Verkehrssicherheit auf der Strasse : ein gewerkschaftliches Postulat

Autor(en): **Leuenberger, Hermann**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **43 (1951)**

Heft 2

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-353480

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

GEWERKSCHAFTLICHE RUNDSCHAU

MONATSSCHRIFT DES SCHWEIZERISCHEN GEWERKSCHAFTSBUNDES
ZWEIMONATLICHE BEILAGEN: „BILDUNGSARBEIT" UND „GESETZ UND RECHT"

HEFT 2 - FEBRUAR 1951 - 43. JAHRGANG

Verkehrssicherheit auf der Strasse — ein gewerkschaftliches Postulat

Von *Nationalrat Hermann Leuenberger,*
Vizepräsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Nur selten hat sich ein Kongress des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes mit verkehrspolitischen Fragen beschäftigt. Und wenn es einmal geschah, dann nur beiläufig. Es blieb bisher vielmehr dem Bundeskomitee und dem Gewerkschaftsausschuss überlassen, zu den jeweils aktuellen verkehrspolitischen Problemen Stellung zu nehmen. Eine Ausnahme machte der Gewerkschaftskongress von 1950. Seine Traktandenliste enthielt Verkehrsfragen, weil ausserordentliche Umstände dazu veranlassten.

Die Verhältnisse in der schweizerischen Verkehrswirtschaft hatten sich im Herbst 1950 derart zugespitzt, dass der Gewerkschaftbund und sein Kongress Stellung dazu beziehen *mussten.* Einerseits im Hinblick darauf, dass eine Volksabstimmung über die Autotransportordnung (ATO) unvermeidlich geworden und es notwendig war, den stimmberechtigten Gewerkschafter über ihre verkehrspolitische, gewerbepolitische und soziale Bedeutung zu informieren. Im Gewerkschaftsbund war man sich aber auch der Tatsache bewusst, dass die ständig zunehmende Zahl von schweren Verkehrsunfällen immer grössere Kreise des Schweizervolkes beunruhigte.

Die Entschliessung, die der Gewerkschaftskongress zur Autotransportordnung und zu den aktuellen Verkehrsfragen annahm, bezieht sich daher gleichzeitig auf drei miteinander verbundene Probleme. Sie fordert beschleunigte Inangriffnahme der im Prinzip seit Jahren in Aussicht genommenen *Revision des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr* vom 15. März 1932, verlangt ferner die Schaffung einer *verfassungsrechtlichen Grundlage für eine gesetzliche Regelung der Zusammenarbeit von Schiene und Strasse* und fordert schliesslich die Gewerkschafter auf, *sich für die Annahme der Autotransportordnung einzusetzen.*

Diese drei Fragen wurden keineswegs zweckbestimmt miteinander verbunden. Ihre sachliche Zusammengehörigkeit ist leicht zu erkennen.

I.

Das *Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr* entsprach im Jahre 1932 einem dringenden Bedürfnis. Das Gesetz und seine bezüglichen Ausführungserlasse konnten damals für unser Land als mustergültige Verkehrsordnung angesprochen werden. Sie haben viel zur grösseren Sicherheit im Strassenverkehrswesen beigetragen. Die Auflagen über die technische Ausrüstung der Motorfahrzeuge und die zum Teil einschneidenden neuen Verkehrsvorschriften wurden nicht umsonst von einer grossen Zahl von Automobilisten nur mit sauersüsser Miene in Kauf genommen. Das Gesetz brachte aber auch, *aus Gründen der Verkehrssicherheit, eine erste Regelung der Arbeits-, Ruhe- und Präsenzzeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer.* Gestützt auf Art. 17 des Gesetzes wurde eine entsprechende Verordnung erlassen. Die Vorschriften beschränkten die wöchentlich zulässige Arbeitszeit auf 56 Stunden, den Dienst am Lenkrad auf täglich 9 Stunden und die mit Präsenzzeit verbundenen gesamten Dienstleistungen auf maximal 60 Stunden pro Woche, bzw. 120 Stunden pro 14 Tage. Diesen gesetzlichen Bestimmungen wurden alle berufsmässigen Motorfahrzeugführer, also *nicht nur die Arbeitnehmer,* unterstellt.

