

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Ratifikation
des am 30. März 1931 in Genf abgeschlossenen Abkommens
über die Vereinheitlichung der Wegezeichen.**

(Vom 15. Juni 1934.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen das am 30. März 1931 in Genf abgeschlossene Abkommen über die Vereinheitlichung der Wegezeichen zur Genehmigung vorzulegen und zur Begründung auf die nachstehenden Ausführungen zu verweisen.

I.

Die Vereinheitlichung der Strassensignalisation ist in der Schweiz zuerst vom Schweizerischen Städteverband in die Wege geleitet worden, der ein System ausgearbeitet hat, das vom Internationalen Städteverband angenommen wurde. In der Folge hat sich der Völkerbund mit dieser Frage befasst und die Vorschläge des Internationalen Städteverbands mit einigen Abweichungen allen Staaten zur Einführung empfohlen.

Unterdessen hatte die Konferenz der kantonalen Baudirektoren ein Strassensignalisationssystem für den Überlandverkehr aufgestellt, jedoch mit zum Teil grundsätzlich abweichenden Signalen. Infolgedessen bestand die Gefahr, dass in der Schweiz verschiedene Signalordnungen eingeführt würden. Um dies zu verhüten, ersuchte die Baudirektorenkonferenz das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement, die zwischen ihrem und dem System des Schweizerischen Städteverbands bestehenden Differenzen auszugleichen und eine für die ganze Schweiz einheitliche Signalordnung herauszugeben. Obschon der Bundesrat vor Erlass des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr zur Aufstellung einer Signalordnung nicht zuständig war, leistete das Departement dem Wunsche der Baudirektorenkonferenz Folge, da die Einführung einer zweckmässigen und einheitlichen Strassensignalisation sehr dringlich war. Die Signalordnung des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements, die sich hauptsächlich an die Empfehlungen des Völkerbunds

anlehnte, wurde den Kantonen mit Kreisschreiben vom 24. März 1930 zugestellt und zur Einführung empfohlen.

Ende Mai 1930 hat der ständige Ausschuss des Völkerbunds für den Strassenverkehr im Haag getagt und festgestellt, dass die von ihm ausgearbeiteten Empfehlungen keine genügende Handhabe für eine einheitliche Durchführung der Strassensignalisation auf internationalem Boden bieten konnten. Er hat demzufolge beschlossen, zur Lösung dieser Frage eine diplomatische Konferenz anzuzugeln, die vom Völkerbund schon auf das Frühjahr 1931 einberufen werden sollte. Angesichts dieser neuen Lage ersuchte das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement mit Kreisschreiben vom 26. Juni 1930 die Regierungen der Kantone, mit dem Erlass von Verordnungen über die Strassensignalisation bis zum Vorliegen eines internationalen Abkommens über diese Materie zuwarten.

Im Dezember 1930 erhielt die Schweiz vom Völkerbundssekretariat die Einladung zur Teilnahme an der europäischen Strassenverkehrskonferenz in Genf, an welcher u. a. die Vereinheitlichung der Strassensignalisation geregelt werden sollte. Am 12. Dezember 1930 beschlossen wir, uns an der Konferenz vertreten zu lassen. Diese fand vom 16.—30. März 1931 statt. Ausser der Schweiz beteiligten sich an ihr noch 24 weitere Staaten. Auch wohnten ihr die Vertreter bestimmter Interessenverbände mit beratender Stimme bei.

Am 30. März 1931 wurde das von der Konferenz beschlossene Abkommen über die Vereinheitlichung der Wegezeichen von den Vertretern folgender Staaten unterzeichnet: Deutschland (ad referendum), Belgien, Dänemark, Freie Stadt Danzig (ad referendum), Frankreich, Italien, Luxemburg, Polen, Schweiz, Tschechoslowakei und Jugoslawien. Innerhalb der in Artikel 7, Absatz 2, vorgesehenen Frist haben noch Spanien, Ungarn, die Niederlande und die Türkei das Abkommen unterzeichnet.

Nachdem Italien, die Niederlande und Spanien das Abkommen ratifiziert haben und ihm Monaco und Portugal beigetreten sind, wird es gestützt auf seinen Artikel 11 am 16. Juli 1934 in Kraft treten. Die niederländische Regierung hat in Anwendung von Art. 6, Absatz 2, erklärt, dass das Abkommen auch auf Surinam und Curaçao anwendbar ist. Am 5. April 1934 hat noch Polen seine Ratifikationsurkunde beim Völkerbundssekretariat hinterlegt.

II.

Das Abkommen regelt in seiner Beilage die Strassensignalisation wie folgt:

Die Strassensignale werden in drei verschiedene Gruppen eingeteilt, die sich vor allem durch ihre Form unterscheiden:

1. Gefahrsignale: dreieckig;
2. Vorschriftsignale: rund;
3. Hinweissignale: rechteckig.

1. Gefahrsignale (Tafel I).

Diese Signale bezwecken, den Führer auf eine nicht ohne weiteres erkennbare Gefahr aufmerksam zu machen. Sie sind dreieckig und enthalten, soweit sie nicht ausgeschnitten sind, das entsprechende Bildzeichen. Eine bestimmte Farbe wird nicht vorgeschrieben. Sie soll aber in ein und demselben Lande für ein und dasselbe Signal, wenn irgendwie möglich, gleich sein.

Die Signale Nr. 1—5 (Querrinne, Kurve, Kreuzung, bewachter und unbewachter Bahnübergang) und Nr. 7 (ausgeschnittenes Dreieck an Stelle eines der Gefahrzeichen) stimmen mit denjenigen des internationalen Abkommens vom 24. April 1926 über Kraftfahrzeugverkehr *) überein. Neu ist das Signal Nr. 6. Es besteht aus einem vollen Dreieck mit senkrechtem Strich und dient zur Bezeichnung einer Gefahr, für die kein besonderes Gefahrsignal (Signale Nr. 1—5) angewendet werden kann.

