

Bundesblatt

82. Jahrgang.

Bern, den 17. Dezember 1930.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Einrückungsgebühr. 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern.*

2634**Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines
Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.

(Vom 12. Dezember 1930.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf eines Bundesgesetzes über den
Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr mit folgender Botschaft vorzulegen.

Einleitung.

Der in der Volksabstimmung vom 22. Mai 1921 angenommene Art. 37^{bis}
der Bundesverfassung ¹⁾ harrt noch immer der Ausführung. Er hat folgenden
Wortlaut:

«Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder auf-
zustellen.

Den Kantonen bleibt das Recht gewahrt, den Automobil- und Fahrrad-
verkehr 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.»

Schon mit Botschaft vom 8. November 1922 ²⁾ haben wir der Bundes-
versammlung den Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug-
und Fahrradverkehr unterbreitet. Am 10. Februar 1926 hat die Bundes-
versammlung das aus den Beratungen hervorgegangene Bundesgesetz über
den Automobil- und Fahrradverkehr ³⁾ angenommen. Dieses Bundesgesetz,
gegen das innert nützlicher Frist ein von 91,781 gültigen Unterschriften unter-

¹⁾ Siehe *Gesetzsammlung*, Bd. 37 n. F., S. 739/740.

²⁾ Siehe *Bundesbl.* 1922, Bd. III, S. 461 ff.

³⁾ Siehe *Bundesbl.* 1926, Bd. I, S. 329 ff.

stütztes Referendumsbegehren eingereicht worden ist, ist in der Volksabstimmung vom 15. Mai 1927 mit 343,387 gegen 230,287 Stimmen verworfen worden.

Im Oktober 1927 ist ein Volksbegehren betreffend Abänderung des Art. 37^{bis} der Bundesverfassung zustande gekommen ¹⁾. Danach sollte die Gesetzgebung über den Strassenverkehr grundsätzlich dem Bunde übertragen werden. Ferner sollte der Bund befugt sein, Bau und Unterhalt von Durchgangsstrassen zu übernehmen oder sich daran zu beteiligen. Endlich sah das Volksbegehren eine bestimmte Verteilung der Einnahmen, die dem Bunde aus Zöllen, Steuern und andern Abgaben auf den Betriebsstoffen der Motorfahrzeuge zufließen, unter die Kantone vor. Dieses Volksbegehren ist am 12. Mai 1929 verworfen worden: dafür haben sich 240,350 Stimmen, 2 ganze und 2 halbe Stände, dagegen 420,082 Stimmen, 17 ganze und 4 halbe Stände, ausgesprochen. Vorausgegangen war jedoch und darf wohl als begleitend auch für diese Volksabstimmung betrachtet werden, die sozusagen einstimmige Annahme in beiden Räten einer Motion, die den Bundesrat einlud, einen Gesetzentwurf vorzulegen, welcher die Verkehrsregelung auf alle Strassenbenützer erstreckt in dem Umfange, als ein Zusammenhang mit der Strassenbenützung durch Motorfahrzeuge und Fahrräder besteht.

Schon im September 1927 waren im Nationalrat ein Postulat Tschudy, im Ständerat ein Postulat Wullschleger angenommen worden, die beide eine bundesgesetzliche Regelung der Haft- und Versicherungspflicht für Motorfahrzeuge betrafen. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf stehen ferner im Zusammenhang: das anlässlich der Beratung über die Frage der Verteilung des Benzinzollviertels an die Kantone vom Nationalrat am 21. März 1928 angenommene Postulat betreffend Eingangsgebühren für ausländische Motorfahrzeuge; die vom Nationalrat am 19. Juni, vom Ständerat am 29. September 1928 erheblich erklärte Motion Bratschi betreffend Angleichung der Automobilgesetzgebung an die Eisenbahngesetzgebung; endlich das vom Nationalrat am 19. Juni 1930 angenommene Postulat seiner Bundesbahnkommission, soweit es die beförderliche Ausarbeitung eines eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes wünscht, in welchem neben dem allgemeinen Strassenverkehr insbesondere die Arbeitsverhältnisse des Automobilpersonals geordnet werden. Diese Postulate und Motionen finden, soweit sie auf Regelung bestimmter Verhältnisse in einem Verkehrsgesetze abzielen, in der Vorlage ihre Erledigung.

Nach der Verwerfung des Volksbegehrens auf Abänderung von Art. 37^{bis} der Bundesverfassung war die verfassungsrechtliche Grundlage für einen neuen Entwurf eines Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr abgeklärt. Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat denn auch die Vorarbeiten dazu unverzüglich in Angriff genommen. Im September 1929 wurde den Interessentenkreisen ein Fragebogen zugestellt. Auf Grund des eingelangten umfangreichen Materials — die Schweizerische Strassenverkehrsliga z. B. hat einen formulierten Gesetzentwurf mit Motiven eingereicht

¹⁾ Siehe Bundesbl. 1927, Bd. II, S. 281/282.

— hat alsdann das Justiz- und Polizeidepartement einen Vorentwurf ausgearbeitet, der am 15. September 1930 veröffentlicht wurde. Der Vorentwurf ist vom 6.—10. Oktober 1930 in einer vom Departement einberufenen Expertenkommission, die Vertreter der interessierten Behörden und Verbände aufwies, eingehend beraten worden. Den Beschlüssen dieser Kommission, denen selbstverständlich nur konsultativer Charakter zukommen konnte, ist im vorliegenden Entwurf so weit als möglich Rechnung getragen worden. Es darf festgestellt werden, dass die Kommissionsberatungen durchaus im Geiste der Verständigung geführt worden sind und dass sie den allseitigen Willen zeitigten, so rasch als möglich zu einem für alle interessierten Kreise befriedigenden Gesetz zu kommen.

Der Gesetzentwurf vom 10. Februar 1926 hatte sich noch stark an das Automobilkonkordat vom 7. April 1914 angelehnt. Dies erklärt sich daraus, dass der Vorentwurf zu diesem Gesetz auf eine Zeit zurückgeht — April 1922 —, in welcher das Konkordat noch eine auf 20 Kantone sich erstreckende einheitliche Regelung der wesentlichsten Verkehrsvorschriften bildete. Erst in der Folge setzte mit der Hinausschiebung einer bundesgesetzlichen Regelung eine immer grösser werdende Durchlöcherung des Konkordates ein, die infolge der eingetretenen neuen Verhältnisse im Strassenverkehrswesen begreiflich ist. Auch war es beim ersten Versuch einer bundesgesetzlichen Lösung des Strassenverkehrsproblems geboten, noch verschiedene Festlegungen im Gesetz beizubehalten, in welchen das Publikum vom Konkordat her eine gewisse Garantie gegen Auswüchse erblickte. Demgegenüber will der vorliegende Entwurf mehr ein Rahmengesetz sein. Die gewaltige Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs in den letzten Jahren (Ende 1928 betrug z. B. die Zahl der Motorfahrzeuge rund 35,000, Ende 1929 waren es rund 112,000; Übertritte ausländischer Motorfahrzeuge wurden damals etwas über 10,000 kontrolliert, im Jahre 1929 rund 131,000) und die damit verbundene Popularisierung des Automobils dürften dem Gesetzgeber in der Tat heute eine etwas freiere Bewegung gestatten. Eine Anlehnung an das in wesentlichen Punkten veraltete Konkordat kommt nicht mehr in dem Masse in Frage, wie das früher der Fall war, und es erscheint demnach auch mehr als früher geboten, die technischen Einzelheiten der Vollziehungsverordnung zu überlassen und im Gesetz nur die wesentlichen Wegleitungen zu verankern. Ein solches Vorgehen ist um so mehr gerechtfertigt, als die Entwicklung des Automobilwesens noch im Flusse ist und sich eine Anpassung der Vorschriften durch eine Änderung der Vollziehungsverordnung leichter und zweckmässiger bewerkstelligen lässt als durch eine Revision des Gesetzes.

Der Verfassungsartikel 37^{bis} verleiht dem Bund die Befugnis, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Die Bestimmungen über den Strassenverkehr können also höchstens einen Ausschnitt aus dieser Befugnis bilden und zwar nur im Zusammenhang mit Auto und Fahrrad. An diesem Zusammenhang muss nun auch in der Bezeichnung des Ausführungsgesetzes um so mehr festgehalten werden, als die Anregung, im Art. 37^{bis} die Kom-

petenz zur allgemeinen Regelung des Strassenverkehrs dem Bunde zuzuerkennen, abgelehnt worden ist. Demnach kann die von der Schweizerischen Strassenverkehrsliga verlangte Bezeichnung «Bundesgesetz über den Strassenverkehr» nicht aufgenommen werden. Es hat um so weniger Sinn, gegenüber diesem klaren Entscheid eine unzutreffende Überschrift, die leicht auch sachlich irreführen könnte, durchsetzen zu wollen, als ja die Initianten in durchaus zutreffender Weise selbst darauf hinweisen, dass praktisch die sie wirklich interessierenden Strassen mit deren Benützern unter das Gesetz fallen. Das ist jedenfalls dann restlos der Fall, wenn das Gesetz, wie das Art. 1 des Entwurfes vorsieht, für die Benutzer aller Strassen, auf denen das Fahrrad zugelassen ist, gelten soll.

Der Gesetzentwurf zerfällt in fünf Titel. Der erste Titel handelt von den allgemeinen Bestimmungen. Im zweiten Titel sind die Vorschriften über den Verkehr auf den dem Motorfahrzeug oder dem Fahrrad geöffneten Strassen enthalten. Sie zerfallen in zwei Abschnitte: 1. Ausweise für Motorfahrzeuge und Führer; 2. Verkehrsvorschriften (A. Motorfahrzeuge; B. Fahrräder; C. Andere Strassenbenutzer; D. Unfälle). Der dritte Titel regelt die Haftpflicht und die Versicherung und zwar in drei Abschnitten: 1. Haftpflicht; 2. Versicherung; 3. Verhältnis zur andern Haftpflichtgesetzgebung. Im vierten Titel sind die Strafbestimmungen, im fünften Titel endlich die Anwendungs- und Einföhrungsbestimmungen untergebracht.

Mit Ausnahme der Haftpflicht- und Strafbestimmungen stützt sich der Entwurf im wesentlichen auf Art. 37^{bis} der Bundesverfassung. Für die Haftpflicht gibt Art. 64, für die Strafbestimmungen Art. 64^{bis} die verfassungsrechtliche Grundlage.

Erster Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

Der erste Titel umschreibt die sachliche Geltung des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Des weitern stellt er die Grundsätze auf über die Abgrenzung zwischen Durchgangsstrassen und andern Strassen sowie den damit zusammenhängenden Kompetenzen. Im letzten Artikel des Titels ist von der Strassensignalisation die Rede.

In Art. 1, Absatz 1, stellen wir fest, dass sich der Bundesgesetzgeber mit den Automobilen und Fahrrädern nur insoweit beschäftigt, als sie im öffentlichen Verkehr verwendet werden. Herausgehoben werden speziell die Vorschriften, welche den Verkehr auf der Strasse regeln sollen, und zwar nur auf der Strasse, wo das Automobil oder das Fahrrad zugelassen ist, dann aber für alle Strassenbenutzer: Menschen, Tiere und Vehikel.

Wir haben trotz dem Verfassungsausdruck «Automobil» den Ausdruck «Motorfahrzeug» eingeföhrt. Das Gesetz legt damit die Verfassung aus und erspart weitere Definitionen.

Wir nehmen davon Umgang, die einzelnen Kategorien von Motorfahrzeugen, welche da und dort eine verschiedenartige Behandlung erfahren, im Gesetze selbst zu definieren, z. B. als Personenwagen, Lastwagen usw. Wir werden aber gezwungen sein, dies in der Vollziehungsverordnung zu tun, was den Vorteil hat, dass der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung fortlaufend durch Anpassung Rechnung getragen werden kann. Da auch die Vollziehungsverordnung nicht alle möglichen technischen und wirtschaftlichen Neubildungen voraussehen kann, wird für Zweifelsfälle und für Übergangszeiten eine Zuscheidungskompetenz für den Bundesrat geschaffen.

Eine Anregung der Schweizerischen Strassenverkehrsliga, in diesem Artikel ausdrücklich zu sagen, dass auch die im Dienste des Bundes stehenden Fahrzeuge unter dieses Gesetz fallen, haben wir nicht befolgt, weil das für uns selbstverständlich ist. Selbstverständlich mit dem Vorbehalt: Soweit ihnen nicht durch andere Bundesgesetze eine Ausnahme zugestanden ist. Jedenfalls kann hier nicht einfach eine Unterscheidung zwischen Friedens- und Kriegszeit gemacht werden. Es kann Exemtionen schon in Friedenszeiten geben: umgekehrt gilt auch in Kriegzeiten grundsätzlich das Bundesrecht weiter. Wir möchten aus ähnlichen Überlegungen heraus auch nicht spezielle Hinweise auf Militärfahrzeuge oder einen speziellen Vorbehalt der Eisenbahn- und Postgesetzgebung einfügen, weil durch solche Details das Bestehen der grundsätzlichen Ordnung eher verdeckt als klargestellt würde.

Dass als Strassen auch der Allgemeinheit zugängliche Plätze gelten, glauben wir ebenfalls nicht ausdrücklich sagen zu müssen; wir nehmen nicht an, dass das bis jetzt Anlass zu Zweifeln gegeben hat, jedenfalls nicht für den Durchschnittsrichter und den Verwaltungsbeamten.

Aufgenommen haben wir dagegen eine Spezialbestimmung, wonach für eigentliche Autostrassen — gegebenenfalls auch für ausschliesslich dem Fahrrad geöffnete Strassen — besondere Vorschriften sollen erlassen werden können (Art. 1, Absatz 3). Da dies von unserm Gesetz abweichende Vorschriften sein werden, kann die Kompetenz hierzu nicht erst in der Vollziehungsverordnung begründet werden. Deshalb wird man, wenn die Bestimmung praktische Bedeutung gewinnen und solche nicht erst durch ein neues Spezialgesetz mit all seinen Vorbereitungen erhalten soll, dem Bundesrate die Ausführungskompetenz übertragen müssen. Dies wird um so eher möglich sein, als ja die Tragweite der rechtlichen Bestimmungen für solche Spezialstrassen viel leichter übersehbar sein wird als für ein ganzes grosses Strassennetz.

Gemäss Art. 2 kann der Bundesrat nach Anhörung der Kantonsregierungen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfange für Motorfahrzeuge und Fahrräder offen erklären. Die Abgrenzung der Kompetenzen im Automobil- und Fahrradverkehr zwischen Bund und Kantonen hat selbstverständlich nach Massgabe von Art. 37^{bis} BV zu erfolgen. Es geht also nicht an, nach dem Vorschlage der Strassenverkehrsliga den Kantonen die Schliessung der Nichtdurchgangs-

strassen für das Auto nur unter Genehmigung des Bundesrates zu gestatten. Umgekehrt kann man nicht, wie es in der Vernehmlassung eines Kantons verlangt worden ist, die Kompetenz zur Öffnung der Durchgangsstrassen einfach den Kantonen belassen. Wir müssen die Lösung nach dem Sinn des Verfassungsartikels und nach den praktischen Notwendigkeiten und Möglichkeiten suchen.

Für die Durchgangsstrassen gewährt Art. 37^{bis} BV der Bundesbehörde die volle Freiheit zur Verkehrsregelung. Sie braucht aber nicht in vollem Umfang von ihr Gebrauch zu machen. So ist z. B. nicht gesagt, dass sie den Verkehr überall für Lastautos beanspruchen müsse, wenn z. B. eine Passstrasse hierfür nicht ausgebaut ist. Um derartige Abklärungen rechtzeitig zu ermöglichen, sehen wir eine vorausgehende Verständigung mit der interessierten Kantonsregierung vor. Diese wird am besten in der Lage sein, die nötigen Unterlagen zur Beurteilung der Möglichkeit beizubringen; den Entscheid hat aber, weil er schliesslich von der Notwendigkeit abhängt, die Bundesbehörde. Die Beziehung der kantonalen Behörde ist also eine konsultative.

Auch auf den allgemeinen Durchgangsstrassen kann es vorkommen, dass Reparaturen, auch Trasseänderungen vorgenommen werden müssen, welche vorübergehende Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen, Gewichtsbeschränkungen, Umleitungen und dergleichen im Gefolge haben. Deswegen soll aber nicht der Bundesrat mobilisiert werden. Es wird genügen, dass diese vorübergehende Störung in geeigneter Weise bekanntgegeben wird, je nach der Auswirkung der Unterbrechung rein lokal oder durch Meldung an eine kantonale Instanz, durch Presspublikation oder durch Weitergabe an Zolleintrittsstellen. — Nötigenfalls kann die Regelung dieser ausnahmsweisen Beschränkungen auf dem Verordnungswege geschehen.

Auf stark umstrittenes Gebiet gelangen wir mit Artikel 3. Das kommt daher, weil Absatz 2 des Verfassungsartikels 37^{bis} verschieden ausgelegt wird. Wir halten zwei Feststellungen für grammatikalisch und namentlich logisch gegeben. Die Verfassung will den Kantonen die Möglichkeit geben, die nicht von der Bundesbehörde für den Durchgangsverkehr beanspruchten Strassen dem Automobil- und Fahrradverkehr vollständig zu entziehen — das ist das Untersagen des Verkehrs — oder ihn wenigstens für einzelne dieser Strassen auszuschliessen — das ist das Beschränken. — Dass man den Kantonen mit dem Rechte der Beschränkung auch die Befugnis habe erteilen wollen, funktionell den Auto- oder Fahrradverkehr nach Belieben zu gestatten, würde im Widerspruch stehen mit der im ersten Absatz von Art. 37^{bis} dem Bunde verliehenen Bestimmungsfreiheit. Man würde, wenn man den Kantonen das voraussetzungslose Bestimmungsrecht z. B. über Geschwindigkeit, Belastung, Beleuchtung einräumen wollte, mit der einen Hand nehmen, was man mit der andern gegeben hat. Und es würde damit der ganze Zweck der einheitlichen Regelung eines seinem Wesen nach die Kantonsgrenzen überschreitenden Verkehrs vereitelt.