Obwohl diese Arbeitszeitvorschriften bereits im Jahre 1932 als unzulänglich bezeichnet wurden, hätten sie doch einen grossen Fortschritt bedeutet, wenn sie eingehalten worden wären. Denn bis zum Inkrafttreten jener Verordnung war im Strassenverkehrswesen die Arbeitszeit überhaupt nicht generell geregelt. Die wenigen *Gesamtarbeitsverträge*, die bestanden, und deren Arbeitszeitnormen hatten nicht verhindern können, dass sozusagen Tag und Nacht gearbeitet und gefahren wurde. Eine im Jahre 1936 durchgeführte Erhebung des VHTL hatte ergeben, dass Arbeitszeiten der Chauffeure von *80 und 90 Stunden in der Woche* nicht zu den Seltenheiten gehörten. Einzig das *Nachtfahrverbot* brachte eine gewisse Besserung, während das eingeführte Kontrollsystem vollständig versagte. Der Vollzug der Verordnung über die Arbeits-, Ruhe- und Präsenzzeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer existierte nur in den Amtsstuben des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit. Abgesehen von gelegentlichen Anstrengungen wurde eine wirksame Ueberwachung der gesetzlichen Vorschriften über die Arbeitszeiten im Strassenverkehrswesen nie ernsthaft durchgeführt.

Dass die bezüglichen Vorschriften besser eingehalten, das heisst die Arbeitszeiten sogar effektiv reduziert wurden, erreichte — wenigstens im Sektor des Autotransportgewerbes — erst die *Autotransportordnung* bzw. der Gesamtarbeitsvertrag und die durch

den Bundesrat allgemeinverbindlich erklärten Bestimmungen (GAVATO).

Das genügt jedoch nicht, denn diesem Gesamtarbeitsvertrag sind *nur die Arbeitnehmer, die im Autotransportgewerbe beschäftigt* werden, unterstellt. Eine umfassendere Ordnung muss durch die Revision des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, MFG, das heisst über die Revision der Verordnung zu Art. 17, erreicht werden.

Das ist aber nicht der einzige Grund, warum die Gewerkschaften für eine Revision des MFG eintreten müssen. Die schlechterdings ganz allgemein unhaltbar gewordenen Verkehrsverhältnisse erfordern ebenfalls eine solche Revision. Die technische Entwicklung, die seit 1932 einsetzte und die zahlenmässig geradezu sprunghafte Zunahme der Motorfahrzeuge aller Gattungen bringen es mit sich, dass die bisherigen Gesetzesbestimmungen den gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr entsprechen und die *Strassenbenützer nicht mehr genügend schützen.* Hinzu kommt, dass eine Gesetzesrevision auch notwendig geworden ist, weil eine Reihe *internationaler Abkommen* in das Gesetz eingebaut werden muss.

Die am Motorfahrzeugverkehr interessierten Kreise begrüssen eine Aenderung der Verkehrsgesetzgebung, in der Hoffnung, dass eine Revision in erster Linie dem *Motorfahrzeug grössere Bewegungsfreiheit* bringe. Die übrigen Strassenbenützer erwarten einen bessern Schutz der Fussgänger und Radfahrer. Die Automobilisten vor allem hoffen, dass grössere, längere, höhere, breitere, schwerere und noch schnellere Fahrzeuge zum Verkehr zugelassen werden, trotzdem die Verkehrsdichte in den Schweizer Städten immer mehr zu einem Problem erster Ordnung geworden ist.

Ueber das Ausmass, in dem der *Motorfahrzeugbestand* in der Schweiz sich entwickelt hat, gibt das Statistische Jahrbuch folgende Auskunft:

Die Zahl der Personenwagen hat sich seit 1910 von 2276 auf 123 009 per Ende 1949 erhöht. Der Lastwagenbestand ist im gleichen Zeitraum von 326 auf 38 512 und der Bestand an Motorrädern von 4647 auf 57 713 gestiegen.

Ebenso eindrücklich ist das Bild, das sich ergibt, wenn man vom Motorfahrzeugbestand des Jahres 1932 ausgeht, dem Jahr also, in dem das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in Kraft trat. Damals wurden in der Schweiz

	63 945	Personenautos
	1 161	Autobusse
	17 195	Lastwagen
	677	Traktoren
	46 875	Motorräder
total	129 853	Fahrzeuge gezählt.

Ende 1949 waren es jedoch:

	123 009	Personenautos
	1 915	Autobusse
	35 533	Lastwagen
	1 064	Traktoren
	57 713	Motorräder
total	219 234	Motorfahrzeuge.

