

Ad 92.300

**Motion des Ständerates
(Kommission SR 92.300)
Projektbewilligungsverfahren
Motion du Conseil des Etats
(commission CE 92.300)
Procédures d'autorisation de projets**

Wortlaut der Motion vom 10. Dezember 1992

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament Aenderungen der Gesetzgebung vorzulegen, die unter Berücksichtigung der grundlegenden Volksrechte zum Ziele haben sollen, dass:

1. eine schnellere Durchführung der Bewilligungsverfahren ermöglicht wird, vor allem durch die Ausschaltung von Doppelspurigkeiten auf allen Stufen der öffentlichen Hand;
2. den Entscheidungsinstanzen Behandlungsfristen angesetzt werden;
3. die Integration von Spezialbewilligungen in ein einziges oder koordiniertes Verfahren möglich wird;
4. die finanzielle Verantwortlichkeit derjenigen geregelt wird, welche mutwillig Einsprachen erheben und die Verfahren in die Länge ziehen.

Texte de la motion du 10 décembre 1992

Le Conseil fédéral est chargé de présenter au Parlement des modifications de la législation au niveau fédéral de telle façon que – tenant compte des droits fondamentaux du peuple:

1. une exécution plus rapide des procédures d'autorisation soit rendue possible, essentiellement par l'élimination de chevauchements à tous les niveaux des collectivités publiques;
2. l'on impose des délais de traitement aux instances de décision;
3. l'on intègre les autorisations spéciales dans une seule procédure coordonnée;
4. l'on règle la responsabilité financière de ceux qui forment des recours téméraires et prolongent les procédures.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 9 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Motion zu überweisen.

Proposition de la commission

La commission propose par 9 voix sans opposition et avec 1 abstention de transmettre la motion.

Bundesrat **Koller**: Ich bin mir zwar bewusst, dass ich mit dem Antrag des Bundesrates auf Umwandlung in ein Postulat wahrscheinlich keine Erfolgchancen habe, aber wir müssen standhaft bleiben, auch wenn wir klaren Mehrheiten gegenüberstehen.

Der einzige Grund, weshalb der Bundesrat die Umwandlung in ein Postulat beantragt, ist, dass für die Beschleunigung der Baubewilligungsverfahren in erster Linie die Kantone zuständig sind und nicht der Bund. Wir können an sich nicht eine verbindliche Motion entgegennehmen in einem Bereich, in dem die Kantone zuständig sind.

Was die Bundeskompetenzen anbelangt, hat der Bundesrat sogar im Rahmen des Revitalisierungsprogrammes alles Mögliche vorgekehrt, dass es im Bundesbereich tatsächlich möglichst rasch zu dieser erwünschten Beschleunigung und Vereinfachung der Verfahren, auch zur Einführung von koordinierten Verfahren, kommt. Wir werden Ihnen im Bereich der Raumplanung noch diesen Sommer entsprechende Gesetzesänderungen unterbreiten. Die Verwaltungskontrolle des Bundesrates führt in Zusammenarbeit mit Professor Zimmerli eine grosse Ist-Analyse durch, damit wir spätestens im nächsten Jahr zu gesamtheitlichen Ansätzen gelangen. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat am Antrag auf Umwandlung in ein Postulat festhält.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Motion	67 Stimmen
Für Ueberweisung als Postulat	39 Stimmen

91.048

**Arbeitszeitgesetz.
Aenderung
Loi sur la durée du travail.
Modification**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 14. August 1991 (BBI III 1285)
Message et projet de loi du 14 août 1991 (FF III 1281)

Beschluss des Ständerates vom 1. Dezember 1992
Décision du Conseil des Etats du 1er décembre 1992

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Wanner, Berichterstatter: Wie Sie wissen, sind in der Schweiz die Arbeitsverträge grundsätzlich Sache der Sozialpartner. Der Gesetzgeber erlässt aber Richtlinien zum Schutze der Arbeitnehmer und für die Sicherheit der Allgemeinheit. Das Arbeitszeitgesetz regelt die Arbeitszeiten in den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Das Gesetz soll gewährleisten, dass die Sicherheit dieses öffentlichen Verkehrs beispielsweise nicht wegen Ueberbeanspruchung des Personals gefährdet wird. Es dient aber auch ganz eindeutig dem Schutz der Arbeitnehmer selber. Dem Gesetz sind das Personal der SBB, die Chauffeure der PTT, das Personal der konzessionierten Bahn- und Busunternehmen sowie der Schifffahrtsgesellschaften und der Seilbahnen unterstellt. Der Bundesrat beantragt mit vorliegender Botschaft kleinere Aenderungen dieses Gesetzes.

Der Ständerat hat nach langen Beratungen in der Kommission und nach Zusatzabklärungen die Vorlage im Dezember 1992 behandelt. Ihre Kommission hat das Geschäft im Januar 1993 beraten und beantragt oppositionslos, auf die Vorlage einzutreten.

Der wichtigste Punkt der Vorlage ist die Anpassung der Zeitzuschläge im Arbeitszeitgesetz an diejenigen bei SBB und PTT. Das Personal der SBB und der PTT ist dem Arbeitszeitgesetz und dem Beamtengesetz des Bundes und den Beamtenordnungen unterstellt. Mit der Aenderung der Beamtenordnung vom 11. Dezember 1989 hat der Bundesrat auf den 1. Juli 1990 dem gesamten Bundespersonal und damit auch dem SBB- und PTT-Personal zusätzliche Zeitgutschriften für den Nachtdienst gewährt.

Neu wurde eine Zeitgutschrift von 10 Prozent für die Zeit von 20 Uhr bis 24 Uhr eingeführt. Von Mitternacht bis 4 Uhr wurde der Zeitzuschlag von 25 Prozent auf 30 Prozent erhöht. Zudem wurde der Zuschlag für Beamte, die über 55 Jahre alt sind, für diese Zeit auf 40 Prozent festgelegt.

Mit der heute zur Diskussion stehenden Revision des Arbeitszeitgesetzes soll der Bundesrat die Kompetenz erhalten, die Zeitzuschläge für Nachtarbeit, die er dem eigenen Personal gewährt, neu allen Verkehrsbetrieben – auch in den Städten –, den Seilbahnen usw. vorschreiben zu können.

Gemäss heutigem Arbeitszeitgesetz gilt als Nachtarbeit die Beschäftigung von Mitternacht bis 4 Uhr. Der Zeitzuschlag soll dabei mindestens 25 Prozent betragen. Diese Zeiten und Prozentzahlen sind heute im Gesetz selbst festgelegt.

Mit dem neuen Artikel 4bis gemäss Entwurf des Bundesrates soll der Bundesrat ermächtigt werden, in eigener Kompetenz für die Zeit zwischen 20 Uhr und 6 Uhr Zeitzuschläge festzulegen. Die zuständige Konsultativkommission des Bundesrates, die sogenannte Arbeitszeitkommission, beantragt dem Bun-

desrat, die gleichen Zeitzuschläge festzulegen wie bei PTT und SBB. Die heute zur Diskussion stehende Aenderung hat damit keine direkte Erhöhung der Zuschläge zur Folge.

Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass die Kompetenz zur Festlegung der Prozentsätze und der genauen Zeitspanne, die Anspruch auf Zuschlag geben, an den Bundesrat delegiert werden soll. Der Bundesrat beabsichtigt auch nicht, durchgehend bis 6 Uhr Zeitzuschläge vorzuschreiben, sondern nur bis 5 Uhr. Ueber die Diskussion betreffend die massgebenden Zeiten werde ich bei der Detailberatung orientieren.

Wie in der Botschaft unter Ziffer 311 ausgeführt, hat die Gesetzesänderung keine grossen, neuen Auswirkungen auf die Bundeskasse, da die Zeitzuschläge grösstenteils bereits eingeführt sind. Dies trifft – wie erwähnt – auf das gesamte Personal von PTT und SBB als Bundesbetriebe zu, gilt aber auch für etwa zwanzig Unternehmungen der KTU (Konzessionierte Transportunternehmungen), mehrheitlich mit Bahnbetrieb, deren Defizit allerdings in den meisten Fällen der Bund trägt. Für PTT und SBB sind durch die Aenderung der Beamtenordnung von 1990 insgesamt Mehrkosten von rund 43 Millionen Franken zu erwarten. Diese Kosten haben aber nichts mit der heute diskutierten Revision des Arbeitszeitgesetzes zu tun. Ein Zurückgehen auf die frühere Regelung bei SBB und PTT steht ohnehin ausser Diskussion. Demgegenüber belaufen sich die Mehrkosten bei den Privatbahnen, welche die dem Bundespersonal gewährten Zeitzuschläge schon eingeführt haben, auf rund 4 Millionen Franken, wovon zufolge der Defizitdeckung etwa 50 Prozent auf den Bund entfallen.

