuer auf dem Kraftwagen. Um nun nicht die Kumulation der kantonalen, kommunalen und federalen Abgaben zu einer Höhe sich entwickeln zu lassen, die schliesslich prohibitiv wirken müssen, hat der Bundesrat vorgeschlagen, die kantonalen und kommunalen Abgaben dahinfallen zu lassen und nur die polizeilichen Kontrollgebühren zu erhalten. Er begründet das im weitern damit, dass Klarheit geschaffen werden müsse und dass die Zweckbestimmung der Abgaben den Kantonen und Gemeinden hinreichend Ersatz biete. Der Nationalrat hat lediglich die Zweckbestimmung des Steuerertrages festgelegt und alles weitere der Bundesgesetzgebung überlassen wollen.

Ihre Kommission hat in erster Linie einmal den rechtlichen Charakter der bestehenden Abgaben und

das Verhältnis derselben zu den kantonalen Abgaben genauer festzustellen sich veranlasst gesehen. Es hat das Justiz- und Polizeidepartement darüber einen ausführlichen Bericht abgegeben.

Ausser Frage fallen bei der ganzen Erörterung selbstverständlich die gewöhnlichen Steuern, also die Besteuerung der betreffenden Fahrzeuge als Vermögensteile nach Massgabe der kantonalen Gesetzgebung, somit gewissermassen die gemeinrechtliche Besteuerung. Dieses Steuerrecht der Kantone und der Gemeinden bleibt unberührt. Es handelt sich lediglich um eine Spezialabgabe, die gelegt wird auf den Automobilverkehr im Hinblick auf dessen aussergewöhnliche Beanspruchung der Strassen- und Polizeiorganisation. Unberührt von ihr dürften auch grundsätzlich bleiben die gewöhnlichen Polizei- und Kontrollgebühren.* Diese stellen sich dar als Entgelt für spezielle Leistungen des Staates, Vornahme von Prüfungen, Ausstellung von Bewilligungen, Beschaffung von Schildern und dergl.

Die Ihnen vorliegende Fassung lässt also auf der einen Seite die gewöhnlichen gemeinrechtlichen kantonalen Steuern unberührt und erfasst auch nicht die soeben erwähnten Kontrollgebühren. Erstere sind ein Ausfluss der kantonalen Steuerhoheit, letztere sind die Gegenleistung, die für eine Leistung erfolgt und in der Höhe der Leistung entspricht. Die vorgeschlagene Abgabe qualifiziert sich als eine besondere, von der allgemeinen Vermögenssteuer losgelöste Steuer, die der Bund erhält, um aus ihrem Ertrag die Verbesserung und den Unterhalt der dem Automobilverkehr dienenden Strassen zu bewerkstelligen. Wenn auch die Abgaben wieder denjenigen zugute kommen, die sie leisten, so handelt es sich doch um eine Steuerart, denn die Verbesserung der Strassen folgt den Leistungen der Abgabepflichtigen erst nach und richtet sich in ihrem Umfang nicht nach dem Ertrag der Abgaben. Die Automobilisten nehmen also an der Verwendung der Steuer teil als Glieder des Ganzen, ähnlich wie der steuerzahlende Bürger an den allgemeinen Leistungen von Staat und Gemeinde teilnimmt ohne Rücksicht auf die Höhe der von ihm bezahlten Steuern. Wenn der Ausdruck « Abgaben » (« taxe ») gewählt worden ist, statt etwa « Steuer » oder « Verkehrssteuer », so hat der Ausdruck für den vorwärtigen Zweck seine besonderen Vorzüge; er ist etwas umfassender und allgemeiner, kann unter Umständen auch eine spezielle Gebühr einschliessen.

10. Was die Art der Verwendung des Abgabenertragnisses anbelangt, so hat sich der Bundesrat und haben sich die Kommissionen für das Subventionsystem entschieden, und Ihre Kommission hat es für nötig erachtet, auf Grund des Gutachtens des Justiz- und Polizeidepartementes nicht nur das Nähere der Bundesgesetzgebung zu überlassen, sondern ausdrücklich festzustellen, dass die Ausrichtung des Ertrages an die Kantone stattfindet zu den genannten Zwecken und dass die Gesetzgebung bestimmt die Linie festsetzt zwischen Bundes- und kantonalen Spezialsteuerkompetenz. Es dürfte also in dieser Beziehung durch die Vorlage Ihrer Kommission die künftige Gesetzgebung bestimmtere Grundlagen haben. Es scheint mir klar zu sein, dass der Massstab für die Verwendung des Abgabenertragnisses, so wie die Sache nun geordnet werden soll, klar ist. Es werden die Abgaben nicht etwa verwendet nach Massgabe etwa der Kopfzahl der Kantone, sondern nach Massgabe der

Last, welche der kantonalen Strassenhoheit erwächst durch den Automobilverkehr. Es sollte möglich sein, in dieser Beziehung die richtigen Grenzen zu allgemeiner Befriedigung zu finden.

Dies sind die allgemeinen Ausführungen, welche ich über die neue Vorlage vorzubringen habe. Dass die Ordnung des Automobilverkehrs und Gesetzgebung über die Luftschiffahrt in richtiger Weise nur durch Bundesgesetzgebung erfolgen könne, dürfte nachgerade allgemein anerkannt sein. Die Gründe näher auszuführen, hiesse « Eulen nach Athen tragen ». Es ist schon früher dargetan worden, dass sozusagen alle europäischen Staaten schon seit Jahren sich in dieser Beziehung mit dem nötigen gesetzgeberischen Rüstzeug versehen haben und dass die Schweiz es nicht hat vermeiden können, dem internationalen Abkommen beizutreten, das sich wegen der Natur des Vehikels als nötig erwiesen hat. Die Entwicklung seit der letzten Verhandlung des Ständerates dürfte eine solche sein, dass die Bedenken gegen eine Ordnung der Sache im gegenwärtigen Momente nunmehr hinfällig geworden sind. Die Beurteilung des ganzen Automobilwesens ist eine sachlichere und ruhigere geworden; das beweist am besten der Gang der Dinge in Graubünden. Dass es sich aber um eine Sache handelt, die der Sorgfalt des eidgenössischen Gesetzgebers würdig ist, wegen ihrer grossen Bedeutung für den Verkehr, für die Fremdenindustrie und für die Industrie des Landes, ist schon wiederholt schlagend dargetan und mit Zahlen belegt worden. Ich will mich auch jeder näheren Ausführung darüber enthalten, dass der Zustand unter dem Konkordat ein vollständig unbefriedigender, fast möchte man sagen unwürdiger ist. Es ist darüber in den bisherigen Verhandlungen vom grundsätzlichen und praktischen Standpunkt aus genug gesagt worden.

Namens der Mehrheit der Kommission beantrage ich Eintreten.

Wirz: Im Namen der aus den Herren Ribordy und Rutty und dem Sprechenden bestehenden Minderheit der Kommission möchte ich Ihnen belieben, auf die Vorlage nicht einzutreten und an den Beschlüssen des Ständerates vom 4. Oktober 1911 und vom 28. März 1913 festzuhalten. Dabei betone ich, dass der frühere Beschluss unseres Rates dahin lautet, es sei zurzeit auf die Vorlage nicht einzutreten und es sei der Bundesrat einzuladen, einen Entwurf für ein Automobilhaftpflichtgesetz einzubringen und gleichzeitig zu prüfen, ob nicht eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbräuche des Automobilverkehrs zu erlassen seien. Dieser Beschluss wurde seinerzeit gefasst auf Antrag unseres damaligen Kollegen, des gegenwärtigen Bundespräsidenten, Herrn Dr. Calonder.

Der Antrag der Kommissionsminderheit — ich betone das ausdrücklich — beruht keineswegs auf einer Misskennung der dem Automobilverkehr zukommenden Bedeutung. Gegen einen derartigen Vorwurf sollte die Kommissionsminderheit schon dadurch geschützt sein, dass ihr ein Vertreter desjenigen Kantons angehört, in welchem der Automobilverkehr wohl verhältnismässig die wichtigste Rolle spielt. Es ist dies der Kanton Genf. Nicht weil wir den Automobilen feindselig gesinnt sind,

möchten wir auf die Vorlage nicht eintreten. Wir anerkennen ihre Bedeutung für das Verkehrsleben und wir würdigen vollkommen, dass sie ein Vehikel bilden, dem in der Zukunft nicht weniger als in der Gegenwart eine grosse Wichtigkeit beizumessen ist. Es sind Gründe anderer Art, die uns zu unserer Stellungnahme gegen die Automobilvorlage bestimmen und ich muss mir erlauben, Ihnen diese Gründe in gedrängter Kürze darzulegen.

Dabei muss ich in erster Linie betonen, dass ich zwischen der bundesrätlichen Vorlage vom 22. März 1910 und derjenigen vom 3. November 1916 keinen Unterschied von einer durchschlagenden oder auch nur von einer wesentlichen Bedeutung zu entdecken vermag. Es ist ja zuzugeben, dass der neue Entwurf gewisse Einschränkungen zugunsten der Kantonalhoheit über das Strassenwesen enthält. Aber das hindert nicht, dass doch die Strassenpolizei zu einem guten Teile an den Bund übergeht. Der Natur der Sache nach sind die Strassen, welche dem Automobilverkehr dienen, die bedeutendsten und die verkehrsreichsten. Gerade über dieses Strassenetz würde nun in Zukunft der Bund in wesentlichen Punkten zu verfügen haben. Der frühere Entwurf stellte nur den Grundsatz der Bundeskompetenz fest und überliess alles weitere der Gesetzgebung. Es ist nun durchaus anzunehmen, dass die Kautelen, welche im neuen Entwurf vorgesehen sind, auch in das zu erlassende Bundesgesetz über das Automobilwesen Aufnahme gefunden hätten, wenn damals die Vorlage die Zustimmung der beiden Räte, sowie diejenige des Volkes und der Stände gefunden hätte. Es kommt also unseres Erachtens so ziemlich auf das gleiche heraus, ob man der frühern Vorlage zugestimmt hätte oder ob man nun der gegenwärtigen zustimmen wolle. Im einen und im andern Falle wird eben die Befugnis, über das Automobilwesen zu legiferieren, auf den Bund übertragen.

Ich mache hier speziell aufmerksam auf den Absatz 2 von Art. 37bis, wie er nun vorgeschlagen ist. Dort ist ausdrücklich zu lesen: «Dem Bunde steht indessen das Recht zu, bestimmte Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfange offen zu erklären.» Das ist die Fassung, welche der Nationalrat diesem Lemma gegeben hat. Und nun geht doch daraus nach meinem Dafürhalten unzweifelhaft hervor, dass der Hauptsache nach unbedingt die Kompetenz des Bundes über das Strassenwesen, insofern es dem Automobilverkehr dient, geschaffen wird und man wird kaum unterscheiden können zwischen den Strassen, insofern sie dem Automobilverkehr zu dienen haben und insofern sie zu anderweitigem Verkehr benützt werden.

Der neue Entwurf geht in dieser Richtung sogar weiter als der frühere. Der letztere wollte dem Bunde nur das Recht einräumen, polizeiliche Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Die Vorlage, die uns gegenwärtig beschäftigt, trägt sogar die Steuerhoheit über die Automobile auf den Bund über.

Es ist durchaus zuzugeben, dass in der Kommission die bestimmte Erklärung abgegeben wurde, dass die Besteuerung der Automobile nach ihrem materiellen Wert, als Vermögensobjekte, durch die Gemeinden und Kantone nicht angetastet werden

solle. Aber doch geht das Recht, Abgaben auf den Automobilen zu erheben, auf den Bund über.

Wir — Ihre Kollegen von der Minderheit der Kommission — vermögen deshalb nicht einzusehen, warum wir dem neuen Entwurf zustimmen sollten, nachdem unser Rat in zweimaligen Entschieden dem frühern, weniger weit gehenden Entwurf die Zustimmung versagt hat.

Man betont, dass seit unsern frühern Beschlüssen eine durchgreifende Aenderung der Verhältnisse eingetreten sei, und der Herr Referent hat in seinem Bericht hervorgehoben, dass, seitdem der Ständerat seine letzte Schlussnahme getroffen hat, in weiten Kreisen die Ueberzeugung von der Notwendigkeit einer bundesgesetzlichen Regelung des Automobilverkehrs Platz gegriffen habe, auch da, wo sie früher nicht bestanden hatte. Ich bezweifle, dass das in dem Masse geschehen sei, wie der Herr Präsident der Kommission und unseres Rates glaubt. Gewiss ist es richtig, dass bei der Mobilisation unserer Armee und während der ganzen Dauer unserer Grenzbesetzung von den Automobilen ein sehr ausgiebiger Gebrauch gemacht wurde. Gegen den Automobilverkehr, insofern er wirklich den Zwecken und Bedürfnissen der Armee dient, wendet gewiss niemand etwas ein. Allerdings hatte man vielfach den Eindruck, dass auch hier die Automobile oft in einer überflüssigen oder in einer das richtige Mass überschreitenden Weise zur Anwendung kamen. Schon die Rücksichten der Sparsamkeit hätten es als sehr wünschenswert erscheinen lassen, dass man von den Automobilen einen weniger ausgiebigen Gebrauch gemacht hätte. Ich möchte sehr bezweifeln, dass die Erfahrungen während des Krieges dazu dienen werden, dem vorliegenden Entwurf zahlreiche neue Freunde zu gewinnen.

Es ist eben doch eine unbestreitbare Tatsache, dass vielfach Klagen laut geworden sind über den Automobilverkehr, wie er bei der Armee zur Anwendung kam. Uebrigens wiederhole ich, dass wir den Automobilverkehr nicht unterbinden wollen. Dagegen verneinen wir, dass ein zwingender Grund vorliege, hinsichtlich dieses Verkehrs und der dadurch bedingten Strassenpolizei in die Kantonalhoheit einzugreifen. Man warte jetzt ruhig das Eintreten normaler Zeitverhältnisse ab und verfolge dann die Entwicklung des Automobilwesens. Es wird sich dann zeigen, ob ein dringendes Bedürfnis vorhanden sei, dasselbe der Bundeshoheit zu unterstellen. Der gegenwärtige Moment ist zu diesem Zweck jedenfalls nicht glücklich gewählt. In den so äusserst kritischen und schweren Zeiten, unter denen unsere Bevölkerung leidet und bei der unverkennbar zutage tretenden Missstimmung, welche in weiten Volkskreisen herrscht, sollte man sich, unseres Erachtens, sorgfältig hüten, das Volk mit Vorlagen zu behelligen, für welche ein absolut dringendes Bedürfnis nicht vorhanden ist und welche dazu dienen werden, beim Volke auch eine tiefgreifende Abneigung gegen andere Vorlagen zu erzeugen, welche uns als durch die Zeitverhältnisse geboten erscheinen müssen.

Auf der Tagesordnung der eidgenössischen Räte stehen, nach dem uns mitgeteilten Geschäftsverzeichnis, gegenwärtig nicht weniger als sieben Nummern, welche eine Revision oder eine Ergänzung der Bundesverfassung zum Gegenstand haben. Andere

werden in kurzer Frist noch dazu kommen. Sie sind schon durch die Finanzreform geboten, zumal wenn im Sinne unserer in den letzten Tagen gefassten Schlussnahme die Initiative betreffend Einführung einer direkten Bundessteuer abgelehnt wird. Ich meine nun doch, es sollte für den Augenblick an den Revisionsvorlagen genügen, mit denen das Volk behelligt werden muss, und es sei durchaus inopportun, gerade jetzt noch Fragen vor das Volk zu bringen, welche zweifellos einer gewissen Erregung der Gemüter rufen und welche füglich ohne grossen Schaden auf günstigere Zeiten vertagt werden können. Die Finanzreform ist das grosse Problem, auf das wir jetzt unsere allseitige Aufmerksamkeit konzentrieren müssen. Sie macht es uns zur Pflicht, der Volksstimmung Rechnung zu tragen. Es ist ohne weiteres klar, dass wir zu einer befriedigenden Lösung dieser grössten, schwierigsten und wichtigsten Frage der Mitwirkung aller Volkskreise bedürfen. Eine kluge Politik gebietet uns, auf diesen Umstand Rücksicht zu nehmen.

Man wird mir einwenden, dass die Widerstände im Volke, denen früher die Automobilvorlage nach ziemlich allseitigem Urteil ausgesetzt gewesen wäre, gebrochen oder doch gemindert seien. Die Vorlage werde nun durchdringen. Ich streite darüber heute nicht mit Ihnen. Selbst angenommen, dass die Vorlage die Zustimmung einer Volks- und Ständemehrheit finden werde, so unterliegt es doch gar keinem Zweifel und wird sicher von niemand in diesem Saale bestritten werden, dass weite Volkskreise gegen die Vorlage mit Entschiedenheit Stellung nehmen werden. Ist es denn angezeigt, im gegenwärtigen Augenblick diese Bevölkerungskreise vor den Kopf zu stossen?

Man spricht sehr abschätzig vom Konkordat und von der Fähigkeit der Kantone, den Automobilverkehr in einer zweckmässigen Weise zu ordnen. Wir, meine Herren Kollegen von der Kommissionsminderheit und ich, sind davon nicht überzeugt. Warte man ab, wie die Verhältnisse sich nach der Wiederkehr normaler Zeiten gestalten werden, und dann handle man nach klugem Ermessen und nach den Tatsachen, welche alsdann festzustellen sind! Es ist unsere Ueberzeugung, dass nach und nach, und zwar in einer relativ nicht allzu langen Frist sich die Ansichten über die Bedeutung und den Wert des Automobilverkehrs ohne weiteres abklären und dass mancher jetzt vorhandene Widerstand im Laufe der Zeit verschwinden wird. Es wird dies namentlich dann und in dem Masse geschehen, als von den Automobilen ein vernünftiger Gebrauch gemacht wird. Die brutale Rücksichtslosigkeit zahlreicher, zumal ausländischer Automobilisten hat dem Vehikel eine so grosse Gegnerschaft geschaffen. Die Automobilpolizei würde doch von den Kantonen gehandhabt werden müssen, auch wenn die Gesetzgebungshoheit an den Bund überginge.

Man befürchtet, es könnten durch die Kantone verschiedene Strassen, welche dem Automobilverkehr geöffnet sein sollten, demselben verschlossen werden. Diese Befürchtung wird im Laufe der Zeit sicher hinfällig werden. Der kleine Kanton, den ich hier vertrete, liegt in der Mitte zwischen den beiden grossen Verkehrszentren Luzern und dem Vierwaldstättersee im Norden und dem Berner Oberland im Süden. Ich glaube nun nicht, dass die obwaldne-

rische Landsgemeinde für ein Automobilverbot zu haben wäre. Dass man etwas strenge Vorschriften für die Automobile von Kantonen wegen aufstellt, das hat seine volle Berechtigung. Um sich davon zu überzeugen, braucht man eben nur zu beobachten, welche riesige Staubwolken die Automobile aufwirbeln, so dass die den Landstrassen entlang gelegenen Wiesen und Gärten zu einem grossen Teil mit einer dichten, grauen Schicht bedeckt sind. Man braucht nur zu beobachten, wie sehr der Verkehr von Menschen und Vieh auf den Landstrassen belästigt und gehemmt wird durch den Automobilbetrieb.

Man wird mir nun einwenden, das sind ja gerade Uebelstände, denen wir durch die Vorlage des Bundesrates steuern wollen. Ich stelle aber diese Tatsachen fest, um zu konstatieren, dass man den Kantonen nicht eine allzu grosse Härte gegen den Automobilverkehr zum Vorwurfe machen soll, wenn sie strenge Vorschriften aufstellen und auch auf eine strenge Beobachtung derselben dringen. Das wird nun einmal nicht bestritten werden wollen, dass die Bundeskompetenz im Automobilwesen, welche nun geschaffen werden will, dazu dienen soll, den Automobilverkehr zu erleichtern und zu befördern. Darum besteht denn auch namentlich in landwirtschaftlichen Volkskreisen die sehr ernste Befürchtung, dass andere Interessen darunter werden leiden müssen. Man glaubt, die Automobilisten werden auf Kosten des übrigen Publikums begünstigt werden. Dieses übrige Publikum hat nun die meines Erachtens ganz berechtigte Ansicht, dass es zahlreicher sei und wichtigere Interessen vertrete, als die Automobilisten.

Auch die örtlichen Verhältnisse müssen berücksichtigt werden. Auch hier gilt der Satz: «Eines schickt sich nicht für alle.» Die Strassen sind nicht überall in gleicher Weise für den Automobilverkehr geschaffen und eingerichtet. Wir haben auch schmale Strassen mit vielen Kurven. Das Bundesgesetz wird dieselben kaum auf einmal beseitigen können. Es wird allgemein geltende Vorschriften aufstellen und diese Vorschriften werden eben nicht überall in der gleichen Weise passen. Ich glaube, die kantonalen Instanzen verdienen das Zutrauen, dass sie in der Lage sein werden, zu würdigen, ob und welche Strassen für den Automobilverkehr geeignet seien und in welchem Masse und zu welcher Zeit der Automobilverkehr auf diesen Strassen stattfinden dürfe.

Man darf nicht vergessen: der übrige Verkehr leidet ausserordentlich unter dem Automobilverkehr. Diese Verhältnisse können selbstverständlich von den kantonalen Behörden besser berücksichtigt werden, als es in einem Bundesgesetz geschehen wird.

Die Befugnis der Kantone wird illusorisch durch den Absatz 2 der Vorlage. Ich habe bereits auf den Wortlaut des Nationalratsbeschlusses hingewiesen, der ja im wesentlichen mit den bundesrätlichen Anträgen übereinstimmt. Aber daraus geht nun hervor, dass es eben doch Sache des Bundes sein wird, zu bestimmen, welche Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfang offen zu stehen haben.

Wenn wir an unsern frühern Beschlüssen festhalten, so kommen wir zu einem Automobilhaftpflichtgesetz. Das Verlangen nach einem solchen ist ein sehr verbreitetes und berechtigtes. Man denke doch an die empörende Rücksichtslosigkeit so vieler Automobilfahrer. Warum ein solches Haftpflicht-

gesetz nicht erlassen werden könnte, ohne die Polizeihöhe über Automobile und Automobilstrassen dem Bunde einzuräumen, das vermögen wir nicht einzusehen. Wenn einmal ein solches Automobilhaftpflichtgesetz besteht, dann wird die Abneigung gegen die Automobile sicher abnehmen in denjenigen Volkskreisen, in denen sie tatsächlich noch vorhanden ist. Es sind dies weite Kreise unserer Bevölkerung namentlich in landwirtschaftlichen Gegenden der Schweiz.

Das Festhalten an unserm frühern Beschlusse bedingt auch eine Prüfung der Frage, ob nicht Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbräuche des Automobilverkehrs zu erlassen seien. Diese Frage ist gewiss der Prüfung ausserordentlich würdig und ich bin überzeugt, dass solche Strafbestimmungen, wenn sie in einer wirksamen Weise durchgeführt werden, durchaus geeignet sind, in weiten Kreisen der Antipathie gegen den Automobilverkehr die Spitze abzuberechnen. Nach Ansicht der Minderheit Ihrer Kommission ist kein genügender Grund vorhanden, von dem Beschlusse abzugehen, den unser Rat jeweils nach einer gründlichen Beratung des Gegenstandes gefasst hat. Wenn wir an unserm Beschlusse festhalten und wenn dasjenige getan wird, was in demselben vorgesehen ist, so wird dadurch am meisten beigetragen, einem zweckmässigen und nützlichen Automobilverkehr Vorschub zu leisten.

Der Automobilverkehr hat sich in der Schweiz nach einem grossen Massstab entwickelt, trotzdem er der Kantonalhoheit unterstellt war. Ich sehe nicht ein, warum dies nicht in der Zukunft in der gleichen Weise geschehen könnte, wie es in der Vergangenheit der Fall gewesen ist.

Der Herr Berichterstatter der Kommissionsmehrheit hat ja soeben ausdrücklich hervorgehoben, dass ganz bedeutende Verbesserungen hinsichtlich der Automobile und des Automobilverkehrs eingetreten seien. Ich will das nicht bestreiten. Aber wenn diese Verbesserungen beim gegenwärtigen Zustand der Dinge unter der kantonalen Hoheit im Gesetzgebungswesen über die Strassenpolizei möglich waren, so sind sie gewiss auch für die Zukunft nichts weniger als ausgeschlossen, sondern es darf auch beim Fortbestande der Kompetenz der Kantone in dieser Materie auf eine Weiterentwicklung dieser Verbesserungen gerechnet werden.

Was den Fahrradverkehr anbelangt, so glaube ich nicht, dass in dieser Beziehung Uebelstände signalisiert worden seien, welche nur dadurch beseitigt werden könnten, dass wir die Kompetenz zum Erlass. polizeilicher Vorschriften über diesen Verkehr auf den Bund übertragen. Das Fahrrad hat ja eine sehr grosse Bedeutung angenommen. Es sind aber meines Wissens nicht derartige Uebelstände zutage getreten, die nicht von den Kantonen beseitigt werden könnten.

Was nun die Luftschiffahrt anbelangt, so wird sie — das ist ja durchaus vorauszusehen — für militärische Zwecke nach den Erfahrungen, die man während des Krieges gewonnen hat, eine bedeutende Ausdehnung gewinnen. Aber dass für militärische Zwecke die Luftschiffahrt ohne hemmende Schranken auch unter den bestehenden Verhältnissen ausgeübt werden könne, das unterliegt keinem Zweifel.

Was die Luftschiffahrt für andere, wirtschaftliche Zwecke anbelangt, so glaube ich, darf die Ent-

wicklung der Dinge beim Eintritt normaler Zeiten abgewartet werden. Der Bundesrat kann jeden Augenblick einen Entwurf einbringen in diesem Sinne, was die Luftschiffahrt anbelangt. Sie können ja heute schon, wenn Sie wollen, den Abschnitt betreffend die Luftschiffahrt von der übrigen Vorlage trennen. Dagegen wird niemand etwas einwenden. Der Verkehr in der Luft ist etwas anderes, als der Verkehr auf den Strassen mittelst Automobilen. Ich glaube, auch hier dürften doch noch Erfahrungen gesammelt werden. Uebrigens würden wir in Hinsicht auf die Luftschiffahrt natürlich nicht in der gleichen Weise opponieren, wenn es sich um die Uebertragung der Gesetzgebungshoheit an den Bund handeln würde.

Wir sind nicht der Ansicht, dass man den Kantonen ihre Kompetenzen Stück um Stück entziehen soll. Gewiss handelt es sich im vorliegenden Falle nicht um eine *Capitis diminutio* für die Kantone oder, um mich richtiger auszudrücken, um eine Frage von kapitaler Bedeutung. Aber eine gewisse Bedeutung messen wir doch der Vorlage von diesem Gesichtspunkte aus bei. Es handelt sich doch um einen Eingriff in die Strassenpolizei, die bisher ausschliesslich von den Kantonen gehandhabt wurde, und ich glaube auch nicht, dass die Art und Weise der Handhabung der Strassenpolizei durch die Kantone es rechtfertige, dass man dieselbe nun einschränke. Bisher waren es die Kantone, denen das Strassenwesen in polizeilicher und in anderer Richtung unterstellt war. Die Vorlage, wenn sie Verfassungsrecht werden sollte, würde uns eidgenössische Strasseninspektoren bringen. Selbstverständlich würde der Bund dazu kommen, diese Strassen untersuchen zu lassen. Es müssten Vorschriften aufgestellt werden über die Anlage, den Unterhalt, die Breite dieser Strassen. Alles das würde nun Sache des Bundes sein. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die ohnehin schon ins Ungemessene angewachsene Zahl der Beamten und der Angestellten des Bundes eine neue Vermehrung erfahren würde. Von einem solchen Schritt sollten uns unter obwaltenden Verhältnissen schon Rücksichten der Sparsamkeit zurückhalten.

Ich gebe zu, dass das Wort « Bundesbureaukratie » vielfach als Schlagwort gebraucht und missbraucht wird. Aber einen Kern von Wahrheit birgt dieses Wort doch in sich, da beinahe keine Session der eidgenössischen Räte vorübergeht, ohne dass wir neue Beamtenstellen kreieren oder die Kredite für solche neuen Stellen bewilligen, die vom Bundesrate schon geschaffen worden sind. Der Kreis der Aufgaben, der Obliegenheiten und der gesamten Tätigkeit des Bundes hat sich in den letzten Jahren ausserordentlich erweitert — ich sage das nicht im Sinne der Kritik, aber ich konstatiere eine unbestreitbare Tatsache — und es dürfte wahrlich nicht mehr zu frühe sein, dass die Kantone mit einer gewissen Aengstlichkeit über ihre Kompetenzen wachen. Denn sonst reduzieren sich dieselben unversehens und riskieren schliesslich, in wesentlichen Punkten zu verschwinden.