Die Gefahrsignale Nr. 1—7 müssen 150—250 m vor der gefährlichen Stelle aufgestellt sein. Wo dies wegen der örtlichen Verhältnisse nicht möglich ist, dürfen sie weiter weg oder näher gestellt werden. Im letztern Falle ist aber die Entfernung von der Gefahr besonders anzuzeigen.

Unter die Kategorie der Gefahrsignale fällt auch das Signal betreffend das Vorfahrtrecht. Es besteht aus einem auf die Spitze gestellten Dreieck (Nr. 8). Zur Anwendung kommt es dann, wenn nach einer bestimmten Rechtsordnung der sich auf der Hauptstrasse befindende Fahrzeugführer das Vortrittsrecht vor demjenigen hat, der sich auf der Nebenstrasse bewegt.

2. Vorschriftsignale (Tafel II).

Diese Signale sind rund. Sie enthalten ein Verbot oder verpflichten den Führer zur Ausführung einer bestimmten Handlung (Verbot- und Gebotssignale).

a. Verbotsignale. Diese bestehen aus einer runden Tafel. Die Grundfarbe ist rot. Zu den Verbotsignalen gehören: das allgemeine Fahrverbot (Nr. 1: rote Scheibe mit weissem oder hellgelbem Innenkreis); das Signal zur Bezeichnung der Einbahnstrasse (Nr. 2: rote Scheibe mit weissem oder hellgelbem Querbalken); das Fahrverbot für Motorwagen, für Motorräder und für Motorfahrzeuge überhaupt (Nr. 3, 4 und 5: rote Scheibe mit weissem oder hellgelbem Innenkreis, auf dem die verbotene Fahrzeuggattung bzw. Fahrzeuggattungen abgebildet sind); das Fahrverbot für Fahrzeuge, die ein bestimmtes Höchstgewicht übersteigen (Nr. 6: rote Scheibe mit weissem oder hellgelbem Innenkreis, auf dem die höchstzulässige Tonnenzahl genannt wird); das Fahrverbot für Motorwagen, die ein bestimmtes Höchstgewicht überschreiten (Nr. 7: rote Scheibe mit weissem oder hellgelbem Innenkreis, auf dem ein Motorwagen abgebildet und die höchstzulässige Tonnenzahl genannt ist); das Verbot, eine zahlenmässig festgesetzte Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten (Nr. 8:

*) A. S. 46, 719 ff.

rote Scheibe mit weissem oder hellgelbem Innenkreis, auf dem die höchstzulässige Geschwindigkeit genannt wird); das Stationierungsverbot (Nr. 9: blaue Scheibe mit breitem rotem Rand; der Innenkreis wird durch einen roten Balken diagonal durchschnitten); das Parkverbot (Nr. 10: rote Scheibe mit weissem oder hellgelbem Innenkreis, der durch einen roten Balken diagonal durchschnitten wird; der Innenkreis trägt den Buchstaben P).

b. Gebotsignale. Unter diese Kategorie fallen die Signale für die vorgeschriebene Fahrtrichtung und für das Anhalten bei einer Zollstelle. Das Fahrtrichtungssignal (Nr. 11) besteht aus einer Scheibe mit einem Pfeil in der Fahrtrichtung. Seine Farbe kann beliebig sein. Rot darf jedoch nicht vorherrschen und muss gänzlich fehlen, wenn die Grundfarbe blau ist. Das Signal Nr. 12 macht den Führer darauf aufmerksam, dass er sich einem Zollposten nähert, bei dem er anhalten muss. Es besteht aus einer roten Scheibe mit weissem oder hellgelbem Innenkreis, der einen dunkelfarbigem Querbalken aufweist. Der Innenkreis soll ferner die Aufschrift «Zoll» in den Sprachen der beiden Grenzländer oder mindestens des Landes, in dem das Signal aufgestellt ist, enthalten.

3. Hinweissignale (Tafel III).

Diese Signale sind rechteckig. Die Wahl der Farben ist frei, jedoch darf die rote Farbe nicht vorherrschen. Dieser Kategorie gehören folgende Signale an:

Das Signal für den Parkplatz (Nr. 1); das Vorsichtssignal (Nr. 2); das Signal für Aufstellung eines Hilfspostens (Nr. 3 und 3^{bis}); die Ortstafel (Nr. 4); der Wegweiser (Nr. 5). — Das Vorsichtssignal ist überall da aufzustellen, wo der Führer besonders vorsichtig fahren soll, z. B. bei Schulen.

Nach Art. 1 des Abkommens verpflichten sich die vertragschliessenden Teile, die beschriebenen Signale sobald als möglich auf ihrem Gebiet einzuführen. Die vollständige Ersetzung der mit dem internationalen System nicht übereinstimmenden Signale hat spätestens in einer Frist von 5 Jahren seit Inkrafttreten des Abkommens für den einzelnen Staat zu geschehen. Dagegen müssen diejenigen Signale, die die Merkmale eines Signals des internationalen Systems aufweisen, jedoch eine andere Bedeutung haben, sofort beseitigt werden (Art. 2).

Zur Signalisierung des Strassenverkehrs sollen, soweit dies möglich ist, nur die genannten Signale angewendet werden. Diese können jedoch, wenn es sich als notwendig erweist, ergänzt werden. Die Ergänzung muss aber dem grundsätzlichen Aufbau des internationalen Systems entsprechen (Art. 3). Tafeln und Aufschriften, die zu einer Verwechslung mit den internationalen Zeichen führen können, müssen von der Strasse verschwinden. Angaben auf

dem Signal selbst, welche dessen Lesbarkeit vermindern oder ihm eine andere Bedeutung verleihen, sind untersagt (Art. 4).