Zurzeit kommen von den insgesamt 9200 Angestellten bei den Bahnen der KTU und bei den Zahnradbahnen bereits 5500 Angestellte in den Genuss der Zeitzuschläge. Zu beachten ist, dass gerade die grossen Unternehmungen, wo Nacharbeit geleistet werden muss, schon heute dem Schritt von SBB und PTT gefolgt sind.

Die Kommission konnte sich aufgrund der vorgelegten Zahlen darüber vergewissern, dass die vorgeschlagene Revision im Bereich der KTU den Bund auf zusätzlich rund 2 Millionen Franken zu stehen kommen wird. Für die Kantone und die Gemeinden ist insgesamt noch ein ähnlicher Betrag in Rechnung zu stellen.

Bei den städtischen Verkehrsbetrieben werden viele Arbeitsstunden zwischen 20 Uhr und 24 Uhr geleistet. Die meisten dieser Betriebe gewähren dem Personal schon heute diese Zeitzuschläge unter verschiedenen Titeln, so dass effektiv kaum Mehrkosten anfallen werden, weil diese Betriebe die neuen Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes schon heute weitgehend erfüllen. Nachdem der Bund den örtlichen Verkehrsbetrieben ohnehin weder Abgeltung noch Defizitbeiträge gewährt, entstehen hier für den Bund keine Mehrkosten.

In zwei Punkten wich der Ständerat vom Antrag des Bundesrates ab. Darauf werden wir in der Detailberatung zurückkommen.

Unsere Kommission beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten.

M. Béguelin, rapporteur: En Suisse, les contrats de travail sont en principe l'affaire des partenaires sociaux, mais il arrive que le législateur édicte des directives pour protéger la santé des salariés assurant des tâches impliquant la sécurité du public. La loi dite sur la durée du travail règle les temps de travail dans les entreprises de transports publics. La loi doit garantir que la sécurité des usagers ne soit pas mise en danger par un excès de fatigue du personnel. Cette loi sert par ailleurs à la protection du salarié. Le personnel des CFF, les chauffeurs de car des PTT, le personnel des entreprises concessionnaires de chemins de fer et de bus, ainsi que celui des sociétés de navigation et de téléphériques sont soumis à la loi sur la durée du travail (LDT).

Le Conseil fédéral propose plusieurs petites modifications à cette loi. Le Conseil des Etats, après de longs débats au sein de la commission et des éclaircissements complémentaires, a traité le projet en décembre 1992. Votre commission en a discuté le 5 janvier 1993. Elle vous propose sans opposition d'entrer en matière.

Le point le plus important de la modification est l'adaptation des suppléments de temps prévus par la loi à ceux déjà en vigueur aux PTT et aux CFF. Le personnel des deux régies est soumis à la loi sur la durée du travail et à la loi sur le statut des fonctionnaires de la Confédération. Par la modification des règlements des fonctionnaires du 11 décembre 1989, le Conseil fédéral a octroyé le 1er juillet 1990 des bonifications de temps supplémentaire pour le service de nuit à l'ensemble du personnel fédéral, donc aussi au personnel des CFF et des PTT. La nouvelle disposition prévoit une bonification de 10 pour cent pour le temps de travail de 20 heures à 24 heures, et de minuit à 4 heures la bonification est portée à 30 pour cent au lieu de 25; de plus, la bonification pour les fonctionnaires âgés de plus de 55 ans est fixée à 40 pour cent.

Par la révision de la loi discutée aujourd'hui, le Conseil fédéral recevrait la compétence de pouvoir faire appliquer les suppléments de temps pour travail de nuit, que la Confédération accorde à son personnel, nouvellement à toutes les entreprises de transports publics. Selon l'article 4bis du message, le Conseil fédéral devrait être habilité à déterminer de sa propre compétence les suppléments de temps à accorder durant la période entre 20 heures et 6 heures du matin. La commission consultative compétente du Conseil fédéral, la Commission fédérale pour la loi sur la durée du travail, propose au Conseil fédéral de fixer les mêmes suppléments de temps que ceux valables aux PTT et aux CFF.

La commission partage l'opinion du Conseil fédéral que la compétence de déterminer ces pourcentages et les heures exactes donnant droit aux suppléments devrait être déléguée au Conseil fédéral lui-même. Ce dernier ne doit pas obligatoirement prescrire une bonification de 20 heures à 6 heures. Il dispose d'une certaine marge de manoeuvre. Il n'a pas non plus l'intention de fixer des bonifications sans interruption jusqu'à 6 heures, mais par exemple jusqu'à 5 heures. Je renseignerai sur les heures entrant en ligne de compte lors de la discussion de détail.

Comme il est dit en substance au chiffre 311 du message, la modification de la loi n'a pas de grandes conséquences sur la caisse fédérale, car les bonifications ont en grande partie déjà été introduites. Cela concerne, comme déjà dit, l'ensemble du personnel des PTT et des CFF, mais cela concerne aussi environ 20 entreprises de transport concessionnaires, en majorité des exploitations ferroviaires dont le déficit est déjà supporté dans la plupart des cas par la Confédération. Un retour à la réglementation précédente, aux CFF et aux PTT, est hors de question. Les coûts supplémentaires que supportent les chemins de fer privés qui ont déjà introduit les bonifications accordées au personnel fédéral se montent à environ 4 millions de francs, dont 50 pour cent sont pris en charge par la Confédération à travers la prise en compte des déficits. A l'heure actuelle, sur les 9200 employés des chemins de fer concessionnaires et des chemins de fer à crémaillère, déjà 5500 d'entre eux bénéficient de ces bonifications. Il faut prendre en considération que les grandes entreprises justement, dans lesquelles le travail de nuit est fourni dans une forte et moyenne mesure, ont déjà franchi le pas comme les CFF et les PTT. Là non plus, il ne peut être question de revenir en arrière.

En résumé, la commission a pu se convaincre sur la base des chiffres présentés que la révision proposée de la loi dans le domaine des entreprises concessionnaires coûtera à la Confédération environ 2 millions de francs par an. Il faut compter avec une somme équivalente à la charge des cantons et des communes concernés.

Dans les transports urbains, de nombreuses heures de travail se situent entre 20 heures et 24 heures et entre 22 heures et 24 heures respectivement. La plupart de ces entreprises octroient aujourd'hui déjà pour ces heures de travail des bonifications à différents titres, de telle façon qu'effectivement il n'y aura presque pas de frais supplémentaires à enregistrer, car ces entreprises remplissent déjà largement les conditions des nouvelles prescriptions. Etant donné que la Confédération ne fait bénéficier les entreprises de transport locales ni de compensations ni de dégrèvements en cas de déficit, il n'y aura de ce fait pas de coûts supplémentaires à la charge de la Confédération.

Sur deux points, le Conseil des Etats ne partage pas les vues du Conseil fédéral. Nous en parlerons au cours de la discussion de détail. La commission vous propose d'entrer en matière sur le projet présenté.

M. Schmied Walter: Les évolutions survenues au cours des dernières années justifient certainement une modification de la loi sur la durée du travail dans les entreprises de transports publics. Cela n'est pas contesté; en conséquence, l'UDC ne s'oppose pas à l'entrée en matière.

Différentes questions se posent toutefois quant au fond. Ainsi, par exemple, nous jugeons inopportun d'avoir à discuter aujourd'hui déjà d'une compensation du travail de nuit pour les travailleurs des entreprises de transport concessionnaires, des PTT, des CFF, alors qu'aucune discussion de fond n'a encore eu lieu au sujet du travail de nuit de manière générale et que le projet de révision de la loi sur le travail, applicable à tous les secteurs, ne sera mis en consultation qu'au cours du mois de mai prochain, semble-t-il.