Ich meine, wir sollten einstweilen noch ruhig zuwarten und das Automobilwesen sich weiter entwickeln und ausgestalten lassen. Zeigt es sich dann, dass bei normalen Zeitverhältnissen wirklich hier ein Eingreifen des Bundes zur unumgänglichen Not-

wendigkeit geworden ist, dann wird es für ein solches Eingreifen immer noch frühe genug sein. Jeder Zeitpunkt wird dafür günstiger sein als der gegenwärtige.

Das möchte ich betonen und möchte noch einmal darauf hinweisen, dass, wenn Sie an dem früheren Beschluss des Ständerates festhalten, damit nur gesagt wird, dass zurzeit auf die Vorlage nicht eingetreten werde. Diesen Beschluss haben wir gefasst in ganz normalen Zeitverhältnissen. Warum sollten wir gerade im gegenwärtigen Momente, wo wir in Zeitverhältnissen leben, die sich so ausserordentlich gestaltet haben, wie wir es nicht in Aussicht nehmen durften, von unserem früheren Beschluss abgehen?

Im Namen der Minderheit der Kommission beantrage ich Ihnen, auf die Vorlage nicht einzutreten in dem Sinne, dass wir unsern früheren Beschluss aufrechterhalten.

M. Rutty: J'ai fait partie de la minorité de la commission qui, par l'organe de notre collègue M. Wirz, vous propose de persister dans la décision prise le 4 octobre 1911 par le Conseil des Etats de ne pas entrer en matière sur le nouveau projet tendant à remettre à la Confédération le droit de légiférer en matière d'automobiles et de cycles.

Je désire m'associer aux considérations qui ont motivé l'opposition formulée par notre honorable collègue M. Wirz et présenter très brièvement les considérations qui m'ont déterminé au rejet de la proposition du Conseil fédéral.

D'une façon générale, le moment est singulièrement mal choisi pour introduire dans notre constitution une nouvelle centralisation et pour enlever aux cantons un droit dont on ne peut pas dire qu'ils aient abusé. Les plaintes ont diminué et les préventions de la première heure sont atténuées. Le régime des concordats librement consentis a donné des résultats favorables à la réglementation de la circulation. Il peut être développé encore. Du reste, de plus en plus les cantons même les plus récalcitrants au début se sont rendu compte de la nécessité de réglementer d'une façon stricte d'une part et bienveillante d'autre part ce nouveau mode de locomotion. Si, comme le dit le rapport du Département de l'intérieur de mai 1915 qui a précédé l'introduction de la nouvelle proposition du Conseil fédéral, la question des automobiles est surtout une question de routes, la centralisation de la législation qui la concerne conduit tout naturellement — et c'est là un fait extrêmement grave — à l'accaparement des routes cantonales par leur remise à l'autorité fédérale, pour leur entretien tout au moins à la surveillance directe de cette autorité, en attendant pour celle-ci la création — et ne serait-ce pas le cas d'arriver aussi aux neuf départements réclamés — d'un département fédéral des travaux publics auquel on donnera successivement en pâture quelques nouvelles prérogatives arrachées à la souveraineté des cantons. Dans ce domaine, incontestablement, ce sont les cantons qui sont le mieux placés pour toutes ces besognes administratives et policières et si la réfection des routes et les traitements préconisés pour l'endurcissement de leur surface sont des mesures coûteuses, nous préférons voir ces traitements

laissés aux soins des cantons que de consacrer en fait l'aliénation des routes en faveur du pouvoir fédéral chargé de répartir sur toute l'étendue de la Confédération cette nouvelle manne acquise au prix d'une abdication cantonale grâce à une atteinte nouvelle portée à notre système fédératif. Involontairement nous rapprochons la proposition qui donnera nos routes au pouvoir central, de l'ancienne formule de combat formulée à propos de l'unification des chemins de fer. On disait alors: Les chemins de fer suisses au peuple suisse. Je redoute la formule: Les routes cantonales au peuple suisse. Je préfère les laisser à nos cantons. Surtout nous pouvons redouter à juste titre la nouvelle expérience qu'on fera dans ce domaine de la bureaucratie fédérale qui ne nous a pas donné, on peut le dire sans être trop méchant, toutes les satisfactions que nous pouvions attendre de la remise à la Confédération des chemins de fer suisses. Remarquez, Messieurs, que le projet actuel aggrave singulièrement la mainmise de la Confédération par rapport au premier projet du 22 mars 1910 qui a été repoussé par notre Conseil. Le Conseil fédéral nous dit dans le dernier rapport présenté par lui à l'appui de son nouveau projet en tout autant de termes: « Nous proposons au surplus non seulement de prévoir dans l'alinéa 1^{er} des mesures « de police », mais d'attribuer à la Confédération le droit d'édicter d'une façon générale des prescriptions concernant les automobiles et les cycles. Peut-être la future législation sur les automobiles sera-t-elle appelée à régler des questions qui ne seront pas du domaine de la police ou qui rentreront simultanément aussi dans un autre domaine ou, enfin, dont il sera douteux qu'elles puissent être régies par des prescriptions de police. »

Et plus loin: « Il faut éviter qu'un texte trop étroit de l'article constitutionnel vienne se mettre en travers du but assigné à la future législation fédérale ou que la compétence de la Confédération puisse être mise en doute après coup dans des questions importantes. Ce danger sera écarté par l'abandon du terme « de police ». »

On ne dira pas par conséquent que le Conseil fédéral cache son jeu, s'il m'est permis de me servir de cette expression familière. Il nous dit carrément ceci: Ce ne sont pas seulement des attributions de police que nous voulons, mais nous voulons que la compétence absolue de la Confédération ne puisse pas être mise en doute sur la matière. C'est bien la doctrine fédérale, c'est ce qui s'est passé dans une quantité d'autres domaines. On demande avec un texte constitutionnel un léger élargissement des compétences fédérales. C'est un trou dangereux pour les cantons, car la déchirure s'accroîtra de telle sorte que les compétences du canton disparaîtront définitivement sans retour.

Le projet actuel aggrave singulièrement la situation ancienne parce que l'ancien projet ne donnait à la Confédération que des compétences de police tandis que non seulement ces compétences sont élargies, mais que le projet que nous discutons donne au Conseil fédéral le droit et peut-être le devoir de soumettre à des taxes la circulation des automobiles et de fixer si et dans quelles mesures les cantons et les communes peuvent percevoir des taxes analogues.

Le rapport de minorité a fait valoir déjà cet argument capital, la gravité d'introduire dans les

compétences de la Confédération ces taxes nouvelles. C'est, je ne crains pas de le dire, un impôt direct à peine déguisé. La taxe sur les automobiles constitue pour une partie de la population un véritable impôt direct. C'est en outre l'enlèvement aux cantons non seulement de prérogatives, mais de ressources relativement considérables. Si je considère, par exemple, la situation faite au canton que j'ai l'honneur de représenter et qui se trouve particulièrement frappé par cette loi, je constate que le quart à peu près des automobiles et des cycles suisses ressortent au canton de Genève et que la taxe perçue par ce canton, taxe très modérée cependant, représente en temps normal et sous réserve des entraves de l'époque actuelle dans laquelle les taxes ne sont pas perçues régulièrement et complètement, une somme qui n'est pas très loin d'atteindre 100,000 fr. par an. Voilà ce que la Confédération nous demande de lui rétrocéder. Aux termes des propositions en discussion, les 100,000 fr. que nous touchons s'en iront dans les caisses fédérales. On nous répond, il est vrai: Nous vous entretenons partiellement vos routes si nous touchons cette somme à votre place. Mais il est certain que l'entretien des routes, pour un petit canton comme Genève qui n'a qu'une très petite quantité de routes, sera fort loin d'atteindre, malgré la générosité de la Confédération, une somme comparable à celle qui nous sera enlevée. On nous fait espérer qu'on laissera peut-être aux cantons ou aux communes le droit de percevoir une nouvelle taxe à côté de celle qui s'en ira à Berne. Je ne pense pas que les contribuables soumis à ces taxes verront avec grand plaisir non seulement la Confédération se substituer aux cantons dans la perception des taxes actuelles, puis, si les besoins deviennent excessifs, permettre aux cantons de créer à côté de la taxe fédérale une nouvelle taxe cantonale pour le même objet. Quand les contribuables touchés par cette taxe auront connaissance de cette consolation, ils apporteront, j'en suis sûr, à la votation de la loi proposée un médiocre enthousiasme. L'application de la taxe fédérale est pour certaines cantons et pour celui que je représente en particulier, un véritable marché de dupes. Nous connaissons, je l'ai déjà dit, la tendance envahissante de l'autorité fédérale, elles'est révélée déjà dans la transformation du projet primitif, qui se bornait à autoriser des mesures de police, en un droit complet de légiférer sur toute la matière. Cette législation complète est encore aggravée par un véritable accaparement fiscal. — D'une façon générale, je voudrais le répéter après notre honorable collègue M. Wirz, je crois que jamais le moment n'a été plus mal choisi pour l'adoption d'une mesure telle que celle qui est proposée. C'est une nouvelle atteinte à l'autonomie législative et à l'autonomie fiscale des cantons.

Eh bien! Je vous le demande, est-ce que c'est dans les circonstances troublées que nous subissons qu'il convient que les Conseils votent pour une nouvelle consultation populaire, des dispositions dont l'urgence ne se démontre absolument pas et qui constituent une nouvelle atteinte inutile à l'autorité cantonale? Ce n'est pas en pleine crise de l'automobilisme, au moment où l'on peut constater que la situation de cette industrie est absolument compromise par la guerre, au moment où cette situation s'est encore considérablement aggravée, qu'il convient de

lui appliquer une législation qui devra certainement être modifiée suivant les circonstances ultérieures et étudiée dans des conditions fort diverses selon les régions où elle sera mise en vigueur.

Au moment où nous apparaissent si nettement les dangers d'une centralisation croissante, nous estimons qu'on doit combattre ce nouvel élément de centralisation. C'est, vous en serez certains, l'intérêt des cantons et l'intérêt des automobilistes de ne pas être maintenant protégés par la législation fédérale. Et très certainement l'introduction des dispositions proposées dans cette matière n'aura pas pour effet de favoriser l'industrie des automobiles et surtout d'accroître la sympathie qu'on a dans certains cantons pour les automobiles et leurs conducteurs. On y verra encore une façon d'attaquer ce mode de locomotion qui n'est pas encore complètement entré dans les mœurs et qui a encore des difficultés à vaincre et des préventions à dissiper.

Les mesures proposées soulèveront dans une partie importante du peuple suisse une opposition de fait et de principe, elles nous conduiront à une lutte sur l'issue de laquelle je ne peux pas me prononcer, et dont j'ignore le résultat, mais qui certainement ne contribuera pas à calmer les appréhensions et la défiance qui se sont fait jour souvent et de façon si diverse dans ces dernières années, et tout cela pour un progrès contestable, pour établir une intervention du pouvoir central dont l'effet est plus contestable encore et au prix d'un sacrifice considérable imposé aux cantons les plus intéressés à surveiller et à régler eux-mêmes les questions de circulation. C'est pourquoi la discussion actuelle qui paraît au premier abord de peu d'importance est extrêmement sérieuse, parce qu'elle met en question des principes qui touchent aux bases mêmes de notre droit constitutionnel et qui ébranlent ce droit constitutionnel au double point de vue législatif et financier.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la réforme — si réforme il y a — est en tout cas inopportune et c'est pourquoi nous vous avons demandé de rester fidèles à l'ancien vote du Conseil des Etats et de vous prononcer contre l'entrée en matière. La question pourra être reprise plus tard, et surtout les discussions qui ont eu lieu dans les sphères fédérales pourront servir aux cantons pour améliorer encore leur législation sur les automobiles et cycles.

J'estime donc qu'à tous les points de vue et notamment au point de vue de l'intérêt supérieur du pays, et au nom du calme et de la tranquillité dont nous avons un si grand besoin maintenant, le vote d'une loi semblable serait particulièrement fâcheux et le seul fait qu'elle devrait être soumise aux discussions du peuple dans les circonstances actuelles serait déplorable pour la paix et même pour la prospérité de notre pays.

Baumann: Wenn ich heute das Wort ergreife, so geschieht es nur deshalb, weil ich bisher gegen das Eintreten auf diese Materie gestimmt habe und heute nun eine andere Stellung einnehme. Ich gehöre nämlich zu denjenigen, von denen der Referent gesagt hat, dass sie möglicherweise durch die Erfahrungen des Krieges belehrt worden seien, und ich gestehe nun, dass wenigstens teilweise die Erfahrungen des Krieges für mich wegleitend gewesen sind und dass

sie mir gezeigt haben, dass in der Tat die ganze Art des Automobilverkehrs nicht bloss für die militärischen, sondern ebenso sehr auch für die wirtschaftlichen Verhältnisse auf eine interkantonale Regelung der Natur der Sache nach hindrängt.

Ich bin aber auch noch aus einem andern Grunde dahin gekommen, für eine eidgenössische Regelung der Materie zu stimmen. Wir hatten allerdings bisher ein Konkordat, und man darf wohl sagen, dass das Konkordat besser war als sein Ruf und dass es die Kritik vielleicht doch nicht ganz verdient, die es seitens des Herrn Referenten erfahren hat. Aber wir haben mit diesem Konkordat die Wahrnehmung gemacht, dass es nach einer Reihe von Jahren revidiert werden sollte. Das Automobilwesen ist sehr stark abhängig von technischen Neuerungen, die auf diesem Gebiete gemacht werden, und da ergibt sich schon nach einer Reihe von Jahren wieder die Notwendigkeit, die Gesetzgebung dem Stand der Technik entsprechend zu ändern. Das können wir nun mit dem Konkordat nicht gut machen. Man kann es wohl anstreben, aber die Durchführung ist schwerfällig und mühsam. Es braucht zur Revision die Zustimmung sämtlicher Kantone, die dem Konkordat angehören, währenddem wir bei einem Bundesgesetz die Sache einfacher machen können, durch Aenderung des Gesetzes durch die Bundesversammlung.

Ich halte auch dafür, dass die heutige Vorlage wesentliche Vorzüge gegenüber der früheren aufweist. Als einen solchen Vorzug möchte ich namentlich hervorheben, dass in diesem Entwurfe gefordert wird, dass die Automobiltaxen und die Taxen für die Motorfahrzeuge einheitlich sein sollen. Wir hatten nach dieser Richtung die bunteste Musterkarte in den Kantonen: von sehr bescheidenen Abgaben bis zu recht grossen, ich möchte fast sagen, drückenden Abgaben. Und da will es mir scheinen, dass es doch richtig sei, hier auf dem Wege der Bundesgesetzgebung eine Einheit herbeizuführen, und zwar schon deswegen, weil ja ein Automobilbesitzer oft nicht einmal vorzugsweise die Strassen des Kantons benutzt, dem er angehört und in dem er die Taxe bezahlt, sondern ebensoviel und vielleicht noch mehr die Strassen seines Nachbarkantons, wo er nichts bezahlt. Wir werden mit der Gleichmässigkeit der Taxen nur gute Erfahrungen machen.

Ich bin auch nicht der Meinung, dass uns ein solches Bundesgesetz einen grossen, neuen Beamtenstab bringen wird und halte dafür, dass die Befürchtungen des Herrn Kollega Wirz nicht begründet sein dürften. Schon jetzt hat ja das zuständige Departement gewisse organisatorische Massnahmen vornehmen müssen, um den Vollzug des Konkordats zu gewährleisten, und diese Organisation muss nicht wesentlich erweitert werden, um ein Bundesgesetz zu handhaben.

Dann möchte ich rühmend hervorheben, dass der neue Vorschlag mir in einem Punkt die Rechte der Kantone viel besser zu wahren scheint als die erste bundesrätliche Vorlage, nämlich mit bezug auf das Recht der Kantone, Strassen dem Automobilverkehr zu entziehen. Es ist das nun mit aller Deutlichkeit gesagt, dass die Kantone befugt seien, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Nur ausnahmsweise soll der Bund befugt sein, Durchgangsstrassen offen zu erklären und

für die Dienste des Bundes — es wird sich namentlich um den Militärdienst handeln — sämtliche Strassen für den Automobilverkehr in Anspruch zu nehmen. Von diesen Ausnahmen abgesehen, können die Kantone alle diejenigen Strassen für den Automobilverkehr sperren, deren Sperrung sie für zweckmässig erachten. Das ist eine Kautel und ein Grundsatz, der sich in der neuen Vorlage findet, der in der früheren Vorlage nicht enthalten war und den ich begrüesse.

Daher bin ich heute für Eintreten auf die Vorlage, und ich möchte nur noch dem Wunsche Ausdruck verleihen, dass bei der Ausarbeitung des Bundesgesetzes nicht bloss Automobilisten und Autobesitzer beigezogen werden, sondern dass in den beratenden Instanzen auch diejenigen Kreise vertreten sein sollen, die nicht den Vorteil, sondern im wesentlichen nur die Nachteile dieses modernen Verkehrsmittels zu spüren bekommen und deren Interessen wir entschieden auch schützen sollen.

Ich empfehle Ihnen daher aus den erwähnten Gründen heute ebenfalls, auf die Vorlage einzutreten.

Wettstein: Ich hatte nicht die Ehre, an den früheren Beratungen dieses Gegenstandes teilzunehmen, habe sie aber mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt, und muss schon sagen, dass ich den Standpunkt der damaligen, wenn auch sehr kleinen Mehrheit verstanden habe, so wie die Dinge vor dem Kriege lagen. Es war vielleicht für die Vertreter der Kantone ein Experiment, dessen sofortige Durchführung ihnen noch nicht notwendig schien. Man hatte auch erst kürzlich das Konkordat geschlossen, und man konnte damals verlangen, dass man erst abwarte, wie sich dieses Konkordat bewähre; man solle Erfahrungen sammeln, dann könne man wieder reden.

Zwei Umstände haben die Situation wesentlich verändert. Einmal die Erfahrungen, die man im Kriege gemacht hat. Darüber haben sich der Herr Referent und andere Redner bereits ausgesprochen. Ich möchte dem nichts hinzufügen als die Bestätigung, dass in der Tat die Erfahrungen während dieses Krieges uns jedenfalls das gezeigt haben, dass wir nach dem Kriege den Automobilverkehr so viel als irgend möglich unter einheitliche Regeln stellen müssen. Denn wir werden eine gewaltige Zunahme des Automobilverkehrs bekommen und es wird unmöglich sein, diesen Verkehr zu regulieren, wenn wir 25 Spezialrechte darüber beibehalten.

Die zweite Tatsache ist die Erfahrung, die die kantonalen Organe mit dem Konkordat gemacht haben. Und hier muss ich den beiden Herren Kollegen Wirz und Rutty sagen, dass ich vom Standpunkte der kantonalen Interessen für die eidgenössische Regelung eintrete. Denn — ich bedaure nur, dass Herr Rutty damals nicht dabei war — die Polizeidirektorenkonferenzen von Sitten und Aarau haben sich einstimmig für die eidgenössische Regelung ausgesprochen, und es waren da Vertreter aller Kantone, der grossen und der kleinen, solcher, die mehr auf der föderalistischen, und solcher, die mehr auf der zentralistischen Seite standen.

Die Gründe dieser Stellungnahme der Polizeidirektoren sind einleuchtend. Wir haben nun einige Jahre Erfahrungen hinter uns mit dem Konkordat. Es war für seine Zeit ganz sicher ein erfreuliches und fortschrittliches Werk. Aber es hat sich eben in der

Praxis gezeigt, dass dieses Konkordat ein Notbehelf ist und dass es nur eine Brücke sein kann zu einer eidgenössischen Regelung. Schon heute ist das Konkordat durch die Praxis durchlöchert, und zwar waren es immer wieder die kantonalen Polizeidirektoren, die darauf hinweisen mussten, dass mangels einer durchgehenden eidgenössischen Regelung es einfach nicht möglich sei, das Konkordat in allen Richtungen durchzuführen. Ich bin momentan nicht genau orientiert, ob wir 20 oder 21 Kantone haben, die dem Konkordat beigetreten sind. Es sind aber unter allen Umständen ungefähr $\frac{4}{5}$. Aber ein Teil ist immer noch nicht beigetreten, und darunter sind nicht nur Kantone, wie Graubünden, die überhaupt den Automobilverkehr verbieten, sondern auch Kantone, die einen sehr lebhaften Automobilverkehr haben, wenn auch mehr Transitverkehr, wie z. B. der Kanton Zug. Dieser ist dem Automobilkonkordat meines Wissens noch nicht beigetreten. Da befinden wir uns nun in einer eigentümlichen Situation. Solchen Kantonen gegenüber können wir die Konkordatsbestimmungen nicht anwenden. Ihre Automobile könnten wir, formell genommen, vom Verkehr ausschliessen. Wir können es aber praktisch nicht. Daraus entstehen nun unangenehme Zwiespältigkeiten, ebenso bei der Einhebung der Gebühren. Die Konkordatskantone haben vereinbart, dass der Kanton, in den der Automobilist während des Jahres einzieht, sich die Gebühr in Anrechnung bringen lässt, die der Automobilist schon bezahlt hat. Es gibt auch doppelte Wohnsitze von Automobilisten. Auch hier sind wir gegeneinander kulant und ziehen die bereits erhobenen Gebühren ab. Aber wie sollen wir uns stellen zu den Kantonen, die dem Konkordat nicht beigetreten sind? Hier sind die Verhältnisse nicht abgeklärt.

Ich kann Ihnen ferner sagen, dass die Lösung der Haftpflicht durch die Versicherung, die ich sonst grundsätzlich begrüsse, immer noch hinkt, weil wir eben nicht alle Kantone bei dem Konkordat haben. Es ist selbstverständlich, dass, wenn wir nicht die ganze Schweiz in diese Versicherungspflicht einbeziehen können, Automobilfahrer und Publikum nicht im richtigen Masse geschützt sind. Und die Durchführung der Versicherungspflicht ist eben dadurch, dass das Konkordat die einheitliche Gesetzgebung nicht ersetzen kann, ausserordentlich schwankend und unsicher.

Der frühere Beschluss des Ständerates verlangte eine gesetzliche Regelung der Haftpflicht. Ich glaube, die Abklärung, welche durch die Behandlung der Frage auf dem schweizerischen Juristentag und in der Literatur stattgefunden hat, hat uns doch gezeigt, dass dieses Problem der Haftpflicht für das Automobil viel komplizierter ist, als man gedacht hat. Es geht einfach nicht, nach Analogie der Eisenbahnhaftpflicht eine Haftpflicht der Automobile aufzustellen. Die Polizeidirektoren sind der Ansicht, dass eine gute Lösung des Problems einzig und allein in einer straffen Durchführung der Versicherungspflicht gefunden werden kann; diese Durchführung ist aber nicht durch ein Konkordat zu erzielen. Ich muss also gerade als kantonaler Polizeidirektor, der wünscht, dass einerseits der Verkehr sich in richtiger Weise vollziehe, andererseits dass das Publikum gegen gewisse Gefahren dieses Verkehrs geschützt werde, die Vereinheitlichung befürworten.

Es ist zu sagen, dass es sich hier nicht um eine Frage der Politik, sondern in der Hauptsache um eine Verkehrsfrage handelt. Der Automobilverkehr ist nicht mehr in Kantonsgrenzen einzudämmen. Wir müssen seinen besonderen Bedürfnissen Rechnung tragen. Wenn wir zu dieser Ueberzeugung kommen, so müssen wir auch den Mut haben, den Schritt zur eidgenössischen Regelung zu tun.

Da erheben sich aber sofort die Schwierigkeiten, die ja schon aus früheren Beratungen bekannt sind, namentlich die Befürchtung, dass man den Kantonen hier wieder ein Stück kantonalen Souveränität wegnehme. Herr Kollega Wirz sieht in der Phantasie sogar bereits die eidgenössischen Strasseninspektoren durch die kleinen Kantone wandern. Ich glaube nicht, dass sich diese Vision in der Praxis erfüllen werde. Um die Vereinheitlichung des Strassenverkehrs handelt es sich nicht und kann es sich nie handeln. Denn es ist ganz ausgeschlossen, dass es dem Bunde je einfallen könnte, den gesamten Strassenverkehr von oben herunter zu reglementieren, und es handelt sich nicht darum, dass wir etwa den Kantonen vorschreiben wollten: Ihr müsst eure Strassen so und so unterhalten. Das wird sich ganz genau so machen, wie es sich im Kanton Zürich macht mit der Verteilung der Gebühren und mit den darauf ruhenden Verpflichtungen. Wir haben den Städten bei den Gebühren Konzessionen gemacht; dafür legen wir ihnen gewisse Verpflichtungen auf; sie haben aber nichts anderes zu tun, als nachher dem Kanton mitzuteilen, wie sie die Beträge verwendet haben. Wir haben dafür im Kanton Zürich nicht eine Hilfskraft mehr einstellen müssen. Und das wird beim Bund genau so gehen können. Wir werden uns selbstverständlich einfach auf die Kantone stützen, die allein in der Lage sind, die Bedürfnisse des Strassenverkehrs richtig zu übersehen. Eine Beeinträchtigung der kantonalen Hoheit über das Strassenwesen ist also nicht zu befürchten.

Aus den Ausführungen des Herrn Kollega Rutty habe ich den Eindruck bekommen, dass es sich weniger um eine Souveränitäts- als um eine fiskalische Frage handelt. Und hier möchte ich nun doch bemerken: Die Fassung der Kommission lässt den Kantonen immer noch ein bedeutendes Mass an Bewegungsfreiheit. Wenn Sie aber der Ansicht sind, dass man hier noch einen Schritt weitergehen, verhindern sollte, dass den Kantonen der Bezug von Gebühren erschwert werde, so bin ich sehr gerne bereit, darüber zu reden, ob man vielleicht hier noch einige schützende Massnahmen treffen kann.

Das eine glaube ich sagen zu dürfen, ohne damit den Erklärungen des Bundesrates vorzugreifen: Niemals ist es dem Bundesrate eingefallen, die Sache vom fiskalischen Standpunkte aus zu betrachten, und Sie finden ja auch in der Vorlage alle Garantien dafür, dass der Bund nicht etwa ein Geschäft machen will. Er will den Kantonen nicht eine Einnahmequelle entziehen, nicht sich selber eine Einnahmequelle verschaffen, sondern lediglich aus diesen Gebühren einen gewissen Teil dazu verwenden lassen, wozu sie eigentlich doch bestimmt sein sollten, zur Verbesserung der Strassen.

Und nun glauben Sie doch nicht im Ernst, dass man deswegen die Bundesbureaukratie vermehren müsste. Eine Kontrolle über die Automobile besteht heute schon. Wir haben ein zentrales Automo-

bilbureau, das für die Statistik, für den Ausgleich und dafür sorgt, dass die Konkordatsbestimmungen in den Kantonen möglichst gleichmässig ausgeführt werden. Dieses Bureau bedarf meines Erachtens keiner Erweiterung. Man kann mit ihm vollkommen auskommen. Man kann es vielleicht dem Departement der Justiz und Polizei zuteilen. Wenn ich nicht irre, ist es jetzt beim Militärdepartement. Aber das ist eine reine Zweckmässigkeitsfrage. Die Bestimmungen über den Automobilverkehr durchzuführen, wird Sache der Kantone sein, und wenn über die Ausführung Beschwerden erfolgen, so gehen sie den gewöhnlichen Instanzenzug, und wenn wir ja ein Verwaltungsgericht bekommen, so wird dort das Nötige vorgesehen werden. Also eine Erweiterung der Bundesbureaucratie ist von dieser Erweiterung der Kompetenzen nicht zu erwarten.

