

80.064

Arbeitszeitgesetz. Änderung
Loi sur la durée du travail. Modification

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung **Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale**

Verhandlungen des Nationalrates und des Ständerates

Délibérations du Conseil national et du Conseil des Etats



DOKUMENTATIONSDIENST DER BUNDESVERSAMMLUNG
SERVICE DE DOCUMENTATION DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

Uebersicht über die Verhandlungen

Résumé des délibérations

80.064 n Arbeitszeitgesetz. Änderung

Botschaft und Gesetzesentwurf vom 20. August 1980 (BB1 III, 417) über die Änderung des Arbeitszeitgesetzes (AZG).

N *Bürer*, Ammann-St. Gallen, Aubry, Darbellay, Dupont, Eng, Gloor, Graf, Hari, Jung, Messmer, Renschler, Schüle, Spiess, Wagner, Zehnder, Zwygart
(17)

S *Meylan*, Bauer, Cavelti, Egli, Generali, Hänsenberger, Hefti, Meier, Piller, Stucki, Ulrich (11)

1980 15. Dezember. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1981 3. März. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1981 20. März. Beschluss des Nationalrates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1981 20. März. Beschluss des Ständerates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt I, 829; Ablauf der Referendumsfrist: 29. Juni 1981

80.064 n Loi sur la durée du travail. Modification

Message et projet de loi du 20 août 1980 (FF III, 413) relatifs à la modification de la loi sur la durée du travail (LDT).

N *Bürer*, Ammann-Saint-Gall, Aubry, Darbellay, Dupont, Eng, Gloor, Graf, Hari, Jung, Messmer, Renschler, Schüle, Spiess, Wagner, Zehnder, Zwygart
(17)

E *Meylan*, Bauer, Cavelti, Egli, Generali, Hänsenberger, Hefti, Meier, Piller, Stucki, Ulrich (11)

1980 15 décembre. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1981 3 mars. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1981 20 mars. Décision du Conseil national: La loi est adoptée au vote final.

1981 20 mars. Décision du Conseil des Etats: La loi est adoptée au vote final.

Feuille fédérale I, 845; délai d'opposition: 29 juin 1981

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 15.12. 1980
Séance du 15.12. 1980

80.064

Arbeitszeitgesetz. Aenderung
Loi sur la durée du travail. Modification

Botschaft und Gesetzentwurf vom 20. August 1980 (BBI III, 417)
Message et projet de loi du 20 août 1980 (FF III, 413)

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Büer, Berichterstatter: Die vorberatende Kommission hat am 6. November im Beisein von Herrn Bundesrat Schlumpf und den Vertretern des Bundesamtes für Verkehr die Vorlage betreffend Aenderung des Arbeitszeitgesetzes behandelt. Obwohl die vorliegende Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes nichts grundlegend Neues bringt, gab sie in der Kommission doch zu einigen Diskussionen Anlass.

Wir dürfen vorerst festhalten, dass die Anfänge einer gesetzlichen Regelung der Arbeits- und Ruhezeit bei den schweizerischen Verkehrsunternehmen bis ins Jahr 1872 zurückreichen. 1890 trat dann ein Gesetz in Kraft, das die tägliche Arbeitszeit auf 12 Stunden festlegte und 52 Ruhetage vorschrieb. 1902 wurde die Arbeitszeit auf 11 Stunden festgelegt und ein achttägiger Erholungsurlaub eingeführt. Im Jahre 1920 wurde das erste Arbeitszeitgesetz eingeführt mit einer täglichen Arbeitszeit von acht Stunden und Ferien von ein bis drei Wochen. In den Jahren 1948, 1956 und 1964 wurden Anpassungen vorgenommen, um dann im Jahre 1971 einem neuen Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, eben dem jetzt gültigen Arbeitszeitgesetz, Platz zu machen. Dieses neue Gesetz hat sich grundsätzlich bewährt. Es schien dem Gesetzgeber richtig, die Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeit in den Verkehrsbetrieben nicht in einer Verordnung zum Arbeitsgesetz, sondern in einem eigenen Gesetz zu regeln. Vor allem auch das Fehlen von Gesamtarbeitsverträgen im Sektor des öffentlichen Verkehrs verlangt eine solche einheitliche Regelung. Es ist offensichtlich, dass der grösste Teil des Personals des öffentlichen Verkehrs unangenehme Dienstzeiten auf sich zu nehmen hat, so vor allem die Nacharbeit, den Sonntagsdienst und die fehlende Fünftageswoche. Aber auch mit Bezug auf die Betriebssicherheit ist eine Regelung der Arbeitszeit, der Ruhetage und der Ferien eindeutig notwendig. Dem Arbeitszeitgesetz sind unterstellt: die PTT-Betriebe, die SBB sowie die konzessionierten Eisenbahn-, Trolleybus-, Automobil-, Schifffahrts- und Luftseilbahnunternehmen. Entsprechend gilt dieses Gesetz für die Arbeitnehmer dieser Unternehmen. Der Anstoss zur heutigen Teilrevision ergab sich aus der neuen Ruhetags- und Ferienordnung des Bundes, die ab 1. Januar 1979 respektive 1. Januar 1981, in zwei Etappen, in Kraft getreten ist.

Ebenso hat der Bundesrat dem Bundespersonal ab 1. Januar 1978 62 Ruhetage gewährt. Da nun die PTT-Betriebe und die SBB ebenfalls in den Genuss dieser neuen Bundesregelung kommen, ist es verständlich, dass auch die anderen, dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Unternehmen diese Regelung anstreben, dies insbesondere, da zwei

Drittel des dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Personals dem Bundespersonal, also den SBB und den PTT, angehören. Ohne eine entsprechende Gesetzesänderung wäre das Personal der privaten Transportunternehmen schlechter gestellt, und das ohnehin bestehende Ungleichgewicht zwischen SBB- und PTT-Personal einerseits und dem Personal der privaten Transportunternehmer andererseits in den Arbeitsbedingungen würde erneut verstärkt. Ebenso wirkt sich diese Ungleichheit auf die Personalrekrutierung aus. In der Kommission war man sich einig, dass eine Anpassung notwendig sei. Mit Bezug auf das Ausmass und die Form der Anpassung war man geteilter Meinung. Die Erhöhung der Zahl der Ruhetage von 60 auf 62 war unbestritten. Für die neue Ferienregelung ist im Gesetzesentwurf eine Anpassung an die Bundesregelung in zwei Etappen vorgesehen, und zwar gilt: für die Jahre 1981 und 1982 vier Wochen Ferien bis zum 20. Altersjahr, drei Wochen bis zum 30., vier Wochen ab dem 30. und fünf Wochen ab dem 50. Altersjahr; dann im Jahre 1983 dasselbe Verhältnis, wie es im Bund nun gilt, nämlich vier Wochen Ferien bis zum 50. Altersjahr, fünf Wochen ab dem 50. und sechs Wochen ab dem 60. Altersjahr. Dieses etappenweise Vorgehen wurde an einer Einigungskonferenz mit den interessierten Verbänden am 15. November 1979 ausgehandelt.

Der Bundesrat schlägt nun in Artikel 14 Absatz 1 vor, den Minimalanspruch von vier Wochen bezahlte Ferien in einem Gesetz zu verankern, ebenso den Grundsatz der fünften und sechsten Ferienwoche. Hingegen will er die Festlegung der Altersgrenze, ab welcher der erhöhte Ferienanspruch gelten soll, auf dem Verordnungsweg regeln. Die Mehrheit der Kommission möchte aber an der Festlegung dieser Altersgrenze im Gesetz festhalten, dies in der Meinung, dass eine weitere Verschiebung der Altersgrenzen, wenn sie notwendig werden sollte, wieder durch eine Gesetzesrevision geregelt werden soll. Der Bundesrat will sich hier freie Hand bewahren, um diese Altersgrenze in eigener Kompetenz anpassen zu können. Eine Kommissionsminderheit möchte heute die sechste Ferienwoche noch nicht gesetzlich verankern, dies in der Meinung, dass damit eine Signalwirkung gegeben würde, die andere Verbände zum Nachziehen veranlassen würde.

Die Kommissionsmehrheit hat sich dem Vorschlag des Bundesrates angeschlossen, einestells, um damit nicht wieder Unterschiede zwischen PTT, SBB und privaten Transportunternehmen zu schaffen, andererseits aber auch aus der Ueberzeugung, dass aus arbeitsmedizinischen Gründen vor allem für die älteren Arbeitnehmer in den Verkehrsbetrieben, die in den meisten Fällen nicht in anderer Weise entlastet werden können und den unregelmässigen Früh-, Spät- und Nachtdienst bis zum Uebertritt in den Ruhestand zu leisten haben, die sechste Ferienwoche angemessen wäre. Im weiteren ist festzuhalten, dass die Gesetzesänderung, vor allem die neue Ferienordnung, zu einer gewissen Personalvermehrung in den Betriebsdiensten der Verkehrsunternehmen führen wird. Sie dürfte sich im Rahmen von 1 Prozent halten. Natürlich hat dies auch für kleinere Unternehmen seine Auswirkungen. Vor allem der Verband der Schweizerischen Seilbahnunternehmen machte auf die betrieblich und verkehrlich grundlegend anderen Arbeitsverhältnisse aufmerksam. Zudem hätten sie keine Defizitdeckung durch die öffentliche Hand. In dieser Richtung zielt denn auch der Antrag Schüle, der hier die Möglichkeit einer weiteren Fristverlängerung zur Einführung der neuen Regelung schaffen will. Der Antrag Schüle ersetzt den Minderheitsantrag zu Artikel 27 Absatz 1. Vom Bundesamt für Verkehr wurde an der Kommissionssitzung darauf hingewiesen, dass ein entsprechender Vorstoss unter Artikel 27a einzuordnen wäre.

Abschliessend kommt die Kommission zur Ueberzeugung, dass die Gesetzesvorlage einer Notwendigkeit entspricht. Sie ist sich bewusst, dass vor allem die bereits beim Bundespersonal heute schon geltende Ordnung dieses Nachziehen verursacht hat. Gleichzeitig anerkennt sie die Berechtigung der Forderung des Personals aller Verkehrsbe-

triebe für eine zeitgemässe, ihren speziellen Verhältnissen angemessene Lösung bezüglich Arbeitszeit, der Ruhetage und der Ferienordnung.

Die Kommission empfiehlt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten.

M. Gloor, rapporteur: Siégeant à Berne le jeudi après-midi 6 novembre 1981, votre commission a entendu les explications circonstanciées de M. Léon Schlumpf, conseiller fédéral, chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, et de M. Fritz Bürki, directeur suppléant de l'Office fédéral des transports. Nous les remercions pour les précisions et renseignements complétant l'excellent message en délibération.

Il s'agit en fait d'une solution d'entente entre les syndicats du personnel de la fonction publique et les entreprises de transports privés, qui a été réalisée lorsque M. Willi Ritschard, conseiller fédéral, était à la tête de ce département. Il faut ajouter que, même si les revendications concernant les délais ne sont pas entièrement satisfaites, cette modification de la loi sur la durée du travail est un progrès certain.

C'est le 1er janvier 1977 que le Conseil fédéral a élargi le droit du personnel de la Confédération aux jours de repos, dont le nombre passa de 60 à 62 jours par année civile. Et il fut aussi tenu compte du fait que ce même personnel ne connaissait pas à l'époque la semaine de cinq jours. Il faut ajouter, pour être complet, qu'il s'agit en fait des deux tiers de ce personnel qui a bénéficié, à partir du début de l'année 1977, de cette nouvelle réglementation des jours de repos. Par contre, c'est avec quatre années de retard que le personnel des entreprises de transports privés (chemins de fer, transports communaux, funiculaires, entreprises d'automobiles concessionnaires, compagnies de navigation) pourra enfin bénéficier de 62 jours de repos au 1er janvier 1981.

C'est en 1971 déjà que les syndicats ont revendiqué 62 jours de repos mais, dans l'intervalle, ce droit s'est développé pour les agents des administrations publiques et les travailleurs du secteur privé. En juin 1979 et à la demande des représentants des travailleurs, la majorité de la commission chargée de l'étude de la loi sur la durée du travail a proposé une adaptation de celle-ci à la réglementation concernant les jours de repos et les vacances du personnel de la Confédération d'après le calendrier suivant: au 1er janvier 1981, 62 jours de repos, ce qui nous donnera en première étape 4 semaines jusqu'à l'âge de 20 ans, 3 semaines jusqu'à l'âge de 29 ans, 4 semaines dès l'âge de 30 ans et 5 semaines dès l'âge de 50 ans.

La deuxième étape de la prolongation du droit aux vacances sera réalisée à partir du 1er janvier 1983, soit: 4 semaines jusqu'à l'âge de 49 ans, 5 semaines dès l'âge de 50 ans et 6 semaines dès l'âge de 60 ans. La majorité des cantons ont approuvé cette modification au cours de la procédure de consultation.

Le régime des vacances a incité le Conseil fédéral, et cela après de longs pourparlers avec les syndicats du personnel de la fonction publique, à prévoir une amélioration en deux étapes au cours de 1978. La première étape, qui fut réalisée le 1er janvier 1979, comportait les vacances suivantes: 4 semaines jusqu'à l'âge de 20 ans, 3 semaines jusqu'à l'âge de 29 ans, 4 semaines à partir de l'âge de 30 ans et 5 semaines à partir de l'âge de 50 ans. La seconde étape, qui entrera en vigueur le 1er janvier 1981, prévoit les vacances suivantes: 4 semaines jusqu'à l'âge de 49 ans, 5 semaines à partir de l'âge de 50 ans et 6 semaines à partir de 60 ans. Il faut rappeler que le nouveau régime des vacances est aussi valable uniquement pour le personnel fédéral. C'est pourquoi le projet du Conseil fédéral prévoit d'appliquer avec un retard de deux ans le nouveau régime des vacances au personnel des entreprises de transports privés. La première étape de l'amélioration des vacances entrera en vigueur au 1er janvier 1981 (Confédé-

ration 1er janvier 1979) et la seconde au 1er janvier 1983 (Confédération 1er janvier 1981). Il faut ajouter que, dans l'économie privée, il a été procédé à d'importants arrangements contractuels concernant la durée du travail, qui prévoient moins de 44 heures par semaine, avantage qu'il n'a pas été possible jusqu'ici d'accorder au personnel de la Confédération. Voilà pourquoi, dans l'industrie métallurgique et des machines, par exemple, la semaine de 42 heures sera introduite le 1er janvier 1983, alors que dans d'autres secteurs contractuels la semaine de 40 heures est déjà acquise.

Au sujet de la sixième semaine de vacances, rendue nécessaire par les cadences de travail et la tension nerveuse, il a été relevé à différentes reprises qu'elle n'était guère connue pour les travailleurs âgés de plus de 60 ans, dans l'économie privée. En fait, même par la sixième semaine de vacances, le Conseil fédéral n'accorde donc aucun allègement au personnel de la Confédération et au personnel des entreprises de transport privées qui n'existe pas déjà sous la même forme ou sous une autre forme aussi dans des secteurs contractuels de l'économie privée.

Au sein de la commission, après un intéressant débat, l'entrée en matière a été décidée sans opposition, mais un débat a surgi au cours de la discussion de certains articles. Vous venez d'entendre les explications très complètes du rapporteur de langue allemande en ce qui concerne les articles et les différents amendements, je n'y reviendrai pas. Je reprendrai les détails lors de la discussion, ceci pour gagner du temps.

Il faut bien convenir que cette modification de loi est fort modeste. Elle est le fruit d'un compromis que je qualifierai d'intelligent. Déséquilibrer ces modifications, c'est à notre sens compromettre quelque peu les effets bénéfiques. Ces modifications entraîneront une faible augmentation de l'effectif du personnel, du fait même de l'amélioration du régime des jours de repos et des vacances. S'agissant des grandes entreprises, ces changements se traduiront par une hausse de 1 pour cent des charges afférentes au personnel. Aussi vous prions-nous d'entrer en matière sur cette modification de la loi sur la durée du travail.

Vizepräsidentin: Das Wort haben die Fraktionssprecher.

Zwygart: Da wir in den öffentlichen Betrieben keine Gesamtarbeitsverträge haben, wurde die vorliegende Gesetzesänderung notwendig. Diese Teilrevision ist bloss eine Anpassung aller öffentlichen Verkehrsbetriebe an die schon bestehende Ordnung bei den SBB, bei den PTT und bei der BLS. Dieses Gesetz soll vor allem der Betriebssicherheit und auch der Gesundheit des Menschen dienen, damit keine übermüdeten Leute im Fahrdienst ihre Arbeit tun müssen.

Die Vorlage bringt somit nichts Neues. Sie möchte nur durchweg für gleiche Arbeit gleiche Rechte schaffen. Dass man dem Gesetz gegenüber von Arbeitgeberseite mit Zurückhaltung begegnet, ist verständlich, werden doch in der Privatwirtschaft dank einer gewissen Signalwirkung mit der Zeit entsprechende Anpassungen verlangt werden. Auf der anderen Seite wären die Gewerkschafter gerne noch weitergegangen. Wir haben also hier eine ausgesprochene Kompromisslösung vor uns. Beide Seiten mussten ihre Forderungen dem Verhandlungspartner angleichen.

Die unabhängige und evangelische Fraktion schliesst sich der einstimmigen Kommission an und stimmt der Vorlage über das Arbeitszeitgesetz zu.

Um bei der Detailberatung nicht noch einmal das Wort zu ergreifen, möchte ich bekanntgeben, dass wir bei Artikel 14 dem Entwurf des Bundesrates und also der Minderheit zustimmen, weil wir finden, der Vorschlag der Mehrheit sei eine juristische Fehkonstruktion.

