

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des am 24. April 1926 in Paris abgeschlossenen internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr.

(Vom 16. Juni 1930.)

---

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen hiermit das am 24. April 1926 in Paris abgeschlossene internationale Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr zur Genehmigung vorzulegen und verweisen zur Begründung auf die nachstehenden Ausführungen.

### I.

Am 11. Oktober 1909 ist auf einer diplomatischen Konferenz in Paris eine internationale Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr abgeschlossen worden. Mit Botschaft vom 24. Mai 1910<sup>1)</sup> hat der Bundesrat der Bundesversammlung beantragt, ihn zum Beitritt zu dieser Übereinkunft zu ermächtigen, was durch Bundesbeschluss vom 9. Dezember 1910<sup>2)</sup> geschehen ist.

Die internationale Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr vom 11. Oktober 1909 setzt Mindestanforderungen fest, bei deren Erfüllung die Behörden des Wohnsitzstaates internationale Fahrausweise ausstellen können, die zum Verkehr in allen Vertragsstaaten ohne nochmalige Prüfung berechtigen. Dagegen kann jeder Vertragsstaat den Inlandverkehr nach seinem Belieben regeln. Für die Kennzeichnung gefährlicher Wegestellen sind jedoch einheitliche Muster vereinbart worden.

Nach dem Weltkriege hat der Automobilverkehr gewaltig zugenommen. Eine Anpassung der internationalen Übereinkunft an die neue Entwicklung

<sup>1)</sup> Siehe Bundesblatt 1910, Bd. III, S. 725 ff.

<sup>2)</sup> Siehe Gesetzsammlung, Bd. 27 n. F., S. 49 ff.

ist zur dringenden Notwendigkeit geworden. Schon der internationale Verkehrskongress in Paris vom Oktober 1921 und der IV. internationale Strassenkongress in Sevilla vom Mai 1923 haben eine Änderung der geltenden Übereinkunft als wünschenswert erachtet. Am 1. September 1923 hat die beratende und technische Verkehrs- und Transitkommission des Völkerbundes ebenfalls eine dahingehende Entschliessung gefasst, die vom Völkerbundsrat und der Völkerbundsversammlung genehmigt worden ist. Der hierauf geschaffene Sonderausschuss für Strassenverkehr beim Völkerbund hat in den Jahren 1924 und 1925 einen Entwurf zu einer internationalen Übereinkunft über den Automobilverkehr ausgearbeitet, der eine Anpassung der bisherigen Übereinkunft an die veränderten Verhältnisse bringen sollte. Der Entwurf hielt grundsätzlich daran fest, dass die Regelung des Inlandverkehrs, abgesehen von der Vereinbarung über einheitliche Muster für die Kennzeichnung gefährlicher Wegestellen, den Vertragsstaaten vorbehalten bleiben sollte.

Inzwischen hatte die französische Regierung im November 1924 den andern Regierungen mitgeteilt, sie beabsichtige zu einer internationalen Konferenz zwecks Änderung der Übereinkunft von 1909 einzuladen, die voraussichtlich im Mai 1925 in Paris stattfinden würde. Insbesondere sollte die Frage der Trennung des internationalen Fahrausweises in einen internationalen Ausweis für das Fahrzeug und einen solchen für den Führer besprochen werden. Gleichzeitig sollte ein Vorschlag der schwedischen Regierung, die Kennzeichen für gefährliche Stellen durch ein einheitliches Kennzeichen zu ersetzen, geprüft werden.

Die französische Botschaft hat dem eidgenössischen Politischen Departement am 3. Dezember 1925 zur Kenntnis gebracht, die französische Regierung sei nach eingehender Prüfung des Sachverhaltes zu der Ansicht gelangt, es wäre angezeigt, in einer neuen Übereinkunft nicht nur die Bestimmungen derjenigen von 1909 zu revidieren, sondern die Ausdehnung der schon bestehenden Übereinkunft auf die Regelung des gesamten Strassenverkehrs ins Auge zu fassen. Die abzuschliessende und der Note beigelegte Übereinkunft sehe zwei Teile vor: eine Übereinkunft im eigentlichen Sinne und ein abgeschlossenes Reglement mit gleicher Rechtskraft. Der von der Verkehrs- und Transitkommission des Völkerbundes aufgestellte Entwurf habe nur die Revision der Übereinkunft von 1909 zum Gegenstande und enthalte nicht, wie der französische Entwurf, Vorschriften über den Strassenverkehr im allgemeinen. Die französische Regierung sei aber bereit, der am 20. April 1926 in Paris beginnenden Konferenz den Völkerbundsentwurf gleichzeitig mit ihrem eigenen Entwurf und den von verschiedenen Regierungen vorgeschlagenen Abänderungen und Ergänzungen zu unterbreiten.

Der Ausschuss des Völkerbundes für Strassenverkehr hat alsdann im März 1926 nochmals in Paris getagt. Er konnte feststellen, dass die französische Regierung in gewisser Hinsicht seinen Entwurf verwertet hatte, dass aber der französische Entwurf den gesamten Strassenverkehr, Inlandverkehr inbe-

griffen, regeln wolle. Er erhob gegen den französischen Vorschlag Bedenken rechtlicher und sachlicher Natur.

Nachdem das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement den französischen Entwurf den Kantonsregierungen, den interessierten eidgenössischen Verwaltungszweigen und Verbänden zur Vernehmlassung unterbreitet hatte, berief es Ende März 1926 eine Versammlung konsultativen Charakters ein, zu der alle Interessenten eingeladen wurden. An dieser Konferenz wurden sowohl der Entwurf des Völkerbundes als derjenige der französischen Regierung besprochen. Das Ergebnis der Beratung wurde in der Folge bei der Ausarbeitung der Instruktionen für die schweizerische Delegation an der diplomatischen Konferenz verwertet.

Die Konferenz, die vom 20. bis 24. April 1926 in Paris getagt hat, ist von Delegierten von 53 Staaten beschickt worden. Vertreten waren ebenfalls der Völkerbund und die Internationale Vereinigung der Transportarbeiter (Amsterdam).

Der Präsident der Konferenz teilte in seinem einleitenden Referate mit, die französische Regierung habe einen ersten Entwurf ausgearbeitet, in welchem sie die Ausdehnung der im Jahre 1909 erfolgten internationalen Verständigung auf eine Anzahl von Bestimmungen ins Auge gefasst habe, die allgemein den Strassenverkehr in allen seinen Formen, also ohne Beschränkung auf den Automobilverkehr, umfassen sollte. Der Eindruck, der sich aus den Bemerkungen der verschiedenen Staaten ergeben habe, sei aber der gewesen, dass es schwer oder verfrüht wäre, in die neue Übereinkunft eine Regelung aufzunehmen, die alle Elemente des Strassenverkehrs umfasst, und dass es mit Bezug auf den Automobilverkehr vorteilhafter wäre, sich an die Revision der Übereinkunft von 1909 zu halten. Mit Rücksicht auf diesen Sachverhalt habe sich die französische Regierung entschlossen, der Konferenz zwei getrennte Entwürfe vorzulegen. Der eine betreffe den Automobilverkehr, der andere den Strassenverkehr. Der erste Entwurf bezwecke die Anpassung der internationalen Übereinkunft von 1909 an die neuzeitliche Entwicklung. Mit dem zweiten Entwurf solle versucht werden, einen erstmaligen Schritt zur Vereinheitlichung der Verkehrsregeln in einer grösseren Anzahl von Ländern zu unternehmen.

Da fast auf der ganzen Linie Ergebnisse zu verzeichnen waren, welche sich mit dem Inhalte der vom Bundesrate erteilten Instruktionen deckten und beinahe alle Anregungen oder Anträge der Schweiz Berücksichtigung gefunden hatten, sah sich der schweizerische Delegierte in der Lage, von seiner Vollmacht Gebrauch zu machen und die beiden Übereinkünfte, diejenige über den Strassenverkehr allerdings ausdrücklich nur *ad referendum*, zu unterzeichnen. Was das letztere Abkommen anbelangt, so behalten wir uns die Prüfung der Frage noch vor, ob wir dessen Ratifikation beantragen wollen. Für den Entscheid hierüber dürfte die Ausgestaltung der kommenden eidgenössischen Automobilgesetzgebung massgebend sein.

Das internationale Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr<sup>1)</sup> wurde ausser von dem schweizerischen Delegierten von denjenigen von 40 Staaten unterzeichnet (siehe Liste am Schluss des beiliegenden Abkommenstextes).