Aber, verehrte Herren, ich bitte Sie nun doch, sich von diesen zum Teil fiskalischen, zum Teil etwas übertriebenen föderalistischen Bedenken abzuwenden und auf die Hauptsache zu schauen, und das ist die verkehrspolitische Seite der Frage. Ich habe schon gesagt, das Automobil ist an Kantonsgrenzen nicht mehr zu binden. Auf der andern Seite werden wir nach dem Kriege eine bedeutende Zunahme des Verkehrs bekommen. Wir werden aber auch eine Zivilverwendung der Luftschiffahrt bekommen. Das alles müssen wir miteinander verbinden. Ich möchte dringend davor warnen, die Politik, die wir auf andern Gebieten zu unserem Schaden schon getrieben haben, hier wieder anzuwenden, die Politik der Verzettelung, der vereinzelt Regelung, der isolierten Behandlung von Fragen, die ihrer inneren Natur nach zusammengehören. Auf diese Weise kommt man zu unglücklichen Improvisationen und verschiedenartiger Behandlung von Problemen, die durchaus einheitlich behandelt werden müssen, worunter ich nicht etwa eine bürokratische Behandlung verstehe. Und wenn wir nun sehen, dass die Eisenbahnpolitik eidgenössisch geworden ist, dass wir im Begriff sind, die Schiffahrt unter eidgenössische Normen zu stellen, wenn wir die Erfahrung gemacht haben, dass auch ein interkantonal Konkordat nicht genügt, um den Bedürfnissen des Automobilverkehrs gerecht zu werden, und wenn wir ferner berücksichtigen, dass die mit dem Automobilverkehr eng verwandte Luftschiffahrt nach dem Kriege auch für bürgerliche Bedürfnisse verwendet werden wird, so kommen wir doch ganz von selbst dazu, zu sagen: Hier ist ein Gebiet, das sich zwanglos einer einheitlichen Regelung darbietet und wo die Kantone keinen Grund mehr haben, eifersüchtig auf ihre Hoheit zu sehen, sobald man ihnen die Garantie gibt, dass man sie nicht finanziell schädigt.

Die Automobilhoheit steht doch mit der historischen Entwicklung unserer Kantone nur in höchst loser Verbindung. Selbst der Herr Vertreter der Urkantone wird nicht sagen wollen, dass etwa im ersten Bund der Eidgenossen auch schon die Keimzelle der Hoheit über das Automobilwesen gelegen habe. Nachdem wir erst seit etwa 20 Jahren eine Entwicklung dieses Vehikels erlebt haben, können wir uns ganz ruhig fragen: Ist das eine oder das andere zweckmässig? Und wir können unsere grundsätzliche Stellung zum Föderalismus oder zum Zentralismus in diesem Falle ruhig in den Schrank stellen und uns nur mit der Frage beschäftigen, ob ein Bedürfnis

praktischer Art eine Vereinheitlichung dieser speziellen Verkehrsregelung erfordert, oder ob dieses Bedürfnis nicht vorhanden ist.

Ich bejahe dieses Bedürfnis und gehe noch einen Schritt weiter, indem ich sage: wenn es jemals notwendig war, rasch zuzugreifen, so ist es hier. Sonst geht die Entwicklung einfach über uns hinweg, und dann bekommen wir vielleicht eine Lösung, die uns gar nicht behagen würde.

Vergessen Sie nicht, dass wir nach dem Kriege gerade auf diesem Gebiet auch internationale neue Regelungen vornehmen müssen. Die gegenwärtige mangelhafte Regelung auf schweizerischem Gebiete war ja ein Haupthindernis dafür, dass wir die richtige Position international bekommen haben. Nach dem Kriege müssen wir mit aller Macht dahin streben, geschlossen nach aussen aufzutreten und auch hier eine wirklich schweizerische Verkehrspolitik zu treiben. Das wird nur möglich sein, wenn wir uns zusammenfinden und diese Dinge auch eidgenössisch einheitlich regeln. Ich glaube also auch die Frage der Opportunität durchaus bejahen zu dürfen. Niemals war der Moment so günstig als heute, und niemals war die Notwendigkeit so gross, beizeiten einzugreifen, bevor eine Entwicklung einsetzt, der der gegenwärtige Rechtszustand in keiner Weise mehr gewachsen wäre.

Ich bitte Sie deshalb, mit der Mehrheit der Kommission auf die Vorlage einzutreten, behalte mir aber vor, zu einzelnen Punkten, namentlich auch bei der Verteilung der Gebühren, noch etwaige Abänderungsanträge zu stellen.

M. de Monténach. Deux mots seulement. Le projet de loi actuellement soumis à nos délibérations porte un titre dans ce style télégraphique fort défectueux qui semble de plus en plus remplacer les redactions un peu soignées. Ce titre est en français: Automobiles et navigation aérienne. Police. Qu'est-ce que cela veut dire au fond? On ne le sait pas. Nous rédigeons actuellement le titre de nos lois véritablement d'une façon trop sommaire tout en perdant en général ce beau style juridique que l'on savait si bien employer autrefois dans notre pays.

Je constate que soit les représentants de la commission, tant de la majorité que de la minorité, soit les orateurs qui m'ont précédé, ont accordé excessivement peu d'intérêt à la question de la navigation aérienne et cela ne m'étonne pas, car nous voyons également qu'il est fort peu question de la navigation aérienne dans l'arrêté fédéral qui nous est proposé.

Nous nous trouvons de nouveau là en face de ces formules qui ne disent rien et qui contiennent tout. Cette formule, la voici: La législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération. Un point c'est tout. Aucune explication ne suit; on ne revient pas sur ce domaine qui reste acquis à la Confédération par une espèce de tour de passe-passe et nous acceptons purement et simplement que toute cette question de la navigation aérienne soit soumise sans limite et sans explication à la juridiction fédérale.

Je trouve que c'est aller un peu trop loin, que c'est aller un peu trop vite et si plusieurs orateurs ont affirmé que l'urgence d'établir des règles de police fédérale sur la circulation des automobiles n'était

pas démontrée, je puis dire a fortiori que l'urgence d'une législation sur la navigation aérienne est encore moins certaine.

Certes, je suis bien persuadé que vous n'en êtes pas à penser au sujet de la navigation aérienne de la manière que Thiers pensait sur les chemins de fer. Cet homme d'Etat, plein d'esprit du reste, ne s'est pas montré très perspicace le jour où à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer Paris à St-Germain, il a dit que c'était là une chose bonne pour les enfants, mais qui n'avait point d'avenir. Vous savez combien il s'est trompé et tout ce que la création du système des voies ferrées a amené de changements dans la vie des peuples au point de vue matériel comme aussi au point de vue moral. Je ne sais pas encore ce que nous réserve la navigation aérienne. Les progrès qui ont été faits ces derniers mois, ceux qui sont sur le point d'être de nouveau acquis, prouvent qu'on a marché à pas de géants en très peu de temps. Sans vouloir aller peut-être aussi loin que cet auteur anglais qui écrivait naguère que la navigation aérienne, dans son utilisation civile, amènerait un changement complet dans la construction des villes et qu'il est à prévoir que les hommes des temps futurs seront forcés de créer leurs habitations sous terre, la navigation aérienne devant rendre presque impossible la continuation des habitudes actuelles, sans vouloir aller aussi loin, dis-je, nous ne devons cependant pas méconnaître les possibilités infinies de la navigation aérienne et tous les changements que l'usage de ce nouveau moyen de locomotion amènera dans la vie des peuples. Dans notre enfance, nous lisions les romans de Jules Verne qui nous racontaient fort gentiment des histoires de découvertes que nous pensions certainement ne voir jamais se réaliser pendant notre existence. Cependant aujourd'hui toutes ces découvertes ont été dépassées. C'est dire combien rapide peut être le développement de la navigation aérienne et comment elle peut devenir tout autre chose que ce qu'elle est maintenant, appliquée, surtout, malheureusement pour une découverte aussi belle qu'est la conquête du ciel, à des buts destructeurs et qui rendent cette guerre plus épouvantable encore. Je crois donc que nous devons séparer dans ce projet d'arrêté fédéral deux questions qui ne me paraissent pas du tout faites pour être liées l'une à l'autre. Nous sommes en face de choses qui n'ont aucun rapport direct entre elles. La navigation aérienne demandera probablement plus tard toute une législation dont nous ne pouvons pas du tout en ce moment prévoir les principes. Il y aura un changement complet dans la construction des villes à cause des places d'atterrissage et des gares de départ, il y aura aussi des zones à tracer à travers l'azur et une police aérienne à faire fonctionner. Pourquoi donc dire aujourd'hui que la législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération, alors que nous ne savons pas encore ce que sera le domaine lui-même de la navigation aérienne? Je demande qu'on établisse une séparation complète entre la question de la circulation automobile et celle de la navigation aérienne. C'est pour vous faire toucher du doigt combien peu de rapport il y a entre ces deux parties si inégales de l'arrêté qui nous est soumis, que je me suis permis de prendre la parole. Je crois en outre, me plaçant à un autre point de vue encore, que nous ne devons pas favoriser ce système qui consiste

à établir d'avance les droits de toute une législation fédérale par un petit texte qui n'a l'air de rien, subrepticement glissé dans un arrêté et qui, somme toute, renferme en lui toutes les possibilités d'un grand développement législatif futur. C'est là un système que nous n'avons peut-être pas assez combattu dans le passé, bien que nous en ayons vu souvent les conséquences et les dangers. Ce texte semble ouvrir une petite porte qui deviendra un énorme tunnel par où passera nous ne pouvons savoir encore quoi; cette petite phrase innocente qui n'a l'air de rien: «La législation en matière de navigation aérienne est du domaine de la Confédération» évoque toute une vision d'avenir, encore devant nos yeux confuse et nébuleuse. L'importance même du sujet exige qu'il soit traité pour lui-même, à la suite de rapports et de débats dans lesquels il aura été examiné avec ampleur.

Ce n'est pas le cas aujourd'hui et voilà pourquoi s'ajoute pour moi à toutes les excellentes raisons qui viennent d'être données par les honorables représentants de la minorité de la commission, un motif de plus de ne pas voter l'entrée en matière.

Präsident: Herr Montenach ist der Ansicht, dass die Verbindung des Automobilwesens mit der Luftschiffahrt in derselben Vorlage nicht begründet sei. Diese Frage wird dann eventuell bei Behandlung der einzelnen Artikel, speziell des Ingresses im Bundesbeschluss, zu behandeln sein.

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

**Sitzung vom 21. März 1918,
vormittags 9 Uhr.**

**Séance du 21 mars 1918, à 9 heures
du matin.**

Vorsitz: } Hr. Brügger.
Présidence: }

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt **Automobiles et navigation aérienne**

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 36 hiervoor. — Voir page 36 ci-devant.)

Laely: Ich sehe mich veranlasst, eine Erklärung abzugeben, nicht aus unbezähmbarem Rededrange heraus, sondern deshalb, weil die Stellungnahme des Kantons Graubünden und seiner Vertreter in den Räten bei den bisherigen Verhandlungen des vorliegenden Traktandums eine gewisse Bedeutung gehabt hat. Graubünden hat sich bisher bekannt-

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1918
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	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1918 - 09:00
Date	
Data	
Seite	36-50
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 573

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.

pas démontrée, je puis dire a fortiori que l'urgence d'une législation sur la navigation aérienne est encore moins certaine.

Certes, je suis bien persuadé que vous n'en êtes pas à penser au sujet de la navigation aérienne de la manière que Thiers pensait sur les chemins de fer. Cet homme d'Etat, plein d'esprit du reste, ne s'est pas montré très perspicace le jour où à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer Paris à St-Germain, il a dit que c'était là une chose bonne pour les enfants, mais qui n'avait point d'avenir. Vous savez combien il s'est trompé et tout ce que la création du système des voies ferrées a amené de changements dans la vie des peuples au point de vue matériel comme aussi au point de vue moral. Je ne sais pas encore ce que nous réserve la navigation aérienne. Les progrès qui ont été faits ces derniers mois, ceux qui sont sur le point d'être de nouveau acquis, prouvent qu'on a marché à pas de géants en très peu de temps. Sans vouloir aller peut-être aussi loin que cet auteur anglais qui écrivait naguère que la navigation aérienne, dans son utilisation civile, amènerait un changement complet dans la construction des villes et qu'il est à prévoir que les hommes des temps futurs seront forcés de créer leurs habitations sous terre, la navigation aérienne devant rendre presque impossible la continuation des habitudes actuelles, sans vouloir aller aussi loin, dis-je, nous ne devons cependant pas méconnaître les possibilités infinies de la navigation aérienne et tous les changements que l'usage de ce nouveau moyen de locomotion amènera dans la vie des peuples. Dans notre enfance, nous lisions les romans de Jules Verne qui nous racontaient fort gentiment des histoires de découvertes que nous pensions certainement ne voir jamais se réaliser pendant notre existence. Cependant aujourd'hui toutes ces découvertes ont été dépassées. C'est dire combien rapide peut être le développement de la navigation aérienne et comment elle peut devenir tout autre chose que ce qu'elle est maintenant, appliquée, surtout, malheureusement pour une découverte aussi belle qu'est la conquête du ciel, à des buts destructeurs et qui rendent cette guerre plus épouvantable encore. Je crois donc que nous devons séparer dans ce projet d'arrêté fédéral deux questions qui ne me paraissent pas du tout faites pour être liées l'une à l'autre. Nous sommes en face de choses qui n'ont aucun rapport direct entre elles. La navigation aérienne demandera probablement plus tard toute une législation dont nous ne pouvons pas du tout en ce moment prévoir les principes. Il y aura un changement complet dans la construction des villes à cause des places d'atterrissage et des gares de départ, il y aura aussi des zones à tracer à travers l'azur et une police aérienne à faire fonctionner. Pourquoi donc dire aujourd'hui que la législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération, alors que nous ne savons pas encore ce que sera le domaine lui-même de la navigation aérienne? Je demande qu'on établisse une séparation complète entre la question de la circulation automobile et celle de la navigation aérienne. C'est pour vous faire toucher du doigt combien peu de rapport il y a entre ces deux parties si inégales de l'arrêté qui nous est soumis, que je me suis permis de prendre la parole. Je crois en outre, me plaçant à un autre point de vue encore, que nous ne devons pas favoriser ce système qui consiste

à établir d'avance les droits de toute une législation fédérale par un petit texte qui n'a l'air de rien, subrepticement glissé dans un arrêté et qui, somme toute, renferme en lui toutes les possibilités d'un grand développement législatif futur. C'est là un système que nous n'avons peut-être pas assez combattu dans le passé, bien que nous en ayons vu souvent les conséquences et les dangers. Ce texte semble ouvrir une petite porte qui deviendra un énorme tunnel par où passera nous ne pouvons savoir encore quoi; cette petite phrase innocente qui n'a l'air de rien: «La législation en matière de navigation aérienne est du domaine de la Confédération» évoque toute une vision d'avenir, encore devant nos yeux confuse et nébuleuse. L'importance même du sujet exige qu'il soit traité pour lui-même, à la suite de rapports et de débats dans lesquels il aura été examiné avec ampleur.

Ce n'est pas le cas aujourd'hui et voilà pourquoi s'ajoute pour moi à toutes les excellentes raisons qui viennent d'être données par les honorables représentants de la minorité de la commission, un motif de plus de ne pas voter l'entrée en matière.

Präsident: Herr Montenach ist der Ansicht, dass die Verbindung des Automobilwesens mit der Luftschiffahrt in derselben Vorlage nicht begründet sei. Diese Frage wird dann eventuell bei Behandlung der einzelnen Artikel, speziell des Ingresses im Bundesbeschluss, zu behandeln sein.

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

**Sitzung vom 21. März 1918,
vormittags 9 Uhr.**

**Séance du 21 mars 1918, à 9 heures
du matin.**

Vorsitz: } Hr. Brügger.
Présidence: }

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt **Automobiles et navigation aérienne**

Fortsetzung. — Suite.

(Siehe Seite 36 hiervoor. — Voir page 36 ci-devant.)

Laely: Ich sehe mich veranlasst, eine Erklärung abzugeben, nicht aus unbezähmbarem Rededrange heraus, sondern deshalb, weil die Stellungnahme des Kantons Graubünden und seiner Vertreter in den Räten bei den bisherigen Verhandlungen des vorliegenden Traktandums eine gewisse Bedeutung gehabt hat. Graubünden hat sich bisher bekannt-

lich ablehnend verhalten und die Frage der Uebertragung von Kompetenzen an den Bund mit bezug auf den Automobilverkehr verneint. Das war vor dem Kriege, zu einer Zeit, wo man in unseren Gebirgstälern das Automobil noch nicht oder nur vom Hörensagen gekannt hat, oder nur von den Zeitungsmeldungen über vorgekommene Unfälle und Streitigkeiten. Die Mobilisation hat da spürbaren Wandel geschaffen. Man hat sich allgemein von der Leistungsfähigkeit des Kraftwagens überzeugt und denselben nach dieser Richtung schätzen gelernt. Ueberzeugt hat man sich freilich auch von den Gefahren, die tatsächlich mit dem Automobilverkehr verbunden sind, zumal auf unseren schmalen und vielfach schwach gebauten Strassen. Leider hat sich unsere Bevölkerung auch davon überzeugen müssen, dass es vielfach an der nötigen Rücksichtnahme der Automobilisten fehlt, und wenn sich das Bündnervolk bisher von seinem ablehnenden Standpunkt nicht zu bekehren vermochte, nicht vorbehaltlos zu bekehren vermochte, so trägt diese, sagen wir einmal «goldene Rücksichtslosigkeit der Automobilisten» die grösste Schuld daran.

Kann nun erwartet werden, dass die gegenwärtige Vorlage der Verfassungsrevision und die zukünftige Handhabung der verschiedenen Ausführungsbestimmungen den Anforderungen an Sicherheit und Ordnung im Verkehr, die ein weitverzweigter Gebirgskanton verlangen muss, genüge oder nicht? Die Antwort fällt von den verschiedenen Seiten verschieden aus. Während man auf der einen Seite die nötige Rücksichtnahme als selbstverständlich und sicher bezeichnet, schaut man auf der andern Seite viel weniger zuversichtlich drein und sagt uns: Einmal im Besitze des Fahrrechts, wird man sich später um eure Proteste und Reklamationen nicht im geringsten kümmern. Und nun fragen wir uns, wer wird recht behalten?

Die Bestimmungen, die die Vorlage darüber enthält, wollen manchen Leuten nicht genügen. Man wirft ihnen vor, sie seien unklar und widerspruchsvoll. Sie sagen auf der einen Seite, dass den Kantonen das Recht gewahrt bleibt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Auf der andern Seite heisst es, dem Bunde steht das Recht zu, bestimmte Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfange offen zu erklären. Wie wird es nun gehen, wenn diese Bestimmungen ausgeführt werden sollen?

Nach dem stenographischen Bulletin hat Herr Bundesrat Müller im Nationalrat diese Frage aufgeworfen und folgendermassen beantwortet. Er sagte: «Es geht ja gar nicht anders, als dass darüber zwischen dem Bund und den Kantonen ein Meinungs-austausch stattfindet, dass man sich bespricht, die Strassen besucht und eine Verständigung herbeizuführen sucht. Nur wenn diese Verständigung nicht erreicht werden könnte, müsste schliesslich der Bund das Entscheidungsrecht haben und sagen können: Hier muss der Durchgangsverkehr gestattet werden; ihr könnt ihn beschränken, aber wir wollen ein Wort zu dieser Beschränkung zu sagen haben. Sie soll nicht der Sperre gleichkommen, sondern den Verhältnissen entsprechen».

Damit dürfte nun allerdings der scheinbare Widerspruch gelöst und die nötige Garantie für

eine vernünftige Durchführung geboten sein. Wenn dem so ist, so dürfen wir uns um so eher beruhigen, als seit Eröffnung des Bahnbetriebs in vielen bündnerischen Talschaften die Strassen stark entlastet sind und einen vernünftigen Automobilverkehr zu ertragen vermögen.

Wir denken daneben auch an andere Talschaften, die einer Bahnverbindung bisher noch nicht teilhaftig geworden sind und die bei der gegenwärtigen finanziellen Lage einstweilen und noch für längere Zeit keine Aussicht haben, an den Verkehr gerückt zu werden. Gerade diesen Gegenden möchte meines Erachtens mit der Einführung des Kraftwagens unter der nötigen Gewähr für vernünftiges Gebahren gedient sein.

Also: Ein grosser Teil des Bündnervolkes, und der Sprechende mit ihm, ist im Grunde dafür, dass dem Verkehrsmittel der Gegenwart, das zweifellos in erhöhtem Masse auch ein Verkehrsmittel der Zukunft sein wird, die Grenze des Kantons nicht länger und nicht grundsätzlich verschlossen bleibe. Als Vertreter des Kantons Graubünden muss ich aber dringend bitten, dass die im Nationalrat gegebenen Zusicherungen hier wiederholt werden, wonach bei der künftigen Regelung nicht über den Kopf der Kantonsbehörden hinweg reglementiert wird; wonach man ihnen ein Mitspracherecht bei der Auswahl der Automobilstrassen einräumt; wonach man die von den Kantonen als notwendig erachteten Sicherungen berücksichtigt, auch dann, wenn diese dem Rufe der Vollblutfreunde des Autos nach «Freier Bahn» nicht in vollem Masse gerecht werden.

Ich möchte nun mit dem Recht auf Sicherung des Verkehrs so weit gehen, dass es den Kantonen nötigenfalls gestattet sein muss, den verkehrenden Motorwagen auf gewissen Strecken einen aller Verhältnisse kundigen Führer, einen eigentlichen Lotsen, vorzuschreiben und mitzugeben, dessen Kenntnis der Strassen, der Kurven, der Steigungen, der Brücken und des Verkehrs dem Fahrer nicht weniger als der Bevölkerung und dem Kanton als Strassenbesitzer zustatten käme.

Unter diesen ausdrücklichen Vorbehalten, die übrigens der Haltung und Gesinnung der gesamten landwirtschaftlichen Bevölkerung, nicht nur des Kantons Graubünden, sondern der Schweiz entsprechen, und die eigentlich selbstverständlich und natürlich sind, stimme ich für den Antrag der Mehrheit der Kommission, für Eintreten auf die Vorlage.

Bundesrat Müller: Gestatten Sie auch dem Vertreter des Bundesrates einige Ausführungen, wobei ich bestrebt sein will, bereits Gesagtes nicht zu wiederholen und nur diejenigen Punkte zusammenzufassen, welche aus der Diskussion gewissermassen als die Drehpunkte der Frage hervorgetreten sind.

Herr Landammann Wirz hat als Vertreter der Minderheit den Antrag begründet, an den früheren Beschlüssen des Ständerates vom 4. Oktober 1911 und 28. März 1913 festzuhalten, und er hat damit begonnen, dass er bemerkte, er sehe keinen wesentlichen Unterschied zwischen damals und jetzt, zwischen der ersten und der zweiten Vorlage des

Bundesrates. Andere Redner haben solche Unterschiede hervorgehoben, und ich möchte mich diesen letzteren anschliessen und Ihnen zunächst zeigen, dass ja freilich zwischen 1911 und 1913 und heute und zwischen der ersten und der zweiten Vorlage des Bundesrates erhebliche Unterschiede bestehen. Ich beginne mit der Verweisung auf den Inhalt der beiden Vorlagen.

Es ist in der Diskussion releviert worden, dass in der ersten Vorlage des Bundesrates eine Beschränkung auf polizeiliche Vorschriften enthalten war und dass nun diese Beschränkung wegfallen solle. Man hat daraus gefolgert, es werde eine erhebliche Ausdehnung der Bundeskompetenz bezweckt. Meine Herren, ich glaube nicht, dass das der Zweck der Aenderung dieser Bestimmung ist, wie wir sie vorschlagen, sondern wir haben das «polizeilich» gestrichen einmal, weil es zu eng ist, um die Gesetzgebung so gestalten zu können, wie es die Bedürfnisse erfordern. Es ist im Nationalrat in der Kommission, bevor die zweite Vorlage ausgearbeitet wurde, darauf hingewiesen worden, dass namentlich die Bestimmungen über die Versicherungspflicht der Automobilisten gegenüber ihren Chauffeuren, dem Personal, das sie führen, gegenüber dem Publikum, nicht polizeiliche Vorschriften seien und dass gerade diesen Bestimmungen die allergrösste Bedeutung zukomme vom Standpunkt der Schaffung von Garantien für das Publikum, das fahrende Publikum und das nicht fahrende, das überfahrene Publikum. Hauptsächlich diese Erwägung hat uns dazu geführt, das Wort «polizeilich» fallen zu lassen; denn im übrigen ist es ja klar, dass ein guter Teil der Vorschriften der Gesetzgebung einfach eine Ausbildung der polizeilichen Vorschriften enthalten wird, welche im Konkordat niedergelegt sind. Daneben haben wir uns auch gesagt, dass es noch Grenzgebiete gebe, wo man sich fragen kann, ob es sich um polizeiliche Vorschriften handle oder nicht, und dass die Diskussion über diese Grenzfragen besser von vornherein vermieden werde. Fragen betreffend die Ausbildung der Chauffeure, über die Anforderungen, die an die Chauffeure zu stellen sind, Fragen betreffend die Konstruktion der Wagen und die Voraussetzungen bei der Prüfung der Wagen und dergleichen mehr, auch die Fragen der Haftpflicht gehören hierher; wir hätten die Haftpflicht aus den Bestimmungen der Verfassung über die Kompetenz des Bundes, im Zivilrecht zu legiferieren, herleiten müssen und hätten uns also auf ganz verschiedene Verfassungsbestimmungen zu stützen gehabt, was an sich ja nicht gerade schön ist, aber im weiteren keine grossen Hindernisse bereitet hätte. Dann aber haben wir im stillen noch eine Erwägung angestellt, und ich will sie Ihnen ganz offen mitteilen. Das «polizeilich» ist ein Wort, das man in unserem Publikum nicht gerne hat; darüber wollen wir gar keine Zweifel hegen. Man liebt es nicht, sich polizeilich eingeengt zu sehen und liebt es nicht, eine Verfassungsbestimmung in dem Sinne gefasst zu sehen, dass ihr Zweck ausschliesslich ein polizeilicher sein soll, und diesem ganz begreiflichen und natürlichen Widerwillen glaubten wir wohl Rechnung tragen zu dürfen. Im übrigen wird, wie gesagt, die Weglassung des Wortes die Gesetzgebung erleichtern, aber nicht erheblich ändern. Sie wird

uns namentlich die Lösung der Frage betreffend die Versicherungspflicht gestatten.

Sodann besteht im Inhalte der neuen Vorlage gegenüber der ersten ein viel wichtigerer Unterschied, und das betrifft den dritten Absatz des Art. 37 bis über die Erhebung von Abgaben und ihre Verwendung. Sie haben der Bestimmung entnommen, dass beabsichtigt wird, dem Bunde die Befugnis zu geben, auf dem Automobil- und Motorradverkehr Abgaben zu erheben, deren Ertrag zur Verbesserung und zum Unterhalt von Strassen zu verwenden ist, die dem Automobilverkehr dienen. Ich werde später noch einmal auf diese Bestimmung zurückkommen; sie ist meines Erachtens von grosser Bedeutung, weil sie den Zweck hat, den Kampf gegen die hauptsächlichste Klage des Publikums zu erleichtern oder zu ermöglichen, gegen die Staubplage, weil sie den Zweck hat, dafür zu sorgen, dass das Publikum möglichst gegen die unangenehmen Folgen des Automobilverkehrs geschützt werden kann durch Instandstellung und gehörigen Unterhalt der dem Automobilverkehr hauptsächlich dienenden Strassen. Meine Herren, damit tritt die Absicht hervor, mit diesen Bestimmungen nicht lediglich oder auch nicht hauptsächlich die Herren Automobilisten zu schützen und zu protegieren, die Sportsleute und die Luxusfahrer, welche vielfach Anstoss erregt haben — Herr Laely hat ganz recht mit seinen Bemerkungen — durch zu schnelles und rücksichtsloses Fahren, sondern das Publikum möglichst auch zu protegieren gegen die Nachteile, welche mit dem Automobilverkehr verbunden sind. Und ich lege dieser Bestimmung eine grosse Bedeutung bei gegenüber dem früheren Entwurfe, weil ich gesehen habe, dass die Kantone bei der Zerfahrenheit ihres Vorgehens in dieser Richtung bis jetzt nur äusserst geringe Erfolge, ja, man kann sagen, sozusagen keine Erfolge gehabt haben ausser etwa ganz lokaler Art. Man hat gestern die Strasse zwischen Payerne und Avenches erwähnt; das ist ein solcher Erfolg. Es mag noch einige Strassenstücke dieser Art geben; aber im Verhältnis zum ganzen Strassennetz ist das doch ein Minimum. So sollte es eben überall möglich sein, nach und nach — es wird Zeit brauchen — durch eine richtige Verwendung und Regulierung der Abgaben, welche auf dem Automobilverkehr zu erheben sind, auch die Nachteile zu bekämpfen, zu vermindern oder gänzlich zu beseitigen, die dieser Verkehr bisher notwendig mit sich gebracht hat. Also das ist doch ein wesentlicher Unterschied gegenüber der früheren Vorlage.

