

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zur Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer.

(Vom 4. Dezember 1933.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen gemäss Art. 17, Abs. 3, des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr die Verordnung des Bundesrates über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17 des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr handelt von der Sicherung des Motorfahrzeugverkehrs im Interesse der Allgemeinheit. Dort wird u. a. gesagt, dass der Führer die Sicherheit des Verkehrs nicht durch Übermüdung gefährden dürfe. Um der Übermüdung der Motorfahrzeugführer vorzubeugen, bestimmt Abs. 3 des obgenannten Artikels, dass der Bundesrat bis zum Erlass eines einschlägigen Bundesgesetzes allen berufsmässigen Motorfahrzeugführern eine angemessene Ruhezeit zu sichern und für die Motorfahrzeugführer der gewerbmässigen Personentransportunternehmungen sowie die Motorfahrzeugführer, die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, den Betriebsverhältnissen angepasste Bestimmungen über die Arbeits- und Präsenzzeit aufzustellen habe. Der Bundesratsbeschluss unterliegt der Genehmigung der Bundesversammlung.

Der Zweck der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen ist in erster Linie der, die Sicherheit des Verkehrs auf der Strasse zu gewährleisten, indem vorwiegend eine Übermüdung auszuschalten gesucht wird, die geeignet wäre, den Verkehr zu gefährden. Wir haben es mit einer Frage der Verkehrs- und nicht der Sozialgesetzgebung zu tun, sie übt aber auf das Sozialrecht ganz bedeutende Reflexwirkungen aus. Die Frage stellt sich hier deshalb nicht so: Was ist für den Arbeiter sozial notwendig?, sondern: Was erheischt die Verkehrssicherheit? Dabei müssen aber mindestens die vom Gesetz gezogenen

Richtlinien beobachtet werden: für alle berufsmässigen Motorfahrzeugführer müssen Ruhezeitbestimmungen aufgestellt werden und für die Motorfahrzeugführer der gewerbmässigen Personentransportunternehmen und die Motorfahrzeugführer, die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, zudem den Betriebsverhältnissen angepasste Bestimmungen über die Arbeits- und Präsenzzeit. Da wir es mit einer Verkehrsgesetzgebung zu tun haben, muss es von allem Anfang an klar sein, dass eine Reihe von Bestimmungen fehlen, die hier wohl ihren Platz finden würden, wenn es sich um eine Sozialgesetzgebung handeln würde, so z. B. Bestimmungen über die Entlohnung von Mehrarbeit, den freien Samstag Nachmittag, die Ferien usw. Auf der andern Seite finden wir dann aber Vorschriften, die wohl die Sozial-, nicht aber die Verkehrsgesetzgebung entbehren kann. Man denke da besonders an den Grundsatz, dass sich die Ruhe- und Arbeitszeitbestimmungen nicht bloss auf den Arbeitnehmer, sondern auch auf den Unternehmer zu beziehen haben (Art. 1, Abs. 1). Der Ausführung von Art. 17, Abs. 3, des eidgenössischen Automobilgesetzes ist also durch dessen Zweck eine ganz bestimmte Richtung vorgeschrieben.

Über die in dieser Verordnung geregelte Materie wurde vom Justiz- und Polizeidepartement ein Vorentwurf vom 20. Juli 1933 aufgestellt. Dieser wurde am 31. Juli sowie am 15. und 16. November 1933 von einer Expertenkommission durchberaten, die sich aus Vertretern der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberverbände, des Handels, der Industrie, des Gewerbes, der Landwirtschaft, der Hotellerie, der kantonalen Regierungen, des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit, der Schweizerischen Bundesbahnen, der eidgenössischen Eisenbahnabteilung und der Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung zusammensetzte. In dieser Expertenkommission wurde eine Einigung oder doch eine bedeutende Annäherung der in verschiedenen Richtungen auseinandergehenden Ansichten erzielt.

Art. 1 umschreibt den Geltungsbereich der Verordnung, wie er durch Art. 17, Abs. 3, des Automobilgesetzes präjudiziert wird. Nach diesem hat sich die Verordnung auf alle berufsmässigen Motorfahrzeugführer zu beziehen. Das Kriterium der Berufsmässigkeit liegt darin, dass die Führung des Motorfahrzeugs notwendigerweise zum Beruf gehören muss; sie muss ihn ganz oder teilweise ausmachen. Wenn Abs. 1 vom «Motorfahrzeugführer im Strassenverkehr» spricht, so soll damit angedeutet werden, dass sich die Verordnung nicht auf die Führer von Dampfschiffen, Flugzeugen usw. bezieht.

Da die Verordnung aus verkehrspolitischen Gründen geschaffen wurde, so müssen die Vorschriften auch den Selbstfahrer erfassen, der gewerbmässige Personentransporte ausführt oder dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt ist. Der übermüdete selbständige Führer ist für die Verkehrssicherheit eine ebenso grosse Gefahr wie der übermüdete angestellte Chauffeur. Dagegen werden von der Verordnung diejenigen Motorfahrzeugführer nicht erfasst, die bereits heute einer bundesrechtlichen Regelung unterstellt sind, durch welche die Gefahr einer Übermüdung ausgeschlossen wird.

Dies entspricht ohne Zweifel dem Willen des Gesetzgebers, sagt er doch selbst in Art. 17, Abs. 3, des Automobilgesetzes, dass die vorliegende Regelung nur bis zum Erlass eines einschlägigen Bundesgesetzes bestehen soll. Folgerichtig soll sie auch dort nicht Anwendung finden, wo dieses Bundesgesetz bereits vorhanden ist. So werden von dieser Regelung vor allem ausgeschlossen die Motorfahrzeugführer, die vom Bundesgesetz vom 6. März 1920 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten erfasst werden; die Motorfahrzeugführer der konzessionierten Kraftwagenunternehmungen aber nur so weit, als sie im regelmässigen Linienbetrieb verwendet werden. Für andere Fahrten, wie z. B. Ausflugsfahrten, unterliegen sie der neuen Verordnung. Diese Doppelspurigkeit wird praktisch keine Schwierigkeiten bereiten. Weiterhin sind der Verordnung nicht unterstellt die Führer der Autohalterposten für die Fahrten im Dienste der eidgenössischen Postverwaltung und die Motorfahrzeugführer der eidgenössischen Militärverwaltung. Die Führer der Autohalterposten unterliegen heute noch den Vorschriften für die Postillone vom 1. Juli 1921. Diese sollen aber in nächster Zeit durch besondere Vorschriften für die Autohalterposten ersetzt werden, die schon heute in einem besondern Entwurf vorliegen. Was die Motorfahrzeugführer der eidgenössischen Militärverwaltung anbetrifft, so besitzt diese überhaupt keine eigentlichen Berufschaffeuere. Zudem wickeln sich ihre Fahrten in der Regel innerhalb der normalen Arbeitszeit des Fabrikgesetzes ab, es sei denn, dass sie direkt für die Armee ausgeführt werden (Manöver usw.). Nicht ausgenommen von der neuen Verordnung werden die Motorfahrzeugführer, die bis heute dem Fabrikgesetz unterstellt waren. Nach Art. 64 des Fabrikgesetzes gelten nämlich für Arbeiten, die der eigentlichen Fabrikation vor- oder nachgehen — also gerade Arbeiten, für die vielfach das Motorfahrzeug verwendet wird —, von den normalen Bestimmungen über die Arbeitszeit abweichende Vorschriften. Für sie gilt Art. 180 der Vollziehungsverordnung zum Fabrikgesetz, der als Regelfall die Dauer der Arbeitszeit nicht begrenzt, sondern nur eine elfstündige Nachtruhe vorschreibt, also erheblich weniger weit geht als die vorliegende Verordnung, die für Motorfahrzeugführer, welche dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, auch Arbeitszeitbestimmungen festsetzt. Zudem hat sich Art. 180 der Vollziehungsverordnung zum Fabrikgesetz wegen der Schwierigkeit der Kontrolle in der Praxis nicht bewährt.