Dass in dieser Entwicklung ein Stillstand eintreten wird, ist vorläufig nicht anzunehmen. Im Gegenteil. Allein während des Jahres 1950 ist der Bestand an Motorwagen wieder um 26 991 Wagen gestiegen, das heisst von 161 521 auf 188 512. Auch die Zahl der Motorräder hat im letzten Jahr um 18 262 zugenommen, und zwar von 57 713 Ende des Jahres 1949 auf 75 975. Gesamthaft wurden in der Schweiz am 30. September 1950 264 487 Motorfahrzeuge gezählt. In diesen Zahlen sind die Fahrräder, ferner die ausländischen Motorfahrzeuge, die in unser Land einreisen und mehr oder weniger lang darin zirkulieren, nicht enthalten.

Die Zahl der Fahrräder ist von 1 212 433 im Jahre 1938 auf 1 800 000 am 1. Juli 1950 angestiegen, und in einer bezüglichen Eingabe an das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement beantragte und begründete am 2. Oktober 1950 die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung wirksame Massnahmen gegen die Zunahme der Strassenverkehrsunfälle. Dieser Eingabe sind die nachstehenden Zahlen über die Einreise *ausländischer Motorfahrzeuge* in die Schweiz entnommen: In den Monaten Januar bis August des Jahres 1938 reisten 328 826 ausländische Motorfahrzeuge in die Schweiz ein. 1948 waren es bereits 344 262 und 1949 sogar 387 337. In den ersten sechs Monaten des Jahres 1950 musste ein weiterer Rekord festgestellt werden; denn es zirkulierten zeitweilig 525 496 ausländische Automobile in unserem Land.

II.

Angesichts dieser fast unheimlich anmutenden Zahlen stellte der Sprecher des Gewerkschaftsbundes am Oktober-Kongress 1950 die Frage, ob jemand so kurzsichtig sein könne, dass er erwarte, unsere Gesetzgebung werde einseitig nur den Wünschen und Interessen der Automobilisten entsprechend revidiert oder ob sich nicht vielmehr die Verpflichtung aufdränge, in erster Linie an den Schutz *aller übrigen Strassenbenützer* zu denken. Und er antwortete: Wir

Gewerkschafter haben die Pflicht, sowohl die technische Entwicklung mit zu berücksichtigen, als ebensosehr an die 1 800 000 Velofahrer und an alle die Menschen zu denken, die in ihrer Freizeit, vor allem aber auf dem Weg von und zu ihrer Arbeit, das Strassennetz benützen müssen. Jedenfalls mahnt die Tatsache, dass die Anzahl der *Strassenverkehrsunfälle* im ersten Halbjahr 1950 gegenüber den gleichen sechs Monaten des Vorjahres um 15 Prozent, das heisst von 11 856 auf 13 684 hinaufschnellte, zum Aufsehen. Im gleichen Zeitabschnitt stieg die Zahl der Verletzten von 6890 auf 8373, das heisst um 20 Prozent. Noch erschreckender ist die Bilanz der tödlichen Unfälle. Die Zahl der Toten nahm gegenüber 1949 um 43 Prozent zu.

Wenn diese Zahlen hier hervorgehoben werden, ist doch keineswegs beabsichtigt, eine Hetze gegen das Automobil, bzw. die Automobilisten auszulösen. Schon aus dem Grund nicht, weil nicht alle *Unfallursachen* einzig und allein auf das Konto der zunehmenden Verkehrsdichte zurückgeführt werden können. In vielen Fällen beruhen die Ursachen auf der menschlichen Unzulänglichkeit. Die Gewerkschafter stehen mit der Ueberzeugung, dass sich unter den Automobilisten ein bedenkliches Rowdytum, das heisst ein verantwortungsloser Menschentyp breitmacht, der mit allen — auch den schärfsten — Massnahmen bekämpft werden muss, nicht allein. Der Kampf richtet sich gegen eine unerträglich gewordene Herrenfahrermentalität, das Protzentum und den Uebermut vieler Automobilisten. So sind 18 Prozent der Unfallursachen nach dem Urteil von Fachleuten auf die Nichtgewährung des Vortrittsrechts zurückzuführen, 17 Prozent auf zu rasches Fahren, 16 Prozent auf unvorsichtiges Ueberholen. Alle diese Unfallgefahren könnten verhindert werden; desgleichen die vielen und schweren Unfälle, deren Ursachen im falschen Parkieren der Motorfahrzeuge, in der ungenügenden Signalisierung und in der Angetrunkenheit der Fahrer liegen. Der Zweck dieser Ausführungen kann nur darin bestehen, zu zeigen, dass von einem Abbau irgendwelcher Ordnungsbestrebungen im Verkehrssektor keine Rede sein kann.