## II.

Die Bestimmungen des internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926, deren Wortlaut hiernach folgt, geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Nach Artikel 1 soll das Abkommen für den Strassenverkehr mit Motorfahrzeugen im allgemeinen gelten, ohne Rücksicht auf Gegenstand und Art der Beförderung. Die besonderen Landesvorschriften über öffentliche Betriebe zum gemeinsamen Personentransport und über öffentliche Betriebe zum Warentransport sind jedoch vorbehalten. Demnach sind bei Einrichtung und Betrieb von Automobilkursen, die das Gebiet von zwei oder mehreren Vertragsstaaten berühren, ausser den Vorschriften des Abkommens, die besonderen Vorschriften dieser Staaten zu beobachten, also zum Beispiel in unserem Lande diejenigen betreffend die Konzessionierung gemäss der Postgesetzgebung.

Artikel 2 gibt die Begriffsbestimmung für das «Kraftfahrzeug». Danach gelten als Kraftfahrzeuge im Sinne des Abkommens auch Gesellschaftswagen, Motorlastwagen, Traktoren (wenn sie auf öffentlichen Wegen verkehren), Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotoren.

Durch die Artikel 1 und 2 werden die über den Geltungsbereich der Übereinkunft von 1909 hie und da geltend gemachten Zweifel behoben. Diese enthält nämlich keine Bestimmungen über ihr Anwendungsgebiet.

Artikel 3 enthält die Anforderungen, denen Motorfahrzeuge zu genügen haben, um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden. Die hier festgesetzten Bedingungen technischer Natur stellen Mindestanforderungen dar, bei deren Erfüllung das Motorfahrzeug zum internationalen Verkehr zugelassen werden muss. Für Motorfahrzeuge, die nur im Inlandverkehr benützt werden, können die Vertragsstaaten aber abweichende Vorschriften erlassen.

<sup>1)</sup> Wir haben uns veranlasst gesehen, für die deutsche Übersetzung des französischen Originaltextes den vom Deutschen Reiche festgestellten Wortlaut zu übernehmen. Ein gemeinschaftlicher deutscher Text für alle deutschsprachigen Länder ist schon aus dem Grunde gegeben, dass die im Abkommen vorgesehenen internationalen Zulassungsscheine und internationalen Führerscheine für jede Sprache und nicht für jeden Vertragsstaat ein Einlageblatt enthalten müssen. Für das deutsche Einlageblatt wird der vom Deutschen Reiche der französischen Regierung angegebene Wortlaut massgebend sein. Die in die Schweiz einreisenden ausländischen Automobilisten werden alle das deutsche Einlageblatt in diesem Wortlaut aufweisen. Andererseits wird es für die schweizerischen Automobilisten von Vorteil sein, dass ihr deutsches Einlageblatt, das einzig in den Ländern deutscher Zunge von Bedeutung ist, gemäss diesem Wortlaut abgefasst ist. Diesen Erwägungen gegenüber dürfte der Einwand, die vorgesehene Terminologie stimme mit der in der Schweiz üblichen nicht überein, zurücktreten.

Unter den in Art. 3 erwähnten Voraussetzungen befinden sich einzelne, die gegenüber denjenigen der Übereinkunft von 1909 Veränderungen erfahren haben. Andere sind neu.

Veränderungen haben folgende Bestimmungen erfahren:

1. Entsprechend der Entwicklung der Technik genügt *eine* Bremsrichtung, wenn sie mit zwei voneinander unabhängigen Betätigungsvorrichtungen versehen ist, von denen die eine auch dann wirken kann, wenn die andere versagen sollte (Art. 3, Ziff. I, Absatz 1, lit. *b*, des neuen Abkommens). Nach der alten Übereinkunft (Art. 1, Abs. 2, Ziff. 2, lit. *b*) sind immer zwei voneinander unabhängige Bremsrichtungen nötig.

2. Bei allen Motorfahrzeugen, deren Gesamtgewicht 3500 kg übersteigt, wird nunmehr eine Vorrichtung verlangt, die unter allen Umständen die Rückwärtsbewegung zu verhindern vermag (Art. 3, Ziff. I, Abs. 1, lit. *d*, des neuen Abkommens). Bisher war eine solche Vorrichtung nur erforderlich, wenn keine der Bremsrichtungen dieser Forderung genügte (Art. 1, Abs. 2, Ziff. 2, lit. *c*, der alten Übereinkunft).

3. Das Zulassungskennzeichen des Heimatstaates ist nunmehr vorn und hinten anzubringen, und zwar allgemein für alle Motorfahrzeuge, also auch z. B. für Motorräder (Art. 3, Ziff. II, 1, des neuen Abkommens). Art. 4 der Übereinkunft von 1909 sieht die Anbringung dieses Kennzeichens nur für die Rückseite vor. Das hintere Kennzeichen und das in Art. 5 des neuen Abkommens vorgesehene Unterscheidungszeichen müssen beleuchtet werden, sobald sie nicht mehr bei Tageslicht erkennbar sind. Bei Motorfahrzeugen mit Anhängern müssen das Zulassungskennzeichen und das Unterscheidungszeichen auch am hintern Ende des Anhängers angebracht werden und die Vorschrift über die Beleuchtung dieser Zeichen gilt auch für den Anhänger.

4. An leicht zugänglicher Stelle wird nunmehr neben der Angabe des Herstellers und der Fabriknummer des Fahrgestells (Chassis) die Angabe der Fabriknummer des Motors verlangt; die von der alten Übereinkunft vorgesehene Angabe der Pferdestärken des Motors oder der Zahl und Bohrung der Zylinder und die Angabe des Eigengewichts des Wagens fallen dagegen weg (Art. 1, Abs. 2, Ziff. 4, der alten Übereinkunft; Art. 3, Ziff. II, 2, des neuen Abkommens).

5. Mit Bezug auf die Abgabe von Warnungszeichen enthält die alte Übereinkunft in Art. 5, Abs. 1, und in Art. 6, Ziff. 4, einige Vorschriften. Das neue Abkommen (Art. 3, Ziff. III) beschränkt sich darauf, zu bestimmen, dass jedes Motorfahrzeug mit einer akustischen Warnvorrichtung von ausreichender Stärke versehen sein muss.

Abgeändert und ergänzt werden die Vorschriften über die Lichter. Bisher genügte bei zwei- und dreirädrigen Motorrädern vorn eine Laterne. In Zukunft genügt ein Licht vorn nur bei Motorzweirädern ohne Beiwagen. Neu ist die Bestimmung über die Farbe der Lichter: vorn zwei weisse und hinten

ein rotes Licht. Das Fahrzeug, das mehr als 30 km in der Stunde fahren kann, muss Beleuchtungsvorrichtungen haben, die die Fahrbahn auf mindestens 100 m beleuchten. Während sich die alte Übereinkunft darauf beschränkte, die Verwendung blendender Lichter innerhalb von Ortsteilen mit städtischer Bebauung zu verbieten, bestimmt das neue Abkommen, dass Beleuchtungsvorrichtungen, die eine Blendwirkung hervorrufen können, so beschaffen sein müssen, dass das Abblenden bei Begegnungen mit andern Wegebenutzern und in jedem Falle, in dem es nützlich sein könnte, möglich ist. Nach dem Abblenden muss jedoch noch genügend Licht für eine wirksame Beleuchtung der Strasse auf mindestens 25 m Entfernung vorhanden sein. Motorfahrzeuge, die einen Anhänger mitführen, müssen vorn die zwei weissen Lichter, wie allein fahrende Motorfahrzeuge, aufweisen, wogegen das rote hintere Licht an der Rückseite des Anhängers anzubringen ist (Art. 5, Abs. 2, und Art. 6, Ziff. 2, der alten Übereinkunft; Art. 3, Ziff. IV—VII des neuen Abkommens).

Neu sind folgende Bestimmungen:

1. Alle Motorfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg müssen einen Spiegel für die Beobachtung nach rückwärts aufweisen (Art. 3, Ziff. I, Abs. 1, lit. d, des neuen Abkommens).

2. Jedes Motorfahrzeug muss mit einer Einrichtung zur Schalldämpfung des Auspuffs versehen sein (Art. 3, Ziff. I, Abs. 3, des neuen Abkommens).

3. Die Räder der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger müssen mit Gummireifen oder mit solchen Einrichtungen versehen sein, deren Elastizität gleichwertig ist (Art. 3, Ziff. I, Abs. 4, des neuen Abkommens).

4. Das Ende der Achsschenkel darf über die übrige Aussenfläche des Fahrzeugs nicht hinausragen (Art. 3, Ziff. I, Abs. 5, des neuen Abkommens).