M. Carobbio: Le groupe du Parti du travail, du Parti socialiste autonome et des Organisations progressistes de

Suisse est pour l'entrée en matière sur le message en discussion.

Nous considérons, en effet, comme les rapporteurs l'ont déjà relevé à cette tribune, que la modification proposée par le Conseil fédéral se justifie et s'impose, et ce pour deux motifs principaux qui constituent aussi, partiellement du moins, l'argumentation avancée dans son message par le Conseil fédéral. En premier lieu, parce qu'il s'agit, de la part du personnel concerné, de revendications dont le bien-fondé ne peut pas être contesté. Cela vaut aussi pour la modification concernant les 62 jours de repos mais aussi et surtout pour la proposition demandant d'augmenter le nombre de semaines de vacances. Cette revendication est justifiée soit sur le plan d'une amélioration des conditions de travail du personnel soumis à la loi, en particulier du personnel des entreprises concessionnaires de chemins de fer, des trolleybus, des services automobiles, de navigation et de téléphériques, soit pour des raisons tenant à la médecine du travail. Du reste, cette revendication va dans le même sens que l'initiative populaire pour les vacances, que nous avons activement soutenue.

Le deuxième motif est le suivant: il s'agit d'étendre, en particulier au personnel des entreprises privées de transport, les conditions en matière de jours de repos et de vacances que le personnel des PTT et des chemins de fer connaît déjà depuis des années, depuis 1977 exactement, de même que le personnel de l'administration fédérale.

Il en résulte qu'il n'y a plus aucun motif de retarder la modification proposée, d'autant plus que, même dans l'économie privée, comme cela résulte de certains contrats collectifs récemment signés, on va dans la même direction. Si nous avançons une réserve, elle concerne le retard avec lequel les propositions qui nous sont soumises, seront mises en vigueur. En effet, comme le dit le message du Conseil fédéral, les associations du personnel proposaient l'entrée en vigueur des modifications concernant les jours de repos et les vacances déjà à partir du 1er janvier 1980. La date retenue pour l'introduction de la modification sur les jours de repos et pour la première étape de la réglementation sur les vacances est, au contraire, le 1er janvier 1981. Nous prenons acte que le retard est dû aux discussions qui se sont déroulées entre les partenaires sociaux et qu'enfin les associations du personnel ont adhéré à la solution proposée.

Nous prenons également acte du fait que les associations du personnel ont fini par donner leur adhésion, pour ce qui concerne la réglementation des vacances, à la solution en deux étapes, acceptant ainsi la disposition selon laquelle la deuxième étape sera une réalité seulement à partir du 1er janvier 1983. Pour notre part, nous aurions souhaité l'entrée en vigueur du nouveau régime au moins à partir du 1er janvier 1981.

Malgré cela, nous appuyons la solution qui est sortie des négociations entre les partenaires sociaux, en particulier de la séance de conciliation, et qui s'est concrétisée dans la proposition du Conseil fédéral; mais nous nous opposons logiquement à toutes les propositions visant à retarder ultérieurement l'application complète de la nouvelle réglementation sur les vacances du personnel soumis à la loi en discussion ou à en réduire la portée.

Tout en comprenant les problèmes que la nouvelle réglementation pourrait créer pour certaines entreprises privées de transport, nous sommes d'avis que l'on ne peut pas continuer à pénaliser le personnel en lui refusant un régime de vacances plus que justifié. Du reste, si la conséquence consiste en une augmentation de l'effectif global du personnel de 1 pour cent, nous considérons une telle éventualité comme supportable, et finalement intéressante du point de vue du niveau de l'emploi et d'une meilleure efficacité du service. Nous nous opposons donc à la proposition de minorité Schüle, à l'article 27a, 2e alinéa, qui a précisément pour but de retarder de trois ans, après le 1er janvier 1983, l'entrée en vigueur définitive de la modification complète du régime des vacances.

Quant à savoir si la réglementation concernant l'âge à partir duquel les travailleurs auront droit à cinq ou six semaines doit être fixée dans la loi ou renvoyée à l'ordonnance d'application, nous nous rallions à cette deuxième éventualité. En effet, nous prenons acte de l'intention du Conseil fédéral de fixer pour le moment cet âge à 50 ans pour les cinq semaines et à 60 ans pour les six semaines. Ce qui constitue un premier pas positif. Mais nous sommes de l'avis, comme il est dit dans le message, que le fait de renvoyer à l'ordonnance cette matière permettrait, avec des négociations préalables entre les partenaires sociaux et avec la commission de la loi sur la durée du travail, d'adapter plus facilement et plus rapidement ces dispositions-là à l'évolution de la situation en matière de réglementation des vacances. Nous sommes évidemment opposés à la proposition de la minorité II qui consiste à biffer l'introduction d'une sixième semaine de vacances à partir de 60 ans. Avec toutes ces considérations, notre groupe votera l'entrée en matière et la loi et s'opposera aux propositions de minorité que j'ai citées.

Vizepräsidentin: Der Kommissionspräsident, Herr Bürer, verlangt nochmals das Wort für eine Bemerkung.

Bürer, Berichterstatter: Ich muss Sie darauf aufmerksam machen, dass in der Fahne, die Sie in den Händen haben, ein Fehler enthalten ist. In Artikel 14 Absatz 1 heisst es beim Mehrheitsantrag: «Der Ferienanspruch wird im Gesetz festgelegt». Das ist falsch. Dieser Antrag der Mehrheit lautet: «Dieser Anspruch erhöht sich auf fünf Wochen vom Beginn des Kalenderjahres, in dem er das 50. Altersjahr vollendet hat, und auf sechs Wochen auf Beginn des Kalenderjahres, in dem er das 60. Altersjahr vollendet hat.» Dies zur Orientierung und zur Klärung der Situation, damit nicht unnötige juristische Diskussionen entstehen.

Renschler: Die sozialdemokratische Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr in der Fassung des Bundesrates vollumfänglich zu. Zwar entspricht die Inkraftsetzung der von 60 auf 62 erhöhten Zahl der Ruhetage und der verbesserten Ferienregelung keineswegs den ursprünglichen Begehren der Personalverbände. Die 62 Ruhetage hätten schon ab 1. Januar 1980 Gültigkeit haben sollen; ebenso war beabsichtigt, die erste Etappe der Verbesserung der Ferienregelung in diesem Jahr – also 1980 – zu verwirklichen. In der paritätisch zusammengesetzten Arbeitszeitgesetz-Kommission machten die Personalvertreter ein erstes Zugeständnis an die Vertreter der Arbeitgeberseite. Es wurde beschlossen, die zweite Etappe der neuen Ferienregelung nicht schon 1981, sondern erst 1982 in Kraft zu setzen. Die Arbeitgebervertreter waren dennoch nicht bereit, dem Kompromiss zuzustimmen. Mit billigen Ausreden wie Zeitmangel zum Studium der Vorschläge der Personalverbände – dabei lagen diese Vorschläge schon einige Monate vor – und auch mit dem Wunsch auf Durchführung einer Umfrage unter den Mitgliedern versuchte die Arbeitgeberseite, die Verhandlung hinauszuzögern. Es bedurfte ausserhalb der Arbeitszeitgesetz-Kommission einer Einigungskonferenz unter dem Vorsitz des Vorstehers des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, um das Resultat zu erzielen, das nun vorliegt. Dieses Resultat wurde einvernehmlich an dieser Einigungskonferenz sanktioniert. Es enthält aber zwei weitere Konzessionen der Personalverbände: die Verwirklichung der 62 Ruhetage und der ersten Etappe der neuen Ferienregelung wird erst auf den 1. Januar 1981 in Kraft gesetzt, und die zweite Etappe der Ferienregelung wird sogar auf Anfang 1983 hinausgeschoben. Um so erstaunlicher finde ich es, dass nun die Arbeitgebervertreter hier im Rat mit Anträgen versuchen, die Vorlage noch mehr zu verschlechtern. Es geht hier um drei Anträge, erstens die Festschreibung der Altersgrenze für die Gewährung der fünften und sechsten Ferienwoche im Gesetz, statt wie nach Vorschlag Bundesrat und Einigungskonferenz eine

Regelung in der Verordnung, zweitens die Streichung der sechsten Ferienwoche, und drittens die Schaffung einer Ausnahmeregelung, womit die zweite Etappe der Ferienregelung um bis zu drei Jahre, also bis 1986, blockiert werden könnte. Solche Anträge lassen sich kaum mit der von Arbeitgeberseite vielgepriesenen sogenannten Sozialpartnerschaft in Einklang bringen. Mit diesen Anträgen wird das Verhandlungsergebnis zwischen Arbeitgeber- und Personalvertretern desavouiert. Auch der Sinn solcher Verhandlungen wird grundsätzlich in Frage gestellt. Es ist ferner auch anzunehmen, dass die Verschlechterungsanträge den Antragstellern hier im Rat von jenen Arbeitgeberkreisen suggeriert worden sind, die an der Einigungskonferenz dem Kompromiss zugestimmt haben. Dafür gibt es nach meiner Meinung nur eine Qualifikation: es wird da ein übles Doppelspiel getrieben; nach vorne tut man so, als ob man einverstanden wäre, und hintenherum setzt man die Opposition in Bewegung.

Die Erhöhung der Zahl der Ruhetage und des Ferienanspruchs, wie sie der Bundesrat dem Parlament unterbreitet, entspricht der allgemeinen Tendenz im öffentlichen und privatwirtschaftlichen Bereich. Von einem Vorprellen kann keine Rede sein (in der Kommission wurde diese Behauptung aufgestellt), vielmehr soll mit der Gesetzesänderung einem Nachholbedarf Rechnung getragen werden. 80 Prozent der dem AZG (Arbeitszeitgesetz) unterstellten Bahnunternehmen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs kennen bereits die 62 Ruhetage. Zwei Drittel des Personals, das unter das AZG fällt, gehören zum Bundespersonal (nämlich SBB und PTT). Dieses Personal ist seit Januar 1977 im Genuss der 62 Ruhetage und hat ab Januar 1981 Anspruch auf die Ferienregelung, wie sie das AZG gemäss Antrag des Bundesrates erst auf 1. Januar 1983 vorschreibt.

Es geht also darum, der Minderheit – allerdings leider mit einer zeitlichen Verzögerung – die Gleichbehandlung zu gewähren. In der vorbereitenden Kommission wurde geltend gemacht, das AZG habe sich mit Mindestvorschriften zu begnügen, es sei dann Sache der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer, weitergehende Regelungen festzulegen. Diese Argumentation zielt nach meiner Meinung darauf ab, alles beim alten zu lassen. Diese Argumentation widerspricht aber den tatsächlichen Verhältnissen.

Im Bereich der öffentlichen Verkehrsunternehmungen sind Gesamtarbeitsverträge eine Seltenheit, Gesamtarbeitsverträge, in denen bessere Arbeitsbedingungen als die gesetzlichen Mindestnormen vereinbart werden können. Das AZG, das Arbeitszeitgesetz, hat eine gewisse Ersatzfunktion für die fehlenden Gesamtarbeitsverträge. Deshalb muss es nicht Minimalvorschriften enthalten, sondern solche Vorschriften, die tatsächlich zeitgemäss sind, und darüber gehen auch die Anträge des Bundesrates nicht hinaus.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, auf die Vorlage einzutreten und den Anträgen des Bundesrates ohne Aenderung zuzustimmen.

M. Darbellay: Le groupe PDC votera l'entrée en matière. Il trouve effectivement normal que la Confédération qui doit légiférer sur la durée du travail des employés des transports publics, qu'ils soient fédéraux ou concessionnaires, les mette progressivement sur le même pied que les employés de la Confédération. Or ceux-ci ont bénéficié en 1977 et en 1979 d'avantages qui n'ont pas encore été accordés aux employés des transports publics toujours régis par la loi de 1971. La première étape qui nous est proposée devrait s'inscrire totalement dans la loi et nous nous déclarons d'accord.

Pour la deuxième étape, le Conseil fédéral propose d'inscrire dans la loi le droit pour chacun aux quatre semaines de vacances et de laisser à l'ordonnance du Conseil fédéral la possibilité de fixer à quel âge on pourrait avoir droit à cinq, respectivement à six semaines de vacances. Le PDC pense que, puisque la première étape

est inscrite totalement dans la loi, il n'y a pas de raison majeure de ne pas y inscrire également la deuxième étape. Le PDC est de ce fait d'accord avec les quatre semaines de vacances pour tous, les cinq semaines dès l'âge de 50 ans. Par contre, quelques divergences apparaissent au niveau des six semaines dès l'âge de 60 ans. Certains pensent qu'il faut laisser cette compétence aux partenaires sociaux et une petite majorité, dont je suis, préférerai que les six semaines de vacances, dès l'âge de 60 ans, soient inscrites dans la loi. Les raisons ne manquent pas à cette manière de faire. Vous savez, d'une part, que les employés pour lesquels nous légiférons aujourd'hui travaillent au moment où les autres se reposent, puisque sur les soixante jours de repos auxquels ils ont droit, vingt seulement tombent sur des jours fériés. Vous savez, d'autre part, qu'ils doivent travailler souvent à l'extérieur et par tous les temps. Je relèverai encore qu'au moment où l'on parle de plus en plus fréquemment d'une retraite à la carte, il me semble que c'est faire un tout petit pas bienvenu, quoique bien modeste aussi, en faveur des gens de 60 ans en leur accordant cette sixième semaine de vacances. Le PDC votera donc l'entrée en matière, il vous invite à en faire autant.

Schüle: Man darf, man muss sich bei einer solchen Gesetzesrevision vor Augen halten, welche Zielsetzung diesem Gesetzeswerk zugrunde liegt. Das Arbeitszeitgesetz wurde seinerzeit geschaffen, um den besonderen Verhältnissen bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Rechnung zu tragen. Die Arbeitnehmer müssen unter Bedingungen arbeiten können, die die Betriebssicherheit der Verkehrsunternehmungen gewährleisten. Als Kriterium, wer dem AZG unterstellt wird und wer nicht, ist allein die Konzessionspflicht eines Unternehmens festgelegt worden. Das hat in der Folge dazu geführt, dass ein ganzes Sammelsurium von Betrieben diesem Gesetz unterstellt worden ist, Betriebe auch, die zum Teil wenig oder überhaupt nicht zu vergleichen sind.

Das von Herrn Zwygart erwähnte Kriterium der gleichen Arbeit ist eben gerade nicht gegeben. Das Spektrum dieser Betriebe reicht von den Schweizerischen Bundesbahnen mit ihrem 24-Stunden-Betrieb bis zur Schönwettertouristikseilbahn, und die äusseren Anforderungen an das Betriebspersonal sind denn auch völlig verschieden. Während das Dienstpersonal der SBB beispielsweise praktisch rund um die Uhr zu arbeiten hat, kennt man bei vielen Schiffs- und Seilbahnunternehmen keine Nachtarbeit. Die Sonne ersetzt hier vielfach die Uhr. Damit ist aber auch schon gesagt, dass die Unterstellung dieser verschiedenartigen Unternehmungen unter ein und dasselbe Betriebssicherheitsgesetz grundsätzlich problematisch ist. Eine zweite Problematik ergibt sich daraus, dass nicht zwischen Betriebs- und Verwaltungspersonal differenziert wird. Die Ruhe- und mithin Ferienansprüche des Rangierpersonals der SBB sind doch wohl anders zu beurteilen als jene eines Verwaltungsbeamten in einem Autobusbetrieb. Dieser ganzen Problematik wird das Arbeitszeitgesetz in seiner heutigen Konzeption und Form aber nicht gerecht. Nun ist zuzugeben, dass es hier und heute lediglich um eine Teilrevision geht. Man muss die vorgeschlagenen Änderungen jedoch vor diesem zentralen Hintergrund beurteilen.

Die freisinnig-demokratische Fraktion wird einmütig auf die Vorlage eintreten. Sie vertritt jedoch gleichzeitig den Standpunkt, dass es im Arbeitszeitgesetz aus den erwähnten Gründen um den Erlass von Mindestvorschriften geht. Darüber hinaus soll den unterstellten Unternehmen ein Freiraum gelassen werden für weitergehende Regelungen. Die Vertragsautonomie, bei der auch auf die finanzielle Situation eines Unternehmens Rücksicht genommen werden kann, darf nicht durch zu weit gehende Bundesvorschriften zu stark eingeengt werden. Das heisst aber keineswegs, dass alles beim alten bleiben soll. Der Bund hat 1979 mit

seiner neuen Ferienordnung diese Änderung des Arbeitszeitgesetzes ausgelöst. Das Personal der SBB und der PTT kam selbstverständlich von Anfang an in den Genuss dieser Neuregelung. Zahlreiche andere Unternehmen des öffentlichen Verkehrs haben sich ihr ebenfalls ohne gesetzlichen Zwang unterzogen. Bei den PTT-Betrieben führte diese Ferienverlängerung allerdings zu einer Personalvermehrung um 500 Arbeitskräfte. Es ist also offensichtlich, dass diese Neuregelung zu einer deutlichen Mehrbelastung der Unternehmungen führt. Zahlreiche Verkehrsbetriebe stehen unter dem Privileg einer Defizitgarantie durch die öffentliche Hand. Die meisten Betriebe, die die Bundesregelung bereits übernommen haben, konnten so diese Mehrbelastung wieder auf den Staat abwälzen. Nun gibt es jedoch viele andere konzessionierte Unternehmen, die die Mehrbelastung selbst zu tragen haben. Wenn es sich dann gleichzeitig um Betriebe handelt, die wie die Touristikseilbahnen ganz andere Betriebsverhältnisse kennen, so wirkt es ausgesprochen störend, wenn sie zwangsweise die Maximallösung des Bundes zu übernehmen haben, ungeachtet der betrieblichen und finanziellen Konsequenzen.