Die Entschliessung, die der Gewerkschaftsbund an seinem Kongress 1950 annahm, fordert deshalb, dass die Revisionsarbeiten für das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr forciert und ausserdem bei der Revision die Forderungen der Gewerkschaften berücksichtigt werden.

Die Revisionspostulate, die durchgesetzt werden müssen, sollen rechtzeitig zur Behandlung kommen. Im Moment genügt es, dem Bundesrat unter anderem nahezulegen, dass nicht versucht wird, die in der Gesetzgebung bezüglich den Strassenverkehr vorhandenen Lücken und Unzulänglichkeiten weiterhin durch Einzelmassnahmen, das heisst durch weitere Partialrevisionen auszufüllen und zu beheben.

III.

Dass die geschilderte Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs ihre Rückwirkungen auf die *öffentlichen Verkehrsbetriebe* hat, ist in der «Rundschau» bereits ausgeführt worden. Jedes Motorfahrzeug, das neu in den Verkehr kommt, verschärft einen ungesunden Wettbewerb unter den Verkehrsträgern, wenn nicht gleichzeitig und im gleichen Ausmass die Menge der Transportgüter und die Anzahl der zu befördernden Personen zunehmen. Letzteres traf aber weder in der Vergangenheit, noch trifft es gegenwärtig zu: Die Zahl der Motorfahrzeuge erhöht sich beständig, ohne dass auf den vorhandenen Transportanfall Rücksicht genommen wird. Nicht einmal in den schwersten Krisenjahren, die im Strassentransportwesen durchgemacht wurden, reduzierte sich der Bestand an Motorfahrzeugen. Typisch dafür sind die Jahre 1931 bis 1939. In dieser Zeitspanne nahmen die Personenautomobile zum Beispiel um 13 916, die Gesellschaftswagen um 235 und die Lastwagen um 3739 zu.

Das komplexe Problem Schiene-Strasse kann in diesem Zusammenhang nicht aufgerollt werden. Einige grundsätzliche Bemerkungen müssen genügen. Sie sollen lediglich dazu dienen, die Entschliessung des Gewerkschaftskongresses richtig zu verstehen, vor allem die Forderung, dass für alle Verkehrsträger die gleichen Wettbewerbsbedingungen aufgestellt werden müssen. Ausgangspunkt ist dabei die Tatsache, dass zwischen dem schienengebundenen Verkehr und dem Strassentransport grosse Strukturverschiedenheiten bestehen. Die Bahnen sind das ältere Transportmittel. Sie sind in ihrer viel umfassenderen Anlage und in ihrem ganzen Aufbau aber auch gebundener als der Automobilbetrieb. Die äussere und innere Gebundenheit des Schienenverkehrs kommt vor allem in den ganz bedeutenden besonderen Aufgaben zum Ausdruck, die ihm auferlegt wurden und von denen das Automobil befreit blieb. Beispiele dafür sind: *Betriebspflicht* auch auf unrentablen Strecken, *Beförderungspflicht, Fahrplan* und *feste Tarife.* Diese und andere, den Bahnen im öffentlichen Interesse auferlegte Pflichten und Lasten verursachen grosse *betriebsfremde Kosten,* die man im Automobilbetrieb nicht kennt. Letzterer verkörpert im Gegenteil in seinem ganzen Wesen das Element der grössten Freizügigkeit und Beweglichkeit, der Anpassung an jede Veränderung. In den Einzelheiten sind die Unterschiede noch grösser und die Sachverhältnisse komplizierter.

Die grosse Unterschiedlichkeit zwischen dem gebundenen Bahnbetrieb und dem freien Motorfahrzeugverkehr ist im allgemeinen unbestritten. Meinungsverschiedenheiten entstehen erst, wenn die Frage, ob die bestehenden Verhältnisse beibehalten oder geändert werden sollen, das heisst ob der gesamte Verkehrssektor sich selbst überlassen werden soll oder nicht, beantwortet werden muss.

