



02.422

Parlamentarische Initiative**Hegetschweiler Rolf.****Ladenöffnungszeiten in Zentren
des öffentlichen Verkehrs****Initiative parlementaire****Hegetschweiler Rolf.****Heures d'ouverture des commerces
dans les centres de transports publics***Fortsetzung – Suite*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 29.09.03 (ERSTE PHASE - PREMIÈRE ÉTAPE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 16.03.04 (ZWEITE PHASE - DEUXIÈME ÉTAPE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 09.06.04 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 30.09.04 (FORTSETZUNG - SUITE)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.10.04 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 08.10.04 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Präsident (Schiesser Fritz, Präsident): Wir haben am 9. Juni 2004 Eintreten auf die Vorlage beschlossen. Bevor wir die Detailberatung durchführen, gebe ich das Wort dem Berichterstatter, Herrn Lauri.

Lauri Hans (V, BE), für die Kommission: Wie Sie soeben gehört haben, ist es also das zweite Mal, dass sich unser Rat mit der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler befasst. Die Initiative will, dass Arbeiterinnen und Arbeitnehmer in Verkaufsstellen und Dienstleistungsbetrieben in Bahnhöfen, welche aufgrund des grossen Reiseverkehrs Zentren des öffentlichen Verkehrs sind, sowie in Flughäfen sonntags beschäftigt werden dürfen. Dieses Geschäft wurde vom Ständerat in der Sommersession an die Kommission zurückgewiesen. Für die Rückweisung wurden damals die folgenden Argumente vorgebracht: Die Regionen fänden in der Vorlage zu wenig Beachtung; die Kantone seien vor der Beschlussfassung zur Stellungnahme einzuladen; die Kommission habe sich nochmals mit dem Arbeitnehmerschutz zu befassen; breiter zu thematisieren sei auch die Frage der Dienstleistungsbetriebe; und schliesslich generell: Zu viele Auslegungsfragen blieben mit dem Beschluss des Nationalrates offen.

Ihre Kommission hat die Rückweisung als Chance betrachtet, sich nochmals gründlich mit der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler auseinander zu setzen. Sie hat dem Bundesrat bzw. der Verwaltung weitere Aufträge zur Abklärung erteilt und insbesondere die Stellungnahme der Kantone eingeholt. An der Sitzung vom 31. August hörte sie zudem einen Vertreter der Konferenz kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren an.

Wohl legt Ihnen die Kommission heute den gleichen Gesetzestext zu Artikel 27 Absatz 1ter des Arbeitsgesetzes wie vor drei Monaten vor. Die Situation ist jedoch nur beschränkt mit der Ausgangslage in der letzten Session vergleichbar, weil wir heute den Rat gleichzeitig mit der Gesetzesberatung über eine mit dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement diskutierte Ergänzung der Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz orientieren können. Zusätzlich legen wir Ihnen eine Kommissionsmotion mit dem Titel "Erweiterung der Beschäftigungsmöglichkeit am Sonntag" zur Verabschiedung vor.

Trotz gleichem Gesetzestext wie vor drei Monaten bewegen wir uns politisch also in einem anderen, neuen, differenzierteren Umfeld. Wir haben uns bereits anlässlich der letzten Session ausführlich darüber unterhalten: Die Läden in Bahnhöfen und Flughäfen auch an Sonntagen geöffnet zu halten und das dafür nötige Personal auch tatsächlich beschäftigen zu dürfen, entspricht einem wachsenden Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten. Es artikuliert sich vor allem in den stark frequentierten Bahnhöfen und zielt auf die Befriedigung neuer Konsumentinnen- und Konsumentenwünsche.



Will man dieses ausgewiesene Bedürfnis befriedigen, so ist eine Ergänzung von Artikel 27 des Arbeitsgesetzes durch einen Absatz 1ter nötig. Die Bezeichnung der Läden, die an einem Sonntag Personal ohne Bewilligung beschäftigen können, soll also nur noch von der Lage der Läden in Bahnhöfen abhängig gemacht werden. Die Voraussetzung, dass sie ein Waren- oder Dienstleistungsangebot führen, das überwiegend auf die spezifischen Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet ist – so die heutige rechtliche Bedingung –, soll wegfallen. Indem in Zentren des öffentlichen Verkehrs, unabhängig von Branchen- und Sortimentsbeschränkungen, die Beschäftigung von Personal am Sonntag ermöglicht wird, wird Klarheit geschaffen und, wie gesagt, einem Bedürfnis der Bevölkerung entsprochen. Selbstverständlich ist dabei auch dem Schutz des am Sonntag arbeitenden Personals die nötige Aufmerksamkeit zu schenken, was schon in der Sommersession unbestritten war. Ich komme darauf später zurück.

Die von der WAK unseres Rates durchgeführte schriftliche Anhörung der Kantone ergab kein einheitliches Bild. Die Schlussfolgerung, die wir von den Kantonen erhielten, war aber doch deutlich. Nach den Worten des eingeladenen Vertreters der Konferenz der kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren resultiert vor allem bei den Kriterien zur Festlegung der zu begünstigenden Bahnhöfe ein breites Spektrum. Die Beschränkung auf Grossbahnhöfe werde abgelehnt. Eine Verknüpfung mit einem gesetzlich vorgegebenen Gesamtarbeitsvertrag werde ebenfalls verworfen. Insgesamt stünden die Kantone mit zwei Ausnahmen einer Lockerung des Sonntagsarbeitsverbotes jedoch positiv gegenüber, auch wenn vor allem wegen der Wettbewerbsneutralität und der Rechtsgleichheit Bedenken geäussert würden.

Nach Kenntnisnahme der Auffassungen in den Kantonen und einer erneuten breiten Diskussion ist Ihre WAK zum Schluss gekommen, der bereits in der Sommersession beantragte Gesetzestext sei nach wie vor angemessen. Den damals geäusserten Bedenken und den erhaltenen Aufträgen will sie jedoch mit zwei Massnahmen Rechnung tragen. Mit einer ersten Massnahme sieht die Kommission vor, dass dem Einwand, der Gesetzestext gebe zu viel Auslegungsspielraum und berücksichtige berechnete regionale Bedürfnisse zu wenig, stufengerecht auf der Verordnungsebene begegnet wird.

Sie hat ohne Gegenstimme bei 3 Enthaltungen zustimmend zur Kenntnis genommen, dass das Volkswirtschaftsdepartement beziehungsweise der Bundesrat in der Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz einen neuen Artikel 26bis mit folgendem Inhalt einfügen wird: "Das Bundesamt bezeichnet die Bahnhöfe, die als Zentren des öffentlichen Verkehrs im Sinne des Gesetzes gelten: a. auf Antrag der Bahnunternehmungen, sofern der Umsatz im Personenverkehr eines Bahnhofs jährlich mindestens 20 Millionen Franken beträgt; b. auf gemeinsamen Antrag der Bahnunternehmungen und eines Kantons bei Bahnhöfen mit grosser regionaler Bedeutung." Die Liste der Bahnhöfe mit einem Umsatz im Personenverkehr von mehr als 20 Millionen Franken – auf der Basis des

AB 2004 S 540 / BO 2004 E 540

Jahres 2003 – enthält knapp 25 Namen, wie z. B. Zürich, Bern, Basel, Freiburg, Zug, Aarau, Chur, Schaffhausen, Solothurn usw. Alle diese Standorte fallen also unter Buchstabe a.

Buchstabe b gibt bei Bedarf die Möglichkeit, zusätzlich auf Antrag eines Kantons und der Bahnunternehmung besondere regionale Bedürfnisse abzudecken. Die Zustimmung der Bahnunternehmungen ist nötig, weil nach Auskunft des Seco diese Bahnunternehmungen Eigentümerinnen der jeweiligen Lokaltäten sind. Bezüglich des Begriffs Flughäfen im Gesetzestext war es für die Kommission wichtig und gegeben, dass damit nicht nur die so genannten nationalen Flughäfen, sondern generell die Flughäfen bzw. Flugplätze mit Linienverkehr gemeint sind, also Zürich, Genève, Bern-Belp, Lugano-Agno, Altenrhein und Sion.

Damit komme ich zur zweiten Massnahme. Eine in der letzten Session vorgetragene Kritik bestand in der Aussage, die Vorlage sei zu sektoriell ausgerichtet, es fehle eine ganzheitliche Regelung in einem Bereich, der sich unter anderem durch grosse Unübersichtlichkeit auszeichnet. In der Tat: Wer sich bei der heutigen Rechtslage im Bereich der Sonntagsarbeit kundig machen will, der kommt mindestens um ein Grundstudium in Rechtswissenschaft nicht herum. So bewegen wir uns beispielsweise mit der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler auf der Berührungsfäche zwischen Arbeitsgesetz, Eisenbahngesetz und den kantonalen Polizeivorschriften bzw. Ladenschlussvorschriften, angereichert durch die Rechtsprechung des Bundesgerichtes. Sie mögen sich vielleicht noch an die Unsicherheiten erinnern, die sich daraus vor den Beratungen in der letzten Session ergeben haben.

Die Kommission musste sich indessen Rechenschaft geben, dass die Forderung nach einer umfassenderen Regelung, jetzt auf Gesetzesebene, aus Zeitgründen und wegen mangelnder Ressourcen nicht im Rahmen einer parlamentarischen Initiative erfüllt werden kann.

Sie hat sie jedoch zum Anlass für eine Kommissionsmotion in ihrem Auftrag mit dem Titel "Erweiterung der Beschäftigungsmöglichkeit am Sonntag" genommen. Damit wird der Weg eröffnet, in absehbarer Zeit auf der



Basis eines vom Bundesrat festgelegten Gesetzgebungsprojektes gründlich und in der gewünschten Breite allenfalls über weiter gehende Schritte bezüglich Öffnungszeiten und Beschäftigung von Arbeitnehmenden an Sonntagen zu debattieren und zu entscheiden.