Herr Renschler hat die paritätisch zusammengesetzte Arbeitszeitgesetzkommission erwähnt. Es ist hier natürlich festzuhalten und festzustellen, dass sich die beiden Arbeitgebervertreter, PTT und SBB, der Stimme jeweils enthalten haben; von einer Parität kann in dieser Kommission nicht gesprochen werden! Die FdP-Fraktion ist überzeugt, dass die Ferienansprüche, so wie dies die Kommissionmehrheit vorschlägt, fest im Gesetz zu verankern sind. Sie lehnt eine Kompetenzdelegation an den Bundesrat auf dem Verordnungswege ab. Einerseits ist die Ferienfrage wichtig genug, gesetzlich verankert zu werden, andererseits ist ja der Bund Arbeitgeber für das SBB- und PTT-Personal, so dass auch aus dieser Sicht die Verantwortung in der Ferienfrage nicht an den Bundesrat delegiert werden sollte. Uebrigens hat gerade diese Woche Herr Bundesrat Honegger zur Motion Gloor festgestellt, dass es der Bundesrat grundsätzlich ablehnt, sich in seinem Kompetenzbereich durch das Parlament einengen zu lassen. Diese Haltung ist sicher richtig, zeigt aber auch, dass von einer Delegation der Kompetenzen in der Ferienfrage abzusehen ist.

Weil es hier um den Erlass von Mindestvorschriften geht, und weil es gilt, auf die differenzierten Betriebsstrukturen der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs Rücksicht zu nehmen, und weil auch die wirtschaftlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden müssen, tritt die FdP-Fraktion ein

1. für eine Regelung im Gesetz und nicht in der Verordnung,
2. für einen Verzicht auf die gesetzliche Verankerung der sechsten Ferienwoche,
3. für die Beibehaltung einer Uebergangsregelung für Unternehmungen, die infolge der Ferienverlängerung ihren Personalbestand erhöhen müssen und das nachweisen können.

Wir haben heute nicht eine maximale, sondern eine optimale Regelung zu treffen.

Harl: Auch die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei hat diese Vorlage eingehend beraten. Grundsätzlich sind wir einverstanden, dass die Ferien- und Ruhetagsregelung in den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs an andere Betriebe angepasst wird. Allerdings sind wir der Auffassung, dass zum Beispiel Artikel 14 konkreter gefasst werden muss und unterstützen in diesem Punkt die Minderheit II. Im Interesse der kleinen Unternehmungen mit niedrigen Personalbeständen, denen durch die vorgelegte Fassung erhebliche Schwierigkeiten entstehen können, unterstützt unsere Fraktion ebenfalls im Artikel 27 die Minderheit, d. h. den Antrag von Herrn Kollege Schüle.

Im Namen meiner Fraktion darf ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage empfehlen.

Bundesrat **Schlumpf**: Eintreten ist unbestritten geblieben, so dass ich mich auf wenige Ausführungen beschränken kann, zumal die Herren Kommissionsreferenten, Nationalrat Bürer und Nationalrat Gloor, die Vorlage sehr gut präsentiert haben, wofür ich ihnen bestens danke.

Wie Nationalrat Schüle sagte, muss man sich bei jeder Gesetzesvorlage über den Zweck, der damit verfolgt wird, klar sein. Bei der Gestaltung der Arbeitszeit, von Ruhetagen, Ferien im Rahmen des Arbeitszeitgesetzes oder sonstiger Bestimmungen geht es um eine doppelte Zielsetzung. Es geht einerseits unmittelbar um den Schutz des Arbeitnehmers und gleichzeitig um die Gewährleistung der Betriebssicherheit. Beides steht in einem unlöslichen Zusammenhang. Wenn der Arbeitnehmer durch eine genügende Ruhe- und Ferienzeit geschützt ist, dann dient das gleichzeitig der Betriebssicherheit. Wenn eine genügende Ruhe- und Ferienzeit nicht gewährleistet ist, dann kann auch die Betriebssicherheit der Unternehmung nicht gewährleistet werden.

Mit der heutigen Vorlage möchte man – wie dargelegt wurde – seitens des Bundesrates nichts anderes als in bezug auf Regelungen, welche anderweitig auf Bundesebene getroffen wurden, nachziehen. Wir sind damit bereits zwei Jahre im Rückstand für die dem AZG unterstehenden Unternehmungen, und wir werden weiter im Rückstand bleiben, weil eine zweite Etappe gemäss Botschaft erst auf den 1. Januar 1983 wirksam werden soll. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass es richtig ist, wenn wir im Gesetz in Artikel 14 den Grundsatz regeln: vier Wochen Ferien für alle Arbeitnehmer, die dem AZG unterstellt sind, die fünfte und eine sechste Ferienwoche sollen nicht im Gesetz geregelt werden, sondern in der zu revidierenden Verordnung. So wird es in Zukunft möglich sein, Anpassungen ungefähr gleichzeitig vorzunehmen und zeitliche Verschiebungen, die zu Ungleichbehandlungen führen und von der Sache her nicht gerechtfertigt sind, wie sie jetzt bestehen, zu vermeiden. In der Tat ist nicht einzusehen, weshalb Mitarbeiter der SBB beispielsweise für die genau gleichen Funktionen eine Ruhetags- und Ferienregelung haben sollen, die bei andern Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs nicht bestehen. Denn die Beanspruchung und die Verantwortung ist ja genau die gleiche, ob diese Mitarbeiter auf einer SBB-Schiene ihre Pflicht erfüllen oder bei einer zu den sogenannten Privatbahnen gehörenden Unternehmung. Das Interesse der Passagiere an einer grösstmöglichen betrieblichen Sicherheit ist auch das gleiche für die Benutzer der SBB wie für die Benutzer der Privatbahnen.

Eine schematische Handhabung, Herr Nationalrat Schüle, ist nicht zu befürchten. Wir haben heute schon in der Verordnung zum AZG differenzierte Regelungen in Artikel 29ff., und zwar für die PTT-Betriebe, für die von Ihnen erwähnten Seilbahnen, Schiffsverkehrsunternehmen, die nach der Sonne und nicht nach der Uhr ihre Betriebe organisieren müssen, für Schlafwagen und Speisewagenbetriebe. Wir haben Grundlagen in der Verordnung, welche eine differenzierte, den speziellen Gegebenheiten dieser Unternehmungen angepasste Gestaltung der Freizeitregelung erlauben. Dabei wird es bleiben. Der Bundesrat denkt nicht, diese Differenzierungsmöglichkeiten im Zuge der Revision der Verordnung aufzuheben, weil sie von der Sache her gerechtfertigt sind, so dass eine differenzierte und nicht schematische Handhabung gewährleistet bleibt.

Der Bundesrat bleibt bei seinem Antrag für die Neugestaltung der Ferienregelung: vier Wochen generell, fünf Wochen ab dem 50. Altersjahr, sechs Wochen ab dem 60. Altersjahr. Der Bundesrat findet das angemessen, auch im Quervergleich mit den bereits erwähnten Betrieben.

Er bittet Sie um Eintreten und Zustimmung zur Vorlage im Sinne seiner Anträge.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress, Titel Art. 10 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I préambule, titre art. 10 al. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 14 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

... bezahlte Ferien. Dieser Anspruch erhöht sich auf fünf Wochen vom Beginn des Kalenderjahres, in dem er das 50. Altersjahr vollendet hat, und auf sechs Wochen ab Beginn des Kalenderjahres, in dem er das 60. Altersjahr vollendet hat.

Minderheit I

(Ammann-St. Gallen, Darbellay, Gloor, Renschler, Spiess, Wagner, Zehnder)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit II

(Messmer, Aubry, Graf, Jung, Schüle)

... bezahlte Ferien. Dieser Anspruch erhöht sich auf fünf Wochen vom Beginn des Kalenderjahres, in dem er das 50. Altersjahr vollendet.

Art. 14 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

... de vacances payées. Ce droit est porté à cinq semaines à partir du début de l'année civile dans laquelle il a 50 ans révolus et à six semaines à partir du début de l'année civile dans laquelle il a 60 ans révolus.

Minorité I

(Ammann-Saint-Gall, Darbellay, Gloor, Renschler, Spiess, Wagner, Zehnder)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité II

(Messmer, Aubry, Graf, Jung, Schüle)

... de vacances payées. Ce droit est porté à cinq semaines à partir du début de l'année civile dans laquelle il a 50 ans révolus.

Ammann-St. Gallen, Sprecher der Minderheit I: Eintreten auf diese Vorlage war nicht bestritten, deshalb habe ich mich dazu nicht geäussert. Ich gestatte mir daher als Sprecher der Minderheit I der vorberatenden Kommission, in der jetzigen Detailberatung vorerst einige grundsätzliche Bemerkungen anzubringen.

Wenn der Bundesrat mit der vorliegenden Botschaft eine Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes (AZG) aus dem Jahre 1971 beantragt, so bewegt er sich meines Erachtens damit nicht im luftleeren Raum. Gerade in den Bereichen Arbeitszeit, Ruhetage und Ferien ist in unserem Lande in den letzten Jahren einiges in Bewegung geraten. Technischer Fortschritt, Automatisierung und Rationalisierung feiern immer neue Triumphe. Die Früchte dieses Wandels

sind einerseits gewaltige Produktivitätssteigerungen und eine zunehmend bessere Ertragslage unserer Wirtschaft. Zum anderen aber werden die Schatten einer stets und ausschliesslich auf Effizienz getrimmten Arbeitswelt immer länger.

Nicht nur die Umweltbelastung steigt, auch die Wartesäle der Seelenärzte werden immer voller, und die Umsatzzahlen für Psychopharmaka klettern unaufhaltsam. Das schwächste Glied in der Kette, der Mensch, beginnt mehr und mehr zu versagen. Er ist dem gesteigerten Arbeitsrhythmus eben nur bedingt gewachsen. So war und ist es unumgänglich, dass die Werktätigen in dieser Situation vermehrt in Form von Freizeit und Ferien von den Produktivitätsfortschritten profitieren können.

In weiten Vertragsgebieten der Privatwirtschaft konnten deshalb bereits die bezahlten Feiertage vermehrt, die Ferien verlängert und die wöchentliche Arbeitszeit verkürzt werden. Regelungen mit 43, 42 und gar 40 Wochenstunden sowie die vierte und fünfte Ferienwoche sind in vielen Branchen bereits in Kraft getreten oder doch schon fest vereinbart worden. Ich denke da vor allem an das Druckereigewerbe, die Maschinen- und Metallindustrie, das Bankpersonal und die chemische Industrie.

Im Zuge dieser Entwicklung sah sich auch der Bundesrat zu entsprechenden Massnahmen veranlasst. So hat das Bundespersonal seit 1977 Anrecht auf 62 Ruhetage. Auch die Ferienregelung wurde in zwei Stufen verbessert. Ab 1. Januar 1981 ist ein Mindestanspruch von vier Wochen sowie je eine weitere Ferienwoche ab 50. beziehungsweise ab 60. Altersjahr verankert. SBB- und PTT-Bedienstete, das heisst zwei Drittel des dem AZG unterstellten Personals (!), kommen damit als Bundesbeamte ebenfalls in den Genuss dieser Regelungen. Weitgehend auf der Strecke blieb dabei aber das Personal der Privatbahnen, der städtischen Verkehrsbetriebe, der Seilbahnen sowie der konzessionierten Automobil- und Schiffsverkehrsunternehmen.

Sinn dieser Gesetzesrevision ist es nun ja gerade, auch dieser benachteiligten Minderheit zur Gleichstellung und damit zu ihrem guten Recht zu verhelfen. Schwer ins Gewicht fallen muss bei der Beurteilung dieser Vorlage, dass weite Teile der Betroffenen keine Fünftagewoche, wohl aber den häufigen Stress des unregelmässigen Dienstes kennen. Oft verschleiben sich Arbeitsbeginn und Feierabend fast täglich. Oft sind zudem die Mahlzeiten auswärts einzunehmen. Für die betroffenen Familien erweist sich das meist als eine schwere Belastung. Die Betroffenen können im Gegensatz zu ihren Kollegen in der Privatwirtschaft einstellweilen auch nicht mit stundenweisen Arbeitszeitverkürzungen unter die Limite von 44 Wochenstunden rechnen.

Im Interesse eines rationellen Einsatzes wird das Zug- und Lokpersonal vieler Privatbahnen übrigens regelmässig auf SBB-Strecken und -Zügen eingesetzt. Auch das Stationspersonal hat weitgehend dieselben Obliegenheiten und dieselbe Verantwortung zu tragen wie seine Kollegen bei den Bundesbahnen. Und trotzdem gibt es Unterschiede! Die Privatbahner beziehen nämlich einen spürbar kleineren Lohn für gleiche Arbeit. Ihr Sonntags- und ihr Nachtdienst sind offenbar weit weniger wert, und auch die auswärtige Mahlzeit im selben Restaurant kommt sie natürlich viel billiger zu stehen... Ich könnte diese Liste der Ungleichheiten beliebig verlängern. Aber gehen Sie hinaus, meine Herren Messmer, Schüle und Graf, zu diesen Leuten, und erklären Sie ihnen, weshalb sie nebst all diesen Nachteilen auch noch eine schlechtere Ferienregelung verdient haben.

Ich bin davon überzeugt, dass sich diese stete Benachteiligung der Privatbahner und ihrer Kollegen bei den übrigen konzessionierten Transportunternehmen bald einmal bitter rächt. Gerade in diesem Sektor sind nämlich die Rationalisierungsfortschritte viel stärker zu spüren als auf den meisten SBB-Nebenlinien. Umwandlungen von Stationen in unbediente Haltestellen, Fernsteuerung von ganzen Streckennetzen und vermehrte Führung von Ein-

mannzügen sind an der Tagesordnung. Auf dem verbleibenden Personal lastet eine spürbar höhere Verantwortung; blossе Präsenzzeiten sind verschwunden. Es ist deshalb höchste Zeit, dass wir wenigstens in der Ferienfrage für Gleichbehandlung sorgen. Unruhe beim Personal und verstärkte Rekrutierungsschwierigkeiten wären sonst die unausweichlichen Folgen.

Gewiss haben die privaten Transportunternehmen auch daran gedacht, als sie sich unter dem Vorsitz von Willi Ritschard mit den Gewerkschaften auf die vorliegende Verständigungslösung einigten. Wir jedenfalls stehen zu diesem Kompromiss, obschon er uns gerade in zeitlicher Hinsicht kaum befriedigt.

Leider hat sich eine schwache Mehrheit der Kommission der Mittellösung, wie sie uns der Bundesrat vorschlägt, nicht anschliessen können. Seltsam, dass nun plötzlich das Gesetz dem Vertrag vorgezogen werden soll. Dabei galt doch bisher schon eine pragmatische Formel, die nur den Minimal- und Maximalanspruch gesetzlich regelte, die Gewährung der vierten Ferienwoche aber in die Verordnung verwies. Gewiss ist dieses Vorgehen auch jetzt angezeigt. Seien wir uns bewusst, dass das AZG in diesem Teilbereich gewissermassen die Funktion eines Gesamtarbeitsvertrages erfüllt.

Oder ist der Mehrheitsantrag etwa gar ein Misstrauensvotum an die Adresse des Bundesrates, dem man nicht mehr recht über den Weg traut? Oder gilt das Misstrauen etwa der AZG-Kommission? Dann wären aber auch die Vertreter der Arbeitgeberseite, zwei PTT-, zwei SBB-, drei VST-Vertreter dieser paritätisch zusammengesetzten Kommission, samt dem integren Vorsitzenden, dem Bundesgerichtspräsidenten Dr. Harald Huber, davon betroffen. Lassen wir doch dem Verhandlungsweg eine Türe offen! Vertrauen wir doch den klaren Zusagen der Landesregierung und entscheiden wir uns deshalb für den Vorschlag des Bundesrates.

Die Minderheit II schliesslich scheint die Generation der 60jährigen schlicht vergessen zu haben. Verständnis für die besondere Lage dieser älteren Arbeitnehmer ist ihnen offenbar ein Fremdwort. Wir sollten doch berücksichtigen, dass es aus betrieblichen Gründen meist nicht möglich ist, diese Leute vorzeitig etwas zu entlasten. Sie haben den anstrengenden Früh-, Spät- und Nachtdienst bis zum Uebertritt in den Ruhestand zu leisten, ohne die Möglichkeit – wie beispielsweise in der Maschinen- und Metallindustrie –, dies mit einer verkürzten Arbeitszeit zu kompensieren. Vorzeitige Invalidierung ist leider allzu oft die Folge. Das durchschnittliche Pensionierungsalter aller Kategorien der SBB von 60,5 Jahren im Jahre 1979 muss uns doch nachdenklich stimmen. Zweifellos würde die gezielte Einführung einer sechsten Ferienwoche für die über 60jährigen Bediensteten mithelfen, viele frühzeitige Invalidierungen noch etwas aufzuschieben. Es wäre eine Erleichterung und Ermutigung für diese Arbeitnehmer, trotz gewissen Beschwerden bis zum Pensionierungsalter durchzuhalten. Ich appelliere an Sie, die Schwierigkeiten dieser Leute ernst zu nehmen und das unsoziale Ansinnen der Minderheit II entschlossen zurückzuweisen.

