

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Arbeitsbedingungen, Epidemien
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Arbeitsbedingungen, Epidemien, 2016 - 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
Post und Telekommunikation	3

Abkürzungsverzeichnis

KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
UE	Union européenne
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2016
NIKLAUS BIERI

Die Schweiz ist Mitglied des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR). Weil die Fristen zur Beanstandung von Änderungen im AETR durch die Mitgliedsstaaten kurz sind, hatte die Bundesversammlung 1999 das Bundesgesetz über die **Ermächtigung des Bundesrates zur Annahme von Änderungen des AETR** erlassen – dies befristet auf 15 Jahre. Per 31. Januar 2016 lief das Ermächtigungsgesetz zum AETR aus. Um die Handlungsfähigkeit der Schweiz bei Änderungen des AETR weiterhin zu gewährleisten, legte der Bundesrat dem Parlament im September 2015 die Botschaft zu einem Bundesgesetz vor, welches den Bundesrat unbefristet dazu ermächtigt, zu Änderungen des AETR Stellung zu nehmen. Der Nationalrat stimmte dem Bundesgesetz im Dezember 2015 diskussionslos und ohne Gegenstimme zu, der Ständerat nahm das Gesetz im März 2016 ebenfalls einstimmig an. Auch die Schlussabstimmungen beider Räte am 18. März 2016 fielen einstimmig zugunsten des Bundesgesetzes aus.¹

MOTION
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Gleiche Wettbewerbsbedingungen für den Gütertransport auf der Schiene sowie bessere **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** standen im Zentrum einer von Bruno Storni (sp, TI) eingereichten Motion. Diese verlangte konkret, dass die Chauffeurverordnung dahingehend angepasst werde, dass die Berufschauffeure und -chauffeusen ihre wöchentlichen Ruhezeiten nicht mehr im Fahrzeug verbringen dürfen. Durch diese «inakzeptablen Arbeits- und sozialen Bedingungen» entstehe ein Wettbewerbsnachteil für den Güterverkehr auf der Schiene, der mit den Dumpingpreisen auf der Strasse nicht mithalten könne, so Storni. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion; der Nationalrat hiess den Vorstoss im Herbst 2020 stillschweigend gut.²

MOTION
DATUM: 01.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **kleine Kammer** beschäftigte sich in der Sommersession 2021 mit den **Arbeitsbedingungen für Berufschauffeusen und -chauffeure** in Form einer Motion Storni (sp, TI). Die Motion, die vom Nationalrat stillschweigend angenommen worden war, sorgte im Ständerat für deutlich mehr Gesprächsstoff. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte, dass Motionär Storni das Ziel verfolge, vor allem die Situation ausländischer Chauffeure und Chauffeusen, welche in der Schweiz unterwegs sind, zu verbessern. Zu diesem Zweck soll es allen Berufschauffeusen und -chauffeuren untersagt sein, ihre reguläre wöchentliche Ruhezeit ausschliesslich im Fahrzeug zu verweilen. Damit würde die Schweiz auch eine geplante Regelung der EU nachvollziehen. Aus diesen Gründen unterstütze die KVF-SR diese Motion einstimmig. Nicht einverstanden mit dieser Argumentation war hingegen Jakob Stark (svp, TG). Er hatte einen Einzelantrag auf Ablehnung der Motion eingereicht, da er befürchtete, dass ausländische Chauffeusen und Chauffeure durch diese Regelung gezwungen wären, in einer Unterkunft zu übernachten, die sie selber berappen müssten. Ratskollege Rechsteiner (sp, SG) hingegen unterstützte die Motion, weil er darin eine Chance sah, «das Sozialdumping dort, wo es möglich ist, zu verhindern und die Standards nach oben anzupassen». Thierry Burkart (fdp, AG), Präsident des ASTAG, erläuterte, dass der Bundesrat ohnehin bereits daran sei, die Chauffeurverordnung im Sinne der Motion Storni anzupassen. Daher sei die Motion eigentlich gar nicht notwendig, eine Ablehnung der Motion aber auch nicht. Abschliessend bekräftigte Verkehrsministerin Sommaruga noch einmal die zustimmende Haltung des Bundesrates. Die Motion entspreche «dem, was aufgegleist ist, was breit abgestützt ist, was einstimmig in Ihrer Kommission beschlossen wurde und ohnehin zu tun ist, weil wir diese Wettbewerbsverzerrungen alle nicht wollen». Nach diesem Votum stimmte der Ständerat der Motion mit 37 zu 8 Stimmen deutlich zu.³