Die Kommissionsmehrheit ist der Auffassung, dass die mit der Motion verbundene Übersicht und in sich geschlossene Ordnung in einem heute sehr unübersichtlichen Bereich nun einmal hergestellt werden sollte. Was man dann zu gegebener Zeit damit macht, ist eine zweite Frage.

Über den Arbeitnehmer- und Arbeitnehmerinnenschutz haben wir bereits in der letzten Session ausführlich gesprochen. Es ist jedoch wichtig, diesen Bereich auch heute nochmals im Gesamtzusammenhang anzusprechen. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Ausführungen des Vorstehers des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes, wonach das Schutzdispositiv, das heute für die Kioske und Betriebe für Reisende nach Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz gilt, auch auf die Bediensteten nach der neuen Regelung ausgedehnt werden soll. Das ist übrigens nichts anderes als vernünftig und folgerichtig, ginge es doch kaum an, je nach Ladensortiment für das Verkaufspersonal unterschiedliche Schutzbestimmungen anzuwenden.

Wir haben bei dieser Gelegenheit auch zur Kenntnis genommen, dass der Bundesrat bei Bediensteten mit Sonntagsarbeit eine Ruhezeit von 47 Stunden vorsehen will, was zur Einführung der Arbeitswoche zu fünf Arbeitstagen führen wird. Wir erinnern uns zudem an den Hinweis aus der letzten Session, dass mindestens 12 freie Sonntage gewährt werden sollen, wie dies bereits heute für Betriebe für Reisende an Bahnhöfen, Flughäfen und anderenorts vorgesehen ist. Da wir uns hier im Bereich des bundesrätlichen Verordnungsrechtes befinden, bitte ich den Bundespräsidenten, diesen Hinweis später allenfalls noch zu erläutern.

Auch ich verweise, mit Blick auf die letzte Session, auf unsere damalige Diskussion über den Gesamtarbeitsvertrag. Es ist den Parteien, der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmerseite, selbstverständlich unbenommen, Gesamtarbeitsverträge abzuschliessen. Die Mehrheit der Kommission wollte diese Frage jedoch wie allgemein üblich der bewährten Dispositionsfreiheit der Sozialpartner überlassen. Bekanntlich enthält das Arbeitsgesetz denn auch nirgends Bestimmungen über den Gesamtarbeitsvertrag. Die Kommission hat die Aufnahme einer Bestimmung über den Gesamtarbeitsvertrag insbesondere mit dem Argument abgelehnt, dass eine entsprechende zwingende Bestimmung der Arbeitnehmerseite praktisch eine Veto-Position einräumen würde.

Zusammenfassend und abschliessend darf ich festhalten, dass Ihnen die Kommission heute eine Lösung mit drei Elementen präsentiert, bestehend aus einem Gesetzestext, einer mit dem Bundesrat abgesprochenen Ergänzung der Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz und einer Kommissionsmotion. Wir hoffen, damit die Aufträge unseres Rates aus der letzten Session erfüllt zu haben.

Schwaller Urs (C, FR): In der Begründung für eine Ausweitung des Sonntagsverkaufs taucht immer wieder auf, dieser sei zu gestatten, weil die hohen Umsätze jener Läden, die bereits von einer Sonderregelung profitieren, belegen würden, dass das Bedürfnis der Konsumenten ausgewiesen sei. Dies greift für mich zu kurz, wie auch die Frage des Sonntagsverkaufs nicht nur auf die Frage des Arbeitnehmerschutzes reduziert werden kann und darf. Entgegen einer hie und da auch geäusserten Meinung kurbelt der Sonntagsverkauf auch nicht den Konsum an, sondern das verfügbare Geld wird einfach am Sonntag statt unter der Woche ausgegeben.

Ich bin für sehr weitgehende Liberalisierungsschritte in Sachen Ladenöffnungszeiten unter der Woche zu haben und habe keine Probleme mit Öffnungszeiten bis 20 Uhr oder mit eigentlichen Abendverkäufen. Hierbei versteht es sich, dass den Interessen der Beschäftigten sowohl finanziell als auch in der Kompensation von Zeit Rechnung zu tragen ist.

Sehr viel zurückhaltender bin ich, was die Sonntagsarbeit anbelangt. Der Sonntag ist der einzige Tag, an dem eine Mehrheit der Bevölkerung noch eine gewisse gemeinsame, freie Zeit und auch die Chance auf etwas Ruhe hat. Die Einsicht, dass ein gemeinsamer Feiertag ein Segen für alle sein kann, mag schwinden und nicht mehr zeitgemäss erscheinen. Ich bin aber überzeugt, dass unser gesellschaftliches Zusammenleben auch aus solchen Quellen lebt, aus Quellen wie zum Beispiel Zeit für die Familie, den Partner, die Kinder, die Pflege sozialer Kontakte, gemeinsame Erholung und Entspannung – oder mit anderen Worten: aus einem bewussten Unterbruch des sonstigen Rhythmus von Arbeit, Kommerz und lärmender Hektik. Wenn wir uns nicht die Zeit lassen, innerhalb und ausserhalb der Familie oder Lebensgemeinschaften Beziehungen zu pflegen, zerbrechen diese und mit ihnen letztlich auch die Gesellschaft. Im Gegenzug sind wir gezwungen, immer mehr staatliche Hilfen und Betreuungen anzubieten. Die diese Woche von einer Wochenzeitung gestellte Frage "Wie wähle ich meinen Stresspsychiater?" wird sich für immer mehr Leute stellen.

Die Neuregelung für Bahnhöfe wird unweigerlich eine weitere Aushöhlung des Sonntagsarbeitsverbotes nach sich ziehen. In der Tat verlangt jede Ausnahmeregelung, jedes Sonderrecht für einzelne Verkaufsstandorte im Sinne der Gleichbehandlung nach Zugeständnissen an andere Verkaufsgeschäfte. Die Motion der WAK ist der



beste Beweis für diese Feststellung. Wer der parlamentarischen Initiative zustimmt, muss konsequenterweise eine weitere Aushöhlung der Sonntagsruhe oder, wenn das dynamischer tönt, eine weitere Liberalisierung anstreben.

Diesen Schritt will ich im Interesse des Erhalts einer minimalen Sonntagsruhe nicht gehen und werde deshalb sowohl die Vorlage als auch anschliessend die Motion ablehnen.

Präsident (Schiesser Fritz, Präsident): Herr Schwaller hatte mich gebeten, eine kurze Erklärung abgeben zu dürfen, um

AB 2004 S 541 / BO 2004 E 541

seine Stimmabgabe zu begründen. Ich schlage Ihnen vor, dass wir die Diskussion bei Artikel 27 Absatz 1ter noch einmal führen, wo ein Antrag der Mehrheit und ein Antrag der Minderheit vorliegen. In der Detailberatung können Bundesrat und Berichterstatter jederzeit das Wort verlangen. – Sie sind mit diesem Vorgehen einverstanden.

Deiss Joseph, président de la Confédération: Je crois que l'objet est tout de même d'une importance suffisante, et les dispositions prévues par la commission assez importantes aussi pour que je puisse, avant d'entamer la discussion par article, vous donner la position du Conseil fédéral.

Le Conseil fédéral soutient le projet de la commission sur la base de la constatation que le besoin de faire des achats dans des centres de transport est démontré. La situation actuelle est la suivante: il est possible à diverses entreprises dans les gares et les aéroports d'ouvrir le dimanche, mais cela sans pouvoir occuper du personnel. Cette situation est insatisfaisante. La révision de la loi proposée permet de clarifier la situation et autorise les commerces et entreprises de prestations de services situés dans les centres de transports publics à employer du personnel le dimanche sans restriction d'assortiment ou de biens vendus. Nous ne reviendrons pas sur les arguments que nous avons déjà évoqués lors du débat qui a eu lieu le 9 juin 2004, lorsque vous avez renvoyé cet objet à la commission.

La commission a maintenant réexaminé la question, et surtout examiné la possibilité d'une précision de la définition des centres de transports publics. Elle a de plus effectué une enquête auprès des cantons sur la question de l'occupation de personnel dans les centres de transports publics.

Sur la base de cette enquête, la majorité de la commission a décidé de vous soumettre la révision de la loi approuvée par le Conseil national sans modification. Mais simultanément, le Conseil fédéral est chargé d'arrêter par ordonnance la définition des centres de transports publics, définition qui se fait sur la base de deux critères, ou de deux initiatives possibles: sur proposition des entreprises de chemins de fer, pour autant que le chiffre d'affaires lié au trafic des voyageurs soit d'au moins 20 millions de francs par année, ou bien – c'est la deuxième possibilité et c'est la prise en compte des soucis régionaux, comme l'a dit le rapporteur – sur proposition commune des entreprises de chemins de fer et d'un canton pour les gares dont le trafic est d'une grande importance régionale.

Le Conseil fédéral accepte volontiers ce mandat. Comme vous le savez, les Chemins de fer fédéraux ont l'intention, avec leur concept "Rail City" de transformer sept gares en grands centres de prestations; certains sont d'ailleurs déjà achevés: il s'agit de Berne, Bâle, Genève, Lausanne, Lucerne, Winterthour et Zurich. On peut se demander si les Chemins de fer fédéraux, en tant que propriétaires des gares, se contenteront à long terme de ces sept centres. C'est la raison pour laquelle nous trouvons judicieux de définir les centres de transports publics et d'en confier la définition au SECO.

La proposition qui est faite maintenant consiste à définir les grandes gares en fonction du chiffre d'affaires annuel réalisé pour le transport des passagers. Les Chemins de fer fédéraux sont en mesure de communiquer ces chiffres, ce qui est déjà un élément essentiel pour pouvoir l'utiliser comme indicateur. Avec un ordre de grandeur de 20 millions de francs, 25 gares pourraient actuellement tomber sous le coup de cette définition. Parmi ces 25 gares, il y a les 7 gares "Rail City" que je viens de mentionner, et, pour vous donner quelques exemples, on peut rajouter des gares de la dimension de celles de Thoune, d'Olten ou de Coire.