Während wir also die Kompetenz für räumliche Beschränkungen fraglos den Kantonen zuweisen, für funktionelle Beschränkungen ebenso bestimmt

im Grundsatz dem Bunde reservieren, geben wir zu, dass mit Bezug auf zeitliche Beschränkungen des Automobil- und Fahrradverkehrs der Vorbehalt von Art. 37^{bis}, Absatz 2, in guten Treuen verschieden ausgelegt werden kann. Obwohl sicherlich auch hier ein grosses praktisches Bedürfnis für einheitliche Normen besteht, haben wir schon beim frühern Entwurf die Bundeskompetenz nur insoweit beansprucht, als wir für Sonntagsverbote und Einschränkungen während der Zeit von Alpauftrieb und Alpentladung die bundesrätliche Genehmigung verlangten. Im Fragebogen des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements wurde angedeutet, dass für die kantonalen zeitlichen Beschränkungen wenigstens eine vorausgehende Begrüssung der Bundesinstanz vorgesehen werden könnte, also von gleich konsultativem Charakter, wie wir dies auf unserm unbestrittenen Kompetenzgebiete des Art. 2 den Kantonen aus freien Stücken einräumen wollen. Die Vernehmlassungen der Kantone lauten mehrheitlich eher ablehnend, diejenigen der Interessentenverbände fast durchweg zustimmend. Ein Kanton hat angeregt — und das war auch die Meinung bei der Anfrage —, es sollte unterschieden werden zwischen allgemeinen und mehr vorübergehenden Verboten. Wenn darauf hingewiesen wurde, dass eine gewisse Übereinstimmung in den Sperrzeiten auch im Interesse der Kantone selbst liegen dürfte, so lag darin wohl ein deutlicher Hinweis auf Dauerverbote, wie es z. B. das Sonntags- und das Nachtfahrverbot sind. Wir schlagen denn auch heute eine Formulierung vor, welche dem Ausdruck gibt. Darunter kann dann auch das Verbot während des Alpauftriebs und dergleichen Platz finden, auch ein Verbot für die Dauer der Landsgemeinde, und zwar in der Meinung, dass nur bei beabsichtigten Änderungen jeweils wieder eine Fühlungnahme stattfinden würde. Für die seinerzeitigen Sonntagsverbote hat sich eine solche ganz von selbst herausgebildet. Aber auch für die Nachtfahrverbote wird sich die Notwendigkeit gebieterisch einstellen. Wir sind für möglichsten Schutz der Nachtruhe — die indirekt auch zum Schutz für den Chauffeur gegen Übermüdung wird —, solange nicht die Ausschaltung des Nachtbetriebs dazu führt, dass der immer wachsende motorische Strassenbetrieb, auf die Tageszeit zusammengedrängt, zur unerträglichen Überlastung und Gefährde wird. Dann kann die Wohltat zur Plage werden; dann wird man miteinander reden müssen. Und wir müssen auch an dieser Stelle wieder darauf hinweisen, dass neben den mehr als 100,000 einheimischen Motorfahrzeugen ebensoviele fremde während des Jahres in der Schweiz zirkulieren. Verdient die mit diesen Fremdautomobilen gespiesene Fremdenindustrie nicht wenigstens die Berücksichtigung, dass absolut unnötige Reibungen und Unstimmigkeiten, die aus willkürlich gewählten differierenden Sperrzeiten erwachsen, nach Möglichkeit vermieden werden? Und was kann besser hierzu beitragen als eine Vorbesprechung, welche stattfindet an einer Stelle, wo die Meldungen über beabsichtigte Sperren zusammenlaufen? Das fand auch die Zustimmung der Expertenkommission.

Und nun kommen wir noch einmal auf die Frage der funktionellen Beschränkung des motorischen Verkehrs zurück, welche wir oben grundsätzlich

dem Bunde vindiziert haben. Gewiss wird dieser in der Hauptsache in Gesetz und Verordnung sagen müssen, welche Voraussetzungen er an das Fahrzeug, an den Führer stellt, welche Beschränkungen er unter bestimmten Voraussetzungen der Geschwindigkeit, der Belastung auferlegt, welche Beleuchtung er vorschreibt usw. Aber all diesen Regelungen gegenüber wird es immer noch Ausnahmefälle geben, die nicht durch eine gesetzliche Formel erfasst werden können, sondern eine besondere Regelung erheischen. Hier muss der Gesetzgeber, wenn er nicht seinerseits durch starre Einheitlichkeit Vernunft zu Unsinn werden lassen will, dezentralisieren, delegieren. Und da sind nun die Kantone die gegebenen Delegationsorgane, welche den praktischen Verhältnissen kraft ihrer Nähe gerecht werden können. Wir haben zwei Mittel vorgesehen, um zu verhüten, dass die Delegation zur willkürlichen Missachtung der Bundesnormen führen kann. Einmal werden bestimmte Voraussetzungen für die Anwendung der kantonalen Kompetenz aufgestellt: Die Sicherheit des Verkehrs, die Anlage der Strasse muss dazu drängen. Sodann haben wir dem Bundesrat ein Einspracherecht eingeräumt, falls es sich um dauernde Beschränkung handelt.

In Städten und vielleicht auch in andern verkehrsreichen Ortschaften wird sehr oft eine örtliche Regelung des Verkehrs durch polizeiliche Vorschriften notwendig sein. Für solche Vorschriften wird ausdrücklich die Genehmigung der kantonalen Behörde vorgesehen. Um auch hier eine gewisse Einheit zu erzielen, wird dem Bundesrat in Art. 65, Absatz 3, die Möglichkeit gegeben, gewisse Vorschriften für den Lokalverkehr einheitlich zu regeln.

Ein Wort ist endlich noch zu sagen zu dem Vorbehalt zugunsten der im Dienste des Bundes stehenden Motorfahrzeuge und Fahrräder, den wir in Form eines Nebensatzes in den ersten Absatz von Art. 3 eingefügt haben. Er enthält sachlich nichts als die Wiedergabe des Schlusssatzes von Art. 37^{bis} BV und könnte deshalb zur Not als überflüssig entbehrt werden, wenn nicht gerade einzelne Eingaben uns die Wünschbarkeit der Aufnahme in den Kompetenzartikel 3 dargetan hätten. Wenn z. B. die Strassenverkehrsliga hier ein Alinea folgenden Inhalts vorschlug: «Strassen, auf welchen Fahrzeuge des Bundes und der öffentlichen Verwaltungen zugelassen sind, sind unter gleichen Verkehrsbedingungen auch für private Fahrzeuge offen», so hat sie offenbar verkannt, dass das den Bundesfahrzeugen einzuräumende Vorrecht eben auf einer besondern Verfassungsnorm beruht und also nicht ohne weiteres auf andere Fahrzeuge übertragen werden kann, auch wenn diese im übrigen die Strasse in gleicher Weise beanspruchen würden. Die kantonale Souveränität hat nur Halt zu machen vor einem verfassungsmässig anerkannten Bundeszweck. Mit diesem Satze ist auch unsere Ansicht darüber ausgedrückt, was wir unter dem Ausdruck «im Dienste des Bundes» verstehen. Das will nicht sagen, dass ein dem Bunde gehöriges Dienstauto (Militärauto, Postauto usw.) zu einem seiner Bestimmung durchaus fremden Zwecke, sagen wir zu einer Vergnügungsfahrt, auf der dem Auto verschlossenen Strasse des Kantons verwendet werden dürfe. Umgekehrt beschränkt sich das Vorrecht des Bundes auch nicht

bloss auf die ihm zu Eigentum gehörenden Motorfahrzeuge; es kann auch beansprucht werden für vertraglich zur Erfüllung des Bundeszweckes gemietete Privatfahrzeuge. — Die Frage endlich, ob ein Kanton berechtigt sei, zwischen den Fahrzeugen der öffentlichen Verwaltungen und den privaten Fahrzeugen einen Unterschied zu machen, wird nach Massgabe von Absatz 2 des Art. 8 entschieden werden müssen; d. h. der Kanton wird eine solche Unterscheidung nur mit der Sicherheit des Verkehrs oder der Anlage der Strasse begründen können.

Art. 4 räumt dem Bundesrat das Recht und die Pflicht ein, für die Strassensignalisation die erforderlichen Vorschriften aufzustellen. Die einheitliche Strassensignalisation bildet einen sehr wichtigen Bestandteil der Verkehrsgesetzgebung. Sie dient der Sicherheit des Strassenverkehrs und der Wegleitung der Strassenbenützer. Da aber viele technische Einzelheiten zu regeln sind und eine Anpassung an internationale Abmachungen geboten ist — internationales Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926, Art. 9; zukünftiges internationales Abkommen über die Strassensignalisation, das im Frühjahr 1931 zustande kommen soll —, empfiehlt es sich, im Gesetz nur den Grundsatz aufzustellen und die nähere Ausgestaltung auf den Verordnungsweg zu verweisen. So kann der Bundesrat die Strassensignalisation in der Vollziehungsverordnung zum Gesetz oder in einer besondern Signalordnung regeln. Die Aufstellung und der Unterhalt der Signale fallen in den Aufgabenkreis der Kantone. Wo diese aus Zweckmässigkeitsgründen die Gemeinden damit betrauen, sollen sie sich die Aufsicht vorbehalten, damit die Signale richtig aufgestellt werden.

Die Aufstellung von Reklametafeln auf und neben der Strasse kann zur Gefahr für die Verkehrssicherheit werden. Diese kann darin bestehen, dass die Signaltafeln mit ähnlich aussehenden Reklametafeln verwechselt werden können oder dass die Reklametafeln derart oder so zahlreich aufgestellt sind, dass der Automobilist die eigentlichen Signaltafeln übersieht. Auch können Licht- oder reflektierende Reklamen den Strassenbenützer blenden. Um diese Gefahren zu beseitigen, wurde Absatz 2 von Art. 4 geschaffen. Die Bestimmung ist so gedacht, dass die kantonale Verwaltungsbehörde zu bestimmen hat, wann das Anbringen der Reklame die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet. Ein von ihr erlassenes rechtskräftiges Verbot wäre dann auch für den Strafrichter bindend. Bis zum Erlass der kantonalen Vorschriften wird es Sache des Strafrichters sein, gestützt auf Art. 61 zu entscheiden, wann das Anbringen von Reklamen die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet.

Zweiter Titel.

Vorschriften über den Verkehr auf den dem Motorfahrzeug oder dem Fahrrad geöffneten Strassen.

Erster Abschnitt.

Ausweise für Motorfahrzeuge und Führer.

Der Gesetzentwurf unterscheidet den Fahrzeug- und den Führerausweis (Art. 5). Ein Motorfahrzeug wird erst dann zum Verkehr zugelassen, wenn der Fahrzeugausweis ausgestellt ist. Im Gegensatz zum Automobilkonkordat und dem frühern Gesetzentwurf spricht die neue Vorlage nicht mehr von Verkehrsbewilligung bzw. Verkehrsausweis, sondern vom Fahrzeugausweis. Dies deshalb, weil nach den Bemerkungen der Strassenverkehrsliga der Verkehrsausweis öfters mit dem Führerausweis verwechselt wurde. Die technischen Voraussetzungen, die zur Erteilung des Fahrzeugausweises notwendig sind, werden in der Vollziehungsverordnung genannt. Dabei werden diese Voraussetzungen je nach der Fahrzeugkategorie verschieden sein. Art. 65, Absatz 2, bestimmt ausdrücklich, dass für Motorwagen, die dem gewerblichen Personentransport dienen, oder für schwere Motorwagen, die für regelmässige oder gelegentliche Personentransporte verwendet werden, besondere Anforderungen verlangt werden können. Spezielle Fahrzeugausweise sollen an Motorfahrzeugfabriken, Reparaturwerkstätten und Garagen sowie an Motorfahrzeughändler für Fahrten zur Probe und Vorführung erteilt werden können (Art. 65, Absatz 2). Der Fahrzeugausweis wird nur erteilt, wenn der Bewerber nachweist, dass die durch das Gesetz vorgeschriebene Haftpflichtversicherung besteht. Die Ausstellung geschieht auf den Namen des Halters (Art. 7).

Zuständig zur Erteilung des Fahrzeugausweises ist derjenige Kanton, in welchem das Fahrzeug seinen Standort hat. Der Ausweis wird für das Kalenderjahr ausgestellt und ist jährlich zu erneuern. Er berechtigt zum Verkehr auf dem ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft (Art. 6). Er ist stets mitzuführen (Art. 12, Absatz 2).

Für seine Fahrzeuge kann der Bund eidgenössische Fahrzeugausweise ausstellen (Art. 11). Dabei sind jedoch die Bestimmungen dieses Gesetzes und der Vollziehungsverordnung zu beachten.

Der Fahrzeugausweis ist übertragbar. In diesem Falle hat der neue Halter dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugausweis binnen vierzehn Tagen auf seinen Namen übertragen wird. Unterlässt er das, so verfällt er einer Ordnungsbusse. Selbstverständlich hat auch der alte Halter das Recht, die Übertragung zu bewirken; er ist jedoch nicht dazu verpflichtet. Die Übertragung wird erst mit dem amtlichen Eintrag des neuen Halters auf dem Fahrzeugausweis rechtswirksam (Art. 8).

Das Motorfahrzeug und der Fahrzeugausweis können von der zuständigen kantonalen Behörde im Interesse der öffentlichen Sicherheit jederzeit kontrol-

liert werden (Art. 12, Absatz 1). Der Bundesrat hat das Recht, für alle Motorfahrzeuge oder für einzelne Kategorien periodische Nachkontrollen anzuordnen und darüber in der Vollziehungsverordnung die nähern Vorschriften aufzustellen (Art. 65, Absatz 2).

Der Fahrzeugausweis kann entzogen werden, wenn das Fahrzeug den aufgestellten Vorschriften nicht mehr entspricht. Unter diesen Vorschriften sind diejenigen des Gesetzes und der Vollziehungsverordnung zu verstehen. Der Entzug muss auch dann stattfinden, wenn die Versicherung aussetzt oder wenn sie den gesetzlichen Vorschriften nicht mehr genügt. Er erfolgt durch diejenige Verwaltungsbehörde des Kantons, die zur Ausstellung des Ausweises zuständig ist. Der letztinstanzliche kantonale Entscheid kann binnen dreissig Tagen seit seiner Eröffnung an das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement weitergezogen werden, das letztinstanzlich entscheidet. Der Beschwerde kann aufschiebende Wirkung erteilt werden. Über den Entzug eidgenössischer Fahrzeugausweise entscheidet die zuständige eidgenössische Amtsstelle (Art. 13 und 15).

Jeder Kanton ist berechtigt, beim Standortkanton eines bestimmten Motorfahrzeugs den Entzug des Fahrzeugausweises zu beantragen. Wird dem Antrag durch die letzte kantonale Instanz keine Folge gegeben, so kann der antragstellende Kanton binnen 30 Tagen seit der Eröffnung der Ablehnung beim eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement Beschwerde erheben. Der Entscheid des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements ist endgültig (Art. 13 und 15).

Die Führereigenschaft wird durch den Führerausweis verliehen. Die Erteilung desselben setzt voraus, dass sich der Bewerber vor einem sachverständigen amtlichen Experten darüber ausgewiesen hat, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit das Fahrzeug zu führen versteht und die Verkehrsvorschriften kennt (Art. 9, Absatz 1). Die eingehende Regelung der Prüfung und die Aufzählung der Prüfungsmaterien geschieht auf dem Verordnungswege. In der Vollziehungsverordnung wird zu bestimmen sein, dass derjenige, der die Prüfung nicht bestanden hat, erst nach Ablauf einer gewissen Sperrzeit zu einer neuen Prüfung zugelassen wird. Der Bundesrat bestimmt, ob und welche ausländischen Prüfungen als genügend zu erachten sind. Die Erteilung des Führerausweises erfolgt durch den Wohnsitzkanton des Bewerbers. Der Ausweis wird für das Kalenderjahr ausgestellt und ist jährlich zu erneuern. Er besitzt Gültigkeit für das Gebiet der Eidgenossenschaft (Art. 6). Er kann für eine oder mehrere Kategorien von Motorfahrzeugen erlangt werden. Er gilt aber immer nur für diejenigen Kategorien, für die er ausgestellt worden ist (Art. 9, Absatz 3). Er ist stets mitzuführen und kann von der kantonalen Behörde jederzeit kontrolliert werden (Art. 12).

Untauglich zur Erlangung der Führerbewilligung sind: Personen, die das 18. Altersjahr noch nicht zurückgelegt haben; Personen, die nicht urteilsfähig oder durch körperliches oder geistiges Gebrechen an der sichern Führung

des Fahrzeugs behindert sind; Personen, die dem Trunke ergeben sind und Personen, die aus andern, amtlich feststehenden Gründen nicht geeignet erscheinen (Art. 9, Absatz 2). Unter die letztern fallen z. B. diejenigen Personen, welche Symptome aufweisen, die auf missbräuchlichen Genuss berauschender Stoffe wie Kokain usw. schliessen lassen.

Im Interesse der Verkehrssicherheit hat sich der Motorfahrzeugführer einer neuen Prüfung zu unterziehen, wenn sein Führerausweis während 2 Jahren seit Ablauf nicht erneuert worden ist. Die neue Prüfung kann früher angeordnet werden, wenn Bedenken über die Fahrtüchtigkeit des Bewerbers bestehen (Art. 9, Absatz 4).