Am 14. März 1950 führte Kollege Robert Bratschi im Nationalrat darüber unter anderem aus:

> Die Auffassung, dass man den Verkehr nicht sich selbst überlassen kann, ist keine neue Erkenntnis. Das ist ein alter Standpunkt. Solange es Strassen und insbesondere solange es Eisenbahnen gibt, haben sich der Staat und die Oeffentlichkeit mit dem Verkehr befasst, weil der Verkehr an sich und seiner Natur nach eine öffentliche Angelegenheit ist.

Aehnlich äusserte sich unter andern Dr. Anderegg, Stadtpräsident von St. Gallen, in der nationalrätlichen Debatte über die Autotransportordnung. Er sagte:

> Die Erfahrungen in der Schweiz und in andern Ländern zeigen indessen, dass die freie Gewährung des Konkurrenzkampfes nie und niemals zu einer geordneten Marktgestaltung führen kann. Die chaotischen Auswirkungen dieser ungeordneten Konkurrenzverhältnisse waren ja die augenfällige Ausgangslage für die Autotransportordnung im Jahre 1940. Mit dieser Autotransportordnung sollte der *Versuch* unternommen werden, die ungeordneten Konkurrenzverhältnisse in vernünftige Bahnen zu lenken, indem man nach den Grundlagen und Kriterien suchte, durch welche sich die vorerwähnten Verkehrsbetriebsarten verständigen könnten.

IV.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund hat sich durch seine Organe wiederholt für eine Zusammenarbeit von Schiene und Strasse eingesetzt. Er konnte dies um so leichter, als in seinen Reihen keinerlei Meinungsverschiedenheiten darüber bestehen.

In dieser Beziehung veränderte sich die Situation seit 1910 erfreulicherweise sehr stark. Damals gab sich der unvergessliche *Herman Greulich* am Gewerkschaftskongress in St. Gallen alle Mühe um die Eisenbahnerkollegen und die Arbeiter in den Privatbetrieben davon zu überzeugen, dass eine gegenseitige Verständigung und Unterstützung notwendig sei. Greulich leitete sein Referat über «Die Interessengemeinschaft der Arbeiter im öffentlichen Dienst und der Arbeiter im Privatbetrieb» damals mit folgenden Worten ein:

> In den Kreis unserer heutigen Betrachtungen müssen wir vor allem die Eisenbahner einbeziehen. Ich erachte es als meine Pflicht, den Nachweis zu erbringen, dass zwischen den Arbeitern, Beamten und Angestellten der öffentlichen Betriebe und der übrigen Arbeiterschaft eine Interessengemeinschaft besteht, trotzdem diese immer wieder bestritten wird.

Glücklicherweise muss dieser Nachweis heute nicht mehr erbracht werden. Zwischen dem Eisenbahnerverband und dem Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter — um nur diese beiden an den Verkehrsfragen nächstinteressierten Arbeitnehmerorganisationen zu nennen — bestehen zum Beispiel keinerlei Differenzen mehr. Beide Verbände sind in der Frage der Koordination von Schiene und Strasse auf ein gemeinsames internationales Programm verpflichtet, und beide Organisationen unterstützen sich auch gegenseitig in der täglichen praktischen Gewerkschaftsarbeit. Es darf in diesem Zusammenhang beispielsweise an die Uebereinstimmung beider Verbände im Kampf um den Verfassungsartikel 23ter erinnert werden. In jenem Kampf sind wir zwar unterlegen. Das sagt aber nicht, dass das gewerkschaftliche Konzept etwa unrichtig war. Der negative Volksentscheid in bezug auf den Verfassungsartikel 23ter beweist nur, dass die Stimmbürger die Bedeutung der Verkehrsprobleme noch nicht in ihrer ganzen Tragweite erkannten. Die Gewerkschaften werden für das von ihnen vertretene Konzept immer wieder in der gleichen Richtung vorstossen müssen. Dabei wird ihnen der so ausdauernd geführte Kampf für die Schaffung der Alters- und Hinterlassenenversicherung als Vorbild dienen. Die Zeit muss kommen, da die von den Gewerkschaften befürwortete Lösung des Koordinationsproblems durchgesetzt wird.

