

**Zeitschrift:** Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes  
**Herausgeber:** Schweizerischer Gewerkschaftsbund  
**Band:** 51 (1959)  
**Heft:** 4  
  
**Artikel:** Die sozialen Aspekte im neuen Strassenverkehrsgesetz  
**Autor:** Leuenberger, Hermann  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-353888>

### **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:** 10.01.2026

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

darauf, Euch einig und geschlossen zu finden, wenn es zum Entscheidungskampf kommen wird.

Auch auf anderem Gebiete machen sich Strömungen bemerkbar, der Entwicklung zur sozialen Demokratie Einhalt zu gebieten. Die Annahme der Bundesfinanzvorlage vom 11. Mai 1958 gab das Signal dazu, bei Ausgaben des Bundes für soziale Zwecke den Sparvogt zu spielen. Erst wurden die Steuereinnahmen des Bundes in unverantwortlicher Weise gekürzt, und nun macht man die damit verursachte Finanzknappheit des Bundes zum Anlaß, soziale Aufwendungen möglichst zu beschneiden. Wir fordern den beschleunigten Ausbau der Sozialversicherung, insbesondere die Revision des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes und die Einführung der Mutterschaftsversicherung. In einer Zeit, da die Wirtschaft hohe Erträge abwirft, darf der soziale Ausbau unseres Staatswesens keine Verzögerung erfahren.

Arbeiter, Angestellte, Beamte! Die freie Gewerkschaftsbewegung wird sich stets zum Ziele setzen, die Rechte der Arbeit zu schützen, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und dem Arbeitnehmer eine auf Gleichberechtigung gegründete Stellung in der Gesellschaft zu verschaffen. Vereint Euch am 1. Mai im Bekenntnis zu einer sozialen Ordnung, die den Menschen und seine Arbeit in ihren Mittelpunkt stellt!

Demonstriert für die Solidarität aller Arbeitnehmer in Stadt und Land, die allein imstande ist, einer Zukunft den Weg zu bahnen, in der Friede, Freiheit und Wohlstand für alle herrschen.

*Bundeskomitee  
des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes.*

## Die sozialen Aspekte im neuen Straßenverkehrsgesetz

Am 26. März dieses Jahres war die Frist unbenützt abgelaufen, innert welcher das Referendum gegen das Bundesgesetz über den Straßenverkehr (StrVG) hätte ergriffen werden können. Der Bundesrat wird nun den Zeitpunkt der Inkraftsetzung des neuen Gesetzes oder einzelner seiner Bestimmungen festsetzen können. Dem Vernehmen nach beabsichtigt er, schon auf den 1. Juni die neuen Geschwindigkeitsvorschriften wirksam werden zu lassen.

Der Bundesrat hat aber auch noch eine sehr große Zahl von Uebergangsbestimmungen zu erlassen und unter anderem dafür zu sorgen, daß die bestehenden Verträge über die Haftpflichtversicherung dem neuen Gesetz angepaßt werden. Wenn alles einmal so weit ist, wird das neue Gesetz dasjenige über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (MFG) vom 15. März 1952 ersetzen.

## *Neues, vollständigeres Gesetz*

Es war richtig, nicht nur einzelne Bestimmungen des bisherigen Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr zu revidieren, sondern ein völlig *neues* Gesetz zu schaffen. Soweit sich die alte Ordnung bewährt hatte, ist sie in das neue Gesetz übernommen worden. Insofern kann von einer Revision der bisherigen Straßenverkehrsgesetzgebung gesprochen werden. Das neue Gesetz ist jedoch viel *umfassender*. In der Botschaft des Bundesrates vom 24. Juni 1955 sind die Gründe, die zu einer gesetzlichen Neuregelung des Straßenverkehrs führen mußten, unter anderem wie folgt kommentiert worden:

Die Notwendigkeit einer solchen Revision wird verständlich, wenn man sich die Wandlungen vergegenwärtigt, die der Straßenverkehr seit 1933 und vornehmlich seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges durchgemacht hat. Am augenscheinlichsten ist die Zunahme der Verkehrsdichte: Der schweizerische Motorfahrzeugbestand und die Zahl der jährlich aus dem Ausland vorübergehend in die Schweiz kommenden Motorfahrzeuge haben sich gegenüber den «besten» Jahren vor dem Krieg und seit 1947 beinahe vervierfacht. Der technische Fortschritt ist unverkennbar; er äußert sich nicht nur in der Leistungssteigerung und der allgemeinen Vervollkommenung der herkömmlichen Fahrzeugarten, vom Fahrrad mit Hilfsmotor bis zum schweren Gesellschaftswagen mit automatischem Getriebe, sondern auch in neuen technischen Erscheinungen vom motorisierten Handwagen über die geländegängigen Mehrzweckfahrzeuge bis zu den modernen Arbeitsmaschinen. Zudem ist die Verwendung des Motorfahrzeuges immer vielfältiger geworden. 1933 steckte zum Beispiel die Motorisierung der Armee und der Landwirtschaft noch in den Anfängen; heute läßt sich kaum mehr eine Gelegenheit denken, bei der das Motorfahrzeug nicht Verwendung fände.

Notwendig sind zum Beispiel die folgenden Änderungen und Neuerungen, die sich allein durch eine Gesetzesrevision vornehmen lassen: Einführung der obligatorischen Typenprüfung, verbunden mit periodischen Nachprüfungen der im Verkehr stehenden Fahrzeuge; Ergänzung der Strafbestimmungen und Verschärfung der Vorschriften über den Entzug der Führerausweise; Einführung von Administrativmaßnahmen gegen fehlbare Radfahrer. In diesem Zusammenhang muß auch *das Problem der Verantwortlichkeit des Arbeitgebers für die von berufsmäßigen Motorfahrzeugführern begangenen Widerhandlungen gelöst werden*. Im weiteren sind die Deckungssummen der obligatorischen Haftpflichtversicherung zu erhöhen, und es sollte, was in einigen andern Staaten schon verwirklicht ist, die Schadendeckung gewährleistet werden für die glücklicherweise nicht sehr zahlreichen Unfälle, die von widerrechtlich ohne Versicherung in Verkehr gesetzten oder nach dem Unfall unbekannt bleibenden Motorfahrzeugen verursacht werden. Schließlich ist die Radfahrerversicherung zu vereinheitlichen.

## *Verfassungsmäßige Grundlagen*

Das neue Gesetz stützt sich auf die Art. 34<sup>ter</sup>, 37<sup>bis</sup>, 64 und 64<sup>bis</sup> der Bundesverfassung. Gegenüber der alten Gesetzgebung beruft sich das neue Werk also auch auf den Verfassungsartikel 34<sup>ter</sup>, nach welchem der Bund *Vorschriften über den Schutz der Arbeitnehmer* erlassen



kann. Nach der bundesrätlichen Botschaft ist die Erwähnung dieses Verfassungsartikels im Ingreß des neuen Gesetzes deshalb angezeigt,

weil bei der Regelung der Arbeits- und Ruhezeit der berufsmäßigen Motorfahrzeugführer die Zwecke des Arbeitnehmerschutzes und der Hebung der Verkehrssicherheit sich aufs engste miteinander verbinden.

### *Der Ständerat versucht zu bremsen*

Der Schlußabstimmung in den eidgenössischen Räten ist ein längeres *Differenzbereinigungsverfahren* zwischen Ständerat und Nationalrat vorausgegangen. Eine Ständeratsmehrheit wehrte sich gegen verschiedene Aenderungen, die der Nationalrat an der ursprünglichen bundesrätlichen Gesetzesvorlage vorgenommen hatte. *Bezeichnend für den in sozialen Fragen sehr zurückhaltenden Ständerat ist die Tatsache, daß sich dieser mehrheitlich gegen die nationalrätliche Fassung des Art. 56 wehrte, der als Grundlage für eine neue Chauffeurverordnung zu dienen hat.* Der Ständerat wollte den Hinweis gestrichen haben, daß bei der gesetzlichen Festlegung einer ausreichenden täglichen Ruhezeit, der Ruhetage und Ferien, darauf Rücksicht genommen werden müsse, daß die Beanspruchung der Motorfahrzeugführer *nicht größer als in vergleichbaren Berufen* sein dürfe. Bis zum Schluß des Differenzbereinigungsverfahrens hielt der Ständerat auch an der Streichung eines Artikels fest, der den Bundesrat zur *Einsetzung einer ständigen beratenden Straßenverkehrskommission* ermächtigen sollte. Schlußendlich gab der Ständerat nach. Damit wurde auch uns die Zustimmung zum neuen Straßenverkehrsgesetz ermöglicht.