Ein besonderer Führerausweis ist notwendig für diejenigen Personen, welche gewerbliche Personentransporte ausführen oder schwere Motorwagen zum regelmässigen oder gelegentlichen, nicht gewerbmässigen Personentransport (Transport von Arbeitern durch die Unternehmung) führen. Gründe der Verkehrssicherheit lassen es angezeigt erscheinen, diese Führer erschwerten Bedingungen zu unterstellen. Die einzelnen Bedingungen werden in der Vollziehungsverordnung aufgestellt. Nach der Ansicht der Expertenkommission kommen als solche unter anderm ein obligatorisches Arzzeugnis und ein Alkoholverbot während des Dienstes in Betracht. Das Gesetz hat für diese Führer die Altersgrenze vom vollendeten 18. auf das vollendete 22. Lebensjahr heraufgesetzt (Art. 10). Eine Vorschrift, wonach den Lehrlingen in Motorfahrzeugfabriken und Garagen der Führerausweis schon mit dem vollendeten 16. Altersjahre erteilt werden sollte, wurde von der Expertenkommission abgelehnt.

Für die Führer eidgenössischer Fahrzeuge kann der Bund eidgenössische Führerausweise ausstellen. Dabei kann er die Prüfungen selbst vornehmen oder den Kantonen zuweisen (Art. 11). Wer den eidgenössischen Führerausweis besitzt, ist berechtigt, auch private Motorfahrzeuge derselben Kategorie ausserhalb seiner dienstlichen Tätigkeit zu führen. Dem steht vom Standpunkt der Verkehrssicherheit — und diese ist für uns hier einzig massgebend — nichts entgegen, da die eidgenössische Prüfung doch wohl ebenso streng sein wird wie die kantonale. Zu erwähnen ist, dass die Angehörigen der Motorwagentruppe keinen eidgenössischen Führerausweis besitzen, wohl aber z. B. Beamte des Militär- und Zolldepartements, Postchauffeure.

Wie der Fahrzeugausweis, kann auch der Führerausweis entzogen werden. Der Gesetzentwurf unterscheidet den obligatorischen und den fakultativen Entzug des Führerausweises. Obligatorisch ist der Entzug, wenn Ausschlussgründe, die im Zeitpunkt der Erteilung des Führerausweises schon vorhanden waren, erst nachträglich bekannt werden oder wenn solche erst nach der Erteilung des Ausweises eintreten. Ein neuer Führerausweis kann erst dann begehrt werden, wenn die Ausschlussgründe weggefallen sind (Art. 13, Absatz 2). Obligatorisch ist der Entzug auch dann, wenn der Führer in betrunkenem Zustande ein Fahrzeug geführt hat. In diesem Falle soll der Entzug für min-

destens einen Monat erfolgen, wenn kein oder nur ein unerheblicher Unfall (Überfahren eines Huhnes) entstanden ist, für mindestens ein Jahr, wenn der verursachte Unfall erheblich ist (Art. 13, Absatz 4). Die Betrunkenheit bedeutet immer eine besondere Gefährdung des Strassenverkehrs. Deshalb ist der obligatorische Entzug durchaus am Platze.

Fakultativ ist der Entzug des Führerausweises, wenn der Führer Verkehrsvorschriften in verkehrgefährdender Weise schwer verletzt oder wiederholt übertreten hat. Der Entzug kann also nur dann stattfinden, wenn die schwere Verletzung oder wiederholte Übertretung eine Gefährdung für den Verkehr bedeutet. Demnach könnte er nicht erfolgen, wenn ein Automobilist wiederholt den Führerausweis zu Hause vergessen hat, da es in diesem Falle an einer Verkehrgefährdung fehlen würde. Über die Dauer des Entzuges hat die Entzugsbehörde zu entscheiden. Dem Führer, der unter schwerer Verletzung der Verkehrsvorschriften einen Unfall herbeigeführt hat, wird der Ausweis für längere Zeit zu entziehen sein als demjenigen, der unter denselben Voraussetzungen den Verkehr bloss gefährdet hat. Wenn der Führer, der einen einmaligen Unfall herbeigeführt hat, sonst als vorsichtiger Fahrer bekannt ist, so wird unter Umständen vom Entzug sogar Umgang genommen werden können. Liegt nur eine leichte Verletzung der Verkehrsvorschriften vor, so darf der Führerausweis bloss im Wiederholungsfalle entzogen werden. Der Entzug soll und kann also nicht dazu dienen, den Motorfahrzeugführer für leichte Übertretungen von Verkehrsvorschriften zu bestrafen; er soll die übrigen Motorfahrzeugführer und Strassenbenützer vor dem unvorsichtigen, die Sicherheit des Verkehrs gefährdenden Führer schützen.

Der Entzug erfolgt durch die zuständige kantonale Verwaltungsbehörde oder als Nebenstrafe durch den Richter (Art. 13, Abs. 2 und 3). Richterliche und administrative Befugnis sind voneinander unabhängig. Viele Kantone weisen diese Regelung schon heute auf. Der Vorentwurf sah als Entzugsbehörde nur die Verwaltungsbehörde vor. In der Expertenkommission wurde jedoch mehrheitlich verlangt, auch dem Richter die Möglichkeit einzuräumen, den Entzug vornehmen zu können. Zuständige kantonale Verwaltungsbehörde wird die Ausstellungsbehörde sein. Die übrigen Kantone sind berechtigt, bei dieser Behörde den Entzug des Führerausweises zu beantragen (Art. 13, Absatz 5). Über den Entzug eidgenössischer Führerausweise entscheidet die eidgenössische Amtsstelle von sich aus oder auf Antrag eines Kantons (Art. 13, Absatz 6).

Wie der Entzug des Fahrzeugausweises, kann auch der verwaltungsrechtliche — nicht der richterliche — Entzug des Führerausweises binnen 30 Tagen seit seiner Eröffnung an das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement weitergezogen werden. Des weitern kann ein Kanton, dessen Antrag auf Entzug eines Führerausweises von der letzten Instanz des zuständigen Kantons abgewiesen worden ist, innerhalb der gleichen Frist beim eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement Beschwerde erheben. Der Entscheid des

eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements ist endgültig. Der Beschwerde kann durch die Entscheidungsbehörde aufschiebende Wirkung erteilt werden (Art. 15, Absatz 3 und 4).

Innerhalb des Kantons kann gegen die Verweigerung oder den Entzug eines Ausweises (Fahrzeug- oder Führerausweis) durch die kantonale Verwaltungsbehörde Beschwerde an den Regierungsrat erhoben werden, sofern dieser nicht als einzige oder ein Departementschef als einzige oder letzte kantonale Instanz zu entscheiden hat. Die Beschwerde ist binnen 10 Tagen seit der Eröffnung des Entscheides schriftlich zu erheben. Nach dieser Regelung brauchen im Kanton nicht unter allen Umständen mehrere Instanzen zu bestehen. Es genügt, wenn als kantonale Entzugsinstanz bloss ein Departementschef oder der Regierungsrat vorgesehen wird. Gegen die Verweigerung eines Ausweises kann nie an eine eidgenössische Rekursinstanz gelangt werden, wie dies beim Entzug der Fall ist (Art. 15, Absatz 1). Selbstverständlich gelten die Verweigerung und der Entzug der Ausweise für das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft.

Besondere Vorschriften gelten für die Fahrausbildung. Der Lernende bedarf einer Lernfahrbewilligung, die bei seinem Wohnsitzkanton einzuholen ist. Der Fahrlehrer trägt die Verantwortung für den Fahrschüler. Der Fahrschüler darf nur in dessen Begleitung das Fahrzeug führen. Der Fahrlehrer muss im Automobil mitfahren. Soweit das Mitfahren beim Motorrad nicht möglich ist, muss er den Fahrschüler nach gründlicher Instruktion beim Fahren genau beobachten. Von dem Abschluss einer besondern Haftpflichtversicherung durch den Lernenden für die Dauer der Lehrzeit kann Umgang genommen werden, da auch hier die allgemeine Haftpflichtversicherung des Automobilhalters aufzukommen hat. Die berufsmässigen Fahrlehrer bedürfen einer Konzession der zuständigen kantonalen Behörde. Es wurde davon abgesehen, Lernfahrten nur von konzessionierten Fahrlehrern durchführen zu lassen. Die Einzelheiten über die Lernfahrbewilligung sowie über die von den Fahrlehrern zu erfüllenden Voraussetzungen werden in der Vollziehungsverordnung eingehend geregelt. Dabei wird diese festsetzen, dass die Lernfahrbewilligung schon vor dem 18. Altersjahr ausgestellt werden kann (z. B. mit 17½ Jahren), damit im Augenblick des zurückgelegten 18. Altersjahres sofort die Prüfung zur Erlangung des Führerausweises angetreten werden kann.

Über die Kontrollschilder und Ausweise der ausländischen Motorfahrzeuge und Fahrer stellt der Bundesrat die erforderlichen Vorschriften in der Vollziehungsverordnung auf (Art. 16). Dadurch wird eine leichte Anpassung an internationale Abkommen und Verständigungen ermöglicht. Die gegenwärtigen Bestrebungen im internationalen Motorfahrzeugverkehr, Grenzübertritts- und sonstige Verkehrserleichterungen zu schaffen, lassen diese Lösung als angezeigt erscheinen.

Zweiter Abschnitt.

Verkehrsvorschriften.

A. Motorfahrzeuge.

An der Spitze aller Verkehrsvorschriften steht die Bestimmung, dass die Motorfahrzeuge nur in betriebs sicherem Zustand verkehren dürfen. Was unter dem «betriebs sicheren Zustand» zu verstehen ist, bestimmt die Vollziehungsverordnung. Es ist Pflicht eines jeden Führers, sein Fahrzeug instand zu halten und richtig zu bedienen. Vor allem ist an das richtige Funktionieren der Bremsen gedacht. Der Führer darf die Sicherheit des Verkehrs nicht durch Übermüdung oder einen andern Zustand, der ihn an der Beherrschung des Fahrzeugs behindert, z. B. Trunkenheit, gefährden. Wer die Vorschrift verletzt, wird bestraft. Bestraft wird aber nicht nur der Führer, sondern nach den allgemeinen Grundsätzen des Strafrechtes auch derjenige, der den Führer veranlasst, in einer derartigen Verfassung zu fahren. Um der Gefahr der Übermüdung nicht nur repressiv, sondern auch präventiv beizukommen, wird als Aufgabe des Bundesrates vorgesehen, allen berufsmässigen Motorfahrzeugführern eine angemessene Ruhezeit auf dem Verordnungswege zu sichern. Zu diesem Zwecke auch bestimmte Arbeitszeiten für alle Chauffeure, also auch im Privatgeschäft und Privathaushalt, vorzuschreiben, würde wohl über das Notwendige und Erreichbare hinausgehen; wir sehen diesen qualifizierten indirekten Schutz der Ruhezeit nur für die Führer der gewerbmässigen Personen- und Gütertransportunternehmungen vor (Art. 17). Vor Erlass der Vollziehungsverordnung wird sich der Bundesrat mit den interessierten Kreisen in Verbindung setzen.

Der Verkehrssicherheit dienen auch die Vorschriften über die Zeichengebung der Verkehrspolizei und der Fahrzeugführer, die von jedermann zu beachten sind (Art. 18). Die eingehende Regelung der Frage geschieht durch die Vollziehungsverordnung. Dabei wird man sich an die Empfehlungen des Schweizerischen Städteverbandes und des Völkerbundes halten können. Wenn es die Umstände erfordern, wird die Verkehrspolizei auch von den allgemeinen Verkehrsregeln abweichende Anordnungen treffen.

Vom Beginn der Dämmerung an und bei dichtem Nebel muss jedes Motorfahrzeug vorn und hinten Lichter führen (Art. 19). Zahl, Farbe und Stellung der Lichtquellen sind erst in der Vollziehungsverordnung näher zu fixieren. Keine Beleuchtung ist notwendig, wenn das Fahrzeug auf beleuchteter Strasse oder auf behördlich angewiesenem Parkplatz stillesteht. Unter beleuchteten Strassen sind selbstverständlich auch beleuchtete Plätze zu verstehen.

Auch bezüglich der Warnvorrichtung enthält der Gesetzentwurf nur den Grundsatz und überlässt es der Vollziehungsverordnung, Einzelheiten über Zahl, Art und Handhabung der Warnvorrichtungen aufzustellen. Den

unnötigen Gebrauch der Warnvorrichtung sucht der Entwurf dadurch zu verhindern, dass er bestimmt, dass diese nur dann zu verwenden ist, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert (Art. 20).

Lärm, Rauch und Geruch sind so zu beschränken, dass die übrigen Strassenbenützer nicht belästigt werden (Art. 21, Absatz 1). Es erscheint uns angezeigt, nicht nur vom Lärm und Rauch, sondern auch vom Geruch zu sprechen. Zum Zwecke der Lärmbekämpfung muss jedes Motorfahrzeug mit einer Schalldämpfungsvorrichtung des Auspuffs versehen sein, die so anzubringen ist, dass ihre Wirkung vom Fahrzeugführer nicht beeinträchtigt, d. h. unterbrochen, vermindert oder aufgehoben werden kann (Art. 21, Absatz 2).

Die Bereifungstechnik hat in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht. Es herrscht die Tendenz, immer weitere Wagenkategorien mit Luftbereifung zu versehen. Deshalb verlangt der Entwurf, dass grundsätzlich alle Motorfahrzeuge mit Luftbereifung versehen werden müssen (Art. 22). Dabei hat jedoch der Bundesrat das Recht, für diejenigen Kategorien von Motorfahrzeugen in der Vollziehungsverordnung eine andere Bereifungsart vorzuschreiben, für welche die Luftbereifung als unzweckmässig erscheint. In der Bewilligung von Ausnahmen soll ein strenger Masstab angelegt werden.

Das Gesamtgewicht eines beladenen Motorwagens darf 12 t nicht übersteigen und seine Breite nicht mehr als 2 m 35 cm betragen (Art. 23 und 24). Wird für eine Fahrzeugkategorie eine Ausnahme von der Luftbereifung gestattet, so kann daran zweifellos die Bedingung geknüpft werden, dass eine bestimmte Maximalbelastung, z. B. 9 t, nicht überschritten werden darf. Die Masse für die Länge und die Höhe der Motorwagen werden in der Vollziehungsverordnung bestimmt (Art. 65, Absatz 2). Es beruht auf einem mit ausgesprochener Mehrheit von der Expertenkommission gefassten Beschlusse, dass die Höchstzahlen für Gesamtgewicht und Breite nicht auch der Vollziehungsverordnung vorbehalten werden. Als Höchstbreite hatte sie 2 m 40 cm vorgeschlagen.

Die modernen Verkehrsgesetze tendieren je länger je mehr darauf hin, den Motorfahrzeugverkehr an keine Höchstgeschwindigkeiten mehr zu binden. Mit einengenden Geschwindigkeitsvorschriften an Orten, wo ein zwingender Grund fehlt, ist noch nie der Versuchung nach Steigerung des Fahrtempos oder gar einem rücksichtslosen Geschwindigkeitskoller Einhalt geboten worden. Deshalb erscheint es uns viel richtiger, wenn der Fahrzeugführer ganz allgemein dazu verhalten wird, so zu fahren, dass er sein Fahrzeug jederzeit beherrscht und die Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen anpasst. Einzelbestimmungen, wie die von der Strassenverkehrsrliga vorgeschlagenen Verbote über das Bergabwärtsfahren mit ausgeschaltetem Getriebe und das Loslassen der Lenkvorrichtung, können nötigenfalls in die Vollziehungsverordnung aufgenommen werden. Dagegen ist es zweckmässig, den Führer ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen, dass er namentlich in Ortschaften, bei Bahnübergängen und sonst überall

da, wo das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung, Belästigung des Publikums oder Unfall bieten konnte, den Lauf zu mässigen oder nötigenfalls anzuhalten hat (Art. 25, Absatz 1). Diese allgemeine Vorschrift ist nützlicher als die Festsetzung einer herabgesetzten Geschwindigkeit, da gerade in Ortschaften jede herabgesetzte Geschwindigkeit oft noch zu gross ist, aber im Interesse der Abwicklung des Verkehrs auch zu klein sein kann. Es ist selbstverständlich, dass Anlass zu Verkehrsstörung oder Unfall vorliegt bei unübersichtlichen Kurven, Kreuzungen usw. Von dem allgemeinen Grundsatz, für die Motorfahrzeuge keine Höchstgeschwindigkeiten aufzustellen, werden die schweren Motorwagen ausgenommen. Der Bundesrat ist verpflichtet, für sie in der Vollziehungsverordnung Höchstgeschwindigkeiten festzusetzen (Art. 26). Dabei werden die zu Güter- und die zu Personentransporten dienenden schweren Motorfahrzeuge wohl verschieden behandelt werden müssen. Vor der Festsetzung dieser Geschwindigkeitsvorschriften wird noch mit den interessierten Kreisen Rücksprache genommen werden. Der Bundesrat ist berechtigt, dagegen nicht verpflichtet, auch für andere Motorfahrzeuge Höchstgeschwindigkeiten aufzustellen (Art. 26). Diesen Vorbehalt schulden wir der Gesamtheit der Strassenbenützer. Wir legen damit das Schicksal der von den Automobilisten erstrebten Neuerung in deren eigene Hand. Sollte sich das Vertrauen in ihre Selbstzucht nicht rechtfertigen und die Aufhebung der Höchstgeschwindigkeit auch für Tourenwagen eine vermehrte Verkehrsfahrgefahr herbeiführen, so müsste grundsätzlich zum alten System, mit angepassten Höchstzahlen, zurückgekehrt werden. Selbstverständlich durften nicht vereinzelte Fälle den Ausschlag geben.

Damit sich der Motorfahrzeugführer über die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs jederzeit orientieren kann, muss jedes Motorfahrzeug, dessen Konstruktion eine Geschwindigkeit von über 15 km in der Stunde zulässt, einen Geschwindigkeitsanzeiger aufweisen (Art. 25, Absatz 2). Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass es sich hier nicht um den registrierenden Geschwindigkeitsmesser, von welchem dann in Art. 65 die Rede sein wird, handelt, sondern um einen Geschwindigkeitsanzeiger, wie ihn heute schon fast jedes Automobil und Motorrad aufweist.