Wenn zwischen zwei oder mehreren Staaten über die Auslegung und Anwendung des Abkommens Meinungsverschiedenheiten entstehen und diese durch die Parteien nicht selbst beseitigt werden, so kann die Angelegenheit dem beratenden Fachausschuss des Völkerbunds für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr zur Begutachtung vorgelegt werden (Art. 5).

III.

Eine einheitliche Regelung der Strassensignalisation ist für unser Land mit der sehr grossen Zahl bei uns verkehrender ausländischer Motorfahrzeuge (1933 waren es 230,000) besonders notwendig. So hat denn das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement einem ihm von allen Interessentenkreisen kundgegebenen Wunsch entsprechend schon im Juli 1931 eine das internationale Abkommen berücksichtigende einheitliche Signalordnung für den Strassenverkehr in der Schweiz herausgegeben und die Kantone ersucht, diese so rasch als möglich einzuführen. Diese Signalordnung hatte jedoch nur empfehlenden Charakter. Erst gestützt auf Art. 4, Abs. 1, des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr *) hatte der Bundesrat die Möglichkeit, die Strassensignalisation selbst zu regeln. Dies erfolgte mit der Verordnung vom 17. Oktober 1932 über die Strassensignalisation **), die am 1. Dezember 1932 in Kraft getreten ist. Über den Zeitpunkt, bis zu dem die mit ihr im Widerspruch stehenden Signale ersetzt sein müssen, wird der Bundesrat noch einen Beschluss zu fassen haben (Art. 20, Absatz 1, der Verordnung). Die bundesrätliche Verordnung stimmt im grossen und ganzen mit der Signalordnung vom Juli 1931 überein und hält sich wie diese im Rahmen des internationalen Abkommens. Damit ist also das internationale System in der Schweiz gesetzlich schon eingeführt.

Aus diesen Gründen beantragen wir Ihnen, das internationale Abkommen vom 30. März 1931 über die Vereinheitlichung der Wegezeichen zu genehmigen.

Nach dem Bundesbeschluss betreffend den Beitritt der Schweiz zum Völkerbund vom 5. März 1920 ***), unterliegen die mit dem Völkerbund zusammenhängenden Übereinkünfte dem fakultativen Referendum. Eine mit dem Völkerbund zusammenhängende Übereinkunft liegt aber nicht schon dann vor, wenn sie unter den Auspizien des Völkerbunds abgeschlossen wurde und die Völkerbundsorgane in ihr mehrmals erwähnt werden. Es muss sich vielmehr um eine Übereinkunft handeln, in welcher die vom Schweizervolk bei seinem Eintritt in den Völkerbund übernommenen Verpflichtungen eine Veränderung erfahren. Da dies im vorliegenden Falle nicht zutrifft, rechtfertigt sich eine Unterstellung

*) A. S. 48, 513 ff.

***) A. S. 48, 534 ff.

***) A. S. 36, 651 ff.

unter das Referendum im Sinne von Artikel 89, Absatz 2, der Bundesverfassung nicht. Artikel 89, Absatz 3, der Bundesverfassung kommt auch nicht zur Anwendung, da das Abkommen nach Ablauf von acht Jahren von jedem Staat durch einjährige Voranzeige gekündigt werden kann.

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

Bern, den 15. Juni 1934.

Im Namen des schweiz. Bundesrates:

Der Bundespräsident:

Pilet-Golaz.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**die Ratifikation des am 30. März 1931 in Genf abgeschlossenen
Abkommens über die Vereinheitlichung der Wegezeichen.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Juni 1934,

beschliesst:

Einziges Artikel.

Der Bundesrat wird ermächtigt, das am 30. März 1931 in Genf abgeschlossene Abkommen über die Vereinheitlichung der Wegezeichen zu ratifizieren.

Abkommen

über

die Vereinheitlichung der Wegezeichen.

Die vertragschliessenden Teile haben in dem Bestreben, die Sicherheit des Strassenverkehrs zu erhöhen und den internationalen Strassenverkehr durch ein einheitliches System von Wegezeichen zu erleichtern, zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

(Liste der Bevollmächtigten)

die nach Vorlegung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten die nachstehenden Bestimmungen vereinbart haben:

Artikel 1.

Die vertragschliessenden Teile nehmen das in der Anlage dieses Abkommens beschriebene internationale Wegezeichensystem an und verpflichten sich, es baldmöglichst in denjenigen ihrer Gebiete, für die dieses Abkommen gilt, einzuführen oder einführen zu lassen. Zu diesem Zweck werden sie zur Verwendung der in der Anlage vorgesehenen Zeichen jeweils dann übergehen, wenn neue Zeichen aufgestellt oder bereits vorhandene erneuert werden müssen. Der Ersatz der Zeichen, die dem internationalen System nicht entsprechen, soll spätestens nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens für jeden der vertragschliessenden Teile vollständig durchgeführt sein.

Artikel 2.

Die vertragschliessenden Teile verpflichten sich, vom Inkrafttreten dieses Abkommens an den Ersatz der Zeichen in die Wege zu leiten oder in die Wege leiten zu lassen, die zwar die besonderen Merkmale eines Zeichens des internationalen Systems aufweisen, jedoch mit einer anderen Bedeutung gebraucht werden.

Artikel 3.

Die in der Anlage beschriebenen und dargestellten Zeichen sollen, soweit möglich, die einzigen sein, die für verkehrspolizeiliche Zwecke an den Wegen aufgestellt werden.