### *Wichtigster Gesetzesinhalt*

Da uns vor allem die *sozialen Aspekte* interessieren, seien nachfolgend einige wichtige Bestimmungen des neuen Straßenverkehrsgesetzes summarisch angedeutet. Das Gesetz umfaßt *107 Artikel*, die in folgende *Titel* unterteilt sind:

1. Allgemeine Bestimmungen
2. Fahrzeug und Fahrzeugführer
3. Verkehrsregeln
4. Haftpflicht und Versicherung
5. Strafbestimmungen
6. Ausführungs- und Schlußbestimmungen

Die Artikel 1 bis 6 enthalten die *allgemeinen Bestimmungen*, das heißt die Umschreibung des Geltungsbereiches des Gesetzes, die Befugnisse des Bundes, der Kantone und Gemeinden. Bereits unter den Befugnissen des Bundesrats wird in Art. 2 Abs. 2 festgehalten, daß



der Bundesrat ein *Nacht- und Sonntagsfahrverbot* für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung erlasse. Er kann auch Ausnahmen dieses Verbotes bestimmen.

### *Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot*

stellt keine gesetzliche Neuerung dar, dagegen hat es nicht an ernsthaften Versuchen gefehlt, dieses Verbot im neuen Straßenverkehrsgesetz zu Fall zu bringen. Rechtzeitig hat der Gewerkschaftsbund vor einer Streichung gewarnt. In seiner Eingabe vom 20. September 1955 wurde unter anderem ausgeführt:

Im Gegensatz zu gewissen Bestrebungen aus Arbeitgeberkreisen halten wir dafür, daß an der gesetzlichen Verankerung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes *unbedingt festgehalten* werden muß und daß Ausnahmegewilligungen auf keinen Fall aus nur wirtschaftlichen Gründen erteilt werden sollten. Solche Ausnahmegewilligungen sollten sich auf Transporte beschränken, die zum Schutze von Gesundheit und Leben von Personen und zur Verhinderung des Verderbs von wichtigen Gütern unbedingt notwendig sind.

Diese Stellungnahme bedarf wohl keiner besonders eingehenden Begründung. *Eine Lockerung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes könnte nicht nur zu schweren Nachteilen für die Berufsschaufleute, sondern auch zu einer unerträglichen Störung der Nacht- und Sonntagsruhe der Bevölkerung führen.* Es genügt wohl, auf die in einigen Nachbarstaaten herrschenden Zustände hinzuweisen, um sich darüber klar zu werden, daß eine Entwicklung in unserem eigenen Land zu solchen Zuständen mit allen Mitteln verhindert werden muß.

\*

Die Artikel 7 bis 25 enthalten Vorschriften über die *Fahrzeuge und die Fahrzeugführer*. Während der Bundesrat wie bisher über Bau und Ausrüstung der Motorfahrzeuge nähere Vorschriften erlassen kann, sind in Art. 9 des Gesetzes die *höchstzulässigen Ausmaße* und Gewichte der Fahrzeuge festgelegt. Vor allem mit Rücksicht auf den *internationalen Güter- und Personenverkehr* wurde die Wagenbreite mit Ladung auf 2,3 m begrenzt. Der Bundesrat kann aber bestimmte Straßen für Fahrzeuge bis 2,5 m Breite offen erklären. Das neue Gesetz erhöht auch das *zulässige Gesamtgewicht* beim Motorwagen auf 16 Tonnen und beim Anhängerzug mit mehrachsigen Anhänger auf 26 Tonnen.