Die Fahrregeln werden in Art. 27 des Entwurfes aufgezählt. Der Führer eines Motorfahrzeugs hat rechts zu fahren, nach rechts auszuweichen und links zu überholen. In der Vollziehungsverordnung wird die ergänzende Vorschrift aufzustellen sein, dass nur überholt werden darf, wenn die Strasse frei ist, insbesondere wenn kein anderes Fahrzeug in der entgegengesetzten Richtung kommt. Verboten ist das Überholen an Strassenkreuzungen, Bahnübergängen und unübersichtlichen Stellen (Strassenbiegungen usw.). Motorfahrzeuge haben den Vortritt vor den andern Strassenbenützern; Motorfahrzeuge, die dem Personentransport dienen, vor andern Motorfahrzeugen, wobei innerhalb dieser Regelung das schnellere Motorfahrzeug den Vortritt hat. Strassenbiegungen nach rechts sind kurz, solche nach links weit zu nehmen. Grundsätzlich hat bei Strassenabelungen und -kreuzungen jeder Führer die Geschwindigkeit seines Fahrzeugs

zu mässigen und einem gleichzeitig von rechts kommenden Motorfahrzeug den Vortritt zu überlassen. In Anwendung dieses Grundsatzes soll in der Vollziehungsverordnung weiter bestimmt werden, dass vor dem Abbiegen nach links einem gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeug der Vortritt zu überlassen ist. Wird dagegen die Unterscheidung von Haupt- und Nebenstrassen gemacht, so hat immer das auf der Hauptstrasse verkehrende Motorfahrzeug den Vortritt. Die Hauptstrasse muss jedoch als solche signalisiert werden. Man kann sich fragen, ob die Einteilung der Strassen in Haupt- und Nebenstrassen nur im Überlandverkehr zugelassen werden soll. Die Expertenkommission war dieser Ansicht. Der Entwurf lässt sie auch für Ortschaften und Städte zu. Für den Verkehr auf Bergstrassen können in der Vollziehungsverordnung besondere Vorschriften aufgestellt werden (Art. 65, Absatz 2). Vorbehalten bleiben die besondern Bestimmungen, die das Verhalten gegenüber den Strassen- und Überlandbahnen regeln (Art. 65, Absatz 2).

Besondere Vorschriften werden für die Wett- und Versuchsfahrten vorgesehen (Art. 28). Unter den Wettfahrten sind auch die Probefahrten zu solchen zu verstehen. Die Erteilung der benötigten kantonalen Bewilligung ist an den Abschluss einer besondern Versicherung gebunden. Das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement kann gegen die Erteilung von Bewilligungen auf Durchgangsstrassen Einsprache erheben. Wird eine Wettfahrt bewilligt, so können von den allgemeinen Verkehrsvorschriften Ausnahmen zugestanden werden, jedoch nur in Verbindung mit den nötigen Sicherungsmassregeln. Für Versuchsfahrten von Motorfahrzeugfabriken und Garagen, bei denen die Bestimmungen dieses Gesetzes überschritten werden, haben die kantonalen Behörden besondere Strassen zu bestimmen und die für ihre Benützung notwendigen Vorschriften aufzustellen.

B. Fahrräder.

Gleich wie das Motorfahrzeug, muss auch das Fahrrad mit einer rasch wirkenden Bremse sowie einer Warn- und Leuchtvorrichtung versehen sein (Art. 29). Die nähern Bestimmungen darüber werden in der Vollziehungsverordnung aufgestellt werden. Dabei wird die Frage zu prüfen sein, ob als Schlusslicht eine rote Reflexlinse genügt oder nicht. Die Vorschriften über die Verkehrspolizei und Zeichengebung, die Geschwindigkeit, das Ausweichen und Überholen sowie die Wett- und Versuchsfahrten finden auch auf die Radfahrer Anwendung (Art. 30). Eine Haftpflichtversicherung ist nicht obligatorisch, kann aber durch die Kantone eingeführt werden. Neu ist die Bestimmung, dass die Radfahrer von der Führung eines numerierten Kontrollschildes endgültig befreit sind (Art. 31). Damit entspricht der Entwurf einem längst geäusserten Begehren der interessierten Kreise. Dagegen kann der Bund nicht, wie auch postuliert wurde, die Erhebung von Steuern auf das Fahrrad verbieten, da er damit in die kantonale Steuerhoheit eingreifen würde. So weit geht Art. 37^{bis} BV nicht. Wenn übrigens die Kantone sich darauf beschränken,

nur wirkliche Registrierungsgebühren zu beziehen, die ihrem eigenen Arbeitsaufwand und den Selbstkosten entsprechen — namentlich in Verbindung mit der Besorgung einer Haftpflichtversicherung —, so dürfte auch dieses Postulat im Rahmen der Billigkeit erfüllt sein.

C. Andere Strassenbenützer.

Ein Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr muss insoweit Bestimmungen über andere Strassenbenützer enthalten, als dies zur richtigen Durchführung der für die Motorfahrzeuge und Fahrräder aufgestellten Vorschriften notwendig ist. Weiter darf jedoch nicht gegangen werden, da dem Bund, wie schon erwähnt, dazu die verfassungsmässige Kompetenz fehlt. Deshalb kann dem Begehren der Strassenverkehrsliga auf Regelung des gesamten Strassenverkehrs keine Folge gegeben werden. Eine Beziehung zwischen dem Motorfahrzeug oder dem Fahrrad und dem andern Strassenbenützer ist erforderlich. In diesem Rahmen ist es zweckmässig und auch rechtlich möglich, Bestimmungen über die andern Strassenbenützer aufzustellen. So haben Fahrzeuge mit Tierbespannung Licht zu führen. Reiter und Hüter von Viehherden müssen beim Herannahen eines Motorfahrzeugs die Fahrbahn so weit freigeben, dass dieses vorbeifahren kann. Der Fussgänger hat sich auf unübersichtlichen Strassenstrecken an die Strassenseite zu halten; ebenso, wenn Motorfahrzeuge herannahen. Beim Vorhandensein von Trottoirs und besonders Fussgängerstreifen hat er diese zu benützen. Damit ist ein unvernünftiges oder gar boshaftes Nichtraumgeben gegenüber einem Fahrer, der seinerseits die für ihn aufgestellten Vorschriften beachtet, als rechtswidrig charakterisiert und wird beim Aufwerfen einer allfälligen Verschuldensfrage in Betracht gezogen werden. Die Anordnungen der Verkehrspolizei und die Zeichengebung der Fahrzeugführer sind auch von den andern Strassenbenützern zu beobachten. Auf Fahrzeuge mit Tierbespannung, Handkarren, Zugwagen, Reiter und Viehherden finden die Bestimmungen über das Ausweichen und Überholen sinngemässe Anwendung (Art. 32, 33 und 34).

D. Unfälle.

Eine besondere Vorschrift besteht für die Führer von Motorfahrzeugen und Fahrzeugen mit Tierbespannung sowie für die Radfahrer bezüglich des Verhaltens bei einem Unfall. Sie haben anzuhalten, ihren Beistand anzubieten und für Hilfe zu sorgen. Die nächste Polizeistelle ist zu benachrichtigen. Der Führer muss ihr seinen Wohnsitz und seinen gegenwärtigen Aufenthaltsort in der Schweiz nennen. Ist nur Sachschaden entstanden, so genügt es, wenn dies dem Geschädigten mitgeteilt wird (Art. 35). Von einer Depotpflicht der ausländischen Automobilisten wird abgesehen, da auch für sie der Abschluss einer Haftpflichtversicherung vorgesehen ist.

Dritter Titel.

Haftpflicht und Versicherung.

Erster Abschnitt.

Haftpflicht.

Heute haftet der Halter eines Motorfahrzeugs nach den Bestimmungen des Obligationenrechtes, d. h. nur für Schädigungen, die er selbst verschuldet oder für die er nach den Vorschriften über die Haftung des Geschäftsherrn einzutreten hat. Schon seit langer Zeit wird die Verschärfung der Haftungsbestimmungen für den Automobilisten verlangt. Deshalb hat sich, wie übrigens auch in andern Ländern, die Praxis unserer Gerichte, vor allem des hier massgebenden Bundesgerichtes, der Verursachungshaftung ausserordentlich genähert. Sie hat mit dieser nicht zufälligen Entwicklung dem Gesetzgeber den einzuschlagenden Weg gezeigt. Die Erwägungen sind dieselben wie seinerzeit bei der Fabrik- und Eisenbahnhaftpflicht. Die Entwicklung des Verkehrs hat gleich wie die Entwicklung der Industrie neue Gefahren geschaffen, durch die Menschenleben und Menschengesundheit gefordert werden, ohne dass stets ein greifbares Individualverschulden festzustellen ist. Dafür soll billigerweise derjenige eintreten, der die vermehrten Gefahren geschaffen hat. Dies ist im Strassenverkehr der Motorfahrzeughalter. Er soll für einen verursachten Schaden auch ohne Nachweis eines persönlichen Verschuldens haften. Diese Regelung verhindert auch, dass der Geschädigte, welcher sich in einem Beweisnotstand befindet, mit seiner Schadenersatzforderung abgewiesen werden muss. Die interessierten Kreise haben sich mit dem Übergang von der Verschuldens- zur Verursachungshaftung grundsätzlich einverstanden erklärt.

Die Verursachungs- oder Kausalhaftung dieses Entwurfes lehnt sich an die Eisenbahnhaftpflicht an. Damit entsprechen wir einem ausdrücklichen Begehren der Automobilisten. Die neuen Haftungsbestimmungen finden grundsätzlich auf jeden Automobil- oder Motorradunfall Anwendung, ereigne er sich auf öffentlicher oder privater Strasse. Die Auslegung der Worte des Art. 1, Absatz 1, «die Verwendung von Motorfahrzeugen und Fahrrädern im öffentlichen Verkehr» soll nicht in einem engern Sinne erfolgen.

Subjekt der Haftpflicht ist der Halter. Dies braucht nicht notwendigerweise der Führer oder Eigentümer des Motorfahrzeugs zu sein. Halter ist derjenige, zu dessen Haus oder Betrieb das Motorfahrzeug im Zeitpunkt des Unfalles gehört, d. h. derjenige, der den wirtschaftlichen Nutzen des Fahrzeugs hat, mag er Eigentümer sein oder nicht. Ein verursachter Schaden soll eben von demjenigen getragen werden, dem der Vorteil des Motorfahrzeugs zukommt. Wir haben den Ausdruck «Halter» dem «Besitzer» vorgezogen, da eine Sache zu gleicher Zeit verschiedene Besitzer aufweisen kann, nämlich einen selbständigen und einen unselbständigen (Art. 920 ZGB). Den Halterbegriff im Gesetzentwurf besonders zu definieren, erscheint uns überflüssig. Da als

Haftpflichtiger der Halter genannt wird, haftet er auch für einen Schaden, der von einer Person verursacht wird, deren er sich zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient (z. B. Chauffeur) oder die es mit seiner Einwilligung führt (z. B. Fahrschüler) (Art. 36, Absatz 6). Das Rückgriffsrecht gegen den Verursacher des Schadens bleibt dem Halter vorbehalten (Art. 40, Absatz 2). Im Hinblick auf Art. 40, Absatz 2, erscheint uns die von der Expertenkommission vorgeschlagene Ergänzung von Art. 36: «Dem Halter bleibt der Rückgriff vorbehalten gegenüber Personen, die durch ihr Verschulden einen Unfall verursacht haben, aus welchem Schadenersatzansprüche geltend gemacht wurden», nicht notwendig. Dagegen haftet der Halter nicht, wenn das Motorfahrzeug ohne sein Verschulden von einem Dritten eigenmächtig gebraucht wird (Art. 36, Absatz 5). In diesem Falle haftet an Stelle des Halters der Dritte, und zwar nach den Bestimmungen dieses Entwurfes (Kausalhaftung). Der Chauffeur gilt aber nicht als Dritter. Voraussetzung der Haftungsbefreiung des Motorfahrzeughalters ist, dass ihn kein Verschulden trifft, dass er insbesondere in der Verwahrung und Bewachung des Wagens alle gebotene Sorgfalt angewendet und nicht durch Nachlässigkeit den eigenmächtigen Gebrauch ermöglicht hat. Trifft aber den Halter in dieser Beziehung kein Vorwurf, so wäre es für ihn unterschieden zu hart, wenn er für die Folgen einer Strolchenfahrt aufkommen müsste, zumal er ohnehin riskiert, bei Beschädigung des Wagens und Insolvenz des Fahrers diesen Schaden selbst tragen zu müssen. Dass bei Tötung oder Verletzung von Personen die Anspruchsberechtigten, wenn der Strolchenfahrer nichts besitzt, leer ausgehen, ist vom sozialen Gesichtspunkte aus betrachtet unbefriedigend. Der Halter steht jedoch in einem solchen Falle mit der Verursachung des Unfalles in gar keinem Zusammenhang. Die Schadensstiftung ist eine solche aus unerlaubter Handlung. Es wird dem Gesetzgeber aber wohl nie gelingen, für jeden Schaden aus unerlaubter Handlung Deckung zu schaffen.

Die Kausalhaftung dieses Entwurfes findet Anwendung, wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird oder Gegenstände, die der Getötete oder Verletzte mit sich führt, zerstört werden oder verloren gehen (Art. 36, Absatz 1, und Art. 37, Absatz 1). Art und Umfang des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Vorschriften des Obligationenrechtes über unerlaubte Handlungen (Art. 40, Absatz 1). Damit ist gesagt, dass im Falle der Tötung auch diejenigen Personen einen Schadenersatzanspruch besitzen, die dadurch ihren Versorger verloren haben. Alle übrigen Schadensfälle unterstehen dem Grundsatz der Verschuldenshaftung. Vereinbarungen, durch welche die Haftpflicht wegbedungen oder beschränkt wird, sind ungültig, solche, durch die offenbar unzulängliche Entschädigungen festgesetzt werden, sind anfechtbar (Art. 42). Die strengere Haftungsart wird durch die Gefährdung der Verkehrssicherheit auf der Strasse gerechtfertigt. Eine solche Gefährdung wird jedoch nur durch den Betrieb des Motorfahrzeugs verursacht. Deshalb wird in diesem Entwurf, im Gegensatz zu demjenigen von 1926 und dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz, die Kausalhaftung nur für Schäden vorgesehen, die durch den «Betrieb des Motorfahrzeugs», nicht aber für solche,

die «bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Motorfahrzeugverkehrs verbunden ist», entstehen.

Die Begründung der Haftpflicht mit dem vom Wagenbesitzer zu tragenden Gefährdungsrisiko hat ihre begriffliche Schranke da, wo genau festzustellen ist, dass der Schadensfall ausschliesslich auf ein bestimmtes Verschulden des Geschädigten selbst oder eines Dritten zurückzuführen ist, oder wo die Betriebsgefahr durch eine von niemandem zu verantwortende höhere Gewalt absorbiert wird. Je nach der Regelung dieser Entlastungsmöglichkeiten ist die Kausalhaftung eine strengere oder weniger strenge. Unser Gesetzentwurf befolgt in dieser Beziehung ebenfalls die Grundsätze des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Getöteten, Verletzten oder eines Dritten herbeigeführt wird, wobei jedoch jedes Verschulden des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, fehlen muss (Art. 36, Absatz 2). In der gleichen Richtung wie der Ausschlussgrund der höhern Gewalt bewegte sich eine Anregung, welche die Ursachhaftung zwar nicht ausschliessen, aber quantitativ mildern will, wenn der Wagenbesitzer beweist, dass das schadenstiftende Ereignis weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht, und der Unfall trotz Beobachtung aller nach den Umständen beim Unterhalt, bei der Behandlung und der Führung eines Motorfahrzeugs gebotenen Sorgfalt eingetreten ist. Die Anregung lehnte sich an Art. 7 des deutschen Kraftfahrzeuggesetzes an, welches einen solchen Ausschlussgrund kennt, der dann aber auch die höhere Gewalt sowie das Eingreifen von Dritt- und Selbstverschulden des Geschädigten in sich schliesst. Der Entwurf zieht es, gleich wie der frühere, vor, diesen Begriff des unabwendbaren Ereignisses, der unserem Recht und damit auch der Gerichtspraxis unbekannt geblieben ist, nicht aufzunehmen und von den bestimmten Begriffen der höhern Gewalt sowie des Dritt- und Selbstverschuldens zu sprechen.

Bei konkurrierendem Verschulden des Halters und des Getöteten oder Verletzten kann der Richter die Ersatzpflicht des Halters unter Würdigung aller Umstände verhältnismässig herabsetzen. Desgleichen wenn neben dem Verschulden des Getöteten oder Verletzten die besondere Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs in bestimmender Weise am Unfall mitgewirkt hat (Art. 36, Absatz 3) Auch wenn der Getötete oder Verletzte unentgeltlich im Motorfahrzeug mitgeführt wurde, kann der Richter die Entschädigung ermässigen (Art. 36, Absatz 4). Von diesem letzten Herabsetzungsgrund soll nach unsern Intentionen vor allem dann Gebrauch gemacht werden, wenn die zu leistende Entschädigung die Versicherungssumme übersteigt. In diesem Falle sollte wenn möglich eine Herabsetzung der Schadenersatzsumme auf den Versicherungsbetrag erfolgen. Es erscheint unter Umständen unbillig, wenn derjenige, der einen Dritten unentgeltlich mitführt und ihm damit einen Dienst erweist, auch ohne sein Verschulden zur Leistung einer Entschädigung verpflichtet wird, für die er nicht mehr versichert ist.

Es kann vorkommen, dass bei der Verursachung eines Drittschadens zwei oder mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind. In diesem Falle haften, soweit der Grundsatz der Kausalhaftung zur Anwendung kommt, die beteiligten Halter dem geschädigten Dritten gegenüber solidarisch. Im Verhältnis der Motorfahrzeughalter zueinander richtet sich die Ersatzpflicht in erster Linie nach dem Verschulden. Fehlt es an einem Verschulden oder kann dieses nicht nachgewiesen werden, so haben die beteiligten Halter den Schaden nach gleichen Teilen zu tragen (Art. 38).