Art. 2 umschreibt die in Art. 17, Abs. 3, des Automobilgesetzes verwendeten Ausdrücke «Arbeits-, Präsenz- und Ruhezeit». Die Umschreibung dieser Begriffe erfolgt selbständig und nicht in Anlehnung an schon bestehende Gesetze. Unter der Arbeitszeit ist nicht nur die Zeit zu verstehen, während welcher der Motorfahrzeugführer mit der Führung, Instandhaltung und Instandsetzung des Fahrzeugs beschäftigt ist, sondern auch die, während der er andere Arbeiten ausführt. Diese andern Arbeiten müssen aber, da eben nur die Verkehrssicherheit leitender Grundsatz ist, ermüdende sein. Nicht ermüdende Arbeiten werden der Präsenzzeit gleichgestellt. Wenn auch die Festsetzung des Begriffs «ermüdende Arbeiten» in der Praxis gewisse Schwierigkeiten bieten wird, so darf

das kein Grund dafür sein, ihn entgegen dem vom Gesetz verfolgten Zweck nicht in die Verordnung aufzunehmen. Auf- und Abladen von Waren sind ermüdende Arbeiten, weshalb die dafür beanspruchte Zeit stets zur Arbeits- und nicht zur Präsenzzeit gehören wird. Unter der Ruhezeit sind die tägliche und die wöchentliche Ruhezeit zu verstehen, sowie die Pausen. Die Pausen rechnen wir deshalb zur Ruhezeit, damit wir solche im Interesse der Verkehrsicherheit auch für diejenigen Motorfahrzeugführer vorschreiben können, für die wir nach Art. 17, Abs. 8, des Automobilgesetzes keine Arbeitszeit-, sondern nur Ruhezeitbestimmungen aufstellen dürfen. Eine Ausschaltung der Pausen für Motorfahrzeugführer, die lediglich den Ruhezeitbestimmungen unterstellt sind, würde dem verkehrssichernden Zweck von Art. 17 des Automobilgesetzes nicht gerecht werden.

Art. 3 handelt von der Arbeits- und Präsenzzeit. Vorschriften über die Arbeits- und Präsenzzeit werden aufgestellt für die Motorfahrzeugführer der gewerbmässigen Personentransportunternehmen sowie die Motorfahrzeugführer, die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind. Schwierig ist die Abgrenzung der Motorfahrzeugführer, die vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, von denjenigen, die nicht vorwiegend Gütertransporte ausführen. Dass sowohl der Begriff «dauernd» als auch der Begriff «vorwiegend» in der Verordnung umschrieben und nicht durch die Praxis gebildet werden sollen, ergibt sich eindeutig aus einer Äusserung im Nationalrat bei der Behandlung des Art. 17 des Automobilgesetzes. Dort wurde u. a. ausgeführt: «... Überdies überlässt es auch die Kommissionsmehrheit dem Bundesrat, zu bestimmen, was er unter ‚dauernd‘ oder ‚vorwiegend‘ mit Gütertransport beschäftigt sein subsumieren will...» (Stenographisches Bulletin des Nationalrats 1931, S. 66). Dauernd mit dem Gütertransport beschäftigt ist, wer ausschliesslich und ständig für diese Tätigkeit verwendet wird. Nicht ganz so einfach verhält es sich mit dem Begriff «vorwiegend». In rein sprachlicher Beziehung kann von «vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sein» gesprochen werden, wenn diese Tätigkeit die übrigen Arbeitsverrichtungen überwiegt. Nach unserer Auffassung ist jemand dann vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt, wenn er durchschnittlich im Tag mehr als vier Stunden damit beschäftigt ist. Gewisse Schwierigkeiten wird die Abgrenzung stets bieten, da die Grenzziehung von Willkür nicht ganz frei ist. Die praktische Bedeutung, ob jemand vorwiegend oder nicht vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt ist, liegt darin, dass der vorwiegend Beschäftigte sowohl den Arbeits- als auch den Ruhezeitbestimmungen unterworfen ist, der nicht vorwiegend Beschäftigte dagegen bloss den Ruhezeitbestimmungen.

Mit einer wöchentlichen Arbeitszeit von 54 Stunden im Ausgleich zweier Wochen hat sich die Mehrheit der Expertenkommission einverstanden erklärt. Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit von neun Stunden. Im Interesse möglicher Elastizität sehen wir den Ausgleich auf zwei Wochen vor. Die Verschiedenheiten in Transport- und andern Gewerben verlangen dies. Sind mit der Arbeitszeit Präsenzzeiten verbunden, so darf die wöchentliche

Arbeits- und Präsenzzeit zusammen im Ausgleich zweier Wochen 60 Stunden nicht übersteigen, wobei auf die Arbeitszeit nicht mehr als 54 Stunden fallen dürfen. Die durchschnittliche tägliche Arbeits- und Präsenzzeit beträgt demnach zehn Stunden. 60 Stunden wöchentliche Arbeits- und Präsenzzeit sieht auch das Arbeitszeitgesetz von Basel-Stadt für Taxichauffeure vor. Diese Zeiten scheinen uns vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus betrachtet nicht übersetzt zu sein. Selbstverständlich bleibt es den beteiligten Kreisen unbenommen, in Gesamtarbeitsverträgen niedrigere Grenzen vorzusehen. Im Interesse der Verkehrssicherheit muss weiterhin dafür gesorgt werden, dass auch die tägliche Arbeits- und Präsenzzeit sowie der Dienst am Lenkrad nicht zu hoch angesetzt werden können. Unter Berücksichtigung der Ruhezeiten in Art. 4 wäre es ohne besondere Vorschriften möglich, die tägliche Arbeitszeit auf $14\frac{1}{2}$ Stunden und in Ausnahmefällen, d. h. wöchentlich zweimal, sogar auf $15\frac{1}{2}$ Stunden anzusetzen. Dies verträgt die Verkehrssicherheit als Regelfall nicht. Deshalb bestimmen wir, dass die Arbeitszeit im Tag nicht mehr als zehn, die Arbeits- und Präsenzzeit zusammen nicht mehr als zwölf und der Dienst am Lenkrad nicht mehr als neun Stunden betragen darf. Eine Ausnahme sehen wir für den Gesellschaftswagenverkehr vor. Hier darf bei ausserordentlich starkem Verkehr für einen Führer die Arbeitszeit an höchstens zehn Samstagen, Sonn- oder Feiertagen auf zwölf, die Arbeits- und Präsenzzeit auf vierzehn und der Dienst am Lenkrad auf zehn Stunden heraufgesetzt werden, jedoch nur unter Ausgleichung innerhalb dreier aufeinanderfolgender Tage auf die durchschnittliche Zeit. Auch nach der Postkonzession B darf der Dienst am Lenkrad bis zehn Stunden betragen. In Schichtenbetrieben soll spätestens alle vierzehn Tage, bei Betrieben mit unregelmässigem Verkehr in der Regel ein täglicher Wechsel der Schichten vorgenommen werden. Die eidgenössische Postverwaltung, welche die grösste Automobilunternehmung in der Schweiz ist und deshalb auch am meisten Erfahrungen besitzt, vertrat die Ansicht, dass die in Art. 3 vorgesehenen Zeiten, vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus betrachtet, ohne Bedenken eingeführt werden dürfen. Dies war für uns besonders wichtig.