Wo es notwendig sein sollte, irgendein anderes Zeichen einzuführen, soll es nach seinen allgemeinen Form- und Farbmerkmalen in das System der in der Anlage vorgesehenen Arten passen.

Artikel 4.

Die vertragschliessenden Teile werden verbieten, dass Tafeln oder Aufschriften irgendwelcher Art, die Veranlassung zu Verwechslungen mit den vorschriftsmässigen Zeichen geben oder deren Erkennbarkeit beeinträchtigen könnten, an öffentlichen Wegen aufgestellt werden. Sie werden, soweit es in ihrer Macht steht, verhindern, dass derartige Tafeln oder Aufschriften den öffentlichen Wegen entlang angebracht werden.

Die vertragschliessenden Teile werden sich zur Sicherung möglicher Wirksamkeit der Wegezeichen bemühen, die Zahl der vorschriftsmässigen Zeichen soweit als irgend tunlich zu beschränken.

Die vertragschliessenden Teile werden verhindern, dass auf einem vorschriftsmässigen Zeichen irgendeine ihm wesensfremde Aufschrift angebracht wird, die nach ihrer Ansicht geeignet wäre, die Sichtbarkeit des Zeichens zu vermindern oder seine Bedeutung zu ändern.

Artikel 5.

Wenn ein Streitfall zwischen zwei oder mehreren vertragschliessenden Teilen über die Auslegung oder Anwendung der Bestimmungen dieses Abkommens entstehen und sich durch unmittelbare Verhandlungen nicht beilegen lassen sollte, kann er dem beratenden Fachausschusse des Völkerbunds für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr zur Begutachtung vorgelegt werden.

Artikel 6.

Jeder der vertragschliessenden Teile kann bei der Unterzeichnung, der Ratifikation oder dem Beitritt erklären, dass er durch die Annahme dieses Abkommens keine Verpflichtung hinsichtlich der Gesamtheit oder eines Teils seiner Kolonien, Protektorate und überseeischen Gebiete oder der unter seiner Oberhoheit oder unter Mandat stehenden Gebiete übernimmt; in diesem Falle findet dieses Abkommen auf die in dieser Erklärung erwähnten Gebiete keine Anwendung.

Jeder der vertragschliessenden Teile kann später dem Generalsekretär des Völkerbunds mitteilen, dass er beabsichtigt, dieses Abkommen für die Gesamtheit oder einen Teil der Gebiete, auf die sich die im vorhergehenden Absatz vorgesehene Erklärung bezog, gelten zu lassen. In diesem Falle findet dieses Abkommen auf alle in der Mitteilung angegebenen Gebiete sechs Monate nach Empfang der Mitteilung durch den Generalsekretär Anwendung.

Ferner kann jeder der vertragschliessenden Teile jederzeit nach Ablauf der im Artikel 15 angegebenen Frist von acht Jahren erklären, dass er beab-

sichtigt, dieses Abkommen für die Gesamtheit oder einen Teil seiner Kolonien, Protektorate und überseeischen Gebiete oder der unter seiner Oberhoheit oder unter Mandat stehenden Gebiete ausser Kraft zu setzen; in diesem Falle tritt dieses Abkommen ein Jahr nach Empfang der Erklärung durch den Generalsekretär für die darin bezeichneten Gebiete ausser Kraft.

Der Generalsekretär gibt allen Mitgliedern des Völkerbunds und den im Artikel 7 bezeichneten Nichtmitgliedstaaten die Erklärungen und Mitteilungen bekannt, die er auf Grund dieses Artikels erhalten hat.

Artikel 7.

Dieses Abkommen, dessen französischer und englischer Wortlaut in gleicher Weise massgebend ist, trägt das Datum des heutigen Tages.

Es kann bis zum 30. September 1931 von jedem Mitgliede des Völkerbunds und jedem Nichtmitgliedstaat unterzeichnet werden, der auf der Konferenz, die dieses Abkommen aufgestellt hat, vertreten war oder dem der Völkerbunds-rat zu diesem Zweck einen Abdruck dieses Abkommens zustellen wird.

Artikel 8.

Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation.

Die Ratifikationsurkunden sind beim Generalsekretär des Völkerbunds zu hinterlegen, der den Empfang allen Mitgliedern des Völkerbunds und den im Artikel 7 bezeichneten Nichtmitgliedstaaten bekannt gibt.

Artikel 9.

Vom 1. Oktober 1931 an kann jedes Mitglied des Völkerbunds und jeder im Artikel 7 bezeichnete Nichtmitgliedstaat diesem Abkommen beitreten.

Die Beitrittsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbunds zu übermitteln, der den Empfang allen Mitgliedern des Völkerbunds und den im angegebenen Artikel bezeichneten Nichtmitgliedstaaten bekannt gibt.

Artikel 10.

Jeder vertragschliessende Teil kann die Wirksamkeit seiner Ratifikation oder seines Beitritts von den Ratifikationen oder Beitritten eines oder mehrerer von ihm in seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde bezeichneter Mitglieder des Völkerbunds oder Nichtmitgliedstaaten abhängig machen.

Artikel 11.

Dieses Abkommen tritt sechs Monate nach Empfang der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden von fünf Mitgliedern des Völkerbunds oder Nichtmitgliedstaaten durch den Generalsekretär des Völkerbunds in Kraft. Die Ratifikationen oder Beitritte, deren Wirksamkeit von der im vorangehenden Artikel

vorgesehenen Bedingung abhängig gemacht ist, werden bei dieser Zahl nicht miteingerechnet, bis diese Bedingung erfüllt ist.

Artikel 12.