Unterstützen Sie vielmehr die Minderheit I; Sie verhelfen damit einer ohnehin eher stiefmütterlich behandelten Minderheit von Arbeitnehmern zur verdienten Gleichstellung und leisten daher gleichzeitig einen echten Beitrag zum sozialen Frieden in unserem Lande.

Messmer, Sprecher der Minderheit II: Ich möchte ganz kurz versuchen, Ihnen darzulegen, warum wir meinen, dass der Minderheitsantrag II eine Bedeutung habe für die heutige Abstimmung.

Wir müssen von der Tatsache ausgehen, dass die Ergebnisse dieses Gesetzes, die Änderungen, die wir zu beraten haben, für das Personal des Bundes – PTT und SBB –, bereits eingeführt sind, so dass sie daran nichts mehr zu ändern vermögen. Es geht also lediglich um privatwirtschaftliche Unternehmen – wie es schon angedeutet

wurde -, die eine eidgenössische Betriebskonzession haben. Nun haben wir beschlossen, dass diese Unternehmungen zwei zusätzliche Ruhetage zu gewähren haben. Der Bundesrat schreibt in der Botschaft, dass mit Ausnahme der schienenengebundenen Betriebe die meisten sich bisher an die 60 Tage gehalten haben, also hier eine eindeutige Veränderung, eine Verbesserung. Dann sind wir in der Kommission der Meinung, dass die Aufstockung der Ferien auf vier respektive fünf Wochen unbestritten sei. Nun will man aber weiter gehen. Man will im Gesetz eine sechste Woche verankern oder es der Verordnung überlassen, ob und wann der Bundesrat diese sechste Woche einführen will und kann. Ich meine, dass es unerwünscht ist, diese Superferienregelung als Minimalregelung in ein Gesetz oder in eine Verordnung aufzunehmen.

Diese Regelung hätte eindeutige eskalierende Signalwirkungen für die gesamte Privatwirtschaft. Wenn wir das im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht annehmen können, Herr Renschler, hat das gar nichts damit zu tun, dass wir hier auf einem Schleichweg etwas aufheben wollen, das scheinbar diese Einigungskonferenz beschlossen habe. Sie haben gehört, dass die Einigungskonferenz etwas eigenartig zusammengesetzt ist, bedingt durch die Bundesbetriebe. Ueber allem ist zu berücksichtigen, dass die gewerkschaftliche Seite behauptet, dass Ferienverlängerungen mit Arbeitszeitverkürzung nichts zu tun habe. Dabei ist Ferienverlängerung eine eindeutige Möglichkeit der Arbeitszeitverkürzung. Man will also in den programmatischen Erklärungen immer ganz bewusst das eine wie das andere, und deshalb meinen wir, dass jetzt sechs Wochen gesetzlicher Ferienanspruch einfach den Bogen überspannen würde. Und zwar meinen wir es im Sinne der Unternehmungen bezüglich Wettbewerbsfähigkeit. Wir denken aber auch an die scheinbar Begünstigten, an die Arbeitnehmer, die ja nur so lange von dieser Regelung profitieren, solange die Betriebe überhaupt existieren können. Ich würde Ihnen deshalb beantragen, die sechste Ferienwoche jetzt wegzulassen. Es ist jederzeit möglich - wir haben das gehört -, auf arbeitsvertraglichem Gebiet (einzelarbeitsvertraglich oder gesamtarbeitsvertraglich) mehr zu machen als das Gesetz.

Ich bitte Sie, der Minderheit II zu folgen.

Wagner: Wenn man sie nicht hätte, so müsste man sie machen: Ich meine die Zweifler, die Skeptiker und diejenigen, die immer schwarz sehen, wenn es darum geht, soziale Verbesserungen zu machen und zu beschliessen. Darum bin ich gar nicht unglücklich, wenn wieder einmal die sozialen Einstellungen festgehalten werden können. Bei der letzten Revision vor zehn Jahren war ich auch in diesem Rat dabei. Es ging schon damals um Ruhetage und mehr Ferien. Schon damals waren die gleichen Argumente und Einwendungen erhoben worden. An der ablehnenden Einstellung und Begründung hat sich also in zehn Jahren nichts geändert als die Namen der votanten. Ich habe die Zeit erlebt, als es im ersten Jahr überhaupt keine Ferien gab, im zweiten Jahr einen Tag. Und darum freue ich mich selbst an diesen fünf Wochen Ferien, die ich heute habe. Aber es war nie mein Endziel, diese fünf Wochen.

Wenn ich Rückschau halte, so bin ich eigentlich zufrieden. Ich freue mich auch, dass wir auf gewerkschaftlicher Basis alle diese Verbesserungen haben erkämpfen müssen. Ich habe nie erlebt in über 40 Jahren, dass uns von Arbeitgeberseite bessere Ferien oder andere soziale Verbesserungen angeboten worden sind. Wir haben immer darum kämpfen müssen. Und eine sechste Ferienwoche, kürzere Arbeitszeit, das sind keine neuen Erfindungen, das sind gewerkschaftliche Begehren, die längst angemeldet worden sind. Natürlich möchte ich beides gerne, aber wenn schon zeitlich begrenzt, geteilt. So würde ich längere Ferien einer kürzeren Arbeitszeit vorziehen. Wir haben ja nicht oft Gelegenheit, dem Bundesrat Dankeschön zu sagen; jetzt will ich es aber tun, denn die neue Ferienrege-

lung, die er für das Bundespersonal bereits beschlossen hat und die in Kraft steht, erachten wir nicht als selbstverständlich. Wenn nun der Bundesrat die gleichen Vergünstigungen auch dem Personal der privaten Verkehrsunternehmungen zugestehen will, so zeugt das doch auch für das soziale Verständnis. Ich mache auch keinen Hehl daraus, dass ich hoffe, dass wir, die in der Privatindustrie arbeiten, auch bald in den Genuss dieser Verbesserungen kommen werden. Um so unbeschwerter kann ich sprechen, denn ich habe diese sechs Wochen Ferien nicht und komme wohl Zeit meines Lebens nicht mehr in den Genuss dieser Vergünstigung.

In der Kommission ist behauptet worden, es würde in der Privatwirtschaft noch keine sechste Ferienwoche geben. Jetzt hören Sie vielleicht bitte gut zu: Vor drei Wochen war ich in einer Behörde dabei, als es darum ging, für das Personal längere Ferien zu beschliessen. Es lag ein Antrag vor, für Kaderleute die sechste Ferienwoche zu gewähren, aber nicht ab 60., sondern bereits ab 45. Altersjahr. Es war ein bürgerlicher Antrag. Gute Freisinnige, CVP- und SVP-Leute standen hinter diesem Antrag. Landwirte und Gewerbetreibende haben für diese Zeit votiert, also nicht ab 60., sondern ab 45. Altersjahr. Ich habe nur bedauert, dass mein Antrag nicht durchgegangen ist, diese sechs Wochen dem gesamten Personal in dieser Branche und nicht nur den Kaderleuten zu gewähren. An diesem Beispiel dürfen Sie zur Kenntnis nehmen, dass der Bundesrat das richtige Mass mit seinem Antrag nicht verloren hat. Im privaten Sektor ist für eine gehobene Schicht eine bessere Lösung bereits verwirklicht. Ich schätze den Arbeitsfrieden und stehe auch dazu. Man kann aber nicht immer von vertraglichen Abmachungen und vom Arbeitsfrieden sprechen; man sollte diese gelegentlich auch honorieren, denn wir Arbeitnehmer leben nicht nur von der Anerkennung und vom guten Geist. Wer 40 Jahre treu gearbeitet hat, sollte eigentlich nicht gnädigst um einen sechsten Ferienwoche bitten müssen.

Ich fasse zusammen und ziehe Bilanz: Das gesamte Bundespersonal erhält die sechste Ferienwoche bereits. Der Bundesrat verlangt nun die Kompetenz, dem Personal anderer Verkehrsunternehmen das gleiche Recht zuzugestehen. Wollen Sie nun, dass das Personal der privaten Transportunternehmen anders behandelt wird? Wollen Sie nun eine gesetzliche Regelung? Sie brauchen keine Angst zu haben; der Bundesrat wird den Rahmen nicht sprengen. Mit der Zustimmung zum Antrag des Bundesrates und zum Antrag der Kommissionsminderheit I tun Sie nichts Aussergewöhnliches. Sie sprechen mit Ihrem Ja nur denjenigen eine Anerkennung aus, die ein Leben lang nicht nur für sich selber, sondern auch für unsere Arbeitgeber gearbeitet haben.

Ich beantrage Ihnen, dem Bundesrat zuzustimmen, nicht aber der Lösung als Gesetz, sondern in der vom Bundesrat gewünschten Verordnung. Ich kann mir vorstellen, dass ein grosser Teil von Ihnen, die hier im Rate sitzen, keine sechste Ferienwoche haben; ich habe sie auch nicht. Wir haben längere Arbeitszeiten als 44 oder 48 Stunden. Aber das ist für mich noch keine Begründung, gegen etwas zu sein, von dem ich nicht profitieren kann. Ich traue Ihnen, meine Kolleginnen und Kollegen, durchaus zu, ja zu sagen, ohne persönlichen Nutzen zu ziehen. Die vorweihnächtlichen Tage sollten Ihnen eigentlich ein Ja erleichtern. Ich danke Ihnen im Namen einiger tausend Arbeitnehmer, die in den Genuss dieser Verbesserung kommen und möchte Sie bitten, Recht und Gnade walten zu lassen.

Frau Spless: Ich spreche im Namen der Mehrheit der Kommission für die sechste Ferienwoche.

Ich möchte Sie noch einmal darauf aufmerksam machen, dass auf der Fahne ein grosser Wirrwar herrscht und dass Sie die Berichtigung bekommen haben, wonach sich die Mehrheit für die sechste Ferienwoche einsetzt. Diese

sechste Ferienwoche bedeutet wohl nur einen Akt der Gerechtigkeit. Die Beamten und Arbeiter der PTT und der SBB haben, wie Sie von vielen Votanten gehört haben, diese Lösung bereits. Es wäre deshalb nicht richtig, wenn wir das Personal der Privatbahnen, das auch am öffentlichen Verkehr mitarbeitet, anders behandeln wollten als jenes der SBB und der PTT. Es geht auch nicht an, wie Herr Schüle es tut, die Angestellten der Sessellifte jenen der SBB gegenüberzustellen. Es geht nicht nur auf der einen Seite um SBB und auf der anderen Seite Sesselliftangestellte, sondern es geht um SBB/Privatbahnen im generellen.

Warum sollen diese Leute die sechste Ferienwoche bekommen? Ich zitiere eine Aussage des Bundesrates, als er dieses Gesetz der Presse vorstellte: «Der Bundesrat ist bereit, älteren Bediensteten eine sechste Ferienwoche zu gewähren, und zwar aus arbeitsmedizinischer Erfahrung, da in diesem Alter die Erholungsbedürftigkeit grösser wird. So kommt ein verbesserter Ferienanspruch für ältere Bedienstete auch dem Arbeitgeber zugute.»

Es ist so, dass die Arbeitnehmer der Privatbahnen ja die gleiche Arbeit leisten wie die Arbeitnehmer der SBB. Sie sind genau gleich dem Wetter ausgesetzt; sie haben genau gleiche Schwierigkeiten. Es ist ganz offensichtlich, dass ältere Leute ja nicht immer so eingesetzt werden können, dass man die jüngeren an die Front schickt und die älteren mehr «im Schermen» hat, sondern es müssen beide die gleiche Arbeit leisten. Es ist ganz klar, dass diese älteren Arbeitnehmer damit auch ein Anrecht auf eine bessere Behandlung im Alter haben.

Ich meine auch, dass es finanziell nicht ins gute Tuch geht, wenn wir diese fünf Jahre bewilligen. Es geht ja wirklich nur um fünf Jahre, vom 60. bis zum 65. Altersjahr. Ich glaube auch nicht, dass man von einer Sogwirkung für andere Betriebe sprechen kann. Einmal haben die SBB und die PTT diese Bestimmung ja schon längst – schon seit zwei Jahren, wie wir wissen –, und ausserdem haben wir heute von vielen Vorrednern gehört, in wie vielen Gesamtarbeitsverträgen die sechste Ferienwoche schon verankert ist. Es ist also überhaupt nicht davon zu reden, dass dieses bescheidene Eingeständnis für die Angestellten der Privatbahnen eine Sogwirkung ausüben könnte.

Ich bitte Sie also, der sechsten Ferienwoche und damit der Mehrheit zuzustimmen.

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 11.25 Uhr

La séance est levée à 11 h 25

80.064

Arbeitszeitgesetz. Aenderung Loi sur la durée du travail. Modification

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 1526 hiervoor — Voir page 1526 ci-devant

Art. 14 Abs. 1 – Art. 14 al. 1

Allenspach: Unser Sozialklima ist, wenn man von den öffentlichen Verwaltungen und den öffentlichen Betrieben absieht, von den Gesamtarbeitsverträgen geprägt. Diese Gesamtarbeitsverträge haben sich als ein sehr flexibles und auch sehr soziales Instrument erwiesen. Es ist deshalb nicht einzusehen, weshalb ein Instrument, das sich in der Industrie, im Gewerbe, im Handel und auch im Verkehr tausendfach bewährt hat, nicht auch für die privatrechtlich organisierten Betriebe des öffentlichen Verkehrs geeignet und sinnvoll wäre. Der Eingriff des Gesetzgebers in das Arbeitsverhältnis lässt sich vom Grundsatz der Sicherheit her rechtfertigen. Sicherheit für den Verkehrsteilnehmer, Sicherheit für den Arbeitnehmer sind öffentlich-rechtlich schützenswerte Güter. Um diese doppelte Sicherheit zu gewährleisten sind aber keine neuen und weitergehenden Ferienregelungen im Arbeitszeitgesetz notwendig. Es kann nicht behauptet werden, dass aus Gründen der Betriebssicherheit längere Ferien angezeigt und möglich erscheinen, so ist der Weg über die Gesamtarbeitsverträge durchaus gangbar, und dieser Weg sollte eingeschlagen werden.

Verschiedene Redner haben darauf hingewiesen, dass gesamtarbeitsvertragliche Regelungen der Arbeitsbedingungen in den dem Arbeitszeitgesetz unterstellten Unternehmen bis anhin wenig gebräuchlich waren. Doch solange das Gesetz den Gesamtarbeitsverträgen keinen Raum lässt und ihnen weit voraus eilt, gibt es eben keine gesamtarbeitsvertragliche Regelungen. Die heutige Revision des Arbeitszeitgesetzes scheint auch in Zukunft Gesamtarbeitsverträge zu verunmöglichen, denn über das hinaus, was der Bundesrat beabsichtigt und die Mehrheit der Kommission ins Gesetz aufnehmen möchte, sind gesamtarbeitsvertragliche Regelungen ganz einfach nicht tragbar.

Verschiedene Redner haben versucht, den Eindruck zu erwecken, die sechste Ferienwoche sei heute schon in den Gesamtarbeitsverträgen verbreitet und werde in Kürze in allen Branchen Einklang finden. Dem ist aber nicht so. Mir sind keine Branchen-Gesamtarbeitsverträge bekannt, welche die sechste Ferienwoche vorsehen. Meine Kartothek der Gesamtarbeitsverträge ist sehr umfassend. Weder die Maschinenindustrie noch die chemische Industrie, weder die Banken noch die Versicherungen und auch nicht das graphische Gewerbe haben gesamtarbeitsvertraglich eine sechste Ferienwoche vereinbart. Die vom Bundesrat und der Kommissionmehrheit vorgesehene Regelung dürfte

die derzeitigen vertraglichen Ferienregelungen in der Privatwirtschaft im Durchschnitt um etwa eine Woche übersteigen. Die vorgesehene Revision des Arbeitszeitgesetzes bedeutet somit ein Vorpfeilen. Herr Renschler hat dieses Faktum in Abrede zu stellen versucht. Aendern kann er aber an der Tatsache, dass die vorgesehene Ferienregelung im Arbeitszeitgesetz weit über den Durchschnitt der geltenden gesamtarbeitsvertraglichen Regelungen hinausgeht, nichts.

Der Bund sollte bei der Gestaltung der Arbeitsbedingungen Rücksicht auf die Privatwirtschaft nehmen und im Einklang mit ihr handeln. Hier tut der Bundesrat aber das Gegenteil. Er präjudiziert die Privatwirtschaft weitgehend und das gerade auf eine Zeit hin, in der wir alle mit neuen rezessiven Kräften fertig werden müssen. Man braucht ja diesbezüglich nur den letzten Bericht der Kommission für Konjunkturfragen aufmerksam zu lesen und auch das zwischen den Zeilen Angedeutete zu berücksichtigen. Es ist nicht verständlich, dass ausgerechnet jene Unternehmen die längsten Ferien gewähren sollen, die bereits defizitär sind oder sich nur dank der Subvention des Steuerzahlers über Wasser halten können – des Steuerzahlers, der sich weit weniger Ferien leisten kann.

Der Minderheitsantrag I, der dem bundesrätlichen Antrag entspricht, sieht eine Kompetenzdelegation an den Bundesrat vor, die fünfte und sechste Ferienwoche noch auf weitere Altersstufen auszudehnen. Es ist unrichtig, wenn der Anschein erweckt wird, diese Kompetenzdelegation sei aus Gründen der Flexibilität notwendig. Der Bundesrat will offenbar bei der Ferienregelung keineswegs flexibel die unterschiedlichen Verhältnisse der verschiedenen Betriebe berücksichtigen, beispielsweise Unterschiede machen zwischen den zum Nachtdienst verpflichteten Privatbahnen und etwa den Sommer-Schönwetter-Seilbahnen. Er will mit der Verordnungsermächtigung einfach die Kompetenz noch weiter vorpfeilen. Der Minderheitsantrag I sollte deshalb abgelehnt werden.