Mais le chiffre d'affaires ne saurait constituer le seul critère de la définition, car il faut également prendre en considération les besoins régionaux, comme on vient de le dire. C'est à juste titre que vous tenez compte de cette requête en aménageant une possibilité supplémentaire, selon laquelle un canton va pouvoir, d'entente avec une entreprise ferroviaire, demander que l'article 27 alinéa 1ter soit applicable aux gares qui ont une grande importance pour le trafic régional. Ces deux critères seront repris dans les travaux de révision de l'ordonnance 2 relative à la loi sur le travail.

Il y a aussi une précision à donner à propos des aéroports. Les aéroports auxquels les nouvelles dispositions se rapportent sont ceux qui font du trafic de ligne, à savoir Zurich, Genève pour la partie de l'aéroport située



sur sol suisse, Lugano-Agno, Berne-Belp, Saint-Gall, Altenrhein et Sion. L'aéroport de Bâle n'est pas concerné par ces dispositions, étant donné qu'il se trouve sur sol français.

La révision proposée ne définira donc les magasins plus qu'en fonction de leur emplacement dans un centre de transports publics, lui-même défini comme tel en fonction de son chiffre d'affaires ou de son importance régionale, et non plus selon que leur assortiment répond ou non aux besoins des voyageurs. Les entreprises de services aux voyageurs dans les gares qui ne répondent pas à la définition de centres de transports publics, mais qui tombent sous le coup de la définition de l'ordonnance 2 relative à la loi sur le travail, continueront de pouvoir occuper du personnel le dimanche. Selon la définition de l'ordonnance, ces entreprises sont celles qui offrent des marchandises ou des prestations qui répondent aux besoins des voyageurs selon les critères établis par le Tribunal fédéral.

Lors de l'enquête menée par la Commission de l'économie et des redevances auprès des cantons, ceux-ci ont déclaré qu'à leur avis, la protection des travailleurs prévue par l'ordonnance était suffisante pour le personnel employé dans les magasins des grandes gares. A ce sujet, je tiens à répéter que des dispositions spéciales sur les durées du travail et du repos, telles que celles actuellement applicables aux services accessoires des gares, seront dans tous les cas intégrées à l'ordonnance 2 relative à la loi sur le travail. Le Conseil fédéral envisage à ce sujet de prévoir un repos compensatoire de 47 heures pour les dimanches travaillés, ce qui correspond à l'introduction de la semaine de cinq jours. De plus, les travailleurs auront au minimum douze dimanches libres par année. Même si ces dimanches peuvent être répartis de manière irrégulière au cours de l'année civile, cela fait un dimanche libre par mois en moyenne.

De plus, les autres dispositions de la loi sur le travail et de ses ordonnances assurant la protection des travailleurs seront bien sûr applicables à cette catégorie de personnel. Parmi ces dispositions, on peut encore citer à titre d'exemple la durée hebdomadaire maximale de travail, l'interdiction de travailler plus de six jours consécutifs et l'octroi d'un repos quotidien de onze heures.

Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel **Loi fédérale sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 27 Abs. 1ter

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit

(Berset, Sommaruga Simonetta, Studer Jean)

.... sonntags beschäftigt werden, sofern ein Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen wurde.

AB 2004 S 542 / BO 2004 E 542

Art. 27 al. 1ter

Proposition de la majorité

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité

(Berset, Sommaruga Simonetta, Studer Jean)





.... le dimanche, dans la mesure où une convention collective a été conclue.

Lauri Hans (V, BE), für die Kommission: Ich muss das Wort nicht mehr ergreifen, denn ich habe meine Ausführungen im Zusammenhang mit den einleitenden Bemerkungen bereits gemacht.

Berset Alain (S, FR): Comme c'est la première fois que nous abordons véritablement le fond de cette affaire, j'aimerais encore faire quelques remarques générales, puisque je ne me suis pas exprimé auparavant dans la discussion. En juin dernier, la discussion n'avait porté que sur la proposition de renvoi à la commission.

Au fond, la question qui se posait à nous au départ était une question qui était extrêmement simple, et j'ai l'impression que les travaux parlementaires en ont finalement fait quelque chose d'extrêmement compliqué. Vous savez qu'au départ, il était notamment question de régler le problème qui s'était posé à la gare de Zurich. Or à l'arrivée, si l'on tient compte de la proposition qui nous est soumise ce matin par la majorité et qu'on la lie à la motion 04.3437 qui vient ensuite, il est simplement question de libéraliser le travail du dimanche, en commençant par les gares, c'est vrai – c'est ce que veut la proposition précitée –, mais en ouvrant la possibilité, pour plus tard, de continuer avec les autres commerces – c'est ce que contient la motion dont nous parlerons tout à l'heure.

Pour moi, on a donc vraiment créé une nébuleuse dans cette affaire, fabriqué du brouillard, ouvert un peu la boîte de Pandore, et nous avons en fin de compte une solution qui n'est pas satisfaisante.

D'abord, il y a évidemment la question du travail du dimanche. Vous savez qu'actuellement il existe, dans un nombre important de gares, des magasins Aperto, d'autres petits commerces, un nombre important de kiosques, des fleuristes, qui sont ouverts le dimanche et qui permettent d'accéder à tout ce qui peut être utile au dernier moment. Ces services, je crois, sont appréciés. Il n'est pas question ici de les remettre en cause. Ils existent et ils continueront d'exister, et je crois que c'est très bien ainsi.

Seulement il est question ici d'aller beaucoup plus loin. Il s'agit en fait de transformer les gares en îlots commerciaux, dans lesquels toutes sortes de commerces et de services seraient ouverts sept jours sur sept, dans lesquels il serait désormais possible de vendre des meubles, des télévisions et, pourquoi pas, des voitures. J'aimerais encore avoir des informations à ce sujet! La question qui se pose ce matin, c'est de savoir si c'est vraiment cela que nous voulons pour l'avenir.

Ensuite, un autre point qui avait été un élément important dans la discussion au mois de juin dernier, c'était de savoir quelles sont les gares qui sont effectivement concernées. Ce n'était pas clair au mois de juin. Je crois que c'est effectivement beaucoup plus clair aujourd'hui: on a une liste de 25 gares, avec une clause qui permet d'ouvrir cette possibilité à d'autres gares.

J'ai l'impression que le critère utilisé – qui est celui du chiffre d'affaires lié aux voyageurs – n'est pas le meilleur critère possible. Je ne m'en étais pas rendu compte en commission, mais en réfléchissant, je me suis rendu compte que, puisqu'il tient compte du trafic des voyageurs, ce critère n'a de valeur que s'il s'agit véritablement d'ouvrir des commerces pour les voyageurs, en restreignant l'assortiment à leurs besoins. Or, l'ensemble du projet vise au contraire à ne plus offrir des services systématiquement et spécifiquement destinés aux voyageurs, mais d'ouvrir finalement les magasins destinés à la population qui ne voyage justement pas. On n'achète pas une télévision ou un ordinateur au moment de prendre le train!

D'ailleurs, l'absurdité de ce critère a conduit à ce que certaines gares importantes ne figurent pas dans la liste: par exemple la gare de La Chaux-de-Fonds. La Chaux-de-Fonds est la troisième ville la plus importante de Suisse romande après Genève et Lausanne et elle ne figure pas sur la liste que nous avons reçue. Et il y a d'autres gares qui sont pour moi assez importantes qui n'y figurent pas non plus, peut-être parce qu'elles sont desservies par d'autres compagnies que les CFF – je pense notamment à la gare de Spiez. Alors je crois que le critère n'est pas très bon, mais au moins on a enfin une précision quant au nombre de gares concernées, ce qu'on n'avait pas au mois de juin.

Une question qui se pose aussi, c'est celle de la concurrence, ou de la distorsion de concurrence, que pourrait représenter cette ouverture des magasins dans les gares, notamment au centre des villes, et cette question-là n'est pas non plus réglée. On aura toujours une distorsion de concurrence entre d'un côté les commerces qui sont situés, par hasard ou par chance, dans une gare, et de l'autre d'autres commerces qui vendent peut-être les mêmes produits et qui sont situés de l'autre côté de la rue, en face de la gare et qui ne pourraient pas ouvrir le dimanche.

D'ailleurs, j'ai constaté que c'est un sujet qui préoccupe en tous cas certains parlementaires, puisque sur ce point-là des interventions parlementaires avaient déjà été déposées, qui dénonçaient cette distorsion de concurrence existant entre les magasins situés dans les gares et les autres. Mais ces interventions avaient été déposées bien avant qu'il s'agisse d'ouvrir beaucoup plus complètement les magasins dans les gares.



Il y a un point dont on a relativement peu parlé: la décision qu'on s'apprête à prendre ce matin risque quand même d'avoir une influence très importante sur la stratégie des grands groupes commerciaux. Avec ce projet, les grands groupes commerciaux du pays devraient commencer véritablement à se poser la question de savoir s'ils ne doivent pas s'installer dans les gares, ce qui leur permettrait d'ouvrir leurs portes le dimanche. Est-ce vraiment cela que nous voulons pour les gares? La conséquence imaginable de tout cela, c'est que le prix de location dans les gares exploserait. C'est une règle économique très simple, c'est une des premières règles économiques qu'on apprend à l'université: comme l'offre de surface dans les gares est limitée, la demande pourrait exploser puisque dorénavant tous les types de magasin ou tous les types de commerce pourraient s'intéresser aux surfaces dans les gares. On risque alors d'avoir des prix de location qui augmentent fortement. Ce serait probablement une bonne affaire pour les CFF, mais ce n'en serait pas forcément une pour les petits commerces qui sont appréciés aujourd'hui et qui pourraient avoir de la peine, à l'avenir, à continuer à louer des surfaces commerciales dans les gares.