Eine Erhöhung der wöchentlichen Arbeits- sowie Arbeits- und Präsenzzeit zusammen um höchstens 6 Stunden muss vorgesehen werden für ausserordentliche Gütertransporte, die wegen besonderer Verhältnisse nicht anders ausgeführt werden können. Es muss sich um Transporte handeln, über deren Ausführung der Unternehmer nicht frei verfügen kann, sondern die nur im gegebenen Augenblick ausgeführt werden können. Es ist hier vor allem an die Ausführung von Umzügen auf die ortsüblichen Umzugstermine in Orten mit grossem Umzugsverkehr zu denken, sowie an Fahrten für die Versorgung von Festanlässen, Ausstellungen usw., die plötzlich angesagt werden oder bei denen unvorhergesehenerweise die Vorräte ausgegangen sind, mit Getränken usw. Immerhin muss ausdrücklich hervorgehoben werden, dass es sich um wirkliche Ausnahmefälle handeln muss. Die Vorschrift (Art. 3, Abs. 4) ist deshalb eher restriktiv auszulegen. Es darf daraus keine Regel entstehen. Um in dieser

Hinsicht eine bestimmte Kontrolle zu haben, wird eine besondere Bewilligung vorgesehen, die vom Kanton zu erteilen ist, wo das Fahrzeug seinen Standort hat. Gegen die kantonalen Verfügungen können die interessierten Personen und Verbände sowie die andern Kantone innert 30 Tagen beim eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement Beschwerde erheben. Die tägliche Arbeitszeit sowie die tägliche Arbeits- und Präsenzzeit zusammen dürfen in diesen Ausnahmefällen nie mehr betragen als die Innehaltung der Bestimmungen über die Ruhezeit ermöglicht. Art. 4 gilt also auch in diesen Fällen uneingeschränkt.

Art. 4 regelt die Ruhezeit, die ein berufsmässiger Motorfahrzeugführer im Tag haben soll. Wir sehen eine solche von durchschnittlich elf Stunden vor, bezogen auf zwei Arbeitswochen. Weniger als neun Stunden im Tag darf sie nicht betragen. Nur wenn die besondern Verhältnisse eines Betriebs es erfordern, kann sie wöchentlich höchstens zweimal auf acht Stunden herabgesetzt werden, unter Ausgleichung in den darauffolgenden acht Tagen. Mit dieser Regelung hat sich die Expertenkommission grundsätzlich einverstanden erklärt. Auch nach dem Arbeitszeitgesetz darf die tägliche Dauer der Ruheschicht innerhalb einer Gruppe von höchstens vierzehn aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich nicht weniger als elf Stunden betragen. Eine tägliche Ruhezeit von elf Stunden sehen weiterhin gewisse Gesamtarbeitsverträge vor, z. B. der des Schweizerischen Brauereiverbandes mit dem Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz. Die Möglichkeit, die Ruhezeit wöchentlich zweimal auf 8 Stunden herabzusetzen, ist auch im Bundesratsbeschluss vom 19. März 1929 über die Erteilung von Konzessionen für regelmässige Autofahrten nach Bedarf und in der Vollzugsverordnung des Kantons St. Gallen vom 20. November 1928 über den Motorwagen- und Fahrradverkehr enthalten (Art. 79).

Ganz besonderer Art sind die Verhältnisse bei den Hotelchauffeuren, die lediglich Fahrten zur Beförderung der Hotelgäste im Nahverkehr zwischen dem Hotel und dem Bahnhof, der Schiffstation, dem Flugplatz usw. ausführen. Diese Fahrten sind in der Regel nicht ermüdend, da grosse Präsenzzeiten dazwischen liegen. Mit Rücksicht auf die Bahnanschlüsse wird es aber nicht gut möglich sein, auch für diese Chauffeure die in Abs. 1 und 2 vorgesehenen Ruhezeitbestimmungen einzuhalten. Von wirtschaftlichen Überlegungen aus geleitet, sind wir der Auffassung, dass der Hotellerie gewährt werden soll, was sie nötig hat, sofern darin keine Verkehrsgefährdung zu erblicken ist. Und das ist eine tägliche Ruhezeit von durchschnittlich neun Stunden, die wöchentlich zweimal auf mindestens sieben Stunden herabgesetzt werden kann, unter Ausgleichung auf die durchschnittliche Zeit in den nächsten vierzehn Tagen. Dies wird z. B. auch für den Platz Luzern genügen, der in dieser Hinsicht die ungünstigsten Verhältnisse aufweisen soll. Die Vorschriften über die Arbeits- und Präsenzzeit gelten für diese Kategorie von Motorfahrzeugführern nicht, da sie nicht solche von gewerbsmässigen Personentransportunternehmen sind.