5. Was die Begrenzung des Gewichts und der Aussenabmessungen der Motorfahrzeuge und Anhänger anbelangt, so gelten die allgemeinen Vorschriften der Länder, in denen die Motorfahrzeuge verkehren (Art. 3, Ziff. VIII, des neuen Abkommens).

In Artikel 4 wird die Ausstellung und Anerkennung der internationalen Zulassungsscheine geregelt. An Stelle des bisherigen, zugleich für Fahrzeug und Führer geltenden internationalen Fahrausweises werden getrennte Ausweise für das Fahrzeug und für den Führer ausgestellt. Damit wird einem mehrfach geäusserten Wunsche der Automobilisten entsprochen, die die Bindung des Führers, auf den der internationale Fahrausweis ausgestellt ist, an das im gleichen Ausweis eingetragene Fahrzeug mehr und mehr als lästig empfunden haben. Im Gegensatz zum bisherigen internationalen Fahrausweis sieht das Formular des internationalen Zulassungsscheines einen wiederholten Grenzübertritt während der Geltungsdauer des Ausweises ausdrücklich vor, was in der Praxis allerdings auch schon unter der Herrschaft der Übereinkunft von 1909 ohne weiteres gestattet war. Das Formular soll nur noch so viel Einlageblätter erhalten, als Sprachen in Frage kommen, während bisher für jedes Land ein besonderes Einlageblatt vor-

gesehen war. Die Bestimmung der alten Übereinkunft, wonach die Anerkennung des internationalen Fahrausweises versagt werden kann, wenn der Besitzer oder Führer eines Motorfahrzeuges nicht Angehöriger eines der Vertragsstaaten ist, ist nicht übernommen worden.

Artikel 5 enthält die Vorschriften über das Unterscheidungszeichen, welches entweder einem Staate entspricht oder einem Gebiete, das mit Bezug auf die Zulassung von Motorfahrzeugen eine besondere Einheit darstellt. In der Anlage C zum Abkommen sind festgesetzt: die Abmessungen und die Farbe dieses Zeichens, die Buchstaben sowie ihre Abmessungen und ihre Farbe. Die Schweiz behält nach wie vor die Buchstaben CH (*Confœderatio Helvetica*).

Die in Artikel 6 niedergelegten Anforderungen, denen die Führer von Motorfahrzeugen zu genügen haben, um im internationalen Verkehr zur Führung von Motorfahrzeugen zugelassen zu werden, sind die gleichen wie in Art. 2 der alten Übereinkunft. So ist insbesondere das Mindestalter von 18 Jahren für alle Motorfahrzeugführer beibehalten worden.

Artikel 7 behandelt die Ausstellung und Anerkennung der internationalen Führerscheine. Diese Scheine sind ein Jahr vom Zeitpunkt ihrer Ausstellung an für die Klasse von Motorfahrzeugen gültig, für die sie ausgestellt worden sind. Es bestehen drei Klassen. Die Motorwagen sind in zwei Klassen eingeteilt: solche mit einem Gesamtgewicht, bestehend aus dem Leergewicht und der bei der Zulassung für zulässig erklärten grössten Belastung, bis zu 3500 kg, und solche mit einem in gleicher Weise berechneten Gesamtgewicht von über 3500 kg. Die Motorräder mit und ohne Beiwagen, wozu nach der in Art. 2 gegebenen Begriffsbestimmung auch die Fahrräder mit Hilfsmotoren gehören, bilden eine Klasse für sich. Das Muster des internationalen Führerscheines weist folgende Bemerkung auf: «Dieser Schein entbindet den Inhaber in keiner Weise von der Verpflichtung, sich in jedem Lande, in dem er ein Fahrzeug führt, vollständig nach den daselbst geltenden Gesetzen und Bestimmungen über Niederlassung und Ausübung eines Berufes zu richten.» Die Anerkennung des Rechtes, von einem internationalen Führerschein Gebrauch zu machen, kann versagt werden, wenn den im Abkommen festgesetzten Bedingungen augenscheinlich nicht mehr genügt wird.

Die Vorschriften in Artikel 8 betreffend Beachtung der Landesgesetze und Landesbestimmungen entsprechen denjenigen von Art. 9 der alten Übereinkunft. Unter Landesgesetzen und Landesbestimmungen, die der Führer in einem fremden Lande zu beachten hat, sind insbesondere die Verkehrsregeln zu verstehen. Es gehören aber auch allfällige Vorschriften über die obligatorische Haftpflichtversicherung hierher, wie dies auf Antrag des schweizerischen Delegierten in einem Protokollvermerk festgestellt worden ist. Ein zukünftiges Bundesgesetz wird demnach, ohne dass dies den internationalen Verpflichtungen entgegenstehen würde, Vorschriften über die obli-

gatorische Versicherung der vorübergehend in die Schweiz eingeführten ausländischen Motorfahrzeuge enthalten können.

Artikel 9 handelt von der Kennzeichnung gefährlicher Stellen. Zu den bisherigen vier Kennzeichen (Querrinne, Kurve, Bahnübergang, Kreuzung) kommt ein fünftes für den unbewachten Bahnübergang in der Form einer stilisierten Dampflokomotive. Neu ist die Vorschrift, dass die Kennzeichen auf gleichseitigen, dreieckigen Tafeln von mindestens 0,7 m Seitenlänge anzubringen sind. Die Dreieckform soll schon für sich allein «Gefahr» bedeuten. Deshalb verpflichten sich die Vertragsstaaten nach dem neuen Abkommen, nach Möglichkeit die dreieckige Form ausschliesslich für die angegebene Kennzeichnung vorzubehalten und die Anwendung dieser Form in allen Fällen zu verbieten, in denen sich eine Verwechslung mit der Kennzeichnung, um die es sich hier handelt, ergeben könnte. Die Farbe bleibt freigestellt. Da sich in den nordischen Staaten die vollen Tafeln infolge des Schneefalles nicht bewährt haben, enthält das neue Abkommen die Bestimmung, dass dort, wo die atmosphärischen Verhältnisse ihrer Anwendung entgegenstehen, die dreieckigen Tafeln ausgeschnitten sein können, wobei sie dann das Zeichen für die besondere Art des Hindernisses nicht mehr aufzuweisen brauchen. Die Bestimmung von Art. 8, Abs. 3, der alten Übereinkunft, wonach dem System von Gefahrenzeichen ein auf ein Zollamt, sowie ein anderes auf eine Weggeld- oder Steuererhebestelle hinweisendes Zeichen hinzuzufügen sind, ist nicht übernommen worden. Auch die Vorschrift, dass im allgemeinen keine Hinweistafeln anzubringen sind für Hindernisse, die in geschlossenen Ortschaften liegen, ist in das neue Abkommen nicht aufgenommen worden. Es ist nunmehr vereinbart, dass die Kennzeichen in einer Entfernung von mindestens 150 m und nicht mehr als 250 m vor dem Hindernis aufzustellen sind, sofern die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen. Beträgt die Entfernung des Zeichens von dem Hindernis merklich weniger als 150 m, so müssen nach dem Abkommen besondere Vorkehrungen getroffen werden; über die Art dieser Massnahmen schweigt sich das Abkommen jedoch aus. Wichtig ist die Bestimmung des neuen Abkommens, nach der jeder Vertragsstaat sich, soweit es in seiner Macht steht, dem widersetzen wird, dass längs der öffentlichen Wege Zeichen oder Tafeln irgendwelcher Art aufgestellt werden, die Veranlassung zu Verwechslungen mit den vorschriftsmässigen Zeichen geben oder deren Lesbarkeit beeinträchtigen können. Der Ersatz bisheriger Tafeln soll in jedem Staate nach Massgabe der Aufstellung neuer oder der Ersetzung zurzeit vorhandener Zeichen erfolgen. — In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement auf Ersuchen der Baudirektorenkonferenz und des schweizerischen Städteverbandes im März 1930 eine Signal-Ordnung für den Strassenverkehr in der Schweiz aufgestellt hat, die sich eng an die Empfehlungen des Völkerbundes für die Strassensignalisation anlehnt, welche wiederum die erwähnten Bestimmungen von Art. 9 des neuen Abkommens berücksichtigen. Das Departement hat den Kantonen die baldige Einführung der Signal-Ordnung dringend empfohlen. Die kommende Bundes-

gesetzgebung über den Automobilverkehr wird für den Bund die Kompetenz schaffen müssen, diese Ordnung allgemein verbindlich zu erklären. Andererseits ist zu bemerken, dass die Verordnung betreffend den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen vom 7. Mai 1929 <sup>1)</sup> in Art. 3, Abs. 2, die Signale des neuen Abkommens für bewachte und unbewachte Bahnübergänge schon berücksichtigt.

Nach Artikel 10 verpflichten sich die Vertragsstaaten, sich Auskünfte mitzuteilen, die geeignet sind, die Identität der Inhaber von internationalen Ausweisen festzustellen, wenn ihr Fahrzeug einen schweren Unfall veranlasst hat oder wenn sie sich einer Widerhandlung gegen Bestimmungen über den Verkehr schuldig gemacht haben, was übrigens jetzt schon ohne vertragliche Pflicht geschieht. Ferner verpflichten sie sich, den Staaten, welche internationale Ausweise ausgestellt haben, Namen, Vornamen und Adresse der Personen mitzuteilen, welchen sie das Recht aberkannt haben, von den genannten Ausweisen Gebrauch zu machen. Durch diese Bestimmungen sollen die Interessen der Opfer des Motorfahrzeugverkehrs besser als bisher geschützt werden; auch soll den Vertragsstaaten in höherem Masse als bisher ermöglicht werden, unerwünschte Führer von ihrem Gebiete fernzuhalten.

Die Artikel 11—17 enthalten die Schlussbestimmungen: Ratifikationsfrist, Ratifikationsverfahren, Geltungsgebiet des Abkommens, Beitritt, Inkrafttreten und Kündigung. Mit Bezug auf die Ratifikation ist zu erwähnen, dass jede Regierung, sobald sie zur Hinterlegung der Ratifikationsurkunden bereit ist, die französische Regierung davon benachrichtigen wird. Sobald zwanzig durch die Übereinkunft vom 11. Oktober 1909 im Zeitpunkte der Unterzeichnung des neuen Abkommens verbundene Staaten sich zu dieser Hinterlegung bereit erklärt haben, soll sie im Laufe des Monats, der dem Empfang der letzten Erklärung durch die französische Regierung folgt, und an dem von dieser Regierung festgesetzten Tage stattfinden. Das Abkommen wird wirksam für die Staaten, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, ein Jahr nach dem Tage dieser Hinterlegung, und für die später ratifizierenden oder beitretenden Staaten ein Jahr nach dem Tage, an dem die französische Regierung die in Art. 11, Abs. D, Art. 12, Abs. B, und Art. 13, Abs. B, vorgesehenen Anzeigen erhalten hat. Jeder an der Übereinkunft vom 11. Oktober 1909 beteiligte Staat verpflichtet sich, diese gleichzeitig mit der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde oder der Mitteilung seines Beitritts zum neuen Abkommen zu kündigen. Eine allfällige Kündigung des Abkommens vom 24. April 1926 soll erst ein Jahr nachdem die Erklärung bei der französischen Regierung eingegangen ist, wirksam sein.

Am 24. Oktober 1929 haben die folgenden, vor dem 24. April 1926 durch die internationale Übereinkunft vom 11. Oktober 1909 gebundenen 20 Staaten

<sup>1)</sup> Siehe Gesetzsammlung, Bd. 45 n. F., S. 219 ff.

beim Ministerium des Äusseren der französischen Republik ihre Ratifikationsurkunden hinterlegt: Belgien, Bulgarien, Spanien, Finnland, Frankreich, Grossbritannien und Nordirland, Griechenland, Ungarn, Italien, Freistaat Irland, Luxemburg, Marokko, Monaco, Norwegen, Niederlande (mit Niederländisch-Indien), Polen, Portugal, Rumänien, Saargebiet und Tunis. Gleichzeitig haben die Vertreter von Cuba, Ägypten, Estland, Lettland, Siam, Uruguay, der Union der sozialistischen Sowjet-Republiken und von Jugoslawien diese Förmlichkeit erfüllt. Das neue Abkommen wird gemäss den oben erwähnten einschlägigen Bestimmungen am 24. Oktober 1930 in Kraft treten. Nach dem 24. Oktober 1929 haben bis jetzt noch Brasilien, Deutschland, Polen und Dänemark ratifiziert.

Da die Schweiz erst nach dem 24. Oktober 1929 ratifizieren wird, wird sie, wie übrigens mehrere andere Staaten, dem neuen Abkommen nicht von Anfang an angehören können, da es für sie erst ein Jahr nach dem Tage wirksam wird, an dem die Ratifikationsurkunde bei der französischen Regierung hinterlegt sein wird. Eine Regelung für die Übergangszeit ist in Prüfung.

### III.

Die Gründe, die den Bundesrat in seiner Botschaft vom 24. Mai 1910 (siehe Bundesblatt 1910, Bd. III, S. 725 ff., insbesondere S. 732, Ziff. IV) veranlasst haben, der Bundesversammlung den Beitritt zur internationalen Übereinkunft betreffend den Automobilverkehr vom 11. Oktober 1909 zu beantragen, gelten heute infolge der ausserordentlichen Zunahme dieses Verkehrs, besonders in den letzten Jahren, in noch viel höherem Masse. Die Änderungen und Ergänzungen der Übereinkunft von 1909, die durch die Erfahrungen seit deren Inkrafttreten am 1. Mai 1911 begründet sind, stellen durchwegs Verbesserungen für den internationalen Verkehr dar.

Demgemäss beantragen wir Ihnen, das internationale Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr durch Annahme des beiliegenden Bundesbeschluss-Entwurfes zu genehmigen. Da das Abkommen auf ein Jahr kündbar ist, kommt die Unterstellung unter das Referendum nicht in Frage.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Juni 1930.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Musy.**

Der Bundeskanzler:

**Kaeslin.**

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**die Genehmigung des am 24. April 1926 in Paris abgeschlossenen internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
in Anwendung von Art. 85, Ziff. 5, der Bundesverfassung;  
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1930,

beschliesst:

### **Art. 1.**

Das am 24. April 1926 in Paris abgeschlossene internationale Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr wird genehmigt.

### **Art. 2.**

Der Bundesrat wird mit der Vollziehung des vorliegenden Bundesbeschlusses beauftragt.

---

Übersetzung aus dem französischen Originaltext.

## **Internationales Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr.**

Die unterzeichneten Bevollmächtigten der Regierungen der unten aufgeführten Staaten, die vom 20. bis 24. April 1926 in Paris zu einer Konferenz versammelt waren, um zu prüfen, welche Änderungen des Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909 vorzunehmen sind, haben folgende Bestimmungen vereinbart:

### **Allgemeine Bestimmungen.**

#### **Artikel 1.**

Das Abkommen gilt für den Strassenverkehr mit Kraftfahrzeugen im allgemeinen, ohne Rücksicht auf Gegenstand und Art der Beförderung, vorbehaltlich der besonderen Vorschriften der einzelnen Staaten über öffentliche Betriebe zur gemeinsamen Beförderung von Personen und über solche zur Beförderung von Gütern.

#### **Artikel 2.**

Als Kraftfahrzeuge im Sinne der Vorschriften dieses Abkommens gelten alle mit einer mechanischen Antriebsvorrichtung ausgerüsteten Fahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen verkehren, ohne an ein Schienengleis gebunden zu sein, und der Beförderung von Personen oder Gütern dienen.

**Anforderungen, denen Kraftfahrzeuge zu genügen haben, um zum internationalen Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen zu werden.**

#### **Artikel 3.**

Jedes Kraftfahrzeug muss, um zum internationalen Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen zu werden, entweder nach Prüfung durch die zuständige Behörde oder durch einen von dieser damit betrauten Verein als für den Verkehr geeignet anerkannt sein oder mit einem auf die gleiche Weise genehmigten Typ übereinstimmen. Es muss auf alle Fälle den nachstehend festgesetzten Bedingungen genügen:

I. Das Kraftfahrzeug muss mit folgenden Vorrichtungen versehen sein:

- a. mit einer kräftigen Lenkvorrichtung, die leicht und sicher zu wenden gestattet;

- b. entweder mit zwei voneinander unabhängigen Bremseinrichtungen oder mit einer Bremseinrichtung, die durch zwei voneinander unabhängige Bedienungsvorrichtungen betätigt wird, von denen eine auch dann wirken kann, wenn die andere versagt; auf alle Fälle müssen beide Bremseinrichtungen hinreichend und sofort wirksam sein;
- c. wenn das Leergewicht des Kraftfahrzeugs 350 kg übersteigt, mit einer Vorrichtung, durch die man es vom Fahrersitz aus mit Hilfe des Motors in Rückwärtsgang bringen kann;
- d. wenn das Gesamtgewicht des Kraftfahrzeugs, bestehend aus dem Leergewicht und der bei der Abnahme für zulässig erklärten grössten Belastung 3500 kg übersteigt, mit einer besonderen Vorrichtung, die unter allen Umständen die Rückwärtsbewegung zu verhindern vermag, sowie mit einem Spiegel für die Beobachtung nach rückwärts.

Die Griffe zur Bedienung des Fahrzeugs müssen derart angeordnet sein, dass der Führer sie sicher handhaben kann, ohne sein Augenmerk von der Fahrbahn abzulenken.

Die Vorrichtungen müssen betriebssicher und derart angebracht sein, dass jede Feuers- und Explosionsgefahr nach Möglichkeit ausgeschlossen ist, auch sonst keinerlei Gefahr für den Verkehr entsteht und weder Schrecken noch ernstliche Belästigungen durch Geräusch, Rauch oder Geruch eintreten. Das Kraftfahrzeug muss mit einer Einrichtung zur Schalldämpfung des Auspuffs versehen sein.

Die Räder der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger müssen mit Gummiereifen oder mit anderen Einrichtungen, die hinsichtlich ihrer Elastizität gleichwertig sind, ausgerüstet sein.

Das Ende der Achsschenkel darf über die übrige Aussenfläche des Fahrzeugs nicht vorstehen.

## II. Das Kraftfahrzeug muss versehen sein:

1. Vorn und hinten mit dem auf Tafeln oder auf dem Fahrzeug selbst angebrachten Zulassungskennzeichen, das ihm von der zuständigen Behörde zugeteilt ist. Das hinten angebrachte Zulassungskennzeichen und das im Artikel 5 vorgesehene Unterscheidungszeichen müssen beleuchtet werden, sobald sie bei Tageslicht nicht mehr erkennbar sind.

Wenn ein Kraftfahrzeug einen Anhänger mitführt, so müssen das Zulassungskennzeichen und das im Artikel 5 vorgesehene Unterscheidungszeichen auch am hinteren Ende des Anhängers angebracht sein; die Vorschrift bezüglich der Beleuchtung dieser Zeichen gilt dann für den Anhänger.

2. An einer leicht zugänglichen Stelle mit folgenden Angaben in leicht leserlicher Schrift:

Bezeichnung des Herstellers des Fahrgestells,

Fabriknummer des Fahrgestells,

Fabriknummer des Motors.

III. Jedes Kraftfahrzeug muss mit einer akustischen Warnvorrichtung von ausreichender Stärke versehen sein.

IV. Jedes einzeln fahrende Kraftfahrzeug muss während der Nacht und nach Anbruch der Dunkelheit vorn mit mindestens zwei weissen Lichtern, von denen eins rechts, das andere links angebracht ist, und hinten mit einem roten Lichte versehen sein.

Bei zweirädrigen Krafrädern ohne Beiwagen genügt jedoch vorn ein Licht.

V. Jedes Kraftfahrzeug muss ferner mit einer oder mehreren Vorrichtungen versehen sein, die eine wirksame Beleuchtung der Strasse nach vorn auf genügende Entfernung erlauben, sofern die oben vorgeschriebenen weissen Lichter dieser Bedingung nicht genügen.

Wenn das Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von mehr als 30 Kilometer in der Stunde fahren kann, darf diese Entfernung nicht weniger als 100 Meter betragen.

VI. Beleuchtungseinrichtungen, die eine Blendwirkung hervorrufen können, müssen so beschaffen sein, dass das Ablenden bei Begegnungen mit anderen Wegebenützern und in jedem Falle, in dem das Ablenden nützlich sein könnte, möglich ist. Nach dem Ablenden muss jedoch noch genügend Licht für eine wirksame Beleuchtung der Strasse auf mindestens 25 Meter Entfernung vorhanden sein.

VII. Kraftfahrzeuge, die einen Anhänger mitführen, unterliegen hinsichtlich der vorderen Beleuchtung den gleichen Vorschriften wie einzelnfahrende Kraftfahrzeuge; das rote hintere Licht ist an der Rückseite des Anhängers anzubringen.

VIII. Hinsichtlich der Begrenzung des Gewichts und der Aussenabmessungen müssen Kraftfahrzeuge und Anhänger den allgemeinen Vorschriften der Länder, in denen sie verkehren, genügen.

#### **-Ausstellung und Anerkennung der internationalen Zulassungsscheine.**

##### Artikel 4.

Zum Nachweis, dass den im Artikel 3 vorgesehenen Anforderungen genügt ist oder genügt werden kann, werden für Kraftfahrzeuge, die zum internationalen Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen werden, internationale Zulassungsscheine nach dem Muster und den Angaben, die sich in den Anlagen A und B dieses Abkommens befinden, ausgestellt.

Diese Zulassungsscheine sind vom Zeitpunkt ihrer Ausstellung an ein Jahr gültig. Die darin enthaltenen handschriftlichen Angaben sollen stets mit lateinischen Druck- oder Schriftzeichen geschrieben werden.

Internationale Zulassungsscheine, die von den Behörden eines der Vertragsstaaten oder von einem durch diese damit betrauten Verein unter Gegenzeichnung der Behörde ausgestellt sind, gewähren freie Zulassung zum Verkehr in allen

anderen Vertragsstaaten und werden dort ohne neue Prüfung als gültig anerkannt. Das Recht, von einem internationalen Zulassungsschein Gebrauch zu machen, kann jedoch verweigert werden, wenn den im Artikel 8 festgesetzten Bedingungen augenscheinlich nicht mehr genügt wird.

### **Unterscheidungszeichen.**

#### Artikel 5.

Jedes Kraftfahrzeug muss, um zum internationalen Verkehr auf öffentlichen Wegen zugelassen zu werden, mit einem an der Rückseite augenfällig auf einer Tafel oder auf dem Fahrzeug selbst angebrachten Unterscheidungszeichen versehen sein, das aus einem bis drei Buchstaben besteht.

Für die Anwendung dieses Abkommens entspricht das Unterscheidungszeichen entweder einem Staate oder einem Gebiete, das hinsichtlich der Zulassung von Kraftfahrzeugen eine besondere Einheit darstellt.

Die Abmessungen und die Farbe dieses Zeichens, die Buchstaben sowie ihre Abmessungen und ihre Farbe sind in der in der Anlage C dieses Abkommens enthaltenen Beschreibung festgesetzt.

**Anforderungen, denen die Führer von Kraftfahrzeugen zu genügen haben, um international zur Führung von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen zugelassen zu werden.**

#### Artikel 6.

Der Führer eines Kraftfahrzeugs muss diejenigen Eigenschaften besitzen, die eine hinreichende Gewähr für die öffentliche Sicherheit bieten.

Im internationalen Verkehre darf niemand ein Kraftfahrzeug führen, ohne zu diesem Behufe nach erbrachtem Nachweis seiner Befähigung die Erlaubnis der zuständigen Behörde oder eines von dieser damit betrauten Vereins erhalten zu haben.

Die Erlaubnis darf Personen unter 18 Jahren nicht erteilt werden.

### **Ausstellung und Anerkennung der internationalen Führerscheine.**

#### Artikel 7.

Zum Nachweis, dass den im vorstehenden Artikel vorgesehenen Anforderungen genügt ist, werden für den internationalen Verkehr internationale Führerscheine nach dem Muster und den Angaben, die in den Anlagen D und E dieses Abkommens enthalten sind, ausgestellt.

Diese Scheine sind ein Jahr vom Zeitpunkt ihrer Ausstellung an und für die Klassen von Kraftfahrzeugen gültig, für die sie ausgestellt sind.

Für den internationalen Verkehr sind folgende Klassen festgesetzt worden:

- A. Kraftfahrzeuge, deren Gesamtgewicht, bestehend aus dem Leergewicht und der bei der Zulassung für zulässig erklärten grössten Belastung, 3500 Kilogramm nicht übersteigt.
- B. Kraftfahrzeuge, deren wie oben gebildetes Gesamtgewicht 3500 Kilogramm übersteigt.
- C. Krafräder mit und ohne Beiwagen.

Die handschriftlichen Angaben auf den internationalen Scheinen sollen stets mit lateinischen Druck- oder Schriftzeichen geschrieben werden.

Internationale Führerscheine, die von den Behörden eines Vertragsstaates oder von einem durch diese damit betrauten Verein unter Gegenzeichnung der Behörde ausgestellt sind, gestatten die Führung von Kraftfahrzeugen derjenigen Klassen, für die sie ausgestellt sind, in allen anderen Vertragsstaaten und werden in allen Vertragsstaaten ohne neue Prüfung als gültig anerkannt. Das Recht, von einem internationalen Führerscheine Gebrauch zu machen, kann jedoch verweigert werden, wenn den im vorstehenden Artikel festgesetzten Bedingungen augenscheinlich nicht genügt wird.

### **Beachtung der Landesgesetze und Landesbestimmungen.**

#### Artikel 8.

Der Führer eines Kraftfahrzeugs ist bei dem Verkehr in einem Lande gehalten, sich nach den in diesem Lande für den Verkehr geltenden Gesetzen und Bestimmungen zu richten.

Ein Auszug aus diesen Gesetzen und Bestimmungen kann dem Inhaber des Fahrzeugs beim Eintritt in ein Land durch die mit der Erledigung der Zollförmlichkeiten befassete Stelle ausgehändigt werden.

### **Kennzeichnung gefährlicher Stellen.**

#### Artikel 9.

Jeder der Vertragsstaaten verpflichtet sich, soweit es in seiner Macht steht, darüber zu wachen, dass längs der Wege zur Kennzeichnung gefährlicher Stellen nur die Zeichen angebracht werden, die sich in der Anlage F dieses Abkommens befinden.

Diese Zeichen werden auf dreieckigen Tafeln angebracht; jeder Staat verpflichtet sich, nach Möglichkeit die dreieckige Form ausschliesslich für die angegebene Kennzeichnung vorzubehalten und die Anwendung dieser Form in allen Fällen zu verbieten, in denen sich eine Verwechslung mit der Kennzeichnung, um die es sich hier handelt, ergeben könnte. Das Dreieck ist grundsätzlich gleichseitig und hat mindestens 0,7 Meter Seitenlänge.

Wenn die atmosphärischen Verhältnisse der Anwendung voller Tafeln entgegenstehen, kann die dreieckige Tafel mit einem Ausschnitt versehen werden.

In diesem Falle braucht sie das Zeichen für die besondere Art des Hindernisses nicht zu tragen; ihre Abmessungen können auf 0,46 Meter Seitenlänge verkleinert werden.

Die Zeichen sind im rechten Winkel zur Fahrtrichtung und in einer Entfernung von mindestens 150 Meter und höchstens 250 Meter von dem Hindernis aufzustellen, sofern die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

Wenn die Entfernung des Zeichens von dem Hindernis merklich weniger als 150 Meter beträgt, müssen besondere Vorkehrungen getroffen werden.

Jeder der Vertragsstaaten wird, soweit es in seiner Macht steht, zu verhindern suchen, dass längs der öffentlichen Wege Zeichen oder Tafeln irgendwelcher Art aufgestellt werden, die Veranlassung zu Verwechslungen mit den vorschrittmässigen Zeichen geben oder deren Lesbarkeit beeinträchtigen könnten.

Die Aufstellung der dreieckigen Tafeln wird in jedem Staate nach Massgabe der Aufstellung neuer oder der Erneuerung zurzeit vorhandener Zeichen erfolgen.

### **Mitteilung von Auskünften.**

#### **Artikel 10.**

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, die Auskünfte sich mitzuteilen, die zur Feststellung der Persönlichkeit der Inhaber von internationalen Zulassungsscheinen oder internationalen Führerscheinen geeignet sind, wenn deren Kraftfahrzeug einen schweren Unfall veranlasst hat oder wenn sie sich einer Zuwiderhandlung gegen Bestimmungen über den Verkehr schuldig gemacht haben.

Sie verpflichten sich andererseits, den Staaten, die die internationalen Zulassungsscheine oder Führerscheine ausgestellt haben, Namen, Vornamen und Adresse der Personen mitzuteilen, denen sie das Recht, von den genannten Scheinen Gebrauch zu machen, aberkannt haben.

### **Schlussbestimmungen.**

#### **Artikel 11.**

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden.

A. Jede Regierung wird, sobald sie zur Hinterlegung der Ratifikationsurkunde bereit ist, die Französische Regierung davon benachrichtigen. Sobald zwanzig durch das Abkommen vom 11. Oktober 1909 gegenwärtig gebundene Staaten sich zu dieser Hinterlegung bereit erklärt haben, soll sie im Laufe des Monats, der dem Empfange der letzten Erklärung durch die Französische Regierung folgt, und an dem von dieser Regierung festgesetzten Tage stattfinden.

Die an dem Abkommen vom 11. Oktober 1909 nicht beteiligten Staaten, die vor dem so für die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden festgesetzten

Datum sich bereit erklärt haben, die Ratifikationsurkunde des gegenwärtigen Abkommens zu hinterlegen, nehmen an der vorstehend angegebenen Hinterlegung teil.

B. Die Ratifikationsurkunden sollen im Archive der Französischen Republik hinterlegt werden.

C. Die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden wird durch ein Protokoll festgestellt, das von den Vertretern der daran teilnehmenden Staaten und von dem Minister der Auswärtigen Angelegenheiten der Französischen Republik unterzeichnet wird.

D. Die Regierungen, die nicht in der Lage sind, ihre Ratifikationsurkunden unter den im Absatz A dieses Artikels vorgeschriebenen Bedingungen zu hinterlegen, können dies mittels einer schriftlichen an die Regierung der Französischen Republik gerichteten Anzeige tun, der die Ratifikationsurkunde beizufügen ist.

E. Beglaubigte Abschriften des Protokolls über die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden, der im vorstehenden Absatz erwähnten Anzeigen sowie der ihnen beigefügten Ratifikationsurkunden werden durch die Französische Regierung den Regierungen, die dieses Abkommen unterzeichnet haben, auf diplomatischem Wege unverzüglich mitgeteilt werden. In den Fällen des vorstehenden Absatzes wird die Französische Regierung ihnen zugleich bekanntgeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

#### Artikel 12.

A. Dieses Abkommen findet ohne weiteres nur auf die Stammländer der Vertragsstaaten Anwendung.

B. Wünscht ein Vertragsstaat die Inkraftsetzung des Abkommens in seinen Kolonien, Besitzungen, Protektoraten, überseeischen Gebieten oder Mandatsgebieten, so hat er seine Absicht in der Ratifikationsurkunde selbst zu erklären oder in einer besonderen an die Französische Regierung gerichteten schriftlichen Anzeige kundzugeben, die im Archive dieser Regierung hinterlegt werden wird. Wählt er letzteren Weg, so wird die genannte Regierung unverzüglich allen anderen Vertragsstaaten beglaubigte Abschrift der Anzeige übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

#### Artikel 13.

A. Jeder Staat, der dieses Abkommen nicht gezeichnet hat, kann ihm im Zeitpunkte der im Artikel 11, Absatz A, bezeichneten Hinterlegung der Ratifikationsurkunden oder nach diesem Tage beitreten.

B. Der Beitritt erfolgt durch Übersendung der Beitrittsurkunde an die Französische Regierung auf diplomatischem Wege, die im Archive der bezeichneten Regierung hinterlegt werden wird.

C. Diese Regierung wird unverzüglich allen Vertragsstaaten beglaubigte Abschrift der Anzeige wie der Beitrittsurkunde übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

#### Artikel 14.

Dieses Abkommen wird wirksam für die Vertragsstaaten, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, ein Jahr nach dem Tage dieser Hinterlegung, und für die später ratifizierenden oder beitretenden Staaten ebenso wie hinsichtlich der nicht in den Ratifikationsurkunden erwähnten Kolonien, Besitzungen, Protektorate, überseeischen Gebiete oder Mandatsgebiete ein Jahr nach dem Tage, an dem die Französische Regierung die im Artikel 11, Absatz D, Artikel 12, Absatz B, und Artikel 13, Absatz B, vorgesehenen Anzeigen erhalten hat.

#### Artikel 15.

Jeder an dem Abkommen vom 11. Oktober 1909 beteiligte Vertragsstaat verpflichtet sich, das genannte Abkommen gleichzeitig mit der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde oder der Mitteilung seines Beitritts zu diesem Abkommen zu kündigen.

Das gleiche Verfahren findet im Falle der im Artikel 12, Absatz B, bezeichneten Erklärungen Anwendung.

#### Artikel 16.

Sollte einer der Vertragsstaaten dieses Abkommen kündigen, so soll die Kündigung schriftlich der Französischen Regierung erklärt werden, die unverzüglich beglaubigte Abschrift der Erklärung allen anderen Staaten mitteilt und ihnen zugleich bekannt gibt, an welchem Tage sie die Erklärung erhalten hat.

Die Kündigung soll nur in Ansehung des Staates wirksam sein, der sie erklärt hat, und erst ein Jahr, nachdem die Erklärung bei der Französischen Regierung eingegangen ist.

Das gleiche gilt hinsichtlich der Kündigung dieses Abkommens für die Kolonien, Besitzungen, Protektorate, überseeischen Gebiete und Mandatsgebiete.

#### Artikel 17.

Die Staaten, die auf der Konferenz in Paris vom 20. bis 24. April 1926 vertreten waren, sind zur Zeichnung dieses Abkommens bis zum 30. Juni 1926 zugelassen.

Geschehen in Paris am 24. April 1926 in einer einzigen Ausfertigung, die in beglaubigter Abschrift jeder der Signatarregierungen übermittelt werden wird.

Für Deutschland:

**Dr. Eckardt**

**F. Pflug**

**Dr. Wegerdt**

Für Österreich:

**Ing. J. Altmann**

**Dr. R. Fritz**

Für Belgien:

**De Gaiffier d'Hestroy**

Für Brasilien:

**F. Guimaraes**

Für Grossbritannien und Nordirland:

**H. H. Piggott**

Für Bulgarien:

**M. Miltchew**

Für Kuba:

**Pedro Sanchez Abreu**

**R. Hernandez Portela**

Für Dänemark:

**L. Madsen**

**F. H. V. Bentsen**

**O. Bilfeldt**

Für Danzig:

**Alexandre Szembek**

Für Ägypten:

**M. K. El-Kholi**

**Hassan**

Für Spanien:

**Francisco J. Cervantes**

**C. Resines**

Für Estland:

**C. R. Pusta**

Für Finnland:

**M. Nordberg**

Für Frankreich:

**Harismendy**

**Walckenaer**

**Lorieux**

**Edmond Chaix**

**P. Le Gavrian**

**M. Migette**

**Henri Defert**

**A. Bean**

**J. Noulens**

Für Guatemala:

**F. A. Figueroa**

Für Griechenland:

**Sariyannis**

Für Ungarn:

**Dr. Coloman de Tomcsanyi**

**Eugène de Markhot**

Für den irischen Freistaat:

**Waughan B. Dempsey**

Für Italien:

**G. Summonte**

**Ing. Henrico Mellini**

**Benedetti Mauro**

**Avv. E. Faldella**

Für Lettland:

**J. Feldmans**

Für Litauen:

**P. Klimas**

Für Luxemburg:

**Legallais**

Für Marokko:

**Nacvet**

Für Mexiko:

**A. Pani**

Für Monaco:  
**Butavand**

Für Norwegen:  
**S. Bentzon**

Für die Niederlande:  
**J. F. Schönfeld**  
**B. W. van Welderen Rengers**  
**G. A. Pos**

Für Peru:  
**Emilio Ortiz de Zevallos**

Für Persien:  
*ad referendum:*  
**Dr. Hossein Khan Ghadimy**  
**Ahmed Khan Adel**

Für Polen:  
**Alexandre Szembek**  
**Richard Minchejmer**

Für Portugal:  
**Manoel Roldan y Pego**

Für Rumänien:  
**B. Cantacuzène**  
**Ghika**

Für das Königreich der Serben,  
 Kroaten und Slowenen:  
**M. Spalaikovitch**

Für Siam:  
**Phya Sarasastra**

Für die Schweiz:  
**Delaquis**

Für die Tschechoslowakei:  
**Stefan Osusky**

Für Tunesien:  
**Mourgnot**  
**Berthon**

Für die Türkei:  
**Nafiz Zia**

Für die Union der Sozialistischen  
 Sowjetrepubliken:  
**J. Datvian**  
**Zin Sedoy-Litwin**  
**N. Briling**

Für Uruguay:  
**F. Capurro**

Die Delegierten der Regierungskommission des Saargebiets, die an der Konferenz teilnahmen, haben erklärt, in der Lage zu sein, dieses Abkommen im Namen dieser Kommission zu unterzeichnen.

**Pierrotet**  
**Centner**

---

Anlage A.

Die internationalen Zulassungsscheine, wie sie in einem einzelnen Vertragsstaat ausgestellt werden, werden in der durch die Gesetzgebung dieses Staates vorgeschriebenen Sprache abgefasst.

Die endgültige Übersetzung der Abschnitte des Ausweisheftes in die verschiedenen Sprachen wird der Regierung der Französischen Republik von einer jeden der übrigen Regierungen, soweit es sie angeht, mitgeteilt werden.

(Name des Landes)  
\_\_\_\_\_

Internationaler Kraftfahrzeugverkehr  
\_\_\_\_\_

**Internationaler Zulassungsschein**  
\_\_\_\_\_

Internationales Abkommen vom 24. April 1926.  
\_\_\_\_\_

**Ausstellung des Scheines:**

Ort: .....

Tag: .....

.....<sup>1)</sup>



\_\_\_\_\_  
<sup>1)</sup> Unterschrift der Behörde oder Unterschrift des von der Behörde damit be-  
trauten Vereins und Gegenzeichnung der Behörde.

Seite 2

Dieser Schein ist in den Gebieten aller nachstehend angegebenen Vertragsstaaten vom Ausstellungstag an gültig.

Liste der Vertragsstaaten

|

(In der Sprache des Landes, das den Ausweis ausstellt)

Eigentümer	{ oder Halter	Name .....	(1)
		Vorname .....	(2)
		Wohnort .....	(3)
Art des Fahrzeugs .....			(4)
Bezeichnung des Herstellers		{ des Fahrgestells .....	(5)
Angabe des Typs des Fahrgestells .....			(6)
Nummer in der Typenreihe		{ oder Fabriknummer des Fahrgestells .....	(7)
Motor .....	{ { { { {	Anzahl der Zylinder .....	(8)
		Nummer des Motors .....	(9)
		Kolbenhub .....	(10)
		Zylinderbohrung .....	(11)
		Leistung in PS .....	(12)
Aufbauten (Karosserie)	{ { {	Form .....	(13)
		Farbe .....	(14)
		Gesamtzahl der Plätze .....	(15)
Leergewicht des Fahrzeugs (in Kilogramm) .....			(16)
Gewicht des Fahrzeugs bei		{ voller Belastung (in Kilo- gramm), sofern es 3500 Kilogramm übersteigt ...	(17)
Polizeiliches Kennzeichen .....			(18)

## Seite 4

- ..... (1)
- ..... (2)
- ..... (3)
- ..... (4)
- ..... (5)
- ..... (6)
- ..... (7)
- ..... (8)
- ..... (9)
- ..... (10)
- ..... (11)
- ..... (12)
- ..... (13)
- ..... (14)
- ..... (15)
- ..... (16)
- ..... (17)
- ..... (18)

---

Anmerkung: Auf Seite 4 und den folgenden Seiten ist der Wortlaut der Seite 3 zu wiederholen, und zwar übersetzt in so viele Sprachen wie nötig, damit der internationale Zulassungsschein auf dem Gebiet aller an dem Abkommen beteiligten auf Seite 2 aufgeführten Staaten benutzt werden kann.

# Visa beim Eintritt

(in allen Sprachen)

.....  
.....  
.....  
.....

(1) Land (in allen Sprachen)

.....  
.....

(2) Ort (in allen Sprachen)

.....  
.....

(3) Tag (in allen Sprachen)

.....  
.....

(4) Unterschrift (in allen Sprachen)

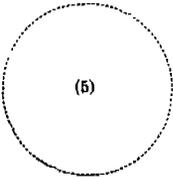
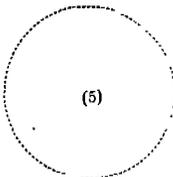
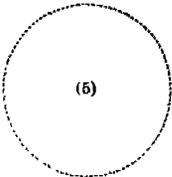
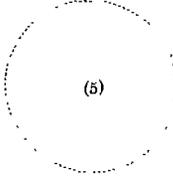
.....  
.....

(5) Stempel (in allen Sprachen)

.....  
.....

(1) .....
(2) .....
(3) .....
(4) .....
(5)

## Neue Seite

(1) .....	(1) .....
(2) .....	(2) .....
(3) .....	(3) .....
 (4) .....	 (4) .....
(1) .....	(1) .....
(2) .....	(2) .....
(3) .....	(3) .....
 (4) .....	 (4) .....

Bemerkung: Das Muster enthält für die Eintrittsvisa 5 gleiche Seiten.

## Letzte Seite (zum Herausklappen eingerichtet)

- (1) .....
- (2) .....
- (3) .....
- (4) .....
- (5) .....
- (6) .....
- (7) .....
- (8) .....
- (9) .....
- (10) .....
- (11) .....
- (12) .....
- (13) .....
- (14) .....
- (15) .....
- (16) .....
- (17) .....
- (18) .....

Anlage C.