Ce que nous déciderons aujourd'hui risque donc d'être interprété comme un modèle du genre, ce qui suscitera incontestablement, en ces temps mouvementés des appétits démesurés de la part des employés du secteur privé: nous pensons au secteur de la restauration, nous pensons au secteur de l'hôtellerie et nous pensons surtout au secteur de l'hygiène publique.

Autre facteur important à nos yeux: le principe même de la compensation du travail de nuit ne doit pas constituer un élément de base destiné à mener la politique salariale. Il s'agit davantage d'un système qui doit rester fixe, s'exprimant en pour cent de temps à compenser par rapport au temps de travail normal. L'échelle de compensation devrait donc être ancrée dans la loi et non dans une ordonnance.

Le fait que le Conseil fédéral nous soumet un projet qui lui réserve le droit d'intervenir ultérieurement, en modifiant lui-même les taux applicables en la matière, laisse une ouverture trop grande. De surcroît, les répercussions financières découlant d'une modification ultérieure du taux de compensation par le Conseil fédéral ne seront pas mises en discussion dans notre Parlement.

Anciennement, la période déterminante donnant droit à une compensation était fixée entre minuit et 5 heures du matin. Aujourd'hui, le projet du Conseil fédéral vise à doubler cette durée en accordant une majoration de 20 heures déjà à 6 heures du matin aux employés qui travaillent la nuit. Nous accordons au personnel directement concerné le droit à la revendication. Cet élargissement, tel que prévu par le Conseil fédéral, ne revêt cependant qu'un caractère souhaitable à nos yeux. Au vu de ce qui précède, l'UDC ne peut pas le cautionner sous cette forme et votera à l'article 4bis la formule du Conseil des Etats et de la majorité de la commission du Conseil national, qui reconnaît la durée donnant droit à la compensation dès 22 heures seulement. Il s'agit-là d'un compromis bien helvétique.

Zwygart: Nachtarbeit ist eine zusätzliche Belastung. Das ist uns allen klar. Es geht um die Sicherheit im öffentlichen Verkehr, wenn wir heute beim Arbeitszeitgesetz gewisse Änderungen diskutieren. Es scheint uns sinnvoll, entsprechend den bundesrätlichen Vorschlägen vorzugehen.

Wir können sagen, dass sich die bisherigen Regelungen bewährten, haben aber festgestellt, dass mit der heutigen Umwandlung in der Gesellschaft der Stress zugenommen hat. Deswegen ist man auf diese Beschlüsse zurückgekommen und hat sie geändert. SBB- und PTT-Angestellte beispielsweise kennen heute schon neuere Lösungen, und unsere Fraktion ist der Meinung, dass aus Gerechtigkeitsgründen die Gleichbehandlung der dem Arbeits- und Arbeitszeitgesetz Unterstellten auf Gesetzesebene geregelt werden muss.

Das Bundespersonal ist, wie das der Kommissionspräsident ausgeführt hat, seit 1990 im Genuss von Entlastungen. SBB, PTT und 20 KTU-Unternehmungen, also die grosse Mehrheit, kennen diese Entlastungen. Etwa ein Zwölftel der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer kommen noch nicht in den Genuss der neuen Bestimmungen.

Die LdU/EVP-Fraktion ist für Eintreten. Nun geht es aber um das Mass dieser Entlastungen. Unsere Fraktion wird den Minderheitsanträgen und dem Entwurf des Bundesrates zustimmen.

Es ist kurzsichtig, zu sagen, dass der vorliegende Vorschlag über die Gültigkeit des Nachtzuschlages quer zur heutigen Wirtschaftslage stehe, denn es besteht die Gefahr, dass die Sicherheit nicht mehr optimal gewährleistet ist – und das könnte verhängnisvoll sein. Sinn dieser Gesetzesänderung ist es gerade, zu verhindern, dass die Angestellten die Leistung von Ueberzeit anstreben, um zu einem höheren Lohn zu kommen. Ein kleiner Streitpunkt ist auch das Inkrafttreten. Die Verzögerungen sind eingetreten, verursacht durch den Ständerat, und damit ist klar, dass keine Rückwirkung möglich und darum auch diese Aenderung am Schluss notwendig ist.

Ich fasse zusammen: Kernpunkt der Vorlage ist der Zeitzuschlag für den Nachtdienst ab 20 Uhr gemäss Botschaft, oder ab 22 Uhr gemäss Ständerat und der hauchdünnen Mehrheit der vorberatenden Kommission.

Im wesentlichen sind es drei Gründe, die für 20 Uhr sprechen: die bestehende Definition in der Schweiz und in EG-Ländern, u. a. in Deutschland, über Nachtarbeit, nämlich ab 20 Uhr bis 6 oder 7 Uhr; dann der Abbau der negativen gesundheitlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen sowie die Gleichbehandlung der restlichen ungefähr 12 Prozent des dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Personals mit den übrigen bald 90 Prozent.

Wir sollten uns nicht übermässig von der heutigen wirtschaftlichen Lage beeinflussen lassen und für die Gesundheit von Angestellten im öffentlichen Verkehr und für die Sicherheit von Passagieren etwas tun.

Darum sind wir für Eintreten und Zustimmung zu dieser Vorlage.

Schmid Peter: Das Arbeitszeitgesetz aus dem Jahre 1971 ist ein Spezialgesetz, das in Ergänzung zum Arbeitsgesetz die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs regelt. Es ist nötig angesichts der unregelmässigen Arbeitszeiten, wie sie sich aus dem Dienstleistungsangebot der Verkehrsbetriebe ergeben. Ihm unterstellt sind somit SBB- und PTT-Transportpersonal sowie die Angestellten der Konzessionierten Transportunternehmen.

Der Zweck des Gesetzes ist ein doppelter: Zum einen dient das Gesetz der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs – Vermeidung von übermüdetem Personal –, und zum anderen dient es dem Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Dies gilt es im Auge zu behalten, um die bevorstehenden Änderungen würdigen zu können. Beizufügen ist, dass die darin diskutierten Zeitzuschläge lediglich Minimalforderungen sind, die im vorgesehenen Zeitraum bereits aufgrund der Beamtenordnung für das gesamte Bundespersonal gelten. Es geht also bei der Revision des Arbeitszeitgesetzes nicht zuletzt auch um eine gewisse Angleichung der Arbeitszeitregelung für alle am öffentlichen Verkehr beteiligten Transportunternehmen.

Die grüne Fraktion ist für Eintreten auf die Vorlage. Ich nehme gleich auch zu den zu revidierenden Artikeln wie folgt Stellung. Wir befürworten in Artikel 4bis (neu) grundsätzlich den Zeitzuschlag und schliessen uns dem Antrag des Bundesrates und der Kommissionsminderheit an, welche dafür den Dienst zwischen 20 Uhr und 6 Uhr vorsehen.

Die Version der Kommissionsmehrheit und des Ständerates hingegen schafft eine Differenz zu Artikel 10 des Arbeitsgesetzes, das Nachtarbeit von 20 Uhr bis 6 Uhr kennt, und auch eine grössere Diskrepanz zur Beamtenordnung des Bundespersonals, dem ebenfalls Zeitgutschriften zwischen 20 Uhr und 5 Uhr gewährt werden. Damit wird ein wichtiger Nebeneffekt, nämlich die Harmonisierung aller einschlägigen Gesetze und Verordnungen, nicht erreicht; der Mehrheitsantrag muss schon deshalb abgelehnt werden.

Mit der Streichung des Absatzes 2 in Artikel 9 wird nichts eliminiert; die Vorschrift über den Zeitzuschlag für Nachtarbeit wird lediglich wie alle übrigen Einzelvorschriften auf Verordnungsebene geregelt und somit in die Kompetenz des Bundesrates gelegt. Auch dies geschieht im Sinne einer Angleichung an

den bereits vom Bundesrat gepflegten Usus, hier die näheren Einzelheiten selbst festzulegen. Wichtig scheint uns dabei der Grundsatz, dass die Zeitzuschläge in Form von Zeitzuschritten abgegolten werden, was zweifellos der erhöhten Verkehrssicherheit dient. Die übrigen Aenderungen dienen dem Schutz der Angestellten.