Art. 5 sichert jedem berufsmässigen Motorfahrzeugführer neben der täglichen auch eine wöchentliche Ruhezeit von 24 aufeinanderfolgenden Stunden. Die Sicherheit des Verkehrs verlangt, dass der Berufschaffeur in der Woche mindestens einmal ganz ausspannen kann. Wenn irgendwie möglich, sollen die 52 Ruhetage so verteilt werden, dass auf jede Woche einer fällt. Ausnahmen sind jedoch denkbar, wenn ein Betrieb es erfordert. Um den Verhältnissen Rechnung zu tragen, bei denen eine regelmässige Gewährung eines Ruhetags von 24 Stunden nicht möglich ist, soll im Jahr ungefähr ein Drittel davon, d. h. siebzehn, auf zwanzig Stunden herabgesetzt werden können, wobei jedoch die ausgefallenen Stunden innerhalb eines Zeitraumes von drei Wochen nachzuholen sind. In Anlehnung an das Arbeitszeitgesetz (Art. 9, Abs. 4) soll dem Ruhetag in der Regel eine tägliche Ruhezeit von mindestens acht Stunden vorausgehen. Wo die Bedürfnisse eines Betriebs das im Einzelfall nicht zulassen, kann davon Umgang genommen werden, was wir durch die Worte: «in der Regel» deutlich genug zum Ausdruck zu bringen glauben. Da vor allem beim Schichtenbetrieb die vorausgehende Ruhezeit manchmal nur sieben oder sogar nur sechs Stunden betragen kann, sehen wir vor, dass in diesen Betrieben die dem Ruhetag vorausgehende tägliche Ruhezeit innerhalb zweier Wochen durchschnittlich acht Stunden betragen muss. Beträgt sie demnach vor dem ersten Ruhetag nur sechs Stunden, so muss sie vor dem zweiten zehn sein, damit ein Durchschnitt von acht Stunden vorliegt. Der Ruhetag soll grundsätzlich auf einen Sonntag gelegt werden. Ist jedoch die Sonntagsarbeit gestattet, so soll in Anlehnung an das Bundesgesetz über den wöchentlichen Ruhetag mindestens jeder dritte Sonntag freigegeben werden. Eine Ausnahme besteht nur für die Gesellschaftswagenführer während der Saison. Im Interesse der Verkehrssicherheit liegt die dem Art. 13 des Ruhetagsgesetzes entnommene Bestimmung, wonach der Arbeitnehmer am Ruhetag keine Berufsarbeit für Dritte ausführen darf, was heute sehr oft vorkommen soll.

Eine besondere Stellung nehmen hinsichtlich der wöchentlichen Ruhezeit wiederum die Hotelchaffeurs ein, die zur Ausführung von Fahrten im Nahverkehr zwischen dem Hotel und dem Bahnhof, der Schiffstation usw. verwendet werden. Wir erachten es als zweckmässig, für diese das Bundesgesetz vom 26. September 1931 über die wöchentliche Ruhezeit vorzubehalten, das den Ruhetag für die im Gastgewerbe tätigen Personen eingehend regelt. Bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes unterliegen sie nicht etwa den Bestimmungen der Verordnung, sondern dem kantonalen Recht, sofern für sie kantonale Bestimmungen gelten. Wir haben uns überhaupt gefragt, ob es nicht einfacher wäre, dieses Gesetz allgemein vorzubehalten. Wir waren dann aber der Auffassung, dass es zweckmässiger sei, die wöchentliche Ruhezeit in dieser Verordnung jedenfalls so weit materiell zu regeln, als dem keine besondern Schwierigkeiten entgegenstehen.

Da wir die Pausen in Art. 2, Abs. 3, zur Ruhezeit zählen, beziehen sich die in Art. 6 vorgesehenen auf alle berufsmässigen Motorfahrzeugführer, also auch

auf die, welche den Arbeitszeitbestimmungen dieser Verordnung nicht unterworfen sind. Hinsichtlich der Pausengestaltung haben wir uns z. T. dem Arbeitszeitgesetz des Kantons Basel-Stadt (§ 11) angeschlossen, das die Frage nach unserem Dafürhalten sowohl im Interesse der Verkehrssicherheit als auch der beteiligten Personen zweckmässig regelt. Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus betrachtet ist es nützlich, wenn vorgeschrieben wird, dass die Pause, soweit dies der Betrieb überhaupt zulässt, um die Mitte der Tagesarbeit eingeschaltet werden soll. Ob es dann gerade Mittagszeit ist oder nicht, spielt dabei keine Rolle. Wird die Pause auf eine oder mit Einwilligung des Arbeitnehmers auf eine halbe Stunde herabgesetzt, so soll der Feierabend um die Dauer der Verkürzung früher eintreten. Beim Schichtenbetrieb ist die Herabsetzung der Dauer auf eine halbe Stunde auch ohne Zustimmung des Arbeitnehmers möglich. Einer Anregung des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter folgend, sehen wir vor, dass der Führer eines schweren Motorwagens nach ununterbrochener Fahrt von ungefähr zwei Stunden eine Zwischenpause von fünfzehn Minuten einschalten darf, wenn nicht Präsenzzeiten eintreten, die ihm Gelegenheit zu einer Ruhepause von gleicher Dauer geben. Die Bestimmung soll aber nur für schwere Motorwagen gelten, d. h. für Motorwagen, deren Gesamtgewicht 3500 kg übersteigt (Art. 2, Abs. 2, lit. b, und Art. 4 der Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932 zum eidgenössischen Automobilgesetz).

Auf ein schwieriges Kapitel stossen wir bei der Frage, was für ein Kontrollsystem angewendet werden soll. Art. 7 sieht eine Kontrolle nur für die Motorfahrzeugführer der gewerbmässigen Personentransportunternehmungen und die Motorfahrzeugführer, die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, vor, mit andern Worten, nur eine Kontrolle über die Arbeits- und Präsenzzeit, nicht aber über die Ruhezeit. Es würde etwas weit gehen und, was der Hauptgrund für die Einschränkung ist, praktisch auf die grössten Schwierigkeiten stossen, wenn der Motorfahrzeugführer auch über die Einhaltung seiner Ruhezeit Kontrolle führen müsste. Als Sanktion für die Einhaltung der Ruhezeitbestimmungen muss deshalb die in Art. 9 enthaltene Strafandrohung genügen.

Die Motorfahrzeugführer der gewerbmässigen Personentransportunternehmungen und die Motorfahrzeugführer, die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, müssen täglich über ihre Arbeits- und Präsenzzeit Kontrolle führen (auch Selbstfahrer). Dazu wird ihnen von der kantonalen Behörde ein Kontrollheft ausgestellt, und zwar auf den Namen des Inhabers. Dieses Heft enthält für je zwei Wochen ein Kontrollblatt, auf dem für jeden Tag die Arbeits- und Präsenzzeit getrennt einzutragen sind. Die Eintragungen müssen vom Führer gemacht werden. Nach Ablauf von vierzehn Tagen sollen die Aufzeichnungen auf dem Kontrollblatt die in Art. 3 vorgesehenen Durchschnittsstunden der Arbeits- und Präsenzzeit ergeben. Die Eintragungen müssen, wenn es sich nicht um einen Selbstfahrer handelt, vom Arbeitgeber jeweils spätestens am Ende der Kalenderwoche unterschrift-

lich bestätigt werden. Selbstverständlich steht es diesem — vielleicht sogar im eigenen Interesse — frei, diese Nachkontrolle in einem kürzeren Zeitabschnitt vorzunehmen, z. B. täglich oder alle zwei Tage. Über die Art und Weise der Führung des Kontrollheftes gibt der Anhang der Verordnung den nötigen Aufschluss.