Enfin, évidemment, il y a la question des conditions de travail, avec la proposition de minorité que je défends. Vous savez qu'avec la proposition qui vous est soumise ce matin par la majorité, la question de la protection des travailleurs n'est pas véritablement réglée. Il y a effectivement des normes de l'OLT 2 qui s'appliquent, c'est bien clair. J'ai bien entendu ce qui a été dit ce matin. Mais, en fin de compte, ce ne sont pas véritablement des mesures de protection. Ce sont des mesures d'aménagement pour le travail du dimanche et elles ne sont pas prévues au départ pour une ouverture très large du travail du dimanche.

C'est la raison pour laquelle la minorité a déposé une proposition pour lier l'ouverture des commerces le dimanche dans les gares – avec finalement la libéralisation du travail du dimanche – à la conclusion d'une convention collective entre les partenaires sociaux. Vous savez d'ailleurs que dans les votations cantonales, un tel projet a souvent permis aux libéralisations des heures d'ouverture de passer la rampe. Il ne s'agissait même pas du travail du dimanche. Il s'agissait du travail du soir, qui pose probablement moins de problèmes.

AB 2004 S 543 / BO 2004 E 543

Cette proposition de minorité a trois buts. Premièrement, il s'agit de prévoir un règlement particulier des conditions de travail le dimanche pour des raisons sociales, pour des raisons de politique familiale, pour des raisons de santé. La révision de la loi sur le travail concerne en premier lieu les gares et les aéroports, là où les conditions de travail des personnes qui sont actives dans la vente sont souvent très difficiles, les horaires et l'environnement de travail étant aussi particulièrement pénibles.

Deuxièmement, je crois que donner le signal que les conditions de travail du dimanche ont été négociées entre partenaires sociaux est vraisemblablement le meilleur moyen de voir ce texte finalement adopté par la population. Nous savons que dans nombre de cantons, une proposition de libéralisation a été rejetée aussi longtemps qu'il n'existait pas de mesures particulières de protection pour les travailleurs, pas de conventions collectives. Je crois que c'est un signal auquel nous devons être attentifs.

Troisièmement, je crois qu'il faut nous rendre compte ce matin que, quoi qu'il arrive aujourd'hui, cette modification de la loi n'entrera pas en vigueur à la fin de cette année. On peut s'attendre raisonnablement à ce qu'un référendum soit lancé.

On sait aussi que prévoir des mesures de protection particulières permettrait d'augmenter les chances du projet. J'aimerais relever ici qu'il est relativement peu logique de lier dans la motion l'ouverture du travail du dimanche à des mesures particulières de protection pour les travailleurs, de le faire donc pour la motion, mais de ne pas le faire aussi clairement pour le projet qui nous occupe maintenant. Je crois que ça pose véritablement un problème.

Pour moi, ce projet n'est pas encore mûr; il n'est pas encore prêt. Et ce que je vous propose ce matin, c'est de créer une divergence avec le Conseil national, de sorte que la question puisse être traitée encore une fois. De toute façon, on peut s'attendre raisonnablement à ce que cette modification n'entre pas en vigueur à la fin de l'année. Je crois que dans ces conditions, on a véritablement intérêt à voir s'il n'y aurait pas encore d'autres pistes qui pourraient être évoquées.

En commission, j'avais évoqué la possibilité de prévoir une convention collective de travail, mais d'ajouter en plus la possibilité pour le Conseil fédéral d'édicter un contrat-type en cas d'échec des négociations. Jusqu'ici, le Conseil fédéral avait indiqué qu'il n'était pas disposé à suivre cette possibilité. C'est peut-être quelque chose qu'il faudrait réexaminer.

C'est pour ça que je vous propose de "renvoyer" une fois cet objet au Conseil national pour trouver une meilleure solution.

David Eugen (C, SG): Ich möchte aus dem Votum von Alain Berset, dem Sprecher der Minderheit, einen Punkt



aufnehmen, der auch mir sehr wichtig erscheint, nämlich die Frage, wie es mit dem Arbeitnehmerschutz steht, wenn wir diese Regelung treffen.

Auf der einen Seite ist klar, dass die ganze Arbeitszeitregelung in der Hand des Gesetzgebers liegt und diese Verordnung bereits relativ präzise Regeln für die Sonntagsarbeit aufstellt. Auf der anderen Seite ist es richtig, dass diese Regeln durch Gesamtarbeitsverträge mit anderen Regeln, beispielsweise über die Entlohnung am Sonntag, weiter ergänzt werden können und auch sollen; ich möchte das betonen. Was Kollege Berset bei seiner Argumentation meines Erachtens übersieht, ist die Tatsache, dass unser Vorschlag, der Antrag der Mehrheit der Kommission, sehr wohl einen Anreiz beinhaltet, solche GAV-Verhandlungen aufzunehmen. In dem von Kollege Lauri vorgelesenen Text hat es zwei Konditionen; in beiden Fällen bedeutet dies, dass die SBB den Antrag stellen müssen – die SBB als Landeigentümerinnen der Bahnhöfe und zum Teil auch als Mitbetreiberinnen der Betriebe, die auf dem Bahnhofgelände angesiedelt sind. Die Tatsache, dass die SBB den Antrag stellen müssen, macht auch klar, dass die Gewerkschaften, die ja die Verhandlungen aufnehmen wollen, einen ganz klaren Ansprechpartner haben.

Das heisst, mit dieser gesetzlichen Regelung wird kein Laden eröffnet, sondern es wird nur die Möglichkeit eröffnet, den Antrag zu stellen, einen Laden zu eröffnen. Der Antrag muss immer von der Bahnunternehmung kommen; das sind in den weitaus meisten Fällen die SBB. Die Gewerkschaften haben damit also einen klaren Ansprechpartner, um Vertragsverhandlungen aufnehmen. Sie können an die SBB gelangen und sie einladen und ersuchen, diese Vertragsverhandlungen aufzunehmen.

Daher ist mit dieser gesetzlichen Regelung eigentlich die Basis für die Vertragsverhandlungen gesetzt. Es kann aber nicht Aufgabe des Gesetzgebers sein, die Vertragsverhandlungen vorwegzunehmen, denn es ist ja Sache der Sozialpartner, die Vertragsverhandlungen zu führen und ein Resultat zu präsentieren.

Ich möchte erläutern, wie es beispielsweise bei den Tankstellenshops im Kanton St. Gallen gelaufen ist. Auch dort war es nicht so, dass die Gesetzgebung die Vertragsverhandlungen vorweggenommen oder dekretiert hatte. Sie hat vielmehr ausgelöst, dass sich die Partner, also die Shopbetreiber auf der einen Seite und die Arbeitnehmervertreter auf der anderen Seite, begleitet vom Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St. Gallen, zusammengefunden und einen Vertrag erarbeitet haben.

Genau diese Möglichkeit ist hier auch zugrunde gelegt, dass man das tun kann und sich mit den SBB zusammensetzen und die entsprechenden Verträge erarbeiten kann. Also kann man nicht sagen: Die Regelung, wie wir sie Ihnen vorlegen, ist eine Lösung, die die Sozialpartnerschaft – die ich wichtig finde und die notwendig ist – verunmöglicht, im Gegenteil: Sie stützt sie. Sie verlangt sie nicht direkt; das ist klar. Sie ist nicht eine Kondition. Aber sie weist darauf hin, dass man mit den SBB die Verhandlungen aufnehmen kann. Aus diesen Gründen denke ich, dass die Arbeitnehmerschutzüberlegungen in der Lösung – Gesetz und Verordnung zusammen betrachtet –, die Ihnen die Mehrheit der Kommission vorschlägt, wirklich auch mitberücksichtigt worden sind.

Forster-Vannini Erika (RL, SG): Ich möchte das Votum von Herrn Kollege David unterstützen. Das Verkaufspersonal in Bahnhofsläden in suburbanen oder ländlichen Gebieten steht wie andere Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen auch unter dem Schutz der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen des Arbeitsgesetzes. Bei dauernder Sonntagsarbeit wird ein Zuschlag von 50 Prozent in den Lohn eingeschlossen; der Ersatzruhetag, wie wir ihn bei der vorübergehenden Sonntagsarbeit kennen, ist auch in diesem Fall gewährt.

So schreibt die Regierung unseres Kantons: "Die Regierung des Kantons St. Gallen betrachtet es als ordnungspolitisch verfehlt, Ausnahmen vom Sonntagsverbot gesetzlich an das Bestehen eines Gesamtarbeitsvertrages für die betreffenden Arbeitnehmer zu knüpfen, wie dies von einer Minderheit in der ständerätlichen Kommission gefordert wird. Die Sozialpartner sollen nicht gesetzlich zum Abschluss eines GAV gezwungen werden. Hingegen betrachtet die Regierung den Gesamtarbeitsvertrag als geeignetes Mittel, um fortschrittliche Arbeitsbedingungen gezielt und flexibel auch in Bereichen zu sichern, in denen keine staatlichen Regelungen mehr bestehen." Sie sehen also: Das Votum von Herrn David wird nicht nur von mir, sondern indirekt auch von der Regierung unseres Kantons unterstützt.

Ich bitte Sie, der Mehrheit zu folgen. Ich denke, den Bedürfnissen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist sicher Genüge getan, und es ist niemand da, der den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern das geforderte Recht nicht zugestehen wird.

Ich bitte Sie nochmals, der Mehrheit zuzustimmen.