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 17.11.2021
MARCO ACKERMANN

Um international gleichwertige Bestimmungen zu schaffen und die Arbeitsbedingungen von Berufsfahrenden im internationalen Strassentransportwesen zu verbessern, nahm der Bundesrat im November 2021 **Anpassungen bei den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für Chauffeusen und Chauffeure** vor. Die entsprechende Änderung in der Chauffeurverordnung stellt beispielsweise sicher, dass wöchentliche Ruhezeiten von 45 Stunden nicht mehr im Lastwagen verbracht werden dürfen. Weiter müssen Chauffeurinnen und Chauffeure regelmässig an den Standort des Unternehmens oder ihren Wohnsitz zurückkehren können. Die Anpassungen erfolgten als Angleichung an EU-Recht (Teil des EU-Mobilitätspakets I) und setzte gleichzeitig das Anliegen einer überwiesenen Motion Storni (sp, TI; Mo. 20.3524) um. Die Anpassungen traten per Jahresbeginn 2022 in Kraft.⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs** wollte der Bundesrat die Regelung der Arbeitsbedingungen für das Personal des öffentlichen Verkehrs vereinheitlichen und modernisieren. Zudem wollte der Bundesrat Drittfirmen, die für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Leistungen erbringen, ebenfalls dem revidierten Gesetz unterstellen. Es sei stossend, wenn etwa für Sicherheitspersonal einer Drittfirma im Auftrag eines Verkehrsunternehmens andere Arbeitsbedingungen gälten als für Sicherheitspersonal von Verkehrsunternehmen, befand der Bundesrat. Dies sah der Nationalrat, welcher die Vorlage im März 2016 behandelte, anders: Er nahm zwar die Vorlage weitestgehend unverändert an, strich jedoch die Bestimmung betreffend die Drittfirmen. Der Ständerat, der die Vorlage im Mai 2016 behandelte, folgte dem Nationalrat. In den Schlussabstimmungen vom Juni 2016 nahmen beide Räte die so abgeänderte Teilrevision einstimmig an.⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.07.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Juli 2020 beschloss der Bundesrat aufgrund der Corona-Pandemie auf den 6. Juli 2020 eine generelle **Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr** einzuführen. Diese gilt für Personen ab 12 Jahren, welche ein öffentliches Verkehrsmittel (inklusive Flugzeug) benutzen. Die mediale Debatte über das Maskentragen im öffentlichen Verkehr hatte sich jedoch bereits seit April 2020 entwickelt. So forderte beispielsweise die NZZ schon Ende April ein Maskenobligatorium für den öffentlichen Verkehr; von Seiten der Behörden gab es damals jedoch nur die Empfehlung, zu Stosszeiten eine Maske zu tragen. Zwei Wochen später war es erneut die NZZ, die darauf hinwies, dass auch das Personal des öffentlichen Verkehrs die Einführung der Maskenpflicht verlange, da nur wenige Fahrgäste die Empfehlung, Maske zu tragen, befolgten. Somit seien die Angestellten im öffentlichen Verkehr, sowie die Fahrgäste selber, ungeschützt. Zudem werde die Lage mit den nächsten anstehenden Lockerungsschritten noch heikler. Im Sonntagsblick folgten sodann der Ökonom Ernst Fehr, Marcel Tanner, Mitglied der Swiss National Covid-19 Science Task Force, und die Virologin Isabelle Eckerle, welche Ende Mai 2020 ein Masken-Obligatorium für den öffentlichen Verkehr forderten. Nach Ende der ausserordentlichen Lage am 19. Juni 2020 meldeten sich auch vermehrt Kantonsvertreterinnen und -vertreter zu Wort und erwägten eine Maskenpflicht für ihren jeweiligen Kanton. Als der Bundesrat schliesslich Anfang Juli 2020 die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr verfügte, ging ein kollektives «Endlich» durch die Schweizer Printpresse. Während die NZZ mutmasste, dass der Bundesrat aufgrund des Drucks einzelner Kantone gehandelt hatte, merkte La Liberté an, dass das Maskenobligatorium auch aufgrund der Empfehlungen der Swiss National Covid-19 Science Task Force zustandekommen sei. Laut Aargauer Zeitung waren auch die steigenden Fallzahlen mit ein Grund für die Maskenpflicht. Die Zeitung Le Temps stimmte dieser These zu, indem sie darauf hinwies, dass es dem Bundesrat auch um die Symbolik gegangen sei; er wolle die Bevölkerung daran erinnern, dass das Virus noch lange nicht verschwunden sei.⁶

POSTULAT
DATUM: 25.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Post und Telekommunikation

Christoph Clivaz (gp, VS) forderte den Bundesrat im Mai 2020 auf, die **Strategie «Digitale Schweiz» aufgrund der Erfahrungen durch das Coronavirus** zu überarbeiten. Im Bericht seien die Chancen und Risiken der vermehrten Nutzung der digitalen Hilfsmittel aufzuzeigen. Dabei sei das Augenmerk insbesondere auf die Bereiche Bildung, Arbeit, Gesundheit und Datenschutz zu legen. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulats. Dieses wurde in der Herbstsession 2020 vom Nationalrat stillschweigend angenommen.⁷

1) AB NR, 2015, S. 2228.; AB SR, 2016, S. 133.; AS, 2016, S. 3237.; BBl, 2015, S. 7001 ff.

2) AB NR, 2020, S. 1893

3) AB SR, 2021, S. 391 ff.

4) Medienmitteilung BR vom 17.11.21

5) AB NR, 2016 S. 118 ff.; AB NR, 2016, S. 1214; AB SR, 2016, S. 289 f.; AB SR, 2016, S. 570; BBl, 2015, S. 3999 ff.

6) LT, 25.4.20; NZZ, 29.4.20; LT, 30.4., 1.5.20; NZZ, 19.5., 20.5.20; So-Bli, 24.5.20; NZZ, 26.5.20; AZ, 23.6.20; NZZ, 24.6.20; CdT, 1.7.20; AZ, LT, Lib, NZZ, TG, 2.7.20; LT, 3.7.20; LT, NZZ, 4.7.20; CdT, 6.7.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 7.7.20; NZZ, 14.7.20

7) AB NR, 2020, S. 1896