In Artikel 19 werden die Aufsichtsbehörden verpflichtet, gegen die Beschlüsse und Anordnungen einzuschreiten, wenn diese gegen gesetzliche Vereinbarungen verstossen. Die Kann-Formel ist also durch eine verbindlichere Formulierung ersetzt worden.

Gemäss Artikel 25 Absatz 1, noch auf der Fahne, kann nicht nur die bundeseigene Aufsichtsbehörde Anträge auf Strafverfolgung stellen, sondern auch das betroffene Personal und dessen Vertreter. Nun hat aber das Bundesamt für Verkehr herausgefunden, dass das Anzeigerecht gemäss Strafgesetzbuch ohnehin jedermann zustehe und somit keine spezielle Aufzählung nötig sei. Die genaueren Einzelheiten sind in Artikel 24 des Arbeitszeitgesetzes geregelt. Somit schrumpft Artikel 25 auf die neue Fassung der Kommissionsmehrheit zusammen.

Nach nochmaliger Ueberprüfung dieser vom Bundesrat vorgeschlagenen Version, welche davon ausgeht, dass das Anzeigerecht also nicht auf die Aufsichtsbehörde beschränkt bleibt, schliessen wir uns dem Antrag der Kommissionsmehrheit an.

Im übrigen empfehle ich Ihnen im Namen der grünen Fraktion, den Anträgen des Bundesrates zu folgen, insbesondere aber in dessen Sinne auch die Minderheitsanträge Vollmer zu unterstützen.

Vollmer: Wir haben absolut kein Verständnis dafür, dass jetzt die bescheidenen Vorschläge, die uns der Bundesrat bei dieser Gesetzesrevision unterbreitet, auch noch bekämpft oder abgeschwächt werden sollen. Es ist zwar heute üblich, gegen irgendwelche sozialpolitische Bestimmungen und Regulierungen einfach aus Prinzip anzutreten; am liebsten möchte man ja völlig deregulieren. Diejenigen, welche diese Linie jetzt so vertreten wollen, sollen doch noch ein bisschen zuwarten; sie werden dann ihr freiheitliches Denken bei anderen Objekten – ich denke an die künftige Kartellgesetzrevision – noch genügend ausleben können.

Viele sind sich offenbar noch nicht bewusst, dass die vorgeschlagene Gesetzesänderung sehr geringe Auswirkungen hat. Es sind ganz minimale Verbesserungen, weil ein Grossteil dessen, was wir mit dem verbesserten Zeitzuschlag verwirklichen wollen, dem Personal, das dem Arbeitsgesetz untersteht, längst zusteht: In sämtlichen Bundesbetrieben, bei den SBB, den PTT, aber auch bei sehr vielen Konzessionierten Transportunternehmungen hat man diese Regelungen längst eingeführt. Es geht jetzt nur noch darum, einer Minderheit, die bis jetzt nicht von diesen Regelungen profitieren konnte, ebenfalls dieses Recht zuzugestehen.

Opposition gegenüber diesen kleinen Verbesserungen ist auch in anderer Hinsicht unverständlich. Man spricht hier immer von der Flexibilität in der Verwaltungsführung. Hier haben wir ein hübsches Beispiel: Der Bundesrat unterbreitet uns einen Vorschlag, in dem er in bezug auf die Zeitzuschläge einen Grundsatz verankern will, der es ihm dann ermöglicht, später konkrete Detailregelungen in bezug auf die Ausgestaltung von Zeitzuschlägen zu erlassen und per Verordnung durchzusetzen. Wenn wir ihm heute diese Kompetenz nicht geben, ist er nicht dazu in der Lage, aufgrund des Arbeitszeitgesetzes im Bereich Nachtarbeit überhaupt irgendwelche Regelungen zu treffen. Wir nehmen ihm also die Flexibilität. In diesem Rat ertönte gerade der Ruf nach Flexibilität in der Verwaltungsführung immer so laut, dass man ihm eigentlich folgen müsste.

Die Vorlage wurde bereits im Ständerat unnötig lange verschleppt. In letzter Minute erreichten uns jetzt auch Briefe der Redaktionskommission, welche notabene nicht nur redaktionelle Aenderungen vorgeschlagen hat, sondern uns auch noch materielle Aenderungen unterbreiten will. Ich finde das insofern peinlich, als der Briefunterzeichner der Redaktionskommission ja nicht irgendein neutrales, aussenstehendes Mitglied ist, sondern gleichzeitig der Präsident der ständerätli-

chen Kommission, die dieses Gesetz selber vorberaten hat und jetzt quasi via Redaktionskommission ihre eigenen Unterlassungen wieder ausbügeln will! Lassen wir uns davon nicht verwirren.

Die hier vorgeschlagenen Verbesserungen sind in erster Linie arbeitsmedizinisch begründet; sie bringen – und das wollen wir nicht verschweigen – gleichzeitig einen kleinen sozialen Fortschritt. Die Gesetzesvorlagen haben einen gesundheitspolitischen Hintergrund, aber – und das ist wichtig – es geht letztlich um die Sicherheit der Betriebe. Die Zeitzuschläge bei Nachtarbeit sind so gedacht, dass die Arbeitnehmer, die unter diesen Bedingungen arbeiten, die entsprechende Ruhezeit haben – im Interesse der Sicherheit dieser Unternehmung. Mit dieser Revision verwirklichen wir eine Gleichstellung der Beschäftigten der verschiedenen Konzessionierten Transportunternehmungen.

Als Sozialdemokraten erwarten wir von dieser Gesetzesrevision, dass mit dem neuen Artikel 19 die Aufsichtsbehörden ihre Aufsichtsfunktion und ihre Aufgaben tatsächlich wahrnehmen. Die Vergangenheit ist hier eher unruhlich. Wir kennen Fälle, wo dem BAV sogar mit einer Verwaltungsaufsichtsbeschwerde Beine gemacht werden mussten, damit die Aufsichtspflicht überhaupt wahrgenommen wurde.

Wir wissen andererseits, dass im Bereich der SBB und der PTT die Generaldirektionen selber die Aufsichtsbehörden der jeweiligen Betriebe sind. Diese Generaldirektionen müssen also eigentlich eine Aufsichtsfunktion gegen Anordnungen in ihrem eigenen Betrieb wahrnehmen und gemäss Artikel 19 für die Einhaltung des Gesetzes sorgen. Wir erwarten also vom Bundesrat, dass aufgrund der Revision der Gesetzesbestimmung in Artikel 19 die Aufsichtsbehörden ihre Pflicht in Zukunft tatsächlich wahrnehmen werden.

Als Sozialdemokraten bitten wir Sie, auf diese Vorlage einzutreten. Stimmen Sie den Anträgen des Bundesrates zu, sie sind bescheiden; es geht um kleine Verbesserungen, aber es geht um längst fällige Gleichstellungen. Es ist nicht einzusehen, warum in irgendeiner kleinen Bahnunternehmung, die genauso von der Öffentlichkeit mitgetragen wird, durch irgendwelche starrköpfigen Verwaltungsräte den Betroffenen sozialpolitische Verbesserungen vorenthalten werden. Mit dieser Gesetzesänderung schaffen wir die Voraussetzung dafür, dass in Zukunft in diesem Bereich fortschrittliche Lösungen vom Bundesrat angeordnet werden können. Wir geben dem Bundesrat die Kompetenz, in diesem Bereich aktiv zu werden. Diese Flexibilität und Kompetenz hat der Bundesrat verdient.

Giger: Die FDP-Fraktion hat die Aenderungen dieses Arbeitszeitgesetzes eingehend beraten. Sie stimmt den Aenderungen in der Fassung des Ständerates zu und lehnt alle weitergehenden Forderungen ab.

Wir möchten vorausschicken, dass die Abgrenzung, welche Arbeitnehmer künftig diesem Arbeitszeitgesetz unterstellt sein werden, nicht ganz klar auszumachen ist. Die von den Arbeitnehmerorganisationen verlangte Gesetzesrevision tendiert jedenfalls dahin, dass alle dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Personen, selbst wenn sie in privatrechtlich organisierten Betrieben arbeiten, den gleichen Rahmenbedingungen unterworfen werden.