Germann Hannes (V, SH): Mit dem Entwurf, wie er Ihnen jetzt unterbreitet wird, ist die Befürchtung einer "Lex Shopville Zürich", die für mich nicht akzeptabel gewesen wäre, vom Tisch. Wir haben bei der Gratwanderung zwischen Eisenbahngesetz, Arbeitsgesetz und kantonalem

**AB 2004 S 544 / BO 2004 E 544**

Ladenschluss mit dem Dreiklang – wie wir ihn Ihnen jetzt präsentieren – zwischen Gesetz, Verordnung und Kommissionsmotion meiner Ansicht nach eine Lösung gefunden, die allen Interessen Rechnung tragen sollte. Vor allem kann auch sichergestellt werden, dass es dereinst nicht zur grotesken Situation kommt, dass es zwar Läden gibt, die am Sonntag öffnen, aber kein Personal anstellen dürfen. Es kommen nebst den sieben grossen Zentren auch grössere Bahnhöfe in den Genuss der Regelung, wie sie ja bereits heute besteht und wie sie sich im grossen Ganzen auch bewährt hat.

Für meine Zustimmung entscheidend war und ist einerseits die Zusicherung des Bundesrates, die Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz mit einem neuen Artikel 26bis zu ergänzen, sowie die Zustimmung zur Motion. Damit wird eine flexible Anpassung an die Realitäten ermöglicht. Andererseits will man den Kantonen den notwendigen Spielraum geben, den Bedürfnissen einzelner Regionen Rechnung zu tragen. Die Regierungen können dann in Kenntnis der kantonalen respektive der regionalen Gegebenheit im erwähnten Spannungsfeld entscheiden: erstens über die Einkaufsbedürfnisse der Menschen, zweitens über die Grenzen der Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten an Sonntagen und Feiertagen und drittens auch bezüglich der Gefahr, dass eben Gebietsmonopole zu einer problematischen Wettbewerbsverzerrung führen könnten. Die Kantone haben die besten Voraussetzungen dafür, in diesem Spannungsfeld die notwendige Balance zu finden.

In diesem Sinne plädiere ich für Zustimmung zum Antrag der Kommissionsmehrheit und nachher für Annahme der Motion, da diese integraler Bestandteil unserer ausgewogenen Lösung ist.

Hess Hans (RL, OW): Die parlamentarische Initiative Hegetschweiler hat für mich eine wichtige touristische Komponente. Es darf doch nicht sein, dass die ausländischen Gäste in der Schweiz am Sonntag nur geschlossene Läden vorfinden. Im Zusammenhang mit der Vorlage betreffend die Finanzhilfe für Schweiz Tourismus wurde den Tourismuskreisen empfohlen, nicht nur beim Staat Geld zu verlangen, sondern auch bemüht zu sein, den Gästen bessere Angebote zu unterbreiten. Heute lesen wir in der "Neuen Zürcher Zeitung" zur Tourismushilfe, die gestern im Nationalrat behandelt wurde: "Die Tourismusbranche, die nicht nur unter ausländischer Konkurrenz, sondern zum Teil auch unter qualitativen Mängeln leidet, sollte das Feilschen jedenfalls als Mahnung verstehen, die eigenen Anstrengungen zu verstärken und Eigenverantwortung wahrzunehmen." Kaum kommt eine solche Vorlage, wird schon wieder opponiert.

In Tourismusorten ist es eine Selbstverständlichkeit, dass die Dienstleistungen auch am Sonntag erbracht werden. Davon profitieren wir alle, wenn wir am Sonntag die touristischen Infrastrukturen in Anspruch nehmen. Offenbar ist die Sonntagsarbeit in Ordnung, wenn wir selbst davon profitieren.

Ich ersuche Sie dringend, der Mehrheit zu folgen und diesen kleinen Schritt zur Öffnung zu machen.

Sommaruga Simonetta (S, BE): Ich habe bei der letzten Diskussion in diesem Rat zu diesem Thema bereits signalisiert, dass ich mich einer Lockerung der Ladenöffnungszeiten nicht grundsätzlich verschliessen möchte. Ich lasse die Frage offen, ob es tatsächlich ein Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten ist, am Sonntag einzukaufen, oder ob dieses Bedürfnis geschaffen worden ist. Von der Rückweisung an die Kommission habe ich mir erhofft, dass wir damit Fragen klären würden, die mit diesen zusätzlichen Ladenöffnungszeiten verbunden sind. Insbesondere habe ich auch gehofft, dass wir bei der Lockerung der Ladenöffnungszeiten bzw. mit einer Aufweichung des Arbeitsgesetzes auch den damit verbundenen Arbeitnehmerschutz verbessern würden.

Die Vorlage, wie Sie Ihnen nun die Mehrheit der Kommission vorgelegt hat, entspricht nicht meinen Vorstellungen – im Gegenteil. Ich meine, dass wir verschiedene Probleme nicht gelöst haben und dass die Vorlage nicht frei von Widersprüchen ist. Ich nenne Ihnen drei Beispiele:

Nicht geklärt ist nach wie vor das Verhältnis zwischen den Warenverkäufen und den Dienstleistungen. Ist es jetzt wichtiger, dass ich am Sonntag am Bahnhof zum Coiffeur gehen kann, dass ich dort ein Fernsehgerät kaufen kann oder dass ich den Anwalt am Sonntag aufsuchen kann? Das ist nicht geklärt.

Auch nicht geklärt ist meines Erachtens, was die zusätzlichen Möglichkeiten der Ladenöffnungszeiten am Sonntag für die Zulieferbereiche bedeuten, für den Bereich Lebensmittelindustrie, aber z. B. auch für den Transportbereich. Ein weiteres Problem, das wir uns mit der Annahme der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler einhandeln, betrifft die Unterscheidung zwischen Bahnhof- und Nicht-Bahnhofbetrieben. Mit der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler werden die Bahnhöfe noch mehr zu einem Areal mit Sonderrechten. Die Unterscheidung zwischen Bahnnebenbetrieben und anderen Betrieben widerspricht jeglicher Wettbewerbsneutralität und Rechtsgleichheit. Was ist z. B. mit den Läden, die gleich neben einem Bahnhof stationiert sind? Mir scheint, dass jedes Sonderrecht, das einzelne Verkaufsstandorte gegenüber anderen privilegiert, ungerecht ist.



Ein drittes Beispiel von Widersprüchlichkeiten respektive nicht geklärten Fragen in dieser Vorlage betrifft die Tankstellenshops. Es wurde am Hearing mit den Kantonen sehr klar, dass auch hier grosse kantonale Unterschiede bestehen. Zwar haben in der Vernehmlassung alle Kantone erklärt, dass sie sich an die Verordnung zum Arbeitsgesetz und an die Weisungen des Seco halten. In der Praxis – und das wissen wir – sieht es aber offensichtlich ganz anders aus. Es gibt Kantone, welche sich nicht an die Weisung des Seco halten, indem die Shop-Flächenbeschränkung von 120 Quadratmetern massiv überschritten wird.

Was wir in dieser Vorlage geklärt haben, ist die Definition der Zentren des öffentlichen Verkehrs, respektive wir haben die Regionen beruhigt, dass nicht nur die grössten Bahnhöfe von dieser Regelung profitieren – weil diese ja fast alle in der deutschen Schweiz liegen –, sondern dass eben auch andere Bahnhöfe zum Zuge kommen. Was aber bleibt, ist die Wettbewerbsverzerrung, die wir mit dieser Vorlage schaffen bzw. noch verschärfen. Was mit dieser Regelung auch bleibt, ist, dass die Bahnhöfe nun zu generellen Einkaufs- und Dienstleistungszentren werden und damit die generelle Sonntagsarbeit auf Umwegen eingeführt wird.

Das widerspricht meines Erachtens ganz deutlich dem Volkswillen bzw. der deutlichen Ablehnung des Arbeitsgesetzes durch die Bevölkerung im Jahr 1996. Die Vox-Analyse hat gezeigt, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger keine Ausdehnung der Sonntagsarbeit wünschten und dass vor allem nicht goutiert wurde, dass eben sechs bewilligungsfreie Sonntagsverkäufe eingeführt werden sollten. Ich habe das in der letzten Debatte bereits erwähnt. Ich glaube, es ist wichtig, uns bewusst zu sein, dass sich die Bevölkerung in 13 von 19 Kantonsabstimmungen gegen die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten entschieden hat. Gelungen ist die Liberalisierung dort, wo sie gleichzeitig mit einer Verbesserung im Arbeitnehmerschutz einherging.

Ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Minderheit zu unterstützen. Es ist meines Erachtens der einzige Weg, auf dem wir in dieser kontrovers diskutierten Frage weiterkommen. Wir wollen weiterkommen; ich bin nach wie vor bereit, eine gute Richtung auch zu unterstützen. Kollege David hat darauf hingewiesen, dass mit dieser Vorlage die Gewerkschaften mit den SBB Verhandlungen führen können; dass diese Möglichkeit eigentlich bereits besteht. Ich meine, wir könnten – Herr Berset hat ja auch angeregt, dass wir hier eine Differenz zum Nationalrat schaffen – den Minderheitsantrag so ergänzen, dass zum Beispiel der Bund verfügen kann, wenn kein GAV zustande kommt. Dann hätten wir dieses Risiko oder die Gefahr, die genannt wurde, dass jede Liberalisierung ausschliesslich vom Zustandekommen eines GAV abhängt, entschärft. Ich meine, wir würden dann der Lösung,

AB 2004 S 545 / BO 2004 E 545

pwie Sie Herr David eigentlich angesprochen hat, einen bedeutenden Schritt näher kommen.

Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag zu unterstützen, diese Differenz zu schaffen, um allenfalls wirklich auf einem guten Weg weiterzukommen.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ich wäre gerne ein Philosoph geblieben, das heisst, ich hätte gerne geschwiegen, aber zwei Voten fordern mich heraus, doch etwas zu sagen.