Der Mehrheitsantrag verzichtet auf eine Kompetenzdelegation an den Bundesrat. Er sieht indessen eine starre gesetzliche Regelung vor, die die unterschiedlichen Betriebsarten und Betriebsstrukturen nicht berücksichtigt, die also keinen Raum für gesamtarbeitsvertragliche Lösungen zulässt und darüber hinaus die private Wirtschaft in bedenklicher Weise präjudiziert.

Der Minderheitsantrag II ist systemgerechter, flexibler und verantwortbar. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen.

Renschler: Herr Allenspach redet immer dann dem Gesamtarbeitsvertrag das Wort, wenn er glaubt, für die Arbeitgeber daraus einen Nutzen zu ziehen. Es ist durchaus möglich, Herr Allenspach, in diesem Sektor Arbeitszeitgesetz Gesamtarbeitsverträge abzuschliessen. Ich habe gerade vor zehn Tagen einen Gesamtarbeitsvertrag für eine Firma unterschrieben, die einen öffentlichen Transportauftrag hat und somit dem Arbeitszeitgesetz untersteht. Sie sehen also: Es ist trotz gesetzlicher Regelung möglich, hier Gesamtarbeitsverträge abzuschliessen. Ihr Appell ist insofern hier am falschen Ort, als er an die Arbeitgeber selbst – also an Ihre Arbeitgeberkollegen – gerichtet werden sollte; Sie wissen so gut wie ich, dass gerade dort wenig Gehör für Gesamtarbeitsverträge im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu finden ist.

Aber auch darüber hinaus stösst man trotz Ihrem guten Willen für den Gesamtarbeitsvertrag bei Ihren Kollegen immer wieder auf Widerstand, Gesamtarbeitsverträge abzuschliessen. Auch da liegt zurzeit auf meinem Pult im Büro ein Brief eines privatrechtlich organisierten Elektrizitätswerkes im Kanton Basel-Land, worin von seiten des Verwaltungsrates behauptet wird, er könnte gar keinen Gesamtarbeitsvertrag mit einer Gewerkschaft abschliessen. Herr Allenspach, Sie sollten vielleicht einmal Lehrgänge bei Ihren Arbeitgeberkollegen durchführen, wo und

unter welchen Voraussetzungen Gesamtarbeitsverträge möglich sind.

Am letzten Donnerstag hat Herr Messmer von einer unerwünschten Superferienregelung gesprochen, die man gesetzlich verankern wolle. Seine Opposition wie auch diejenige von Herrn Allenspach richtete sich vor allem gegen die sechste Ferienwoche ab 60. Altersjahr. Herr Messmer, wenn also etwas super war am letzten Donnerstag, dann schon eher Ihre Kritik an dieser neuen Ferienregelung als die zur Diskussion stehende Regelung an sich! Denn in den Genuss der sechsten Ferienwoche ab 60. Altersjahr kommt nicht nur das Bundespersonal; die sechste Ferienwoche kennen auch die Kantone Basel-Stadt, Freiburg und Genf sowie die Städte Biel, Zürich und Lausanne, wobei in Lausanne übrigens die sechste Ferienwoche bereits vom 58. Altersjahr an gewährt wird. Herr Allenspach, Sie sehen daraus also, dass hier doch die Tendenz eindeutig auf die sechste Ferienwochengewährung hinweist.

In privatrechtlich organisierten Unternehmungen gibt es die sechste Ferienwoche ebenfalls. Hier muss man auch darauf hinweisen, dass es jetzt schon häufige Sonderregelungen für Kader gibt. Darüber hinaus gibt es aber auch die sechste Ferienwoche bei privatrechtlich organisierten Unternehmen in genereller Form. Hier wären zu erwähnen die Swissair, die Radio Schweiz AG, und ab 1981 wird die sechste Ferienwoche ab 60. Altersjahr bei den Rheinsalinen – auch eine Aktiengesellschaft – eingeführt sowie bei einem privaten Transportbeauftragten des regionalen Verkehrsbetriebes Limmattal. Die Elektra Birseck/Münchenstein, ein Elektrizitätswerk, sieht die Einführung der sechsten Ferienwoche bis spätestens 1. Januar 1983 vor, also analog dem Vorschlag des Bundesrates für die Regelung im Arbeitszeitgesetz.

Auch in der Maschinen- und Metallindustrie ist die sechste Ferienwoche anzutreffen. Im freischichtigen Betrieb, der weitgehend dem unregelmässigen Dienst bei den Verkehrsbetrieben entspricht, können Arbeitszeitverkürzungen im Einvernehmen mit der Betriebskommission bis zur Hälfte in arbeitsfreie Tage umgewandelt werden. Auf diese Weise ist die sechste Ferienwoche ebenfalls möglich.

Bei älteren Arbeitnehmern der Verkehrsbetriebe sprechen insbesondere arbeitsmedizinische Gründe für die Gewährung der sechsten Ferienwoche. Trotz Verkehrsstress, der die älteren Arbeitnehmer stärker belastet als jüngere Arbeitskollegen, müssen auch die älteren Arbeitnehmer Früh-, Spät- und Nachtdienst bis zum Uebertritt in den Ruhestand leisten. Für dieses Personal des öffentlichen Verkehrs ist die sechste Ferienwoche ein notwendiges Entgegenkommen. Dabei ist noch zu erwähnen, dass dieses Entgegenkommen finanziell kaum ins Gewicht fällt.

Ich bitte Sie, den Antrag der Minderheit II ebenso abzulehnen wie den Antrag der Mehrheit und dem Antrag der Minderheit I, unterstützt vom Bundesrat, zuzustimmen.

Früh: Aus der Wirtschaft ist mir bekannt, dass einige Branchen bereits die fünfte Ferienwoche kennen, wobei diese durchwegs eine lange Betriebszugehörigkeit (20 bis 30 Jahre) voraussetzt bzw. erst nach dem 50 oder sogar nach dem 55. Lebensjahr gewährt wird. Vor allem in gewerblichen Gesamtarbeitsverträgen fehlt aber in vielen Fällen die fünfte Ferienwoche noch vollständig. Es gibt sogar Verträge, die die gesetzlichen Minima von zwei bzw. drei Wochen für alle Arbeitnehmer beinhalten, zum Beispiel der Gesamtarbeitsvertrag des Verbandes schweizerischer Hafner- und Plattenlegergeschäfte und der entsprechenden Gewerkschaften. Ich darf in diesem Zusammenhang auch darauf hinweisen, dass ich bei Durchsicht der gewerblichen Gesamtarbeitsverträge festgestellt habe, dass mit wenigen Ausnahmen eine Feriendauer von drei Wochen zumindest für die ersten 5 bis 20 Dienstjahre die Regel ist. In den Genuss der vierten Ferienwoche kommen diejenigen Arbeitnehmer, die diese Dienstjahreslimiten

überschritten und in der Regel zusätzlich ein gewisses Lebensalter erreicht haben. Bezeichnend ist aber, dass die vierte Ferienwoche in der Regel trotz Erreichen der entsprechenden Altersgrenzen eine mindestens drei- bis fünfjährige, wenn nicht zehnjährige Betriebszugehörigkeit voraussetzt.

Ich habe mir diesen Vorspann geleistet, um Ihnen die Diskrepanz zwischen den Ferienregelungen der öffentlichen Betriebe oder der industriellen Wirtschaft und dem Gewerbe vor Augen zu führen. Wenn behauptet wird, der Arbeitnehmer sei stets der Schwächere, so stimmt das vor allem in der heutigen Wirtschaftssituation nicht, und vor allem stimmt das nicht auf das Gewerbe bezogen. Es gibt in unserer Wirtschaft auch Schwächere unter den Arbeitgebern, nämlich die kleinen Industriebetriebe und die gewerblichen Arbeitgeber und damit auch die Regionen. Ich meine, Herr Renschler, nicht Basel-Stadt, Freiburg und Genf, aber auch nicht Zürich und Lausanne. Ich meine die Regionen, die bei der Wirtschaftsförderung und Industrialisierung den zweiten oder dritten Platz belegen. Mit Aufnahme der sechsten Ferienwoche wird dieser Abstand zwischen den Grossen (Bund, Industriekantone, Industrie) und den Kleinen (ländliche Gebiete, Randregionen, Gewerbe) noch grösser. Denn dass dieses Arbeitszeitgesetz eine Signalwirkung auf die Partnerschaft im gewerblichen Bereich ausüben wird, ist unbestritten. Da wird wieder einmal mehr eine Norm geschaffen, die zu erfüllen für die Kleineren und Schwächeren in unserer Wirtschaft kaum möglich sein wird.

Sie haben, mein lieber Kollege Wagner, eine Aussage gemacht, die mir sehr zu denken gab. Ich anerkenne dabei, dass ihr persönlicher Einsatz – das ging aus Ihren Ausführungen hervor – nicht ihnen selbst galt. Sie führten aus, dass viele Arbeitnehmer oder immer mehr Beschäftigte den Arzt aufsuchen müssen infolge Stress, Arbeitsüberlastung und Ueberbeanspruchung. Darf ich hier einfach feststellen, dass es Menschen gibt, die den Arzt aufsuchen müssen, weil sie nicht imstande sind, ihre Freizeit zu bewältigen? Und noch etwas, unseren Kollegen Walter Ammann betreffend. Er wettet oft und gerne gegen die Rationalisierung. Auf der andern Seite unterstützt er mit grossem Einsatz die sechste Ferienwoche. Eine gewisse Schizophrenie ist nicht von der Hand zu weisen. Die Summe solcher Begehren, wie die sechste Ferienwoche, rufen nach Rationalisierung. Nehmen wir das Beispiel Privatbahnen. Dieses Problem kennt Herr Ammann ja ausgezeichnet. Wo die Personalkassen einen Plafond erreicht haben, der beinahe untragbar ist, bleibt doch schlussendlich nur noch das eine: die Pensionierung des Bahnhofsvorstandes und dessen Ersetzung durch einen Automaten, wie in meiner kleinen Wohngemeinde. Der Mensch wird also durch den Automaten ersetzt. Herr Bundesrat Schlumpf hat anlässlich der Eintretensdebatte aufgeführt, dass man den Ferienregelungen des Bundes gefolgt sei. Ich erachte dies auch als richtig. Als sich der Bund anschickte, eben diese Regelungen einzuführen, erlaubte ich mir, dem Bundesrat eine einfache Anfrage einzureichen, dies aus der Sorge um die kleinen Betriebe, Kantone und Gemeinden. Die Wechselwirkung war ja vorauszusehen. Auch in der Botschaft wird darauf hingewiesen. Die Briefe, die ich damals erhielt, waren nicht alle nett und freundlich; aber man soll bekanntlich nicht nur auf jene hören, die Briefe schreiben. Die Sorgen und Bedenken bleiben bei mir bestehen, die Sorge nämlich, eine neue Norm geschaffen zu haben, die für den Bund wohl von der Grösse, aber nicht von den Finanzen her gesehen tragbar ist, die nichtindustrialisierten Kantone und deren Gemeinden sowie das Kleingewerbe aber fast erdrückt. Ich bitte Sie, der Minderheit II von Herrn Messmer zuzustimmen.

Meier Werner: Mir scheint, die Diskussion um die Revision des Arbeitszeitgesetzes verlaufe recht merkwürdig. Man gibt sich in bezug auf die Personalgruppen, die diesem Gesetz unterstellt sind, kleinlich. Herr Renschler hat dar-

auf hingewiesen, dass wir bereits in der Privatwirtschaft analoge Ferienregelungen haben, aber auch beim SBB- und PTT-Betriebspersonal. Jetzt geht es um eine Anpassung zugunsten des Personals öffentlicher Transportanstalten, das in mancher anstellungsrechtlichen und materiellen Beziehung gegenüber dem Vergleichspersonal der SBB benachteiligt ist. Dass sich die private Wirtschaft wegen der Signalwirkung, die von dieser Gesetzesrevision ausgehen soll, bedroht fühlt, ist mir unverständlich.

Es ist auch nicht richtig, wenn man im heutigen Zeitpunkt nur sagt, da und dort habe man eine weniger gute Regelung, als wir sie hier anstreben. Es gibt doch auch so etwas wie Fortschritt und Entwicklung. Wir sollten durch unsere Tätigkeit dafür sorgen, dass in sozialer Hinsicht nicht einfach alles beim Alten bleibt, sondern dass man voranschreitet. Ich sage das aus einem ganz bestimmten Grunde: Sie dürfen nicht ausser acht lassen, dass anderswo Fortschritte in anderer Richtung gemacht worden sind und weiterhin im Gange sind, nämlich bei der Rationalisierung der Arbeitsabläufe. Die Arbeit hat sich verändert, sie ist intensiver geworden, selbstverständlich unterschiedlich, je nach Betrieb und Industrie. Ich stelle aber fest, gerade bei den Bahnen ist man unter dem extremen Finanzdruck, der von der leeren Bundeskasse her kommt und der uns zu Spar- und Rationalisierungsmassnahmen gezwungen hat, punkto Leistungsanforderungen, die an das Personal gestellt werden – auch hier wieder unterschiedlich, nicht bei allen gleich, das gebe ich zu – an der oberen, wenn nicht obersten Grenze angelangt. Zum Teil haben wir die Grenze des Zumutbaren und des gesundheitlich Erträglichen bereits überschritten.

Gestern fand hier in Bern eine grosse Demonstrationsversammlung des Zugpersonals statt. 1400 Personen sind gekommen; das ist die Hälfte des Zugpersonals der Bundesbahnen; aus allen Landesteilen sind sie hergekommen, um für ihr Anliegen, die Humanisierung der Arbeitsplätze, zu demonstrieren. Man hat mich heute gefragt, ja wie kommt es, dass selbst ältere, bestandene Zugführer, zuverlässige Leute, diesen Marsch nach Bern machen.

Und da komme ich nun zum *nervum rerum* des ganzen Problems, vor dem wir stehen. Ein Teil der Ratskollegen möchte die sechste Ferienwoche nicht gewähren, aber gerade darum geht es, dass wir den älter gewordenen Bediensteten, die diesen Stress, die Leistungssteigerung fast nicht mehr aushalten, entgegenkommen und eine relativ fortschrittliche Regelung beschliessen, die mit den Fortschritten, die in der Rationalisierung laufend getätigt worden sind, Schritt halten kann. Um das geht es doch, meine werten Kolleginnen und Kollegen! Es geht auch noch um einen weiteren Punkt, der damit zusammenhängt. Der Arbeitsstress, wie er sich aus der Fahrplangebundenheit im öffentlichen Verkehr, im Eisenbahndienst ergibt, ist kaum vergleichbar mit anderen Wirtschaftszweigen. Der bedingt daher eine ganz besondere Beanspruchung. Die Krankheitsanfälligkeit, die Zahl der vorzeitig Invaliden wird grösser, die im Betrieb nicht mehr nachkommen. Auch da entstehen Kosten, namhafte Kosten, die man aber durch vernünftige, human gestaltete Arbeitsbedingungen wirklich vermeiden könnte, wenn Sie der Lösung des Bundesrates, also der Minderheit I, zustimmen. Ich bitte Sie daher um Ihre Zustimmung zum Vorschlag der Minderheit I und des Bundesrates.

Jelmini: Am letzten Donnerstag und auch heute wurde verschiedentlich von «Bogen überspannen», «Superferienregelung» und «Maximallösung» gesprochen. Diese Aussagen erwecken vor allem in der Öffentlichkeit einen falschen Eindruck. Unbestreitbar handelt es sich bei der vorgeschlagenen neuen Ferienregelung um eine fortschrittliche Lösung, doch muss sie im Zusammenhang des AZG betrachtet werden. Die Betriebe in unserem Lande unterstehen entweder dem Arbeitsgesetz, früher Arbeitsfabrikgesetz oder dem Arbeitszeitgesetz. Das AZG gibt den Verkehrsunternehmen Sonderrechte, die weit über

das hinaus gehen, was andern Arbeitgebern zusteht. Hier einige Beispiele, die zeigen, über welche Sonderrechte die Verkehrsunternehmen verfügen und welche Sonderpflichten den Arbeitnehmern dadurch auferlegt werden: Recht auf Sonntagsarbeit, wobei bloss die Pflicht besteht, den Arbeitnehmern mindestens 20 Ruhesonntage zu gewähren, das Personal der Luftseilbahn- und Automobilunternehmen hat sogar bloss auf zwölf Ruhesonntage Anspruch; Recht auf Nacharbeit und Dienst rund um die Uhr, wobei bloss für die Dienstleistungen zwischen Mitternacht und vier Uhr morgens ein Zeitzuschlag von 25 Prozent gewährt werden muss; keine gesetzliche Vorschrift für eine zusätzliche Abgeltung von Sonntagsarbeit (demgegenüber sieht das Arbeitsgesetz nach Artikel 19 einen Zuschlag von mindestens 50 Prozent vor); keine Pflicht zur Fünf-Tage-Woche oder zu wöchentlich mindestens anderthalb Ruhetagen, wie es Artikel 21 des Arbeitsgesetzes vorsieht; keine Bewilligungspflicht für die Ueberzeitarbeit; eine den betrieblichen Bedürfnissen angepasste Arbeitsregelung, die bis 63 Stunden im Durchschnitt von sieben aufeinanderfolgenden Arbeitstagen umfasst (Saisonbetriebe und vor allem Luftseilbahnen können noch über diese 63 Stunden hinausgehen).