Ein ebenso wesentlicher oder vielleicht noch wichtigerer Unterschied gegenüber der früheren Vorlage liegt im Lemma 2 des Art. 37 bis, wie er nun proponiert ist, indem der Satz vorangestellt wird: «Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen.» Die Fassung des Nationalrates fährt dann fort, und wir haben uns dem angeschlossen: «Dem Bunde steht indessen das Recht zu, bestimmte Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfang offen zu erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.» Meine Herren, es ist damit ausdrücklich anerkannt und

gewährleistet das Recht der Kantone, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Das ist der Grundsatz, der voransteht, und es folgt ihm dann nur die nötige Einschränkung, die dahin geht, dass der Bund das Recht haben muss, bestimmte Strassen für den Automobil- oder Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfange offen zu erklären.

Ich will den Anlass benützen, hier gleich auf die Anfrage des Herrn Ständerat Laely zu antworten und die Erklärung zu wiederholen, die ich im Nationalrate abgegeben habe. Es ist meines Erachtens ganz ausgeschlossen und undenkbar, dass etwa der Bund bei Bezeichnung dieser Strassen vorgehen würde ohne vorherige Anhörung der kantonalen zuständigen Behörden, ohne eine Verständigung mit diesen, sei sie schriftlich oder mündlich, ohne Berücksichtigung und Erwägung all der Bedenken, die vom Standpunkte lokaler oder kantonalen Verhältnisse aus gemacht werden können. Er muss ja natürlich sich den schliesslichen Entscheidung vorbehalten; aber wenn man miteinander redet und vernünftig miteinander redet, und das sollte in dieser Frage doch wohl möglich sein, so zweifle ich nicht daran, dass die Frage, welche Strassen sollen ganz geschlossen werden und welche Strassen beschränkt geöffnet werden und welche sollen ganz offen sein, dass diese Frage zwischen den zuständigen Behörden ganz wohl ohne grossen Anstand zu erledigen sein wird. Ich kann mir nicht denken, dass man da auf die Dauer auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen würde, wenn einmal die Sache verfassungsgemäss grundsätzlich geordnet ist. Aber Sie sehen, auch in diesem Punkte besteht ein wesentlicher Unterschied gegenüber der ersten Vorlage, die diese Frage ganz auf der Seite liess, der Bundesgesetzgebung überliess und also von den Kantonen begreiflicherweise mit etwas mehr Bedenken aufgefasst werden konnte als die heutige Vorlage.

Das ist der Inhalt der Vorlage. Aber ich glaube, es hat sich auch noch etwas anderes geändert seit der ersten Vorlage des Bundesrates; es hat sich auch materiell in der Entwicklung des Automobilverkehrs eine grosse Wandlung vollzogen. Herr Laely hat soeben auf die Erfahrungen hingewiesen, welche die Mobilmachung im Kanton Graubünden zeitigt hat, wo man durch den Augenschein sich überzeugen konnte, welche grosse Bedeutung das Lastautomobil speziell für den Warentransport bekommen hat. Als die Vorlage des Bundesrates vom Jahre 1911 in die Räte gelangte, war die Situation wesentlich anders. Damals stand doch eigentlich noch, wenn wir uns zurückerinnern, die Benutzung des Automobils für den Fremdenverkehr, für die reichen Herren oder Herrschaften — es waren auch Damen gewöhnlich dabei, das schöne Geschlecht darf ja dabei nicht fehlen — im Vordergrund; der Luxus, der Sport spielte eine Hauptrolle, und die Fremdenindustrie hat sich deshalb auch ganz hauptsächlich um die Frage interessiert zu jener Zeit. Das war dem Publikum, dem gewöhnlichen Fussgänger, der den Staub hinterher schlucken musste und die angenehmen Düfte einatmen musste, welche diese Vehikel hinterliessen, etwas Aergerliches, und wer einmal selbst im Automobil gefahren ist, der weiss ja ganz genau: so-

lange man darin sitzt, so kommt einem das wunderbar vor, und man hat gar kein Verständnis dafür, dass das arme, wandernde Publikum auf des Schusters Rappen unter der Sache leiden könnte; denn man sieht den Staub nicht, den man hinterlässt, und riecht die Düfte nicht, die das Vehikel von sich gibt. Aber wenn man aussteigt und tausend Meter marschiert ist, die bekannten mille passus gemacht hat, und es kommt so ein Ungeheuer vorbeigesaust, dann ist man schon ganz anderer Meinung und empört sich über diese ungeliebten und unangenehmen, lästigen Störer der Strassenruhe. Das muss man erwägen, das muss man verstehen, und es nützt nichts, sich darüber hinwegzusetzen; denn die Automobile werden damit ja sowieso nicht aus der Welt geschafft. Aber so war es damals, und dieses Gefühl herrschte im Volk vor. Meine Herren, heute spielt das Automobil eine ganz andere Rolle. Diese Sportsautomobile, diese Luxusautomobile sind ganz erheblich in die zweite Linie gedrängt. Das Automobil hat eine wirtschaftliche, eine volkswirtschaftliche, verkehrspolitische Bedeutung erlangt, die damals noch nicht vorhanden war. Wir haben die Lastautomobile, welche der Industrie und dem Handel dienen, welche die Waren vom Bahnhof zum Magazin, vom Magazin zum Konsumenten oder von der Fabrik zum Bahnhof usw. transportieren. Wir haben die Lastautomobile, um sie noch einmal zu erwähnen, welche unsere Truppen mit Lebensmitteln, mit Munition und allem Bedarf versorgen. Wir haben die Postautomobile. Das Automobil ist auch in dieser Richtung in den öffentlichen Dienst getreten und leistet dort wertvolle Dienste. Anfänge bestehen dafür auch bei der Feuerwehr; schon mancher gefährliche Brand hat erstickt werden können, weil rasch ein wirksames Abwehrmittel zur Stelle sein konnte. Sie haben namentlich auch die Automobile der Aerzte und die Automobilkrankwagen, die Automobile der Aerzte, die schon manchem Kranken und manchem Unfallbetroffenen das Leben gerettet haben. In Fällen, wo es darauf ankommt, ob der Arzt eine halbe Stunde früher oder später zur Stelle sein kann, und diese Fälle sind nicht so selten, leistet das Arztautomobil auf dem Lande herum unschätzbare Dienste. Sie sehen deshalb auch, wie die Herren Aerzte, speziell die Landärzte, sich dieses Verkehrsmittels bedienen, des Motorfahrrades, aber hauptsächlich des Automobils, gewiss zum Segen der Leidenden, der Kranken, der Verunfallten. Also ich sage, seit jener Zeit hat die Entwicklung des Automobilwesens gewaltige Fortschritte gemacht, und sie ist noch nicht am Ende.

Aber wir sehen doch, wie die verkehrspolitische Bedeutung des Automobils durchaus in den Vordergrund tritt gegenüber der ursprünglichen Auffassung, dass es sich hier mehr um ein Sport- und Luxusmöbel, das nur der reichen Klasse dient, handelt.

Diese Erwägungen scheinen mir doch zu rechtfertigen, dass wir diese zweite Vorlage unter etwas anderen Gesichtspunkten betrachten, als sie bei der ersten Vorlage massgebend waren. Es ist auch in der öffentlichen Meinung ein Umschwung in der Richtung zu konstatieren. Sie haben vielfach, ausgesprochen oder unausgesprochen, Bedenken getragen, der ersten Vorlage zuzustimmen, weil Sie

das Gefühl hatten: die Sache ist für das Publikum noch nicht reif, es ist besser abzuwarten, bis die Geschichte mehr verstanden wird von der grossen Masse. Sonst riskieren wir eine Verwerfung der Vorlage. Das hat manchen abgehalten, der Vorlage zuzustimmen. Heute ist das meines Erachtens anders. Ich komme auf den Punkt dann noch einmal zurück, wenn ich von dem ungeeigneten oder geeigneten Moment, von den Opportunitätserwägungen spreche, welche Herr Landammann Wirz und die Anhänger seiner Ansicht geltend gemacht haben.

Nun möchte ich aber vorher noch einige Worte sagen über die behaupteten Eingriffe in die kantonalen Hoheitsrechte.

Es ist vor allem auf die Einschränkung der kantonalen Strassenhoheit hingewiesen worden. Die Strassen gehören unzweifelhaft zur Domäne der Kantone, nicht alle zwar, aber doch, was man gewöhnlich unter den Landstrassen versteht. Ich glaube, die Kantone haben sich schon öfters Eingriffe in ihre Strassenhoheit gefallen lassen müssen, und es ist noch allemal zu Nutz und Frommen des Landes ausgefallen. Auch die Kantone beklagen sich darüber nicht mehr. Ich will nicht von der vergangenen Zeit sprechen, wo es an der Kantonsgrenze hiess: «Schlagbaum, halt!», wo das Ohmgeld hinter dem Schlagbaum entrichtet werden musste, bevor man die Grenze passieren durfte, und von den Kämpfen, die wir — wir Aeltern erinnern uns noch daran — durchgemacht haben, bis alle diese kantonalen Schlagbäume beseitigt waren. Sie können mir einwenden, die Ohmgeldfrage war eine Zollfrage. Gut, omne simile claudicat. Aber es war auch eine Verkehrsfrage, eine Abgabenfrage, und es hat eine entsetzliche Aehnlichkeit mit den heutigen Erscheinungen, wo, wie man gelegentlich lesen kann, eine Kette über die Strasse gespannt wird, um dem Automobil den Durchpass zu verwehren, bis es seinen Obolus entrichtet hat. Also die Schlagbäume haben wir beseitigt und glaubten, sie zwischen den Kantonen für immer beseitigt zu haben. Wir sollten sie nicht wieder aufrichten wegen der Automobile.

Aber ich wollte von den Einschränkungen reden, welche die Strassenhoheit der Kantone ja notwendig erleiden muss, erlitten hat und immer wieder erleiden wird. Nehmen Sie die eidgenössische Post. Die fährt auf den kantonalen Landstrassen. Aber sie befiehlt, wie gefahren werden soll, und alles muss ihr respektvoll Platz machen. Der Kanton kann nicht sagen, es wird rechts oder links gefahren, sondern die Post befiehlt und alles muss ausweichen. Das steht im Postgesetz. Und die Telegraphen- und Telephonstangen, welche die Ränder unserer Strassen zieren und welche man sich gefallen lassen muss, sind, wenn Sie wollen, auch Eingriffe in die kantonale Strassenhoheit. Aber es sind eben alles Verkehrsinstitute, die naturgemäss — niemand streitet sich darüber — vom Bunde eingerichtet und geordnet werden müssen.

Und die modernste Strasse, abgesehen von den Luftstrassen, die Eisenbahn, untersteht ebenfalls der Bundesgesetzgebung. Es war auch nicht von Anfang an so, aber das ganze Eisenbahnwesen, die sämtlichen Eisenbahnstrecken, ganz abgesehen von den Hauptbahnen, die der Bund erworben hat, unterstehen der Bundesgesetzgebung. Damit ist

ein grosses Stück der kantonalen Strassenhoheit eidgenössisch geworden, das grösste. Sie erinnern sich alle der Zeit, wo infolge des Eisenbahnbaus die schönen Landstrassen zur Hälfte oder zu einem Drittel auf beiden Rändern angingen, sich mit Gras zu überziehen und der Wegmeister seinen Grasraub auf der Strasse einheimste. Ich kenne Kantone — einer liegt mir gar nicht fern —, die infolge des Eisenbahnbaues ihr schönes Strassennetz, das der Stolz des Landes war, allmählich etwas verlottern liessen und vernachlässigt haben. Sie müssen es nun nachträglich wieder instand bringen, weil das Automobil die Landstrasse zu neuer Bedeutung erhebt.

Dieses neue Verkehrsmittel verlangt eine eidgenössische Ordnung, weil, sagen wir es gerade heraus, die Kantonsgrenzen für seine Bewegungsfreiheit zu eng sind. Das ist und wird so bleiben bei allen Fragen des modernen Verkehrs. Die Kantonsgrenzen sind zu eng und auf die Dauer kommt man nicht aus, wenn nicht in diesen Verkehrsfragen, die mehr oder weniger unser ganzes wirtschaftliches Leben beherrschen, eidgenössische Ordnung geschaffen wird.

Uebrigens, ist denn diese Einschränkung, welche die kantonale Strassenhoheit erfahren soll, so furchtbar schlimm, ist sie so gefährlich, wie sie hingestellt werden wollte? Ich glaube nicht an einen eidgenössischen Strasseninspektor mit allen seinen Organen und seinem Heer von neuen Beamten. Gott bewahre uns davor! Ich glaube an das, was Herr Laely angetönt und gewünscht hat, nämlich, dass selbstverständlich die Kantone zu ihren Strassen sehen müssen und dass zwischen den kantonalen Oberbehörden und der eidgenössischen Behörde lediglich Verhandlungen stattfinden müssen über das Wie, Wo und Warum, über die Details. Deshalb haben wir den Kantonen in der Vorlage auch gern die nötigen Garantien zusichern wollen.

Wenn die Subventionsfrage ordentlich gelöst werden kann, verspricht das eine allmähliche Beseitigung der Nachteile, die der Automobilverkehr mit sich bringt, eine Beseitigung, die die Kantone bisher mit aller ihrer Strassenhoheit nicht herbeiführen konnten, weil sie eben zu eng und zu klein sind und das Gefühl haben, es nützt ja doch nichts, wenn jenseits der Grenze die Sache wieder im argen liegt.

Wenn Bund und Kantone zusammenarbeiten, so wird etwas viel Besseres zu erreichen sein, etwas was viel wichtiger ist als die an und für sich unbedeutende Einschränkung der kantonalen Strassenhoheit. Die Kantone haben sich ja im Grund diese Einschränkung selbst schon durch das Konkordat zum grössten Teile auferlegt. Sie sind ja damit einverstanden, dass eine gewisse Uebereinstimmung herrschen muss und dass sie sich gegenwärtig in dieser Richtung beschränken müssen. Also glaube ich nicht daran, dass die behauptete Beschränkung kantonalen Hoheitsrechte so schwer empfunden werden wird, wie es dargestellt worden ist und wie befürchtet wird. Man ist zu ängstlich in dieser Hinsicht.

Man hat von der Einschränkung der Steuerhoheit der Kantone gesprochen. Der Herr Ständeratspräsident Bolli hat gestern in seinem Referate festgestellt, dass das allgemeine Steuerrecht der

Kantone von der Vorlage in keiner Weise berührt wird, dass also die Besteuerung der Automobile als Vermögensobjekte den Kantonen durchaus frei bleibt. Er hat auch ohne Widerspruch festgestellt, dass das Recht der Kantone auf den Bezug von Kontrollgebühren, von Gebühren für dasjenige, was sie vom polizeilichen Standpunkt zu leisten haben: Schilder, Nummern, Eintragungen, Kontrolle, Prüfung der Wagen, der Chauffeure, von der Vorlage nicht berührt werde. Alles das kommt nicht in Frage. Es bleibt einzig die Abgabe, welche einheitlich geordnet und zweckentsprechend verwendet werden soll.

Es war mir ausserordentlich interessant, aus dem Votum des Herrn Ständerat Baumann zu hören, wie man in einem Kanton, wo man eher gegen die Unifikation des Automobilverkehrs zu sein scheint, doch gerade auf diesen Punkt ein grosses Gewicht legt und sagt: Die grosse Divergenz, die mit bezug auf die Erhebung, Bemessung und Verteilung von Abgaben und Steuern besteht, wird als ein Nachteil empfunden. Im übrigen haben Sie bei der Detailberatung immer noch die Möglichkeit, den dritten Absatz des Art. 37 bis zu streichen. Aber ich würde das ausserordentlich bedauern, weil damit der beste und schönste Zweck der Vorlage illusorisch gemacht würde und wir auf halbem Wege stehen blieben, und weil unserem Publikum die Hauptsache versagt bleiben müsste, die allmähliche Verbesserung der Hauptstrassen des Automobiltrafiks.

Nun die Opportunitätsfrage. Man sagt, wir sollten zunächst einmal ein Haftpflichtgesetz und Strafbestimmungen erlassen. Man scheint einig darüber zu sein, dass es nicht wohl angeht, in jedem Kanton besondere Strafgesetze für den Automobilverkehr zu erlassen. Wir haben im Vorentwurf für das Strafgesetzbuch scharfe Bestimmungen für die gemeingefährliche Bedrohung des Verkehrs durch Automobilfahrer. Es wird also die eidgenössische Strafgesetzgebung einmal diese Frage zu lösen haben. Sollten wir nun noch mit einem Spezialstrafgesetz für das Automobilwesen vorgehen, während wir im übrigen die polizeiliche Ordnung nicht zu treffen vermögen? Das ist eine Zumutung, die ich wenigstens von der Hand weise. Da kommt nichts Erspriessliches heraus, nichts als Zeitverlust und gegenseitige Verärgerung.

Ebenso verhält es sich mit dem Haftpflichtgesetz. Das Bessere ist der Feind des Guten, sagt man etwa einmal. Wenn man im Jahre 1907 oder 1908, als das Justizdepartement seinen ersten Entwurf eines Haftpflichtgesetzes brachte, ihn behandelt hätte, so wäre er wahrscheinlich längst erledigt. Seither ist im Ständerat die Verweisung auf das Haftpflichtgesetz immer der Grund gewesen, um auf die Vorlage selbst, d. h. auf die Hauptsache nicht einzutreten, während man im Nationalrat sagte: Wir wollen vorläufig lieber kein Haftpflichtgesetz, sondern vorerst die Hauptsache ganz und einheitlich lösen. So hat in diesem Rate der Blick auf das Haftpflichtgesetz und im andern Rate der Blick auf das Ganze bis zum heutigen Tage das Zustandekommen des Verfassungsartikels verhindert. Und so wird es noch eine Zeitlang gehen, wenn Sie nicht Ihrer Kommission Folge leisten und die Verständigung zwischen den beiden

Räten herstellen. Ich muss nun schon sagen, ein Haftpflichtgesetz für diesen speziellen Verkehrszweig lässt sich viel besser, viel zielbewusster machen, wenn Sie die ganze Materie in dem gleichen Gesetz ordnen können, als wenn nur die Haftpflicht herausgegriffen wird, ohne dass gesagt wird, was eigentlich unter der ganzen Sache zu verstehen ist.

Es heisst auch, man solle sich einstweilen mit dem Konkordate begnügen, es habe bis jetzt gute Dienste geleistet, und es gehe auch so noch eine Zeitlang weiter. Es ist Ihnen gestern von Herrn Wettstein gesagt worden, dass die kantonalen Polizeidirektoren in Sitten einstimmig — also Herr Rutty war nicht dabei — die Meinung ausgedrückt haben, dass das Konkordat nicht genüge und dass man eine bundesgesetzliche Lösung der Frage anstreben müsse. Niemand hat in diesen Dingen eine so grosse Erfahrung wie die kantonalen Polizeidirektoren; sie wissen, dass das Konkordat sich auf dem Papier sehr schön ausnimmt, aber in der Durchführung ausserordentlichen Schwierigkeiten begegnet; sie erfahren das tagtäglich in der Praxis. Das Konkordat umfasst nicht alle Kantone. Es braucht nur ein Kanton zwischenhinein dem Konkordat nicht anzugehören, so ist seine Wirkung schon paralysiert. Das Konkordat enthält keine Strafbestimmungen und löst die Haftpflichtfrage nicht; es kann sie nicht lösen. Das Konkordat kann ferner jeden Augenblick wieder einen Zusammenbruch erleben, wenn diesem oder jenem Kanton diese oder jene Bestimmung nicht mehr recht ist und er davon zurücktritt. Das Konkordat leidet an all den Mängeln, an denen die Konkordate von jeher gelitten haben. Sie waren ein Auskunftsmittel *faute de mieux*, zu einer Zeit, wo die Eidgenossenschaft noch wenig entwickelt war und die eidgenössische Gesetzgebung noch in den Kinderschuhen wandelte. Ich vergesse nie, was unser verehrter Staatsrechtslehrer Herr Prof. Munzinger uns seinerzeit im Kolleg über den Wert der Konkordate doziert hat. Er sagte: «Das Konkordat ist das schlechteste Auskunftsmittel, das es gibt. Es ist am Ende noch besser als gar nichts, aber es verhindert eine richtige Gesetzgebung.» Und so ist es auch ein wenig mit diesem Konkordat, das nicht von den schlechtesten ist. Soweit ich die Sache zu beurteilen vermag, hat es zweckmässige Bestimmungen und eine Lösung gefunden, die nicht so zu verwerfen ist. Aber die Nachteile sind staatsrechtlicher Natur. Sie liegen in der Entwicklung des gesetzgeberischen Gedankens und in der Erschwerung dieser Entwicklung. Also die Kantone selbst, die dem Konkordat zugestimmt haben und ihm angehören, erklären durch ihre Vertreter: Wir wollen lieber eine gesetzliche Ordnung als die Ordnung des Konkordats, die uns halt doch auf Schritt und Tritt im Stiche lässt.

Und nun der «gegenwärtige Moment». Was ist ein Moment? Ich werde beinahe ein Schulmeister, wenn ich diese Frage stelle. Der Moment dauert seit dem 22. März 1910; seither ist er nie günstig gewesen und immer noch gleich ungünstig nach der Theorie der Widersacher der Vorlage. Wird überhaupt einmal der Moment geeignet sein und in welcher Zukunft, um diese Vorlage vor das Volk zu bringen? Gewiss, wir haben eine Reihe

anderer Verfassungsrevisionen hängig. Gewiss, die Finanzfrage steht im Vordergrund unserer politischen Sorgen. Gewiss, wir werden noch andere schwere Kämpfe haben über den Proporz und dergleichen mehr. Warum nicht? Aber ist es eine gute Politik, alles sich anhäufen zu lassen und immer hinauszuschieben, weil der gegenwärtige Moment nicht passt und noch andere Sachen da sind? Läuft denn diese Frage, über die sich das Volk nicht fürchterlich aufregt, nicht gleich mit den andern? Kann sie nicht jetzt so gut zur Entscheidung gebracht werden wie später einmal? Und wann kommen die normalen Zeiten, die man abwarten will? Wer weiss, wann wir wieder zu solchen normalen Zeiten gelangen? In der «Neuen Zürcher Zeitung» steht aus Anlass der Ablehnung der Vermehrung der Mitgliederzahl des Bundesrates durch den Nationalrat ein Satz, den ich Ihnen nicht vorenthalten will: «Misstrauen und lähmende Unfreiheit, sich den Geboten der Zeit anzupassen, kennzeichnen die Behandlung der bundesrätlichen Vorlage. Beide sind Stammgäste in unserem Parlament.» Hinaus mit diesen Stammgästen! Sie gehören nicht in diese Räume.

Herr Wettstein hat gestern mit vollem Recht darauf hingewiesen, dass es sich hier weniger um eine politische Frage handelt (um eine parteipolitische schon gar nicht) als um eine Frage des Verkehrs. Glaubt jemand in diesem Saale, glaubt überhaupt jemand, dass wir die Bundeskompetenz verlangen aus Herrschsucht oder aus Sucht nach grösserer Macht? Nein, wir wünschen sie, um einem Bedürfnis des Verkehrs gerecht zu werden. Nicht um Macht und Herrschaft gegenüber den Kantonen handelt es sich, sondern um eine richtige Organisation unseres Verkehrs und unseres Wirtschaftslebens.

Bis wir zur gesetzlichen Ordnung dieser Angelegenheit gelangen, wird noch eine geraume Zeit verstreichen und können Sie sich noch manchmal die Frage stellen: Ist der gegenwärtige Moment opportun oder nicht? Aber heute sollten wir den Grundstein legen, damit die Arbeit begonnen und vorbereitet werden kann und wir nicht zu spät kommen, wenn das Bedürfnis mit eiserner Hand an die Türe klopft. Wenn die normalen Zeiten, von denen man gesprochen hat, wiederkommen, wenn wir die Wunden heilen wollen, die der Krieg auch unserem Lande geschlagen hat, wenn wir uns anschicken müssen zum Kampfe unserer Volkswirtschaft, unseres Handels und unserer Industrie mit dem fremden Wettbewerb, wenn wir unseren Verkehr heben müssen, dann sollten wir gerüstet dastehen. Diese Rüstung auszubauen und fertig zu machen, erfordert Zeit, auch wenn die Verfassungsrevision einmal beschlossen sein wird. Also, ich glaube, wir dürfen diese Bedenken zur Seite stellen und einmal den Mut fassen, die Entscheidung dem Volk und den Ständen der Eidgenossenschaft zu unterbreiten.

Zum Schluss noch ein Wort über die Luftschiffahrt. Herr von Montenach hat gestern diesen Teil der Vorlage speziell angegriffen und den Vorwurf erhoben, es sei das nur so nebenher behandelt, und über diese Frage sei auch gar keine Aufklärung gegeben. Ich will ihm gern zugeben, dass die Frage in den Vorlagen und in der Debatte bis jetzt

etwas stiefmütterlich behandelt worden ist. Aber sie ist eben als etwas ganz Selbstverständliches nebenhergelaufen, wogegen eine Opposition bisher nicht zutage getreten war, und, ich glaube, auch nicht ernsthaft zutage treten wird. Die Luftschiffahrtsfrage ist auch eine Verkehrsfrage, und zwar eine Verkehrsfrage, bei der wir gewiss alle von vornherein im klaren sind darüber, dass die Kantone sie nicht lösen können. Wie will der Kanton Basel-Stadt — ich wähle einen besonders fortgeschrittenen Kanton — oder Genf oder Zürich ein Gesetz über die Luftschiffahrt erlassen? Oder nehmen Sie das grössere Bern oder Graubünden. Es ist ja rein undenkbar. Da hören die Grenzen auf, und es ist klar, dass nur der Bund die Gesetzgebungskompetenz haben kann. Aber er muss sie vorerst durch die Verfassung erhalten. Die Abklärung dieser Frage wird nur auf dem Wege der Gesetzgebung zu erhalten sein. Und dazu möchten wir bei diesem Anlass die verfassungsmässige Grundlage legen.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass mit bezug auf die Ordnung des Luftschiffahrtswesens bereits vor dem Kriege zwischen den Staaten Verhandlungen stattgefunden haben, um gewisse Grundsätze durch internationales Uebereinkommen aufzustellen, Grundsätze betreffend die Heimathberechtigung der Luftfahrzeuge, die polizeilichen Vorschriften, die zu beachten sind, die Papiere, die die Insassen mit sich führen müssen, Vorschriften, die zu beachten sind bei der Landung auf fremdem Gebiet, beim Vorkommen von Unfällen und dergleichen mehr, Grundsätze über den zu befolgenden Luftweg, das Ausweichen nach oben und unten, nach links und rechts, über die Signale. Es hat eine solche Einigung unter den Staaten vor dem Kriege nicht stattfinden können. Das Seerecht ist bekanntlich eine schwierige Materie internationaler Art. Das Luftrecht scheint noch schwieriger zu sein. Aber wenn man vor dem Kriege diese Frage international nicht hat ordnen können, so müssen wir gewiss heute noch lange warten, bis eine internationale Regelung möglich ist. Wir wollen und können darauf nicht warten. Denn wir haben auch interne Interessen, diese Frage rechtzeitig zu lösen, wesentliche interne Interessen.