Wenn ich genau hingehört habe, hat der Herr Kommissionssprecher ausgeführt, die Kommission sei der Meinung, wenn man gesetzlich den Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages vorschreibe, könnte das zu einer Vetostellung der Arbeitnehmerseite führen. Ich halte diese Aussage in diesem konkreten Bereich, wo wir so nahe bei der Eisenbahn sind, für äusserst problematisch und eigentlich auch für unzutreffend. Denn wenn es schon um ein Veto ginge, dann wären beide Seiten in einer Vetosituation. Aber ich habe Ihnen gesagt, ich halte diese Aussage deshalb für sehr problematisch, weil dieses Parlament bei der Bahnreform und bei der PTT-Reform bewusst und en connaissance de cause in die drei betreffenden Gesetze die GAV-Pflicht reingeschrieben hat, in das SBB-Gesetz, in das Postorganisationsgesetz, in das entsprechende Gesetz im Fernmeldebereich. Wir haben inzwischen damit die Erfahrung gemacht – und ich bitte den Herrn Bundespräsidenten wirklich, das zu bestätigen –, dass in allen drei Bereichen in zähen Verhandlungen, aber ohne einen einzigen Streiktag, Gesamtarbeitsverträge abgeschlossen worden sind, die von beiden Seiten gelebt und mitgetragen werden.

Ich halte die auf den Bahnhofsbereich bezogene Aussage, es könnte zu missbräuchlicher Verwendung durch die Arbeitnehmer führen, für eine schwer erträgliche Aussage – das muss ich Ihnen ehrlich sagen, und ich habe es Herrn Lauri schon unter vier Augen gesagt -: Wenn der Verwaltungsratspräsident der BLS so etwas sagt, dann plagt mich das und macht mir eigentlich Schmerzen.

Noch abenteuerlicher hat sich Herr David geäussert. Wenn der Herr Bundespräsident bereit ist zu bestätigen, dass das, was Herr David ausgeführt hat, so zutrifft, dass nämlich diese Arbeitnehmer in den Bahnhöfen mit den SBB verhandeln können, dann kann ich mein Votum sofort abschliessen, denn die SBB sind ein anständiger, fairer, korrekter Arbeitgeber und gesprächsbereit. Aber Herr David täuscht sich fundamental. Die Arbeitgeber in den Bahnhofsläden sind nicht die Schweizerischen Bundesbahnen oder die Südostbahn oder die BLS,



oder wer auch immer Bahnhofseigentümer ist. Mein Problem, Herr David, war ein anderes. Im Vorfeld dieser Auseinandersetzung habe ich in subtilen, liebevollen Gesprächen mit diesen Bahnhofseigentümern versucht, ihnen zu sagen: Sagen Sie doch dem Parlament, nachdem Sie selber in Ihren Urbereichen geordnete Arbeitsbeziehungen pflegen – und ich betone das: geordnete Arbeitsbeziehungen pflegen –, Sie würden auch ihren Mietern – denn diese Ladeninhaber sind Mieter – empfehlen, geordnete Arbeitsbeziehungen zu unterhalten. Die Schweizerischen Bundesbahnen weigern sich standhaft, so etwas zu machen, es sei denn, der Bundesrat würde sie dazu verpflichten. Das wird der Bundesrat, so, wie ich ihn kenne, aber nie tun. Das hat mit seiner Zusammensetzung nichts zu tun, das UVEK ist da um nichts besser als das Volkswirtschaftsdepartement oder andere Departemente.

Ich muss Ihnen, Herr Bundespräsident, eine Geschichte erzählen und bitte für zwei Minuten um volle Aufmerksamkeit. Während des Zweiten Weltkriegs gab es einen freisinnigen Volkswirtschaftsminister, Walther Stampfli, ein Solothurner Freisinniger. Wir hätten gestritten, wenn wir uns begegnet wären. Dann gab es im Kanton Solothurn eine Firma Bally, die Schuhe herstellte, auch Militärschuhe. Der Chef der Firma Bally, Iwan Bally, sass als freisinniger Ständerat in diesem Gremium, wie es sich damals für einen freisinnigen Unternehmer aus Solothurn gehörte. Die Arbeitnehmer der Firma Bally wollten mit dem Herrn Bally einen GAV abschliessen, und der Herr Bally sagte: "Kommt doch nicht infrage, ich regle das alles selber." Da gingen die Gewerkschaften zum Herrn Stampfli, und der war freisinnig und früher Von-Roll-Direktor und Helveter und hatte Schmissee usw. Da sagte der Herr Stampfli: "Wir wollen geordnete Verhältnisse im Kanton Solothurn", liess den Iwan Bally kommen und sagte: "Iwan, wenn du mit diesen Gewerkschaften nicht einen Gesamtarbeitsvertrag abschliesst, kannst du keine Militärschuhe mehr liefern." Bally hatte bis zum letzten Tag einen GAV.

Es gab noch Volkswirtschaftsminister, die sich für geordnete Arbeitsbeziehungen einsetzten. Ich möchte Ihnen dieses freisinnige Beispiel aus dem Kanton Solothurn sehr ans Herz gelegt haben.

Ich komme zum Schluss: Ich bin in einer etwas qualvollen Situation. Ich bin Vizepräsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes. Diese Organisation hat bereits präventiv das Referendum gegen diese Vorlage angekündigt. Ich habe mit dem "groupuscule" hier gesagt, wir wollten versuchen, noch eine Brücke zu bauen, um den Gewerkschaften zu sagen, es müsse ja nicht immer sein. Wir sind auf den Text der Minderheit hier gekommen. Ich weiss, es gibt Gewerkschafter, die mich für das, was ich jetzt sage, verteilen werden – aber das macht mir nichts aus, ich bin breit genug, sodass auch ein Viertel noch etwas hergibt. (*Heiterkeit*)

Ich bin bereit, mich dafür einzusetzen, dass wir diese Referendumsabstimmung sein lassen, falls Sie dieser Geschichte hier zustimmen. Ich bitte Sie, eines einen Augenblick lang zu bedenken: Haben Sie einen Augenblick lang die kantonalen Resultate bei den Ladenschlussbestimmungen etwas studiert? Ich habe diejenigen des Kantons Solothurn studiert, und ich sage das jetzt meinen Kolleginnen und Kollegen, die der CVP nahe stehen, ganz besonders eindringlich: Im Kanton Solothurn ist die höchste Ablehnung der liberalisierten Ladenschlusszeiten in jenen Gemeinden und Bezirken erfolgt, die den höchsten Anteil an CVP-Stimmen bringen; meinetwegen kann man dem heilige Allianz oder unheilige Allianz sagen. Aber die Gewerkschaften bauen darauf und rechnen damit – auch in Ihrem Kanton, Herr David –, dass die eher konservativen, ländlichen, gewerblich orientierten Kreise finden, das brauche es jetzt nicht auch noch. Ich bitte Sie, das zu bedenken.

Zudem ist das jetzt, Herr Germann, keine Teufelsbrücke. Das ist ein Brückenbauversuch, hilflos, in letzter Stunde und in fast aussichtsloser Situation, aber wir könnten jetzt einen Beitrag dazu leisten, dieses Referendum zu vermeiden. Lassen Sie mich hier noch einen Schlusseufzer aussprechen: Letztes Mal ist gesagt worden, das sei ja letztlich eine "Lex Shopville". Ich habe es in der eidgenössischen Politik ein bisschen satt, dass jedes Mal, wenn Zürich hüstelt, die Eidgenossenschaft sich in Fieberkrämpfen windet.

Jenny This (V, GL): Kollege Leuenberger, nur weil die SBB und andere Unternehmungen einen Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen haben, heisst das noch lange nicht, dass andere Industriezweige das ebenfalls tun müssen – auch wenn Ihre Geschichte durchaus hohen Unterhaltungswert hat; das attestiere ich Ihnen. Es gibt Unternehmungen, die ohne Gesamtarbeitsvertrag zufriedene Arbeitnehmerinnen und -nehmer haben und durchaus sehr erfolgreich arbeiten – und das nicht erst seit zwanzig, sondern seit hundert Jahren.

Kollege Schwaller, dieses Rad lässt sich nicht mehr zurückdrehen, auch wenn wir 46 hier in dieser heilen Welt das wollen. Natürlich wäre es schön, wenn der Sonntag als Ruhetag hochgehalten und die Familienidylle gepflegt würde. Ich hoffe, das werde nicht nur sonntags gemacht, sondern auch, wenn nicht Sonntag ist. Aber ich fürchte, Herr Kollege Schwaller, dass das ein frommer Wunsch bleiben wird. Die Einkaufsgewohnheiten haben sich geändert. Dem haben wir Rechnung zu tragen, ob es uns passt oder nicht. Tatsache ist, dass bei diesen Unternehmungen und Läden die Frequenzen aussergewöhnlich hoch sind. Wenn dem so ist, muss auch ein Bedürfnis bestehen.

Die geltenden Gesetze – auch das müssen wir zur Kenntnis nehmen – bleiben in Kraft, die bestehenden



AB 2004 S 546 / BO 2004 E 546

Schutzverordnungen ebenfalls. Der Bundesrat hat sogar zusätzliche Verbesserungen angebracht. Ein übertriebener Schutz und immer wieder neue Forderungen der Gewerkschaften sind hier nun wirklich nicht angebracht und schwächen zusätzlich den Standort Schweiz, den wir ausdrücklich immer wieder stärken wollen; das hat Kollege Hess bereits angefügt.

Dass einzelne Vertragsverhandlungen mit Gewerkschaften ausdrücklich vorbehalten bleiben – da hat Kollege David darauf hingewiesen –, ist selbstverständlich. Darauf muss ich nicht näher eingehen. Aber der Bundesrat geht weiter als bisher und hat für Arbeitnehmerinnen und -nehmer, welche am Sonntag arbeiten, eine grosszügigere Lösung vorgesehen. Das ist anerkennenswert. Im Übrigen arbeiten heute schon sehr viele Leute samstags und sonntags: in der Gastronomie, bei den Bergbahnen. Die machen das gerne und brauchen keine zusätzlichen Bestimmungen. Viele Tausend Arbeitnehmerinnen und -nehmer in diesem Land sind sogar darauf angewiesen, dass sie samstags und sonntags arbeiten können. Ich weiss, dass Sie jetzt sagen: Dagegen haben wir nichts, wir brauchen aber zusätzliche Bestimmungen. Aber es braucht sie nicht, weil die Leute mit den bestehenden Bestimmungen grundsätzlich zufrieden sind.