Nun soll es ganz bestimmte Betriebe geben, bei denen es sehr schwer ist, die Arbeits- und Präsenzzeit stets auseinanderzuhalten, so z. B. die Brauereien. Die Präsenzzeiten seien manchmal sehr kurz, dafür aber sehr häufig, so dass es praktisch schwierig sei, für sie eine getrennte Kontrolle durchzuführen. Deshalb sehen wir vor, dass bei gewissen Betrieben die Arbeits- und Präsenzzeit als Einheit ins Kontrollheft eingetragen werden kann. Dies hat aber nicht die Meinung, dass die Arbeitszeit auf Kosten der Präsenzzeit verlängert werden darf. Man hat uns in der Expertenkommission denn auch versichert, dass dies nicht der Fall sein werde, sondern dass lediglich die Schwierigkeit der Kontrollführung behoben werden soll. Die fraglichen Betriebsarten wird das Volkswirtschaftsdepartement auf gestelltes Gesuch hin bezeichnen. Zur Gesuchstellung sind Personen, Firmen, Gesellschaften, Verbände usw. berechtigt.

Notfälle, die eine Überschreitung der gesetzlichen Arbeits- und Präsenzzeit bedingen, müssen im Kontrollheft aufgeführt werden, unter Angabe des Masses der Übertretung und der Veranlassung des Notfalls. Als Notfälle sind zu betrachten Betriebsstörungen, Unglücksfälle, Hilfeleistungen, höhere Gewalt usw.

Der Fahrzeugführer muss das Kontrollheft mit dem laufenden Kontrollblatt bei der Fahrt stets mitführen. Ausgefüllte Kontrollblätter brauchen nicht mehr mitgeführt zu werden. Der Arbeitgeber kann sie dem Arbeitnehmer zur Führung seiner eigenen Kontrolle abnehmen. Die kantonalen Behörden können das Kontrollheft während der Fahrt prüfen. Eine eingehende Kontrolle über die Handhabung der Verordnung kann durch die kantonalen oder eidgenössischen Behörden zudem am Ort der Unternehmung selbst durchgeführt werden. Zu diesem Zwecke müssen die einzelnen Kontrollblätter während mindestens zwei Jahren vom Unternehmer aufbewahrt werden.

Jeder Arbeitgeber ist verpflichtet, ein Arbeiterverzeichnis zu führen. Bei den dem Fabrikgesetz unterworfenen Unternehmungen wird dieses Verzeichnis durch das im Fabrikgesetz vorgesehene ersetzt. Wo der Dienst in Schichten eingeteilt ist, ist der Schichtplan im Betrieb stets anzuschlagen. — Es soll noch bemerkt werden, dass sich die Vertreter in der Expertenkommission mit der in Art. 7 enthaltenen Kontrolle grundsätzlich einverstanden erklärt haben.

Nach Art. 17, Abs. 4, des eidgenössischen Automobilgesetzes ist der Bundesrat berechtigt, zum Zweck der Durchführung der Kontrolle über die Handhabung der Vorschriften über die Arbeits-, Präsenz- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer sowie zur Wahrung der Nachtruhe für schwere Motorwagen zum Gütertransport ein Nachtfahrverbot einzuführen. Sicher ist, dass ein Nachtfahrverbot für die praktische Durchführung der in dieser Verordnung aufgestellten Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit von grösster

Bedeutung ist. Es ist vielleicht das wirksamste Mittel, um den Willen des Gesetzgebers zu vollziehen. Auch vom Standpunkt der Verkehrssicherheit und der Bekämpfung des Nachtlärms aus betrachtet, glauben wir ein Nachtfahrverbot nur begrüßen zu dürfen. Dies um so mehr, als auch in der Expertenkommission dagegen kein einziger durchschlagender Grund ins Feld geführt werden konnte. Im Gegenteil wurde die Ansicht vertreten, dass dadurch zur Hauptsache Unternehmungen betroffen würden, die als verkehrsgefährdend bekannt sind und durch ihre Geschäftsgebarung den seriösen Firmen wirtschaftlich nur unerwünschte Konkurrenz bereiten. Der Kanton Bern hat schon vor sechs Jahren ein Nachtfahrverbot eingeführt, mit dem er gute Erfahrungen gemacht hat. Er würde es auch dann weiterbestehen lassen, wenn der Bund von der ihm in Art. 17, Abs. 4, des Automobilgesetzes gegebenen Kompetenz nicht Gebrauch machen würde. Dies könnte er jedenfalls für Nichtdurchgangstrassen, da nach Art. 3, Abs. 1, des soeben genannten Gesetzes der Erlass von zeitlichen Beschränkungen Sache der Kantone ist. Dann hätten wir aber die Fortsetzung des heute bestehenden nicht einheitlichen und deshalb unbefriedigenden Zustandes, wenn der Bundesrat nicht nach Art. 2 des Automobilgesetzes eine Reihe von Durchgangstrassen bezeichnen würde, für die das Verbot keine Geltung hätte.

Abs. 4 von Art. 17 des Automobilgesetzes schreibt nicht vor, dass das vom Bundesrat erlassene Nachtfahrverbot der Genehmigung der Bundesversammlung unterliegt. Wir möchten aber schon um des Zusammenhangs mit Abs. 3 willen und da es sich um eine erstmalige Einführung des Nachtfahrverbots auf eidgenössischem Boden handelt, diese wichtige Frage doch auch dem Parlament zur Genehmigung unterbreiten.

Das in Art. 8 vorgeschlagene Nachtfahrverbot bezieht sich nur auf die Motorfahrzeugführer von schweren Motorwagen zum Gütertransport, d. h. von Motorwagen, deren Gesamtgewicht 3500 kg übersteigt. Unter dem Gesamtgewicht ist das Leergewicht des Fahrzeugs sowie die zulässige Nutzlast zu verstehen (Art. 4 der Vollziehungsverordnung zum Automobilgesetz). Lastenzüge mit dem gleichen Gewicht würden unseres Erachtens ebenfalls darunter fallen. Die Sperrzeiten gehen weniger weit als die des bernischen Nachtfahrverbots. Sie umfassen im Sommer (1. April bis 31. Oktober) die Stunden von 23—4 Uhr und im Winter die Stunden von 22—5 Uhr (Bern: im Sommer, d. h. vom 1. Mai bis 30. November, die Stunden von 23—4 Uhr und im Winter die Stunden von 21—6 Uhr).