Es kann natürlich auch vorkommen, dass ein Motorfahrzeug das andere oder dass beide sich gegenseitig beschädigen, ohne dass auf der einen oder andern Seite ein Verschulden des Halters oder derjenigen Personen, für die er verantwortlich ist, vorliegt. Auch in diesen Fällen gilt das Verursachungsprinzip. Für den Fall des beidseitigen Schadens, der ja sehr ungleich gross und durch verschiedene Versicherungsgesellschaften gedeckt sein kann, erscheint eine positive Wegleitung an den Richter für die Schadensverteilung als wünschenswert. Art. 38, Absatz 2, erteilt sie dahin, dass der beidseitige Schaden zusammengerechnet und dann halbiert wird. Liegt dagegen ein Verschulden eines Halters vor, so richtet sich die Ersatzpflicht nach Art. 41 des Obligationenrechtes.

Wechselt ein Motorfahrzeug den Halter, so muss der Fahrzeugausweis binnen 14 Tagen auf den neuen Halter übertragen werden. Die Übertragung ist erfolgt, sobald der neue Halter durch die zuständige kantonale Behörde im Fahrzeugausweis eingetragen worden ist (Art. 8). Nun kann es vorkommen, dass der neue Halter das Fahrzeug schon vor der amtlichen Übertragung des Fahrzeugausweises gebraucht. Die Folge davon ist, dass ohne besondere Regelung für den durch den neuen Halter mit diesem Fahrzeug verursachten Schaden noch gar keine Versicherung besteht. Infolgedessen würde der Geschädigte Gefahr laufen, in einem solchen Falle für den erlittenen Schaden nicht gedeckt zu werden, wenn der neue Halter insolvent ist. Um dies zu verhindern, bestimmt der Entwurf ausdrücklich, dass bis zur amtlichen Übertragung des Fahrzeugausweises neben dem neuen Halter auch der alte haftet, jedoch nur bis zur Höhe seiner Versicherungssumme. Massgebend ist die im Versicherungsvertrag genannte Summe, die mindestens so hoch sein muss, wie es der Gesetzentwurf vorschreibt (Art. 50). Für denjenigen Betrag, der die Versicherungssumme übersteigt, kann nur der neue Halter in Anspruch genommen werden. Ist dieser für den ganzen Schadensbetrag aufgekommen, so besitzt er ein Regressrecht gegen den alten Halter oder dessen Versicherungsgesellschaft bis zum Betrage der Versicherungssumme (Art. 39). Diese Lösung wird den Interessen des neuen und des alten Halters sowie des Dritten gerecht.

Wie das Eisenbahnhaftpflichtgesetz, gibt auch unser Gesetzentwurf dem Richter die Möglichkeit, dem Verletzten oder den Angehörigen eines Getöteten bei Verschulden des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, abgesehen vom Ersatz des Schadens eine angemessene Geldsumme als Genugtuung zuzusprechen. Umgekehrt soll auch eine Herabsetzung möglich

sein, wenn einerseits der Geschädigte eine ungewöhnlich hohe Erwerbseinbusse erlitten hat, andererseits der Haftpflichtige eine geringe ökonomische Leistungsfähigkeit oder andere Ermässigungsgründe geltend macht (Art. 41).

Die Schadenersatzklage gegen den Motorfahrzeughalter verjährt in einem Jahre vom Tage hinweg, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen erlangt hat. In jedem Falle verjährt sie mit dem Ablauf von 10 Jahren seit dem Unfalltag. Wird dagegen der Anspruch aus einer strafbaren Handlung hergeleitet, für die das Strafrecht eine längere Verjährungsfrist vorsieht, so gilt diese. Für den Stillstand, die Hinderung und die Unterbrechung der Verjährung gelten die Bestimmungen des Obligationenrechtes (Art. 43).

Der Haftpflichtige, sei er In- oder Ausländer, kann beim Gerichte seines Wohnsitzes oder bei demjenigen des Ortes, an dem sich der Unfall ereignet hat, eingeklagt werden (Art. 44). Diese Regelung, die schon in den Entwurf von 1926 durch die eidgenössischen Räte aufgenommen wurde, wird auch in der juristischen Literatur als nicht gegen Art. 59 der Bundesverfassung verstossen bezeichnet, da diesem Artikel nur noch im Verhältnis zum kantonalen Recht absolute Bedeutung zugemessen werden könne (Zeitschrift für schweizerisches Recht, Neue Folge, Band 49, Seite 57 a).

Bei der Beurteilung von Streitigkeiten aus diesem Gesetzentwurf ist der Richter an keine Beweisregeln des kantonalen Rechts gebunden. Er entscheidet nach freiem richterlichen Ermessen (Art. 45).

Zweiter Abschnitt.

Versicherung.

Die obligatorische Haftpflichtversicherung bezweckt Verschiedenes. Einmal wird durch sie das Risiko, das der einzelne Halter zu tragen hat, auf die Gesamtheit derselben verteilt. Vor allem dient sie aber dem Zwecke, dem Geschädigten für seinen Schadenersatzanspruch einen solventen Schuldner zu sichern. Durch sie wird die praktische Durchführung der zivilrechtlichen Bestimmungen über die Haftpflicht sichergestellt und der Geschädigte vor der Gefahr, die Entschädigungssumme gar nicht oder nur teilweise zu erhalten, geschützt.

Der Abschluss einer Haftpflichtversicherung bildet eine Voraussetzung zur Erlangung des Fahrzeugausweises. Der Halter muss gegen jeden Sach- und Personenschaden versichert sein, ebenso gegen jeden Genugtuungsanspruch, zu dem er verurteilt werden kann. Für Sachschaden kann auf Begehren des Halters ein Selbstbehalt bis zu 100 Franken vereinbart werden, der jedoch dem geschädigten Dritten nicht entgegengehalten werden darf. Er gilt nur im Verhältnis der Versicherungsgesellschaft zum Motorfahrzeughalter (Art. 46, Absatz 1).

Man hat die Frage aufgeworfen, ob die Übernahme der Haftung bei absichtlich herbeigeführtem Ereignis durch Wegbedingung des Art. 14, Absatz 1, des Versicherungsvertragsgesetzes zulässig oder als Verstoss gegen die öffent-

liche Ordnung und die guten Sitten zu werten sei. Aus Art. 98 des Versicherungsvertragsgesetzes ergibt sich, dass sein Art. 14 nicht zwingender Natur ist, sondern durch Parteivereinbarung abgeändert werden kann. Die Übernahme der Haftung bei absichtlich herbeigeführtem Ereignis kann in der Automobillhaftpflichtversicherung, welche in erster Linie die Sicherung des Haftpflichtanspruches des Geschädigten und nicht die Deckung des Versicherungsnehmers bezweckt, schon deshalb nicht als der öffentlichen Ordnung und Sittlichkeit widersprechend betrachtet werden, weil man dem Versicherer in Art. 48, Absatz 2, das Rückgriffsrecht gegen den Versicherungsnehmer wahrt. Die Sicherung des Anspruches des Dritten durch das Mittel der Haftpflichtversicherung würde eine Lücke aufweisen, wenn nicht auch der vom Motorfahrzeugführer absichtlich herbeigeführte Schaden in die Versicherungsdeckung einbezogen werden könnte. Die Fälle der absichtlichen Schadenaufzuegung werden praktisch allerdings selten vorkommen.

Damit keine Divergenzen zwischen dem Haftpflichtanspruch des Geschädigten und der Versicherungsdeckung bestehen, bestimmt der Entwurf weiter, dass mit der Übertragung des Fahrzeugausweises auf einen neuen Halter die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag von Rechts wegen übergehen. Der Versicherer und der neue Halter haben jedoch das Recht, binnen 14 Tagen nach Kenntnis des Überganges vom Versicherungsvertrag zurückzutreten (Art. 46, Absatz 2). Der Versicherer ist verpflichtet, der kantonalen Behörde das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung in jedem Falle zu melden (z. B. bei Ablauf der Vertragszeit, Kündigung, Nichtbezahlung der Prämien oder anlässlich eines Schadensfalles). Die Meldung hat jedoch erst nach 14 Tagen, von ihrem Eingang an gerechnet, Rechtswirkung (Art. 49). Während dieser 14 Tage hat die kantonale Behörde dafür zu sorgen, dass der Halter eine neue Versicherung abschliesst. Andernfalls muss sie den Entzug des Fahrzeugausweises anordnen. Verletzt sie diese Verpflichtungen, so begründet sie eine eigene Verantwortung. Durch diese Regelung wird Art. 54 des Versicherungsvertragsgesetzes teilweise abgeändert. Soweit er jedoch keine ausdrückliche Änderung erfährt, bezieht er sich auch auf die Haftpflichtversicherung der Motorfahrzeuge (z. B. bezüglich der Prämien).

Gegenüber seinem Ehegatten und seinen Blutsverwandten braucht sich der Halter nicht versichern zu lassen. Ferner sind von der Versicherungspflicht vollständig ausgenommen die Motorfahrzeuge des Bundes und der Kantone, nicht aber diejenigen der Bezirke und Gemeinden (Art. 46, Absatz 3 und 4). Dem Wunsche des Schweizerischen Städteverbandes, die Gemeinden von der Versicherungspflicht auszunehmen, konnte deshalb nicht entsprochen werden, weil ihre Finanzkraft ausserordentlich verschieden ist.

Eine der wichtigsten Einrichtungen, um die Haftpflichtversicherung dem Schutze des Strassenbenützers dienstbar zu machen, besteht in dem direkten Klagerecht gegen die Versicherungsgesellschaft (Art. 47, Absatz 1). Dieses steht dem Verletzten oder, im Falle der Tötung, den unmittelbar Geschädigten sowie denjenigen Personen zu, die ihren Versorger verloren haben. Es besteht

nicht nur in der Höhe der gesetzlich vorgeschriebenen, sondern, wenn diese darüber hinausgehen, der vertraglichen Versicherungssummen. Nach dem geltenden Recht besitzt der Geschädigte kein direktes Klagerecht; vielmehr beschränkt sich Art. 60 des Versicherungsvertragsgesetzes darauf, ihm im Umfang seiner Schadenersatzforderung ein Pfandrecht an der dem Versicherungsnehmer zustehenden Versicherungsleistung einzuräumen und die vom Versicherer direkt an ihn ausgerichtete Zahlung als gültig anzuerkennen. Gegen das direkte Klagerecht wird eingewendet, dass sich der Motorfahrzeughalter nicht mehr um den Unfall kümmern und dass die Versicherungsprämien sich erhöhen werden. Was das letztere Bedenken betrifft, so dürfte ein erheblicher Einfluss auf die Prämien doch kaum zu erwarten sein, da durch die Frage, ob dem Dritten ein direktes Klagerecht gegeben wird oder nicht, der objektive Haftungsumfang nicht berührt wird und die Leistungspflicht des Versicherers an sich die gleiche bleibt. Der Umstand, dass sich der Automobilist weniger um die Versicherung interessieren wird, wenn er nicht mehr selbst ins Recht gefasst wird und nicht mehr um die Intervention der Versicherungsgesellschaft nachsuchen muss, mag allerdings faktisch die Sachlage zugunsten des Automobilisten und auf Kosten der Versicherungsgesellschaft etwas verschieben. Die Vorteile des direkten Klagerechtes sind jedoch so gross, dass nicht darauf verzichtet werden sollte. Die Stellung des Geschädigten, dessen Schutz ja in erster Linie erstrebt wird, wird verbessert. Seine Ersatzansprüche werden durch das direkte Klagerecht in wirksamer Weise sichergestellt. Zudem führt ja schon heute die Versicherungsgesellschaft im Namen des Versicherungsnehmers faktisch den Prozess.

Es kann vorkommen, dass bei einem Unfallereignis die Schadenersatzansprüche die Versicherungssumme übersteigen. Deshalb bestimmt der Entwurf, dass sich in einem solchen Fall das Forderungsrecht des einzelnen Geschädigten gegenüber dem Versicherer im Verhältnis der Versicherungssumme zum Gesamtbetrag der Entschädigungen ermässigt (Art. 47, Absatz 2). Dagegen ist der Versicherer, der ohne Kenntnis von anderweitigen Ansprüchen gutgläubig an einen der Geschädigten eine Zahlung macht, welche dessen verhältnismässigen Anteil übersteigt, im gleichen Masse auch gegenüber den übrigen Geschädigten befreit. Diese Einrede steht der Versicherungsgesellschaft nicht zu, wenn sie von den übrigen Geschädigten hätte Kenntnis haben sollen. Damit wird die Versicherungsgesellschaft veranlasst, einen Schadensfall vor Ausrichtung einer Entschädigung genau zu prüfen.

Für die Verjährung des direkten Forderungsrechtes gegenüber der Versicherungsgesellschaft sieht der Entwurf eine Frist von 2 Jahren vor, die vom Tag des Unfalles an zu rechnen ist (Art. 47, Absatz 3). Die Verjährungsfrist für den Anspruch gegen die Versicherungsgesellschaft ist demnach verschieden von derjenigen für den Anspruch gegen den Haftpflichtigen selbst. Wenn die Versicherungsgesellschaft nicht mehr direkt belangt werden kann, so kann sie immer noch über den Weg des Haftpflichtigen in Anspruch genommen werden. In diesem Falle gilt wie heute Art. 60 des Versicherungsvertragsgesetzes.

Soweit der Versicherer für einen Unfall Entschädigung geleistet hat, gehen die Ersatz- und Regressansprüche, die dem Versicherten gegenüber einem Dritten aus unerlaubter Handlung zustehen, auf den Versicherer über. Dies braucht jedoch im Automobilgesetz nicht gesagt zu werden, da die Bestimmung bereits in Art. 72, Absatz 1, des Versicherungsvertragsgesetzes enthalten ist. Sie bezieht sich auch auf die Haftpflichtversicherung des Motorfahrzeughalters.

Neben das direkte Klagerecht tritt im Interesse des Geschädigten der Ausschluss der Einreden aus dem Versicherungsvertrag und dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, soweit dadurch die Schadendeckung geschmälert oder aufgehoben würde. Dieses Schutzbedürfnis besteht aber nur gegenüber dem Geschädigten. Dagegen besteht kein Anlass, den Automobilisten günstiger zu stellen als andere Versicherungsnehmer. Verletzt dieser die ihm obliegenden gesetzlichen oder vertraglichen Pflichten, so soll die Versicherungsgesellschaft, welche dem Dritten für den Schaden eintreten musste, berechtigt sein, gegenüber dem Versicherungsnehmer Rückgriff zu nehmen und den ausbezahlten Betrag zurückzuverlangen, soweit sie nach dem Versicherungsvertragsgesetz oder Versicherungsvertrag zur Ablehnung oder Kürzung ihrer Leistung befugt gewesen wäre (Art. 48). Die Regelung des Entwurfes — Ausschluss der Einreden mit Regressrecht des Versicherers — besteht übrigens für die praktisch wichtigsten Einreden aus Versicherungsvertrag, nämlich die grobfahrlässige Herbeiführung des Schadenereignisses und die schuldhaftige Verletzung der Anzeigepflicht nach den neuen einheitlichen, von der Unfalldirektorenkonferenz aufgestellten «Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Motorfahrzeug-Dritthaftpflicht-Versicherung» schon heute.

Die Versicherungssummen wurden gegenüber der heutigen Regelung erheblich hinaufgesetzt. Sie sollen dem Geschädigten gegebenenfalls im ganzen Umfang ausbezahlt werden. Die Versicherungsgesellschaft besitzt demnach kein Recht, die Verzugszinsen oder die ergangenen Prozesskosten von der Versicherungssumme in Abzug zu bringen. Die Höhe der Versicherungssumme beträgt: 1. Für Personenschaden: a. beim Motorrad mindestens Fr. 30,000 für eine verunfallte Person und Fr. 60,000 für das Unfallereignis; b. beim Motorwagen mindestens Fr. 50,000 für eine verunfallte Person und Fr. 100,000 für das Unfallereignis; c. bei schweren Motorwagen zum Personen-transport beträgt die Versicherungssumme für ein Unfallereignis: mindestens Fr. 150,000 bei einem Fassungsvermögen bis zu 10 Personen; mindestens Fr. 300,000 bei einem Fassungsvermögen von 11—20 Personen; mindestens Fr. 500,000 bei einem Fassungsvermögen von über 20 Personen. 2. Für Sachschaden: beim Motorrad mindestens Fr. 3000; beim Motorwagen mindestens Fr. 5000 (Art. 50).

Die Versicherung muss bei einem vom Bundesrate zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsunternehmen abgeschlossen sein (Art. 51). Automobilverbänden oder sonstigen Interessenten bleibt es natürlich unbenommen, eine Versicherungsgesellschaft zu gründen und sich um die Zulassung durch den Bund zu bewerben.

Nach der geltenden Gesetzgebung bezieht sich der Grundsatz der obligatorischen Versicherungspflicht nicht auf ausländische Motorfahrzeuge, die vorübergehend in die Schweiz einreisen. Dies deshalb, weil die ausländischen Motorfahrzeuge, die auf Grund eines internationalen Fahrausweises zum Verkehr in der Schweiz zugelassen werden, keiner kantonalen Verkehrsbewilligung bedürfen. Der Grundsatz der obligatorischen Versicherung wird dadurch zu einem guten Teil illusorisch gemacht. In vielen Fällen wird der Geschädigte nicht in der Lage sein, vom ausländischen Automobilisten Deckung für den erlittenen Schaden zu erhalten. Diese Gefahr wird durch die immer grössere Verbreitung des Automobils in den weniger zahlungsfähigen Volksschichten vermehrt. Dazu kommt, dass darin eine Unbilligkeit gegenüber den schweizerischen Automobilisten liegt. Die obligatorische Versicherungspflicht muss deshalb auch auf die zum vorübergehenden Aufenthalt in die Schweiz einreisenden ausländischen Motorfahrzeuge ausgedehnt werden. Nur dann wird sie eine geeignete Einrichtung zur Sicherstellung der Ansprüche des Geschädigten darstellen. Dieser Notwendigkeit wird der vorliegende Entwurf gerecht (Art. 52). Die Formalitäten, die dem ausländischen Automobilisten für den Abschluss einer Haftpflichtversicherung auferlegt werden, müssen selbstverständlich so einfach gehalten sein, dass sie kein Verkehrshindernis an der Grenze darstellen. Laut Rücksprache mit schweizerischen Versicherungsfachmännern ist das durchaus möglich. Im übrigen macht der Gedanke der obligatorischen Haftpflichtversicherung der Automobilisten auch im Ausland Fortschritte. Einige Staaten haben sie bereits eingeführt; in den für uns wichtigsten andern Ländern ist die Frage im Studium. Mit Ländern, die eine der unsrigen ungefähr gleichwertige obligatorische Versicherung haben, wird die Frage durch Abstellen auf Gegenseitigkeit einfach gelöst werden können.