Diese Beispiele zeigen, dass das Arbeitszeitgesetz eine für die Verkehrsbetriebe massgeschneiderte Sondergesetzgebung darstellt, die andererseits dem Arbeitnehmer in den Verkehrsunternehmungen aussergewöhnliche Pflichten auferlegt, die sonst nirgends in dieser Art anzutreffen sind. Für die Luftseilbahn-, Automobil- und Schiffsverkehrsunternehmen sind im Gesetz und in der Verordnung noch weitergehende Ausnahmen und Erleichterungen vorgesehen. Angesichts dieser Tatsachen ist es doch ein starkes Stück, von «Super- und Maximallösungen» zu sprechen, wenn es darum geht, Arbeitnehmer in den letzten fünf Arbeitsjahren eine zusätzliche Ferienwoche zu gewähren.

Ich muss schon sagen, da entschieden unsere Vorgänger im Jahre 1920, als sie das Arbeitszeitgesetz schufen, weit mutiger und fortschrittlicher. Bereits damals, 1920, gewährten sie dem Verkehrspersonal die vierte Ferienwoche ab dem 50. Altersjahr, obwohl diese damals bei Kantonen, Städten und in der Privatwirtschaft noch kaum bekannt war.

Gemessen am gesamten Personalbestand und gemessen an den Ferienverbesserungen, die wir richtigerweise den jungen und mittleren Generationen zukommen lassen, fällt die sechste Ferienwoche für Arbeitnehmer ab dem 60. Altersjahr nicht ins Gewicht. Sie bedeutet aber ein äusserst wirksames und geschätztes Entgegenkommen für jene Arbeitnehmer, die ein Leben lang unter oft stark erschwerten Bedingungen im Dienste der Mitmenschen gearbeitet haben: ihnen für die letzten Jahre vor der Pensionierung einen etwas längeren Erholungsurlaub zu gewähren und sie damit auch langsam auf die dritte Lebensphase vorzubereiten, dürfte sich auch für die Arbeitgeber lohnen.

Der Antrag des Bundesrates stellt eine Kompromisslösung dar. Dieser haben an der Einigungskonferenz vom 15. November 1979 auch jene Kreise zugestimmt, die heute dagegen Sturm laufen. Ich befürchte sehr, dass auf diese Weise der Sozialpartnerschaft ein Bärendienst erwiesen wird. In Zeiten, wo die Sozialpartnerschaft ohnehin erheblichen und gegenüber früheren Jahren viel stärkeren Spannungen ausgesetzt ist, darf man ausgehandelte Kompromisse nicht nachträglich im Parlament sabotieren. Die Streichung der sechsten Ferienwoche würde als Konfrontationsakt verstanden. Ueberdies würde damit eine unerträgliche Rechtsungleichheit geschaffen zwischen dem SBB-, BLS- und PTT-Personal einerseits und dem übrigen Verkehrspersonal andererseits. Es gilt auch zu beachten, dass die Arbeitnehmervertreter in der AZG-Kommission und auch hier im Rat trotz starkem Druck von seiten der Basis – vergegenwärtigen wir uns die gestrige Demonstration des Zugpersonals und ihre Begehren – auf alle weitergehenden Forderungen verzichtet haben. Wenn wir

Wert darauf legen, dass die Gewerkschaften die von ihnen bisher erfolgreich ausgeübten Rollen der Ordnungsfunktion und Vermittlung auch in Zukunft wahrnehmen können, dürfen wir ihnen heute nicht in die Arme fallen. Der Schaden stünde in gar keinem Verhältnis zum vermeintlichen Nutzen.

Ich bitte Sie daher, bei Artikel 14 Absatz 1 dem Minderheitsantrag I oder zumindest der Kommissionsmehrheit zuzustimmen und den Minderheitsantrag II abzulehnen.

Bürer, Berichterstatter: Darf ich vorerst nochmals zur Klarstellung folgendes festhalten: Der Antrag der Kommissionsmehrheit besteht aus folgendem: hier wird der erste Satz von Artikel 14 Absatz 1 vom Bundesrat übernommen, nämlich: «Der Arbeitnehmer hat je Kalenderjahr Anspruch auf mindestens vier Wochen bezahlte Ferien». Der zweite Satz entspricht dem Antrag der Minderheit II: «Dieser Anspruch erhöht sich auf fünf Wochen vom Beginn des Kalenderjahres, in dem er das 50. Altersjahr vollendet», und dann der Zusatz: «... und auf sechs Wochen auf Beginn des Kalenderjahres, in dem er das 60. Altersjahr vollendet». Die Anträge der Kommissionsmehrheit und der Antrag der Minderheit II sind also in dem Sinne identisch, als sie beide die Altersgrenze im Gesetz verankert wissen wollen. Der Unterschied beruht darin, dass die Minderheit II nur bis zur fünften Ferienwoche geht und die Mehrheit auch die sechste Ferienwoche mit der Altersgrenze im Gesetz verankern will. Die Minderheit I auf der anderen Seite will sowohl die vierte, fünfte und sechste Ferienwoche im Gesetz verankern, hingegen die Altersgrenze, ab welcher die fünfte respektive die sechste Ferienwoche bezogen werden darf, auf dem Verordnungsweg lösen. Das ist einfach die Situation.

Nun vorerst kurz zur Minderheit I: Wir haben vom Bundesrat die Absichtserklärung, dass er die fünfte Ferienwoche ab dem 50. Altersjahr und die sechste ab dem 60. Altersjahr gewähren will. Wir bringen dem Bundesrat diesbezüglich Vertrauen entgegen; die Kommissionsmehrheit glaubt aber, dass diese sehr fortschrittliche Lösung dann doch einige Jahre andauern muss, hat doch eine Herabsetzung der Altersgrenze weitgehende Folgen. Wenn wir schon im bestehenden Gesetz die Arbeitszeit beispielsweise in Artikel 4 auf die Minute regeln (es heisst hier: «Die tägliche Arbeitszeit beträgt im Durchschnitt von 28 Tagen höchstens 7 Stunden und 20 Minuten»). Wir regeln im Gesetz auch die Pausen, beispielsweise in Artikel 7 Absatz 2: «Eine Pause soll mindestens 30 Minuten dauern» und so weiter), so glaubt die Kommissionsmehrheit, dass die Ferienregelung so wie die Festlegung der Altersgrenze mit ebenso grosser Berechtigung vom Gesetzgeber zu bestimmen ist.

Es ist nicht so, wie hier erwähnt wurde, dass dies heute schon über den Verordnungsweg geregelt wurde. Artikel 14 im bestehenden Gesetz lautet nämlich: «Der Arbeitnehmer hat je Kalenderjahr Anspruch auf drei Wochen bezahlte Ferien. Dieser Anspruch erhöht sich auf fünf Wochen vom Beginn des Kalenderjahres, in dem er das 55. Altersjahr vollendet.» Es ist also heute schon im Gesetz festgehalten. Nur die vier Ferienwochen, die nach den drei Wochen festgelegt wurden, können auf dem Verordnungsweg geregelt werden.

Wir glauben also, dass dies im Gesetz verankert werden soll. Wenn Sie bedenken, dass beispielsweise bei den PTT-Betrieben – das wurde in der Budgetdebatte hier gesagt – die Personalzunahme mit der neuen Ferienregelung doch 500 Personen ausgemacht hat, dann sehen Sie doch, dass das etwas ist, das sicher vom Gesetzgeber geregelt werden müsste.

Wir möchten Ihnen also empfehlen, in diesem Sinne der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Nun zur Minderheit II. Es wird hier verlangt, dass die sechste Ferienwoche nicht ins Gesetz aufzunehmen sei. Die Kommissionsmehrheit ist der Auffassung, dass die Bundesregelung, die ab 1983 doch nach diesem Vorschlag

auch in Kraft treten soll, voll übernommen werden sollte, damit eben nicht wieder Differenzen zwischen SBB, PTT und den anderen dem Gesetz unterstellten Betrieben entstehen. Vor allem aber rechtfertigt auch die spezielle Dienstleistung des Betriebspersonals in Verkehrsbetrieben aus arbeitsmedizinischen und auch aus Sicherheitsgründen, eine sechste Ferienwoche ab dem 60. Altersjahr im Gesetz zu verankern.

Aus diesem Grunde empfehlen wir Ihnen, der Kommissionsmehrheit – auch mit Bezug auf die Minderheit II – zuzustimmen.

M. Gloor, rapporteur: Au cours de ses travaux, la commission s'est scindée en une majorité et deux minorités. La majorité vous propose de fixer dans la loi les normes suivantes: quatre semaines de vacances jusqu'à l'âge de 50 ans, cinq semaines de 50 à 60 ans et six semaines dès 60 ans.

La minorité I, dont je fais partie et qui appuie le projet du Conseil fédéral, propose d'inscrire dans la loi le principe selon lequel le travailleur a droit à quatre semaines de vacances au moins, mais de laisser au Conseil fédéral le soin de fixer par voie d'ordonnance l'âge donnant droit à la cinquième, respectivement la sixième semaine de vacances.

La minorité II, représentée par notre collègue M. Messmer, propose de fixer dans la loi les normes suivantes: quatre semaines jusqu'à l'âge de 50 ans et cinq semaines dès 50 ans. L'article 14, 1er alinéa, aurait donc la teneur suivante: «Le travailleur a droit chaque année civile à au moins quatre semaines de vacances payées. Ce droit est porté à cinq semaines à partir du début de l'année civile dans laquelle il a 50 ans révolus.»

Il serait vain de reprendre la foule des arguments qui ont été invoqués à cette tribune à l'appui ou à l'encontre du projet qui nous est soumis. Je reviendrai néanmoins à la déclaration faite au cours du débat de la semaine dernière par un des doyens de ce conseil, notre excellent collègue et ami M. Wagner, de Bâle-Campagne, qui parle en général de ce qu'il connaît. Sa déclaration m'a frappé. M. Wagner estime que le Conseil fédéral a fait et il faut le dire, en modifiant la loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics, une œuvre extrêmement utile, tout d'abord en s'efforçant de concilier des intérêts absolument divergents, ensuite en essayant de réduire je ne dirai pas le fossé, mais la différence qui existe entre la situation du personnel de la Confédération et celle du personnel du secteur privé concerné.

Qu'en est-il des conséquences financières des modifications proposées? Le Conseil fédéral, qui traite d'une manière très complète cet aspect du projet dans son message, nous donne à cet égard un certain nombre d'assurances qui sont de nature à apaiser nos craintes. Ces modifications ne compromettent pas la situation financière des entreprises de transports privés. Cependant, on peut diverger d'opinion s'agissant de la paix du travail. Certains disent ne pas comprendre la patience dont fait preuve le monde du travail et, d'un autre côté, j'ai entendu avec étonnement d'autres dire il y a quelques jours et encore aujourd'hui qu'on va déjà trop loin dans ce domaine.

A mon avis, le projet qui est soumis à l'approbation des Chambres est le fruit d'un travail extrêmement bien fait, je dirai même: d'un travail fait très honnêtement, dans tous les sens du terme. En conclusion, au risque de passer pour un Janus à deux têtes, je vous invite, au nom de la majorité de la commission, à approuver la proposition de notre collègue Schüle et, au nom de la minorité I, dont je fais partie, à approuver les propositions du Conseil fédéral et à repousser par conséquent celle de la minorité II représentée par notre collègue Messmer.

Bundesrat Schlumpf: Die Differenzen zwischen Kommissionsmehrheit, Minderheit I, Minderheit II und Bundesrat

– identisch mit Minderheit I – sind formaler und materiel-
 ler Natur. Formal ist die Frage, ob der Ferienanspruch –
 soweit es um jährlich mehr als vier Wochen geht – im Ge-
 setz oder neu in der Verordnung geregelt werden soll.
 Der Bundesrat beantragt Ihnen in Übereinstimmung mit
 der Kommissionsminderheit I, diese Regelung in die Ver-
 ordnung zu verweisen, aber den gesetzlichen Mindestan-
 spruch von vier Wochen im Gesetz zu verankern. Die Hin-
 weise der beiden Berichterstatter, der Herren Bürer und
 Gloor – ich möchte Ihnen für Ihre sehr guten Ausführun-
 gen zu dieser Problematik danken, dass wir im Arbeits-
 zeitgesetz andere Bestimmungen haben, die recht detai-
 liert sind – treffen zu. Aber es wäre jetzt nicht mög-
 lich, eine Totalrevision des Arbeitszeitgesetzes zu bewerk-
 stellen, und derartige Unebenheiten könnten nur im Zu-
 ge einer Totalrevision ausgeglichen werden. Die Rege-
 lungsdichte innerhalb eines Rechtserlasses ist eben in
 vielen Bereichen der Gesetzgebung längst nicht mehr ein-
 heitlich, und zwar, weil im Laufe der Jahre und Jahrzehn-
 te immer wieder durch Partialrevisionen Veränderungen
 vorgenommen wurden.

Ich darf ein ganz anderes Beispiel zitieren, wohl das ein-
 drücklichste aus unserer Gesetzgebung, den Artikel 32bis
 der Bundesverfassung: Da werden in 56 Zeilen – verteilt
 auf neun Absätze – minutiöse Regelungen aufgestellt, in
 Artikel 31quater aber in vier Zeilen eine andere Materie
 geregelt. Artikel 32bis spricht von gebrannten Wassern,
 von Enzianwurzeln, Obstabfällen, Obstwein, Weinhefe und
 so weiter und widmet diesen Problemen 56 Zeilen. Arti-
 kel 31quater der Bundesverfassung hat nur vier Zeilen und
 regelt darin das doch wohl ebenso wichtige schweizeri-
 sche Bankwesen. – Dies nicht im Sinne einer Kritik an
 unserer Bundesverfassung, sondern um zu erklären, dass
 eben im Zuge von Partialrevisionen die Regelungsdichte
 bei weitem keine einheitliche mehr ist. Nur deswegen, weil
 wir im AZG daneben verschiedene Bestimmungen haben,
 die auf Gesetzesstufe recht detailliert geregelt sind, eine
 Neuregelung in Artikel 14bis Absatz 1 zu verneinen, schlie-
 ße mir nicht gerechtfertigt zu sein.

Warum will der Bundesrat diese Ferienregelung, soweit
 sie vier Wochen übersteigt, in die Verordnung verweisen?
 Dies nicht in der Meinung – der Bundesrat hat gar keine
 solche Absicht –, die Schwellen von 50 Jahren für fünf
 Wochen oder 60 Jahren für sechs Wochen Ferien für die
 Arbeitnehmer in diesen Betrieben in nächster Zeit herab-
 zusetzen, sondern nur um den jetzt und früher gemachten
 Erfahrungen Rechnung zu tragen. Es ist doch so, dass die
 Mitarbeiter in diesen Betrieben des öffentlichen Verkehrs,
 welche dem AZG unterstellt sind, in bezug auf die Neu-
 regelung der Ferienansprüche um einige Jahre hinten
 nachhinken. Für die Bundesbetriebe (SBB, PTT, Verwal-
 tung) wurde diese Regelung in zwei Schritten bereits ge-
 troffen; der zweite ist auf 1. Januar 1981 vorgesehen.

Ob das ein Vorprellen war – Herr Nationalrat Allenspach
 –, darüber zu sinnieren bringt heute wenig ein. Es ist
 aber kein Vorprellen, weil das, was jetzt beantragt wird, ja
 nur ein Nachziehen ist für vergleichbare Tatbestände. Es
 ist nicht einzusehen, weshalb die Mitarbeiter der dem
 AZG unterstellten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
 in bezug auf ihre Ferienansprüche, ihre Ruhezeit anders
 gestellt sein sollen als die Mitarbeiter in den Bundesbe-
 trieben, insbesondere bei den SBB. Sie haben doch die
 gleiche Funktion und tragen die gleiche Verantwortung.
 Ob über eine Schiene einer Privatbahn gefahren wird oder
 über eine Schiene der SBB: Was die Verantwortung, die
 Funktion, den Anspruch auf Sicherheit der Passagiere und
 der transportierten Güter betrifft, sind es dieselben. Es
 liegt auch die gleiche Beanspruchung der Funktionäre
 vor. Da scheint mir eine unterschiedliche Regelung der
 Ferienansprüche von der Sache her nicht gerechtfertigt.

Es ist auch zu bedenken, dass das Dienstverhältnis als
 Ganzes zu würdigen ist: Gestaltung der Arbeitszeit, frei-
 es Wochenende, unregelmässige Arbeitszeit, Lohnver-

hältnisse, Ausbildung, Beanspruchung; das alles ist in
 Rechnung zu stellen. Wenn man das berücksichtigt, ist
 nicht einzusehen, weshalb die Mitarbeiter der SBB anders
 gestellt sein sollen als jene der Privatbahnen.

Worum geht es materiell? Einige Votanten haben darauf
 hingewiesen, es gehe nicht um so viel, nämlich um die
 sechste Ferienwoche vom 60. Altersjahr an. Nach vielen
 Jahrzehnten der Mitarbeit im Dienste des öffentlichen Ver-
 kehrs (ich glaube, man darf davon ausgehen, dass ein
 grosser Teil dieser Bediensteten bei den SBB und den an-
 deren Verkehrsbetrieben schon im Alter von 20 bis 30
 Jahren zu ihrem Arbeitgeber stossen und ihm auch die
 Treue halten), also nach Jahrzehnten der Dienstleistung für
 den öffentlichen Verkehr und nur für die letzten fünf Jahre
 der beruflichen Aktivität soll eine auf die altersbedingte
 besondere Beanspruchung und damit verbundene Abnüt-
 zung Rücksicht nehmende zusätzliche Rekonvaleszenzzeit
 in Form der sechsten Ferienwoche eingeräumt werden.
 Ich bin der Meinung, dass diese sechste Ferienwoche bei
 weitem nicht eine Nettobelastung für den betreffenden Be-
 trieb darstelle, sondern dass die damit gewährte zusätzli-
 che Erholungszeit für die Mitarbeiter ab 60 Jahren durch
 eine entsprechend gesteigerte Leistungsfähigkeit wäh-
 rend der übrigen Arbeitswochen des Jahres zum Teil kom-
 pensiert wird.