Selbstverständlich müssen von einem Nachtfahrverbot gewisse Fahrten ausgenommen werden. Wir unterscheiden einmal Fahrten, die ganz allgemein ausgenommen werden müssen, und sodann solche, die nur mit Bewilligung der kantonalen Behörde auszunehmen sind. Vom Nachtfahrverbot allgemein ausgenommen werden die Fahrten für Hilfeleistungen, für den Strassenbau und -unterhalt und für die Feuerwehr, sowie solche zum Transport von Maschinen usw. zur Behebung von Betriebsstörungen. Fahrten für Hilfeleistungen können notwendig werden bei Naturereignissen, wie Überschwemmungen usw. Fahrten

für Strassenbau und -unterhalt sind deshalb auszunehmen, weil vor allem in Städten, im Interesse der reibungslosen Abwicklung des Verkehrs am Tag, die Strassen vielfach während der Nacht instand gestellt werden müssen. Wenn in einer Fabrik, einer Heizungsanlage, einem Elektrizitätswerk usw. eine Betriebsstörung eintritt, so muss unter Umständen auch während der Nacht eine Maschine usw. ausgewechselt werden können. Des Nachts fahren können muss man weiterhin dann, wenn ein Unfall oder eine Panne eintritt. Die Bestimmung ist so zu verstehen, dass in einem solchen Falle nur so lang während der Nacht gefahren werden darf, als man ohne Unfall bzw. Panne hätte fahren können. Damit dieser Ausnahmefall nicht missbraucht werden kann, sehen wir die Meldung an den nächsten Polizeiposten vor. Ausgenommen vom Nachtfahrverbot sind selbstverständlich auch die Fahrten des Militärs. Das braucht aber hier nicht ausdrücklich gesagt zu werden, da nach dem Geltungsbereich die Militärchauffeure der Verordnung nicht unterstellt sind. Mit Bewilligung der kantonalen Behörde können während der Sperrzeit Fahrten ausgeführt werden zum Transport von leichtverderblichen Waren sowie von schweren und verkehrsfährdenden Lasten. Unter leichtverderblichen Waren sind vor allem Milch und sodann je nach den Zeiten und Witterungsverhältnissen Käse und gewisse Früchte (z. B. Kirschen) zu verstehen. Besonders schwere und verkehrsstörende Lasten werden, im Interesse der Verkehrsabwicklung am Tag, besser während der Nacht ausgeführt. Die Bewilligung kann vom Standort- oder einem andern Kanton erteilt werden, z. B. vom Aufenthaltskanton. Die vom andern Kanton erteilte hat aber nur Gültigkeit für das Gebiet dieses Kantons, währenddem die Bewilligung des Standortkantons für das ganze Gebiet der Schweiz gilt. In diesem Falle wird neben den interessierten Personen und Verbänden auch den übrigen Kantonen ein Beschwerderecht an das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement eingeräumt, wobei jedoch die Beschwerdefrist nicht schon mit der Bekanntgabe, sondern erst mit der Kenntnisnahme der Bewilligung durch den Kanton zu laufen beginnt.

Wenn es sich aus verkehrstechnischen Gründen als notwendig erweisen sollte, kann der Bundesrat die Sperrzeiten ändern und die Kantone ermächtigen, weitere Ausnahmen zu bewilligen.

Für die Übertretung der Vorschriften dieser Verordnung wird in Art. 9 eine strafrechtliche Sanktion vorgesehen. Diese schliesst sich materiell, wenigstens was das Strafmass anbetrifft, an Art. 58 des Automobilgesetzes an. Dagegen spricht sie nicht nur vom Führer des Motorfahrzeugs, sondern ganz allgemein von dem, der den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderhandelt. Eine Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften dieser Verordnung liegt auch dann vor, wenn jemand die Vorschriften über die Durchführung der Kontrolle nicht befolgt. In schweren Fällen oder bei wiederholtem Rückfall kann die kantonale Verwaltungsbehörde überdies den Führerausweis entziehen.

Die Durchführung der Verordnung liegt den Kantonen ob. Diese haben die für die Ausführung der Kontrolle notwendigen Organe zu bestimmen. Die Oberaufsicht ist Sache des Bundesrates, der sie durch Vermittlung des Volks-

wirtschaftsdepartements und im besondern des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit ausüben wird. Mit der Kontrolle können ebenfalls die eidgenössischen Fabrikinspektorate betraut werden. Wenn es sich bei dieser Verordnung auch nicht in erster Linie um eine Sozial-, sondern um eine Verkehrsgesetzgebung handelt, so ist doch das Volkswirtschaftsdepartement mit seinem Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit die gegebene Instanz, um die Oberaufsicht ausüben zu helfen (Art. 10).

Wir empfehlen Ihnen, dem nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Genehmigung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer Ihre Zustimmung zu geben, und versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. Dezember 1933.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

Beilagen:

Bundesbeschlussesentwurf und Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

**die Genehmigung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit
der berufsmässigen Motorfahrzeugführer.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
auf Grund von Art. 17, Abs. 3, des Bundesgesetzes vom 15. März 1932
über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Dezember 1933,

beschliesst:

Einziges Artikel.

Der Verordnung vom 4. Dezember 1933 über die Arbeits- und Ruhezeit
der berufsmässigen Motorfahrzeugführer wird die Genehmigung erteilt.

Verordnung

über

die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer.

(Vom 4. Dezember 1933.)

Der schweizerische Bundesrat,

gestützt auf Art. 17, Abs. 3 und 4, des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr,

beschliesst:

Art. 1.

¹ Dieser Verordnung sind die Motorfahrzeugführer im Strassenverkehr unterstellt, denen als Beruf die Führung eines Motorfahrzeugs obliegt, gleichgültig, ob sie ihren Beruf als Unternehmer oder im Anstellungsverhältnis ausüben (berufsmässige Motorfahrzeugführer).

Geltungsbereich.

² Wer ein Motorfahrzeug gegen Entgelt nur ausnahmsweise führt, ist nicht berufsmässiger Motorfahrzeugführer.

³ Die Verordnung findet nicht Anwendung:

- a. auf die Motorfahrzeugführer, die vom Bundesgesetz vom 6. März 1920 betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten erfasst werden; auf die Führer der gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1924 betreffend den Postverkehr konzessionierten Kraftwagenunternehmungen, jedoch nur so weit nicht, als sie im regelmässigen Linienbetrieb verwendet werden;
- b. auf die Motorfahrzeugführer der Autohalterposten für die Fahrten im Dienste der eidgenössischen Postverwaltung;
- c. auf die Motorfahrzeugführer der eidgenössischen Militärverwaltung.

Art. 2.

¹ Als Arbeitszeit im Sinne dieser Verordnung gilt nicht nur die Zeit, während welcher der Motorfahrzeugführer mit der Führung, Instandhaltung und Instandstellung des Motorfahrzeugs beschäftigt ist, sondern auch die, während welcher er andere ermüdende Arbeiten verrichtet.

Allgemeine Begriffe.

² Als Präsenzzeit gilt die Zeit ohne Arbeitsleistung, aber mit der Verpflichtung zu wachsamer Anwesenheit auf dem Posten und der Bereit-

schaft zu sofortiger Anhandnahme sich einstellender Arbeit. Der Präsenzzeit ist gleichgestellt die Zeit, während welcher der Motorfahrzeugführer mit nicht ermüdender Arbeit beschäftigt ist.

³ Die Ruhezeit besteht aus der täglichen und wöchentlichen Ruhezeit, sowie den Pausen.

Art. 3.

Arbeits- und
Präsenzzeit.