Die nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens erfolgenden Ratifikationen oder Beitritte treten sechs Monate nach dem Tage des Empfangs der Urkunden durch den Generalsekretär des Völkerbunds oder nach dem Tage in Kraft, an dem die im Artikel 10 angegebenen Bedingungen erfüllt sind.

Artikel 13.

Jeder vertragschliessende Teil kann jederzeit Änderungen oder Ergänzungen der Anlage dieses Abkommens vorschlagen, die ihm zweckmässig erscheinen. Der Vorschlag ist an den Generalsekretär des Völkerbunds zu richten und von ihm allen anderen vertragschliessenden Teilen zu übermitteln; wird er von allen vertragschliessenden Teilen (einschliesslich derjenigen, welche Ratifikations- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben, die noch nicht wirksam geworden sind), angenommen, so gilt damit die Anlage dieses Abkommens als entsprechend geändert.

Artikel 14.

Wenn dieses Abkommen acht Jahre in Kraft gewesen ist, kann die Nachprüfung jederzeit von mindestens drei vertragschliessenden Teilen verlangt werden.

Das im vorangehenden Absatz erwähnte Verlangen ist an den Generalsekretär des Völkerbunds zu richten, der es den anderen vertragschliessenden Teilen übermitteln und dem Völkerbundsrat zur Kenntnis bringen wird.

Artikel 15.

Dieses Abkommen kann nach Ablauf von acht Jahren, vom Tage seines Inkrafttretens an gerechnet, von jedem vertragschliessenden Teil gekündigt werden.

Die Kündigung erfolgt durch schriftliche Mitteilung an den Generalsekretär des Völkerbunds, der allen Mitgliedern des Völkerbunds und den im Artikel 7 bezeichneten Nichtmitgliedstaaten Kenntnis davon geben wird.

Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tage wirksam, an dem der Generalsekretär sie empfangen hat, und gilt nur für das Völkerbundsmitglied oder den Nichtmitgliedstaat, von dem die Kündigung ausgeht.

Wenn infolge gleichzeitiger oder aufeinanderfolgender Kündigungen die Zahl der durch die Bestimmungen dieses Abkommens gebundenen Mitglieder des Völkerbunds und Nichtmitgliedstaaten auf weniger als fünf sinkt, tritt das Abkommen ausser Kraft.

Zu Urkund dessen haben die vorgenannten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Genf, am 30. März 1931, in einer einzigen Ausfertigung, die im Archiv des Sekretariats des Völkerbunds hinterlegt bleibt und in beglaubigter Abschrift allen Mitgliedern des Völkerbunds und den im Artikel 7 bezeichneten Nichtmitgliedstaaten zugehen wird.

Deutschland:

ad referendum

Dr. Eckardt

Dr. Pflug

Belgien:

J. de Ruelle

Unter Vorbehalt späteren Beitritts für die Kolonien und Mandatsgebiete.

Dänemark:

E. Simoni

Freie Stadt Danzig:

ad referendum

Dr. Rasinski

Spanien:

C. Resines

Frankreich:

Walckenaer

Ich erkläre, dass durch meine Unterschrift Frankreich mit Bezug auf Algerien, die Kolonien, Protektorate und Mandatsgebiete keine Verpflichtung übernimmt.

C. W.

Ungarn:

Pelényi

Italien:

C. de Constantin

Luxemburg:

Ch. G. Vermaire

Niederlande:

Für das Königreich in Europa:

Beelaerts van Blokland

Polen:

Dr. Rasinski

Schweiz:

Rothmund

Häusermann

Ratzenberger

Tschechoslowakei:

Ing. Václav Roubík

Türkei:

Cemal Hüsnü

Jugoslawien:

I. Choumenkovitch

Anlage.

Das internationale System der Wegezeichen umfasst die nachstehend beschriebenen Arten von Zeichen. Soweit die zu verwendenden Farben freigestellt bleiben, besteht Einvernehmen darüber, dass sie in ein und demselben Lande für ein und dasselbe Zeichen stets dieselben sein müssen, sofern nicht aussergewöhnliche Gründe vorliegen.

I. Gefahrzeichen.

Die Zeichen dieser Art müssen Dreieckform haben. Ihr Zweck ist, den Führer darauf hinzuweisen, dass er sich einer Gefahr nähert. Sie umfassen:

1. die durch das internationale Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926 festgesetzten Zeichen (vgl. Bild 1 bis 5 und 7 der Tafel I);
2. ein Zeichen, das dazu bestimmt ist, andere als die in Ziff. 1 vorgesehenen Gefahren anzuzeigen. Dieses Zeichen besteht aus einem vollen Dreieck, dessen Spitze nach oben gerichtet ist und das in seiner Mitte einen senkrechten Strich trägt (Bild 6 der Tafel I).

Wenn die atmosphärischen Verhältnisse der Anwendung voller Tafeln entgegenstehen, kann die dreieckige Tafel mit einem Ausschnitt versehen werden. In diesem Falle braucht sie keinen senkrechten Strich zu tragen (Bild 7 der Tafel I).

Das Zeichen ist im rechten Winkel zur Fahrtrichtung und in einer Entfernung von mindestens 150 Metern und höchstens 250 Metern 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;

3. ein Zeichen betreffend das Vorfahrtrecht (Bild 8 der Tafel I). Dieses Zeichen, das aus einem vollen Dreieck besteht, dessen Spitze nach unten gerichtet ist, zeigt dem Führer an, dass er den Fahrzeugen die Vorfahrt lassen muss, die auf dem Weg verkehren, auf den er zufährt. Dieses Zeichen ist in einer angemessenen, nach den Umständen zu bestimmenden Entfernung aufzustellen.