Bei Beendigung des Krieges wird der Schmuggel nicht ausgestorben sein. Er könnte versuchen, sich des Luftweges zu bedienen. Wie wollen wir uns dagegen schützen? Wie wollen wir uns ferner schützen, wenn ein fremdes Luftschiff Schaden stiftet durch Herabwerfen von Gegenständen, es brauchen nicht immer Bomben zu sein, oder durch Landung an einem unrichtigen Ort oder durch Störung elektrischer Leitungen und dergleichen mehr? Wie wollen wir uns verhalten, wenn Unfälle begegnen? Auch hier Haftpflicht, auch hier vielleicht Versicherungspflicht, auch hier Ausweisungspflicht über den Eigentümer, die Insassen, über ihre Herkunft, eine ganze Reihe von Vorschriften, welche übrigens auch für den internen Verkehr unerlässlich sind. Wenn wir nicht auf eine internationale Regelung warten wollen, die sowieso vielleicht für die internen Verhältnisse nicht genügen würde, so ist es doch am allerbesten, wir betreten den normalen Weg und ordnen einmal diese Frage von uns selbst aus im Innern des Landes. Da sind wir

souverän, und dieser Ordnung hat sich dann jeder, der über unsere Grenzen fliegt, zu unterziehen. Nehmen Sie die Briefpost. Wir haben das Postregal. Wenn da es einem Luftschiffer einfallen sollte, die Post billiger zu befördern, Wertsachen z. B., als das unsere Posteinrichtungen tun, wo bleibt dann unser Postregal und unsere daherige Berechtigung? Ich möchte das alles nur summarisch aufzuführen. Es ist keine erschöpfende Darstellung dieser Frage, nur um darauf hinzuweisen, dass auch die Ordnung dieser Frage in absehbarer Zeit nötig wird und dass auch sie nur von Bundes wegen erfolgen kann.

Das sind die Gründe, die ich geltend machen wollte, abgesehen von dem, was bereits in der Diskussion gesagt worden ist, um Ihnen das Eintreten auf die Vorlage des Bundesrates oder der Kommission — wir stimmen der Kommission in ihren Abänderungsanträgen zu — wärmstens zu empfehlen.

Präsident: Die Diskussion ist geschlossen und wir schreiten zur Abstimmung. Es liegen zwei koordinierte Anträge vor, der eine von seiten der Minderheit der Kommission, die an den Beschlüssen des Ständerates vom 4. Oktober 1911 und 28. März 1913 festhalten will; dieser Antrag enthält zugleich ein Element eines Ordnungsantrags, indem der frühere Beschluss des Ständerates lautet: «Auf die Vorlage wird zurzeit nicht eingetreten.» Demgegenüber steht der Antrag der Mehrheit der Kommission auf Eintreten auf die Vorlage des Bundesrates vom 3. November 1916. Ich setze zuerst den Antrag der Minderheit in Abstimmung, weil er dieses Element eines Ordnungsantrages enthält und weil er darauf geht, an dem früheren Beschluss des Ständerates festzuhalten. Sie sind damit einverstanden.

Abstimmung. — Votation.

Für den Antrag der Minderheit der Kommission	20 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit der Kommission	20 Stimmen

Präsident: Ich entscheide mich für den Antrag der Minderheit der Kommission und will das kurz begründen. Ich bin vollständig einverstanden mit der Notwendigkeit, dass der Automobilverkehr entwickelt werde. Aber ich möchte das in erster Linie den Kantonen überlassen und möchte betonen, dass die eidgenössische Regelung hauptsächlich für den Fernverkehr der Automobile nötig ist und nicht für den Verkehr innerhalb der Kantone. Ich entscheide mich also für den Antrag der Minderheit.

An den Nationalrat
(Au conseil national)

Sitzung vom 25. März 1918, nachmittags 5 Uhr.

*Séance du 25 mars 1918, à 5 heures
de relevée.*

Vorsitz: } Hr. Bolli.
Présidence: }

846. Direkte Bundessteuer. Volksbegehren. (Postulat.)

Impôt fédéral direct. Initiative populaire. (Postulat.)

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates Seite 40 ff.)
(Voir les débats du conseil national page 40 et suiv.)

Kunz, Berichterstatter der Kommission: Im Nationalrat ist im Anschluss an die Behandlung des Volksbegehrens betreffend Einführung der direkten Bundessteuer von Herrn Nationalrat Ullmann und Mitunterzeichnern ein Postulat eingereicht und vom Rate beschlossen worden, das folgenden Wortlaut hat:

«Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten in der Junisession jedenfalls mit möglichster Beförderung den Entwurf eines Verfassungsartikels vorzulegen zum Zwecke der Einführung einer zeitlich beschränkten jährlichen Mobilisationssteuer, eventuell der Wiederholung der modifizierten Kriegssteuer, beides unter angemessener Entlastung kleiner- und mittlerer Vermögen und Einkommen. Der Ertrag soll ausschliesslich zur Verzinsung und möglichst raschen Tilgung eines im Verfassungsartikel selbst festzusetzenden Teiles der Mobilisationsschuld verwendet werden.»

Nach Art. 14 des Gesetzes von 1902 über den Geschäftsverkehr zwischen den beiden Räten muss auch der Ständerat zu diesem Gegenstand Stellung nehmen. Art. 14 lautet wie folgt: «Beschlüsse, durch welche einer der beiden Räte den Bundesrat einladet, Bericht und Antrag vorzulegen, bedürfen der Zustimmung des andern Rates nicht. Die Zustimmung beider Räte ist aber dann notwendig, wenn die Vorlage eines Gesetzes oder Beschlussesentwurfes verlangt wird, oder wenn dem Bundesrate Weisungen erteilt werden, in welchem Sinne jene Antragstellung zu erfolgen habe oder wenn der Bundesrat zu einer bestimmten Handlung aufgefordert wird.» Die Voraussetzungen des Art. 14 des Gesetzes von 1902 sind also vorhanden und der Ständerat muss in der Sache ebenfalls Beschluss fassen.

Zur Begründung dieses Postulates ist im andern Rate geltend gemacht worden, dass die eidgenössische Finanzreform bis heute geringe Resultate aufzuweisen habe und dass namentlich das vom Bundesrate aufgestellte Finanzprogramm nicht nur zu oft gewechselt habe, sondern auch ungenügend sei, um den finanziellen Folgen der durch den europäischen Krieg verursachten Schuldenlast des

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1918
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	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1918 - 09:00
Date	
Data	
Seite	50-57
Page	
Pagina	
Ref. No	20 028 574

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.

exploitation», hier aber «Ausgabe und Durchführung», wobei wir erst noch sagen müssen, dass der Ausdruck «Ausgabe der Lotterie» auch nicht über alle Zweifel ästhetisch ist. Ich gebe Ihnen folgendes zu überlegen. Wollen wir nicht sagen: Untersagt ist die Durchführung einer durch dieses Gesetz verbotenen Lotterie, und dann diese Durchführung einigermaßen definieren, vielleicht mit folgenden Worten: Die Durchführung einer Lotterie umfasst die dem Lotteriezweck dienenden Handlungen, wie Ankündigung oder Bekanntmachung einer Lotterie, Ausgabe der Lose, das Empfehlen, Feilbieten, die Verteilung oder den Verkauf von Losen, Coupons usw., die Losziehung, die Ausrichtung der Gewinne, die Verwendung des Vertrages usw. Ich glaube, wir dürfen das riskieren, das Wörtchen usw. zu gebrauchen. Wir werden damit auch dem Marginale gerecht; im Marginale sagen wir eigentlich, was wir erreichen wollen, nämlich die dem Lotteriezweck dienenden Handlungen. Damit umgehen wir den anstössigen Ausdruck der Mitwirkung. Es könnte vielleicht zur Präzision beigefügt werden, dass diejenigen Handlungen, die zur Erwirkung der Lotterehandlung unternommen werden, dabei nicht inbegriffen sind; ich glaube zwar, das wäre selbstverständlich. Um die Möglichkeit zu schaffen, eine solche redaktionelle — und vielleicht nicht nur redaktionelle — Bereinigung des Art. 4 in der Kommission vorzunehmen, würde ich die Rückweisung vorziehen.

Andermatt: Ich erkläre mich einverstanden mit der Rückweisung im Sinne des Antrages von Herrn Bundesrat Häberlin. Das bedingt dann auch Rückweisung des Art. 5.

Böhi: Ich erkläre mich damit einverstanden.

Präsident: Rückweisung der Art. 4 und 5 ist beschlossen. Ich beantrage Ihnen, hier die Beratung des Lotteriegesetzes zu unterbrechen (Zustimmung).

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt. Automobiles et navigation aérienne. Police.

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates, 1919, Seite 502 ff.)
(Voir les débats du Conseil national, 1919, page 502 et suiv.)

Anträge der ständerätlichen Kommission
vom 8. Januar 1921.

(Ersetzen diejenigen vom 28. Oktober 1920).

Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates
vom 4. Juni 1919.

Bundesbeschluss

betreffend

die Aufnahme eines Art. 37^{bis} und eines Art. 37^{ter}
in die Bundesverfassung (Automobil- und Fahr-
radverkehr, Luftschiffahrt).

Ständerat. — Conseil des Etats. 1921.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht der Botschaften des Bundesrates
vom 22. März 1910 und 3. November 1916,

beschliesst:

I. Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 erhält folgende Zusätze:

Art. 37bis. Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.

Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Dem Bunde steht indessen das Recht zu, bestimmte für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr in vollem oder beschränktem Umfang offen zu erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.

Art. 37ter. Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes.

II. Diese Zusatzartikel werden dem Volke und den Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung des Beschlusses beauftragt.

Postulate.

I. Der Beschluss des Ständerates vom 4. Oktober 1911 betreffend Einbringung eines Entwurfes über Automobilhaftpflicht und Prüfung, ob nicht zugleich eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbrauch des Automobilverkehrs zu erlassen seien, wird aufrechterhalten.

II. 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 soll.

Propositions de la commission du Conseil des Etats du 8 janvier 1921.

(Remplaçant celles du 28 octobre 1920.)

Adhésion à la décision du Conseil national du
4 juin 1919:

Arrêté fédéral

concernant

l'intercalation d'un art. 37^{bis} et d'un art. 37^{ter}
dans la constitution fédérale (circulation des
automobiles et des cycles, navigation aérienne).

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu les messages du Conseil fédéral du 22 mars 1910
et du 3 novembre 1916,

arrête:

I. Les articles additionnels suivants sont intercalés dans la constitution fédérale du 29 mai 1874:

Art. 37bis. La Confédération a le droit d'édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles.

Les cantons conservent le droit de limiter ou d'interdire la circulation des automobiles et des cycles. La Confédération a cependant le droit de déclarer certaines routes qui sont des voies nécessaires de grand transit, totalement ou partiellement ouvertes à la circulation des automobiles et des cycles. L'utilisation des routes pour le service de la Confédération demeure réservée.

Art. 37ter. La législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération.

II. Ces articles additionnels seront soumis au vote du peuple et à celui des cantons.

II. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Postulats.

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.

Eintretensfrage. — *Entrée en matière.*

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich hätte angenommen, das Traktandum hätte von selbst dazu veranlassen sollen, dass die Kollegen da bleiben, damit wir wenigstens einmal damit fertig werden. Nun weiss ich ja, dass es sich um eine Vorlage handelt, die uns schon wiederholt beschäftigt hat und dem einen und andern nicht sehr angenehme Erinnerungen wecken möchte. Ich gehöre auch zu den letzteren. Ich muss Ihnen die erfreuliche Mitteilung machen, dass die Kommission mit ihren Anträgen diesmal einmütig ist. Sie beantragt also mit Einmütigkeit Eintreten und Zustimmung zu der Entscheidung des Nationalrates vom 4. Juni 1919. Sie wiederholt dabei ein schon früher aufgestelltes Postulat, das unser Rat schon am Anfang, nämlich am 11. Oktober 1911, gefasst hat, und zwar enthält dieses Postulat den Wunsch auf Prüfung der Einbringung eines Automobilhaftpflichtgesetzes und eines Gesetzes über Strafbestimmungen zum Schutze gegen die Missbräuche des Automobilverkehrs.

Sodann hat die Kommission ein zweites Postulat angenommen. Darin wird Bericht verlangt, wie der Bund Beiträge leisten soll an die Kantone, deren Strassen er für den Automobilverkehr offen erklärt, unter billiger Berücksichtigung besonderer Verhältnisse.

Wenn der Weg auch ein langer ist, den die Vorlage gemacht hat, und wenn die schliessliche Vorlage, die Ihnen ausgeteilt worden ist, mit den Anträgen der Kommission vom 8. Januar d. J., nicht die Länge hat, die sie haben müsste, wenn alle Schlussnahmen darauf enthalten sein sollten, so halte ich es

doch für notwendig, einen Rückblick auf diesen Weg zu tun, weil ich davon überzeugt bin, dass dieser Rückblick die beste Empfehlung für den Kommissionsantrag sein wird. Die erste Botschaft datiert vom 22. März 1910. Sie enthielt die Vorlage eines Art. 37 bis der B. V. und die zwei lapidaren Sätze: «Der Bund ist befugt, polizeiliche Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Die Gesetzgebung über die Luftschiffahrt ist Sache des Bundes.» Der Ständerat hatte die Priorität, beschloss aber am 11. Oktober 1911 Nichteintreten zurzeit unter Annahme des von mir soeben angeführten ersten Postulates. Der Nationalrat seinerseits beschloss mit grosser Mehrheit Eintreten. Er erweiterte in seiner Schlussnahme vom 19. Juni 1912 die bundesrätliche Vorlage und zwar in der Weise, dass darin aufgenommen wurde eine Anrufung der Interessen der Volksgesundheit und des öffentlichen Verkehrs, die Rücksicht auf besondere örtliche Verhältnisse, das Recht der Kantone zum Verbot auf ungeeigneten oder für den allgemeinen Durchgangsverkehr nicht notwendigen Strassen, und endlich den Vorbehalt der Benützung der Strassen im Dienste des Bundes. In dieser nationalrätlichen Vorlage wurde die Luftschiffahrt in einen besonderen Artikel 37ter verwiesen, und dieser Art. 37ter hat während der langen Fahrt der Vorlage durch die parlamentarischen Wogen bis jetzt ein ungestörtes und unangefochtenes Dasein geführt, aus dem sehr einfachen Grunde, weil einstweilen die Belästigung des Publikums durch die Luftschiffahrt noch wenig eingetreten ist. Wir wollen diesen Art. 37ter in unserer weiteren Diskussion da belassen; er kann meines Erachtens ausserhalb unserer Ausführungen bleiben. Bei Annahme der Vorlage durch die beiden Räte würde bei der Volksabstimmung dennoch getrennt abgestimmt über die beiden neuen Verfassungsartikel, wie das ausgeführt worden ist vom verehrten Herrn Chef des Justiz- und Polizeidepartementes in der Kommissionsberatung; also hat sich das Volk dann sowieso über beide Artikel selbständig auszusprechen. Sollte aber, wider Erwarten, eine Einigung der Räte über die Vorlage nicht erfolgen, dann entsteht die Frage, ob nicht die Luftschiffahrtsartikel allein endgültig durchberaten und dem Volke vorgelegt werden sollen. Zur Begründung würde es genügen, zu verweisen auf die im vergangenen Jahre behandelte Vorlage betreffend Luftschiffahrt, auf die bezüglich der Luftschiffahrt bereits erfolgten internationalen Abkommen, die Schaffung eines Luftamtes und die für die Luftschiffahrt erteilten verschiedenen Kredite. — Mit diesen Bemerkungen möchte ich die Luftschiffahrt verlassen, und werde dazu höchstens zurückkehren, wenn die Diskussion es nötig machen sollte.

Und nun muss ich Sie einladen, aus den sonnigen und reinen Höhen des Luftverkehrs herunterzusteigen auf die staubige und noch holprige Strasse des Automobilverkehrs; ich muss Sie aber auch ein bisschen herumführen im Irrgarten der Einführung des Automobilverkehrs in unsere vaterländische Verfassung. Zunächst ist zu konstatieren, dass die Vorlage des Nationalrates beim Ständerat wiederum keine Gnade gefunden hat. Er beharrte am 28. März 1913 auf seinem Beschluss vom 4. Oktober 1911, wonach zurzeit auf die Vorlage nicht einzutreten sei. Und die Sache ging an den Nationalrat zurück, die Kommission beschäftigte sich dort während einer längeren

Zeit damit. Inzwischen nahm dann Herr Ständerat Calonder, in den Bundesrat gewählt, Besitz vom Departement des Innern, dieser grünen und blühenden Insel, die von den Wellen des Weltkrieges ja kaum berührt worden ist. Herr Bundesrat Calonder hatte die Opposition gegen das Eintreten als unser Kollege im Rate geführt, getreu der Stellungnahme seines Heimatkantons in der Automobilfrage. Doch hatte auch unser Rat auf seinen Antrag und unter seiner Führung dem Beitritt zur internationalen Uebereinkunft über den Automobilverkehr am 9. Dezember 1910 zugestimmt, welche Uebereinkunft ein Ergebnis ist der in Paris abgehaltenen Konferenz von 1909. Bekanntlich erfolgte der Beitritt unter dem Vorbehalt des Verbotsrechtes der Kantone.

Inzwischen erfolgte dann der Ausbruch des Weltkrieges. Infolge dieses Weltereignisses hörte natürlich der internationale Verkehr auf; er hat sich bis heute noch sehr wenig erholt.

Aber es zeigte sich während der Kriegsjahre beim aktiven Dienst der Armee der Nutzen und Wert der Kraftwagen für den Personentransport. Aber noch mehr für den Transport der Heeresgüter. Viele Leute haben damals gefunden, dass im Personentransport mit den Automobilen während der Kriegsmobilmachung etwas zu viel geleistet worden sei. Sogar das Bündnerland, die Passierung des Albula, des Julier, der Bernina, des Ofenpasses öffneten sich unter den Geboten der militärischen Notwendigkeit dem raschen und lenkbaren modernen Fahrzeuge. Auch für die Wirtschaft des Landes gewann in den letzten Jahren des Weltkrieges der Automobilismus stets wachsende Bedeutung. Die Automobilindustrie, die Fabrikation von Personen- und Gütertransportwagen entwickelte sich zu einer der bedeutenderen Industrien unseres Landes. Andererseits zeigte sich mehr und mehr, dass der Konkordatsweg, den man beschritten hatte, um die zutage getretenen Schwierigkeiten zu beseitigen, nicht zu einem befriedigenden Ziele führte. Die Schnelligkeit der Fahrzeuge, die Staubbelastigung, die starke Beanspruchung der Strassenkörper, die Konkurrenz für den andern Fuhrwerksverkehr bildeten nach wie vor Faktoren, die Schwierigkeiten boten.

Schon am 3. und 4. November 1913 hatte die nationalrätliche Kommission, an die die Vorlage zurückgegangen war, das Departement bzw. den Bundesrat eingeladen, zu berichten, ob es möglich wäre, durch Abgaben der Automobilisten den Kantonen Geldmittel zuzuführen, die hinreichen würden, um die Strassen dem Automobilverkehr anzupassen, eventuell, wenn der Bundesrat es als angebracht betrachte, der Kommission zur Orientierung, à titre de renseignement, einen Vorentwurf zu einem Bundesgesetz über den Automobilverkehr einzubringen.

Der erstere Gedanke, die Erhebung einer Abgabe bei den Automobilisten zur Bildung eines Fonds für Beiträge an die Schaffung und Unterhaltung von Automobilstrassen, geht bekanntlich auf den verstorbenen Herrn Nationalrat Sulzer-Ziegler zurück, der bei den Beratungen des Nationalrates ihn des Näheren ausgeführt hat. Bezüglich der zweiten Anregung, der Vorlage einer Automobilgesetzgebung, trat die verschiedene Auffassung des Bundesrates zu derjenigen unseres Rates hervor. Der Bundesrat stellte sich auf den Standpunkt und hielt ihn bis heute fest, dass eine Gesetzgebung erst möglich sein

werde, wenn einmal überhaupt der Bund das verfassungsmässige Recht habe, Vorschriften zu machen, und er beschied denn auch die nationalrätliche Kommission dahin, dass zurzeit die Vorlage eines solchen Gesetzes untunlich sei. Aber in einer Nachtragsbotschaft vom 3. November 1916 kam eine neue Vorlage an die Räte. Der neuvorgeschlagene Art. 37bis sagte nun: «Der Bund ist befugt Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen». Die Beschränkung auf polizeiliche Vorschriften fiel also weg aus naheliegenden praktischen Gründen, weil selbstverständlich diese Vorschriften nicht nur polizeilicher Art sein konnten, das Verbotsrecht der Kantone wurde gewährt mit gewissen, vom Bund bezeichneten Ausnahmen, und neu wurde hinzugefügt ein Absatz, der auf dem Automobil- und Motorradverkehr Abgaben vorsah, deren Ertrag für die Automobilstrassen dienen sollte. Kantonale und kommunale Abgaben sollten dahinfallen.

Der Nationalrat hat am 26. Juni 1917 im wesentlichen mit wenig bedeutenden Aenderungen diese Vorlage mit grosser Mehrheit angenommen. Aber unsere unerbittliche, auf sehr kleiner Stimmenmehrheit jeweils beruhende Ständeratsmehrheit, die zum dritten Male über die Sache entschied, beharrte auf dem letzten Beschluss, zurzeit nicht einzutreten, unter Aufrechterhaltung des Postulates. Die Sache ging an den Nationalrat zurück. Es hatte sich gezeigt, speziell auch bei der Diskussion in unserem Rate, dass die Stütze, die man durch Einführung einer eidgenössischen Automobilabgabe der Sache hatte gewähren wollen, zum Hindernis wurde, zu einem Bengel, der der Sache zwischen die Beine geworfen wurde und über die sie stolperte. Denn es hatte sich eine naturgemässe und durch die Zeitverhältnisse gegebene Entwicklung ergeben! In Kanton und Gemeinde war inzwischen das Automobil ein beliebtes und sich nach dieser Richtung hin immer wärmerer Liebe erfreuendes Steuerobjekt geworden. Im Nationalrat war man jedoch immer mehr der lebendigen Ueberzeugung, dass die bundesrechtliche Ordnung der Sache nicht umgangen werden könne. Es ist auch daran zu erinnern, dass bei wiederholten Konferenzen der kantonalen Polizeidirektoren das Versagen des Konkordates, seine Unbeholfenheit und Unfähigkeit, dem Wirrwarr der Vorschriften und Verordnungen abzuwehren, konstatiert wurde. Auf der andern Seite aber gab sich aus der gegebenen Entwicklung die Einsicht, dass die Bundesautomobilsteuer nur den Widerstand gegen die Vorlage in der Hauptsache verstärken werde, und man entschloss sich zum Verzicht. Es erfolgte dann in einer neuen Vorlage des Nationalrates eine klarere und bessere Umschreibung der Automobilstrassen, die der Bund bezeichnet, und zwar durch die Beschränkung auf die für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendigen; so wurde also das Notwendigste nur gefordert, nur dasjenige, was absolut verlangt werden muss. Am 4. Juni 1919 hat dann der Nationalrat diese Vorlage, wenn ich mich recht erinnere ohne Gegenantrag, angenommen.

Nun ist die Sache wiederum an uns zurückgekehrt. Und nun fragt es sich, ob der Ständerat von seinem Widerspruch zum vierten Male Gebrauch machen solle. Es käme das der Ausübung einer Art Veto-rechtes gleich, das selbst nach den Konstitutionen der Staaten, die einer Instanz wirklich ein solches

Recht verleihen, als ein sehr weitgehendes betrachtet werden müsste. Die Kommission hat sich wiederholt mit der Sache beschäftigt. Sie wissen, dass auch einmal eine Interpellation — seitens der Bundesbahnkommission, glaube ich, war es — an die Kommission hier erfolgte, und dass ich damals die Hoffnung aussprach, es werde aus dem Lande des Heiligen Niklaus von der Flüe die Erlösung aus diesen Schwierigkeiten und die Versöhnung uns gebracht werden. Schliesslich muss ich sagen, wir haben uns nicht getäuscht, der Friede ist geschaffen worden durch das Entgegenkommen der bisherigen Opposition. Man hat sich in der Kommission überzeugt, dass unser Rat nun nicht länger der Vorlage den Weg zur Volksabstimmung versagen kann, und es beantragt die Kommission einmütig nun Zustimmung zur Vorlage des Nationalrates unter Niederlegung der verbleibenden Wünsche in die beiden Postulate, die Sie am Fusse unserer Vorlage finden.

Ich hielt diesen historischen Exkurs für notwendig und nützlich, nicht nur um Ihre Erinnerung aufzufrischen, sondern auch um Sie an die hauptsächlichsten Gesichtspunkte zu erinnern, die bei der langen Geschichte der Vorlage in Betracht gekommen waren, namentlich aber auch, um Ihnen die Ueberzeugung beizubringen, dass die Sache mehr denn spruchreif ist; der Ständerat darf nach dreimaliger Ablehnung « zurzeit » nicht zum vierten Mal einer einmütig vom Nationalrat beschlossenen Vorlage die Türe verschliessen.

Die Entwicklung und der gegenwärtige Stand des Automobilwesens fordern dringend eine endliche Lösung. Denn die Dinge haben sich weiter entwickelt und haben eine Gestaltung angenommen, deren Bedeutung man die Anerkennung nicht mehr versagen darf. Man muss den Tatsachen Rechnung tragen und sich hinwegsetzen über alle Schwierigkeiten. Man darf da nicht mehr Halt machen an den kantonalen Grenzen und Strassenhoheitsrechten; alle die lokalen und polizeilichen Schwierigkeiten müssen überwunden werden.

Die Benützung des Kraftwagens ist eben zu einem grossen Faktor in unserm Verkehrs- und Wirtschaftsleben geworden. Alle industriellen und Berufskreise, auch die Landwirtschaft, bedienen sich des Automobils als Lastwagen. Die Benützung als Luxuswagen ist sehr weit zurückgetreten hinter die Verwendung als Transportmittel für industrielle, für berufliche Zwecke, für den Dienst der Aerzte, für die Zwecke der Kaufleute; die Technik hat z. B. auch Wagen konstruiert, die schliesslich auch auf mehr oder weniger gut gebauten schmaleren Wegen fortkommen, kleinere Wagen, die unter Umständen für Aerzte und Tierärzte sehr nützlich sind, weil sie ihnen erlauben werden, überall sehr rasch zu ihren Patienten zu kommen.

Ich will Ihnen einige Zahlen geben. 1914 betrug die Zahl der Kraftwagen total rund 6000; dazu kamen damals zirka 5000 Motorräder. Die ersten Kriegsjahre brachten dann einen Stillstand; aber die Zahl der Personenwagen betrug am 1. Juni 1920 schon 8902, die Zahl der Lastwagen 3331, die Zahl der Motorräder 8179. Es hat also eine Verdoppelung dieser Wagenzahlen stattgefunden, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass seit dem 1. Juni 1920 sich noch ganz bedeutende Vermehrungen ergeben

haben. Sie wissen, dass die Sanitätsautomobile der Spitäler grosse Dienste leisten.

Die Transportanstalten verwenden das Automobil im Dienste des Staates. Telephon- und Telegraphenverwaltung führen Materialtransporte damit aus. Die alte, ehrwürdige und von der Poesie verherrlichte Postkutsche hat auch in denjenigen Gegenden, wo man dem Automobil nicht hold ist, dem modernen Fahrzeug Platz machen müssen. Die eidgenössische Postverwaltung hat 13 Kraftwagenetze mit 75 Kraftwagen eingerichtet, 36 Kraftwagen und 30 Elektroautomobile sollen neu in den Dienst gestellt werden noch in diesem Jahr. Und 39 konzessionierte Kraftwagenunternehmen benützen 147 Wagen zur Beförderung von Postsachen, auch von Personen und Waren. Also ist der Dienst, den der Kraftwagen dem Verkehr leistet, schon ein gewaltiger.

Gehen wir über zur Frage der Automobilindustrie, so zeigen sich auch hier Zahlen, von denen ich Ihnen nur Beispiele nennen will zum Beweise für die grosse Entwicklung, zum Beweise aber auch dafür, wie wichtig die Industrie geworden ist und wie es auch bei dieser Industrie unter Umständen notwendig sein wird, sie vor der Ueberflutung aus dem Ausland zu sichern.