Nebst einer sozialen Komponente für die Beschäftigten steht bei diesen Aenderungen vor allem die Sicherheit der mit öffentlichen Verkehrsmitteln beförderten Personen im Vordergrund, das heisst, das für die Personenbeförderung zuständige Personal soll über eine seiner Verantwortung entsprechende Ruhezeit verfügen. Gleichzeitig soll es für den unregelmässigen Dienst, vor allem für Nachtarbeit, zusätzlich entlohnt werden.

Bei der Behandlung dieser Gesetzesänderung galt es beispielsweise die Frage zu klären, ob alle Angestellten eines Luftseilbahnunternehmens dem Arbeitszeitgesetz unterstellt werden müssen. So war uns in der Kommission unklar, ob Fahrer von Pistenfahrzeugen im nächtlichen Einsatz, welche zudem oft saisonal verpflichtet werden, unter das Arbeitsgesetz fallen oder nicht.

Obwohl es in diesem Fall nicht um die Sicherheit der Personenbeförderung geht, wäre es aber von seiten des Gesetzge-

bers doch wünschbar, wenn alle Angestellten eines Personenbeförderungsunternehmens im Sinne eines einheitlichen und flexiblen Einsatzes diesem Gesetz unterstellt würden.

Der Arm des Gesetzes greift also in einer Zeit grosser wirtschaftlicher Probleme in Bereiche hinein, für welche die privaten Unternehmungen voll die Verantwortung zu tragen haben. Das hat zur Folge, dass damit ein weiteres Stück unternehmerischer Freiheit aufgegeben werden soll, obwohl der Bundesrat dem Ansinnen der Verbände nicht in allen Teilen Rechnung getragen hat.

Die Anfänge dieser Gesetzesänderung respektive die Wünsche nach Verbesserung des Arbeitszeitgesetzes fallen unseres Erachtens in eine Zeit zurück, als Forderungen dieser Art typische Begehrlichkeiten eines Arbeitskräftemangels waren, was selbst bei den öffentlichen Diensten damals der Fall war. Heute hat sich das Blatt um 180 Grad gewendet, und jeder-mann ist froh, einen mehr oder weniger gesicherten Arbeitsplatz zu haben.

Ich glaube kaum, Herr Bundesrat Ogi, dass Ihre Lokomotivführer heute und in absehbarer Zeit noch einen Bummelstreik organisieren würden, wie sie ihn vor zwei Jahren inszeniert haben. Heute müssen Sie auch Ihrem uniformierten SBB-Personal nicht mehr so weit entgegenkommen und derart auf Kritik stossende Tenu-Erleichterungen im Tragen der Dienstuniform zugestehen. Ich meine damit die Mützentragpflicht. Aber beim vorliegenden Gesetz geht es ja um die Arbeitszeit und nicht um ein Dienstreglement.

Trotzdem möchte ich die Gelegenheit wahrnehmen und auf einen weiteren Punkt dieser Forderungen hinweisen, welche abseits der Realitäten des heutigen Arbeitsmarktes stehen und von den Gewerkschaften offenbar verkannt werden. Ich meine damit die Forderung nach einem von 30 auf 40 Prozent erhöhten Nachtzuschlag für Arbeitnehmer ab dem 55. Altersjahr.

Dieses Begehren beinhaltet eine soziale, also auch eine psychische Komponente des älter werdenden Beamten. Es geht dabei um den Dienst in Rand- und Nachtzeiten. Tatsache ist jedoch, dass sich gerade diese Kategorie von Angestellten gerne für Arbeiten mit Zeitzuschlag zur Verfügung stellt, um nicht zu sagen aufdrängt. Dieser Zeitzuschlag muss offenbar doch gewisse Anreize schaffen, ausserhalb der normalen Arbeitszeit Dienst zu leisten. Meines Erachtens könnte dieses Problem jedoch gelöst werden, indem vorwiegend junge, unverheiratete und damit keine sozialen Probleme auslösenden Angestellten zu diesem Dienst verpflichtet würden.

Angesichts der finanziellen Sorgen bei unseren Regiebetrieben könnten mit diesen Anordnungen gleichzeitig beträchtliche Einsparungen gemacht werden.

Die gleichen finanziellen Folgen hat in etwa auch die Forderung, die Kompensation von Ueberzeit mit Freizeit mit einem Zuschlag von 25 Prozent zu belegen.

Aus diesen Ueberlegungen möchte ich Sie bitten, bei Artikel 4bis der Fassung des Ständerates zuzustimmen.

Abschliessend halten wir fest: Wenn auch die vom Bundesrat auf ein verantwortbares Mass zurückgedrängten Forderungen sowohl personell als auch finanziell nicht mehr schockierend wirken, treffen diese Aenderungen doch zahlreiche private Unternehmen hart. Dabei ist der heutigen schlechten wirtschaftlichen Lage voll Rechnung zu tragen.

Wie eingangs erwähnt sind wir der Auffassung, dass der Bund mit seinen personalintensiven Betrieben in diesen Fragen nicht eine Vorreiterrolle spielen darf. Wir sind ferner der Meinung, dass heute der sichere Arbeitsplatz vor arbeitszeitlichen und finanziellen Sonderwünschen im Vordergrund zu stehen hat. Wir möchten jedoch festhalten, dass wir mit der Zustimmung zum Beschluss des Ständerates bereit sind, verantwortbaren Korrekturen des Arbeitszeitgesetzes zuzustimmen.

Die FDP-Fraktion empfiehlt Ihnen deshalb, die Minderheitsanträge abzulehnen und den Anträgen der Kommissionsmehrheit zuzustimmen. Dies betrifft vor allem auch Artikel 25, der in neuer Fassung auf einem separaten Blatt vorliegt.

M. Caccia: Au nom du groupe PDC, je plaide pour l'entrée en matière sur cette modification législative. Elle réalise sans doute une amélioration des dispositions légales actuelles, en vue d'obtenir une meilleure sécurité dans le transport des per-

sonnes et aussi un meilleur respect de la personne qui travaille la nuit. Bien entendu, la sécurité se trouve améliorée par ces dispositions, vraisemblablement à la seule condition que la compensation se fasse en temps libre et non par des moyens financiers, parce qu'on a de la peine à comprendre comment un meilleur salaire peut réduire le stress des gens qui travaillent la nuit.

L'amélioration législative intervient aussi par rapport à l'article 19, car elle soumet l'intervention des autorités de surveillance à de meilleures conditions pour effectuer leur travail. La question controversée est celle de l'article 4bis, et il me semble qu'il est justifié de souligner ici encore une fois, comme l'a fait M. Giger, qu'il y a une énorme diversité entre les entreprises régies par cette loi. Il y a une marge imaginable de un à 10 000 pour les employés de quelques entreprises de funiculaires et de téléphériques par rapport à ceux des PTT ou bien des Chemins de fer fédéraux. Donc, il me semble raisonnable de tenir compte de cette énorme diversité dans la législation, dans la modification de la loi que nous sommes en train de décider. C'est la raison pour laquelle la majeure partie du groupe PDC croit raisonnable de suivre, à l'article 4bis, les propositions qui ont été faites par le Conseil des Etats, c'est-à-dire de limiter la définition du travail de nuit entre 22 heures du soir et 6 heures du matin, au lieu de 20 heures et 6 heures. Cela ne signifie aucunement que les entreprises qui ont déjà un règlement différent – entre 20 heures et 6 heures – doivent revenir en arrière par rapport aux dispositions actuellement en vigueur, mais la disposition que nous soutenons laisse un peu plus de marge de manoeuvre, soit pour la négociation entre partenaires sociaux, soit surtout pour les petites entreprises. Nous croyons qu'il n'y a pas de raison vraiment forte de créer une divergence avec le Conseil des Etats à ce propos.

Concernant l'article 25, nous sommes d'accord avec la nouvelle formulation qui est proposée par la commission. Par ces quelques propos, nous vous invitons à voter l'entrée en matière et à suivre les propositions qui ont été adoptées par le Conseil des Etats, ce qui me permet de renoncer à prendre la parole dans la discussion de détail.

Präsident: Die SD/Lega-Fraktion sowie die liberale Fraktion lassen mitteilen, dass sie für Eintreten sind.