Dritter Abschnitt.

Verhältnis zur andern Haftpflichtgesetzgebung.

Wenn der durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs Geschädigte bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt versichert ist, soll für die Gutmachung des Schadens in erster Linie diese eintreten. Der Unfalltote oder die Hinterlassenen eines Getöteten haben jedoch das Recht, weitergehende Ansprüche gegen den Motorfahrzeughalter oder seine Versicherung geltend zu machen. Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt besitzt für die von ihr gemachten Leistungen ein Regressrecht gegenüber dem Motorfahrzeughalter oder seiner Versicherung (Art. 53, Absatz 2 und 3).

Art. 129 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung bleibt vorbehalten (Art. 53, Absatz 3). Die Einschränkung von Absatz 2 dieses Art. 129 bezieht sich nur auf die Betriebsunfälle. Die Nichtbetriebsunfälle werden durch die Bestimmung nicht berührt.

Die Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzentwurfes finden grundsätzlich auch Anwendung auf Schäden, die durch die Motorfahrzeuge des Bundes verursacht werden. Wird dagegen eine der Militärversicherung unterstellte Person durch den Betrieb eines Militärfahrzeugs verletzt oder getötet, so finden ausschliesslich die Vorschriften der Bundesgesetzgebung über die Militärversicherung Anwendung (Art. 54). Militärfahrzeug kann auch ein privater Wagen sein, der unter militärischer Führung für militärische Zwecke verwendet wird.

Vierter Titel.

Strafbestimmungen.

Der Führer eines Motorfahrzeugs, der Radfahrer und der Führer eines Fahrzeugs mit Tierbespannung, der die für ihn verbindlichen Verkehrsvorschriften nicht befolgt, ist zu bestrafen (Art. 55). Strafbar ist auch derjenige, der den Führer zur Übertretung der Verkehrsvorschriften veranlasst. Dies braucht im Gesetz nicht ausdrücklich gesagt zu werden, da die Bestimmungen des Bundesstrafrechtes vorbehalten bleiben (Art. 62, Absatz 3). Für den Motorfahrzeugführer ist die schwerste Strafandrohung vorgesehen. Dies wohl mit Recht, denn die durch ihn verursachte Gefährdung des Strassenverkehrs bei Übertretung der Verkehrsvorschriften ist erheblich grösser als die durch den Radfahrer oder Fuhrmann herbeigeführte.

Die im Entwurf für die andern Strassenbenützer aufgestellten Verkehrsvorschriften werden in der Weise sanktioniert, dass diejenigen, die sie übertreten, zivilrechtliche Nachteile zu tragen haben. Entsteht z. B. durch eine Übertretung der Verkehrsvorschriften durch einen andern Strassenbenützer ein Automobilunfall, bei welchem derselbe einen Nachteil erleidet, so wird er gegenüber dem Automobilisten keinen oder nur einen teilweisen Entschädigungsanspruch besitzen, wenn die Ursache des Unfalls ganz oder doch zum Teil in seinem vorschriftswidrigen Verhalten zu erblicken ist. Er kann sogar, wenn der Automobilist oder ein anderer Strassenbenützer verletzt wird, nach Art. 41 OR zu Schadenersatz verpflichtet werden. Daraus ergibt sich, dass der andere Strassenbenützer in seinem eigenen Interesse auch ohne strafrechtliche Sanktionen die für ihn aufgestellten Verkehrsvorschriften befolgen wird, da für ihn sonst die Gefahr besteht, zivilrechtliche Nachteile erleiden zu müssen. Daneben bleibt selbstverständlich das allgemeine Strafrecht vorbehalten. Wenn ein anderer Strassenbenützer durch Übertreten einer Verkehrsvorschrift einen Automobilunfall herbeiführt, so kann er unter Umständen wegen fahrlässiger Tötung oder fahrlässiger Körperverletzung bestraft werden. Es ist ferner nicht zu übersehen, dass im IX. Abschnitt des Entwurfes eines schweizerischen Strafgesetzbuches (Art. 203) die Störung und Gefährdung des öffentlichen Verkehrs allgemein, und zwar sowohl durch vorsätzliche wie durch fahrlässige Handlungen, unter Strafe gestellt ist, unabhängig vom Automobilgesetz.

Neben dem allgemeinen Tatbestand der Übertretung der Verkehrsvorschriften regelt der Entwurf auch einige spezielle strafrechtliche Tatbestände. Dies sind: Betrunkenheit des Führers eines Motorfahrzeugs (Art. 56); pflichtwidriges Verhalten bei einem Unfall (Art. 57); Fahren ohne Ausweis und Nichtmitführen der Ausweise (Art. 58); Entwendung eines Fahrzeugs zum Gebrauch (Art. 59); Gebrauch eines falschen, verfälschten, unkenntlich gemachten oder nicht für das Fahrzeug bestimmten Kontrollschildes sowie Führen eines Motorfahrzeugs ohne Kontrollschild (Art. 60); Beschädigung von Strassensignalen und Aufstellung von verkehrsgefährdenden Reklamen (Art. 61). Strafbar ist auch die fahrlässige Handlung (Art. 62, Absatz 1). Erfüllt eine der genannten Handlungen einen Tatbestand, für den die eidgenössische oder kantonale Gesetzgebung eine schwerere Strafbestimmung enthält, so ist diese anzuwenden (Art. 62, Absatz 4). Die vorgesehenen Strafen sind Geldbussen oder Gefängnis, wobei es dem Richter freisteht, beide Strafarten miteinander zu verbinden (Art. 62, Absatz 2). Als Nebenstrafe kann der Entzug des Führerausweises angeordnet werden (Art. 18).

Die Verfolgung und Beurteilung der Widerhandlungen liegt den Kantonen ob, und zwar auch solcher Widerhandlungen, die eidgenössische Beamte und Angestellte sich im Dienste zuschulden kommen lassen. Art. 14 und 41 des Bundesgesetzes über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten vom 9. Dezember 1850 kommen dabei nicht zur Anwendung. Wird gegen das einen eidgenössischen Beamten betreffende kantonale Urteil beim Bundesgericht Kassationsbeschwerde erhoben, so kann der Kassationshof in freier Würdigung des Sachverhaltes prüfen, ob der Beamte bei der ihm zur Last gelegten Übertretung in Ausübung amtlicher Pflicht gehandelt hat. Strafurteile gegen eidgenössische Beamte sind der Bundesanwaltschaft mitzuteilen (Art. 63).

Die kantonalen Polizei- und Gerichtsstellen sind verpflichtet, diejenige Verwaltungsbehörde, die den Entzug des Führerausweises verfügen kann, von jeder strafbaren Handlung, die zum Entzug Anlass geben könnte, sofort in Kenntnis zu setzen (Art. 64). Diese kann dann den Entzug schon vor der Fällung eines Strafurteils aussprechen. Die Bestimmung ist also trotz der Möglichkeit des richterlichen Entzuges zweckmässig.

Fünfter Titel.

Anwendungs- und Einführungsbestimmungen.

In erster Linie wird der Bundesrat ermächtigt, die notwendigen Vollziehungsverordnungen zu diesem Gesetzentwurf zu erlassen. Eine Reihe von Punkten, über die der Bundesrat nähere Ausführungsbestimmungen zu erlassen hat, wird namentlich aufgezählt. Die Aufzählung ist jedoch keine abschliessende. Gewisse Punkte werden bereits im Gesetzestext genannt. Ferner ist der Bundesrat befugt, bei neuen technischen Erscheinungen

auf dem Gebiete des Motorfahrzeugwesens sowie zur Durchführung internationaler Verständigungen diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen (Art. 65, Absatz 1, 2 und 4). Besonders hinzuweisen ist darauf, dass der Bundesrat in der Vollziehungsverordnung für Anhängewagen, Traktoren und Lastenzüge Spezialbestimmungen treffen kann, wobei namentlich bei einer ganz reduzierten Verwendung auf der öffentlichen Strasse besondere Rücksicht genommen werden dürfte mit Bezug auf Bereifung usw.

Die Kantone werden verpflichtet, die vorgesehenen zuständigen Behörden zu bezeichnen und im Rahmen ihrer Kompetenzen die notwendigen Ausführungsmassnahmen zu treffen. Soweit sie zum Erlass von Vorschriften über den Strassenverkehr zuständig sind, sollen sie ihre Bestimmungen diesem Gesetzentwurf anpassen (Art. 66).

Die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Fahrräder ist Sache der Kantone. Für Motorfahrzeuge, deren Standort in einen andern Kanton verlegt wird, ist jedoch die Steuer vom Beginn des der Verlegung folgenden Kalenderquartals an in diesem Kanton zu bezahlen. Eine über diesen Zeitpunkt hinaus im ersten Kanton bezahlte Steuer ist von diesem zurückzuerstatten. Steuerfrei sind die Fahrräder des Bundes und die Militärfahräder. Dagegen können die Motorfahrzeuge des Bundes im Verhältnis zur Dauer ihrer ausserdienstlichen Verwendung besteuert werden. Die Besteuerung ausländischer Motorfahrzeuge durch die Kantone ist gestattet, wenn sich diese mehr als 3 Monate in der Schweiz aufhalten. Der Bundesrat kann jedoch mit gewissen Staaten abweichende Vereinbarungen treffen sowie bei mangelndem Gegenrecht eine frühere Besteuerung zulassen. Neben den Steuern dürfen die Kantone für die Ausstellung der Ausweise und andere Dienste Gebühren erheben. Dagegen sind kantonale Durchgangsgebühren unzulässig. Die Erhebung von Eingangsgebühren auf ausländischen Motorfahrzeugen geschieht nicht durch die Kantone, sondern bleibt dem Bund vorbehalten (Art. 67). Ob solche erhoben werden sollen oder nicht, entscheidet im Einzelfall der Bundesrat. Praktisch wird ihre Erhebung wohl nur als Repressalie einem andern Staate gegenüber erfolgen, da die Tendenz dahin geht, vorübergehend einreisende ausländische Motorfahrzeuge für eine gewisse Zeit von jeder finanziellen Belastung zu befreien. Die durch die Eingangsgebühren erzielten Einnahmen können für die Deckung der Versicherungskosten ausländischer Motorfahrzeuge verwendet werden (Art. 52). Es sind von den Interessenten noch verschiedene Wünsche angebracht worden, die auf eine Abklärung der interkantonalen Steuerverrechnung, auf Reduktion der gelegentlich übertrieben hohen Gebühren für Übertragungsformalitäten, auf teilweise Rückerstattung von Gebühren bei Verlust des Fahrzeugs während der Steuerperiode und dergleichen abzielten. Wir mussten die Aufnahme solcher Detailbestimmungen im Automobilgesetz ablehnen unter Verweisung auf die Grundsätze der Doppelbesteuerung; berechtigte Wünsche der Steuerzahler werden ja sicherlich auch in den Kantonen Gehör finden.

Im Gegensatz zum Gesetzentwurf von 1926 enthält dieser Entwurf keine Bestimmung über die Leistung von Bundesbeiträgen an Automobilstrassen. Dies deshalb, weil die Frage ihre vorläufige Regelung im Bundesbeschluss betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen vom 21. September 1928 gefunden hat. Die Änderung dieser Regelung wird wohl nur in Verbindung mit einer Verfassungsänderung geschehen, durch die der zu befolgende Grundsatz ein für allemal festgelegt werden soll. Die Dringlichkeit des vorliegenden Gesetzentwurfes gestattet nicht, die Frage schon hier endgültig zu regeln.

Die Vorschriften dieses Gesetzentwurfes heben alle entgegenstehenden Gesetze und Verordnungen des Bundes, der Kantone sowie die interkantonalen Konkordate vom 13. Juni 1904, 7. April 1914 und 29. Dezember 1921 vom Zeitpunkt ihres Inkrafttretens an auf. Diesen Zeitpunkt bestimmt der Bundesrat.

* * *

Die Vorlage, welche wir Ihnen beiliegend unterbreiten, soll unserem Lande die im Gebiete des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs so notwendige Einheitlichkeit verschaffen. Der riesigen Entwicklung des Automobilwesens, insbesondere seit dem Ende des Weltkrieges, konnten die Konkordate unmöglich mehr gerecht werden.

Im vorliegenden Gesetzentwurf glauben wir die Interessen aller Beteiligten, der Automobilisten, der übrigen Benützer der Strasse wie auch des Bundes und der Kantone, nach Möglichkeit berücksichtigt zu haben. Eine brauchbare Lösung war nur dadurch möglich, dass die besonderen Forderungen der einen wie der andern zurückzutreten hatten, wo es die Interessen der Allgemeinheit erforderten.

Wir empfehlen Ihnen den beigelegten Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr zur Annahme und versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 12. Dezember 1930.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Musy.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesgesetz
über
den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 87^{bis}, 64 und 64^{bis} der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 12. Dezember 1980,

beschliesst:

Erster Titel.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

¹ Dieses Gesetz stellt Bestimmungen auf über die Verwendung von Motorfahrzeugen und Fahrrädern im öffentlichen Verkehr sowie Verkehrsvorschriften für die Benutzer der dem Motorfahrzeug oder dem Fahrrad geöffneten Strassen.

Sachliche
Geltung.

² Soweit dieses Gesetz Unterscheidungen zwischen verschiedenen Kategorien der Motorfahrzeuge macht, werden diese durch die Vollziehungsverordnung umschrieben. In Zweifelsfällen entscheidet der Bundesrat darüber, ob und in welcher Weise eine Kategorie von Motorfahrzeugen oder ein einzelnes Fahrzeug unter die Bestimmungen dieses Gesetzes fällt.

³ Für den Verkehr auf Strassen, die ausschliesslich Motorfahrzeugen oder ausschliesslich Fahrrädern geöffnet sind, kann der Bundesrat von diesem Gesetz abweichende Vorschriften erlassen.

Art. 2.

Der Bundesrat kann bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollem oder beschränktem Umfange für Motorfahrzeuge und Fahrräder offen erklären. Er hört vorher die Kantonsregierung an.

Durchgangs-
strassen.

Art. 3.

Strassen, die nicht dem Durchgangsverkehr geöffnet sind.

¹ Die Kantone können für alle Strassen, welche nicht dem Durchgangsverkehr geöffnet sind, oder für einzelne derselben die Benützung für Motorfahrzeuge und Fahrräder, soweit sie nicht im Dienste des Bundes beansprucht wird, ganz untersagen oder zeitlich beschränken. Vor der Aufstellung dauernder oder periodisch wiederkehrender zeitlicher Beschränkungen hören sie den Bundesrat an.

² Die Kantone können auf bestimmten Strassenstrecken, wo die Sicherheit des Verkehrs oder die Anlage der Strasse es notwendig macht, weitere beschränkende Massnahmen treffen. Handelt es sich um dauernde Beschränkungen, so sind diese dem Bundesrat vorher zur Genehmigung zu unterbreiten.

³ Ebenso bleibt für besondere Strassenverhältnisse die örtliche Regelung durch polizeiliche Verkehrsvorschriften vorbehalten; sie ist der Genehmigung der kantonalen Behörde zu unterstellen.

Art. 4.

Strassen-signalisation.

¹ Die Strassen sind mit den vom Bundesrat zu bestimmenden einheitlichen Signalen zu versehen.

² Das Anbringen von Reklamen auf der Strasse oder ausserhalb derselben ist, soweit dadurch die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet wird, durch die Kantone zu untersagen. Signalformen dürfen hier zu keinem andern Zwecke als zur Strassensignalisation verwendet werden; ebenso nicht Signalfarben, soweit sie zu Verwechslungen mit Signalen Anlass geben könnten.

Zweiter Titel.

Vorschriften über den Verkehr auf den dem Motorfahrzeug oder dem Fahrrad geöffneten Strassen.

Erster Abschnitt.

Ausweise für Motorfahrzeuge und Führer.

Art. 5.

Arten der Ausweise.

¹ Ein Motorfahrzeug wird nur mit einem Fahrzeugausweis zum Verkehr zugelassen.

² Niemand darf im Verkehr ein Motorfahrzeug führen, der nicht im Besitze eines Führerausweises ist.

Art. 6.

¹ Der Fahrzeugausweis wird durch den Kanton erteilt, in welchem das Fahrzeug seinen Standort hat, der Führerausweis durch den Kanton, in welchem der Bewerber seinen Wohnsitz hat.

Erteilung,
Gültigkeit.

² Die Ausweise werden für das Kalenderjahr ausgestellt und sind jährlich zu erneuern.

³ Sie sind gültig für das Gebiet der Eidgenossenschaft.

Art. 7.

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

Fahrzeugausweis.

² Der Fahrzeugausweis enthält alle für die Feststellung der Identität des Fahrzeugs wesentlichen Angaben.

³ Der Bundesrat stellt die Vorschriften über die technischen Eigenschaften der Fahrzeuge sowie über Art und Umfang der Prüfung auf.

Art. 8.

¹ Bei Wechsel des Halters des Fahrzeugs hat der neue Halter den Fahrzeugausweis bei Vermeidung einer Ordnungsbusse binnen vierzehn Tagen auf seinen Namen übertragen zu lassen.

Übertragung des
Fahrzeugaus-
weises.

² Diese Übertragung wird erst mit dem amtlichen Eintrag auf dem Fahrzeugausweis rechtswirksam.

Art. 9.

¹ Der Führerausweis wird auf Grund einer Prüfung erteilt, durch die sich der Bewerber darüber ausweist, dass er ohne Gefährdung der öffentlichen Sicherheit zu fahren versteht und die Verkehrsvorschriften kennt. Der Bundesrat bestimmt, ob und welche ausländischen Prüfungen als genügend zu erachten sind.

Führerausweis.

² Der Führerausweis darf nicht erteilt werden:
Personen, die das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben;
Personen, die nicht urteilsfähig oder durch körperliches oder geistiges Gebrechen an der sichern Führung des Fahrzeugs behindert sind;
Personen, die dem Trunke ergeben sind;
Personen, die aus andern, amtlich feststehenden Gründen nicht geeignet erscheinen.

³ Der Führerausweis gilt für die Kategorien von Motorfahrzeugen, für welche er ausgestellt ist.

⁴ Der Bewerber hat sich einer neuen Prüfung zu unterziehen, wenn sein Führerausweis während zwei Jahren seit Ablauf nicht erneuert worden ist. Die neue Prüfung kann früher angeordnet werden, wenn Bedenken über die Fahrtüchtigkeit des Bewerbers bestehen.

Art. 10.

Besonderer
Führerausweis.

Für die Ausführung von gewerblichen Personentransporten und die Führung von schweren Motorwagen zum regelmässigen oder gelegentlichen Personentransport ist ein besonderer Führerausweis erforderlich. Er darf nur an Personen erteilt werden, die das zweiundzwanzigste Lebensjahr vollendet haben.

Art. 11.

Eidgenössische
Ausweise.

¹ Der Bund kann für seine Motorfahrzeuge eidgenössische Fahrzeugausweise und für die Führer solcher Fahrzeuge eidgenössische Führerausweise ausstellen.

² Die Prüfungen kann er selbst vornehmen oder den Kantonen zuweisen.

³ Die eidgenössischen Führerausweise sind gültig für die ganze Schweiz, auch zum Führen nichteidgenössischer Fahrzeuge.

Art. 12.

Kontrolle.

¹ Die Ausweise und das Fahrzeug können jederzeit von den kantonalen Behörden kontrolliert werden.

² Die Ausweise sind stets mitzuführen.

Art. 13.

Entzug der Aus-
weise.

¹ Der Fahrzeugausweis ist durch die zuständige Verwaltungsbehörde des Kantons, wo das Fahrzeug seinen Standort hat, zu entziehen, wenn das Fahrzeug den aufgestellten Vorschriften nicht mehr entspricht, sowie wenn die Versicherung aussetzt oder den gesetzlichen Vorschriften nicht mehr genügt.

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

³ Er kann durch die zuständige Verwaltungsbehörde des Wohnsitzkantons oder als Nebenstrafe durch den Richter zeitweilig oder dauernd entzogen werden, wenn der Führer in verkehrgefährdender Weise Verkehrsvorschriften schwer verletzt oder wiederholt übertreten hat.

⁴ Er ist für mindestens einen Monat zu entziehen, wenn der Führer in betrunkenem Zustand ein Fahrzeug geführt hat; für mindestens ein Jahr, wenn er in diesem Zustand einen erheblichen Unfall verursacht hat.

⁵ Die Kantone sind berechtigt, beim Standortkanton den Entzug des Fahrzeugausweises, beim Wohnsitzkanton den Entzug des Führerausweises zu beantragen.

⁶ Über den Entzug eidgenössischer Ausweise entscheidet die zuständige eidgenössische Amtsstelle von sich aus oder auf Antrag eines Kantons.

Art. 14.

¹ Fahrten zu Lehrzwecken dürfen nur stattfinden mit Fahrzeugen, für die Fahrzeugausweise bestehen und in Begleitung einer Person, die den Führerausweis besitzt und damit die Verantwortlichkeit als Führer trägt. Fahrausbildung.

² Für solche Fahrten hat der Lernende bei der Behörde seines Wohnsitzkantons einen Lernfahrausweis einzuholen.

³ Für die Ausübung des Berufes als Fahrlehrer ist eine Bewilligung des Wohnsitzkantons nötig, für deren Erteilung und Entzug der Bundesrat die Voraussetzungen festsetzt.

Art. 15.

¹ Gegen die Verweigerung oder den Entzug eines Ausweises durch die Verwaltungsbehörde kann binnen zehn Tagen seit der Eröffnung des Entscheides beim Regierungsrat schriftlich Beschwerde erhoben werden, sofern nicht dieser als einzige oder ein Departementschef als einzige oder letzte kantonale Instanz zu entscheiden hat. Beschwerde.

² Im Falle der Verweigerung ist der letztinstanzliche kantonale Entscheid endgültig.

³ Im Falle des Entzuges des Ausweises kann der letztinstanzliche kantonale Verwaltungsentscheid binnen dreissig Tagen seit seiner Eröffnung an das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement weitergezogen werden. Ebenso kann ein Kanton, dessen Antrag auf Entzug eines Ausweises von der letzten Instanz des zuständigen Kantons abgelehnt worden ist, binnen dreissig Tagen seit der Eröffnung der Ablehnung beim eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement Beschwerde erheben. Diese Entscheide des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements sind endgültig.

⁴ Die Rekursinstanz kann einer Beschwerde aufschiebende Wirkung verleihen.

Art. 16.

Der Bundesrat stellt die erforderlichen Vorschriften über Kontrollschilder und Ausweise für ausländische Motorfahrzeuge und Führer auf.

Ausländische
Motorfahrzeuge
und Führer.

Zweiter Abschnitt.
Verkehrsvorschriften.
A. Motorfahrzeuge.

Art. 17.

Betriebsicherheit.

¹ Das Motorfahrzeug darf nur in betriebssicherem Zustand verkehren.

² Der Führer darf die Sicherheit des Verkehrs nicht durch Übermüdung oder einen andern Zustand, der ihn an der Beherrschung des Fahrzeugs behindert, gefährden.

³ Der Bundesrat regelt die Arbeitszeit der Motorfahrzeugführer der gewerbmässigen Personen- und Gütertransportunternehmungen und sichert allen andern berufsmässigen Motorfahrzeugführern eine angemessene Ruhezeit.

Art. 18.

Verkehrspolizei und Zeichengebung.

¹ Jeder Führer eines Motorfahrzeugs hat die Weisungen und Anordnungen der Verkehrspolizei zu befolgen.

² Diese kann da, wo besondere Umstände es erfordern, von den Verkehrsregeln abweichende Anordnungen treffen.

³ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Zeichengebung der Verkehrspolizei und der Fahrzeugführer.

Art. 19.

Beleuchtung.

Jedes Motorfahrzeug muss vom Beginn der Dämmerung an und bei dichtem Nebel vorn und hinten Lichter führen. Von dieser Pflicht ist es entbunden, solange es auf beleuchteter Strasse oder auf behördlich angewiesenem Parkplatz stillsteht.

Art. 20.

Warnvorrichtung.

Jedes Motorfahrzeug muss mit einer Warnvorrichtung versehen sein, die zu verwenden ist, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert.

Art. 21.

Lärm, Rauch und Geruch.

¹ Der Führer hat dafür zu sorgen, dass kein belästigender Lärm, Rauch und Geruch entsteht.

² Das Motorfahrzeug muss mit einer Schalldämpfungsvorrichtung versehen sein, die so anzubringen ist, dass ihre Wirkung vom Fahrzeugführer nicht beeinträchtigt werden kann.

Art. 22.

Bereifung.

Alle Motorfahrzeuge müssen mit Luftbereifung versehen sein. Der Bundesrat kann auf dem Verordnungswege Ausnahmen zulassen.

Art. 23.

Das Gesamtgewicht eines beladenen Motorwagens darf zwölf Höchstgewicht.
Tonnen nicht übersteigen.

Art. 24.

Die Breite eines Motorwagens darf höchstens 2 m 35 betragen. Höchstbreite.

Art. 25.

¹ Der Führer muss sein Fahrzeug beständig beherrschen und die Geschwindigkeit.
Geschwindigkeit den gegebenen Strassen- und Verkehrsverhältnissen
anpassen. Er hat namentlich in Ortschaften, bei Bahnübergängen
und auch sonst überall da, wo das Fahrzeug Anlass zu Verkehrsstörung,
Belästigung des Publikums oder Unfall bieten könnte, den Lauf zu
mässigen oder nötigenfalls anzuhalten.

² Jedes Motorfahrzeug, dessen Konstruktion eine Geschwindigkeit
von über fünfzehn Kilometer in der Stunde zulässt, muss mit einem
Geschwindigkeitsanzeiger versehen sein.

Art. 26.

Für schwere Motorwagen setzt der Bundesrat die Höchst-
Höchstgeschwindigkeiten auf dem Ordnungswege fest. Für andere Motorfahrzeuge kann geschwindigkeit.
der Bundesrat Vorschriften über die Höchstgeschwindigkeit auf dem
Ordnungswege erlassen.

Art. 27.

¹ Der Führer hat rechts zu fahren, nach rechts auszuweichen und Ausweichen und
links zu überholen. Überholen.

² An Strassenkreuzungen, Bahnübergängen und an unüber-
sichtlichen Stellen, besonders an Strassenbiegungen, darf nicht überholt
werden.

³ Motorfahrzeuge haben den Vortritt vor den andern Strassen-
benützern; Motorfahrzeuge, die dem Personentransport dienen, vor
andern Motorfahrzeugen. Innerhalb dieser Regelung hat das schnellere
Motorfahrzeug den Vortritt. Beim Überholen ist auf die übrigen Strassen-
benützer Rücksicht zu nehmen.

⁴ Strassenbiegungen nach rechts sind kurz, solche nach links weit
zu nehmen.

⁵ Bei Strassengabelungen und -kreuzungen hat der Führer die Ge-
schwindigkeit seines Fahrzeugs zu mässigen und einem gleichzeitig
von rechts kommenden Motorfahrzeug den Vortritt zu überlassen.

⁶ Werden bestimmte Strassen als Hauptstrassen gekennzeichnet,
so hat das auf der Hauptstrasse verkehrende Motorfahrzeug den Vor-
tritt; der aus der Nebenstrasse kommende Führer hat die Geschwindig-
keit seines Motorfahrzeugs zu vermindern.

Art. 28.

Wett- und Versuchsfahrten.

¹ Wettfahrten auf der Strasse sind ohne Bewilligung der kantonalen Behörden verboten. Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn eine besondere Versicherung für den Schaden abgeschlossen worden ist, für den die Veranstalter und die Teilnehmer haftpflichtig werden könnten.

² Bei solchen Bewilligungen können Ausnahmen von den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes zugestanden sowie besondere Sicherungsmassnahmen vorgeschrieben werden.

³ Gegen die Erteilung von Bewilligungen für Wettfahrten auf Durchgangsstrassen steht dem eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement das Einsprucherecht zu.

⁴ Für Versuchsfahrten, bei denen die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht eingehalten werden, sind die Motorfahrzeugfabriken und Garagen verpflichtet, von der kantonalen Behörde eine besondere Bewilligung einzuholen. Die kantonale Behörde kann für solche Versuchsfahrten bestimmte Strassen bezeichnen und die Bedingungen für deren Benützung festsetzen. Diese Befugnis kann den Behörden einzelner Gemeinden übertragen werden.

B. Fahrräder.

Art. 29.

Bremse, Warnvorrichtung, Beleuchtung.

¹ Jedes Fahrrad muss mit einer rasch wirkenden Bremse versehen sein, sowie mit einer Warnvorrichtung, die zu verwenden ist, wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert.

² Vom Eintritt der Dämmerung an muss jedes Fahrrad beim Gebrauch mit Licht versehen sein.

Art. 30.

Verkehrsvorschriften.

Die Artikel dieses Gesetzes über Verkehrspolizei und Zeichengebung, Geschwindigkeit, Ausweichen und Überholen und Wett- und Versuchsfahrten finden auf die Radfahrer Anwendung.

Art. 31.

Ausschluss des nummerierten Kontrollschildes. Versicherung.

¹ Die Kantone können für die Radfahrer die obligatorische Haftpflichtversicherung einführen.

² Die Radfahrer sind auch in diesem Falle von der Führung eines nummerierten Kontrollschildes befreit.

C. Andere Strassenbenützer.

Art. 32.

Fahrzeuge mit Tierbespannung, Handkarren und Zugwagen

¹ Fahrzeuge mit Tierbespannung sind vom Beginn der Dämmerung an mit Licht zu versehen, das von vorn und hinten sichtbar ist. Von

dieser Pflicht sind sie entbunden, solange sie auf beleuchteter Strasse oder auf behördlich angewiesenem Parkplatz stillstehen.

² Die Artikel dieses Gesetzes über Verkehrspolizei und Zeichengebung, sowie über Ausweichen und Überholen finden auf Fahrzeuge mit Tierbespannung, Handkarren und Zugwagen sinngemäss Anwendung.

Art. 33.

Beim Herannahen eines Motorfahrzeugs haben Reiter und Hüter von Viehherden die Fahrbahn soweit freizugeben, dass dieses vorbeifahren kann. Im übrigen gelten sinngemäss die Artikel dieses Gesetzes über Verkehrspolizei und Zeichengebung, sowie über Ausweichen und Überholen.

Reiter und Viehherden.

Art. 34.

¹ Auf unübersichtlichen Strassenstrecken und wenn Motorfahrzeuge herannahen, hat sich der Fussgänger an die Strassenseite zu halten. Wo Trottoirs oder Fussgängerstreifen bestehen, sind diese zu benützen. Die Strasse ist vorsichtig zu überschreiten.

Fussgänger.

² Die Anordnungen der Verkehrspolizei und die Zeichen der Fahrzeugführer sind auch vom Fussgänger zu beachten.

D. Unfälle.

Art. 35.

¹ Wenn ein Motorfahrzeug, ein Fahrrad oder ein Fahrzeug mit Tierbespannung an einem Unfall beteiligt ist, so hat der Führer sofort anzuhalten.

Verhalten bei Unfall.

² Er hat seinen Beistand anzubieten und für Hilfe zu sorgen, wenn jemand verletzt worden ist. Er hat der nächsten Polizeistelle Meldung zu erstatten und seinen Wohnsitz und seinen gegenwärtigen Aufenthaltsort in der Schweiz anzugeben. Ist nur Sachschaden entstanden, so ist der Führer verpflichtet, dem Geschädigten oder der nächsten Polizeistelle sofort Anzeige zu machen und seinen Wohnsitz und Aufenthaltsort in der Schweiz anzugeben.

Dritter Titel.

Haftpflicht und Versicherung.

Erster Abschnitt.

Haftpflicht.

Art. 36.

¹ Wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Halter für den Schaden.

Haftpflicht des Halters für Personenschaden.

² Er wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall ohne mitwirkendes Verschulden des Halters oder der Personen, für die er verant-

wortlich ist, herbeigeführt worden ist durch höhere Gewalt, durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten oder durch Verschulden eines Dritten.

³ Hat neben dem Verschulden des Getöteten oder Verletzten ein Verschulden des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist, oder die besondere Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs am Unfall mitgewirkt, so kann der Richter die Ersatzpflicht des Halters unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen.

⁴ Der Richter kann die Entschädigung auch dann ermässigen, wenn der Getötete oder Verletzte unentgeltlich im Motorfahrzeug mitgeführt wurde.

⁵ Ist das Motorfahrzeug ohne Verschulden des Halters von einem Dritten eigenmächtig gebraucht worden, so haftet der Dritte an Stelle des Halters.

⁶ Als Dritte im Sinne dieses Artikels gelten nicht die Personen, deren sich der Halter zum Betriebe des Motorfahrzeugs bedient oder die es mit seiner Einwilligung führen.

Art. 37.

Haftpflicht des Halters für Sachschaden.

¹ Der Halter des Motorfahrzeugs hat auch für Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Gegenständen, die der Getötete oder Verletzte unter seiner eigenen Obhut mit sich führte, Schadenersatz zu leisten, wenn die Beschädigung, die Zerstörung oder der Verlust mit dem Unfall in Zusammenhang steht.

² Abgesehen von diesem Falle haftet der Halter des Motorfahrzeugs für einen verursachten Sachschaden nach den Bestimmungen des Obligationenrechtes.

Art. 38.

Schadensverursachung durch mehrere Motorfahrzeuge.

¹ Wird ein Schaden, für welchen der Motorfahrzeughalter auch ohne Verschulden aufzukommen hat, durch mehrere Motorfahrzeuge verursacht, so haften die beteiligten Halter dem Dritten gegenüber solidarisch.

² Im Verhältnis der Motorfahrzeughalter zueinander hängt die Verteilung der Ersatzpflicht von der Grösse des Verschuldens ab. Kann ein solches nicht nachgewiesen werden, so haften sie zu gleichen Teilen. Dasselbe gilt, wenn nur die beteiligten Halter einen Schaden erleiden.

Art. 39.

Haftpflicht beim Wechsel des Halters.

Wird ein Motorfahrzeug auf einen neuen Halter übertragen, so haftet bis zur amtlichen Übertragung des Fahrzeugausweises neben dem neuen auch der alte Halter, jedoch nur im Rahmen seines Versicherungsvertrages. Der neue Halter, der für den Schaden aufgekomen ist, besitzt bis zum Betrage der Versicherungssumme ein Regressrecht gegen den alten Halter oder seine Versicherungsgesellschaft.

Art. 40.

¹ Art und Umfang des Schadenersatzes bestimmen sich nach den Grundsätzen des Obligationenrechtes über unerlaubte Handlungen.

² Das gleiche gilt für die Verteilung und den Rückgriff unter den Haftpflichtigen, wenn das Verschulden mehrerer Personen oder verschiedene Haftungsgründe zusammentreffen.

Schadenersatz:
Zusammentreffen
mehrerer Haf-
tungen, Rück-
griff.

Art. 41.

¹ Trifft den Halter oder eine Person, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden, so kann der Richter unter Würdigung der besondern Umstände, namentlich in Fällen von Arglist oder grober Fahrlässigkeit, dem Verletzten oder, wenn dieser gestorben ist, dessen Angehörigen, auch abgesehen von dem Ersatz nachweislichen Schadens, eine angemessene Geldsumme zusprechen.

² Bei ungewöhnlich hohem Einkommen des Getöteten oder Verletzten kann der Richter die Entschädigung unter Würdigung aller Umstände angemessen ermässigen.

Genugtuung,
Herabsetzung der
Entschädigung.

Art. 42.

¹ Vereinbarungen, durch welche die Haftpflicht wegbedungen oder beschränkt wird, sind ungültig.

² Vereinbarungen, durch die offenbar unzulängliche Entschädigungen festgesetzt werden, sind anfechtbar.

Ungültige und an-
fechtbare Verein-
barungen.

Art. 43.

¹ Die Ansprüche gegen den Halter verjähren in einem Jahre von dem Tag hinweg, an dem der Geschädigte Kenntnis vom Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen erlangt hat, jedenfalls aber mit dem Ablauf von zehn Jahren, vom Tag des Unfalls an gerechnet. Wird jedoch die Klage aus einer strafbaren Handlung hergeleitet, für die das Strafrecht eine längere Verjährung vorschreibt, so gilt diese auch für den Zivilanspruch.

² Für den Stillstand, die Hinderung und die Unterbrechung der Verjährung gelten die Bestimmungen des Obligationenrechtes.

Verjährung.

Art. 44.

Klagen gegen den Haftpflichtigen können beim Gerichte seines Wohnsitzes oder beim Gerichte des Ortes, an dem sich der Unfall ereignet hat, angebracht werden.

Gerichtesstand.

Art. 45.

Bei Streitigkeiten über Ansprüche aus diesem Gesetz beurteilt der Richter die Tatsachen, ohne an die Beweisregeln des kantonalen Prozessrechtes gebunden zu sein.

Richterliches Er-
messen.

Zweiter Abschnitt.

Versicherung.

Art. 46.

Gegenstand.

¹ Der Fahrzeugausweis wird erst ausgestellt, wenn der Nachweis vorliegt, dass eine Haftpflichtversicherung besteht, durch die der Halter versichert ist gegen alle Folgen eines Unfalles, für die er nach den Bestimmungen dieses Gesetzes haftbar ist. Für Sachschaden kann jedoch auf Begehren des Versicherten ein Betrag bis zu hundert Franken von der Versicherungsdeckung ausgenommen werden. Dieser Selbstbehalt darf aber dem Dritten nicht entgegengelassen werden.

² Mit der Übertragung des Fahrzeugausweises auf einen andern Halter gehen die Rechte und Pflichten aus dem Versicherungsvertrag von Rechts wegen auf diesen über. Der Versicherer und der neue Halter sind berechtigt, binnen vierzehn Tagen nach Kenntnis des Überganges von dem Versicherungsvertrag zurückzutreten.

³ Der Halter ist nicht verpflichtet, sich gegen die Folgen seiner Haftpflicht gegenüber seinem Ehegatten und seinen Blutsverwandten in auf- und absteigender Linie zu versichern.

⁴ Die Motorfahrzeuge des Bundes und der Kantone sind der Versicherungspflicht nicht unterworfen.

Art. 47.

Unmittelbarer Anspruch des Geschädigten.

¹ Aus der für Motorfahrzeuge abgeschlossenen Haftpflichtversicherung steht dem Geschädigten im Rahmen der vertraglichen Versicherungssumme ein direktes Forderungsrecht gegen den Versicherer zu.

² Sind mehrere Geschädigte vorhanden und übersteigen die vom Halter des Fahrzeugs geschuldeten Entschädigungen die Versicherungssumme, so ermässigt sich das Forderungsrecht der Geschädigten gegenüber dem Versicherer im Verhältnis der Versicherungssumme zum Gesamtbetrag der Entschädigungen. Der Versicherer, welcher ohne Kenntnis von anderweitigen Ansprüchen gutgläubig an einen der Geschädigten eine Zahlung macht, welche dessen verhältnismässigen Anteil übersteigt, ist jedoch im gleichen Masse auch gegenüber den übrigen Geschädigten befreit.

³ Das direkte Forderungsrecht gegenüber dem Versicherer verjährt in zwei Jahren vom Tag des Unfalls an gerechnet.

Art. 48.

Einreden aus dem Versicherungsvertrag und aus dem Versicherungstragsgesetz.

¹ Einreden aus dem Versicherungsvertrag und aus dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag, durch welche die Deckung des Schadens geschmälert oder aufgehoben würde, können dem Geschädigten nicht entgegengelassen werden.

² Dagegen hat der Versicherer in dem Umfange Rückgriff gegenüber dem Versicherungsnehmer, als er nach dem Versicherungsvertrag oder dem Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag zur Ablehnung oder Kürzung seiner Leistung befugt gewesen wäre.

Art. 49.

Der Versicherer ist verpflichtet, das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der kantonalen Behörde zu melden. Das Aussetzen oder Aufhören hat aber frühestens nach vierzehn Tagen vom Eingang dieser Meldung an Rechtswirkung.

Aussetzen oder
Aufhören der Ver-
sicherung.

Art. 50.

¹ Die Versicherungssumme muss für jedes Motorrad mindestens dreissigtausend Franken, für jeden Motorwagen mindestens fünfzigtausend Franken für eine verunfallte Person betragen.

Versicherungs-
summen.

² Für das Unfallereignis muss die Versicherungssumme bei einem Motorrad mindestens sechzigtausend Franken, bei einem Motorwagen mindestens hunderttausend Franken betragen.

³ Bei schweren Motorwagen zum Personentransport beträgt die Versicherungssumme für ein Unfallereignis:

mindestens hundertfünfzigtausend Franken bei einem Fassungsvermögen bis zu zehn Personen,

mindestens dreihunderttausend Franken bei einem Fassungsvermögen von elf bis zwanzig Personen

und mindestens fünfhunderttausend Franken bei einem Fassungsvermögen von über zwanzig Personen.

⁴ Die Versicherungssumme gegen Sachschaden muss für jedes Motorrad mindestens dreitausend Franken, für jeden Motorwagen mindestens fünftausend Franken betragen.

Art. 51.

Die Versicherung muss bei einer vom Bundesrat zum Geschäftsbetrieb in der Schweiz zugelassenen Versicherungsunternehmung abgeschlossen sein.

Versicherer.

Art. 52.

Für die Haftpflichtversicherung ausländischer Motorfahrzeuge stellt der Bundesrat die erforderlichen Vorschriften auf. Er ist befugt, allfällige Eingangsgebühren zur Deckung solcher Versicherungskosten zu verwenden.

Ausländische
Motorfahrzeuge.

Dritter Abschnitt.

Verhältnis zur andern Haftpflichtgesetzgebung.

Art. 53.

¹ Ist der durch einen Motorfahrzeugunfall Verletzte oder Getötete bei der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt versichert, so be-

Eidgenössische
Unfallversiche-
rung.

stimmen sich die Ansprüche nach der eidgenössischen Gesetzgebung über die Unfallversicherung. Für ihre Leistungen hat die Versicherungsanstalt den gesetzlichen Rückgriff.

² Weitergehende Ansprüche aus dem Motorfahrzeugunfall bleiben dem Verletzten oder den Hinterlassenen des Getöteten gewahrt.

³ Artikel 129 des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung bleibt vorbehalten.

Art. 54.

Motorfahrzeuge
des Bundes.

¹ Die Haftpflichtbestimmungen dieses Gesetzes finden auch Anwendung auf Schäden, die durch Motorfahrzeuge des Bundes verursacht werden.

² Wird eine der Militärversicherung unterstellte Person durch den Betrieb eines Militärmotorfahrzeugs verletzt oder getötet, so finden ausschliesslich die Vorschriften der Bundesgesetzgebung über die Militärversicherung Anwendung.

Vierter Titel.

Strafbestimmungen.

Art. 55.

Übertretung der
Verkehrsvor-
schriften.

¹ Der Führer eines Motorfahrzeugs, der den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung zuwiderhandelt, wird mit Busse bis zu zweihundert Franken bestraft.

² In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zehn Tagen oder Busse bis zu fünfhundert Franken erkannt werden.

³ Der Radfahrer oder der Führer eines Fahrzeugs mit Tierbespannung, der die Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung verletzt, wird mit Busse bis zu zwanzig Franken, in schweren Fällen oder bei Rückfall mit Busse bis zu hundert Franken bestraft.

Art. 56.

Betrunkenen
Führer.

Wer in betrunkenem Zustand ein Motorfahrzeug führt, wird mit Gefängnis bis zu zwanzig Tagen oder mit Busse bis zu tausend Franken bestraft.

Art. 57.

Pflichtwidriges
Verhalten bei
einem Unfall.

¹ Wenn ein Motorfahrzeug, ein Fahrrad oder ein Fahrzeug mit Tierbespannung an einem Unfall beteiligt ist und der Führer nicht sofort anhält, dem Verunfallten nicht Beistand leistet oder nicht für Hilfe sorgt oder der Meldepflicht nicht genügt, so wird er mit Busse bis zu tausend Franken bestraft.

² In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder Busse bis zu zweitausend Franken erkannt werden.

³ Lässt der Führer den Verunfallten in hilfloser Lage zurück, so kann auch Gefängnis bis zu sechs Monaten oder Busse bis zu fünf-tausend Franken erkannt werden.

Art. 58.

¹ Wer ein Motorfahrzeug führt, für das der Fahrzeugausweis nicht besteht, wer ein Motorfahrzeug führt, ohne den Führerausweis zu besitzen, wer einen ihm entzogenen Ausweis oder das ungültige Kontroll-schild auf Aufforderung nicht an die Behörde abgibt, wer das Fahrzeug oder einen Ausweis der Kontrolle entzieht, wird mit Busse bis zu fünf-hundert Franken bestraft.

Fahren ohne
Ausweis.

² In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu einem Monat oder Busse bis zu tausend Franken erkannt werden.

³ Die gleichen Strafen treffen den Halter, der den Gebrauch eines Motorfahrzeugs duldet, für das kein Fahrzeugausweis besteht, und den Halter, der das Motorfahrzeug durch eine Person führen lässt, die keinen Führerausweis besitzt.

⁴ Wer einen Ausweis bei der Fahrt nicht mitführt, wird mit Busse bis zu zwanzig Franken, bei wiederholtem Rückfall bis zu hundert Franken bestraft.

Art. 59.

¹ Wer sich ein Motorfahrzeug rechtswidrig zum Gebrauch aneignet, ohne dass der Tatbestand des Diebstahls erfüllt ist, wird mit Gefängnis bis zu einem Monat oder Busse bis zu tausend Franken bestraft.

Entwendung zum
Gebrauch.

² In schweren Fällen oder bei Rückfall wird auf Gefängnis bis zu einem Jahre und Busse bis zu dreitausend Franken erkannt.

Art. 60.

¹ Der Führer eines Motorfahrzeugs, der Gebrauch macht von einem falschen oder verfälschten oder unkenntlich gemachten oder nicht für das Fahrzeug bestimmten Kontrollschild, wird mit Busse bis zu tausend Franken bestraft.

Kontrollschild.

² In schweren Fällen oder bei Rückfall kann auf Gefängnis bis zu zwei Monaten oder Busse bis zu zweitausend Franken erkannt werden.

³ Wer ein Motorfahrzeug ohne Kontrollschild führt, wird mit Busse bis zu zweihundert Franken bestraft.

Art. 61.

Wer ein Strassensignal beschädigt, entfernt, nachahmt oder verändert, wer Reklamen auf der Strasse oder ausserhalb derselben anbringt, durch welche die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet wird, wird mit Busse bis zu dreihundert Franken bestraft.

Schutz der Stras-
sensignale. Auf-
stellung von
Reklamen.

Art. 62.

Gemeinsame
Bestimmungen.¹ Strafbar ist auch die fahrlässige Handlung.² Wo Gefängnis und Busse nebeneinander angedroht sind, können die beiden Strafen verbunden werden.³ Der erste Abschnitt des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 4. Februar 1853 findet Anwendung.⁴ Erfüllt eine der in diesem Titel genannten Handlungen einen Tatbestand, für den die eidgenössische oder kantonale Gesetzgebung eine schwerere Strafbestimmung enthält, so wird diese angewendet.

Art. 63.

Strafverfolgung.

¹ Die Strafverfolgung liegt den Kantonen ob.² Artikel 14 und 41 des Bundesgesetzes über die Verantwortlichkeit der eidgenössischen Behörden und Beamten vom 9. Dezember 1850 kommen dabei nicht zur Anwendung. Wird gegen das einen eidgenössischen Beamten betreffende kantonale Urteil beim Bundesgericht Kassationsbeschwerde erhoben, so kann der Kassationshof in freier Würdigung des Sachverhaltes prüfen, ob der Beamte bei der ihm zur Last gelegten Gesetzesübertretung in Ausübung amtlicher Pflicht gehandelt hat.³ Strafurteile, die auf Grund dieses Gesetzes gegen eidgenössische Beamte gefällt werden, sind der Bundesanwaltschaft mitzuteilen.

Art. 64.

Meldepflicht der
Polizei- oder Ge-
richtsstellen.

Die kantonale Polizei- oder Gerichtsstelle ist verpflichtet, die Behörde, die den Entzug des Führerausweises verfügen kann, von jeder strafbaren Handlung in Kenntnis zu setzen, die zum Entzug Anlass geben könnte.

Fünfter Titel.

Anwendungs- und Einführungsbestimmungen.

Art. 65.

Ausführung.

¹ Der Bundesrat trifft die zur Ausführung dieses Gesetzes nötigen Massnahmen.² Er wird namentlich noch über folgende Punkte Vorschriften erlassen:

einheitliche Formulare für die Ausweise;

einheitliche Formel zur Bemessung der Stärke des Motors;

einheitliche Kontrollschilder für die Motorfahrzeuge;

Kontrollführung über die Motorfahrzeuge, Führerausweise und Entzugsverfügungen sowie Registrierung der Strafen;
 periodische Nachkontrolle aller Motorfahrzeuge oder einzelner Kategorien;
 statistische Erhebungen über den Strassenverkehr, insbesondere über die Strassenverkehrsunfälle;
 besondere Anforderungen an Motorwagen, die dem gewerblichen Personentransport dienen, oder schwere Motorwagen zum regelmässigen oder gelegentlichen Personentransport, sowie an die Führer von solchen Fahrzeugen; Übergangsbestimmungen für diese Führer;
 besondere Ausweise und Kontrollschilder für Motorfahrzeugfabriken, Reparaturwerkstätten, Garagen und Motorfahrzeughändler, sowie kurzfristige Fahrzeugausweise für besondere Zwecke;
 Art und Handhabung der Beleuchtung und der Warnvorrichtung;
 Anbringung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern für die Motorfahrzeuge oder für bestimmte Kategorien derselben, wenn der Stand der Technik es ermöglicht;
 Höhe und Länge der Motorwagen;
 Traktoren, Anhängewagen, Lastenzüge und Arbeitsmaschinen; er kann landwirtschaftliche Traktoren und andere durch mechanische Kraft bewegte Motorfahrzeuge von den Bestimmungen dieses Gesetzes ganz oder teilweise ausnehmen, sofern deren Höchstgeschwindigkeit und Verwendung auf der öffentlichen Strasse eine beschränkte ist;
 Verhalten gegenüber Strassen- und Überlandbahnen;
 Verkehr auf Bergstrassen.

³ Der Bundesrat ist befugt, soweit sich dies als notwendig erweisen sollte, gewisse Vorschriften für den Lokalverkehr einheitlich aufzustellen.

⁴ Er ist ermächtigt, bei neuen technischen Erscheinungen auf dem Gebiete des Motorfahrzeugwesens sowie zur Durchführung internationaler Verständigungen diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen.

Art. 66.

¹ Die Kantone haben ihre Vorschriften über den Strassenverkehr den Verkehrsvorschriften dieses Gesetzes anzupassen.

² Sie bezeichnen die zur Ausführung dieses Gesetzes zuständigen kantonalen Amtsstellen und treffen die nötigen Ausführungsmassnahmen.

Kantonale Vorschriften und Amtsstellen.

Art. 67.

¹ Den Kantonen bleibt das Recht zur Erhebung von Steuern und Gebühren gewahrt; jedoch sind kantonale Durchgangsgebühren nicht zulässig.

Gebühren und Steuern.

² Die Erhebung von Eingangsgebühren auf ausländischen Motorfahrzeugen bleibt dem Bunde vorbehalten. Über die Notwendigkeit ihrer Einführung entscheidet der Bundesrat.

³ Die kantonale Besteuerung ausländischer Motorfahrzeuge ist gestattet, wenn diese mehr als drei Monate in der Schweiz bleiben; der Bundesrat kann abweichende Vereinbarungen mit andern Staaten treffen, sowie bei mangelndem Gegenrecht eine frühere Besteuerung zulassen.

⁴ Die Besteuerung der Motorfahrzeuge des Bundes ist gestattet im Verhältnis zur Dauer ihrer ausserdienstlichen Verwendung.

⁵ Fahrräder des Bundes und Militärfahrräder bleiben steuerfrei.

⁶ Für Motorfahrzeuge mit Fahrzeugausweis, deren Standort in einen andern Kanton verlegt wird, ist die Steuer vom Beginn des der Verlegung folgenden Kalenderquartals an in diesem Kanton zu bezahlen.

Art. 68.

Inkrafttreten. ¹ Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes treten die Konkordate betreffend den Motorfahrzeugverkehr vom 13. Juni 1904, 7. April 1914 und 29. Dezember 1921 sowie alle entgegenstehenden Bestimmungen der kantonalen und eidgenössischen Gesetzgebung ausser Kraft.

² Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (Vom 12. Dezember 1930.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1930
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2634
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1930
Date	
Data	
Seite	849-898
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 220

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.