In den vorstehenden Bestimmungen sind die in unmittelbarer Nähe von Eisenbahnübergängen aufgestellten Zeichen (Andreaskreuz usw.), für die die Bestimmungen dieses Abkommens nicht gelten, nicht einbezogen.

II. Zeichen für unbedingte Vorschriften.

Die Zeichen dieser Art müssen runde Form haben. Sie zeigen entweder ein zu beachtendes Verbot oder ein zu befolgendes Gebot an, das von den zuständigen Behörden erlassen ist.

A. Verbotzeichen.

Bei diesen Zeichen muss die rote Farbe deutlich vorherrschen und die allgemeine Form des Zeichens hervorheben. Die anderen Farben sind vorbehaltlich der nachstehend gegebenen Vorschriften freigestellt:

a. Verkehrsverbot für Fahrzeuge jeder Art: Rote Scheibe mit einem mittleren runden Teil von weisser oder hellgelber Farbe (Bild 1 der Tafel II).

b. Verbotene Fahrtrichtung oder verbotene Einfahrt: Rote Scheibe mit waagrechttem Strich von weisser oder hellgelber Farbe (Bild 2 der Tafel II).

c. Verkehrsverbot für bestimmte Fahrzeugarten: Das Zeichen *a* ist zu verwenden und mittels eines geeigneten, in dem mittleren weissen oder hellgelben Teil anzubringenden Sinnbilds die Art der Fahrzeuge anzugeben, für die das Verkehrsverbot gilt (Bild 3 bis 5 der Tafel II).

d. Gewichtsbeschränkung: Um ein Verkehrsverbot für Fahrzeuge anzuzeigen, deren Gewicht eine bestimmte Grenze überschreitet, ist die Zahl, die die Gewichtsgrenze in Tonnen angibt, auf dem mittleren weissen oder hellgelben Teil der Zeichen *a* oder *c* (Bild 6 und 7 der Tafel II) anzubringen.

e. Geschwindigkeitsbeschränkung: Für Verbote von Geschwindigkeiten, die über einer bestimmten Grenze liegen, ist die Zahl, die diese Grenze in Kilometern je Stunde ausdrückt, auf dem mittleren weissen oder hellgelben Teil des Zeichens *a* (Bild 8 der Tafel II) anzugeben.

f. Aufstellungsverbot: Dieses Zeichen gibt an, dass das Aufstellen an der Seite des öffentlichen Weges, wo das Zeichen steht, verboten ist. Der mittlere Teil der Scheibe ist blau, von einem breiten roten Rand umgeben und schräg von einem roten Strich durchzogen (Bild 9 der Tafel II). Das Zeichen kann durch Angabe der Stunden, während deren das Aufstellen verboten ist usw., vervollständigt werden.

g. Parkverbot: Rote Scheibe mit mittlerem rundem Teil von weisser oder hellgelber Farbe, der den Buchstaben P trägt und schräg von einem roten Strich durchzogen ist (Bild 10 der Tafel II).

B. Gebotzeichen.

h. Vorgeschriebene Fahrtrichtung: Dieses Zeichen gibt die Richtung, die die Fahrzeuge in Befolgung behördlicher Vorschriften einzuhalten haben, mittels eines Pfeiles an (Bild 11 der Tafel II). Die Wahl der Farben ist frei-

gestellt unter der Bedingung, dass rote Farbe niemals vorherrscht und dass sie (zur Vermeidung jeder Verwechslung mit dem Zeichen *f*) ganz unzulässig ist, wenn der Grund der Scheibe von blauer Farbe ist.

i. Anhalten bei einer Zollstelle: Dieses Zeichen weist auf eine nahe Zollstelle hin, an der man anhalten muss.

Es besteht aus einer roten Scheibe mit einem mittleren runden Teil von weisser oder hellgelber Farbe, der einen waagerechten dunkelfarbigem Strich trägt. Das Wort «Zoll» ist auf der Scheibe in den Landessprachen der beiden Nachbarländer oder mindestens in der Sprache des Landes, in dem das Zeichen aufgestellt ist, anzubringen (Bild 12 der Tafel II).

III. Zeichen für einfache Hinweise.

Die Zeichen dieser Art müssen rechteckige Form haben. Die Wahl der Farben ist freigestellt, jedoch darf rote Farbe keinesfalls vorherrschen.

a. Zeichen für Parken erlaubt: Dieses Zeichen gibt die Stellen an, an denen die Fahrzeuge geparkt werden können. Eine rechteckige, vorzugsweise blaue Tafel soll den Buchstaben P tragen. Sie kann ausserdem mit Inschriften versehen sein, die ergänzende Angaben wie Dauer, während welcher das Parken erlaubt ist, enthalten (Bild 1 der Tafel III).

b. Vorsichtzeichen: Dieses Zeichen gibt an, dass die Fahrzeugführer besondere Vorsicht walten lassen sollen wegen der Gefahr, die andere Wegbenutzer durch sie laufen können (z. B. bei Annäherung an eine Schule, eine Fabrik usw.).

Dieses Zeichen besteht aus einem Rechteck, dessen Grund dunkelfarbig ist und von dem sich ein gleichseitiges Dreieck von weisser oder hellgelber Farbe abhebt (Bild 2 der Tafel III).