Wenn der Oktoberkongress 1950 zu diesem Problem die eingangs erwähnte Entschliessung angenommen hat, geschah es auch im Hinblick auf die Thesen, die der Gewerkschaftsbund an seiner Jubiläumstagung im Jahre 1930 nach einer Rede des Kollegen Robert Bratschi über die «Oeffentliche Wirtschaft» angenommen hatte. Er führte damals unter anderem aus:

> Die Aufgabe der Gewerkschaft ist eine zweifache. Der eine Teil dieser Aufgabe besteht darin, den Anteil der Arbeiter im Kampf zwischen Kapital und Arbeit auf dem Boden der heutigen Gesellschaftsordnung, also unter der Herrschaft des Kapitalismus, möglichst weit auszubauen und die soziale Lage der Arbeiterschaft innerhalb dieser kapitalistischen Welt und Gesellschaftsordnung möglichst günstig zu gestalten, während der zweite Teil der Aufgabe und Arbeit der Gewerkschaften darin besteht, die Mängel der heutigen Wirtschaftsordnung beseitigen zu helfen und den Uebergang zu einer bessern, auf höherer Stufe stehenden Wirtschaftsordnung erleichtern und durchführen zu helfen.

V.

Die Autotransportordnung ist ein bescheidener Anfang auf dem Weg zu dem Ziel, das die Gewerkschaften auf verkehrspolitischem Gebiet als erstrebenswert bezeichnen. Sie ist ein Schritt in der

Richtung der Zusammenarbeit zwischen privater Verkehrswirtschaft und öffentlichen Transportanstalten. Ein wichtiger Schritt sogar. Denn die Verwerfung der Autotransportordnung durch das Schweizervolk würde die Erreichung einer besseren und vollkommeneren Ordnung ausserordentlich erschweren. Stadtpräsident Nationalrat Dr. Anderegg formulierte die Aufgabe der Autotransportordnung in der hier erwähnten Richtung zum Beispiel mit folgenden Worten:

> Die Autotransportordnung darf als erster Koordinationsversuch bezeichnet werden. Es ist aber nur ein Versuch, und zwar ein Versuch mit ganz bestimmten Mitteln, wobei gesagt werden will, dass zum mindesten auch noch andere Koordinationsmöglichkeiten denkbar sind, mit denen wir uns heute noch nicht zu beschäftigen haben.

Es ist richtig, dass durch die Autotransportordnung keine umfassende Regelung erzielt wird. Sie bezieht sich ja nur auf einen Teil des motorisierten Strassentransportes, und zwar den kleinsten Teil, nämlich denjenigen zwischen den Eisenbahnen und dem freien, nicht gewerbsmässigen Automobilverkehr.

Die Autotransportordnung kann auch nicht als neues Gesetzeswerk bezeichnet werden. Es handelt sich um die etwas revidierte Verlängerung eines Bundesbeschlusses aus dem Jahre 1938, der erstmals 1940 für die Dauer von fünf Jahren in Kraft gesetzt worden ist. Da der Vollzug des Bundesbeschlusses durch die kriegswirtschaftlichen Restriktionen, das heisst bis zum Jahre 1945 verzögert wurde, musste die Gültigkeit dieses Beschlusses in jenem Jahr nochmals um fünf Jahre erstreckt werden.

Auch im bevorstehenden Abstimmungskampf geht es nicht darum, die Autotransportordnung endgültig und zeitlich unbeschränkt in die ordentliche Gesetzgebung überzuführen. Sie soll lediglich für weitere drei Jahre in Kraft bleiben.

Gerade aus diesem Grunde wären die Gewerkschaften daran interessiert gewesen, dass ein Abstimmungskampf hätte vermieden werden können. Alle Anstrengungen und Konzessionen, die zu diesem Zweck gemacht worden sind, waren jedoch umsonst. Der Landesring der Unabhängigen hat übrigens das Referendum gegen die Autotransportordnung nicht etwa ergriffen, weil er die Unzulänglichkeit der Lösung erkannte. Dem Landesring ging und geht es vielmehr darum, für die schrankenlose wirtschaftliche Freiheit einzutreten. Gegen die Autotransportordnung sind bisher hauptsächlich zwei Argumente angeführt worden: Sie sei *verfassungswidrig*, und sie *verletze die Handels- und Gewerbefreiheit.*