Der Import hatte im Jahre 1913 einen Wert von 3,830,000 Fr. und im Jahre 1919 einen Wert von 20,846,000 Fr., für Wagen mit Polsterung. Für Wagen ohne Polsterung betrug er im Jahre 1913 1,195,000 Fr., 1919 1,167,000 Fr., wobei zu bemerken ist, dass ein starker Rückgang seit 1918 bzw. seit 1919 stattgefunden hat. Ich will Sie daran erinnern, dass die Zahl der direkt in der Automobilindustrie beschäftigten Angestellten und Arbeiter Ende November 1919 noch rund 21,000 betrug, dass sie aber Ende November 1920 schon auf die Hälfte zurückgegangen war. Die Zahl der Fabriken mit Automobilfabrikation für Personen betrug fünf für Lastwagen, vier für Motorcycles. Daneben bestehen eine Reihe von Werkstätten für Bestandteile, Reparaturen etc. Es bestehen 136 Automobilgaragen etc. In den Fabriken ist investiert ein Kapital von zirka 58 Millionen Franken, dazu kommen 11 Millionen Franken in den Garagen, 21 Millionen Franken im Kleinhandel, total zirka 90 Millionen Franken. Noch mag erwähnt werden, dass der Import und Export von Pneumatikreifen und andern Kautschukwaren in grosse Summen geht, und es passant möchte ich erwähnen, mit Rücksicht darauf, dass sich da vielleicht früher oder später eine Geldquelle auftut, dass der Import von Benzin im Jahre 1913 160,882 q im Werte von 5,6 Millionen Franken und im Jahre 1919 136,549 q im Werte von 12 Millionen Franken betrug. Dabei darf nicht übersehen werden die grosse Zahl von Leuten, Arbeitern, Handwerkern, Händlern, die vom Automobil leben. Wenn Sie sich der Zeitungsnotizen erinnern, die über die Entwicklung der Automobilindustrie und des Automobilbetriebes in den Vereinigten Staaten berichteten, so müssen wir uns darauf gefasst machen, dass wir später noch eine Vervielfachung aller dieser Zahlen zu gewärtigen haben.

Dies einige Andeutungen über die Bedeutung, die der Automobilverkehr und die Automobilfabrikation, mit ihren Nebenzweigen für das Wirtschaftsleben unseres Landes gewonnen haben, seitdem bei uns die Vorlage von Rat zu Rat zu wandern begonnen hat. Dass bei der Art des Fuhrwerks, seiner grossen

Lenkbarkeit, Geschwindigkeit, seiner starken Beanspruchung von Strassen einheitliche Vorschriften, einheitliche Regeln für die Fahrenden, für das Publikum und für die Behörden des Landes erforderlich und wünschbar sind und für die Einheimischen wie für die Fremden nur von Nutzen sein können, das ist nun allgemein anerkannt und wird nicht mehr bestritten werden. Es hiesse Wasser in die Aare tragen, wollte man sich darüber noch weiter aussprechen.

Materiell ist man darüber einig: Die nötigen Vorschriften werden sich erstrecken müssen auf die Konstruktion des Wagens, auf dessen Lenker, auf die Benutzung des Wagens, die Geschwindigkeit, das Ausweichen, die Zeichen am Wagen, an den Strassen usw. usw. Die Notwendigkeit ist eigentlich schon dargetan und unserseits anerkannt durch den Beitritt der Schweiz zum internationalen Uebereinkommen. Was wir der ganzen Welt zugestanden haben, das wollen wir unter uns doch einander nicht länger versagen!

Und warum der Widerstand, der sich bisher geltend gemacht hat, nicht nur in den Behörden, sondern nicht zuletzt in den breiten Schichten des ganzen Volkes? Formell wird er mehr geleistet zum Schutze der bedrohten Strassenhoheit der Kantone. Da ist nun allerdings richtig und es ist anzuerkennen: Der Bund hat nach der Verfassung, nach Art. 37 und 31e nur ein Aufsichtsrecht über die Strassen und Brücken, an deren Erhaltung er ein Interesse hat. Die Gesetzgebung über die Strassenpolizei ist den Kantonen ausdrücklich verfassungsrechtlich gewährt. Im übrigen besitzt ja der Bund das Recht der Gesetzgebung im ganzen Gebiet des Zivilrechtes, also auch im Gebiete der Haftpflicht, auch der besonders ausgedehnten Haftpflicht. Ebenso im Gebiete des Strafrechtes. Also bedarf es einer Revision der Bundesverfassung nur in dem Punkte der einheitlichen, insbesondere strassenpolizeilichen Bestimmungen; überhaupt auch für polizeiliche Bestimmungen, da im Polizeirecht die Kantone noch zu legiferieren pflegen. Daher die ursprüngliche Fassung mit Beschränkung auf polizeiliche Vorschriften.

In diesem Zusammenhang ist auch hervorzuheben eine Quelle von Schwierigkeiten, die darin besteht, dass die Handhabung der Polizeigewalt auf den Strassen in den Kantonen nach wie vor eben Sache der kantonalen Organe ist und bleibt. Das kann und muss gelegentlich zu Konflikten führen. Es kann vorkommen, dass ein kantonales Selbstbewusstsein sich an einem eidgenössischen Selbstbewusstsein zu reiben beginnt — und umgekehrt. Es kann auch vorkommen, dass einmal die Bundesbureaukratie zu wenig Verständnis für kantonale oder lokale Eigentümlichkeit, für herechtigte Bedürfnisse und Vorschriften hat, und da zu wünschen übrig lässt. Aber unlösbar ist darum die Frage nicht. Man muss sich in vielen Dingen verständigen und miteinander zu leben verstehen, wie wir das ja sonst in andern Dingen, die auch juristisch kompliziert sind, oft so ausgezeichnet tun. Ich muss aber namens der Kommission die Erwartung und die bestimmte Hoffnung ausdrücken, dass der Bund beim Postautomobilverkehr und später auch bei der ganzen Regelung dieses Motorwagenverkehrs bei seinen allgemeinen Vorschriften und bei der Praxis entsprechend Rücksicht nehme auf besondere Ordnungsvorschriften, die im

Interesse des Verkehrs von den kantonalen Behörden für notwendig erachtet werden. Man muss annehmen, dass darüber gegebenenfalls leicht eine Verständigung möglich sein sollte, und die Praxis hat während des Krieges erwiesen, dass eine solche Verständigung nicht schwer, sondern sogar sehr leicht ist.

In dieser eigentlich formalen konstitutionellen Schwierigkeit liegt jedoch entschieden schon lange nicht mehr die Hauptursache des bisherigen Widerstandes der Räte und im Volke. Die Hauptursache liegt in der Abneigung gegen das neue Fuhrwerk. Dieses kommt mit starkem Anspruch als neuer Konkurrent auf die Strassen, die eben ursprünglich für bescheidenere Anforderungen bestimmt waren, für den Neuling auch noch nicht eingerichtet sind; es benützt sie mit vermehrfacher Last und vervielfachter Geschwindigkeit; wirkt als Verkehrshemmnis und -hindernis; belästigt die Anwohner und die andern alten Kunden der Strassen, welche die Benützung in ihrer bisherigen Gepflogenheit zu erhalten wünschen; es belästigt sie namentlich durch unerhörte Staubentwicklung. Die Unmüsse für die Passanten ist gross. Zwar sind, das muss bemerkt werden, die Unglücksfälle verhältnismässig nicht besonders zahlreich. Die Statistiken, die bei den Akten liegen, beweisen, dass die grosse Lenkbarkeit des Automobils offenbar auch dazu dient, Unfälle zu vermeiden, und dass es oft bloss beim Schrecken geblieben ist. Aber jeder einzelne Fall regt doch die Bevölkerung stark auf, wenn auch zu sagen ist, dass die Führer und Insassen der Kraftwagen selbst verhältnismässig einen weit grösseren Prozentsatz der Verunglückten liefern als das andere Publikum auf der Strasse. Wiederholt ist es auch vorgekommen, dass Automobilisten nach dem Unfall sich aus dem Staube gemacht und versucht haben, sich der Verfolgung für ihre Straftat und ihre zivilrechtliche Haftbarkeit zu entziehen. Es muss betont und speziell den Automobilisten gesagt werden, dass ein einzelner gewissenloser Automobilist auf solche Weise die Interessen seiner Mitautomobilisten heillos schädigt. Es muss beigefügt werden, dass, wenn in weiten Volkskreisen grosse Misstimmung wegen des Automobilverkehrs entstanden ist und dessen möglichste Einschränkung in lokaler und zeitlicher Hinsicht gefordert wird, so sind gerade solche Sünder und Verbrecher schuld daran. Es ist auch zu sagen, dass diese rücksichtslosen Automobilisten, die ja gottlob die Minderzahl sind und es immer mehr werden, regelmässig zu den Leuten zählen, die nicht ihren Geschäften oder ihren Berufen nachgehen, sondern Ihrem Vergnügen, und die dabei lediglich einem gewissen Protzertum fröhnen, für das eben unser Volk kein Verständnis hat und das ihm zuwider ist. Es wäre nun ein grosser Irrtum, zu glauben, die vom neuen Verfassungsartikel angestrebte Neuerung geschehe nur im Interesse, im einseitigen Interesse des Automobilismus. Ja, die Revision soll für die Gesamtheit Ordnung schaffen, auch im Interesse des berechtigten, loyalen Kraftwagenverkehrs, der seinerseits auch wie alle andern von selbst das Bedürfnis haben muss, dass einheitliche Ordnung herrscht, dass die verschiedenen 25 Polizeiverordnungen und Polizeiorganisationen, die da autonom herrschen, den Einheimischen zur Verzweiflung bringen und den Ausländer zum Gespött und zur schädlichen Boykottierung unseres Landes veranlassen, der Vereinheitlichung Platz zu machen, da

wo Einheit nottut. Wann, wo und in welcher Art und durch welche Persönlichkeit soll gefahren werden dürfen, das sind die Fragen. Dass nicht jede Strecke geeignet, dass zeitweilig und nach den örtlichen Verhältnissen der Verkehr eingeschränkt werden muss, dass nicht jeder fahren soll, der nichts versteht, dass nicht mit jedem Vehikel, das nicht passt, gefahren werden darf, das ist nach allen Richtungen absolut selbstverständlich, und dass Kontrollvorschriften und Kontrollmassnahmen, Kontrollorgane und Kontrollgebühren notwendig sind, das sieht jedermann ein. Das hat auch zu den Konkordaten geführt, deren Unzulänglichkeit und Misserfolg notorisch ist, weil die Einheitlichkeit, die allgemeine Anerkennung und die Sicherheit des Vollzuges fehlt. Aber noch mehr ist nötig, vor allem zum Schutze des Publikums, zur Gewährleistung der strafrechtlichen, polizeilichen und zivilrechtlichen Verfolgbarkeit von Schädigungen und strafrechtlichen Vergehen.

Bei Vehikeln, die in der Zeit eines Tages durch das Gebiet aller 25 Kantone bei sogar relativ mässiger Geschwindigkeit schnurren, sind die bestehenden kantonalen Polizeiorganisationen und Zivilinstanzen viel zu kompliziert und vielseitig, zu schwerfällig, um das Recht und dessen Verfolgung sichern zu können. Da bedarf es einer einheitlichen Organisation. Die Verfolgung soll auch mit den modernen Mitteln von Telephon und Telegraph, wenn nötig selbst mit Kraftwagen stattfinden können, so dass die Geschwindigkeit seines Wagens für den fehlbaren Automobilisten keinen Vorteil für seine Flucht vor dem Gesetz mehr bedeutet. In allen diesen Richtungen hat ja das Konkordat von 1914, das heute formell noch besteht, sehr schätzenswerte Vorschriften aufgestellt, die leider Theorie geblieben sind und nicht überall in die Praxis überführt werden konnten, weil es eben am richtigen Vollzuge oder an Vollzugsorganen fehlt.

In diesem Zusammenhange mag auch erwähnt werden, dass die Kommission Ihres Rates davon ausgeht, dass unverzüglich, sozusagen mit der Annahme des Verfassungsartikels, eine Spezialgesetzgebung vorgelegt werde, und zwar über die Zivilhaftpflicht, die strengere Haftung vorsieht für Automobilunfälle, ähnlich der Fabrikhaftpflicht oder der Eisenbahnhaftpflicht, vielleicht durch Verlegung der Beweislast oder in anderer Weise. Es sind erforderlich die Bestimmungen betr. die haftpflichtigen Personen, Abgrenzung der Haftpflicht des Eigentümers, des Fahrers, des Insassen. Auch Versicherungsmassnahmen für Leistung der Haftpflichtsumme, wobei daran zu erinnern ist, dass nach Vorgang des österreichischen Gesetzes unser Konkordat eine Verpflichtung für den Automobilisten statuiert hat, die nach meiner Auffassung dann als obligatorisch auch in das neue Gesetz übergehen soll. Es müssen auch Massnahmen für die unverzügliche, beweissichere Feststellung des Tatbestandes vorgesehen werden; wenn nötig für das Festhalten der Schuldigen bei Automobilunfällen ohne Rücksicht auf die kantonalen oder kommunalen Grenzen. Und strafrechtlich sind vorzusehen die durch den speziellen Charakter des Fahrzeuges und dessen Schnelligkeit bedingten besondere Tatbestände. In dieser Beziehung ist hinzuweisen auf die Gesetzgebung der Vorkriegszeit in den andern Staaten, in Belgien, in Frankreich, in Deutschland und — in Oesterreich: Last not least

muss ich sagen, denn nach meiner Kenntnis der Sachlage enthält die österreichische Gesetzgebung die ausgiebigste und gründlichste Behandlung der ganzen Materie. Wenn auch der Staat zugrunde gegangen ist, so darf doch dieses Lob noch heute erteilt werden.

Bei diesem Anlass möchte die Kommission an das Postulat erinnern, das schon 1911 vom Rate angenommen worden ist. Der Streit, ob nicht auf Grund des bestehenden Zustandes eine Sondergesetzgebung möglich gewesen wäre, wird hoffentlich hinfällig werden. Der Ständerat hatte seine guten Gründe für seine Stellungnahme. Formell ist allerdings anzuerkennen, dass mangels Zustimmung des Nationalrates der Bundesrat nicht verpflichtet war, von seinem Standpunkt, dass die Verfassungsrevision vorgehen müsse, abzuweichen. So viel mir bekannt, ist übrigens die ganze Ausführung der Gesetzgebung: die Vorschriften für die Automobile und den Automobilverkehr, die Haftpflicht- und Strafbestimmungen soweit vorbereitet, dass deren Einbringung ohne längern Verzug nach Annahme des Verfassungsartikels erfolgen kann. Vielleicht ist der verehrte Herr Chef des Departementes in der Lage, in dieser Beziehung noch nähere Auskunft zu geben.

Neben den bereits erwähnten tatsächlichen Gründen der Opposition gegen die Neuerung und der Abneigung gegen eine gemeine eidgenössische Ordnung des Automobilverkehrs fallen noch mehrere Gesichtspunkte ins Gewicht. Einmal die Besorgnis für die Strassen und die übermässige Belästigung der Bevölkerung, besonders der Anwohner. Wir glauben, es sei nun durch die Vorlage allen berechtigten Bedenken Rechnung getragen. Wir stimmen mit dem Nationalrat überein und glauben, die richtige Linie sei gefunden.

Es bleibt darnach das Recht der Untersagung oder Beschränkung des Automobilverkehrs — Beschränkung sowohl zeitlich, als auch örtlich — für die Kantone gewahrt. Diese können also einzelne Strassen und Brücken ganz oder teilweise oder für bestimmte Arten von Kraftwagen schliessen — ich erinnere daran, dass in neuerer Zeit leichte und überall verwendbare Kraftwagen gebaut werden, die namentlich für Aerzte von Bedeutung sind. — Aber der durchgehende Verkehr von Kanton zu Kanton, durch die ganze Schweiz, nach dem Auslande, muss im Interesse der wirtschaftlichen und kulturellen Stellung der Schweiz gewährleistet werden, natürlich nur auf den Hauptstrassen, nicht auf allen, aber den geeigneten und notwendigen. Diese Strassen wird der Bund bestimmen, natürlich nicht ohne Benehmen mit den Kantonsbehörden. Auch da können örtlich und zeitlich und auf einzelne Fuhrwerksarten bestimmte Beschränkungen stattfinden. Sorgfältiger kann man wohl kaum die Linie zwischen den sich widerstrebenden Interessen ziehen. Wir hoffen, dass eine solche Lösung auch dem Kanton Graubünden, der die Automobile bis jetzt ganz verpönt hat, annehmbar erscheinen und seinem Fremdenverkehr nützlich werden möge.

Nun aber, wie bereits angedeutet, nehmen die Kraftwagen, namentlich die von Monat zu Monat im Hinblick auf das vermehrte Angebot auf dem Markt, auf die steigenden Transportkosten bei den Eisenbahnen, sich mehrenden Lastwagen der Industrie, des Gewerbes und der Landwirtschaft, die Strassen ausserordentlich stark in Anspruch. Wünschbar

wäre eine besonders beschaffene Strasse, ein besonders konstruierter Strassenkörper. Vierterorts behilft man sich durch Teerung. Aber solcher Strassenbau und Unterhalt kostet Geld, viel Geld. Es bestehen darüber bis in viele Millionen gehende Vorberechnungen bei den Akten. Da nun die Kantone für den Strassenunterhalt aufzukommen haben, vierterorts, meines Erinnerns auch im Kanton Graubünden, sogar die Gemeinden bei den Hauptstrassen, so war der ursprüngliche Gedanke in der 1916er Botschaft, den Automobilisten eine Steuer aufzuerlegen für den Unterhalt der Strassen, ein durchaus naheliegender und richtiger. In der Tat ist es ungerecht, wenn z. B. ein Landesteil mit wenig Industrie und wenig eigenen Kraftwagen, der auf lange Strecken eine Durchgangsstrasse hat, die vom Automobilverkehr benützt und beschädigt wird, die vermehrten Kosten allein tragen muss. Wäre der Gedanke der Heranziehung der Automobilisten zur Lastentragung von Anfang an zur Ausführung gelangt, so hätte auf dem Wege der eidgenössischen Abgabe wohl Hilfe geschaffen werden können, und wir besäßen vielleicht heute schon einige der gewünschten, für den Automobilverkehr besonders eingerichteten Stücke von Durchgangsstrassen. Aber jetzt kommen wir zu spät mit dem eidgenössischen Steuerklingelbeutel. Die Kantone haben sich, wie gesagt, des dankbaren Steuerobjektes seit mehreren Jahren bemächtigt. Es betragen die von den Kantonen bezogenen Steuern für 1919: 912,158 Fr., für 1920 und 1921 werden diese Summen noch ganz beträchtliche Erhöhungen erfahren.

Bei dieser Sachlage ist ohne weiteres klar, dass der Bund auf diesem Wege zu keiner Steuer mehr gelangen kann in der gegenwärtigen Zeit. Dagegen hat der Gedanke grundsätzlich seine Berechtigung und darf nicht fallen gelassen werden. Es müssen die besonderen Verhältnisse dabei, wie im genannten Beispiel erwähnt, auch berücksichtigt werden, indem eine Entschädigung für die Beanspruchung der Durchgangsstrassen an die Kantone vom Bund in irgend einer Weise gesucht und geleistet werden muss. Es werden Mittel und Wege für die Deckung der Summen gesucht werden müssen. Vielleicht findet sich eine Geldquelle auf dem Benzin, durch eine Auflage, ein Monopol, vielleicht auf einem andern Wege. Man ist ja in der heutigen Zeit mit der Wünschelrute nach Steuern ziemlich findig geworden und es wird sich auch in dieser Beziehung das Nötige finden lassen.

Das ist zugleich auch die Rechtfertigung des zweiten Postulates, das wir stellen.

Sie werden entschuldigen, wenn ich etwas ausführlich geworden bin. Ich hielt es aber für notwendig, die ganze Materie in ihren Grundzügen und ihrer Entwicklung zusammenzufassen. Namens der einmütigen Kommission empfehle ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage.

Wirz: Nachdem ich zu wiederholten Malen die Ehre hatte, bei der Behandlung der Automobilfrage in unserem Rate den Standpunkt der Kommissionsminderheit zu vertreten, der dann von der Mehrheit des Rates allerdings geteilt wurde, und nachdem nun heute die Kommission mit einem gemeinsamen Antrage vor den Rat tritt, fühle ich mich veranlasst, angesichts dieser neu geschaffenen Sachlage eine Erklärung abzugeben. Ich tue es in meinem eigenen Namen, glaube aber damit auch den Standpunkt meines

verehrten Kollegen, Herrn Ribordy, zu vertreten. Herr Kollega Ruty, der früher mit uns dieselbe Stellung eingenommen hat, hat sich schon in der vorletzten Kommissionssitzung dem Antrage der Mehrheit der Kommission angeschlossen. Es ist ohne weiteres klar, dass nunmehr die Verhältnisse sich in einer Weise gestaltet haben, welche durchaus keine Wahrscheinlichkeit dafür übrig lässt, dass der Ständerat an seinem früheren ablehnenden Beschlusse festhalten werde. Indem ich diese offenkundige und keinem Zweifel unterworfenen Tatsache feststelle, füge ich allerdings sofort bei, dass für uns, Herrn Ribordy und den Sprechenden, keineswegs diese Tatsache ausschliesslich oder auch nur vorwiegend bestimmend gewesen wäre, unsere frühere Stellungnahme aufzugeben. Ich habe in meinem Leben schon oft öffentlichen Fragen gegenüber meine grundsätzliche Stellung eingenommen und im Laufe der Verhandlungen beibehalten, ganz unbekümmert darum, ob die Aussicht auf einen Erfolg grösser oder geringer gewesen ist. Ich gedenke, das auch in Zukunft so zu halten. Nunmehr mussten Herr Ribordy und ich uns aber doch die Frage vorlegen, ob es angezeigt sei, dass wir uns neuerdings dem Antrage auf Eintreten widersetzen, oder ob es nicht richtiger wäre, unsere Zustimmung dazu zu geben, dass die viel umstrittene Vorlage dem letztinstanzlichen und souveränen Entscheid des Schweizervolkes und der eidgenössischen Stände in der Form eines neuen Verfassungsartikels unterbreitet werde. Wir haben uns zur letzteren Alternative entschlossen. Die Angelegenheit ist nun lange genug zwischen den beiden Räten hin und her geschoben worden. Die ziemlich starke Opposition, welcher die Vorlage anfänglich auch im Nationalrat begegnete, hat ihren Standpunkt schon längst preisgegeben. Auch Rücksichten höherer politischer Natur legten uns die Frage nahe, ob es auch wirklich klug wäre, den Ständerat fernerhin veranlassen zu wollen, dem einstimmigen Beschlusse des Nationalrates noch länger sich zu widersetzen. Wir mussten diese Frage um so mehr verneinen, weil auch in unserem Rate der Beschluss auf Nichteintreten zum wiederholten Male nur mit ganz knapper Mehrheit gefasst wurde und es dabei sogar zweimal zum Stichentscheid des Vorsitzenden gekommen ist. Im Hinblick auf diese Tatsachen entspricht es durchaus auch unserem demokratischen Empfinden, dass nunmehr der Entscheid der obersten Instanz, nämlich derjenigen des Volkes und der Stände, angerufen werden und dass derselbe die streitige Frage lösen solle. In diesem Sinne haben wir, Herr Ribordy und ich, uns mit unseren verehrten Herren Kollegen von der Mehrheit der Kommission verständigt, und in diesem Sinne stimmen wir heute für Eintreten auf die Vorlage.

Unsere Zustimmung zum nunmehr gemeinsam gewordenen Kommissionsantrage wurde uns ganz wesentlich erleichtert durch drei Tatsachen, auf die ich noch hinweisen möchte. Sie werden vielleicht erst bei der Detailberatung näher besprochen werden. Ich muss sie aber gleich hier erwähnen, weil sie dazu dienen, unsere Stimmabgabe für Eintreten auf die Vorlage zu begründen. Mit Befriedigung konstatiere ich übrigens, dass der Herr Berichterstatter der Kommission in seinem sehr erschöpfenden Referate diese drei Tatsachen ebenfalls berührt hat.

Der Antrag der Kommission, welcher auf Zustimmung zum Beschlusse des Nationalrates lautet, ent-

hält gewisse Einschränkungen zugunsten der kantonalen Hoheit. Er sieht ein Recht des Bundes, bestimmte Strassen für den Automobil- und Fahrradverkehr zu öffnen, nur insofern vor, als diese Strassen für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendig sind. Es bleibt auch den Kantonen ein Mitspracherecht gewahrt, indem, wie der verehrte Herr Referent soeben schon betont hat, der Bundesrat keine Strassen dem Automobilverkehr öffnen wird, ohne sich dabei mit den kantonalen Regierungen ins Einverständnis gesetzt zu haben, und indem namentlich auch mit Beziehung auf die Gattung oder auf die Beschaffenheit der Fuhrwerke, welche in Frage kommen, auf die Wünsche der Kantone Rücksicht genommen werden soll.

Eine grössere Bedeutung kommt in meinen Augen der Tatsache zu, dass wir nun im Falle der Annahme dieser Vorlage mit Sicherheit auf den Erlass eines Automobilhaftpflichtgesetzes rechnen können und dass auch eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen den Missbrauch des Automobilverkehrs in Aussicht gestellt werden. Ein Haftpflichtgesetz für den Automobilverkehr wurde vom Ständerat von jeher mit allem Nachdruck postuliert. Der Bundesrat hat sich konsequent auf den Standpunkt gestellt, dass die Hoheit über das Automobilwesen zuerst an den Bund übergehen müsse, bevor derselbe auf diesem Gebiete zum Erlasse eines Haftpflichtgesetzes schreiten könne. Ich habe zwar nach wie vor die Ansicht, dass ein Haftpflichtgesetz die Bundeshoheit in Sachen der Automobilpolizei keineswegs zur absoluten Voraussetzung gehabt hätte. Der Bundesrat hat aber an seiner Auffassung mit einer solchen Ausdauer und Entschiedenheit festgehalten, dass ich die Ueberzeugung gewonnen habe, es werde nie zu einem Haftpflichtgesetz kommen, wenn die Gesetzgebungshoheit im Automobilwesen nicht überhaupt dem Bunde übertragen werde. Das ist ein wesentlicher Grund, warum ich auf meinen früheren oppositionellen Standpunkt verzichte. Ich halte ein solches Haftpflichtgesetz für ein unumgängliches Bedürfnis. Es ist auch meine Ueberzeugung, dass dasselbe viel dazu beitragen werde, den in weiten Volkskreisen herrschenden Unwillen gegen die Automobile zu beseitigen.

Herr Kollega Bolli hat in seinem Referat erwähnt, dass die Zahl der Automobilunfälle keine ausserordentlich grosse sei, wie sich dies aus den statistischen Erhebungen ergebe. Die statistischen Erhebungen halte ich im vorliegenden Falle nicht für unbedingt massgebend. Denn wieviele Leute, denen ein Unfall zustösst, verzichten auf eine weitere Verfolgung der Tatsache, weil ihnen eine solche zum vornherein als aussichtslos erscheint. Das Automobil rast vorbei. Der Verunfallte bleibt vielleicht liegen. Wer hat den Unfall verursacht? Wie wird das ausgemittelt und wie soll der Urheber haftbar erklärt werden? Diese Fragen haben gewiss in zahllosen Fällen bewirkt, dass von einer Verfolgung der Automobilisten Umgang genommen wurde. Auch die in Aussicht genommenen Strafbestimmungen gegen den Missbrauch beim Automobilverkehr werden dazu mitwirken, die Antipathie gegen die Automobile allmählich, wenn nicht verschwinden zu lassen, so doch zu vermindern. Es lässt sich eben nicht leugnen, dass die Automobilfahrer häufig eine ganz unglaubliche Rücksichtslosigkeit, Schonungslosigkeit und — erlauben Sie mir den Ausdruck — Gewissenlosigkeit

an den Tag legen. Darauf sind zahlreiche oder vielmehr zahllose Automobilunfälle und ist auch der weitverbreitete Unwille gegen die Automobilisten zurückzuführen. Wenn man die Automobilunfälle hinsichtlich der Haftpflicht einfach dem gemeinen Recht unterstellt, dann haben die Geschädigten gewöhnlich lediglich das Nachsehen. Bei einem solchen Vehikel, wie das Automobil es ist, müssen besondere Grundsätze und Bestimmungen zum Schutze der Geschädigten aufgestellt werden. Ich betrachte es als einen grossen Fortschritt und eine eigentliche Wohltat für das Publikum, wenn ein Haftpflichtgesetz für den Automobilverkehr erlassen wird. Ich dürfte beinahe sagen, dass mein Gewissen mir Vorwürfe gemacht hätte, wenn ich durch fortgesetzte Opposition gegen die Vorlage den Erlass eines solchen Haftpflichtgesetzes verunmöglicht oder verzögert hätte. Die Annahme der Vorlage bietet mir die Garantie, dass endlich in diesen grossen Misständen Wandel geschaffen werde. Ich wiederhole, dass dies meines Erachtens auch hätte geschehen können, wenn die Gesetzgebung über das Automobilwesen nicht zentralisiert worden wäre. Es wäre aber tatsächlich nicht geschehen. Diese Ueberzeugung schöpfe ich aus den vieljährigen Erfahrungen, die wir gemacht haben. Nun aber, wenn die Vorlage angenommen wird, bekommen wir ein Automobilhaftpflichtgesetz. Das war für mich wesentlich mitbestimmend, auf meine Opposition gegen den neuen Verfassungsartikel zu verzichten.