Begrüßenswert ist, daß durch das neue Gesetz die jährliche Erneuerung von *Fahrzeug- und Führerausweis* in Wegfall kommt. In Zukunft sind die Ausweise zeitlich unbefristet. Durch den Art. 25 wird der Bundesrat zur Ergänzung einer großen Zahl von Zulassungsvorschriften ermächtigt.

Nach Ziff. i) von Art. 25 kann er Vorschriften über *Geräte zur Aufzeichnung der Fahrzeit, der Geschwindigkeit und dergleichen*

aufstellen. Solche Einrichtungen *schreibt* er namentlich zur *Kontrolle der Arbeitszeit der berufsmäßigen Motorfahrzeugführer* vor. Damit ist einem weiteren Postulat des Gewerkschaftsbundes entsprochen worden, der in seiner bereits zitierten Eingabe ausführte:

Wir sind der Auffassung, daß für alle schweren Motorfahrzeuge und alle diejenigen, die dem Personentransport dienen (Taxis und Autocars), die Ausrüstung mit dem Tachometer (Fahrtenschreiber) gesetzlich vorgeschrieben werden sollte. *Der Tachometer ist das einzige technische Hilfsmittel, mit dem sowohl die Dauer der Benützung wie auch die benützte Geschwindigkeit zuverlässig kontrolliert werden kann. Eine solche Kontrolle scheint uns außer für die schweren Motorfahrzeuge und für die der Personenförderung dienenden Fahrzeuge sowohl im Interesse der Fahrzeugführer wie der Passagiere unbedingt notwendig zu sein.*

\*

Der dritte Titel des Gesetzes, umfassend die Artikel 26 bis 57, beschlägt die *Verkehrsregeln*. Wie bekannt, besteht die meistdiskutierte Neuerung in der Festlegung der *Höchstgeschwindigkeitsvorschriften in Ortschaften*, die nach längerem Seilziehen zwischen Räten und Verwaltung auf 60 km angesetzt wurden. Grundregel bleibt aber, daß in allen Fällen die Geschwindigkeit den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen angepaßt werden muß. Ein Beispiel: Wer vor einer unübersichtlichen Straßenkreuzung mit 50 km fährt und dabei einen Unfall verschuldet, kann sich nicht damit hinausreden, daß das Gesetz eine höhere Geschwindigkeit zulasse. Die 60 km sind die oberste Grenze. Außerdem können die zuständigen Behörden für bestimmte Straßenstrecken innerorts die Geschwindigkeiten herabsetzen.

*Die Erhöhung der Gewichte der Fahrzeuge und diejenige der Geschwindigkeiten im Innerorts- und Außerortsverkehr stehen in direktem Zusammenhang mit den von uns geforderten besseren*

### *Schutzbestimmungen für die Motorfahrzeugführer*

Auch der nationalrätlichen Kommission schienen die Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmäßigen Motorfahrzeugführer so wichtig zu sein, daß sie, im Gegensatz zum Bundesrat, mehrheitlich ganz klare Vorschriften vorschlug. Nach ihrem Vorschlag sollte der Bundesrat nicht nur in allgemeiner Form die Arbeits- und Ruhezeit ordnen können, sondern auch eine ausreichende *tägliche Ruhezeit, Ruhetage und Ferien* der berufsmäßigen Motorfahrzeugführer so sichern, daß deren Beanspruchung nicht größer ist als in vergleichbaren Berufen. Und schließlich sollte der Bundesrat verpflichtet werden, für eine wirksamere Kontrolle der Einhaltung der Schutzbestimmungen zu sorgen, als das bisher der Fall gewesen



war. Die beiden Kommissionsreferenten führten im Nationalrat u. a. aus:

Die Belastung der Berufschauffeure im heutigen dichten Verkehr ist enorm. *Uebermüdete Chauffeure sind eine Gefahr für die Verkehrssicherheit.* Unfälle wegen Uebermüdung passieren immer wieder und zeitigen nicht selten sehr schwere Folgen. Es sind Postulate des Arbeiterschutzes und der Verkehrssicherheit, die eine angemessene Regelung der Arbeits- und Ruhezeit fordern. Die sogenannte Chauffeurverordnung ist im Jahre 1933 erlassen worden und am 1. Juli 1934 in Kraft getreten. Jedermann, der sich heute mit der Anwendung der Verordnung zu befassen hat, ist von der getroffenen Regelung in verschiedener Hinsicht nicht befriedigt. *Es ist ein offenes Geheimnis, daß die heute geltende Chauffeurverordnung in großem Stil übertreten wird.*

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben sodann die Notwendigkeit unterstrichen, die ausländischen berufsmäßigen Motorfahrzeugführer, soweit immer die Möglichkeit besteht, hinsichtlich der Bestimmungen über die Arbeits- und Präsenzzeit einer wirksamen Kontrolle zu unterstellen. Es ist bekannt, daß zum Beispiel von München und andern süddeutschen Städten aus eintägige Gesellschaftsreisen über den Susten, die Grimsel und die Furka und zurück ausgeführt werden, wobei der gleiche Chauffeur auf der ganzen Reise den Wagen führt. Das bedeutet eine unverantwortliche Ueberbeanspruchung und damit eine offensichtliche Gefahr für die Verkehrssicherheit. Gegen solche Mißbräuche muß aber auch aus Gründen der Gleichbehandlung schweizerischer und ausländischer Firmen eingeschritten werden. Eine zuverlässige Kontrolle der ein- und ausreisenden ausländischen Fahrzeuge an der Grenze wird möglich sein.

Art. 56 des neuen Straßenverkehrsgesetzes (dem, wie bereits erwähnt, schließlich auch der Ständerat zustimmte) lautet nun wie folgt:

Der Bundesrat ordnet die Arbeits- und Präsenzzeit der berufsmäßigen Motorfahrzeugführer und sichert ihnen eine ausreichende tägliche Ruhezeit sowie Ruhetage und Ferien, so daß ihre Beanspruchung nicht größer ist als nach den gesetzlichen und gesamtarbeitsvertraglichen Regelungen für vergleichbare Tätigkeiten. Er sorgt für eine wirksame Kontrolle der Einhaltung dieser Bestimmungen.

Er regelt die Anwendung der Vorschriften über Arbeits- und Ruhezeit auf die berufsmäßigen Führer ausländischer Motorfahrzeuge, die in der Schweiz verkehren. Vorbehalten bleiben für schweizerische und ausländische Motorfahrzeugführer internationale Vereinbarungen über die Arbeits- und Ruhezeit im grenzüberschreitenden Verkehr.

### *Moderne Strafbestimmungen*

Im fünften Titel des Gesetzes, der in den Artikeln 58 bis 89 neue, zum Teil verschärfte *Strafbestimmungen* enthält, ist eine besonders wichtige *Neuerung* eingetreten. Sie betrifft

## *die strafrechtliche Verantwortung der Chauffeure*

für Vergehen, die auf Weisung oder im Interesse der Arbeitgeber begangen werden. Die Bedeutung der neuen Umschreibung der Strafbarkeit der Motorfahrzeugführer in *Art. 100 Abs. 2* des neuen Gesetzes wird am nachdrücklichsten damit unterstrichen, wenn noch einmal daran erinnert wird, daß *der größte Nachteil der bisher gültigen Strafbestimmungen darin bestand, daß diese sich in der Praxis nur gegen die Motorfahrzeugführer, das heißt gegen die Chauffeure, richteten*. Obwohl nicht ausdrücklich nur die Chauffeure als strafrechtlich Verantwortliche genannt wurden, haben die Erfahrungen ergeben, daß *allein die Chauffeure ins Recht gefaßt wurden*, die Arbeitgeber aber selten bestraft werden konnten, wenn es gelang, «Anstiftung zu vorsätzlichen Gesetzesübertretungen» nachzuweisen. Das Resultat war, daß in 99 von 100 Fällen nur die Chauffeure bestraft, beziehungsweise gebüßt wurden, und zwar auch dann, wenn sie – was wiederum in 99 von 100 Fällen zutraf – im Interesse oder sogar auf Weisung des Arbeitgebers die vorgeschriebenen Arbeitszeitnormen überschritten hatten, beziehungsweise die Ruhezeiten nicht einhalten konnten. Daß dem so ist, bestätigt eine Reihe von kantonalen Amtsstellen.