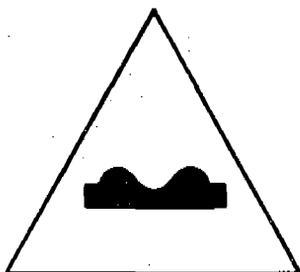
Eine Inschrift oder ein Sinnbild kann die Bedeutung näher bezeichnen.

c. Zeichen für Aufstellung eines Hilfspostens: Dieses Zeichen zeigt die Nähe eines Hilfspostens an, der von einer amtlich anerkannten Vereinigung eingerichtet ist. Es wird empfohlen, das Zeichen aus einem Rechteck herzustellen, dessen kleine waagerechte Seite zwei Drittel der grossen Seite misst, wobei der Grund der Tafel dunkelfarbig und von einem schmalen, weissen Streifen eingefasst sein und die Mitte der Tafel in einem weissen Viereck von mindestens dreissig Zentimeter Seitenlänge ein geeignetes Sinnbild tragen soll (siehe beispielsweise die Bilder 3 und 3^{bis} der Tafel III).

d. Ortstafeln und Wegweiser: Diese Zeichen bezeichnen entweder eine Örtlichkeit oder die Richtung nach einer oder mehreren Örtlichkeiten mit oder ohne Angabe der Entfernung. Wenn eine Richtung angegeben wird, kann eine kurze Rechteckseite durch eine Pfeilspitze ersetzt werden (siehe beispielsweise Bild 4 und 5 der Tafel III).

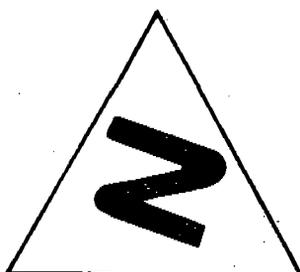
Tafel I.
Gefahrzeichen.

1



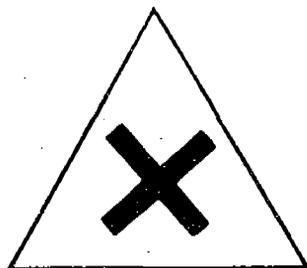
Querrinne

2



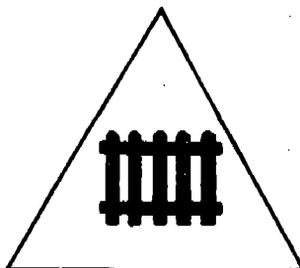
Kurve

3



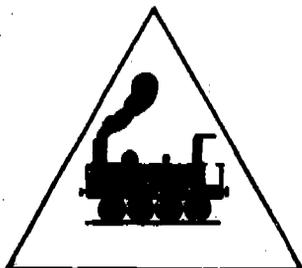
Kreuzung

4



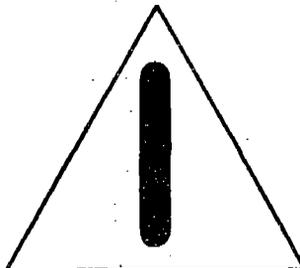
Bewachter Eisenbahnübergang

5



Unbewachter Eisenbahnübergang

6

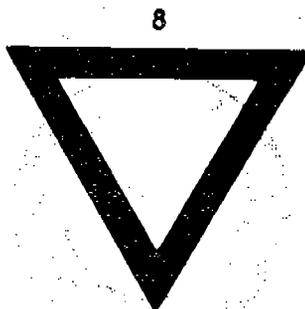


Anderer Gefahr als durch die
Zeichen 1—5 dieser Tafel
angegeben

Tafel I (Fortsetzung).

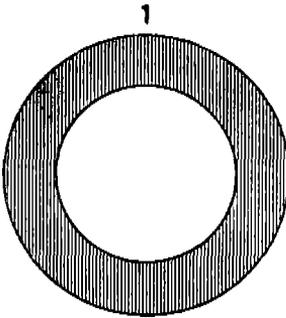


An Stelle eines der anderen wahlweise
anzuwendendes allgemeines Gefahr-
zeichen, wenn die atmosphärischen
Verhältnisse den Gebrauch voller
Tafeln nicht gestatten

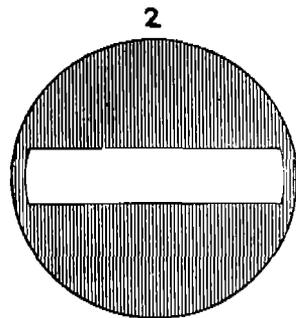


Zeichen betreffend das Vorfahrtrecht

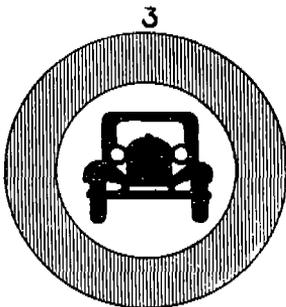
Tafel II *),
 Zeichen für unbedingte Vorschriften.
 Verbotzeichen.



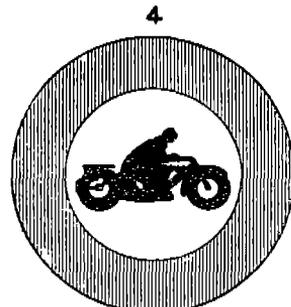
**Verkehrsverbot für
 Fahrzeuge jeder Art**



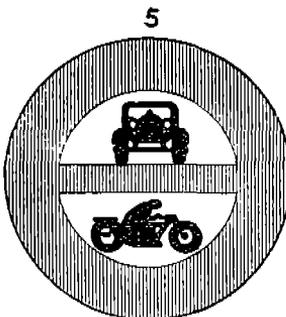
**Verbotene Fahrtrichtung
 oder verbotene Einfahrt**



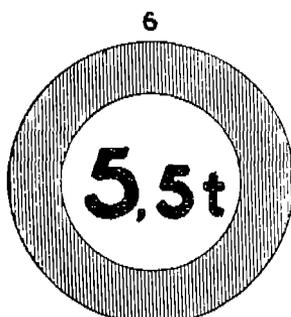
Verkehrsverbot für Motorwagen



Verkehrsverbot für Motorräder



Verkehrsverbot für alle Motorfahrzeuge

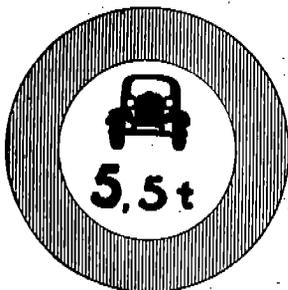


Gewichtsbeschränkung

*) In den Tafeln II und III gibt die senkrechte Schraffierung die rote, die waagerechte Schraffierung die blaue Farbe an.