Bundespräsident Ogi: Mit der Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes (AZG) strebt der Bundesrat in erster Linie die Gleichbehandlung aller diesem Gesetz unterstellten Arbeitnehmer an; denn Unterschiede bestehen in der gegenwärtigen Gesetzgebung, speziell zwischen dem nach Bundesrecht einerseits und dem nach Privatrecht andererseits angestellten Personal des öffentlichen Verkehrs.

Der Bundesrat hatte seinerzeit Begehren des ihm unterstellten Personals als gerechtfertigt beurteilt und gewährt deshalb bereits seit Juni 1990 einen Zeitzuschlag für den Dienst in den Abendstunden zwischen 20 und 24 Uhr sowie einen gegenüber vorher leicht erhöhten Zeitzuschlag für den Nachtdienst. Seinen Entscheid traf der Bundesrat gestützt auf das Beamten-gesetz; die dem Personal für Arbeitsleistungen während der Abend- und Nachtstunden zugute kommenden Zeitzuschläge entsprechen den heutigen sozialmedizinischen Anforderungen. Inzwischen sind diese Zeitzuschläge von vielen Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU), natürlich speziell den Bahnen, ohne gesetzlichen Zwang übernommen und in ihrem Bereich eingeführt worden.

Dazu möchte ich fünf Punkte hervorheben:

1. Zu den finanziellen Auswirkungen: Wir müssen in der heutigen Situation die finanziellen Auswirkungen immer offen und klar darlegen. Die Kosten dieser materiellen Aenderung belasten die Bundeskasse mit rund 47 Millionen Franken. Dabei sind für die beim Bundespersonal, also bei PTT und SBB, ohnehin schon eingeführten Massnahmen bereits 45 Millionen Franken fest gebunden. Im weiteren sind etwa 2 Millionen Franken zur Defizitdeckung von KTU, die die Zeitzuschläge bereits eingeführt haben, ebenfalls fest in der Budgetplanung enthalten. Somit dürfte die Gesetzesänderung effektiv rund 2 Millionen Franken kosten, und dies zur Deckung von Fehlbeiträgen bei den Konzessionierten Transportunternehmungen.

Gleich viel, d. h. etwa 2 Millionen Franken, müssen die Kantone gesamthaft zur Defizitdeckung übernehmen respektive aufbringen. Die weiteren Aenderungen im AZG betreffen den immateriellen Teil. Es sind kleine Anpassungen, die dem heutigen Verständnis in sozialer und in politischer Hinsicht zu entsprechen vermögen. Sie halten zudem auch einem internationalen Vergleich durchaus stand.

2. Zur Gesetzesänderung: Aus der Sicht des Bundesrates ist die beantragte Gesetzesänderung ausgewogen, gerecht und den heutigen Gegebenheiten und Verhältnissen angepasst. Sie ist auch mit Blick auf die gegenwärtige wirtschaftliche Situation angepasst, weil die Massnahmen in erster Linie dort wirksam werden, wo die Arbeitsleistung tatsächlich unter abnormalen Verhältnissen erbracht werden muss.

3. Zur Vernehmlassung: Das Resultat der Vernehmlassung bei den Kantonen, bei den PTT, bei den SBB und den interessierten Verbänden und Gewerkschaften hat zur vorgeschlagenen Gesetzesänderung in allen Teilen eine eindeutige Zustimmung erbracht.

4. Zu den bisherigen Verhandlungen: In den Verhandlungen des Erstrates, des Ständerates, wurden die Argumente des Bundesrates grösstenteils übernommen und Eintreten beschlossen. Hingegen beschloss der Ständerat in den Detailberatungen zwei Differenzen gegenüber der Vorlage des Bundesrates.

Die erste betrifft Artikel 4bis, die Zeitzuschläge, die von 20 Uhr auf 22 Uhr zurückversetzt worden sind. Ich werde im Rahmen der Detailberatung darauf zurückkommen.

Die zweite betrifft Artikel 25 Absatz 1, wonach das vorgeschlagene Antragsrecht zur Strafklage des Personals auf die heutige Regelung zurückgenommen wurde. Auch hier möchte ich mich im Rahmen der Detailberatung dann noch äussern. Die Mehrheit Ihrer Kommission schloss sich dem Ständerat an.

5. Der Bundesrat hatte ursprünglich gewisse Vorschläge der Arbeitnehmerverbände übernommen, die von der AZG-Kommission nach eingehender Beratung überwiesen worden sind. Die Vorlage scheint deshalb massvoll, und ich möchte sie Ihnen zur Annahme empfehlen, denn im Sinne der Gleichbehandlung ist es wichtig, dass das Personal aller Verkehrsunternehmungen überall die gleichen Bedingungen hat und wir die gleichen Bedingungen schaffen, wie wir sie bei den PTT, bei den SBB haben und wie sie bereits verschiedene KTU-Unternehmungen ebenfalls eingeführt haben.

Der Bundesrat hätte – aber ich möchte die Diskussion hier abwarten – Verständnis, wenn der Nationalrat keine Differenz zum Ständerat schaffen würde. Aber ich möchte Sie bitten, dieses Gesetz nun dringend zu verabschieden. Sie wissen ja: Es sollte bereits 1992 in Kraft gesetzt werden, und wir konnten das nicht tun. Wir möchten nun aber rasch handeln und Ungleichgewichte beseitigen.

Ich beantrage Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, und bitte Sie, mit den Worten von Herrn Vollmer, «hier Flexibilität zu zeigen».

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 4bis

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Minderheit

(Vollmer, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Diener, Herzog, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Zwygart)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 4bis

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Minorité

(Vollmer, Béguelin, Bircher Peter, Bircher Silvio, Diener, Herzog, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Zwygart)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Vollmer, Sprecher der Minderheit: Die Minderheit schlägt Ihnen nicht mehr und nicht weniger vor, als die Fassung des Bundesrates zu übernehmen, eine Fassung, die auch in der Eidgenössischen Arbeitszeitgesetzkommission so gutgeheissen wurde, eine Fassung, hinter der sämtliche Sozialpartner der Beteiligten stehen. Wir meinen, dass die Fassung des Bundesrates alles anderes darstellt als das, was Herr Giger in seinem Eintretensvotum gesagt hat: dass es um typische Begehrlichkeiten gehe. Es geht auch nicht um die SBB, denn – das hat auch Bundesrat Ogi vorhin gesagt – die Bundesbetriebe haben diesen Zeitzuschlag ab 20 Uhr längst. Es kann also auch nicht darum gehen, dass die Bundesbetriebe mit dieser Gesetzesänderung jetzt eine fortschrittliche Schrittmacherfunktion übernehmen würden. Diese Zeitzuschläge ab 20 Uhr sind im Bundesbereich längst verwirklicht. Es geht nur noch um die Ausdehnung auf diejenigen wenigen Konzessionierten Transportunternehmungen, die sich dem bisher nicht angeschlossen haben. Einzig und allein darum geht es!

Wenn wir den Beginn dieser Nacharbeit auf 20 Uhr festlegen, machen wir das auch nicht willkürlich, sondern in Uebereinstimmung mit anderen Gesetzen, die wir schon verabschiedet haben. Das Arbeitsgesetz – nicht das Arbeitszeitgesetz, über das wir jetzt befinden – geht auch vom Begriff der Nacht ab 20 Uhr aus. Wir kennen die Vergütung für Nachtdienste ab 20 Uhr beim Bund längst. Wir haben in den meisten Gesamtarbeitsverträgen, die in der Privatwirtschaft ausgehandelt werden, den Begriff der Nacht ab 20 Uhr. Auch wenn wir die verschiedenen EG-Länder zum Vergleich beiziehen, sehen wir, dass in den meisten Ländern die Arbeit ab 20 Uhr als Nacharbeit gilt. Wir machen also nichts anderes, als hier eine kleine Unterlassung korrigieren, indem wir auch für die wenigen, noch nicht dieser Regelung unterstellten KTU jetzt diese Gleichstellung verwirklichen. Tun wir dies, besteht auch für diese restlichen nicht einmal 20 Prozent der Beschäftigten, die diesem Gesetz unterstellt sind, die Möglichkeit, dass diese Regelung zum Tragen kommt. Die Kosten – das hat der Bundesrat bereits dargelegt – halten sich sehr in Grenzen, weil der grösste Teil des Personals diese Regelung bereits kennt. Wenn man das umrechnet, wird das die öffentliche Hand (Kantone und Bund) etwa 2 Millionen Franken kosten. Es ist nicht so, dass hier irgendwelche Begehrlichkeiten auf den Tisch kommen, sondern es geht um das Postulat der Gerechtigkeit, um das Postulat – das scheint mir wichtig zu sein –, dass wir auch anerkennen, dass die Nacharbeit, wie sie heute von diesen Beschäftigten geleistet wird, arbeitsmedizinisch ernst genommen werden muss. Dieses Ernstnehmen setzen wir um mit der Gewährung entsprechender Zeitzuschläge. Es geht um nichts anderes als um die Aufnahme dieser arbeitsmedizinischen Vorgaben und damit auch der Sicherheitsvorgaben in diesen Bereichen des öffentlichen Verkehrs.