Was will diese Initiative? Sie will lediglich mit einer moderaten Gesetzesanpassung den seit mehr als zehn Jahre bestehenden Zustand zementieren und legalisieren.

Ich möchte Sie deshalb bitten, der Mehrheit zuzustimmen.

Epiney Simon (C, VS): Sans m'opposer formellement à ce projet, j'aimerais, en tant que président de l'Union valaisanne du commerce de détail et de proximité, nuancer quelques propos qui viennent d'être tenus.

A ma connaissance, un voyageur qui fréquente une gare ou habite au centre d'une ville ne meurt pas de faim le dimanche. Il peut se servir auprès d'un commerce de proximité, il peut se servir dans une station-service, et surtout il peut se servir, comme on l'a dit tout à l'heure, dans les gares, dans les magasins Aperto, qui étaient censés au départ fournir des services accessoires conçus pour répondre aux usagers de l'exploitation ferroviaire, mais qui sont devenus au fil du temps de véritables magasins de dépannage pour les habitants des villes.

Alors, la question qu'on doit se poser avec ce projet est la suivante: est-ce que cette ouverture des magasins le dimanche répond à un besoin de consommation et à un changement d'habitudes de consommation? Rien n'est moins sûr; les différentes votations qui ont eu lieu sur ce sujet l'ont démontré. A mon avis, cette ouverture des magasins le dimanche provoque d'abord une inégalité de traitement entre les commerces qui sont situés dans et hors du périmètre des centres; une inégalité de traitement et un conflit entre la grande distribution et le commerce de proximité; une inégalité de traitement entre une gare et une autre.

Ensuite, cette ouverture – et je crois qu'on ne mesure pas suffisamment cet aspect au niveau des représentants des agglomérations – va provoquer des problèmes de fluidité du trafic à l'intérieur des agglomérations et d'aménagement du territoire. On voit qu'il manque des places de parc pour le simple trafic voyageurs. Comment est-ce qu'on va résoudre ce problème des places de parc dans les villes? Comment est-ce qu'on va résoudre celui de l'accès aux gares, lorsqu'on sait qu'elles sont toutes, aujourd'hui, surchargées? Ce sont des problèmes qu'on n'a pas du tout examinés au sein de la commission.

Mais ce qui m'inquiète le plus, c'est que ce projet, en fait, contient en lui-même les prémisses d'une libéralisation générale des heures d'ouverture des commerces le dimanche. Si c'est ce qu'on veut, je crois qu'il faudrait alors le dire de manière très claire. Par contre, si c'est uniquement pour rendre service à certaines grandes agglomérations, alors qu'elles disposent déjà de suffisamment de magasins pour alimenter les gens, c'est une question qu'il faut examiner également.

En ce qui me concerne, je ne m'opposerai pas formellement au projet, mais je pense qu'il est le point de départ d'une libéralisation générale de l'ouverture des magasins le dimanche et qu'il faut être conscient de la décision qu'on est en train de prendre.

David Eugen (C, SG): Ich möchte kurz auf die Ausführungen von Kollege Leuenberger replizieren. Die Tatsache, dass die SBB den Antrag stellen müssen, ist sehr entscheidend. Ohne die SBB geschieht gar nichts. Daher finde ich, dass es ganz wichtig ist, dass man jetzt beginnt, mit den SBB zu verhandeln. Natürlich, am Schluss werden die Verträge mit den konkreten Ladenbetreibern abgeschlossen, z. B. mit Aperto, wo die SBB zu einem Drittel als Aktionär beteiligt sind und auch dort ihren Zusatzeinfluss geltend machen können. Aber es ist klar, dass das Gesetz jetzt dem Eigentümer oder der Bahnunternehmung eine Kraft gibt, die vorher nicht gegeben war. Das heisst, Sie müssen den Antrag stellen, dass das auf ihrem Gelände überhaupt stattfinden soll. Ich bin angesichts der guten Beziehungen, die zwischen Ernst Leuenberger und SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel bestehen, überzeugt, dass es kein Problem ist, diese Verhandlungen anzugehen, darüber



zu diskutieren und die Punkte, die Ihnen wichtig sind, durch Sozialpartnerverhandlungen auch aufzunehmen. Ernst Leuenberger hat mit Recht gesagt, und ich unterstreiche das: Die SBB sind ein guter Arbeitgeber. Ich möchte noch einen Punkt aufgreifen, den Herr Leuenberger bezüglich der anderen Gesetze angeführt hat. Es stimmt, dass wir dort die GAV-Pflicht aufgenommen haben. Aber Ernst Leuenberger muss auch ehrlich zugestehen, dass das eine Situation war, wo wir eine grosse Personalgruppe aus dem Beamtenrecht ins Privatrecht überführt haben. Das war der entscheidende Punkt. Das war damals die entscheidende Überlegung, warum man diese GAV-Pflicht eingeführt hat, die sonst gesetzlich nicht generell für die Privatunternehmen gilt. Aber es war eine Lösung, um eine gute Überführung dieser Staatsunternehmen in den quasi halbprivaten oder privaten Sektor in einer guten Form vorzunehmen, wie beispielsweise bei der Swisscom. Das war der damalige Gedanke. Das kann man nach meiner Meinung nicht mit dieser Lösung vergleichen. Dennoch, ich fordere Herrn Leuenberger wirklich auf, auch als Verantwortlicher der Eisenbahnergewerkschaft, hier mit dem Sozialpartner SBB diese Verhandlungen aufzunehmen und aus der Sicht der Eisenbahnergewerkschaft die notwendigen Punkte für das Ladenpersonal einzubringen, das auf diesen Bahnhöfen beschäftigt ist.

Lauri Hans (V, BE), für die Kommission: Ich möchte versuchen, aus einer zusammenfassenden Sicht und aus der Sicht der Kommission noch etwas beizutragen. Ich beginne, indem ich Sie daran erinnere, vor was für einer schwierigen, komplexen Aufgabe wir gesamthaft stehen:

1. Es geht darum – das ist jetzt in mehreren Voten zum Ausdruck gekommen –, ein gewandeltes Bedürfnis von Konsumentinnen und Konsumenten mit Innovation aufzufangen und zu befriedigen. In diesen Zusammenhang gehört auch die Frage betreffend den Umfang des Angebots am Sonntag – eine Frage, die Frau Sommaruga angesprochen hat.
2. Es geht darum, den Arbeitnehmerschutz wo nötig zu verbessern und ihn in unserer Diskussion mitzubetrachten.
3. Es stellen sich Fragen der Wettbewerbsneutralität – ohne jeden Zweifel.
4. Es wurden regionale Bedürfnisse angesprochen; wir sind aufgerufen, Lösungen zu treffen, die auch das mit einschliessen.
5. Es wurde von Kollege Schwaller ganz grundsätzlich der Aspekt der Sonntagsruhe in die Debatte geworfen. Ich muss Ihnen sagen: Je nachdem, was Sie hier aus diesem Forderungskatalog bevorzugen und priorisieren, schaffen Sie ein Problem mit den anderen Aspekten. Ich nehme ein Beispiel: Optimieren wir die Bedürfnisbefriedigung der Konsumentinnen und Konsumenten, dann kriegen wir ohne Zweifel ein grosses Problem mit der Sonntagsruhe. Wenn

AB 2004 S 547 / BO 2004 E 547

wir das Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten, am Sonntag wenigstens an bestimmten Orten einkaufen zu können, in den Vordergrund stellen, dann schaffen wir allenfalls ein Problem mit der Wettbewerbsneutralität an Orten, wo das nicht möglich ist; das gebe ich gerne zu. Vor dieser Schwierigkeit, die ich jetzt noch weiter ausbreiten könnte, stand auch die Kommission. Sie hat sich lange darüber unterhalten. Das, was wir Ihnen jetzt vorschlagen, ist der Versuch, im Gesamten einen Schritt vorwärts zu kommen, ohne ein Gebiet überzubetonen oder ein anderes Gebiet aus dem Katalog, den ich Ihnen aufgezählt habe, komplett zu vernachlässigen.

Es ist ein typischer Kompromiss. Herr Kollege Schwaller, zu Ihnen und auch zu ändern würde ich sagen: Wir lösen das Problem, indem wir die Punkte, in denen die Konsumentenbedürfnisse befriedigt werden können, eben beschränken. Und denjenigen, die Mühe haben mit der regionalen Ausdehnung, würde ich sagen: Es gibt jetzt – anders als in der Sommersession – die Möglichkeit, auf regionale Bedürfnisse in einem beschränkten Umfang einzugehen, ohne dass wir zu weit öffnen und damit wieder andere problematische Schnittflächen schaffen. Ich bitte Sie, das zu anerkennen. Ich glaube eben nicht, dass es gelingt, hier in vernünftiger Frist etwas hinzukriegen, was wesentlich besser ist als das, was wir Ihnen vorlegen.

Es ist zu Recht darauf hingewiesen worden: Wenn man dieses komplexe Problem gesamthaft angehen und endlich einmal eine bessere Ordnung in Bezug auf die Möglichkeiten des Bundes und die Möglichkeiten der Kantone schaffen will, dann ist das wahrscheinlich nur über den dritten Punkt, den wir Ihnen beantragen, zu bewerkstelligen, nämlich über die Motion: Der Bundesrat soll nun einmal eine Auslegeordnung machen; er soll sagen, wie die Sache in diesem Spagat zwischen gewandelten Bedürfnissen und den andern Punkten, die ich aufgezählt habe, geregelt werden könnte. Was wir dann damit machen, ist eine zweite Frage. Aber dann haben wir einmal die Übersicht und können auf gesicherter Grundlage eine gute Debatte führen.