Die dritte Tatsache, die mir diesen Entschluss erleichtert, besteht im Postulat 2 der gedruckten Vorlage, über das sich der Herr Referent auch verbreitet hat. Gewiss hätte ich es lieber gesehen, wenn der dort ausgesprochene Grundsatz in die Verfassung selbst Aufnahme gefunden hätte. Ich habe in der Kommission einen dahinzielenden Antrag gestellt und ihn mit Nachdruck vertreten. Meine Herren Kollegen konnten sich aber nicht entschliessen, demselben beizustimmen, und zwar aus Gründen, die sich, wenigstens teilweise, meiner Würdigung nicht entziehen konnten. Ich habe mich dann dem einstimmigen Wunsche der Herren Kommissionsmitglieder und des verehrten Herrn Departementsvorstehers gefügt, und es haben dann dieselben meinen Antrag zu dem ihrigen gemacht, nachdem er in die Form eines Postulates gekleidet worden war. Die Richtigkeit der Ansicht, dass der Bund den Kantonen Beiträge für die Herstellung und den Unterhalt der durch den Automobilverkehr beanspruchten Strassen leisten soll, kann nicht bestritten werden. Sie ist denn auch tatsächlich in der Kommission allseitig anerkannt worden, und ich konstatiere mit Befriedigung, dass auch heute der Herr Berichterstatter der Kommission in beredten Worten die Berechtigung dieses Grundsatzes betont hat. Die Kantone haben zugunsten des Bundes auf einen Teil ihrer Strassenhoheit zu verzichten. Der Automobilverkehr nimmt die Strassen ganz gewaltig in Anspruch. Er steigert die Kosten für den Strassenunterhalt in einem ausserordentlich grossen Masstab. Darum ist es gewiss recht und billig, wenn der Bund diese Kosten tragen hilft. Es würde sonst eine Ungerechtigkeit namentlich für einzelne Kantone und Landesgegenden entstehen. Es sind dies, wie der Herr Referent der Kommission mit vollem Recht hervorgehoben hat, diejenigen Gegenden, deren Strassennetz in einer verhältnismässig sehr ausgedehnten und intensiven Weise dem Automobilverkehr dienen muss,

welche aber nur eine kleine Zahl von Automobilen besitzen und denen deshalb eine Automobilsteuer nur einen ganz geringen Ertrag einbringt. In dieser Lage befindet sich beispielsweise mein kleiner Heimatkanton, dessen Landstrasse ausserordentlich stark durch den Automobilverkehr beansprucht wird, weil sie zwei grosse Zentren des Fremdenverkehrs, Luzern mit dem Vierwaldstättersee auf der einen Seite und das Berner Oberland auf der andern Seite, miteinander verbindet. Aehnliche Verhältnisse bestehen auch anderwärts, wenn auch kaum in so ausgeprägter Weise wie in Obwalden. Ich erinnere Sie an Nidwalden, Uri und Glarus. Wenn man in den Zeitungen liest, wie es in den letzten Tagen der Fall war, dass einzelne Kantone — sie gehören der Ostschweiz an — 400,000 Fr. oder sogar eine halbe Million jährlich an Abgaben von den Automobilen beziehen, so muss es doch den Eindruck einer grossen Unbilligkeit erwecken, wenn dann andere Kantone und schweizerische Landesgegenden ihre Strassen dem Automobilverkehr öffnen und dadurch schwerwiegende Kosten für den Strassenunterhalt übernehmen müssen, ohne dagegen aus diesem Automobilverkehr irgend welchen nennenswerten Gewinn zu ziehen, weil sich auf ihrem Gebiet eben nur eine ganz geringe Zahl von Automobilbesitzern befinden. Solchen stossenden Ungleichheiten muss abgeholfen werden. Ich hoffe zuversichtlich, dass es dem Justiz- und Polizeidepartement, in dessen verehrten Vorsteher ich volles Vertrauen setze, und dem hohen Bundesrate gelingen werde, Mittel und Wege zu finden, wie man hier den Forderungen der Billigkeit und Gerechtigkeit gegenüber den Kantonen und zumal gegenüber denjenigen, die wegen besondern Verhältnissen eine billige Berücksichtigung mit allem Grund beanspruchen dürfen, entsprechen kann. Es sind solche Mittel und Wege genannt worden. Auch der Herr Kommissionsreferent hat sie erwähnt. Wir treten hier nicht näher darauf ein. Es lag mir lediglich daran, bei der Eintretensfrage zu betonen, dass und warum ich das Postulat, und zwar in der Fassung, wie sie gedruckt vorliegt, zur *conditio sine qua non* meiner Zustimmung zur Vorlage mache. Wenn ich für Eintreten auf die Vorlage stimme, so fasse ich dabei die beiden Postulate ebenso gut ins Auge wie den neuen Verfassungsartikel selbst. Es waren nur Gründe der Zweckmässigkeit, welche die Kommission bestimmten, den im Postulat II niedergelegten Grundsatz nicht in die Verfassung selbst aufzunehmen. Aber festgestellt wird der Grundsatz durch das Postulat in einer positiven Form.

Man hat früher viel davon gesprochen, dass die Staubplage, welche der Automobilverkehr mit sich bringt, bedeutend vermindert werden könnte, wenn zweckmässige Einrichtungen und Vorkehren getroffen würden. Diese Staubplage ist wirklich ausserordentlich empfindlich. Darunter leiden Menschen und Tiere, an denen die Automobile vorbeifliegen, in einem Masse, von dem man sich in den Städten mit den gepflasterten Strassen gar keinen Begriff macht. Die Staubplage belästigt aber auch die Landwirtschaft in einer ganz unberechenbaren Weise. Die Arbeiter, welche sich den Automobilstrassen entlang beschäftigen müssen, wüssten davon zu erzählen. Aber nicht weniger ist dessen auch ein Zeuge die dichte Staubschicht, welche sich in weiter Ausdehnung links und rechts der Automobilstrassen auf den Wiesen lagert. Man

kann sich ungefähr vorstellen, mit welchen Unzukömmlichkeiten das für Menschen und Vieh verbunden ist. Ich meine darum, man sollte die Frage weiter verfolgen, ob und wie hier Abhilfe geschaffen werden könnte.

Wir haben uns bei den früheren Verhandlungen über diesen Gegenstand darüber gestritten, ob es ein eigentliches Bedürfnis sei, dass der Bund hier legiferire, oder ob man das nicht nach wie vor den Kantonen überlassen dürfe, welche sich ja auf dem Konkordatswege über die zu erlassenden Vorschriften verständigen könnten und sich darüber tatsächlich schon verständigt haben. Kantonalhoheit und Automobilkonkordat wurden als überwundene Standpunkte bezeichnet. Ich will darauf nicht mehr eintreten. Meine Freunde und ich werden für die Kantonalhoheit um so entschiedener dann eintreten, wenn es sich um die Wahrung idealer Güter und Interessen handelt, die uns näher am Herzen liegen, als die Frage über die Gesetzgebungshoheit im Automobilwesen. Ich konstatiere nur, dass, wie der Herr Referent der Kommission an Hand von Zahlen hervorgehoben hat, unter der Hoheit der Kantone das Automobilwesen eine grosse Entwicklung genommen hat. Wenn man uns noch eine Steigerung desselben in Aussicht stellt, wird man doch nicht vergessen dürfen, dass es nicht nur stolze und reiche Herrschaften gibt, welche bequem in den Automobilen sitzen und sich gegen den Staub trefflich und sorgfältig zu schützen wissen, sondern dass auch noch Leute auf der Welt sind, welche ihres Weges fürbass ziehen und unter der Last und Hitze des Tages seufzen und keuchen und den Staub schlucken müssen, den die Automobile aufwirbeln, und die daneben auch Menschen sind und ein menschliches Dasein zu fristen das Recht haben. Wenn Sie dann einmal ein eidgenössisches Automobilgesetz durchberaten — ich werde dann nicht mehr die Ehre haben, in Ihrer Mitte zu sitzen —, dann vergessen Sie nicht, dass unsere Strassen auch noch für andere Leute da sind, als nur für die Automobilisten, und dass sie auch einem andern Verkehr dienen müssen, als demjenigen der Automobile! Wenn ich auch ein alter Konservativer, oder, wenn Sie lieber wollen, ein konservativer Alter bin, so bin ich doch nicht so verbohrt, um nicht einzusehen, dass das Automobil ein Vehikel der modernen Zeit darstellt, dem man seinen Weg nicht versperren kann. Ob es unter eidgenössische Gesetzgebungshoheit zu stellen oder unter der kantonalen Hoheit zu belassen sei, über diese Streitfrage mag nun in einer endgültigen Weise die höchste Instanz, die wir im Schweizerlande kennen, Volk und Stände, in souveräner Weise entscheiden. Als echter Demokrat werde ich mich selbstverständlich vor diesem Entscheide beugen, mag er so oder anders lauten. In guten Treuen reiche ich die Hand zur Verständigung. In diesem Sinne stimme ich für Eintreten auf die Vorlage.

M. Ruty: Je ne vous demande que quelques minutes d'attention pour me permettre simplement d'expliquer mon vote dans la commission et les motifs qui m'ont déterminé à voter en définitive avec la majorité de celle-ci, après avoir soutenu autrefois, lorsque l'affaire est venue devant le Conseil en 1918, les propositions de la minorité.

Les deux arguments capitaux qui m'avaient décidé à soutenir l'ajournement du projet étaient d'une part

l'atteinte portée à l'autonomie cantonale, la crainte de voir l'autorité cantonale mise une fois de plus sous la direction de l'autorité fédérale, par la création d'une sorte de département des travaux publics fédéral; d'autre part mon opposition à la taxe qu'avaient introduite le Conseil national sur les automobiles.

La première de ces objections n'est pas pour moi complètement dissipée. Ce n'est pas sans un certain regret que je vais abandonner les prérogatives cantonales dans cette question. C'est toujours avec une grande hésitation que nous voyons passer du domaine cantonal dans le domaine fédéral des parties de notre législation et de notre droit pénal et les expériences faites sur ces questions ne nous poussent pas en général à accepter avec enthousiasme ces transformations. Mais, Messieurs, les temps sont changés depuis le moment où la loi a été présentée. Le développement considérable de l'automobilisme, les vœux émis par tous ceux qui s'intéressent à ce sport, les inconvénients incontestables que crée à la circulation et au tourisme la multiplicité de nos législations cantonales et de nos prescriptions de police m'ont convaincu qu'il y a nécessité de centraliser les prescriptions et règlements et de remettre à la Confédération le soin de régulariser ces conflits d'attribution, ces conflits d'ordonnances de police. Il s'impose de comprendre la nécessité qu'une autorité supérieure intervienne pour éviter à notre pays d'être mis en quelque sorte au ban du tourisme par suite des difficultés considérables qui gênent ce sport actuellement complètement entré dans nos mœurs et dont les avantages ne peuvent être contestés.

La seconde raison qui m'a déterminé à modifier mon opinion — et je dois dire la principale, c'est le fait que le Conseil national a renoncé à admettre la perception de taxes par la Confédération. Cette perception prévue des taxes avait été un des motifs déterminants de mon opposition par le fait qu'elle enlevait aux cantons et spécialement au canton de Genève que j'ai l'honneur de représenter, une ressource considérable, qu'elle créait une nouvelle sorte d'impôt qu'on peut considérer comme un impôt direct et qu'en somme elle enlevait, dans une forte mesure, le contrôle de l'automobilisme aux autorités cantonales.

Cette objection n'existe plus, puisque le Conseil national a abandonné cette disposition fâcheuse et est revenu sur ce point aux propositions, premières du Conseil fédéral.

Dans ces conditions et pour répondre, je le répète, à un mouvement d'opinion qui s'est manifesté chez nous d'une façon toujours plus instante et plus active, je me suis rangé à l'opinion de la majorité de la commission. J'espère que l'intervention de la Confédération dans ce domaine, intervention que j'accepte encore avec appréhension, aura pour effet à la fois la diminution des inconvénients créés par la multiplicité de nos législations et une meilleure concordance des dispositions réglementaires et peut-être aussi une surveillance plus complète des faits et gestes des automobilistes et des dangers de la circulation. C'est dans ces conditions que j'ai déclaré me ranger à l'opinion de la majorité de la commission. Je vous propose également le vote des nouvelles propositions faites et l'adhésion au Conseil national en même temps que l'acceptation des deux postulats au sujet desquels je ne veux rien dire, parce que je m'en réfère sur ce point aux observations présentées par notre honorable collègue, le rapporteur de la commission.

Bundesrat Häberlin: Es ist von den Herren Vorrednern nicht nur das Eintreten als solches besprochen worden, sondern es ist speziell auch Bezug genommen worden auf die Postulate, welche die Kommission ihren Anträgen beifügt, und zwar ist ein ziemlich enger Zusammenhang zwischen den Postulaten und der Hauptmaterie hergestellt worden, sogar so weit, wenn ich Herrn Landammann Wirz richtig verstanden habe, dass er die Annahme der Postulate als *conditio sine qua non* für seine Stellung zum Eintreten und Annahme der Vorlage betrachtet.

Es ist vielleicht deshalb richtig, dass auch der Vertreter des Bundesrates, denn der Bundesrat wird ja in diesen Postulaten angesprochen, an dieser Stelle zu den Postulaten Stellung nehme, um so mehr, wenn er in der Lage ist, die Harmonie durch Zustimmung zu den Postulaten der Herren herbeizuführen. Die Harmonie ist ja bereits vorbereitet durch das soeben vom Photographen kommandierte freundliche Gesicht und ich möchte Sie bitten, das freundliche Gesicht auch für unser Traktandum beizubehalten.

Es ist schon während den jahrelangen Diskussionen wiederholt der Gedanke ausgesprochen worden: « Was kommt dann, wenn wir in die Verfassung den Automobilartikel aufnehmen? Wir möchten vor allem ein Haftpflichtgesetz, wir möchten aber auch Strafbestimmungen. » Wir werden dies nicht übersehen und da glaube ich, Herrn Landammann Wirz beruhigen zu können nach der Richtung, dass, wenn Sie und das Volk die Verfassungsbestimmung annehmen, das Gesetz ausserordentlich rasch der Verfassungsbestimmung folgen wird, und ich gehe nun in einem Punkte nicht mit Herrn Wirz einig, wenn er meint, dass er bei der Ausarbeitung des Gesetzes nicht mehr mitwirken werde. Wir hoffen alle, dass wir mit seiner Mitwirkung die Ausführung des Verfassungsartikels an die Hand nehmen und hoffen, dass er auch dort seine wertvolle Tätigkeit uns nicht vorenthalten werde.

Ich möchte mir erlauben, Ihnen wenigstens zu skizzieren, wie wir uns die Gesetzgebung denken, gerade darum, dass, wenn Sie die Vorlage vor dem Volke zu vertreten haben, Sie sagen können, wir wissen, wie der Bundesrat oder das Departement sich die Ausführung denkt, und damit Sie auch in der Lage sind, dazu Stellung zu nehmen in zustimmenden oder abweichenden Gesichtspunkten. Selbstverständlich werde ich auf kleine Details nicht eintreten. Wir stellen uns vor, dass wir in der Ausführung wohl zwei Gesetze erlassen werden, ein Gesetz für den Automobil- und Fahrradverkehr und ein Gesetz für den Luftverkehr. Wir können kaum die beiden Materien in ein einziges Gesetz einbeziehen. Es gibt Berührungspunkte, aber es gibt auch Differenzen, die der Berichtstatter vor Jahren mit dem geflügelten Worte bezeichnet hat: « Die Luft hat sozusagen noch weniger Balken als das Wasser. »

Was die Vorlage für den Luftverkehr anbelangt, so bekommen Sie eine Idee, wie wir uns die Sache denken, wenn Sie unsere Verordnung vom Januar 1920 ansehen. Dort ist die Materie geregelt und ihre verschiedenen Unterabteilungen auseinandergelassen. Ich denke mir, dass ungefähr in jenem Sinne die definitive Ordnung erfolgen werde und beschränke mich in meinen heutigen Bemerkungen nur auf das Gesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr. Ob wir dieses mit einer Definition des Autos einleiten wollen, möge noch dahingestellt bleiben. Wir werden in einem

Abschnitt ungefähr in Anlehnung an das bisherige Konkordat die Bestimmungen über die Konzession für die Kraftfahrwerke behandeln, wo also bestimmt ist, wie die Fahrwerke beschaffen sein müssen, die Personenautomobile, die Camions, die Motorräder. Wir werden dann wohl einen weiteren Abschnitt aufstellen müssen, der die Konzession für die Fahrer behandelt, die Fahrbewilligung regelt für die Lenker, und zwar wird sich diese Konzessionsabteilung sowohl für die Fahrwerke wie für die Fahrwerklenker im kantonalen Rahmen durch das Mittel kantonalen Behörden dann abspielen. Ich stelle mir vor, dass wir sodann einen besonderen Abschnitt der Versicherungspflicht widmen werden, denn ich glaube, Sie sind alle damit einig, dass wir den Gedanken aus dem Konkordat herübernehmen wollen, dass mit der Bewilligung zum Fahren oder mit der Bewilligung ein Fahrwerk zu besitzen, auch eine Versicherung Hand in Hand gehen muss, eine Versicherung derer, welche gefährdet werden durch diese modernen Vehikel. Wie weit wir da gehen wollen in der Höhe der Versicherungssumme, ob wir eine teilweise Selbstversicherung noch beibehalten wollen, wie das im alten Konkordat vorgesehen ist, das ist wiederum eine Frage des Details.

Sodann werden wir den Verkehr selbst regeln, also Verkehrsvorschriften aufstellen, wie sie auch schon das Konkordat kennt über die Geschwindigkeit, über das Ausweichen, über den Verkehr auf der Strasse selbst. Auch hier wollen Sie mir Details ersparen. Sodann wird das Gesetz einen Abschnitt enthalten müssen, der die Offenhaltung von Durchgangsstrassen regelt, also das Verhältnis von Bund und von Kanton, und die Frage, inwieweit sollen diese Durchgangsstrassen geöffnet werden, sollen örtliche Beschränkungen, sollen zeitliche Beschränkungen aufgenommen werden. Auch die Frage des Sonntagsverbotes wird an dieser Stelle geprüft werden müssen.

Und endlich werden wahrscheinlich in verschiedenen Abschnitten die Rechtssanktionen folgen müssen. Wir werden Bestimmungen aufstellen über die Tatbestandkonstatierung. Das ist etwas, was bis jetzt noch einigermaßen fehlt, speziell bei den Automobilunfällen, dass der Tatbestand in richtiger Weise sofort festgenagelt wird. Ferner werden wir Gerichtsstandsbestimmungen aufstellen müssen. Und sodann, was nun wichtig ist, und was von Ihnen immer in erster Linie gestellt wurde, Haftpflichtbestimmungen. Die zivilrechtliche Haftpflicht wird geregelt, im Anschluss daran werden vielleicht auch Bestimmungen aufgestellt werden müssen über den Entzug der Verkehrs- und Fahrbewilligung, wenn sie nicht im polizeilichen Abschnitt enthalten sind. Und endlich werden wir Bestimmungen aufstellen über die strafrechtlichen Folgen der Uebertretung. Wir werden die Uebertretungstatbestände fixieren, darunter speziell, was schon Herr Referent Bolli, wenn ich richtig verstanden habe, und auch Herr Landammann Wirz als das Wünschenswerteste angetönt haben, das Einschreiten gegen diejenigen Automobilfahrer, die, wenn ein Unfall passiert ist, ihre nächstliegende Menschenpflicht und Rechtspflicht vergessen, einfach sich aus dem Staube machen und nicht einmal dafür sorgen, dass der Verunfallte und Verletzte richtige Hilfe erhält, geschweige denn, dass sie die Sühne des ihretwegen eingetretenen Schadens übernehmen wollen.

Ich frage mich, soll ich Ihnen über das System der Haftpflicht, wie wir es uns vorstellen, hier schon

Mitteilungen machen. Ich sehe, dass der Zeiger der Uhr gegen 1 Uhr rückt. Ich habe hier eine Reihe von Notizen, aber ich glaube, Sie würden mir nicht dankbar sein, wenn ich Ihnen diese Grundsätze heute schon ausführen würde. Stünde die Zeit in etwas reichlicherem Masse zur Verfügung, so glaube ich, hätte es speziell genug Juristen unter Ihnen, die mir dafür einige Minuten Gehör schenken wollten. Aber momentan glaube ich, ist es nicht nötig. Ich darf aber die Versicherung abgeben, dass wir nicht nur Ihnen nun im allgemeinen hier das Versprechen ablegen, dass wir über die Haftpflicht legiferieren wollen, sondern wir haben bereits genau das System studiert und wir sind auch daran, die notwendigen Ergänzungserhebungen zu machen, wo wir noch Tatbestandsunterlagen brauchen. Zum Beispiel für die Haftpflicht der ausländischen Automobile sind wir, offen gestanden, noch nicht ganz bereit. Die Frage ist: Wie sollen diese erfasst werden? Selbstverständlich werden sie von den rechtlichen Bestimmungen in der Theorie ganz genau erfasst werden, wie die Inlandautomobile und ihre Lenker; aber die praktische Schwierigkeit liegt darin: Wie erfasst man sie recht, wie kriegt man sie her? Und wir denken hier in der Hauptsache daran, wenigstens durch eine Zwangsversicherung dieser ausländischen Automobile eine gewisse Garantie zu schaffen, dass, wenn das Rechtsverfahren eintritt, es dann auch mit materiellem Erfolg durchgeführt werden kann. Wir haben z. B. den Gedanken erwogen, ob wir nicht beim Ueberschreiten der Grenze durch jedes dieser ausländischen Automobile sie zwingen können, an der Zollstation, die ja passiert werden muss, eine Versicherungspolice zu lösen, ungefähr wie man jetzt bei den Automaten im Bahnhof eine Unfallversicherungspolice lösen kann. So stellen wir uns das vor, dass wir eine Zwangsversicherung schaffen, für eine bestimmte Zeit, die vielleicht auf einen Monat zugeschnitten ist, mit einer einheitlichen Prämie, die bezahlt werden muss, vielleicht später ein Verrechnungsverfahren, wenn die Zeit des Aufenthaltes in der Schweiz verlängert oder wenn sie abgekürzt wird. Ich habe mit Versicherungstechnikern die Korrespondenz begonnen, und die Lösung auf diesem Wege ist von diesen Fachmännern als nicht unmöglich erklärt worden.

Wir werden allerdings dann weiter daran denken müssen, wie es mit dem Prozesse ist, der infolge des Unfalls angehoben werden muss, wie wir diese Leute zwingen können, in der Schweiz Rede und Antwort zu stehen. Können wir das dadurch erreichen, dass wir sie nur versichern lassen bei Gesellschaften, welche bereits in der Schweiz Sitz haben oder Sitz in der Schweiz verzeigen? Ist es notwendig, dass wir, noch ergänzend vorgehen dadurch, dass wir mit den andern Staaten, die hier hauptsächlich in Frage kommen, Uebereinkünfte treffen, wonach speziell solche Haftpflichturteile auch in den andern Staaten vollstreckt werden müssen? Das sind die Punkte, die noch — ich sage Ihnen das ganz offen — genauer geprüft werden müssen. Aber im übrigen glauben wir, sehr rasch bereit zu sein mit der Vorlage an die Räte, speziell über diese Haftpflichtfrage.

Wir werden in rechtlicher Beziehung wohl auch über die Frage der Beweiswürdigung Bestimmungen aufnehmen müssen, über die Frage der Protokollaufnahme, die Frage der Editionsspflicht der Akten, vielleicht auch über ein Bedürftigkeitsarmenrecht,

oder wie wir das dann lösen wollen. Ich will über diesen Punkt, wie gesagt, in dieser vorgerückten Stunde Sie nicht so weit orientieren, wie ich es sonst gerne getan hätte.

So viel zu dem Wunsche nach einem Gesetze. Das Gesetz wird auch Strafbestimmungen enthalten, das ist ja der Inhalt ihres ersten Postulates. Ich möchte hier gerne einem Wunsche Ausdruck geben. Das Postulat ist imperativ gehalten, wenigstens im ersten Teil, und muss deshalb auch vom Nationalrat besprochen und angenommen werden. Ich glaube, nach meinen Erklärungen dürften Sie die Ueberzeugung haben, dass es der imperativen Form nicht bedarf. Selbstverständlich könnte es mir ja gleichgültig sein, ob es imperativ oder einladend gehalten ist, wenn wir ihm sowieso entsprechen wollen. Aber es hat auch einen praktischen Haken. Sie werden, wenn Sie die ganze Vorlage im übrigen annehmen, mit dem Nationalrate keine einzige Differenz haben, als einen kleinen Zusatz im französischen Text und dieses imperative Postulat. Ueber jene kleine redaktionelle Bereinigung wird im Nationalrat auch beim grössten Uebelwollen nicht gesprochen werden können, dagegen über dieses Postulat 1, das von der Haftpflicht und den Strafbestimmungen spricht, kann man natürlich bei gutem oder bösem Willen unendlich viel reden. Wir haben die Tatsache, dass der Rat drüben ganz anders zusammengesetzt ist, als er zusammengesetzt war bei den früheren Debatten, so dass Sie riskieren müssen, noch eine ausserordentlich grosse unnötige Diskussion herbeizuführen durch das Bestehenlassen dieser Differenz. Wenn Sie sich also entschliessen könnten, hier eine kleine Ummodelung zur Einladung, zur Prüfung, die für den Bundesrat keine Aenderung bedingt, vorzunehmen, so wäre ich Ihnen aus diesem Gesichtspunkte ausserordentlich dankbar. Sie kennen ja die Mentalität so gut wie ich, ich verrate kein Staatsgeheimnis, wenn ich diese Befürchtung ausspreche.

Und nun zum zweiten Postulat, das aus dem Minderheitsantrag der Herren Wirz und Ribordy herausgewachsen ist, und das nicht imperativ gehalten ist, folgendes: Wir sind wie beim ersten Postulat so auch beim zweiten durchaus bereit, es wohlwollend entgegenzunehmen, denn ich bin persönlich überzeugt, dass ein richtiger Billigkeitsgedanke den Kern dieses Postulates bildet. Es ist ja wahr, dass wir nun mit der eidgenössischen Gesetzgebung, wie es allerdings vielleicht auch sonst durch die Praxis gekommen wäre, durch die Macht der Entwicklung, durch einen modernen Gedanken, der schliesslich eine gewisse Zwangswirkung hat, einzelne Kantone zwingen wollen, ihre ziemlich weitläufigen Durchgangsstrassen dem Automobilverkehr offen zu halten. Es gibt derartige Kantone, die dann aber in den Einnahmequellen aus dem Automobilverkehr schwach bestellt sind, die keine eigenen oder nur sehr wenig eigene Automobile haben, und die nicht aus dem, was sie an Taxen aus dem eigenen Kanton einnehmen, auch die Strassen verbessern können. Da ist der Gedanke ein gesunder, dass die Gesamtheit versuchen sollte, diesen Kantonen mit Subventionen an die Hand zu gehen, damit sie auch im Interesse der Gesamtheit diese Strassen automobiltüchtig erhalten können.