Stimmen Sie bitte dieser Minderheit und dieser Vorlage des Bundesrates zu. Zeigen wir dem Personal auch, dass wir seinen Einsatz rund um die Uhr entsprechend würdigen und dass wir diese Unterschiede nicht mehr haben wollen; die Unterschiede zwischen Bundesunternehmungen und den grossen KTU einerseits, die diese vernünftige Lösung längst eingeführt haben, und einigen wenigen renitenten Kleinunternehmen andererseits, die sich – obwohl auch von der öffentlichen Hand mitfinanziert – à tout prix diesen Regelungen widersetzen wollen.

Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zur Fassung des Bundesrates und der Minderheit.

Stalder: Die SD/Lega-Fraktion ist bereit, den Minderheitsantrag, also die Version des Bundesrates, zu unterstützen. Ich glaube, diese Frage einigermaßen aus der Praxis beurteilen

zu können. Meine Dienstzeit von 35 Jahren bei den SBB hat mich manche Stunde Nachtdienst absolvieren lassen.

Artikel 4bis (neu) enthält einen sehr wichtigen Aspekt, weil die Sicherheit der öffentlichen Betriebe tatsächlich in den Vordergrund gestellt werden muss. Nachtdienst ist eben viel anstrengender als Tagdienst; das ist eine Tatsache. Die Sicherheit muss an die erste Stelle gesetzt werden. Sicherheit entscheidet ja über so viele menschliche, persönliche Schicksale. Gerade im Strassenverkehr täte Sicherheit in der Verkehrsabwicklung wirklich not. Seien wir dankbar, dass die öffentlichen Betriebe diesbezüglich doch einen wesentlich besseren Grad der Sicherheit erreichen.

Es geht hier um eine kleine Anpassung, um die Gleichbehandlung eines Teils des Personals von privaten Transportunternehmungen. Ich glaube, das ist absolut keine Opfersymmetrie, wenn wir, wie das beim Bund üblich ist, den Nachtdienst ab 20 Uhr generell als Richtlinie anerkennen.

Neben der Gesundheit muss noch ein weiterer Aspekt angeführt werden: Wenn ich Nachtdienst zu leisten hatte, fiel die Zeit zwischen 20 und 22 Uhr für mich persönlich immer besonders ins Gewicht, weil gerade diese zwei Stunden doch die Stunden sind, wo die meisten kulturellen Veranstaltungen stattfinden. Bedienstete, welche zwischen 20 und 22 Uhr Dienst zu leisten haben, können also nirgends an kulturellen und gesellschaftlichen Anlässen teilnehmen. Ich spreche aus Erfahrung, wenn ich behaupte, dass auch dieser Aspekt eine wichtige Rolle spielt.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass unsere Fraktion auch den Minderheitsantrag zu Artikel 25 zur Unterstützung empfiehlt.

Wie gesagt: Die SD/Lega-Fraktion möchte Ihnen empfehlen, den Antrag der Kommissionsminderheit, also den Entwurf des Bundesrates, zu unterstützen.

Wanner, Berichterstatter: Auch eine relativ harmlos anmutende Botschaft kann durchaus zu intensiven Diskussionen führen. Das ist insbesondere hier der Fall. Worum geht es bei diesem Artikel 4bis? Gemäss dem Beschluss des Ständerates bzw. dem Antrag der Kommissionsmehrheit soll der Bundesrat verpflichtet werden, ab 22 Uhr Zeitzuschläge vorzuschreiben, und nicht schon ab 20 Uhr (wie Bundesrat und Kommissionsminderheit es vorschlagen). Auf der anderen Seite ist es aber selbstverständlich, dass der Bund und andere Arbeitgeber die schon eingeführten Zeitzuschläge für die Zeit von 20 bis 22 Uhr beibehalten können und dass auch Transportunternehmungen, welche diese Zeitzuschläge noch nicht kennen, solche im Rahmen der Vertragsverhandlungen unter den Sozialpartnern einführen können.

Der Ständerat war der Ansicht, dass die beim Bund eingeführten Zuschläge von 10 Prozent für die Zeit von 20 bis 22 Uhr nicht generell bei allen Verkehrsbetrieben zwingend nötig sind. Was bei der Wirtschaftslage vor drei Jahren bei SBB und PTT aus Arbeitsmarktgründen vielleicht richtig war, muss nicht zwangsläufig auch heute so sein. Der Ständerat wollte mit der Verschiebung des Beginns der zuschlagsberechtigten Zeit die Möglichkeit zu einer Differenzierung schaffen und auch die Mehrkosten für Bund, Gemeinden und Kantone etwas verringern.

Zudem wollte er eine Gleichbehandlung mit anderen, dem Bundesgesetz vom 13. März 1964 über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel unterstellten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern erreichen. Nach Artikel 10 dieses Gesetzes kann – mit der Bewilligung der zuständigen Behörde – die Tagesarbeit bis 22 Uhr dauern, bei zweischichtiger Tagesarbeit sogar bis 24 Uhr. Es entspricht auch nicht dem Titel der Gleichbehandlung, die Arbeitnehmer der Konzessionierten Transportunternehmungen in jedem Punkt absolut gleich zu behandeln wie jene von SBB und PTT, weil es doch sehr unterschiedliche Arbeitsbedingungen gibt und im entsprechenden Fall auch Vor- und Nachteile mit zu gewichten sind.

Aus diesen Gründen hat der Ständerat bei Artikel 4bis (mit 26 zu 11 Stimmen) eine Differenz zum Bundesrat geschaffen. Aber auch in der Fassung des Bundesrates könnte die anspruchsberechtigte Zeit erst auf 22 Uhr festgelegt werden.

Wenn Sie der Mehrheit Ihrer Kommission, die mit 11 zu 10 Stimmen so beschlossen hat, zustimmen, schaffen Sie etwas mehr Spielraum. Das könnte durchaus im Interesse aller Beteiligten liegen.

M. Béguelin, rapporteur: A l'article 4bis, il s'agit donc des tranches de temps pour lesquelles le Conseil fédéral peut ordonner en principe les bonifications de temps. Dans la version du Conseil fédéral, il est mentionné «entre 20 heures et 6 heures». Le Conseil des Etats a fixé pour sa part la limite de 22 heures à 6 heures.

Les deux points de vue se sont affrontés au sein de votre commission: d'une part, ceux qui soutenaient la proposition du Conseil des Etats, avec l'argument que ce qui est bon pour les CFF, les PTT et les grandes entreprises de transports publics ne l'est pas obligatoirement pour les petites, et, d'autre part, ceux qui étaient d'avis que le texte du Conseil fédéral offre toute la souplesse requise et souhaitable, puisqu'il laisse au gouvernement le soin de fixer les tranches de temps donnant droit à une bonification.

De plus, il faut se souvenir que, maintenant déjà, les heures prévues par le Conseil fédéral s'appliquent aux PTT, aux CFF et à une vingtaine de compagnies privées.

Votre commission, très partagée, vous propose du bout des lèvres, par 11 voix contre 10, de suivre la variante du Conseil des Etats.

Bundespräsident Ogi: Herr Vollmer hat es richtig erwähnt: Der Bundesrat hat den Vorschlag der AZG-Kommission übernommen und den Zeitzuschlag bereits ab 20 Uhr vorgesehen. Der Ständerat und die Mehrheit Ihrer Kommission haben dann diesen Zeitzuschlag ab 22 Uhr fixiert.