Verfassungsrechtliche Einwände sind immer verdächtig, und sie werden vor allem dann erhoben, wenn versucht wird, auf verkehrspolitischem Gebiet einen Schritt vorwärts zu tun. Den Einwand

der Verfassungswidrigkeit haben der Bundesrat, die übergrosse Mehrheit der Mitglieder beider eidgenössischer Räte, aber auch namhafte Staats- und Verfassungsrechtler abgelehnt und die verfassungsrechtliche Grundlage der Autotranspordordnung bejaht. Sie stützen sich auf Art. 36 der Bundesverfassung, das heisst auf das sogenannte Postregal. Dieser Verfassungsartikel gibt dem Bund das monopolistische Recht auf die Beförderung von Sachen und Personen gegen Entgelt. Der Bund selbst kann von diesem Recht Gebrauch machen (Post und Eisenbahn), oder er kann dieses Recht in Form von Konzessionen an andere Unternehmen delegieren (Privatbahnen, Strassenbahnen, Autobus, Trolleybus, Bergbahnen, Sesselilift usw.). Der Bund kann dieses Recht aber auch negativ handhaben, das heisst er kann den Transport von Sachen und Personen gegen Entgelt verbieten. Im Nationalrat hat anlässlich der Debatte über die Verlängerung der Autotransportordnung alt Bundesrat Celio hierzu folgendes ausgeführt:

> Wie verhält es sich mit dem Telephon? 1878 wurde die Einrichtung von Telephonleitungen der Konzessionspflicht unterstellt, während das Telephongesetz erst 1889 erlassen wurde. Vergeblich werden Sie in den Verfassungen von 1848 oder 1874 eine Erwähnung des Telephons suchen. Immer ist nur die Rede vom Postregal, später vom Telegraphenregal, aber nie vom Telephonregal.
>
> Wie verhält es sich mit dem Radio? Erst 1922 wurde die radioelektrische Uebertragung durch ein einfaches Gesetz dem Bund, der PTT, übertragen. In der Verfassung wird darüber kein Wort gesprochen.
>
> Radio, Telegraph und Telephon sind im Grund ähnliche technische Errungenschaften. Viel schlüssiger ist die Stellung der Bahnen im Hinblick auf das Postregal. 1872, das heisst vor der Verfassungsreform von 1874, wurde das Prinzip aufgestellt, dass für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen eine staatliche Konzession notwendig ist und dass alle früher von den Kantonen erteilten Konzessionen nunmehr durch den Bund zu verabfolgen seien.
>
> Welche verfassungsmässige Grundlage bestand, um diese zentralistische Massnahme, die Uebertragung von Kompetenzen an den Bund, vorzunehmen? Welche verfassungsmässige Grundlage, wenn nicht Art. 33, der später zum Art. 36 der Bundesverfassung wurde und über das Postregal handelt? Hier ist nicht die Rede von Telephon, Telegraph oder Radio. Es handelt sich um ein Transportmittel, das effektiv Transporte ausführt, die Eisenbahn.
>
> Und die Flußschiffahrt, was hat sie mit der Post zu schaffen? Und die Automobile? Welche verfassungsmässige Grundlage ausser dem Art. 36 über das Postregal gestattete es, vor den Reformen von 1919 und 1921 dem Bund das Gesetzgebungsrecht über die Flußschiffahrt und den Automobilverkehr zu übertragen? Sowohl Seilbahnen wie Aufzüge unterstehen dem Bundesrecht nach Art. 36 der Verfassung über das Postregal.

Alle diese Tatsachen scheinen mir beredter als Worte. Sie zeigen, dass Art. 36 der Bundesverfassung (früher Art. 33) über das Postregal von Anbeginn an dem Bundesrat die Befugnis gab, das Transportwesen gesetzgeberisch zu ordnen und seine Massnahmen den Anforderungen des technischen und wirtschaftlichen Fortschrittes anzupassen. Mit einem Wort, Art. 36 (früher 33) der Bundesverfassung, den man den Postregalartikel zu nennen pflegt, ist irgendwie der Artikel über das Transportregal.

Uns scheint, dass diese Beweisführung überzeugen muss. Richtig ist, dass durch die Autotransportordnung die Handels- und Gewerbefreiheit eingeschränkt wird. Aber auch diese Tatsache kann jedem Gesetz in irgendeiner Hinsicht entgegengehalten werden. Kollege R. Bratschi gab den Herren Nationalräten, die die Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit durch die Autotransportordnung kritisierten, unter anderem folgende Antwort:

Ich bin auch für die Freiheit, bin immer für die Freiheit eingetreten, überall, wo sie irgendwie am Platz ist, aber wer kann in diesen Dingen eine vollständige, schrankenlose und hemmungslose Freiheit empfehlen, die nichts anderes als der Kampf aller gegen alle ist? Nach meiner Meinung ist eine so gestaltete Freiheit die grösste Gefahr für die wirkliche Freiheit, die wir alle erhalten und retten möchten.