Das erheischt nun allerdings sehr grosse Mittel. Wir wollen darüber keinen Zweifel lassen, dass, wenn

wir eigentliche Automobilstrassen, auch nur die sogenannten Durchgangsstrassen so herstellen wollen, das Millionen und Millionen verschlingt. Es ist eine Untersuchung angehoben worden, wie es herauskäme, wenn man die von den Ingenieuren der Kantone als notwendig bezeichneten Durchgangsstrassen auf der Höhe halten wollte. Es ist berechnet worden, dass für zirka 2600 km, die in Betracht kommen, eine Ausgabe von 26 Millionen notwendig wäre, auf 5 Jahre zu verteilen, also 5,2 Millionen für jedes Jahr nur zur Herstellung dieser Strassen. Dazu kämen noch weitere 15 Millionen jedes Jahr für die Instandhaltung, also im ganzen zirka 20 Millionen für diese Durchgangsstrassen pro Jahr für die nächsten 5 Jahre. Das sind natürlich ausserordentliche Ausgaben. Auch wenn wir davon absehen, was heute schon getan werden muss, das ist ungefähr ein Viertel, so würden wir Jahr für Jahr 15 Millionen für diese Zwecke aufbringen müssen. Diese sind selbstverständlich heute nicht zu beschaffen; wir wollen auch die Zukunftsmusik nicht allzu sehr im Wagner-Fortissimo halten, sondern etwas mehr piano und daran denken, dass wir das auf längere Zeiten als auf 5 Jahre verteilen müssen. Aber doch dürfen wir folgendes sagen: Wir dürfen erwarten, dass die Kantone allein schon grössere Leistungen werden aufbringen können für ihre Automobilstrassen, denn, wenn sie im Jahre 1919 zusammen in der ganzen Schweiz nur etwas über 900,000 Fr. Einnahmen aus diesen Automobilgebühren machten, so wird sich das schon im Jahre 1921 sehr stark vervielfachen. Wenn ein Kanton Thurgau heute allein etwa 400,000 Franken aus seinen Automobilen heraus schlagen will, so ist das ja fast schon die Hälfte des bisherigen eidgenössischen Erträgnisses. Wir dürfen also rechnen, dass von seite der Kantone etwas zu erhalten sein wird. Das werden sie aber, ich denke darüber kann man nicht zweifeln, in ihrem eigenen Kanton ausgeben und werden es uns nicht zur Verfügung stellen. Wir haben davon abgesehen, diese kantonalen Erträgnisse für den Bund flüssig zu machen.

Wie nun Mittel gewinnen? Denn das muss ich bei allem Wohlwollen Herrn Ständerat Wirz sagen, was ich schon in der Kommission gesagt habe, wir dürfen nicht daran denken, dass der Bund aus seiner Kasse heraus, aus seinen bisherigen Mitteln derartige weitgehende neue Aufgaben erfüllen könne, sondern wenn er diese Subventionsaufgabe erfüllen muss in Zukunft, wird man ihm auch neue Einnahmequellen zu diesem Zwecke zur Verfügung stellen müssen.

Man hat nun an Eintrittsgebühren der fremden Automobile an der Grenze gedacht, da, wo ja die Eidgenossenschaft ihre Organe hat und wo sie auch ihr eigenes Recht ausüben kann; sie könne da Gebühren erheben. Aber das würde sehr mager ausfallen. Wenn wir auch von jedem Automobil 10 Fr. als Eintrittsgebühr erheben, so haben wir am Ende des Jahres vielleicht 100,000 Fr. aus dieser Einnahmequelle eingenommen. Wir müssen uns hüten, diese Einnahmequelle zu überschätzen. Wir nehmen dem Automobilisten schon genug ab, die Gebühren für das Büchlein, das er beim Eintritt erhält, die drei oder fünf Franken; wir wollen ihn mit einer Zwangspolice an der Grenze beglücken, die ihn vielleicht 50 oder 60 Fr. kosten wird. Da können wir dann nicht noch andere grosse Gebühren erheben, sonst erreichen wir gerade das, was wir nicht wollen, nämlich das Fernhalten der Fremden und das Renommé eines automo-

bilfeindlichen Landes. Also müssen wir an etwas anderes denken.

Ich gestehe Ihnen offen, ich habe an erster Stelle an das Benzinmonopol gedacht, und ich bringe diesen Gedanken mit aller Absicht jetzt schon hier in die Diskussion. Es ist im andern Rat heute schon eine Motion gestellt worden, jetzt sofort mit dem Benzinmonopol abzufahren. Meine Herren, wollen Sie sich das zweimal überlegen, bevor ein solcher Antrag angenommen wird. Gerade mit Rücksicht auf die Fragen, die hier auf dem Gebiete des Automobilwesens auftauchen. Das Benzinmonopol könnte uns 5—6 Millionen abgeben und wir könnten sehr wohl einen Teil dieser Einnahme im Sinne der Entwicklung des Automobilwesens verwenden.

Das waren die Bemerkungen, die ich, allerdings etwas vorgreifend, zu den Postulaten anbringen wollte. Wir nehmen dieselben entgegen, und wenn Sie sich entschliessen, das erste ein bisschen umzuwandeln, so wären wir Ihnen dankbar. Ich will absolut keinen Zwang auf Sie ausüben, aber wir wären Ihnen dankbar aus praktischen Gründen.

Bolli: Ich kann Ihnen Kenntnis geben, dass ich meinerseits und auch der Herr Kollege Wirz, dem Wunsche des Herrn Bundesrat Häberlin gerne entsprechen auf Grund der Erklärungen, die er abgegeben hat. Es ist die Fassung des ursprünglichen Postulates sowieso nicht mehr ganz aktuell. Es würde dann das Postulat lauten: «Der Bundesrat wird ersucht, zu prüfen, ob nicht ein Entwurf betreffend ein Automobilhaftpflichtgesetz einzubringen und ob nicht zugleich eidgenössische Strafbestimmungen zum Schutze gegen Missbräuche des Automobilverkehrs zu erlassen seien».

Der praktische Erfolg ist der nämliche wie beim ursprünglichen Postulat, besonders nachdem wir die Zusicherung haben, dass alles in Vorbereitung ist.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.
(L'entrée en matière est décidée tacitement.)

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

Sitzung vom 28. Januar 1921,
8¹/₂ Uhr.

Séance du 28 janvier 1921, à 8¹/₂ heures

Vorsitz: } Hr. Baumann.
Présidence: }

1348. Massnahmen zur Behebung der Arbeitslosigkeit.

Mesures pour combattre le chômage.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates, Seite 98 ff.)
(Voir les débats du Conseil national, page 98 et suiv.)

M. Pettavel, rapporteur de la commission: L'arrêté fédéral concernant les mesures pour obvier au chômage voté hier par le Conseil national contient une divergence essentielle, avec votre décision prise la semaine dernière à ce sujet-là. L'article premier de l'arrêté fédéral adopté par le Conseil des Etats a la teneur suivante: «Un crédit de 10 millions de francs est ouvert au Conseil fédéral pour subventionner les travaux entrepris pour obvier au chômage.»

Le Conseil national a porté ce crédit de 10 à 15 millions de francs. Je vous rappelle à ce sujet que dans le rapport que j'ai eu l'honneur de vous présenter au nom de la commission je vous ai exposé, s'agissant de l'importance du crédit, que celle-ci s'était demandée au cours de son étude si, étant donné l'importance du chômage, il n'y avait pas lieu d'aller au-delà du chiffre proposé par le Conseil fédéral. Cependant, sur les renseignements donnés par le Conseil fédéral et M. Rothpletz, chef directeur de l'Office fédéral du chômage, la commission a estimé qu'il n'était pas indiqué d'aller plus loin. M. Rothpletz a rappelé que sur les crédits précédemment votés pour constructions et travaux divers, il restait encore 8 millions de francs disponibles. 8 millions de francs ajoutés aux 10 millions de francs demandés par le Conseil fédéral donnaient un total de 18 millions de francs qui permet d'entreprendre des travaux pour 120 à 150 millions de francs.

Dans ces conditions, nous n'avons pas cru devoir vous faire des propositions dépassant le crédit demandé par le Conseil fédéral. Vous avez partagé notre manière de voir.

Depuis lors, les conditions ont changé. Lorsque nous vous avons présenté notre rapport, le nombre des chômeurs inscrits, des «totalelement sans travail», était de 22,000 à 23,000 dans toute la Suisse et le nombre des chômeurs partiels de 30,000; or, aujourd'hui il résulte des dernières indications qui ont été données hier à la commission par l'Office fédéral du chômage que le nombre des chômeurs totaux n'est plus de 22,000 ou 23,000, mais bien de 35,000. Le nombre des ouvriers partiellement sans-travail n'est plus de 30,000, mais de 60,000.

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Januarsession
Session	Session de janvier
Sessione	Sessione di gennaio
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.01.1921
Date	
Data	
Seite	41-53
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 118

C'est dans ce sens que l'étude a été entreprise au Département de l'intérieur et elle sera considérablement facilitée, en réunissant dans la même main les commissions et autorités qui dépendent actuellement de deux départements différents. C'est là la raison principale pour laquelle le Conseil fédéral s'est décidé à vous faire la proposition qui vous a été distribuée et qui vient d'être commentée par Monsieur le rapporteur de la commission. D'accord avec lui je vous en recommande l'adoption.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.
(L'entrée en matière est décidée tacitement.)

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Beschlusses-
entwurfes Einstimmigkeit

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt. Automobiles et navigation aérienne. Police.

Fortsetzung. — *Suite.*

(Siehe Seite 41 hiavor. — Voir page 41 ci-devant.)

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Sie haben gestern Eintreten beschlossen. Es wird sich nun lediglich darum handeln, die artikelweise Beratung durchzuführen. Es kommt ein einziger Artikel für die Diskussion in Betracht, nachdem die allgemeine Diskussion gestern gezeigt hat, dass der Art. 37ter betreffend Luftschiffahrt unter keinen Umständen beanstandet sein wird.

Ich erlaube mir deshalb, kurz zu Art. 37bis noch folgendes zu sagen, unter Berufung auf dasjenige, was gestern sowohl von mir, wie von dem verehrten Herrn Kollegen Wirz gesagt worden ist. An erste Stelle setzt also der Artikel den Grundsatz, dass der Bund berechtigt ist, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Man war sich von Anfang an klar, und es steht das schon in der ersten Botschaft, dass unter Automobil zu verstehen ist jedes Strassenfahrzeug, das durch mechanischen, motorischen, Antrieb bewegt wird, ohne an ein Bahngeleise oder eine andere mechanische Führung gebunden zu sein. Im deutschen Sprachgebrauch ist vielfach der Ausdruck Kraftfahrzeug, Kraftwagen in Anwendung gekommen. Es liegt kein Grund vor, namentlich angesichts der andern Landessprachen, von dem umfassenden, genugsam klaren Begriff Automobil abzuweichen. Es gehören dazu nicht bloss die Kraftwagen, die mit Benzin und Elektrizität und andern Mitteln, zum Beispiel Dampf, betrieben werden. Die Ausführungsgesetzgebung oder Verordnung wird

vielleicht eine Definition des Begriffes und die Einteilung der Fahrzeuge in verschiedene Kategorien notwendig machen. Für den Verfassungsartikel ist es klar genug. Die Kompetenzvorschriften aufzustellen, ist dem Bunde allgemein gegeben. Es können Vorschriften polizeilicher, technischer oder anderer Art sein; sie können den Verkehr, die Fabrikation, die Verwendung, die Bezeichnung usw. betreffen, sie sind also nicht mehr nur auf den Verkehr beschränkt; dagegen stösst das Recht des Bundes und es grenzt an die Strassenhoheit der Kantone. Diese können den Verkehr auf ihren Strassen unterdrücken, örtlich, zeitlich, für bestimmte Typen von Fuhrwerken beschränken, teilweise oder ganz, ihn auch offen erklären für bestimmte Zeiten und für bestimmte Wagenarten oder bestimmte Berufsklassen, zum Beispiel die Aerzte. Diese Beschränkung grenzt dann andererseits an das vom Bund zu wahrende Interesse des grossen Verkehrs, des allgemeinen Durchgangsverkehrs. In diesem Interesse kann der Bund Strassen, die für den Durchgangsverkehr notwendig sind, ich unterstreiche das « notwendig », ganz oder teilweise örtlich und zeitlich oder für einzelne Berufe oder vollständig frei erklären. Das ist alles gestern ausführlich dargelegt worden und man hat gesagt, dass man sich ja wohl bei Festsetzung dieser Bestimmungen das Wort gönnen könne, und auch auf die kantonalen Polizeiverordnungen usw. Rücksicht nehmen werde. Weiter haben wir gesagt, dass es gut sei, wenn solche Strassen sobald als möglich subventioniert werden.

Das ist es, was zu Art. 37bis noch gesagt werden muss. Es ist nur noch zu ergänzen, dass die Benutzung der Strassen für den Bund vorbehalten werden muss. Es kommt der Postverkehr in Betracht, aber auch der Verkehr für militärische Interessen, der Kriegsbetrieb und dann die Fälle von grossem Landesunglück, zum Beispiel Wassernot, wo der Bund Material und Leute auf Motorwagen herbeiführt. Auch das ist dann eine Sache im Dienste des Bundes. Ich beantrage Ihnen Zustimmung zu der Fassung des Nationalrates.

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 24 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

Präsident: Wir gehen über zur Behandlung der Postulate. Sie sind gestern bei der Eintretensfrage bereits behandelt worden.

Postulat 1.

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, dass das Postulat gemäss dem Wunsche des Vorstehers des Justiz- und Polizeidepartementes abgeändert worden ist. Im übrigen berufe ich mich auf dasjenige, was gestern gesagt wurde.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Annahme des Postulates 26 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

Präsident: Da die Form keine imperative ist, besteht kein Widerspruch mit dem Beschlusse des Nationalrates.

Postulat 2.

Usteri: Der Herr Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartementes hat eine bestimmte Aeusserung aus dem Schosse des Rates gewünscht, wie man sich zu einem eventuellen Benzinmonopol stelle, aus dessen Ertrag die im zweiten Postulat der Kommission vorgeschlagenen Subventionen sollen bestritten werden sollen. Wenn ich mich recht erinnere, ist im Nationalrat die Aufhebung des jetzt immer noch zu Recht bestehenden Benzinmonopols postuliert und auch in einem Entscheid des Volkswirtschaftsdepartementes gesagt worden, dass das Benzinmonopol nach Aufbrauch der wirtschaftlichen Vorräte im Laufe des Sommers fallen könne.

Die Frage des Benzinmonopols sollte meines Erachtens eine durchaus offene bleiben, nicht nur wegen der grundsätzlichen Frage der Schaffung neuer Monopole, sondern aus Gründen der Zweckmässigkeit und Billigkeit im Verkehrswesen, da man auch daran denkt, auf dem Wege des Benzinmonopols den notleidenden Bundesbahnen zu Hilfe zu kommen, indem man die fühlbare Konkurrenz der Kraftwagen durch Verteuerung ihres Betriebes aus der Welt schafft, eine Konkurrenz, die doch dem Verkehre grosse Dienste leistet. Nun ist die Benutzung der Kraftwagen eine so mannigfaltige, aber an die Verkehrsbedürfnisse einzelner Berufsarten gebunden, dass man nicht ohne weiteres sagen kann, es handle sich bei den Benzinzuschlägen um eine allgemeine Belastung des Erwerbslebens, um eine gleichmässige Belastung der Volkswirtschaft. Man darf auch nicht übersehen, dass sofort versucht wird, eine derartige Belastung abzuwälzen und auf andere Kreise abzuladen.

Wir haben es einerseits mit Lastwagen zu tun, welcher Verkehr eine grosse Menge Benzin absorbiert, und andererseits mit Wagen, die nicht als sogenannte Luxusautomobile durch das Land surren, ich erinnere besonders an die Automobile der Aerzte, die an sich schon wegen der steten Dienstbereitschaft und Promptheit eine besondere Rolle in der Volksgesundheit spielen, und die besonders auf dem Lande ihre grosse Bedeutung haben. Ich möchte hier als Beispiel der Ueberwälzung nur die Tatsache zitieren, dass in den Rechnungen speziell der Landärzte an die staatlich anerkannten Krankenkassen die Deplacementsvergütung mittelst Autos eine sehr erhebliche Rolle spielen. Die Krankenkassen werden so durch die Belastung des ärztlichen Autos mit Benzinaufschlägen mittelbar auch mit Monopolgebühren in Anspruch genommen, und dann kommt die Reperkussion von den Krankenkassen auf deren Ansprüche an den Bund in bezug auf die Höhe der Bundesbeiträge, so dass also beispielsweise hier die Belastung wieder zum Ursprung zurückkehrt. Solche Beispiele liessen sich ja noch viele zitieren. Die Angelegenheit soll nach meiner Ansicht eine durchaus offene Frage bleiben, und insbesondere nicht als durch die Praxis der ausserordentlichen Vollmacht des Bundesrates in bezug auf das Benzinmonopol präjudiziert erscheinen.

Abstimmung. — *Votation.*

Für Annahme des Postulates 26 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An den Bundesrat.
(Au Conseil fédéral.)

**Sitzung vom 9. Februar 1921,
9 Uhr.**

Séance du 9 février 1921, à 9 heures

Vorsitz: } Hr. Baumann.
Présidence: }

1306. Schutzhaftinitiative. Begutachtung.
Initiative sur les arrestations préventives. Préavis.

Antrag der Kommission
vom 27. November 1920.

Ablehnung der Initiative.

Proposition de la commission
du 27 novembre 1920.

Rejet de l'initiative.

Räber, Berichterstatter der Kommission: Ende Juli 1919 sind 109,536 Unterschriften - von Schweizerbürgern eingegangen, welche folgenden Verfassungsartikel zur Annahme vorschlagen:

« Der Bundesrat hat die Pflicht, Schweizerbürger, die die innere Sicherheit des Landes gefährden, unverzüglich in Schutzhaft zu nehmen. »

Wegen eines Formfehlers wurden 47,213 Unterschriften als ungültig erklärt. Trotzdem ist die Initiative richtig zustande gekommen, was vom Nationalrate am 15. Februar und vom Ständerat am 5. März 1920 festgestellt worden ist.

Die Entstehungszeit des Initiativbegehrens weist schon auf die Beweggründe hin, welche dasselbe veranlasst haben. Am 10. April 1919 hatte der Landesstreikprozess seinen Abschluss gefunden. Drei Monate später war das Initiativbegehren zustande gekommen.

Es kann heute keinem Zweifel mehr unterliegen, dass dem Landesstreik vom November 1918 revolutionäre Absichten zugrunde lagen und dass es sich um eine nach einheitlichem internationalen Plane geleitete Bewegung handelte. Es ist sicher kein blosser Zufall, dass die revolutionäre Bewegung in verschiedenen Ländern am gleichen Tage wie bei uns und fast in den gleichen Formen ausgelöst worden ist. Es ist kein blosser Zufall, dass in jenen Tagen der internationale Telegraphendienst uns mit Falsch-

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Januarsession
Session	Session de janvier
Sessione	Sessione di gennaio
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.01.1921
Date	
Data	
Seite	59-60
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 121

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.

tives à la frontière, afin d'empêcher le pays d'être envahi par des maladies épidémiques; cette mesure a sa place à l'art. 7, la nouvelle disposition tend également à autoriser exceptionnellement le Conseil fédéral à étendre les mesures à l'intérieur du pays.

J'ai donc l'honneur de vous demander d'introduire à l'art. 7, al. 3, la disposition proposée par la commission et de lui donner la teneur suivante: «En ce qui concerne le trafic international à la frontière et la surveillance au point de vue sanitaire, le Conseil fédéral peut ordonner des mesures spéciales destinées à protéger le pays contre l'invasion de maladies épidémiques. Il peut également, si des circonstances exceptionnelles l'exigent, prendre des mesures nécessaires pour en empêcher la propagation dans l'intérêt du pays.»

M. Dind: Je suis d'accord avec les objections présentées par M. Pettavel. Je crois même que nous pourrions les adopter in pleno.

Präsident: Von der Anregung des Herrn Pettavel wird am Protokoll Vormerk genommen; im übrigen ist der Art. 1 unbestritten und daher angenommen.

Art. 2.

Angenommen. — (Adopté.)

Gesamtabstimmung. — *Votation sur l'ensemble.*

Für Annahme des Gesetzesentwurfes 23 Stimmen
(Einstimmigkeit.)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national).

**Sitzung vom 10. Februar 1921,
9 Uhr.**

Séance du 10 février 1921, à 9 heures

Vorsitz: } Hr. Baumann.
Présidence: }

11. Automobilwesen und Luftschiffahrt.
Automobiles et navigation aérienne. Police.

(Siehe Seite 41 hievor. — Voir page 41 ci-devant.)

Redaktionelle Bereinigung. — *Rédaction définitive.*

Bolli, Berichterstatter der Kommission: Wir haben uns veranlasst gesehen, einige Aenderungen, die allerdings rein redaktioneller Natur sind, vorzunehmen, die Sie aus einer Vergleichung des jetzt vorliegenden Textes mit demjenigen, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, ersehen werden.

Zunächst möchte ich bemerken, dass die beiden Postulate, die der Ständerat am 28. Januar am

Schluss der materiellen Beratung angenommen hat, sich direkt an den Bundesrat adressieren und auch an ihn zu leiten sind, wenn es noch nicht geschehen, da es sich ja um Beschlüsse und Anträge auf Prüfung der betreffenden Materien handelt und nicht um die Forderung eines bestimmten Handelns; alles nach Massgabe des Gesetzes über den Geschäftsverkehr. Bekanntlich betreffen die beiden Postulate die Automobilhaftpflicht und das Automobilstrafrecht einerseits, sowie die Frage der Entschädigung der Kantone für die Kosten von Einrichtung und Unterhalt der Automobilstrassen andererseits. Ich will bei diesem Anlass wiederum konstatieren, dass die beförderliche Anhandnahme beider Dinge zugesichert worden ist. Die Postulate können also dadurch als einstweilen erledigt betrachtet werden, sie unterliegen nicht der Prüfung und Zustimmung durch den Nationalrat.

Im übrigen hat die redaktionelle Prüfung und Bereinigung ergeben, dass das schwere Schicksal, welches die Vorlage durchgemacht hat, ihr sprachlich gewissermassen als Runzeln ins Gesicht gegraben worden ist. Die Redaktionskommission hat versucht, diese Runzeln etwas zu glätten, denn es sollte doch wenigstens eine Verfassungsbestimmung nicht etwa ein Denkmal schlechter Sprachkunst sein. Diese Bemerkung bezieht sich auf den französischen und den deutschen Text und es hat sich auch da wieder gezeigt, wie vorteilhaft es ist, die beiden Texte miteinander festzustellen, und wie der deutsche Text durch die Eleganz der französischen Sprache unter Umständen nur gewinnen kann, während ihm von Anfang an mehr der Vorteil der Gründlichkeit zukommt. Nun konnte eben im deutschen Text die schwerfällige und umständliche Fassung von Art. 37 bis, Abs. 2, vereinfacht und sprachlich verschönert werden. Es wurde auch der Text durchsichtiger gestaltet. Statt das Wort «Recht» zu wiederholen, hat man nun einfach entsprechend dem französischen Text gesagt «kann». Es ist die nochmalige Erwähnung des Automobil- und Fahrradverkehrs, die sprachlich unschön und sinngemäss unnötig war, aufgegeben worden. So lautet nun der von der Redaktionskommission vorgeschlagene Art. 37 bis: «Der Bundesrat ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfange offen erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.» Aehnlich haben wir auch den französischen Text bereinigt. Dort wurde zunächst im Eingang das Wort «intercalation» gemäss dem bisherigen Sprachgebrauch durch das Wort «insertion» ersetzt und hernach ist das Verbum «insérer» statt «intercaler» eingestellt worden. Art. 37 bis lautet nun entsprechend im französischen Text: «La Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles. 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 pour le service de la Confédération demeure réservée.» Die Redaktionskommission kommt einstimmig zu

diesen Vorschlägen, denen auch der Herr Departementschef zustimmt. Wir können Ihnen die Versicherung geben, dass diese Redaktion durchaus demjenigen entspricht, was beschlossen worden ist. Es ist nur eine sprachliche Doppelspurigkeit beseitigt worden. In diesem Sinne beantrage ich Ihnen nun, gemäss der früheren Schlussnahme die redaktionell so bereinigte Vorlage, so zu akzeptieren.

Schlussabstimmung. — Votation finale.

Für Annahme des Beschlussesentwurfes 27 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat.
(Au Conseil national.)

1176. Revision des Nationalbankgesetzes.
Revision de la loi fédérale sur la Banque nationale.

Differenzen. — Divergences.

(Siehe die Verhandlungen des Nationalrates, Seite 1 ff.)
(Voir les débats du Conseil national, page 1 et suiv.)

Anträge der ständerätlichen Kommission
vom 26. Januar 1921.

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates, wo nichts anderes bemerkt ist.

Mehrheit:

Art. 24, Abs. 4.

Die Nationalbank ist während zwanzig Jahren, von der ersten Bekanntmachung des Aufrufes an gerechnet, verpflichtet, die aufgerufenen Noten zum Nennwert einzulösen oder umzutauschen.

Minderheit: Zustimmung.

Art. 43.

Bei der Bestellung des Bankrates sollen, neben dem fachmännischen Element, der Handel, die Industrie, das Gewerbe, die Landwirtschaft berücksichtigt werden.

Art. 54, Abs. 1.

Das Direktorium ist die oberste geschäftsleitende und ausführende Behörde; ihm liegen unter Vorbehalt der Bestimmungen von Art. 45 und 51 dieses Gesetzes, sowie gemäss der Dienstanweisungen und Reglemente alle Verrichtungen zur Verwirklichung der Aufgaben und Zwecke der Nationalbank ob; insbesondere setzt es nach Einholung der Gutachten des Bankausschusses und der Vernehmlassungen der Direktionen der hauptsächlichsten Zweiganstalten den offiziellen Diskonto und den Zinsfuss für Darleihen fest.

Postulat.

Der Bundesrat wird eingeladen, rechtzeitig Bericht und Antrag darüber zu erstatten, was vom 20. Juni

1927 an in bezug auf die Nationalbank Rechtens sein soll.

Propositions de la commission du Conseil des Etats
du 26 janvier 1921.

Adhésion à la décision du Conseil national sauf observation contraire.

Majorité:

Art. 24, Al. 4.

La Banque nationale est tenue, pendant un délai de vingt ans, à compter dès la première publication, de rembourser ou d'échanger à leur valeur nominale les billets rappelés.

Minorité: Adhésion.

Art. 43.

Le conseil de banque devra comprendre, à côté des représentants de la finance ceux du commerce, de l'industrie, des arts et métiers, et de l'agriculture.

Art. 54, Al. 1.

La direction générale est l'autorité exécutive suprême de la banque; elle est chargée de prendre, sous réserve des dispositions des art. 45 et 51 de la présente loi et conformément aux règlements et ordres de service, toutes les mesures et dispositions que comportent les tâches et le but de la Banque nationale. En particulier, la direction générale fixe le taux officiel de l'escompte et le taux de l'intérêt des avances, mais seulement après avoir pris l'avis du comité de banque et entendu les directions des principales succursales de la banque.

Postulat.

Le Conseil fédéral est invité à présenter en temps utile un rapport et des propositions sur la situation qui sera faite à la Banque nationale après le 20 juin 1927.

Art. 4.

Bolli, Berichtstatter der Kommission: Der Nationalrat hat am 20. Januar die Vorlage des Ständerates zu Ende beraten und es hat die ständerätliche Kommission dann am 26. Januar die nationalrätlichen Entscheidungen in Beratung gezogen. Es musste, zum Teil mit angenehmer Ueberraschung, konstatiert werden, dass wesentliche Differenzen zwischen der Schlussnahme des Ständerates vom 17. Juni 1920 und derjenigen des Nationalrates nicht bestehen. Die meisten derselben sind von untergeordneter Bedeutung; von einiger Erheblichkeit ist vielleicht diejenige betreffend die einseitige Verlängerung des Notenprivilegiums. Die ständerätliche Kommission hat sich nicht veranlasst gesehen, in diesem Punkte festzuhalten, und zwar im Interesse einer möglichst baldigen Erledigung der Vorlage, die gewünscht werden muss wegen der Ordnung, wegen des Landeskredites und des Kredites der Nationalbank. Es wird sich in der Einzelberatung ergeben, ob

Automobilwesen und Luftschiffahrt. BB vom 14. Februar 1921

Automobiles et navigation aérienne. AF du 14 février 1921

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1921
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Januarsession
Session	Session de janvier
Sessione	Sessione di gennaio
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	11
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.02.1921
Date	
Data	
Seite	74-75
Page	
Pagina	
Ref. No	20 029 124