Ich möchte dem Rat mitteilen, wie diese Entschädigung aussieht, damit Sie in Anbetracht und in Kenntnis dieser Entschädigungsfrage entscheiden können.

Der Bundesrat sieht für die AZGV folgende Zeitzuschläge vor: 10 Prozent Zuschlag für Dienst zwischen 20 Uhr respektive 22 Uhr – Sie entscheiden – und 24 Uhr (neu). Dann 30 Prozent Zuschlag für Dienst zwischen 24 und 4 Uhr sowie zwischen 4 und 5 Uhr, sofern der Dienst vor 4 Uhr angetreten wird. Es handelt sich hier um eine Anhebung um 5 Prozent. Dann 40 Prozent statt 30 Prozent von Beginn des Kalenderjahres an, in dem der Arbeitnehmer das 55. Altersjahr vollendet.

Mit den Zeitzuschlägen soll grundsätzlich der erwiesenermassen höheren gesundheitlichen Belastung während der Nachtstunden angemessen Rechnung getragen werden. Mit den differenzierten Ansätzen wird den unterschiedlichen Beanspruchungen nach Einsatzzeiten und Alter entgegengekommen. Als Ausnahme gilt selbstverständlich der Bundesrat, aber die Bundesräte haben ja Freude an ihrer Arbeit, und das ist mehr wert als 30 Prozent Zuschlag.

Ich möchte noch einige Punkte erwähnen, welche diese Zuschläge rechtfertigen. Es ist nun einmal eine Tatsache, dass die Nachtarbeitszeit eine längere Erholungszeit voraussetzt. Dann müssen wir festhalten, dass gegenüber früher stark gestiegene Belastungen zu registrieren sind; ich denke an Rationalisierungen, an Produktivitätssteigerungen. Dann ist nicht zu leugnen, dass ein gewisser Druck zur Verlagerung der Produktion womöglich in die Tagesstunden zu registrieren ist.

Es muss auch festgehalten werden, dass diese Leute vielfach eine sehr grosse Verantwortung tragen – denken Sie an die von Herrn Giger erwähnten Lokomotivführer, denken Sie auch an das Zugpersonal ohne Mütze. Auch mir gefällt das nicht; ich werde das der Generaldirektion der SBB sagen.

Ich muss Ihnen sagen, Herr Giger, ich wurde nicht einmal konsultiert, geschweige denn gefragt; ein Mitentscheidungsrecht haben wir keines: Die SBB sind eine Unternehmung, und die Unternehmung kann hier entscheiden.

Kommen wir aber zu den Zuschlägen zurück: Nach Arbeitsgesetz gilt als Nachtarbeit grundsätzlich Arbeit ab 20 Uhr bis morgens um 5 oder 6 Uhr. 80 Prozent der Beschäftigten erhalten diesen Zuschlag bereits heute. Die Ausrichtung von Barzuschlägen in der Industrie und beim Bund ist gang und gäbe; die Gleichstellung sollte hier, wenn auch nicht mutwillig, doch vollzogen werden.

Schliesslich ist noch der soziale Aspekt zu erwähnen. Nacharbeit schliesst normales Familien- und Gesellschaftsleben teilweise aus, darin stimme ich bereits Erwähntem absolut zu. Deshalb finde ich, dass Sie dieses Gesetz verabschieden und dem Bundesrat zustimmen sollten.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	76 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	66 Stimmen

Art. 9 Abs. 2; 19

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 9 al. 2; 19

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Art. 25 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Ist das Unrecht oder die Schuld gering, so sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Ueberweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab.

Minderheit

(Vollmer, Béguelin, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Zwygart)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 25 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Lorsque le tort causé ou la culpabilité de l'auteur sont de peu d'importance, l'autorité compétente renonce à le poursuivre, à le renvoyer devant le tribunal ou à lui infliger une peine.

Minorité

(Vollmer, Béguelin, Bircher Silvio, Diener, Herczog, Schmid Peter, Stalder, Steiger, Zwygart)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Vollmer, Sprecher der Minderheit: Ich kann Ihnen hier mitteilen, dass die Minderheit ihren Antrag zugunsten der jetzt auf dem Tisch liegenden neuen Fassung der Mehrheit der Kommission zurückzieht.

Wir können das um so mehr tun, als mit der neuen Fassung das Anliegen eigentlich vollumfänglich eingelöst worden ist. Wir hatten bisher nämlich die unbefriedigende Situation, dass Anzeigen bei Verstössen gegen das Arbeitszeitgesetz von der Aufsichtsbehörde eingeleitet werden mussten und dass sich diese Aufsichtsbehörde eben nicht in allen Fällen entsprechend verhalten hat. Das Begehren der Arbeitszeitkommission und der Sozialpartner war, dass eben auch das betroffene Personal und dessen Vertreter das Recht erhalten, entsprechende Anzeigen zu machen oder Anträge auf Strafverfolgung zu stellen.

Mit der Fassung der Kommissionsmehrheit wird auch das Anzeigemonopol der Aufsichtsbehörden eliminiert, und damit steht jedermann eine Anzeigemöglichkeit offen. Wir meinen, dass wir damit eigentlich den Anliegen, die zu dieser Gesetzesrevision geführt haben, Rechnung tragen.

Wir können deshalb den Minderheitsantrag, der auch mit der Fassung des Bundesrates in Uebereinstimmung stand, zurückziehen.

Ich bitte Sie: Stimmen Sie dem neuen Antrag der Kommission, wie er jetzt ausgeteilt worden ist, zu.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 27a, Ziff. II Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 27a, ch. II al. 1

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Ziff. II Abs. 2

Antrag der Kommission

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ch. II al. 2

Proposition de la commission

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	116 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

92.072

Erdöl- und Erdgasforschung. Gewährung von Finanzhilfen

Prospection d'hydrocarbures. Aide financière

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. August 1992 (BBI V 1096)

Message et projet d'arrêté du 24 août 1992 (FF V 1044)

Beschluss des Ständerates vom 1. Dezember 1992

Décision du Conseil des Etats du 1er décembre 1992

Kategorie V, Art. 68 GRN – Catégorie V, art. 68 RCN

Frau **Jeanprêtre** unterbreitet im Namen der Kommission den folgenden schriftlichen Bericht:

1. Mit der Botschaft vom 24. August 1992 beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, dem Bundesbeschluss über die Fristverlängerung des Verpflichtungskredites zur Gewährung von Finanzhilfen an die Swissspetrol Holding AG für die Weiterführung der Erdöl- und Erdgasforschung in der Schweiz zuzustimmen. Die mit dem Bundesbeschluss vom 15. Dezember 1982 bewilligten 10 Millionen Franken sind bis zum Ablauf der zehnjährigen Frist nur rund zur Hälfte beansprucht worden.

2. Der Ständerat hat am 1. Dezember 1992 der beantragten Fristverlängerung mit 20 zu 1 Stimmen zugestimmt.

3. Die Kommission hat am 9. Februar 1993 die Botschaft des Bundesrates beraten. Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat am 26. Januar 1993 noch «Ergänzungen des EVED zur Botschaft 'Swissspetrol' vom 24. August 1992» der Kommission zugestellt. Diese Ergänzungen geben Auskunft über das weitere Vorgehen auf technischem Gebiet aufgrund einer Klausurtagung mit in- und ausländischen Experten im August 1992 und über die neue Beurteilung des Verwaltungsrates der Swissspetrol Holding AG.

Das Departement ist im erwähnten Schreiben «sehr daran interessiert, dass die Exploration nach Kohlenwasserstoffen in der Schweiz weitergeführt wird. Die Fortführung der Arbeiten der Swissspetrol liegt im Interesse der Landesversorgung, aber auch der eidgenössischen Energiepolitik und der Forschungspolitik. Die umfassende Kenntnis des eigenen Untergrundes und der gültige Nachweis potentiell nutzbarer Ressourcen – oder deren Abwesenheit – dürfte für jedes Land von grosser Bedeutung sein.»

Arbeitszeitgesetz. Aenderung

Loi sur la durée du travail. Modification

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.048
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.03.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	56-63
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 331

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.