Aus einer Zusammenstellung des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit zitieren wir einige dieser Vernehmlassungen:

Bern: Bei Widerhandlungen gegen die Vorschriften der VO ist zwar nicht nur der Chauffeur strafbar, sondern auch der Arbeitgeber, wenn er jenen angestiftet hat. *In der Praxis wird jedoch der Arbeitgeber zu wenig oft zur Verantwortung gezogen*. Würde man in der VO die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Arbeitgebers ausdrücklich erwähnen, so würde dieser vermutlich häufiger zur Verantwortung gezogen. In der VO sollte ausdrücklich gesagt werden, daß auch der Arbeitgeber bestraft werden kann.

Basel-Stadt: Die Gerichtspraxis zeigt, daß in Basel eine Verzeigung des Arbeitgebers nur dann möglich ist, wenn er der Anstiftung zur Uebertretung überführt werden konnte. *Beim Abhängigkeitsverhältnis des Chauffeurs von seinem Arbeitgeber erscheinen die Strafbestimmungen zu allgemein gefaßt*. Die VO sollte bereits diejenigen Tatbestände aufführen, die zu einer Verzeigung des Arbeitgebers führen können. Es sollte ferner auch vorgesehen werden, daß der Chauffeur straffrei bleibt, wenn erwiesen ist, daß die Uebertretungen unter Zwang oder Duldung durch den Arbeitgeber begangen worden ist.

St. Gallen: Die Strafbestimmungen sollten ganz wesentlich verschärft werden. Die bisherigen Höchstansätze sind wesentlich heraufzusetzen. Dazu sollten entsprechende Mindestansätze vorgeschrieben sein. Wir erachten eine Bestimmung für unerläßlich, nach welcher *der Arbeitgeber allein die strafrechtliche Verantwortung zu*



tragen hat, wenn er seinem Arbeitnehmer Leistungen zumutet oder befiehlt, bei deren Ausführung die gesetzlichen Vorschriften nicht mehr eingehalten werden können.

Als weitere Neuerung sollte die Bestimmung aufgenommen werden, daß bei wiederholtem Rückfall mit einer gehörigen Buße auch der Entzug des Führerausweises oder evtl. des Nummernschildes verfügt werden kann. Eine allgemeine Besserung beim Vollzug der VO wird nur erreicht werden, wenn die Fehlbaren nicht mehr prämiert, sondern empfindlich bestraft werden können – und müssen.

Graubünden: Die bisherige VO hat den offensichtlichen Mangel, daß der Arbeitgeber, der seinen Untergebenen veranlaßt, die Bestimmungen betreffend Ruhezeit oder Nachtfahrverbot zu verletzen, nicht direkt zur Verantwortung gezogen werden kann. Es bleibt nur ein Strafverfahren wegen Anstiftung übrig, das öfters eingestellt werden muß, weil es nicht gelingt, den Schuldbeweis zu erbringen. Es ist dies vor allem stoßend, weil der Fahrer bestraft wird und oft sogar eine Eintragung ins Strafregister erhält, *während der eigentliche Schuldige straflos bleibt. Eine Strafandrohung auch gegenüber dem Fahrzeughalter scheint uns notwendig.*