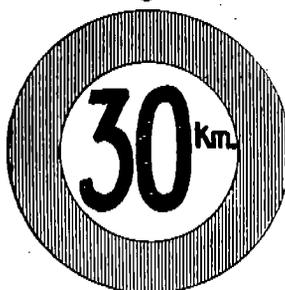
Tafel II (Fortsetzung).

7



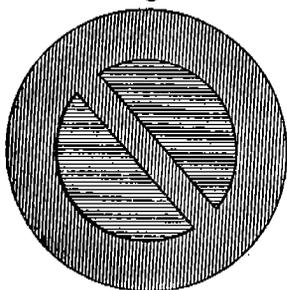
**Verkehrsverbot für Motorwagen,
deren Gewicht 5,5 t übersteigt**

8



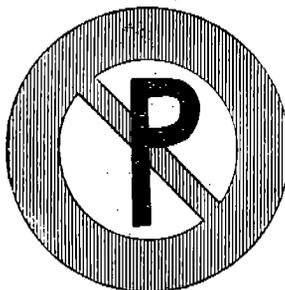
Höchstgeschwindigkeit

9



Aufstellungsverbot

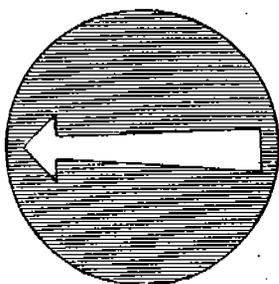
10



Parkverbot

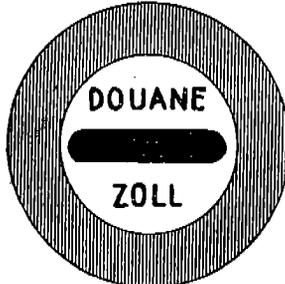
Gebotszeichen.

11



Vorgeschriebene Fahrtrichtung

12

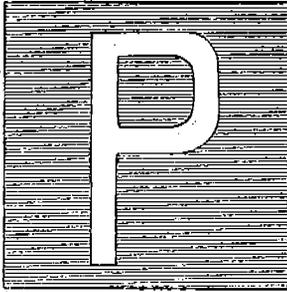


Anhalten bei einer Zollstelle

Tafel III.

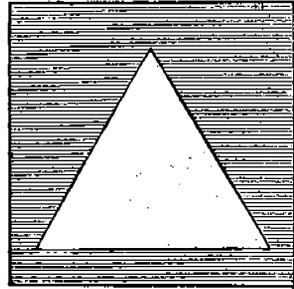
Zeichen für einfache Hinweise.

1



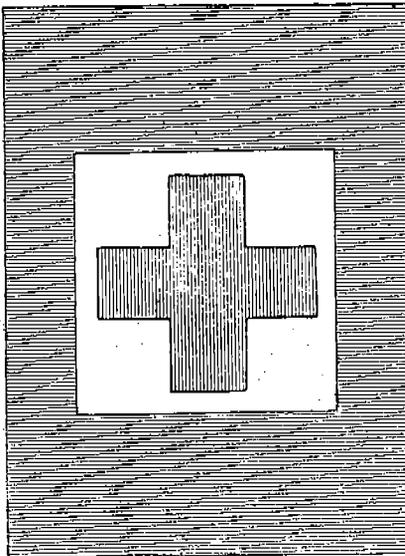
Zeichen für Parken erlaubt

2

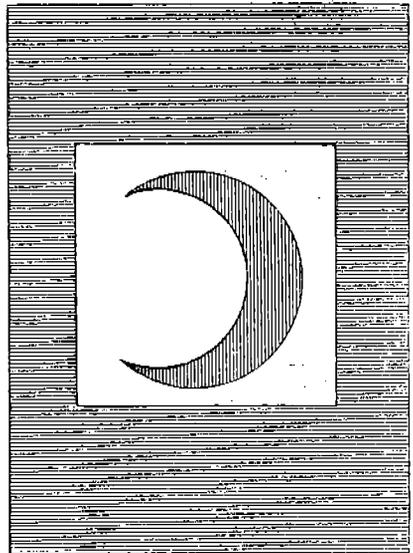


Vorsichtzeichen

3



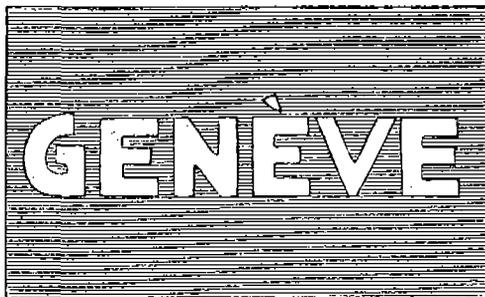
3 bis



Zeichen für Aufstellung eines Hilfspostens (Beispiele)

Tafel III (Fortsetzung).

4



5



Ortstafeln und Wegweiser



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Ratifikation des am
30. März 1931 in Genf abgeschlossenen Abkommens über die Vereinheitlichung der
Wegezeichen. (Vom 15. Juni 1934.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3136
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1934
Date	
Data	
Seite	561-581
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 350

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.