Ich muss Ihnen einen weiteren Punkt nennen: Der Eindruck, der in dieser Diskussion hätte entstehen können, wir würden hier komplettes Neuland betreten, ist selbstverständlich nicht richtig. Kollege Jenny hat zu Recht



darauf hingewiesen: Wenn Sie die Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz nehmen, haben Sie dort eine sehr lange Liste von Betrieben, die schon heute die Möglichkeit haben, am Sonntag offen zu halten und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu beschäftigen. Ich erspare es mir und Ihnen, die ganze Liste vorzulesen, aber sie ist eindrücklich. Nur ein paar Hinweise: Arzt-, Zahnarzt-, Tierarztpraxen, Apotheken, die Bestattungsbetriebe erwähne ich nur nebenbei, Spielbanken, Betriebe in Fremdenverkehrsgebieten – darunter fällt sehr vieles; jeder von uns, der auch Tourist ist, weiss das. Dann folgen Kioske und Betriebe für Reisende – das diskutieren wir –, Bäckereien, Konditoreien, Confiseries, Milchverarbeitungsbetriebe, Blumenläden usw. Es ist eine mehrseitige Liste in der Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz.

Dazu gibt es eben Bestimmungen zum Schutz von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Das ist ein Ganzes. Mit andern Worten: In dieses Geflecht passen wir jetzt das, worüber wir diskutieren, neu hinein. Ich muss noch einmal darauf hinweisen: Kategorial ist es nichts anderes; anders ist die Sortimentsausweitung in Bahnhöfen. Es ist auf Bahnhöfe beschränkt, und weshalb es beschränkt sein muss, habe ich Ihnen vorhin ausgeführt.

Vielleicht noch ein Wort – weniger als Kommissionssprecher, sondern als ich weiss nicht als was, vielleicht als Ständerat oder BLS-Präsident – zu Kollege Leuenberger: Ich bitte doch, ganz emotionslos zwischen dem Bereich einer staatlichen oder halbstaatlichen Unternehmung – wie es unsere Bahnen sind, mit Sonderregelungen wie zum Beispiel Gesamtarbeitsverträgen, die in Gesetzen festgehalten sind – als Zubringer zu den Bahnhöfen und dem zu unterscheiden, was im Dienstleistungssektor und im Verkaufssektor in diesen Bahnhöfen im privaten Sektor passiert, dort, wo Dispositionsfreiheit zwischen den Sozialpartnern herrscht. Ich glaube, das ist etwas ganz Verschiedenes, und ich bitte, das nicht zu vermischen oder zu sagen: Wenn wir das jetzt ohne GAV machen, dann könnte das ein Angriff auf die Betriebe wie die SBB, andere Bahnunternehmungen und die Post sein. Das hat miteinander nichts zu tun, abgesehen davon, dass diese halbstaatlichen Betriebe in ausgezeichneter Art und Weise – und Kollege Leuenberger weiss es und ästiniert es auch – mit ihrem Personal umgehen und ausgezeichnete Beziehungen mit ihrem Personal haben, selbst ohne GAV, auch wenn sich das in den nächsten Jahren im Bereich der BLS allenfalls ändern könnte. Voilà! (*Heiterkeit*) Ich wollte doch darauf hinweisen.

Ich appelliere als Kommissionssprecher an Sie und meine, dass wir hier wahrscheinlich doch schon einen tauglichen Kompromiss für die nächste Zeit gezimmert und mit der Motion weitere Perspektiven für die Debatte eröffnet haben.

Deiss Joseph, président de la Confédération: J'aimerais m'exprimer encore sur trois points: le principe, la définition des gares et la protection des travailleurs.

1. Sur le principe, et là je réponds en partie à Monsieur Schwaller, ce qui est l'objet de cette modification de loi ne touche en rien la souveraineté des cantons en matière de décisions relatives à l'ouverture des commerces. La situation reste ce qu'elle est, les cantons gardent la souveraineté en la matière. Ce qui est réglé ici est la contradiction qui existe au niveau de la pratique, à savoir que la décision d'ouvrir les commerces dont il est question peut être prise aujourd'hui et que la possibilité d'engager des travailleurs à cet effet n'est pas donnée, ce qui semble en soi aberrant. Il y a donc lieu de le corriger.

2. Concernant la définition des gares, et là je réponds en particulier à Monsieur Berset qui se fait du souci pour La Chaux-de-Fonds, nous n'avons établi ni dans cette révision de la loi, ni dans l'ordonnance y relative, la liste des 25 gares dont il a été question. Mais, pour chacune d'elles, une proposition doit être faite. Vous me direz que la proposition sera sans doute faite. Mais la disposition dont il est question dit qu'il faut soit une proposition des entreprises de chemins de fer, lorsqu'il y a 20 millions de francs de chiffre d'affaires, soit – et j'aimerais rectifier le libellé que j'ai donné comme deuxième possibilité – une proposition commune des entreprises de chemins de fer et d'un canton pour les gares d'une grande importance régionale. Si La Chaux-de-Fonds ne se qualifie pas au niveau des 20 millions de francs de chiffre d'affaires, je pense que la deuxième possibilité n'aura certainement pas de peine à être démontrée. La Chaux-de-Fonds étant la troisième ville de Suisse romande, vous l'avez mentionné, elle a une importance régionale et même suprarégionale.

3. Die Frage des Schutzes der Arbeitnehmer. Herr Leuenberger, es ist für einen Freiburger CVP-Politiker natürlich eine grosse Ehre, mit derart prominenten Solothurner FDP-Politikern und Unternehmern verglichen zu werden. Ihren Aufruf an mich als Volkswirtschaftsminister höre ich wohl. Ich muss Ihnen schon einmal sagen, dass wir das Gesetz strikte anwenden, auch wenn dies den Pizzaliebhabern nach Mitternacht nicht so bekommen mag. Es ist aber auch wichtig, dass man sich die Frage stellt – und ich möchte das jetzt nicht irgendwie negativ interpretiert wissen -: Was ist zu tun – und das ist auch meine heutige Aufgabe –, damit Betriebe wie jene, die Sie genannt haben, z. B. Bally, in diesem Land weiterhin bestehen können?

Nun zur Frage der verschiedenen Möglichkeiten, hier etwas in Bezug auf einen Gesamtarbeitsvertrag zu tun. Das Erste: Ich glaube – ich habe es schon einmal gesagt –, dieses Einfügen der Bedingung, dass ein Gesam-



tarbeitsvertrag abgeschlossen sein muss, stünde im Widerspruch zu den heutigen Gepflogenheiten in dieser Angelegenheit, nämlich zum Umstand, dass sich das Arbeitsgesetz nicht auf diese Bereiche einlässt, sondern die Arbeitsbedingungen bestimmt. Und da habe ich Ihnen gesagt, dass wir über die Verordnung noch zusätzliche Bestimmungen für die Arbeitnehmer erlassen werden; ich habe sie vorhin aufgezählt und

AB 2004 S 548 / BO 2004 E 548

will sie nicht wiederholen. Aber die anderen Elemente des Arbeitsvertrages – insbesondere das Salär – werden den Sozialpartnern überlassen, und das hat bis jetzt gut funktioniert. Wir hätten hier einen Bruch bei dieser Regel.

Das Zweite ist eine Frage der Gleichbehandlung: Es wäre hier eine ganz bestimmte, im Verhältnis zum Ganzen wahrscheinlich kleine Gruppe von Arbeitnehmern betroffen, die nur einen kleinen Teil ihrer Branche darstellen, die aber auch – und Herr Lauri hat es gezeigt – im Verhältnis zu den Betrieben, die am Sonntag öffnen können, nur einen kleinen Teil darstellen würden. Es wäre also eine Ungleichbehandlung in zwei Richtungen.

Ich hätte – das ist das Dritte – das Wort Veto auch nicht verwendet, denn das klingt aggressiv, aber Ihr Vergleich hinkt trotzdem. Ihr Vergleich hinkt insofern, als es sich bei den Fällen, die Sie genannt haben, nicht nur um öffentlich-rechtliche Betriebe handelt. Zudem ist die Bedingung nicht so formuliert, dass die SBB am Sonntag nicht fahren können, wenn es mit dem Gesamtarbeitsvertrag nicht übereinstimmt. Hier handelt es sich natürlich um eine Vorbedingung, um etwas überhaupt unternehmen zu können. Also geht diese Bestimmung hier natürlich schon ein Stück weiter.

Insgesamt bin ich der Meinung, dass wir diesen Zusatz aus den genannten Gründen hier nicht aufnehmen sollten.

Noch zwei Punkte zu dem, was Herr David und auch Herr Berset zum Normalarbeitsvertrag gesagt haben. Herr David hat darauf hingewiesen, dass die Bahnbetriebe, insbesondere die SBB, hier einen bestimmten Einfluss ausüben könnten. Ich glaube, ein solcher Einfluss kann durchaus bestehen, aber ich kann Ihnen hier keine Garantie geben, dass die Leitung der SBB dann auch einen bestimmten Einfluss ausüben wird. Aber Herr David hat auf die ausgezeichneten Beziehungen, die hie und da auch auf personeller Ebene bestehen können, hingewiesen.

Monsieur Berset pose la question d'un contrat-type. D'abord, un contrat-type ne serait de toute façon pas impératif et pourrait être amendé par accord entre les partenaires en question. Les domaines où de tels contrats-types existent sont pour l'instant réduits à quelques cas très spéciaux; je ne crois pas que ce serait un substitut qui aurait vraiment la valeur de ce que vous souhaitez obtenir à travers l'obligation d'une convention collective de travail.

Donc, tout compte fait, je pense que la disposition telle qu'elle est proposée ne met pas en cause le principe de la protection des travailleurs, d'autant plus que nous vous avons annoncé des mesures supplémentaires, qui s'additionnent à toutes celles qui existent déjà pour le personnel qui travaille dans des entreprises qui peuvent être actives le dimanche.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 29 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit 9 Stimmen

Ziff. II**Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Ch. II**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**

Für Annahme des Entwurfes 28 Stimmen

Dagegen 10 Stimmen