Aargau: Uebertretungen der VO werden vom Strafrichter meist sehr milde bestraft. Diese zu sanfte Praxis dürfte aus einem gewissen Malaise wegen ungenügender Fassung der Strafbestimmungen in der VO hervorgegangen sein. Obwohl, gestützt auf Art. 24 des Schweizerischen Strafgesetzbuches, in vielen Fällen auch der Arbeitgeber zur Rechenschaft gezogen werden könnte, wird nach der jetzigen Praxis bei Arbeitszeitüberschreitungen sozusagen ausschließlich der fehlbare Chauffeur bestraft. *Da in den überwiegenden Fällen dem Richter bewußt ist, daß auch die Arbeitgeber, respektive Motorfahrzeughalter, an diesen Uebertretungen mehr oder weniger stark mitverantwortlich sind,* kommt es dann zu Bußen gegenüber den Chauffeuren in einer Höhe, die teilweise geradezu als Aufmunterungsprämien gewertet werden müssen. Diese Praxis, den Arbeitnehmer allein für die Nichteinhaltung von Arbeitszeit- und Ruhezeitvorschriften zu bestrafen, steht auch im Gegensatz zu den Strafbestimmungen in allen andern Arbeitnehmerschutzgesetzen unseres Landes, die allein den Arbeitgeber für Arbeitszeitüberschreitungen verantwortlich machen. Wohl ist uns bekannt, daß die VO nicht in erster Linie dem Arbeitnehmerschutz, sondern der Verkehrssicherheit dienen will. Diesem Zwecke würde indessen weit besser gedient, wenn die VO auch gegen den Arbeitgeber eine ausdrückliche Strafandrohung enthalten würde.

Aus dem vorstehend Ausgeführten sind nun die richtigen Schlüsse gezogen worden, und Art. 100 Abs. 2 des neuen Gesetzes lautet wie folgt:

Begeht ein Motorfahrzeugführer im Interesse seines Arbeitgebers oder auf Veranlassung eines Vorgesetzten eine nach die-

sem Gesetz strafbare Handlung, so untersteht der Arbeitgeber oder Vorgesetzte, der die Widerhandlung veranlaßt oder sie nicht nach seinen Möglichkeiten verhindert hat, der gleichen Strafandrohung wie der Führer.

Ist für die Tat nur Haft oder Buße angedroht, so kann der Richter den Führer milder bestrafen oder von seiner Bestrafung Umgang nehmen, wenn die Umstände es rechtfertigen.

### *Mitspracherecht der Gewerkschaften*

Wenn davon ausgegangen wird, daß auch die Schaffung einer Ständigen beratenden *Straßenverkehrskommission* in einer ersten Eingabe des Gewerkschaftsbundes für das neue Gesetz gefordert worden ist und wenn noch einmal daran erinnert wird, daß diese Kommission gegen heftigsten Widerstand der Herren Ständeräte durchgesetzt werden mußte, dann darf auch *Art. 106 Abs. 4* zu den sozialen Aspekten des neuen Straßenverkehrsgesetzes gezählt werden. Er lautet:

Der Bundesrat kann Fragen der Durchführung dieses Gesetzes durch Sachverständige oder Fachkommissionen begutachten lassen. Er bestellt eine ständige Straßenverkehrskommission mit der Aufgabe, sich über die allgemeinen Fragen des Straßenverkehrs und der Durchführung des Gesetzes auszusprechen. In der Kommission sind den interessierten Behörden und Bevölkerungskreisen angemessene Vertretungen einzuräumen.

Die Straßenverkehrsgesetzgebung war allzu lange das Tummelfeld der Automobilverbände, deren Einfluß auf die Bundesverwaltung – solange wir uns zurückzuerinnern vermögen – immer viel zu groß gewesen ist. Die Stimme der Gewerkschaften hat man im Bundeshaus nie besonders gerne gehört, zeitweilig kaum von ihr Notiz genommen. Mit der Vertretung in der neu geschaffenen Straßenverkehrskommission erhalten wir endlich ein – wenn auch nur bescheidenes – Mitspracherecht und haben damit erreicht, daß wenigstens in Zukunft nicht nur die hochnäsigen PW-Fahrer, beziehungsweise deren Advokaten, zur Mitarbeit herangezogen werden. Dabei wird es nicht einmal schaden, wenn dann und wann das etwas derbe, dafür ehrliche und auf das allgemeine Interesse ausgerichtete Wirken der Gewerkschaften in der Polizeiabteilung des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes zur Kenntnis genommen und mitberücksichtigt werden muß.

Nationalrat *Hermann Leuenberger*, Zürich