Ich möchte Sie bitten, dem Antrag des Bundesrates und
 der Kommissionsminderheit I zuzustimmen, das heisst Arti-
 kel 14 Absatz 1, das Minimum von vier Ferienwochen zu
 statuieren und die Schwellenbestimmungen für die weite-
 ren Ferienwochen (ab 50 Jahren fünf Wochen und ab 60
 Jahren sechs Wochen) in die Verordnung zu verweisen.

Le président: Nous allons passer au vote. Je vous propose
 de procéder de la manière suivante: nous opposerons,
 dans un premier vote, la proposition de la majorité recti-
 fiée, donc celle de la majorité de la commission, à la mi-
 norité II et, dans un deuxième vote, le résultat à la mi-
 norité I.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	79 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	62 Stimmen

Définitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	66 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	69 Stimmen

Art. 26

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 27 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit (zurückgezogen)

(Schüle, Aubry, Graf, Hari, Messmer)

Streichen (= Beibehalten des geltenden Textes)

Art. 27 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité (retirée)

(Schüle, Aubry, Graf, Harl, Messmer)

Biffer (= maintenir le texte actuel)

*Angenommen – Adopté***Art. 27a***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Schüle**Abs. 2 (neu)*

Auf begründetes Gesuch hin und nach Anhören der Vertreter der Arbeitnehmer können die Aufsichtsbehörden Unternehmen gestatten, die Regelung gemäss Absatz 1 während maximal drei weiteren Jahren anzuwenden. Voraussetzung hierfür ist der Nachweis, dass ein Unternehmen durch die Aenderung des Ferienanspruches gemäss Artikel 14 gezwungen wird, seinen Personalbestand zu erhöhen.

(Der Minderheitsantrag zu Art. 27 Abs. 1 wird zurückgezogen.)

Art. 27a*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Schüle**Al. 2 (nouveau)*

Sur demande motivée et après avoir entendu les travailleurs, les autorités de surveillance peuvent autoriser une entreprise à appliquer durant au maximum trois nouvelles années le régime prévu au 1er alinéa, à la condition toutefois que la modification du droit aux vacances prévue à l'article 14 l'oblige effectivement à accroître son personnel.

(La proposition de minorité à l'art. 27, 1er al., est retirée.)

Schüle: Herr Kollege Meier hat auf die Protesttagung des Zugpersonals von gestern hingewiesen und diese auf den Stress zurückgeführt, den er unter anderem mit der Fahrplangebundenheit im öffentlichen Verkehr begründet hat.

Schon im Eintreten habe ich darauf hingewiesen, dass wir inskünftig zu differenzierteren Lösungen kommen müssen, die den unterschiedlichen Betriebsstrukturen besser Rechnung tragen und die auch Rücksicht darauf nehmen, ob jemand eine Verwaltungsfunktion inne hat oder Tag und Nacht, werktags und sonntags und bei jedem Wetter, zum Beispiel in einem Rangierbahnhof, arbeiten muss. Der heutige «Tages-Anzeiger» hat nicht nur die Tagung des Zugpersonals zum Leitartikel gemacht; er berichtet eher zufällig auch über ein anderes Unternehmen, das ebenfalls dem Arbeitszeitgesetz unterstellt ist. Dieser Artikel umfasst ebenfalls fast eine ganze Zeitungsseite und trägt den Titel «Frühkurs 57b». Daraus sei die Einleitung zitiert, die den von Herrn Meier erwähnten Stress doch etwas relativiert: «Frühkurs 57b. Die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft versieht täglich den Kursschiff-Verkehr zwischen den beiden Ufern. Auch sonntags, auch im Winter. Und auch dann, wenn die Besatzung einen einsamen Frühdienst ohne Passagiere 'schieben' muss.»

Ich habe schon bei der Begründung des Eintretens erklärt, dass sich der Bund nicht vor den wirtschaftlichen Gegebenheiten verschliessen darf, wie sie im Sektor des öffentlichen Verkehrs nun einmal bestehen. Nicht alle konzessionierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind mit einer Defizitgarantie ausgestattet. Diese müssen jedoch die durch Ferienverlängerung eintretenden Mehrbe-

lastungen selbst tragen. Es soll daher auf den Einzelfall Rücksicht genommen werden, so dass die erste Etappe der Feriennormierung um drei Jahre verlängert werden kann. Diese Ihnen vorgeschlagene Lösung, die, im formellen Sinne selbstverständlich, zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr erarbeitet worden ist und die uns die Streichung von Absatz 1 in Artikel 27 ermöglicht hat, macht es einem Unternehmen nicht leicht, in den Genuss dieser neuen Uebergangsbestimmung zu kommen. Es wird der konkrete Nachweis verlangt, dass ein Unternehmen durch die Erhöhung des Ferienanspruches gezwungen wird, seinen Personalbestand zu erhöhen. Bei der Einführung der 44-Stunden-Woche ist seinerzeit im soeben gestrichenen Artikel 27 Absatz 1 eine ähnliche Regelung getroffen worden, die in der Folge praktisch nie angerufen worden ist.

Dies spricht aber nicht gegen eine solche Uebergangsbestimmung, sondern viel eher für das Verantwortungs- und für die Zurückhaltung der betroffenen Unternehmen. Es gibt nun einmal viele kleine Verkehrsunternehmen gerade im Bereiche der Touristikseilbahnen, wo die Frage «Ein Mann mehr oder weniger» für die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens ausschlaggebend sein kann. Diesem Aspekt soll hier Rechnung getragen werden. Der Bund unternimmt heute grosse Anstrengungen zur Förderung der Bergegebiete. Wir müssen durch eine flexible Gestaltung der neuen Arbeitszeitgesetzregelung sicherstellen, dass wir diesem Ziel nicht diametral entgegenlaufen.

Ich bitte Sie, den Absatz 2 von Artikel 27a (neu) gutzuheissen. Nach Ihren vorherigen Entscheiden hat dieser Zusatz an Bedeutung gewonnen.

Mme Aubry: Je voudrais appuyer la proposition Schüle car il me semble qu'il est du devoir de la Confédération de tenir compte d'une manière impérative de certaines données économiques. Relevons entre autres que toutes les entreprises de transports publics qui sont concessionnées ne sont pas au bénéfice d'une garantie de déficit. Souvent elles doivent supporter des charges supplémentaires occasionnées par la prolongation des vacances. Par conséquent, chaque cas particulier devrait être traité spécialement, ce qui permettrait de prolonger de trois ans le délai d'application de la nouvelle réglementation régissant les vacances. La solution qui vous est proposée a été étudiée avec l'Office fédéral des transports. Elle a abouti, comme vous l'a dit M. Schüle, à la suppression de l'alinéa 1 de l'article 27, mais pour tout autant, ne permet pas aux entreprises de profiter plus facilement de cette nouvelle disposition transitoire. Elles doivent présenter quand même la preuve concrète qu'il est indispensable d'accroître leur personnel supplémentaire, ceci en raison de l'augmentation de la durée des vacances. Une réglementation semblable avait d'ailleurs déjà été prévue lors de l'introduction de la semaine de 44 heures. Or on sait qu'elle n'a jamais été appliquée ni utilisée. Ce n'est certainement pas une raison aujourd'hui pour écarter cette disposition transitoire. Elle en appellera plutôt au sens aigu des responsabilités de la part de l'entreprise, elle obligera à une certaine retenue.

Il existe de nombreuses petites entreprises de transports et je songe aux chemins de fer à crémaillère, aux téléphériques qui touchent les régions touristiques, de même que les transports automobiles postales qui touchent des régions parfois excentriques. Pour ces petites entreprises, le fait d'employer un homme de plus ou de moins peut avoir des répercussions et des conséquences dans la rentabilité de celles-ci. Ne les oublions pas au profit des grandes, car elles touchent des régions souvent défavorisées ou alors apportent leur contribution au tourisme. Une réglementation trop stricte, peu flexible, les mettrait dans une situation difficile. C'est pourquoi, je vous demande d'accepter la proposition de M. Schüle.

Renschler: Der Antrag Schüle ist als Uebergangsbestimmung zur Uebergangsbestimmung zu qualifizieren. Mit Rücksicht gerade auf Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die Mühe haben könnten, die neue Ferienregelung in einem Schritt zu verwirklichen, ist in Artikel 27a das Vorgehen bereits in zwei Etappen festgeschrieben. Zur Erfüllung der zweiten Stufe ist eine Frist von zwei Jahren eingeräumt. Es besteht also keine Notwendigkeit, darüber hinaus noch Ausnahmen während dreier Jahre – insgesamt also praktisch fünf Jahre – zu gestatten. Dies ist um so weniger notwendig, als die Argumente des Schweizerischen Verbandes der Seilbahnunternehmungen (SVS) keineswegs stichhaltig sind. Um diese Argumente handelt es sich nämlich. Sowohl Herr Schüle wie auch Frau Aubry haben schön brav die Argumente des SVS übernommen und hier vorgetragen.

Der SVS hat in einem Protestschreiben vom 9. Januar 1980 an den Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes behauptet, dass 40 Prozent der Seilbahnen defizitär seien. Die vorgeschlagene Kompromisslösung bei der Ferienregelung – so wurde argumentiert – erhöhe die Defizitanfälligkeit. In diesem Protestschreiben wird aber nicht begründet, weshalb einige Seilbahnen defizitär sind, während andere (immerhin ja die Mehrheit, 60 Prozent) offensichtlich feste Gewinne ausschütten können. Es ist doch wohl auch anzunehmen, dass einige Seilbahnen defizitär sind, weil Fehlplanungen vorliegen oder weil Missmanagement der Grund für die Defizite sein können. Die Gründe zählen aber offenbar beim SVS nicht. Allfällige Defizite sollen einfach auf den Buckel des Personals überwälzt werden, getreu der Devise: Die Gewinne sind privatisiert; die Verluste werden sozialisiert.

Es besteht kein Zweifel, dass Unterschiede im Betrieb zwischen einem kommunalen Verkehrsunternehmen und einer Seilbahn bestehen. Ausgesprochene touristische Unternehmen sind von der Saison und vom Wetter stark abhängig. Deswegen können aber die Zeiten der blossen Betriebsbereitschaft dennoch nicht als Ferien angerechnet werden, wie dies die Seilbahnen offenbar gerne möchten und auch in ihrem Schreiben an den Bundesrat durchblicken lassen. Der SVS und auch Herr Schüle und Madame Aubry als dessen Wortführer scheinen ferner vergessen zu haben, dass den Seilbahnen bereits wesentliche Ausnahmen gewährt werden und diese «Berücksichtigung aussergewöhnlicher Verhältnisse» sogar von der Vorschrift über die Höchstarbeitszeit und von der Zuteilung von Ruhesonntagen abweichen kann. Die Höchstarbeitszeit, die überschritten werden kann, ist weiss Gott nicht tief angesetzt. Sie beträgt gegenwärtig nämlich 48 Stunden innert sieben aufeinanderfolgenden Arbeitstagen. Was die Ruhesonntage anbetrifft, die nach Gesetz gewährt werden müssen, wovon bei extremen Verhältnissen auch abgewichen werden kann, ist vorgesehen, dass im Kalendermonat mindestens vier Ruhetage; davon ein Sonntag, gewährt werden sollen. Auch hier wäre also noch eine Abweichung zuungunsten der Arbeitnehmer möglich.

An den Haaren herbeigezogen ist die Argumentation, die neue Ferienregelung führe zum Leistungsabbau und zum gleichzeitigen Abbau von Arbeitsplätzen. Auch das wurde im Protestbrief behauptet. Wohl keine anderen Unternehmen als solche mit stark personalen Schwankungen und regelmässig wiederkehrenden sogenannten toten Zeiten können den erhöhten Ferienanspruch des Personals besser und auch kostengünstiger verkraften als eben gerade die Seilbahnen.

Lachhaft ist die Behauptung des SVS, sein Personal habe gar keine Ferienforderungen gestellt; somit seien die Personalverbände nicht berechtigt, solche Forderungen geltend zu machen. Dazu ist folgendes zu sagen:

1. Es ist bekannt, dass in abgelegenen Berggegenden für viele bei Seilbahnen beschäftigte Arbeitnehmer keine alternativen Arbeitsplätze vorhanden sind. Diese Situation zwingt sie zur Subordination. Sie können es sich nicht

leisten, Forderungen zu stellen, die unter Umständen statt zu besseren Arbeitsverhältnissen zu Entlassungen führen.

2. (Ich muss es wiederholen): Nach der vom Bundesrat umschriebenen Zielsetzung soll das Arbeitszeitgesetz neben Mindestvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer und zur Wahrung der Betriebssicherheit auch Vorschriften enthalten, die ihren Ursprung vor allem im Fehlen von Gesamtarbeitsverträgen im Sektor des öffentlichen Verkehrs haben. Deshalb gibt es ja auch die paritätische, aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern zusammengesetzte Arbeitszeitkommission. Die Personalvertreter sind somit legitimiert; Forderungen zugunsten des Personals zu stellen, und zwar für den gesamten Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes. Regionale und andere Besonderheiten können nicht in dem Mass berücksichtigt werden, wie es entsprechende Gesamtarbeitsverträge möglich machen würden. Aber bis jetzt haben die Vertreter des SVS noch nicht Anstalten getroffen, dass Gesamtarbeitsverträge abgeschlossen werden sollten. Wenn sie also differenzierte Regelungen, die im Gesetz in dem Mass nicht möglich sind, wollen, dann können die Arbeitgeber Gesamtverträge anregen. Wir von seiten des Personals werden sicher darauf eintreten.

Ich bitte Sie, den Antrag Schüle zur Uebergangsbestimmung abzulehnen.

Bürer, Berichterstatter: Der Antrag in dieser Form, wie ihn Herr Schüle jetzt vorgebracht hat, lag der Kommission nicht vor. Wir konnten in der Kommission deshalb darüber nicht beschliessen.

Herr Schüle möchte es den Unternehmen, die Schwierigkeiten haben, die neue Ferienregelung einzuführen – eben vor allem Kleinunternehmen, Seilbahnen und so weiter – ermöglichen, eine nochmalige Fristverlängerung von maximal drei Jahren auf begründetes Gesuch hin zu erreichen. Das Anliegen ist an und für sich verständlich. Einen ähnlichen Artikel, eben Artikel 27, der eine ähnliche Lösung vorsah, haben wir soeben gestrichen. Nur war dort die Dauer nicht befristet bezüglich einer eventuellen Verlängerung. Ich nehme an, dass die Kommissionsmehrheit, die seinerzeit Artikel 27 gestrichen hat, auch bei diesem Artikel wahrscheinlich eher skeptisch ist. Es ist immerhin festzuhalten, dass es sich nur um eine befristete Lösung handelt, so dass ich meinerseits nicht mit Bestimmtheit sagen kann, wie die Kommission hier entschieden hätte. Es ist in diesem Zusammenhang aber, wie es vorhin Herr Renschler getan hat, sicher darauf hinzuweisen, dass für die Seilbahnen bestimmte Regelungen gelten. Artikel 30 der bestehenden Verordnung hält mit Bezug auf die Seilbahnen fest: «Für Arbeitnehmer der Standseilbahnen und Luftseilbahnen sind zur Berücksichtigung aussergewöhnlicher Verhältnisse Ausnahmen von den Vorschriften des Gesetzes über die Höchstarbeitszeit zulässig.»

Persönlich glaube ich deshalb, dass dieser Fristverlängerungsartikel nicht sehr häufig angerufen wird. Die gleiche Erfahrung haben wir, wie es auch erwähnt worden ist, mit dem Artikel 27 Absatz 1 gemacht, so dass diesem Artikel bestimmt keine ausschlaggebende Bedeutung zuzumessen ist. Meinerseits wäre ich persönlich bereit, diese Konzession einzugehen und diesem Artikel, der sicher nicht viel Weitbewegendes enthält, im Zeichen der kleinen Unternehmen doch zuzustimmen. – Das ist meine persönliche Meinung; die Kommission hat darüber nicht beschliessen.

M. Gloor, rapporteur: Les quelques phrases que vient de prononcer le président de la commission me permettront d'être extrêmement bref, et je tiens à dire que j'abonde dans ce qu'il vient de nous dire. J'ai été très intéressé par l'intervention de Mme Aubry. Son souci est du reste celui de tous les membres de la commission. Je ne voudrais pas qu'on oppose les membres de la commission préoccupés

du secteur privé d'une part et les populations de montagne d'autre part. Je voudrais répéter que vraiment – on en a longuement discuté en commission et avec une totale franchise – ce que le Conseil fédéral nous soumet aujourd'hui est le fruit d'un compromis – que cela plaise ou ne plaise pas – et que tous ces problèmes ont été abordés de manière à éviter, si possible, cette différence entre le personnel fédéral d'une part et le personnel du secteur privé de l'autre.

