Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 45 (1972)

Heft: 10

Artikel: Unrichtige Auszahlung von Motorfahrzeug-Entschädigungen : ein Entscheid der Rekurskommission der Eidgenössischen Militärverwaltung

Autor: Lehmann, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-518218

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Unrichtige Auszahlung von Motorfahrzeug-Entschädigungen

Ein Entscheid der Rekurskommission der Eidgenössischen Militärverwaltung

Oberst A. Lehmann, Zürich

Nach den WAO (Ziff. 481, 2) dürfen Stäbe von Truppenkörpern und Kdt von Einheiten, die in einer andern Ortschaft als ihre vorgesetzten Kdt die Demobilmachungsarbeiten durchführen, je einen privaten Pw benützen, sofern Dienstmotorfahrzeuge oder Instruktorenwagen fehlen.

Der Qm eines Pz Rgt hat im WK 1970 den Of, welche solche private und nicht eingeschätzte Pw für die Demobilmachungsarbeiten stellten, Km-Vergütung nicht nur für die Fahrten während der Demobilmachungsarbeiten, sondern auch noch für die Strecken Wohnort des Fahrzeugstellers — Demobilmachungsort und wieder zurück vergütet, bzw. die Billettentschädigung für das Holen des Fahrzeuges. Diese zusätzlichen Entschädigungen machten Fr. 116.25 aus. Das OKK hat diese Ausgaben beanstandet, weil bei solchen freiwilligen Stellungen von privaten Pw in erster Linie Fahrzeuge verwendet werden sollten, die sich schon am Ort der Demobilmachung befinden.

Nach einem Briefwechsel mit dem Rgt Qm hat sich dann das OKK bereit erklärt, die Belastung wieder aufzuheben. Es hat dabei aber ausdrücklich erklärt, dass die Aufhebung der Belastung «ausnahmsweise und ohne Präjudiz für die Zukunft» erfolge.

Im WK 1971 hat der Qm wiederum Billettvergütungen für das Holen von Motorfahrzeugen, die während der Demobilmachung benötigt wurden, ausbezahlt, sowie die Km-Vergütungen vom Wohnort — Demobilmachungsort — und zurück. Das OKK hat den Betrag von Fr. 160.— erneut beanstandet und ihn zurückgefordert mit dem Hinweis, dass die Aufhebung der Belastung im Vorjahr nur erfolgt sei, um die Umtriebe mit der Rückforderung zu vermeiden und ohne Präjudiz für die Zukunft. Nachdem der Rgt Qm diese Belastung nicht annahm, erliess das OKK am 18. Januar 1972 einen rekursfähigen Entscheid, gegen den der Qm rechtzeitig einen Rekurs an die Rekurskommission der Eidgenössischen Militärverwaltung einreichte, welcher der ersten Abteilung zugewiesen wurde. Da der Streitwert den Betrag von Fr. 1000.— nicht überstieg, wurde er vom Vorsitzenden der Abteilung als Einzelrichter entschieden.

In seinem Entscheid wies dieser in erster Linie darauf hin, dass das OKK die für den WK 1970 ausgesprochene Belastung nicht deshalb aufhob, weil die betreffenden Of effektiv Anspruch auf Auszahlung der fraglichen Entschädigungen hatten, sondern nur um nachträgliche Umtriebe zu vermeiden und nur «ausnahmsweise und ohne Präjudiz». Der Rekurrent konnte also nicht annehmen, dass das OKK die Auszahlung im WK 1971 nicht beanstanden werde. Er wusste genau, dass nach Ansicht des OKK die geltenden Vorschriften solche Zahlungen nicht zuliessen.

Der Rekurrent konnte in seinem Rekurs auch nicht dartun, dass die Fahrzeugsteller gemäss irgendwelchen Vorschriften Anrecht auf die ausbezahlten Entschädigungen hatten. Im Gegenteil: Gemäss Art. 51 der «Vorschriften über den militärischen Strassenverkehr» entsteht bei privater Verwendung ziviler Motorfahrzeuge (und im vorliegenden Fall handelte es sich um eine freiwillige kurzfristige Stellung privater Pw) kein Anspruch auf Vergütung der Billettkosten.

Der Rekurrent verwies in seinem Rekurs auch auf Ziff. 271 VR, wonach Halter von Dienstmotorfahrzeugen die Strecke vom Wohnort zum Einrückungsort und umgekehrt grundsätzlich mit ihren Fahrzeugen zurückzulegen haben und hiefür eine Entschädigung für den Betriebsstoffverbrauch erhalten. — Es ist klar, dass diese Bestimmung nur für Dienstfahrzeuge und nicht für private, freiwillig gestellte Fahrzeuge gilt. Auch der Hinweis auf Ziff. 110, Absatz 2 VR ist unrichtig, weil sich diese Ziffer ausdrücklich nur auf die Motorfahrzeuge von Schiedsrichtern bezieht und nicht auf private Fahrzeuge anderer Of ausgedehnt werden kann.

Schliesslich zitierte der Rekurrent auch noch den Vertrag über die Kasko-Versicherung, abgeschlossen zwischen der Eidgenossenschaft und der Basler-Unfallversicherung. — Es trifft zu, dass dieser Vertrag allgemein auch gültig ist für die Fahrt vom Wohnort des Fahrzeugstellers bis zum Einrückungsort und umgekehrt. Daraus kann aber nicht abgeleitet werden, dass für diese Fahrten deshalb auch automatisch eine Entschädigung beansprucht werden kann.

Für den Entscheid des Rekurses war aber vor allem folgende Feststellung massgebend: Selbst wenn die bestehenden Vorschriften die Auszahlung nicht ausdrücklich ausgeschlossen hätten, oder unklar

waren, hat der Rekurrent nicht in guten Treuen gehandelt — wie es die Rekurskommission beispielsweise im Fall «Orangensaft als Frühstücksgetränk» (vgl. Juni-Nummer des «Der Fourier», Seite 219) annahm — denn er wusste vom Vorjahr, dem WK 1970, dass das OKK diese Auslagen beanstandet.

Aus den erwähnten Gründen wurde der Rekurs abgewiesen und dem Rekurrenten die Kosten des Verfahrens, die auf Fr. 110.40 angesetzt wurden, auferlegt.

Um ähnliche Missverständnisse zu vermeiden, ist Ziff. 481, Abschnitt 2 der WAO seither ergänzt worden durch die Bestimmung:

> «Hiefür sind möglichst private Motfz von Wehrmännern zu verwenden, die sich bereits am Truppenstandort befinden. Für die Reise Wohnort — Truppenstandort und zurück können keine Billettkosten oder Km-Entschädigungen ausgerichtet werden.»

Damit sind die Vorschriften für solche Fälle nunmehr eindeutig und klar.

Massen womöglich meiden!

Je weniger Partner, um so leichter das Durchkommen und um so grösser die Sicherheit! Defensiv fahren heisst unter anderem, sich vom Massenverkehr möglichst fernhalten. «Man sollte» — findet der freundliche Ritter der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS) — «geradezu massenscheu sein.» A propos Ritter: letztlich verkörpert er nichts anderes als die Ritterlichkeit in ihren heutigen Formen, nämlich das Fair-play, die Rücksichtnahme, das Masshalten, den Verzicht. Ein defensiver Lenker «verteidigt» sich nicht, er hält sich einfach an alle geschriebenen und ungeschriebenen Gesetze des Strassenverkehrs, übt aber nicht einfach Rechte aus, sondern befolgt im weitesten Sinne die bewährten Spielregeln.

Zu welcher Zeit fährt man am besten?

Wer Massen meiden will, muss sich überlegen, wann und wo er am wenigsten Verkehr vorfindet. Nachts sind die Frequenzen meist geringer als am Tag und tagsüber am stärksten vor Arbeitsbeginn und nach Arbeitsschluss. Jeder «zeitkritische» Fahrer wird bald einmal merken, dass der Berufsverkehr fast immer an den gleichen Stellen und zur gleichen Zeit die grösste Dichte erreicht. Die Wahl einer andern Route verspricht vielfach besseres Durchkommen. Vor- oder Nachverlegung einer Fahrt um wenige Minuten kann ebenfalls leichter zum Ziele führen. Der defensive Fahrer meidet während Stosszeiten das Stadtzentrum und die Bahnhofgegend. Er versucht es so einzurichten, dass er auf Ausfallstrassen der Städte nicht mitten in den dichtesten Wochenendverkehr gerät. Wer auf Schulferien keine Rücksicht nehmen muss, kann überdies dem Rummel der touristischen Hochsaison ausweichen.

Fahrroute überlegen

Defensive Lenker sind «streckenkritisch». Allgemein bekannte, viel befahrene Routen, stellen zwar in der Regel distanzmässig die kürzeste Verbindung dar, sind aber ebenso häufig überlastet. Mit etwas pfadfinderischem Spürsinn lassen sich in vielen Fällen wenig frequentierte Nebenstrassen entdecken, auf denen sich das Ziel mindestens gleich schnell, jedoch angenehmer und ohne Nervenstress erreichen lässt. Dem defensiven Fahrer sind Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs entschieden wichtiger als die auf einer Strassenkarte abgelesenen Kilometerzahlen.

Nicht immer das gleiche Ziel wählen

Muss es um jeden Preis stets das gleiche Postamt oder dasselbe Geschäft sein, zu dem man täglich fährt? Während die Verkehrsverhältnisse am gewohnten Ort äusserst prekär sein können, trifft man möglicherweise wenige Minuten davon entfernt eine durchaus passable Situation an, insbesondere auch Parkplätze. Ein defensiver Fahrer ist also in der Wahl seiner Ziele nie «stur». Er kennzeichnet sich durch Kombinationsgabe und geistige Beweglichkeit. Vor Weekendausflügen, für die gewöhnlich nur wenig Zeit zur Verfügung steht, stellt er die Überlegung an, ob nicht besser ein ebenso schönes, aber leichter erreichbares Ziel angesteuert werden sollte als das gewohnte — ein Ziel fernab vom Massenverkehr.

SKS