¹ Die wöchentliche Arbeitszeit der Motorfahrzeugführer, die im gewerbmässigen Personentransport tätig oder die dauernd oder vorwiegend mit dem Gütertransport beschäftigt sind, darf im Ausgleich zweier Wochen vierundfünfzig Stunden nicht übersteigen. Dauernd mit dem Gütertransport beschäftigt ist, wer täglich und ausschliesslich für diese Tätigkeit verwendet wird, vorwiegend, wer durchschnittlich im Tag mehr als vier Stunden damit beschäftigt ist.

² Sind mit der Tätigkeit der in Abs. 1 genannten Führer Präsenzzeiten verbunden, so darf die wöchentliche Arbeits- und Präsenzzeit im Ausgleich zweier Wochen sechzig Stunden nicht übersteigen, wobei auf die Arbeitszeit nicht mehr als vierundfünfzig Stunden fallen dürfen.

³ Die Arbeitszeit darf im Tag nicht mehr als zehn, die Arbeits- und Präsenzzeit zusammen nicht mehr als zwölf und der Dienst am Lenkrad nicht mehr als neun Stunden betragen. Die Arbeitszeit der Gesellschaftswagenführer darf bei ausserordentlich starkem Verkehr an höchstens zehn Samstagen, Sonn- oder Feiertagen eines Kalenderjahres auf zwölf, die Arbeits- und Präsenzzeit auf vierzehn und der Dienst am Lenkrad auf zehn Stunden heraufgesetzt werden, unter Ausgleichung innerhalb der drei folgenden Tage auf höchstens neun Stunden Arbeitszeit, zehn Stunden Arbeits- und Präsenzzeit und neun Stunden Dienst am Lenkrad.

⁴ Für ausserordentliche Gütertransporte, die wegen besonderer Verhältnisse nicht anders ausgeführt werden können, darf die wöchentliche Arbeitszeit sowie die wöchentliche Arbeits- und Präsenzzeit um höchstens sechs Stunden erhöht werden. Dabei müssen aber die Bestimmungen über die Ruhezeit eingehalten werden. Notwendig ist die Bewilligung des Standortkantons des Fahrzeugs, die für die ganze Schweiz gilt. Gegen die Verfügungen eines Kantons können die interessierten Personen, Verbände und die andern Kantone innert dreissig Tagen, von der Bekanntgabe an gerechnet, beim Justiz- und Polizeidepartement Beschwerde führen.

⁵ Wenn der Dienst von Motorfahrzeugführern in Schichten eingeteilt ist, so ist spätestens binnen vierzehn Tagen, bei Betrieben mit unregelmässigem Verkehr in der Regel täglich, ein Wechsel der Schichten vorzunehmen.

Art. 4.

Tägliche
Ruhezeit.

¹ Alle berufsmässigen Motorfahrzeugführer haben täglich eine zusammenhängende Ruhezeit von durchschnittlich nicht weniger als

elf Stunden einzuhalten, bezogen auf zwei Arbeitswochen. Weniger als neun aufeinanderfolgende Stunden darf sie nicht betragen.

² Die tägliche Ruhezeit kann wöchentlich höchstens zweimal auf acht Stunden herabgesetzt werden, wenn die besondern Verhältnisse des Betriebs es notwendig machen. Ein Ausgleich hat in den darauf folgenden acht Tagen stattzufinden.

³ Für Hotelchauffeure, die lediglich zur Ausführung von Fahrten im Nahverkehr zwischen dem Hotel und dem Bahnhof, der Schiffstation usw. verwendet werden (Conducteurs), beträgt die tägliche Ruhezeit innerhalb zweier Wochen durchschnittlich neun Stunden. Sie darf wöchentlich höchstens zweimal auf sieben Stunden herabgesetzt werden, unter Ausgleichung auf die durchschnittliche Zeit in den nächsten vierzehn Tagen.

⁴ Die tägliche Ruhezeit soll in der Regel auf die Nachtstunden gelegt werden oder wenigstens Nachtstunden einschliessen. Vorbehalten bleiben die besondern Anordnungen bei Tag- und Nachtbetrieb.

Art. 5.

¹ Jeder berufsmässige Motorfahrzeugführer hat im Kalenderjahr zweiundfünfzig Ruhetage einzuhalten, wovon wenn möglich auf jede Woche ein Ruhetag fallen soll. Dieser muss am Wohnort zugebracht werden können. Dem Arbeitnehmer ist es untersagt, am Ruhetag Berufsarbeit für Dritte auszuführen.

Wöchent-
liche
Ruhezeit.

² Der Ruhetag muss vierundzwanzig Stunden betragen. Stollen sich der Einhaltung des vierundzwanzigstündigen Ruhetags erhebliche Schwierigkeiten entgegen, so dürfen im Laufe eines Jahres höchstens siebzehn Ruhetage auf zwanzig Stunden verkürzt werden. Die auf den einzelnen Ruhetag ausfallenden Ruhestunden sind in den nächsten drei Wochen nachzuholen.

³ Dem Ruhetag soll in der Regel eine tägliche Ruhezeit von mindestens acht Stunden unmittelbar vorausgehen. Beim Schichtenbetrieb muss die dem Ruhetag vorausgehende Ruhezeit innerhalb zweier aufeinanderfolgender Wochen durchschnittlich acht Stunden betragen.

⁴ Der Ruhetag ist auf einen Sonntag oder Feiertag zu legen, ausser wenn die Arbeit an Sonntagen gesetzlich gestattet ist. In diesem Fall müssen aber mindestens siebzehn Ruhetage im Jahr auf einen Sonn- oder Feiertag fallen, und zwar so, dass, mit Ausnahme der Motorfahrzeugführer im Gesellschaftswagenverkehr während der Saison, ein Ruhetag im Zeitraum von drei Wochen wenigstens einmal auf einen Sonntag oder Feiertag fällt.

⁵ Für Hotelchauffeure, die zur Ausführung von Fahrten im Nahverkehr zwischen dem Hotel und dem Bahnhof, der Schiffstation usw. verwendet werden (Conducteurs), gilt dieser Artikel nicht. Sie unterliegen vom Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 26. September 1931

über die wöchentliche Ruhezeit an den Bestimmungen dieses Gesetzes für das Gastgewerbe.

Art. 6.

Pausen.

¹ Jeder berufsmässige Motorfahrzeugführer hat täglich eine Pause von mindestens anderthalb Stunden einzuhalten, die in der Regel um die Mitte der täglichen Arbeitszeit einzuschalten ist. Sie soll, soweit es der Dienst gestattet, am Wohnort zugebracht werden können. Sie darf auf eine Stunde und im Einverständnis des Arbeitnehmers sowie im Schichtenbetrieb auf eine halbe Stunde herabgesetzt werden, wenn das Essen in der Nähe der Arbeitsstelle eingenommen werden kann.

² Die Führer von schweren Motorwagen haben das Recht, überdies nach ununterbrochener Fahrt von ungefähr zwei Stunden eine Pause von fünfzehn Minuten einzuschalten, sofern nicht Präsenzzeiten eintreten, die ihnen Gelegenheit zu einer Ruhepause von gleicher Dauer geben.

Art. 7.

Kontrolle.