Das im Artikel 5 vorgesehene Unterscheidungszeichen besteht aus einem länglich runden Schilde von 80 Zentimeter Breite und 18 Zentimeter Höhe, das auf weissem Grunde ein bis drei gemalte Buchstaben trägt. Als Buchstaben dienen grosse lateinische Druckbuchstaben. Sie müssen wenigstens 10 Zentimeter hoch sein; die Breite ihrer Striche beträgt 15 Millimeter.

Für Krafträder soll das im Artikel 5 vorgesehene Unterscheidungszeichen nur 18 Zentimeter in der wagrechten und 12 Zentimeter in der senkrechten Richtung messen. Die Buchstaben sollen in der Höhe 8 Zentimeter messen, während die Breite ihrer Striche 10 Millimeter beträgt.

Die Unterscheidungszeichen für die verschiedenen Staaten oder Gebiete sind die folgenden:

Deutschland . . . . .	D
Vereinigte Staaten von Amerika . . . . .	U S
Österreich . . . . .	A
Belgien . . . . .	B
Brasilien . . . . .	B R
Gross-Britannien und Nord-Irland . . . . .	G B
— Insel Alderney . . . . .	G B A
— Gibraltar . . . . .	G B Z
— Guernsey . . . . .	G B G
— Jersey . . . . .	G B J
— Malta . . . . .	G B Y
Britisch-Indien . . . . .	B I
Bulgarien . . . . .	B G
Chile . . . . .	R C H
China . . . . .	R C
Columbien . . . . .	C O
Kuba . . . . .	C
Dänemark . . . . .	D K
Danzig . . . . .	D A
Ägypten . . . . .	E T
Ecuador . . . . .	E Q
Spanien . . . . .	E
Estland . . . . .	E W
Finnland . . . . .	S F
Frankreich, Algerien, Tunis und Marokko . . . . .	F
— Französisch-Indien . . . . .	F
Guatemala . . . . .	G

Griechenland . . . . .	GR
Haiti . . . . .	RH
Ungarn . . . . .	H
Der irische Freistaat . . . . .	SE
Italien . . . . .	I
Lettland . . . . .	LR
Liechtenstein . . . . .	FL
Litauen . . . . .	LT
Luxemburg . . . . .	L
Mexiko . . . . .	MEX
Monaco . . . . .	MC
Norwegen . . . . .	N
Panama . . . . .	PA
Paraguay . . . . .	PY
Die Niederlande . . . . .	NL
—           Niederländisch-Indien . . . . .	IN
Peru . . . . .	PE
Persien . . . . .	PR
Polen . . . . .	PL
Portugal . . . . .	P
Rumänien . . . . .	R
Saargebiet . . . . .	SA
Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen . . . . .	SHS
Siam . . . . .	SM
Schweden . . . . .	S
Schweiz . . . . .	CH
Syrien und Libanon . . . . .	LSA
Tschechoslowakei . . . . .	CS
Türkei . . . . .	TR
Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken . . . . .	SU
Uruguay . . . . .	U

---

Anlage D.

Die internationalen Führerscheine (Anlage E) wie sie in einem einzelnen Vertragsstaat ausgestellt werden, werden in der durch die Gesetzgebung dieses Staates vorgeschriebenen Sprache abgefasst.

Die endgültige Übersetzung der Abschnitte des Ausweisheftes in die verschiedenen Sprachen wird der Regierung der Französischen Republik von einer jeden der übrigen Regierungen, soweit es sie angeht, mitgeteilt werden.

(Name des Landes)

\_\_\_\_\_

**Internationaler Kraftfahrzeugverkehr**

\_\_\_\_\_

**Internationaler Führerschein**

\_\_\_\_\_

Internationales Abkommen vom 24. April 1926

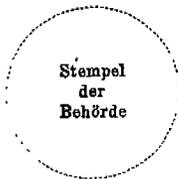
\_\_\_\_\_

**Ausstellung des Scheines:**

Ort: .....

Tag: .....

.....<sup>1)</sup>



\_\_\_\_\_  
<sup>1)</sup> Unterschrift der Behörde oder Unterschrift des von der Behörde damit be-  
trauten Vereins.

## Seite 2

Dieser Schein ist in den Gebieten aller nachstehend angegebenen Vertragsstaaten ein Jahr vom Ausstellungstag an für die Führung von Fahrzeugen der auf der letzten Seite angegebenen Klasse oder Klassen gültig.

## Liste der Vertragsstaaten



Dieser Schein entbindet den Inhaber in keiner Weise von der Verpflichtung, sich in jedem Lande, in dem er ein Fahrzeug fuhr, vollständig nach den daselbst geltenden Gesetzen und Bestimmungen über Niederlassung und Ausübung eines Berufes zu richten.

## Angaben über den Führer

Lichtbild

Stempel  
der  
Behörde

Name ..... (1)

Vorname ..... (2)

Ort der Geburt ..... (3)

Tag der Geburt ..... (4)

Wohnort ..... (5)

**Anmerkung zu Seite 3 und 4:** Dieses Blatt ist zu wiederholen, übersetzt in so viele Sprachen wie nötig, damit der internationale Führerschein auf dem Gebiet aller an dem Abkommen beteiligten, auf Seite 2 aufgeführten Staaten benutzt werden kann.

Seite 4

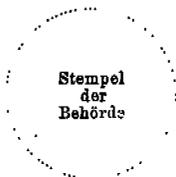
(Name des Landes)  

---

**Ausschliessung**  

---

Dem (Namen und Vornamen) .....  
 der vorstehend durch die Behörde von (Land) .....  
 einen internationalen Führerschein erhalten hat, wird das Recht, Kraftfahr-  
 zeuge auf dem Gebiete des (Land) .....  
 zu führen, aberkannt, weil .....



Ort: .....

Tag: .....

.....  
(Unterschrift)(Name des Landes)  

---

**Ausschliessung**  

---

Dem (Namen und Vornamen) .....  
 der vorstehend durch die Behörde von (Land) .....  
 einen internationalen Führerschein erhalten hat, wird das Recht, Kraftfahr-  
 zeuge auf dem Gebiete des (Land) .....  
 zu führen, aberkannt, weil .....



Ort: .....

Tag: .....

.....  
(Unterschrift)

Neue Seite

(1) A. Kraftfahrzeuge, deren Gesamtgewicht (Artikel 7) 3500 Kilogramm nicht übersteigt.

.(In allen Sprachen)

(2) B. Kraftfahrzeuge, deren Gesamtgewicht (Artikel 7) 3500 Kilogramm übersteigt.

(In allen Sprachen)

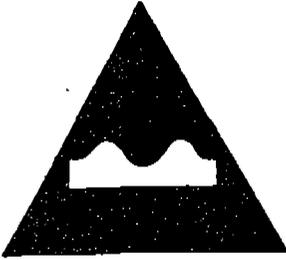
(3) C. Krafträder, mit oder ohne Beiwagen.

(In allen Sprachen)

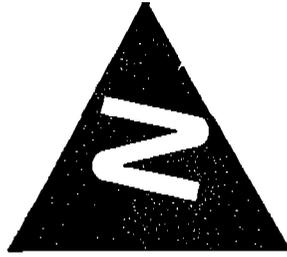
Letzte Seite (zum Herausklappen eingerichtet)

A (1)	B (2)	C (3)
		

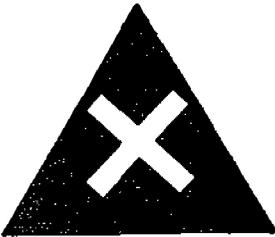
- (1) .....
- (2) .....
- (3) .....
- (4) .....
- (5) .....



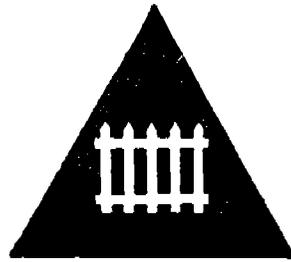
Querrinne



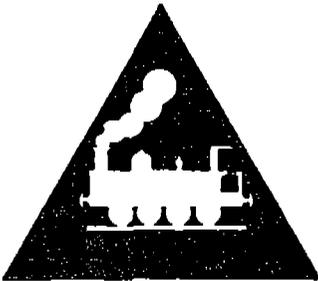
Kurve



Kreuzung



Bewachter Eisenbahnübergang



Unbewachter  
Eisenbahnübergang



Im 3. und 4. Absatz des  
Artikel 9 angegebene Zeichen

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des am  
24. April 1926 in Paris abgeschlossenen internationalen Abkommens über  
Kraftfahrzeugverkehr. (Vom 16. Juni 1930.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1930
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2588
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1930
Date	
Data	
Seite	756-794
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 064

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.