Im übrigen sei festgestellt, dass dem Autotransportgewerbe durch die Autotransportordnung nicht etwa mehr Schutz gewährt wird, als ihn zum Beispiel die Uhrenindustrie, die konzessionierten Versicherungsgesellschaften, der Wirtestand, soweit kantonale Bedürfnisklauseln bestehen oder gehandhabt werden, die Hotellerie, die Privatbahnen, Seilbahnen und Sesselilifte, die Müllerei usw. geniessen.

Das Autotransportgewerbe wird durch die Autotransportordnung nicht etwa mehr geschützt als indirekt die Aerzte, Zahnärzte, Anwälte, Notare, Elektroinstallateure, Lehrer usw.

Das Autotransportgewerbe besitzt keinen Patentschutz, wie zum Beispiel die Weinhändler, die Hausierer, der Wirtestand, die Berufsfischer.

Das Autotransportgewerbe wird durch die Autotransportordnung auch nicht etwa subventioniert.

Ausserdem darf nicht übersehen werden, dass das Autotransportgewerbe keine Möglichkeiten hat, sogenannte stille Geschäftszeiten mit Vorratsarbeiten zu überbrücken. Und schliesslich ist das Autotransportgewerbe auch kein Beruf, dessen Ausübung von einem Lehr- und Meisterdiplom nach eidgenössischen Vorschriften abhängt.

VI.

Viel gefährlicher als die vielen Einwände, die gegen die Autotransportordnung erhoben werden, ist die Abstimmungsmüdigkeit und der im Schweizervolk vorhandene Verneinungswille. Der Autotransportordnung kann aber auch die gegenwärtige Stimmung gegen das Auto zum Verhängnis werden. Es wäre jedoch ungerecht, würde diese Mißstimmung sich am falschen Objekt abreagieren.

Die Mitglieder der Gewerkschaften müssen sich bewusst sein, dass es am 24. und 25. Februar nicht darum geht, mit einer Gruppe von Privatarbeitern solidarisch zu sein, sondern dass eine Regelung erzielt werden soll, die eine vernünftige Zusammenarbeit zwischen öffentlicher und privater Wirtschaft ermöglicht, dass durch die Autotransportordnung grössere Sicherheit auf der Strasse angestrebt wird und dass schliesslich jenen Kreisen eine eindeutige Antwort gegeben werden muss, die auf leichtfertige Art und Weise ein vorbildliches Gesamtarbeitsvertragswerk gefährden. Schon bisher ist im Zusammenhang mit der Aufklärungskampagne für die Autotransportordnung auf die Solidarität aller arbeitenden und für das Recht kämpfenden Menschen unseres Landes hingewiesen worden. Der Abstimmungskampf gibt tatsächlich erneut Gelegenheit, den Solidaritätsgedanken zu fördern und die Schicksalsverbundenheit aller Arbeitnehmer zu betonen.

Noch weit mehr geht es aber darum, dass alle Gewerkschafter in ihrem eigenen Interesse die Autotransportordnung verteidigen, genau so wie im Abstimmungskampf um das Beamtengesetz nicht nur die Interessen der Lohnverdiener in Bund, Kantonen und Gemeinden auf dem Spiel standen, sondern ebensosehr die Gesamtinteressen aller Arbeiter unseres Landes.

*

* *

Von Gesetzes wegen muss dafür gesorgt werden, dass jedem der beiden wichtigsten Verkehrsmittel der Gegenwart — Eisenbahn und Automobil — die Aufgaben zugewiesen werden, für die sie besonders geschaffen sind. Wenn es auch nie möglich sein wird, mit gesetzlichen Vorschriften eine Ausscheidung in alle Einzelheiten vorzunehmen, so ist doch bei gutem Willen sicher eine Regelung möglich, bei der nach und nach jedem der zwei Verkehrsmittel die Aufgaben zufallen, für deren Lösung es dem andern überlegen ist. Dabei ist natürlich ein allgemein volkswirtschaftlicher Massstab anzulegen. Der Vorteil für die Gesamtheit muss massgebend sein, nicht derjenige für diesen oder jenen einzelnen Betrieb.

Robert Bratschi