¹ Die in Art. 3, Abs. 1, genannten Motorfahrzeugführer sind verpflichtet, über die Arbeits- und Präsenzzeit gesondert Kontrolle zu führen. Für Betriebsarten mit Arbeits- und Präsenzzeiten, die zeitlich nicht genau ausgeschieden werden können, kann die Präsenzzeit zusammen mit der Arbeitszeit in das Kontrollheft eingetragen werden. Das Volkswirtschaftsdepartement bezeichnet auf Gesuch hin solche Betriebsarten.

² Zur Durchführung der Kontrolle wird von der kantonalen Behörde ein Kontrollheft abgegeben, das vom Motorfahrzeugführer nach der im Anhang dargelegten Weise täglich nachzuführen ist. Der Arbeitgeber oder dessen Vertreter hat diese Angaben des Arbeitnehmers jeweils spätestens am Ende einer Kalenderwoche unterschriftlich zu bestätigen.

³ Veranlasst ein Notfall (Betriebsstörung, Unglücksfall, Hilfeleistung, höhere Gewalt usw.) eine Abweichung von den Bestimmungen über die Arbeits- und Präsenzzeit, so ist deren Umfang und Veranlassung im Kontrollheft einzutragen.

⁴ Das Kontrollheft mit dem laufenden Kontrollblatt ist vom Fahrzeugführer stets mitzuführen und auf Verlangen den Kontrollorganen vorzuweisen. Diese können überdies die gesamte Kontrolle am Ort der Unternehmung einsehen. Die Kontrollblätter müssen während mindestens zwei Jahren aufbewahrt werden.

⁵ Wenn der Dienst in Schichten eingeteilt ist, so ist der Schichtplan im Betrieb anzuschlagen.

⁶ Der Arbeitgeber ist verpflichtet, über die bei ihm beschäftigten Motorfahrzeugführer ein Verzeichnis zu führen. Darin sind Name, Wohnort und Geburtsjahr des einzelnen Führers anzugeben. In den dem

Bundesgesetz vom 18. Juni 1914 über die Arbeitszeit in den Fabriken unterstellten Betrieben tritt an Stelle dieses Verzeichnisses das dort geführte Arbeiterverzeichnis.

Art. 8.

¹ Den Fuhrern von schweren Motorwagen zum Gutertransport ist die Benützung öffentlicher Strassen vom 1. April bis 31. Oktober für die Zeit von 28 bis 4 Uhr und vom 1. November bis 31. März für die Zeit von 22 bis 5 Uhr untersagt.

**Nacht-
fahrverbot.**

² Innerhalb dieser Zeit dürfen nur Fahrten für Hilfeleistungen, für den Strassenbau und den Strassenunterhalt und für die Feuerwehr ausgeführt werden, sowie solche zum Transport von Maschinen usw. zur Behebung von Betriebsstörungen. Ferner Fahrten, die bedingt sind durch Unfälle oder Pannen; diese sind dem nächsten Polizeiposten zu melden. Mit Bewilligung der kantonalen Behörde können auch Transporte leichtverderblicher Waren und besonders schwerer oder verkehrsstörender Lasten ausgeführt werden. Die Bewilligungen des Standortkantons gelten für das ganze Gebiet der Schweiz. Gegen die Verfügungen eines Kantons können die interessierten Personen und Verbände innert dreissig Tagen, von der Bekanntgabe an gerechnet, beim Justiz- und Polizeidepartement Beschwerde führen. Das gleiche Recht steht den andern Kantonen gegen Bewilligungen des Standortkantons zu, wobei jedoch die Beschwerdefrist erst von der Kenntnisnahme der Bewilligung an zu laufen beginnt.

³ Dem Bundesrat bleibt vorbehalten, die Zeiten, für die das Nachtfahrverbot gilt, abzuändern sowie die Kantone zu ermächtigen, für andere als die in Abs. 2 vorgesehenen Transporte Ausnahmen zu erteilen, wenn sich dies aus verkehrstechnischen Gründen als notwendig erweisen sollte.

Art. 9.

¹ Wer den Vorschriften dieser Verordnung zuwiderhandelt, wird mit Busse bis zu zweihundert Franken bestraft.

**Straf-
bestim-
mungen.**

² In schweren Fällen oder bei wiederholtem Rückfall wird auf Gefängnis bis zu zehn Tagen oder auf Busse bis zu fünfhundert Franken erkannt. Überdies kann die kantonale Verwaltungsbehörde den Führerausweis entziehen.

³ Art. 65, 66, 67 und 68 des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr finden Anwendung.

Art. 10.

¹ Die Durchführung dieser Verordnung liegt den Kantonen ob. Sie haben die dafür notwendigen Massnahmen zu treffen.

**Durch-
führung.
Ober-
aufsicht.**

² Die Oberaufsicht übt der Bundesrat durch Vermittlung des Volkswirtschaftsdepartements, Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit, aus.

Art. 11.

Einführung. Diese Verordnung tritt am _____ in Kraft. Mit ihrem Inkrafttreten sind alle entgegenstehenden Vorschriften des eidgenössischen und kantonalen Rechts aufgehoben.

Bern, den 4. Dezember 1933.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

Anhang.

**Verordnung vom 4. Dezember 1933 über die Arbeits- und Ruhezeit
der berufsmässigen Motorfahrzeugführer.**

Kontrollheft

über die

Arbeits- und Präsenzzeit.

Das Kontrollheft ist vom Motorfahrzeugführer stets mitzuführen und auf Verlangen den Kontrollorganen vorzuweisen.

Die Eintragungen in das Kontrollheft sind vom Motorfahrzeugführer täglich vorzunehmen.

Bei Motorfahrzeugführern im Anstellungsverhältnis sind die Eintragungen im Kontrollheft jeweils spätestens am Ende der Kalenderwoche durch den Arbeitgeber oder dessen Vertreter unterschriftlich zu bestätigen.

Angaben über den Inhaber:

Name und Vornamen:

Geburtsdatum:

Heimatgemeinde:

Wohnort:

Arbeitgeber:

Art des Unternehmens:

Datum der Ausstellung:

Unterschrift und Stempel der Behörde:

Arbeits- und Präsenzzeit.

Datum	Beginn der Arbeit	Ende der Arbeit	Dienst am Lenkrad (*)	Andere Arbeiten (*)	Totale Arbeits- zeit (*)	Präsenz- zeit (*)
Sonntag . .						
Montag . .						
Dienstag .						
Mittwoch .						
Donnerstag						
Freitag . .						
Samstag . .						
Sonntag . .						
Montag . .						
Dienstag .						
Mittwoch .						
Donnerstag						
Freitag . .						
Samstag . .						
Total in 2 Wochen						
Total in 1 Woche						

Notfalle:

Durch den Arbeitgeber nachgeprüft:

Datum:

Unterschrift:

Unterschrift
des Motorfahrzeugführers:

*) In Stunden und Minuten anzugeben.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zur Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. (Vom 4. Dezember 1938.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1933
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3038
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1933
Date	
Data	
Seite	826-847
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 167

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.