M. Schüle dit à l'article 27a, 2e alinéa nouveau: «Sur demande motivée et après avoir entendu les travailleurs, les autorités de surveillance peuvent autoriser une entreprise à appliquer durant au maximum trois nouvelles années le régime prévu au 1er alinéa, à la condition toutefois que la modification du droit aux vacances prévue à l'article 14 l'oblige effectivement à accroître son personnel.» Ces mots de «trois nouvelles années» me paraissent extrêmement dangereux; la situation peut tout à coup se retourner et prendre les autorités au dépourvu.

Pour terminer, j'aimerais vous inviter, au nom d'une partie de la commission – je ne puis pas vous dire si c'est une majorité ou une minorité puisque la commission n'a pas pu délibérer, cette proposition de M. Schüle étant venue après coup – à adopter l'article 27a nouveau tel qu'il est énoncé dans le message du Conseil fédéral.

Bundesrat Schiumpf: Der Artikel 27a, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wird, will bereits Rücksicht nehmen auf die kleineren Unternehmungen, die aus der Anpassung gewisse Schwierigkeiten zu gewärtigen haben. Der Unterschied zum Zusatz-Übergangsantrag von Nationalrat Schüle ist begrenzt. Er bezieht sich nur auf folgende Positionen: Nach der Übergangsbestimmung, wie sie der Bundesrat vorschlägt – diese würde ja bleiben, und der Antrag Schüle käme als Absatz 2 hinzu –, haben bereits die Dreissigjährigen Anspruch auf vier Wochen Ferien. Nach dem Antrag Schüle wäre es möglich, die 30- bis 40-jährigen unter dem Regime von drei Wochen Ferien zu belassen.

Die zweite Ergänzung wäre die folgende: Nach dem Antrag des Bundesrates für die Übergangsbestimmung tritt der Anspruch auf fünf Wochen Ferien mit dem fünfzigsten Altersjahr ein, während nach dem Antrag Schüle die geltende Regelung, nämlich fünf Wochen Ferien, erst vom fünf- und fünfzigsten Altersjahr an, noch für die dreijährige Übergangsfrist beibehalten werden könnte. Der Anspruch auf fünf Wochen Ferien könnte dann je nach Unternehmung, wenn eine Härte nachgewiesen würde, um fünf Jahre hinausgeschoben werden. Das sind die beiden Unterschiede.

Im Hinblick auf die vom Bundesrat beantragte Übergangsbestimmung glauben wir, auf eine Härteklauseel, wie sie dem Antrag Schüle zugrunde liegt, verzichten zu können.

Zu beachten ist schliesslich noch ein weiterer Unterschied. Die Härteklauseel Schüle würde für drei Jahre gelten, das Übergangsregime gemäss Entwurf dagegen nur für zwei Jahre. Ich teile die Auffassung des Kommissionspräsidenten, Nationalrat Bürer, dass dem Antrag Schüle in der Praxis keine grosse Tragweite zukommen wird. Beachten Sie auch, dass wir Flexibilitätsnormen bereits in den Artikeln 29 ff der Verordnung haben. Der Bundesrat wird bei der bisherigen Praxis bleiben und insbesondere den mehrfach erwähnten touristischen Verkehrsanlagen auch weiterhin eine ihren besonderen betrieblichen Verhältnissen entsprechende Freizeitregelung zugestehen, zum Beispiel eine unterschiedliche Schichtung, eine nach saisonalen Gegebenheiten ausgerichtete Aufteilung der Ferien- und Ruhetagsansprüche. An dieser Flexibilität gedenkt der Bundesrat nichts zu ändern. Aus diesem Grunde erscheint es mir richtig zu sein, auf den Zusatzantrag Schüle zu verzichten und es bei der Regelung gemäss Botschaft bewenden zu lassen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

58 Stimmen

Für den Antrag Schüle

74 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes

108 Stimmen

Dagegen

7 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 3.3. 1981

Séance du 3.3. 1981

80.064

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

Botschaft und Gesetzentwurf vom 20. August 1980 (BBI III, 417)

Message et projet de loi du 20 août 1980 (FF III, 413)

Beschluss des Nationalrates vom 15. Dezember 1980

Décision du Conseil national du 15 décembre 1980

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

M. Meylan, rapporteur: L'objet qui nous est soumis concerne la durée du travail dans les entreprises des PTT, des CFF ainsi que dans diverses autres entreprises concessionnaires, dont vous avez la liste dans le rapport. La commission qui a étudié ce projet a formulé trois objections au message du Conseil fédéral. Tout d'abord, un de nos collègues a estimé que la loi actuelle posait des normes minimales et que l'on pouvait très bien par des contrats collectifs aller plus loin que ce que prévoit la loi; il n'était pas nécessaire de modifier la loi pour cette seule raison.

Deuxièmement, un autre collègue a constaté, pour le regretter, qu'il s'agissait ici d'améliorer les conditions de travail des fonctionnaires des CFF et des PTT après que le Conseil fédéral eut lui-même, par sa propre décision, décidé d'augmenter les vacances pour le personnel fédéral dépendant directement de lui, sans en avoir référé aux autorités cantonales, au moins pour préavis.

Troisièmement, certains collègues se sont demandé si le seul fait d'introduire six semaines, même à titre éventuel, dans une loi, n'allait pas trop loin, notamment par rapport aux conditions de travail existant dans l'industrie privée.

Enfin, on a relevé qu'entre les CFF et les chemins de fer privés, il existait des conditions de travail fort différentes, de sorte qu'il pouvait être dangereux d'appliquer les mêmes normes à toutes les entreprises qui n'étaient pas toutes de même nature. Voilà les objections qui ont été faites à la loi qui vous est proposée.

Toutefois la commission a décidé de suivre les propositions du Conseil fédéral pour les raisons que je résumerai maintenant. La première, c'est que le texte qui nous est proposé ne fait que sanctionner, en fait, le résultat de nombreuses et longues délibérations entre partenaires sociaux. Il a fallu longtemps pour que des employeurs et des employés et leurs représentants réussissent à se mettre d'accord. De l'avis de la commission, il n'est pas utile que, sauf nécessité, le législateur vienne remettre en cause ce que les partenaires sociaux ont réussi ensemble à construire.

Deuxièmement, la commission a pris acte que le Conseil fédéral, par la voix de son représentant, regrettait effectivement d'avoir pris dans ce domaine des mesures sans prendre l'avis des cantons, qui, par répercussion auraient pu interroger les communes. Nous avons pris note qu'à l'avenir, cette procédure ne sera plus suivie.

Ensuite, nous avons considéré que, dans l'époque où nous vivons, les collectivités publiques, non seulement la

Confédération mais aussi les cantons et les communes, n'ont souvent pas d'argent pour satisfaire des revendications pécuniaires des fonctionnaires qui, objectivement, sont justifiées. Il arrive souvent à tous les niveaux, communes, cantons, Confédération, qu'on puisse trouver un accord, une espèce de compensation, en ne versant pas de l'argent au corps des fonctionnaires mais en donnant d'autres satisfactions, notamment en augmentant le nombre de jours de vacances. Nous avons constaté que, contrairement à nous, la jeune génération ne pense pas que le bonheur soit essentiellement fondé sur un travail intensif. Les jeunes conçoivent la vie autrement et désirent consacrer à des loisirs, qui d'ailleurs peuvent être enrichissants, plus de temps que nous l'avons fait nous-mêmes. Enfin, nous avons noté que le Conseil fédéral nous proposait de régler des modifications ultérieures de cette nature par voie d'ordonnances. Il nous a paru qu'il était judicieux d'utiliser cette procédure; il n'y a pas lieu de mobiliser l'Assemblée fédérale toutes les fois qu'il s'agit de changer un jour ou deux de vacances dans les entreprises visées. Le Conseil national a suivi le Conseil fédéral dans ses propositions, sauf sur un point tout à fait mineur. Vous avez reçu le texte d'une modification proposée à l'article 27 nouveau; il s'agit d'une disposition transitoire qui donne une plus grande latitude d'adaptation, dans certaines conditions, à certaines entreprises. Deux commissaires se sont opposés à cette modification voulue par le Conseil national, mais comme ils renoncent à soutenir leur position, cela permet à votre commission d'appuyer, dans son ensemble, les propositions telles qu'elles sont issues des débats du Conseil national, c'est-à-dire le texte du Conseil fédéral avec un amendement à l'article 27a, 2^e alinéa, proposé par le Conseil national.

Stucki: Mit der heutigen Änderung des Arbeitszeitgesetzes soll ermöglicht werden, dass die Arbeitnehmer der konzessionierten Verkehrsunternehmungen in den Genuss der gleichen Ruhetags- und Ferienregelung kommen sollen wie die Arbeitnehmer des Bundes, der PTT- und SBB-Betriebe. Eine Ausebnung der jetzt bestehenden Unterschiede kann zweifellos begründet und befürwortet werden. Man kann auch sagen, dass für die betroffene Arbeitnehmergruppe etwas mit dieser Gesetzesänderung nachvollzogen wird, was für den weitaus grösseren Harst der Bundesbediensteten aufgrund eines Bundesratsbeschlusses bereits gilt. Soweit so gut.

Wir werden auch für Eintreten stimmen und in der Detailberatung den Mehrheitsanträgen der Kommission beipflichten. Allerdings tun wir dies nicht mit besonderer Begeisterung, zum einen, weil der Entscheid quasi durch den Bundesrat durch den bereits früher erfolgten Beschluss für das Bundespersonal vorweggenommen wurde und demzufolge heute keine echte und freie Entscheidungsmöglichkeit mehr bleibt, zum anderen, um uns dem Vorwurf nicht auszusetzen, einer Arbeitnehmergruppe im Bereich des öffentlichen Verkehrs schlechtere Randbedingungen zuzumuten. Zum Zweiten legen wir deshalb eine gewisse kritische Zurückhaltung bei der Beurteilung dieser Gesetzesänderung an den Tag, weil nun zwischen den erwähnten Arbeitnehmergruppen wohl eine Unebenheit beseitigt werden kann, aber andererseits neue Unebenheiten entstehen gegenüber den Arbeitnehmern in den Kantonen, Städten und Gemeinden. Hier entstehen dann neue Differenzen zwischen den Arbeitnehmern auf den unteren Stufen, sei es vis-à-vis den kommunalen oder regionalen Verkehrsbetrieben oder aber gegenüber den von den Kantonen und Gemeinden teilweise markant mitsubventionierten Verkehrsunternehmen. Man wird sich im klaren sein müssen, auch sie – also die Kantone und Gemeinden – werden im Verlaufe der Zeit zum Nachziehen gezwungen sein, ganz abgesehen davon, dass auch gegenüber der Privatwirtschaft und ihren Gesamtarbeitsverträgen einiges ins Rutschen gerät.

Es bleibt deshalb zu wünschen, dass der Bundesrat vor künftigen Entscheidungen im Personalbereich – und dies

richtet sich vor allem an die Adresse des Chefs des Finanzdepartementes – sich wieder vermehrt um die Koordination mit den Kantonen bemüht und diese Koordination sucht, wie sie in früheren Jahren doch recht gut gespielt hat, und dass vor allem nicht sektoriell in personalpolitischen Bereichen Entscheidungen getroffen werden, wie in diesem abgegrenzten Bereich der Ruhetage und der Ferien, sondern dass man das in den Gesamtzusammenhang stellt, zum Beispiel auch mit dem Problem der wöchentlichen Arbeitszeit und den Reallohnbegehren. Wir werden ja nächstens Gelegenheit haben, im Zusammenhang mit den Reallohnträgen des Bundesrates, mit einem dieser Problemkreise konfrontiert zu werden.

Zusammenfassend, abschliessend: Wir stimmen für Eintreten, wir wünschen aber auf das bestimmteste, dass der vertikalen Koordination künftig wieder bessere Beachtung geschenkt wird und die einzelnen personalpolitischen Entscheidungen in den Gesamtzusammenhang gestellt werden.

Cavelty: Die heutige Anpassung, so wie sie von meinen beiden Vorrednern geschildert wurde, bezweckt den Schutz des Arbeitnehmers und gleichzeitig die Gewährleistung der Betriebssicherheit, so wie sie bei den SBB und den PTT bereits geregelt sind. Unter diesem Aspekt scheint es mir selbstverständlich, dass die Mitarbeiter einer Privatbahn, wie zum Beispiel der Rhätischen Bahn, gleich behandelt werden sollen wie jene der SBB. Hingegen habe ich mich gefragt, ob es richtig sei, dass auch Angestellte einer Touristikbahn unter die gleiche Regelung fallen. Diese Frage wäre allerdings vor allem bei einer Totalrevision des Arbeitszeitgesetzes aktuell, darf aber hier doch auch gestreift werden. Trotz anfänglicher Skepsis bin ich zu einer Bejahung der Frage gekommen, und zwar aus materiellen und formellen Gründen. Die Unterstellung des Seilbahnpersonals rechtfertigt sich materiell aus dem gleichen Schutz- und Sicherheitsbedürfnis wie jene des SBB-Personals. Das Personal der Touristikbahnen untersteht zu Stosszeiten grossem Leistungsdruck, der jenem bei einer Eisenbahn nicht nachsteht. Dazu kommen bei den Touristikbahnen oft missliche klimatische Verhältnisse. Die Meinung, dieses Personal könne in der verkehrsarmen Zeit ausspannen und Kräfte sammeln, ist nicht immer richtig; denn oft wird dieses Personal dann für Wartungs- und Unterhaltsarbeiten eingesetzt.

Mit der nötigen Flexibilität angewendet, lässt sich deshalb eine Unterstellung der Touristikbahnen unter das Arbeitszeitgesetz rechtfertigen. Damit komme ich zum formellen Grund für die Unterstellung, nämlich zur Flexibilität der heutigen Lösung. Wäre das Seilbahnpersonal nicht dem Arbeitszeitgesetz unterstellt, so unterstände es dem allgemeinen Arbeitsgesetz. Die gegenwärtige Ausgestaltung des Arbeitszeitgesetzes und vor allem der entsprechenden Verordnung bietet für die etwas atypischen Betriebe wie eben für Touristikbahnen, die bekanntlich nach der Sonne und dem Schnee gehen, bedeutend flexiblere Lösungen als das allgemeine Arbeitsgesetz. So kann gemäss Artikel 30 der Verordnung die Höchstarbeitszeit von 63 Wochenstunden überschritten werden, und es sind auch Ausnahmen für die Zuteilung von Ruhesonntagen vorgesehen. Es sind ferner lediglich 20 Ruhesonntage bei Luftseilbahnen und sogar nur 12 Ruhesonntage bei Automobilunternehmen zur Pflicht erklärt. Es besteht keine Pflicht zur 5-Tage-Woche oder zu wöchentlich mindestens anderthalb Ruhetagen, wie es das allgemeine Arbeitsgesetz vorsieht. Es besteht auch keine Vorschrift für eine zusätzliche Abgeltung von Sonntagsdienst, und schliesslich besteht auch keine Bewilligungspflicht für Überzeitarbeit. Wie Bundesrat Schlumpf in der Kommission erklärte, ist der Bundesrat gewillt, diese Ausnahmeregelungen auch für die Zukunft beizubehalten. Im gegenwärtigen Stadium genügt diese Erklärung. Zuhanden einer späteren allfälligen Totalrevision des Arbeitszeitgesetzes muss der Vorbehalt angebracht werden, dass diese Ausnahmeregelungen von der bundesrätlichen Verordnung möglicherweise ins Gesetz transferiert werden.

Ich komme zum Schluss. Es liegt heute nicht nur im Interesse des Personals, sondern auch der entsprechenden Unternehmungen, bei der gegenwärtigen Unterstellung zu bleiben und die Vorlage im vorgeschlagenen Sinne zu verabschieden. Ich stimme für Eintreten.

Bundesrat Schlumpf: Nachdem Eintreten unbestritten ist, kann ich mich kurz fassen, Ständerat Meylan für die Präsentation der Vorlage danken sowie Ständerat Stucki sagen, dass ich für die Notwendigkeit einer Koordination zwischen Bund und Kantonen durchaus Verständnis habe und es als richtig erachte, dass man dem alle Aufmerksamkeit schenkt. Ständerat Cavelti möchte ich bestätigen, dass wir auch nach dieser Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes es bei Artikel 29 ff. der bisherigen Verordnung und der flexiblen Handhabung dieser Bestimmungen belassen werden. Diese Flexibilität besteht darin, dass die Schichtung der Arbeitszeit – die Verlagerung der Ruhetage auf die einzelnen Wochentage und Monate – bei den Touristikbahnen nach Massgabe der saisonalen und der Witterungsgegebenheiten vorgenommen werden kann. Es wird dabei bleiben. Wir denken nicht daran, hier Änderungen vorzunehmen, weil das ja von der Natur der Sache her geboten ist. Ich bitte Sie namens des Bundesrates ebenfalls um Eintreten und Zustimmung zu den vorgesehenen Regelungen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I, II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I, II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble

Für die Annahme des Gesetzentwurfes 36 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 20.3. 1981
Séance du 20.3. 1981

Schlussabstimmung
Vote final

80.064

Arbeitszeitgesetz. Aenderung
Loi sur la durée du travail. Modification

Siehe Jahrgang 1980, Seite 1544 — Voir année 1980, page 1544

Beschluss des Ständerates vom 3. März 1981
Décision du Conseil des Etats du 3 mars 1981

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes
Dagegen

137 Stimmen
1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 20.3. 1981
Séance du 20.3. 1981

Schlussabstimmung
Vote final

80.064

Arbeitszeitgesetz. Änderung
Loi sur la durée du travail. Modification

Siehe Seite 4 hiervor – Voir page 4 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 20. März 1981
Décision du Conseil national du 20 mars 1981

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes

37 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral