



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Politik

Referenz/Aktenzeichen:

BAV, 30. Juni 2014

Änderung des Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung



Referenz/Aktenzeichen:

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage	4
1.1. Grund für die Teilrevision.....	4
1.2. Durchführung der Vernehmlassung	4
2. Auswertung der Stellungnahmen.....	6
2.1 Zusammenfassung	6
2.2 Kantone.....	8
2.3 Politische Parteien.....	8
2.4 Dachverbände.....	9
2.5 Organisationen	9
3. Stellungnahmen zu einzelnen Gesetzesänderungen	11
3.1 Geltungsbereich	11
3.1.1 Unternehmen.....	11
3.1.2 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.....	11
3.2 Arbeits- und Ruhezeit.....	14
3.2.1 Dienstschicht	16
3.2.2 Pausen	16
3.2.3 Ruheschicht.....	17
3.2.4 Ruhetage.....	19
3.2.5 Dienstpläne und Diensterteilung	19
3.3 Ferien	19
3.4 Sonderschutz.....	20
3.4.1 Jugendliche	20



Referenz/Aktenzeichen:

3.5	Arbeitsgesetz (ArG)	20
4.	Anhang: Liste der Adressaten	21



Referenz/Aktenzeichen:

1. Ausgangslage

1.1. Grund für die Teilrevision

Dem Arbeitszeitgesetz (AZG) unterstehen die Arbeitnehmerinnen und -nehmer der SBB sowie aller konzessionierten Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Es gewährleistet den sicheren Betrieb und die Flexibilität in der Arbeitsorganisation, gleichzeitig schützt es die Mitarbeitenden.

In einigen Bereichen entspricht das geltende Gesetz vom 8. Oktober 1971 (AZG; SR 822.21) nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen. Sowohl die Transportunternehmen wie auch die Arbeitnehmenden sehen in mehreren Punkten Anpassungsbedarf. Aus diesem Grund sollen Teile des Gesetzes revidiert werden.

Die vorliegende Teilrevision des AZG passt die gesetzlichen Grundlagen der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung an. Dies ist jedoch nicht ohne Kompromisse möglich. So darf beispielsweise die Verbesserung der Sicherheit nicht zu schlechteren Arbeitsbedingungen für das Personal führen. Andererseits dürfen keine allzu strengen Vorgaben die Rahmenbedingungen für die Unternehmen erschweren. Gesamthaft sollen das AZG und die Vollzugserlasse einen abgestimmten, zeitgemässen und modernen Rahmen für den öffentlichen Verkehr bilden.

Den Auftrag zur AZG-Teilrevision erteilte der Bundesrat dem Bundesamt für Verkehr. Unter Einbezug der AZG-Kommission, einer ständigen ausserparlamentarischen Kommission mit Vertretern der Unternehmen und der Arbeitnehmenden, erarbeitete das BAV den vorliegenden Entwurf. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass die Revision rechtlich korrekte, angepasste und moderne Regelungen bringt, die von den betroffenen Unternehmen und Arbeitnehmenden gutgeheissen werden können.

1.2. Durchführung der Vernehmlassung

Der Bundesrat eröffnete die Vernehmlassung am 22. Januar 2014. Die interessierten Kreise hatten bis zum 1. Mai 2014 Gelegenheit, zum Entwurf Stellung zu nehmen. Im vorliegenden Bericht werden alle Stellungnahmen berücksichtigt, die bis zum 15. Mai 2014 beim Bundesamt für Verkehr eingingen.

Zur Teilnahme eingeladen wurden 97 Stellen. Von den Eingeladenen beteiligten sich 25 Kantone, 4 politische Parteien, 7 gesamtschweizerische Dachverbände und 12 Organisationen an der Vernehmlassung. Zudem gingen 27 spontane Stellungnahmen von weiteren Interessierten ein. Insgesamt sind es somit 75 Stellungnahmen.



Referenz/Aktenzeichen:

	Adressaten total	Antwortende	Davon Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme
Kantone/kantonale Konferenzen	30	26 (25 Kantone und 1 kantonale Konferenz)	2
Politische Parteien	12	4	
Gesamtschweizerische Dachver- bände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	1	
Wirtschaftsverbände	13	6	
Organisationen	39	12	2
Total	97	49	4
spontane Stellungnahmen		27	

Die vollständige Liste der Adressaten und eingegangenen Stellungnahmen befindet sich in Anhang 1.



Referenz/Aktenzeichen:

2. Auswertung der Stellungnahmen

2.1 Zusammenfassung

Dass eine Teilrevision des AZG sinnvoll ist, wird von keiner Seite bestritten. Welche Regelungen wie überarbeitet werden müssen, beurteilen Arbeitgeber und Arbeitnehmer jedoch sehr unterschiedlich. Im Mittelpunkt der Diskussionen stehen vier Themen:

- Sicherheitsrelevante Tätigkeiten von Dritten
- Herausnahme von Jugendlichen aus dem AZG
- Pausenregelung
- Ruheschicht nach Betriebsstörungen

Drittfirmen

Umstritten ist die Regelung, wonach Drittfirmen, die sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Bereich der Eisenbahn ausführen, neu dem Arbeitszeitgesetz unterstellt werden sollen. Die Mehrheit der Kantone, die sich dazu äussern, begrüsst die Neuerung. SP, SGB und SEV loben, dass damit klare Kriterien im Gesetz geschaffen würden. Bei gleichartigen, sicherheitsrelevanten Arbeiten im Umfeld des öffentlichen Verkehrs müssten die Arbeitnehmenden den gleichen Schutz geniessen. Sie beantragen, dass kollektivrechtliche Regelungen wie der GAV Gleisbau auch mit der neuen Regelung gültig bleiben, sofern sie dem Personal bessere Bedingungen bieten.

Die Verbände der Arbeitgeber stellen sich gegen den Vorschlag. Nach Ansicht von SAV, SBV, SGV, economiesuisse, VSBTU und VSG ist er in der Praxis nicht umsetzbar. Die Mitarbeitenden von Drittunternehmen würden je nach Auftrag sowohl sicherheitsrelevante Tätigkeiten als auch reine Bauarbeiten ausführen. Je nach Funktion gälte eine andere gesetzliche Grundlage für dieselbe Person. Die wechselnde Rechtssituation verunmögliche eine effiziente Disposition und führe zu einem administrativen Mehraufwand. Dies sei unzumutbar für Betriebe und Mitarbeiter. Die Anpassungen des AZG würden zudem Bestimmungen des GAV Gleisbau aushöhlen und dessen Existenz gefährden.

Jugendliche

Die meisten Kantone begrüssen es, dass Jugendliche unter 18 Jahren nicht mehr dem AZG, sondern dem ArG unterstellt werden sollen. Dadurch würden alle Jugendlichen, die gleiche oder ähnliche Tätigkeiten ausübten, gleich behandelt. Zudem werde klar geregelt, welche Vollzugsbehörde zuständig sei. Nach Ansicht des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes wäre zur Klärung von Detailfragen ein kollektivvertraglich ausgehandelter Vertrag mit dem Ausbildungsverbund Login sinnvoll. Auch die SP,



Referenz/Aktenzeichen:

der vpod und der SEV stellen sich im Prinzip hinter die neue Regelung. In verschiedenen Punkten melden sie allerdings Bedenken an.

Nichts ändern möchten die IGöV, RAILplus, SOB und die Zugerberg Bahn. Die SOB verweist auf Probleme in der Praxis. Es sei ohnehin schwierig, Dienstpläne für ein gemischtes Team von Gleisbauarbeitern und Jugendlichen zu erstellen. Wenn die Arbeitnehmer nun noch unter zwei unterschiedliche Gesetze fielen, werde der administrative Aufwand noch grösser und die Rechtssicherheit für das Personal kleiner. Das Interesse von Unternehmen werde schwinden, weiterhin Lehrlinge auszubilden.

Pausen

Die Regelung der Pausen soll mit der Teilrevision der heutigen Zeit angepasst werden. Die Kantone Bern und Thurgau, VBZ, PostAuto Schweiz, Bus CH, LLB, Schneider Busbetriebe, Brienz Rothorn Bahn, Bus Ostschweiz, RAILplus sowie die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland kritisieren, dass eine zu detaillierte Regelung im AZG festgeschrieben werden soll. Dadurch werde der Spielraum für Unternehmen, Besteller und Personal unnötig stark eingeschränkt. Details sollten ihrer Meinung nach in der Verordnung geregelt werden. Dass die Zeitzuschläge für Pausen neu auf Verordnungsebene geregelt werden sollen, finden auch SP, SGB, SEV und transfair. So werde sichergestellt, dass für alle Seiten akzeptable Lösungen gefunden werden könnten.

SGV und ASTAG wehren sich gegen Unterschiede, die mit der AZG-Teilrevision geschaffen würden. Gewisse Vorschläge im Bereich der Pausen und der Kürzung der täglichen Ruheschichten seien weniger streng als in der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Dadurch würden Chauffeure im konzessionierten Verkehr und im nichtkonzessionierten Verkehr unterschiedlich behandelt.

Ruheschicht nach Betriebsstörungen

Art. 8 Abs. 2 AZG legt fest, dass die Ruheschicht bei besonderen Verhältnissen auf neun Stunden verkürzt werden kann. Bisher ist nur auf Verordnungsebene festgehalten, dass die Ruheschicht bei Betriebsstörungen noch weiter reduziert werden darf. Die gesetzliche Grundlage dazu fehlt. Das BAV und die Arbeitnehmenden erachten es auch nicht als notwendig, nach Störungen eine Ruheschicht unter neun Stunden zu ermöglichen.

Die Beibehaltung des Absatzes in der Verordnung bzw. eine gesetzliche Grundlage dafür verlangen der VöV, Seilbahnen Schweiz, RAILplus, VBZ, SBB, BLS, BLT, SOB, Appenzeller Bahnen, Ägerisee Schifffahrt, Zugerberg Bahn und Zugersee Schifffahrt. Ebenso die Kantone Neuenburg, Jura und Zürich. In Ausnahmesituationen könne der öffentliche Verkehr sonst nicht mehr mit der erforderlichen Qualität sichergestellt werden. Angesichts der wachsenden Komplexität des öffentlichen Verkehrs müsse die bisherige Flexibilität beibehalten werden.

Nach Ansicht von transfair und IGöV darf die Ruheschicht von neun Stunden unter keinen Umständen unterschritten werden. Sollte diese Forderung trotzdem ins Gesetz einfließen, verlangen vpod und SEV eine fixe, nicht unterschreitbare Untergrenze in der Verordnung.



Referenz/Aktenzeichen:

2.2 Kantone

Grundsätzlich spricht sich kein Kanton gegen die Anpassung des AZG aus. Der öffentliche Verkehr habe sich in den vergangenen Jahren enorm entwickelt, die Voraussetzungen für die Transportunternehmen und ihre Mitarbeiter hätten sich stets verändert. Dem müsse das Gesetz Rechnung tragen, lautet der Tenor. Bei der Vorlage handle es sich um einen gut austarierten Kompromiss zwischen den Anliegen der Unternehmen auf der einen und der Arbeitnehmenden auf der anderen Seite, halten verschiedene Kantone fest.

Dass die Jugendlichen dem ArG unterstellt werden sollen, begrüsst der Kanton St. Gallen ausdrücklich. Denn dadurch würden bestehende Unklarheiten bei den Vollzugskompetenzen ausgeräumt und eine einheitliche Betrachtung der Jugendlichen in vergleichbaren Tätigkeiten sichergestellt.

Der Kanton Thurgau bedauert, dass mit dem AZG für die Beschäftigten des öffentlichen Verkehrs weiterhin andere Regeln gelten als für die Arbeitnehmenden der restlichen Wirtschaft. Er würde die Integration dieser Berufsgruppen in das Arbeitsgesetz vorziehen.

Der Kanton Zug begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen, die Flexibilisierung geht ihm jedoch nicht weit genug. Auch der Kanton Neuenburg unterstreicht, dass er flexible Vorschriften für äusserst wichtig hält. Nur so blieben kleine und mittlere Betriebe wettbewerbsfähig.

Der Kanton Bern unterstützt die Vorschläge. Er verweist darauf, dass verschiedene kontroverse Punkte im Rahmen der Verordnung geklärt werden müssten. Die Flexibilisierung und die teilweise offen formulierten Gesetzesbestimmungen böten den nötigen Handlungsspielraum, damit die Sozialpartner zweckmässige Lösungen finden könnten.

Keine Stellung bezieht der Kanton Nidwalden. Er ist der Meinung, dass er sich zu diesen technischen Regulierungen nicht qualifiziert äussern kann. Und der Kanton Glarus teilt mit, dass das Bundesamt für Verkehr für den Vollzug des AZG zuständig sei. Aus diesem Grund beschränkt er seine Stellungnahme auf die Abgrenzung zum ArG.

2.3 Politische Parteien

Drei von vier Parteien stimmen dem Entwurf zur Änderung des AZG zu. Nach Ansicht der SVP passt der Entwurf das Gesetz an die sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen der letzten 40 Jahre an. Die Neuregelungen nähmen sowohl die Interessen der Arbeitgeber als auch der Arbeitnehmer auf und seien ausgewogen.

Die SP stimmt der Vorlage im Grundsatz zu. Mit Nachdruck begrüsst die Partei die Bestimmungen zum Jugendarbeitsschutz. Dieser müsse höher gewichtet werden als die Interessen der Unternehmen. Die SP pocht darauf, dass die zuständigen Gewerkschaften auch bei der Ausarbeitung der Verordnung massgeblich einbezogen werden.

Auch die CVP ist einverstanden mit den Vorschlägen. Sie betrachtet die Vorlage als guten Kompromiss, der den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zugute kommen werde. Die Anpassung des



Referenz/Aktenzeichen:

gesetzlichen Rahmens nehme sowohl auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse wie auch diejenigen der Arbeitnehmer in einer veränderten Gesellschaft Rücksicht.

Nicht zufrieden mit der Vorlage ist die FDP. Die Partei hätte es begrüsst, wenn der Bundesrat die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit denjenigen der restlichen Wirtschaft gleichgestellt hätte. Trotzdem ist die FDP einverstanden mit der Stossrichtung der Vorschläge. Die vorliegende Teilrevision schränke den Geltungsbereich des Gesetzes ein, flexibilisiere verschiedene Bestimmungen bezüglich Höchstarbeitszeit, Pausenregelung sowie Ruhezeit und passe sie zeitgemässen Gegebenheiten an.

2.4 Dachverbände

Die Mehrheit der Mitglieder im Schweizerischen Städteverband stimmt der Vorlage zu. Auch der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) begrüsst die Änderungen. Er unterstreicht, dass mit der Revision eine überfällige Klärung in Bezug auf Drittunternehmen auch auf Gesetzesebene vorgenommen werde. Zudem unterstützt er, dass Jugendliche aus dem AZG genommen werden sollen.

Diverse Wirtschaftsverbände stellen sich gegen die Revision. Der Schweizerische Baumeisterverband kritisiert vor allem die Ausdehnung der Anwendbarkeit des AZG auf Arbeitnehmende von Dritten, sofern sie sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich ausführen. Nach Ansicht des SBV verunmöglicht dies eine sinnvolle Planung der Arbeitseinsätze.

Den gleichen Punkt bemängelt der Schweizerische Arbeitgeberverband. Die Neuerung erwecke grosse Befürchtungen in Bezug auf die Rechtssicherheit durch den gleichzeitig geltenden GAV Gleisbau. Der SAV kritisiert den „unzumutbaren administrativen Aufwand“ der Umstellung und die damit verbundenen Kosten.

Eine ähnliche Position vertritt der Schweizerische Gewerbeverband. Die vorliegende Revision werde in diversen Bereichen und Branchen Rechtsunsicherheiten und Unklarheiten bzw. ungleichlange Spiesse zu privaten Anbietern schaffen.

Dass das geltende AZG überarbeitet werden muss, steht für economiesuisse ausser Frage. Der Schienengüterverkehr habe ein geringes Wertschöpfungspotenzial, deswegen sei eine weitergehende Flexibilisierung notwendig. Dies werde mit diesem Entwurf jedoch verpasst.

Auch die Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik-Unternehmen (VSBTU) lehnt die Revision ab. Die Umsetzung der Vorlage hätte grossen Einfluss auf die Mitgliedsfirmen des Verbandes sowie auf weitere Gleisbaufirmen. Dass deren Mitarbeiter dem AZG unterstellt werden, lehnt der Verband strikte ab.

2.5 Organisationen

VöV, Seilbahnen Schweiz, SGB, vpod, RAILplus und transfair begrüssen die Revision. VöV und Seilbahnen Schweiz weisen jedoch darauf hin, dass die Änderungen für die betroffenen Unternehmen



Referenz/Aktenzeichen:

umfangreiche Anpassungen der betrieblichen Abläufe bedeuten würden. Deswegen seien ausreichende Fristen - mindestens eine vollständige Fahrplanperiode - notwendig. Der SGB heisst gut, dass die Revision eine überfällige Klärung in Bezug auf Drittunternehmen bringt. Ebenso unterstützt er, dass auf Verordnungsebene eine flexible Regelung zum Thema „Pausen“ möglich wird. Dies erleichtere die Anpassung an Veränderungen in der Arbeitswelt. Der SEV begrüsst, dass das sicherheitsrelevante Personal von Drittfirmen dem AZG unterstellt wird. transfair betrachtet den Entwurf als „ausgewogenes Paket“, das unter verschiedenen Akteuren ausgehandelt worden sei. Deswegen erwartet er, dass diese Konsenslösung nicht einseitig verändert wird. Weitergehende Forderungen seien weder angebracht noch nötig.

Zahlreiche öV-Unternehmen haben eigene Stellungnahmen zur Revision eingereicht. Sie begrüssen die vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich. Viele von ihnen weisen - analog zum VöV - darauf hin, dass die Vorlage Anpassungen der betrieblichen Abläufe nach sich ziehe. Deswegen seien ausreichende Fristen für deren Einführung notwendig. Darüber hinaus weisen die SBB darauf hin, dass der Gesetzesentwurf in seiner heutigen Fassung bei Betriebsstörungen massive Auswirkungen auf die Sicherstellung eines ordentlichen und zuverlässigen Bahnverkehrs hätte.

Die ASTAG betrachtet gewisse Anpassungen am AZG als grundsätzlich nötig. Sie begrüsst die Ausklammerung von Unternehmen, die im Auftrag der Schweizerischen Post regelmässige und gewerbmässige Fahrten ausführen. Allerdings bestehe Angleichungsbedarf bei den Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern, die Fahrten im konzessionierten Verkehr durchführen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Arbeitnehmerschutzes und der Wettbewerbsgleichheit fordert die ASTAG eine Gleichbehandlung in diesem Bereich.

Das Güterverkehrsunternehmen railCare unterstützt die grössere Flexibilisierung. Es heisst gut, dass Mitarbeiter von Drittfirmen klarer dem AZG unterstellt würden. Dies vereinfache den administrativen Aufwand, werde aber tendenziell zu höheren Kosten führen. Kritisch sieht railCare, dass die ARV weniger streng sei und einen Wettbewerbsnachteil für die Schiene darstelle. Wie railCare bedauern auch die Unternehmen der verladenden Wirtschaft (VAP) den Verzicht auf weitere Flexibilisierungen. Dass Drittunternehmen dem AZG unterstellt werden sollen, sei zwar aus Gründen der Vereinheitlichung und Vereinfachung zu begrüssen. Dass dies auch Personal betreffe, das im Rahmen von Werkverträgen auf Baustellen von Eisenbahnunternehmen arbeite, sei jedoch nicht einzusehen.

Entschieden gegen die Revision spricht sich der Verband Schweizerischer Sicherheitsdienstleistungs-Unternehmen aus. Wenn die Mitarbeitenden bei Aufträgen für öV-Unternehmen dem AZG statt dem ArG unterstellt würden, drohten erhebliche Mehrkosten. Zudem seien ernste Umsetzungsprobleme zu erwarten. Ähnlich negativ äussert sich die Vereinigung Schweizerischer Gleisbauunternehmer.



Referenz/Aktenzeichen:

3. Stellungnahmen zu einzelnen Gesetzesänderungen

3.1 Geltungsbereich

3.1.1 Unternehmen

Art. 1, Abs. 1 Geltungsbereich

Die Anpassung des Geltungsbereiches wird von keiner Seite bestritten. Die Kantone Uri und Obwalden weisen darauf hin, dass gemäss dem revidierten AZG nur vom Bund konzessionierte Unternehmen dem AZG unterstellt sind. Seilbahnen mit einer Transportkapazität von weniger als acht Personen oder Skilifte fielen nicht darunter. Für diese Betriebe und deren Arbeitnehmenden gelte das ArG. Die beiden Kantone schlagen vor, alle konzessionspflichtigen Betriebe dem AZG zu unterstellen - unabhängig davon, ob sie eine eidgenössische oder eine kantonale Konzession haben. Dies trüge zu einer grösseren Rechtssicherheit und einer Vereinfachung im Vollzug bei.

3.1.2 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer

Art. 2, Abs. 1 Zwischenstaatliche Vereinbarungen

SBB und BLS finden, dass zwischenstaatliche Vereinbarungen im Bereich des AZG Klarheit darüber schaffen sollten, welche Regelungen im grenzüberschreitenden Verkehr angewendet werden. Es dürfe nicht sein, dass nach einer solchen Vereinbarung weiterhin parallel das AZG und die ausländischen Vorschriften gälten. Ansonsten würde eine zwischenstaatliche Vereinbarung obsolet. Die Unternehmen schlagen deshalb folgende Änderung vor:

Dieses Gesetz ist anwendbar auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in einem Unternehmen nach Artikel 1 beschäftigt werden und zu ausschliesslich persönlicher Dienstleistung verpflichtet sind. Es ist auch anwendbar auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die ihre Tätigkeit im Ausland ausüben; zwischenstaatliche Vereinbarungen und strengere ausländische Vorschriften sind vorbehalten. Zwischenstaatliche Vereinbarungen gehen vor.

Art. 2, Abs. 3 Drittfirmen

Umstritten ist die Regelung, wonach Drittfirmen, die sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich ausführen, neu unter das Arbeitszeitgesetz fallen sollen. Während sich die Verbände der Arbeitnehmer dafür aussprechen, wehren sich die Arbeitgeberorganisationen heftig.

Die Mehrheit der Kantone, die sich dazu äussern, begrüsst die Neuerung. Der Kanton Luzern wünscht, dass diese Gleichstellung auch für Personen gelten müsse. Sonst bestehe die Gefahr, dass



Referenz/Aktenzeichen:

ein und dieselbe Person bei unterschiedlichen Tätigkeiten einmal dem AZG, ein andermal dem ArG unterstellt sei. Deswegen müsse das Gesetz ergänzt werden:

Art. 2 Abs. 3: Es ist auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von Dritten anwendbar, sofern sie ausschliesslich sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich ausführen.

Aus dem gleichen Grund fordern die Kantone Obwalden und Uri Abgrenzungskriterien und Schnittstellen zum ArG auf Verordnungsstufe.

Der Kanton Graubünden sieht einen möglichen Widerspruch bei der Anwendbarkeit des AZG. Das Problem lasse sich möglicherweise klären, indem zwischen temporären Arbeitskräften und Dritten unterschieden werde.

Gegen die Ausweitung des Geltungsbereichs auf Drittunternehmen stellt sich der Kanton Glarus. Er warnt vor negativen Folgen für die kantonalen Vollzugsorgane wie auch für die betroffenen Unternehmen.

SP, SGB und SEV begrüssen die klaren Kriterien auf Gesetzesstufe. Gleichartige, sicherheitsrelevante Arbeiten im Umfeld des öffentlichen Verkehrs müssten den Arbeitnehmenden den gleichen Schutz bieten. Sie beantragen, dass kollektivrechtliche Regelungen wie der GAV Gleisbau auch nach der Unterstellung des Personals unter das AZG gültig bleiben, sofern sie dem Personal bessere Bedingungen bieten.

Aus Sicht von transfair wäre eine vollständige Unterstellung von Drittfirmen unter das AZG sinnvoll. Mit der vorgeschlagenen Regelung als Konsens kann sich transfair aber einverstanden erklären.

Die IGÖV betrachtet die neue Regelung als wichtig. Sie kritisiert die Einschränkung „im Eisenbahnbereich“. Die Bestimmung sollte für alle Personen von Drittfirmen gelten, welche sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Bereich ausüben, also z.B. auch für Seilbahnunternehmen.

Die Verbände der Arbeitgeber stellen sich klar gegen die Regelung. Nach Ansicht von SAV, SBV, SGV, economiesuisse, VSBTU und VSG ist sie in der Praxis nicht umsetzbar. Die Mitarbeitenden von Drittunternehmen würden je nach Auftrag sowohl sicherheitsrelevante Tätigkeiten als auch reine Bautätigkeiten ausführen. Das hiesse, dass je nach Funktion eine andere gesetzliche Grundlage für dieselbe Person gälte. Die wechselnde Rechtssituation verunmögliche eine effiziente Disposition und führe zu einem administrativen Mehraufwand. Dies sei für Betriebe und Mitarbeiter schlichtweg unzumutbar. Die Anpassungen des AZG würden zudem Bestimmungen des GAV Gleisbau aushöhlen und dessen Existenz gefährden.

Der Verband der Schweizerischen Sicherheitsdienstleistungs-Unternehmen sieht nicht ein, wieso Mitarbeitende der Branche dem AZG unterstellt werden müssten. Denn bei der ausgeübten Tätigkeit handle es sich nicht um eine solche des öffentlichen Verkehrs. Durch die Unterstellung unter das restriktive AZG drohten den Sicherheitsdienstleistungs-Unternehmen erhebliche Mehrkosten.

Der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) begrüsst zwar die Regelung aus Gründen der Vereinheitlichung und Vereinfachung. Im Baubereich sei jedoch unverständlich, weshalb Personal dem AZG unterstellt werden müsse, das im Rahmen von Werkverträgen auf Baustellen arbeite - im Unterschied



Referenz/Aktenzeichen:

zu Personal, das im Rahmen von Personalstellungsverträgen aktiv sei. Der VAP wünscht hier eine Klarstellung.

Die SOB sieht grundsätzliche Probleme darin, dass gewisse Mitarbeiter von externen Baufirmen je nach Tätigkeit dem AZG oder dem ArG unterstellt würden. In der Verordnung sollte geklärt werden, welche Arbeiten unter den Begriff „sicherheitsrelevante Tätigkeiten“ fielen. Es sei zu befürchten, dass Zulieferfirmen einen grösseren Aufwand hätten und dadurch höhere Preise verlangen würden.

Ähnlich äussern sich die Chemins de fer du Jura. Sie warnen vor dem administrativen Mehraufwand für Drittfirmen, der sich auf die Preise auswirken werde.

Art. 2 Abs. 4 Verwaltungspersonal

Wenig Kritik wird am Wechsel des privatrechtlich angestellten Verwaltungspersonals vom AZG zum ArG laut. Der Kanton Luzern weist darauf hin, dass innerhalb derselben Unternehmung damit ein zusätzliches Gesetz zur Anwendung komme. Die Aufsichtspflicht des Arbeitgebers werde dadurch komplexer. Der gleichen Meinung ist der Kanton Obwalden.

Nach Ansicht des Kantons Graubünden führt die Bestimmung zu neuen Problemen. Bei kleineren Bergbahnunternehmungen komme es vor, dass das Verwaltungspersonal zwischendurch Tätigkeiten aus dem Bereich des AZG erfülle. Dies mache einen vernünftigen Vollzug der jeweiligen Arbeitszeitsvorschriften praktisch unmöglich.

Einige Mitglieder des Schweizerischen Städteverbandes bemängeln, dass Verwaltungsangestellte ab dem 60. Altersjahr den gesetzlichen Anspruch auf eine zusätzliche Ferienwoche verlören. Die Massnahme widerspreche zudem den Bestrebungen, die Lebensarbeitszeit zu verlängern.

Auch SP und SGB warnen vor dieser Gefahr. Arbeitnehmende, die unregelmässige Arbeitszeiten hätten resp. im Turnus arbeiten würden, sollten auch weiterhin in den Genuss dieser zusätzlichen Ferienwoche kommen. Der Sammelbegriff „Verwaltungsdienst“ müsste entsprechend als administrative Tätigkeit mit regelmässigen Tagesarbeitszeiten präzisiert werden.

Der SEV fürchtet Abgrenzungsfragen. Er geht davon aus, dass mit der Regelung die reine administrative Büroarbeit gemeint sei. Wer unregelmässig, respektive im Turnus arbeite, dürfe nicht dem Verwaltungspersonal zugerechnet werden.

Die Appenzeller Bahnen wünschen eine Ergänzung im Gesetz. Denn bei mittleren und kleinen Transportunternehmen komme es vor, dass Mitarbeiter in der Verwaltung an einzelnen Tagen „draussen“ tätig seien. Bei solchen Einsätzen sollte das AZG zur Anwendung kommen. Sie beantragen folgende Änderung:

Art. 2 Abs. 4: ... vom 13. März 1964 unterstellt. Werden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des Verwaltungsdienstes an einzelnen Tagen in sicherheitsrelevanten Bereichen [alternativ: ‚im Betriebsdienst‘, sofern diese Bezeichnung in der AZGV bleibt] eingesetzt, so unterstehen sie an diesen Tagen bezüglich Arbeits- und Ruhezeit dem Arbeitsgesetz vom 13. März 1964.



Referenz/Aktenzeichen:

Art. 2 Abs. 6 Jugendliche

Die meisten Kantone begrüssen es, dass Jugendliche unter 18 Jahren dem ArG unterstellt werden sollen und nicht dem AZG. Dadurch würden alle Jugendlichen, die gleiche oder ähnliche Tätigkeiten ausübten, gleich behandelt. Zudem würden die Unsicherheiten bei der zuständigen Vollzugsbehörde geklärt.

Der Kanton Zürich wirft die Frage auf, ob die Vereinheitlichung des Jugendarbeitsschutzes unter Aufsicht des SECO tatsächlich besser sei als unter Aufsicht des BAV. Wesentlich sei jedoch, dass der Jugendarbeitsschutz gewährleistet bleibe. Ähnlich argumentiert der vpod.

Nach Ansicht des Kantons Graubünden wird das Problem, wonach zwei unterschiedliche Arbeitswelten aufeinandertreffen, mit dieser neuen Regelung nicht behoben. Der Einsatz der Jugendlichen dürfte sich auf Grund der unterschiedlichen Arbeitszeitregelung des ArG und des AZG nicht vereinfachen.

SP, SGB und SEV begrüssen die neue Regelung. Für noch zu klärende Detailfragen wäre nach Ansicht des SGB ein kollektivvertraglich ausgehandelter Vertrag mit dem Ausbildungsverbund Login sinnvoll. Gewisse Bedenken hat der SEV, für den das Verbleiben der Auszubildenden im AZG auch kein Unglück wäre.

Die IGÖV würde es vorziehen, wenn Jugendliche unter 18 Jahren weiterhin dem AZG unterstellt blieben. Sie betrachtet den Entwurf in diesem Punkt als inkonsequent, da auch für unter 18-jährige Angestellte in diesem Bereich die gleichen Sicherheitsanforderungen gelten müssten.

RAILplus findet, dass der Jugendarbeitsschutz für Jugendliche unter 18 Jahren in Widerspruch zu deren Freizeitverhalten stehe. Jugendliche Angestellte im öffentlichen Verkehr müssten sich bewusst sein, dass Arbeitszeiten in der Nacht zum Erlernen des Berufs notwendig seien. Nach Ansicht der Gruppe wäre es sinnvoll, alle Arbeitnehmer mit sicherheitsrelevanter Tätigkeit dem AZG zu unterstellen.

SOB und Zugerberg Bahn verweisen auf Probleme in der Praxis. Es sei schwierig, Dienstpläne für ein Team von Gleisbaumonteuern mit Jugendlichen zu erstellen. Der administrative Aufwand sei derart gross, dass viele Unternehmen keine Lehrlinge mehr ausbilden wollten. Dieser besonderen Ausbildungssituation im öffentlichen Verkehr müsse eine Verordnung des Bundesrats Rechnung tragen, meint die SOB. Die Zugerberg Bahn möchte gleich ganz auf die neue Regelung verzichten.

3.2 Arbeits- und Ruhezeit

Art. 4 Arbeitszeit

Der Kanton Neuenburg versteht die Notwendigkeit, die Arbeitszeiten zum Schutz der Angestellten genau festzulegen. Gleichzeitig findet er es wichtig, dass das Gesetz flexibel genug ist, damit die Unternehmen die Arbeit effizient organisieren können. Er wünscht, dass diese Punkte in einer Verordnung behandelt werden.



Referenz/Aktenzeichen:

Mitglieder des Schweizerischen Städteverbandes sind der Meinung, dass die neue Regelung der Zeitzuschläge und Pausen zu beträchtlichen Mehrkosten führen kann.

Das ArG erlaubt längere Höchstarbeitszeiten als das AZG. Die Unterschiede sind nach Ansicht der Appenzeller Bahnen vor allem mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten zu erklären. Sie finden, dass gewisse, nicht sicherheitsrelevante Tätigkeiten wie zum Beispiel das Ausfüllen eines Rapports möglich sein sollten. Sie beantragen deswegen folgende Änderung:

Art. 4, Abs. 4: „... Höchstarbeitszeit nach Absatz 3 um die Arbeitszeit nicht sicherheitsrelevanter Tätigkeiten nach Beendigung des Einsatzes im sicherheitsrelevanten Bereich und um die Reisezeit ...“

Dieselben Möglichkeiten zur Ausweitung der Höchstarbeitszeit verlangt auch RAILplus. Die Gruppe findet eine Anrechnung von Zeitzuschlägen zu den Höchstarbeitszeiten zudem nicht zeitgemäss und nicht sicherheitsrelevant. Unzufrieden ist sie auch damit, dass die Höchstarbeitszeit laut AZGV um maximal 40 Minuten Reisezeit verlängert werden kann. Für Gebirgsbahnen sei diese Reisezeit zu kurz bemessen. RAILplus beantragt folgende Änderung:

Art. 6 Abs. 5 AZGV: Die Höchstarbeitszeit nach Artikel 4 Absatz 3 des AZG kann in Ausnahmefällen und sofern betrieblich notwendig um Reisezeit ohne Arbeitsleistung, jedoch höchstens um 90 Minuten, überschritten werden.

Art. 5 Höchstarbeitszeit

RAILplus findet, dass ein Ausgleich der Höchstarbeitszeit wegen einer Betriebsstörung innerhalb der folgenden drei Tage oftmals nicht möglich oder mit unverhältnismässigen Kosten verbunden sei. Sie stellt den Antrag, den Artikel anzupassen:

Art. 5: Erfordern zwingende Gründe wie höhere Gewalt oder Betriebsstörungen eine Überschreitung der in Artikel 4 Absatz 3 festgesetzten Höchstarbeitszeit um mehr als zehn Minuten, so ist die gesamte über 10 bzw. 63 Stunden hinausgehende Arbeitszeit innerhalb der folgenden sechs Arbeitstage durch Freizeit von gleicher Dauer auszugleichen.

Die Appenzeller Bahnen möchten die Stundenzahl der Höchstarbeitszeit weglassen und stattdessen einen Verweis auf die vorgeschriebene Höchstarbeitszeit einfügen. Denn diese könne unter Anwendung von Art. 4 Abs. 3 und 4 über zehn Stunden hinaus verlängert werden kann:

Art. 5 Abs. 3: „... eine Überschreitung der in Artikel 4 Absatz 3 und 4 festgesetzten Höchstarbeitszeit um mehr als zehn Minuten, so ist die gesamte über die tägliche bzw. die im Durchschnitt von sieben aufeinander folgenden Arbeitstagen vorgeschriebene Höchstarbeitszeit hinausgehende Arbeitszeit innerhalb ...“



Referenz/Aktenzeichen:

3.2.1 Dienstschicht

Art. 6 Dienstschicht

Der Kanton Zug und die ZVB stellen den Antrag, dass der Artikel nochmals überarbeitet wird. Die Einteilung für städtische Betriebe sowie für den Nah- und Vorortsverkehr erfolge durch die Agglomerationskarte. Dies führe dazu, dass die ZVB auf ihrem Liniennetz mit unterschiedlichen Dienstschichtzeiten planen müssten, weil verschiedene Linien unterschiedlich zugeteilt seien. Wenn konzessionierte Verkehrsbetriebe kostengünstig produzieren sollten, müsse die Einteilung einheitlich erstellt werden können. Auch sei aus Sicht des Fahrpersonals nicht ersichtlich, wieso in der gleichen Unternehmung bei der gleichen Berufsausführung unterschiedliche Richtlinien zum Tragen kämen. Die ZVB stellen zudem den Antrag, auf die Berechnung der durchschnittlichen Dienstschicht zu verzichten und die Dauer der Dienstschicht zu erhöhen.

SGV, FHM und Bus Ostschweiz sind der Auffassung, dass die Neuformulierung eine substanzielle Verschlechterung des heutigen Zustandes darstellt und negative Auswirkungen auf die zukünftige Gestaltung des Dienstplanes bzw. auf den Einsatz des Fahrpersonals haben wird. Bisher habe es keine zeitliche „Eingrenzung“ gegeben, neu bestehe die Auflage, dass längere Dienstschichten zwischen zwei dienstfreien Tagen einmal vorkommen dürften. Und Absatz 2 enthalte die Einschränkung von bisher drei auf zwei aufeinander folgende Tage.

Die tpg wünschen sich genauere Bestimmungen im Gesetz, wie unbezahlte Abwesenheiten, die Kompensation von Überstunden, Teilzeitarbeit oder Nachtarbeit mit den 63 Tagen Ruhezeit vereinbart werden sollen.

3.2.2 Pausen

Der Kanton Zürich bezeichnet die vorgeschlagenen Regelungen als „stufengerecht“. Bei der Umsetzung auf Verordnungsstufe sei allerdings darauf zu achten, dass die Flexibilisierung keine Mehrkosten verursache. Er begrüsst Absatz 5, weil dies die Dienstplanung der Unternehmen erleichtere. Allerdings sollte nur der Grundsatz im Gesetz festgeschrieben werden, die Einzelheiten hingegen in der Verordnung.

Ähnlich argumentieren die Kantone Bern und Thurgau, VBZ, PostAuto Schweiz, Bus CH, LLB, Schneider Busbetriebe, Brienz Rothorn Bahn, Bus Ostschweiz, RAILplus sowie die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland. Sie sind dagegen, dass Absatz 5 ins AZG aufgenommen wird. Die detaillierte Regelung von Pausen und Arbeitsunterbrechungen sollte auf Stufe Verordnung festgehalten werden. Ansonsten werde der Handlungsspielraum für Unternehmen, Besteller und Personal unnötig stark eingeschränkt.

Der Kanton Zug möchte Absatz 5 so ergänzen, dass die ununterbrochene Arbeitszeit auf 5,5 Stunden erhöht werden kann, sofern die Lenkzeit 4,5 Stunden nicht überschreitet.



Referenz/Aktenzeichen:

Nach Ansicht des Kantons Schaffhausen macht es keinen Sinn, die Höchstdauer der bezahlten Arbeitsunterbrechung auf 29 Minuten bei Dienstschichten von nicht mehr als neun Stunden zu beschränken. Es sollte den Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern frei stehen, den Arbeitnehmenden auch längere bezahlte Unterbrechungen zuzuteilen. Er stellt folgenden Antrag:

Art. 7 Abs. 4: Ergänzung „bis höchstens 29 Minuten“ im letzten Satz streichen.

Der Kanton Baselland möchte unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes eine gesetzliche Mindestdauer von Pausen definiert haben. Andernfalls hätten die Unternehmungen einen zu grossen Spielraum beim Einsatz des Personals.

SP, SGB, SEV und transfair finden es sinnvoll, dass die Zeitzuschläge für Pausen neu auf Verordnungsebene geregelt werden. So sei sichergestellt, dass für alle Seiten akzeptable Lösungen gefunden werden könnten.

SGV und ASTAG wehren sich gegen Unterschiede, die mit dem Artikel im AZG geschaffen würden. Gewisse Bestimmungen im Bereich der Pausen und der Kürzung der täglichen Ruheschichten seien weniger streng als in der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer. Zwischen Chauffeuren im konzessionierten Verkehr und Chauffeuren im nichtkonzessionierten Verkehr würden zwei Regimes geschaffen.

RAILplus möchte die minimale Dauer einer Pause auf 30 Minuten festlegen. Auf die Formulierung „in der Regel eine Stunde“ sollte verzichtet werden. Zudem ist die Gruppe der Meinung, dass der vorgeschlagene Art. 7 Abs. 3 von der sonst verwendeten Formulierung im AZG abweicht. Die AZGV müsse den heutigen, modernen Gepflogenheiten Rechnung tragen. Zumindest auf auswärtige Pausen von Mitarbeitenden der Baudienste müsse vollständig verzichtet werden.

Die tpg wünschen, dass im Gesetz oder zumindest in der Verordnung die Begriffe „Dienstort“ und „ausserhalb des Dienstortes“ definiert werden.

Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees und FHM bezeichnen es als ungewöhnlich und kaum praxistauglich, wenn der Bundesrat über branchenspezifische Details von Pausenzeitzuschlägen entscheiden solle. Sie wünschen eine Lösung auf Stufe Verordnung, die von den Sozialpartnern ausgehandelt wird.

3.2.3 Ruheschicht

Art. 8 Abs. 2 AZG legt fest, dass die Ruheschicht bei besonderen Verhältnissen auf neun Stunden verkürzt werden kann. Bisher ist nur auf Verordnungsebene festgehalten, dass die Ruheschicht bei Betriebsstörungen noch weiter reduziert werden darf. Die gesetzliche Grundlage dazu fehlt. Das BAV und die Arbeitnehmenden erachten es auch nicht als notwendig, nach Störungen eine Ruheschicht unter neun Stunden zu ermöglichen.

Dagegen wehren sich die Kantone Neuenburg, Jura und Zürich. Bei ausserordentlichen Ausnahmesituationen könne der öffentliche Verkehr sonst nicht mehr mit der erforderlichen Qualität sichergestellt



Referenz/Aktenzeichen:

werden. Angesichts der wachsenden Komplexität des öffentlichen Verkehrs müsse die bisherige Flexibilität beibehalten werden. Deswegen stellen die Kantone folgenden Antrag:

Art. 8 Abs. 1 und 2: Beibehalten

Art. 8 Abs.2bis: Die Verordnung regelt die Voraussetzungen, unter denen eine Unterschreitung der Mindestruheschicht bei Vorliegen zwingender Gründe wie höherer Gewalt oder Betriebsstörungen beim eigenen oder bei einem anderen Transportunternehmen erfolgen kann.

Die Beibehaltung des Absatzes in der Verordnung bzw. eine gesetzliche Grundlage dafür verlangen auch der VöV, Seilbahnen Schweiz, RAILplus, VBZ, SBB, BLS, BLT, SOB, Appenzeller Bahnen, Ägerisee Schifffahrt, Zugerberg Bahn und Zugersee Schifffahrt.

Sollte diese Forderung ins Gesetz einfließen, verlangen vpod und SEV eine fixe, nicht unterschreitbare Untergrenze in der Verordnung.

Die IGÖV begrüsst die strikte Regelung der Ruheschicht. Sie wird sich wehren gegen allfällige Bestrebungen, die strikte Handhabung durch Ausnahmebestimmungen in der Verordnung zu unterlaufen.

Der Kanton Zug, Bus Ostschweiz und ZVB loben die bessere Formulierung der Absätze 1 und 2. Sie schlagen vor, auf die Berechnung der durchschnittlichen Ruhezeit und die Erhöhung der Anzahl reduzierter Ruheschichten zu verzichten und das AZG noch einfacher zu machen.

Der SGB begrüsst es, dass mit den Präzisierungen die Berechnung des Durchschnitts und auch der Ausgleich bei einer Verkürzung der Ruheschicht verständlicher geregelt werden.

Nach Ansicht von transfair darf die Ruheschicht von neun Stunden unter keinen Umständen unterschritten werden. Denn der Arbeitsweg werde der Ruhezeit angerechnet. Wenn ein Arbeitsweg eine gewisse Zeit in Anspruch nehme, könnten Verkürzungen der Ruheschicht zu einer massiven Verkürzung der effektiven Ruhezeit führen.

SGV und ASTAG warnen davor, dass mit den neuen Regelungen eine ungleiche Situation geschaffen werde. Berufsmässige Chauffeure müssten gemäss ARV 1 innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit nehmen. Es sei nicht nachvollziehbar, wieso ein Chauffeur im konzessionierten Verkehr gegenüber einem berufsmässigen Chauffeur im privaten Verkehr derart unterschiedliche Vorschriften haben solle.

RAILplus begrüsst eine einmalige Reduktion der Ruheschicht auf 9 Stunden. Diese sollte jedoch für jeden Schichtübergang möglich sein. Deswegen möchte die Gruppe AZGV Art. 12 Abs. 2 Bst. a streichen.

Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees und FHM sind der Auffassung, dass die Neuformulierung negative Auswirkungen auf die zukünftige Gestaltung des Dienstplanes bzw. auf den Einsatz des Fahrpersonals haben kann. In Absatz 1 habe es bisher keine zeitliche „Eingrenzung“ gegeben, die Formulierung in Absatz 2 sei unklar. Einerseits würden Regeln definiert, andererseits sollen die Modalitäten in der Verordnung geregelt werden. Sie stellen folgende Anträge:

Art. 8 Abs. 1: Bisherige Formulierung beibehalten.



Referenz/Aktenzeichen:

Art. 8 Abs. 2: Wo besondere, durch Verordnung festzustellende Verhältnisse vorliegen, kann die Ruhezeit auf neun Stunden herabgesetzt werden, doch muss sie im Durchschnitt von drei aufeinanderfolgenden Arbeitstagen mindestens zwölf Stunden betragen. Die Modalitäten des Ausgleichs werden in der Verordnung geregelt.

3.2.4 Ruhetage

Einige Mitglieder des Schweizerischen Städteverbandes kritisieren den zusätzlichen Ruhetag. Er werde die Personalkosten der Verkehrsbetriebe erhöhen. Derselben Meinung sind Bus Ostschweiz und RAILplus. Die Gruppe ist zudem der Meinung, dass Absatz 4 anders formuliert werden müsse:

Art. 10 Abs. 4: Dem Ruhetag hat eine Ruhezeit voranzugehen, die im Durchschnitt von 42 Tagen mindestens zwölf Stunden beträgt; sie darf nicht weniger als neun Stunden dauern. Werden zwei aufeinanderfolgende Ruhetage gewährt, so bezieht sich diese Vorschrift nur auf den ersten Ruhetag. Werden drei oder mehr aufeinanderfolgende Ruhetage gewährt, so entfällt die Ruhezeit von dem Ruhetag.

Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland sind nicht einverstanden mit der Erhöhung, weil so das Fahrpersonal im Vergleich zum Verwaltungspersonal noch mehr bevorzugt werde.

Die BSG betont, dass einige Mitarbeitende gerne am Sonntag arbeiten und den „Ruhesonntag“ unter der Woche beziehen möchten. Deswegen beantragt sie, dass die Ruhesonntage flexibler geregelt werden.

Der SGB findet es richtig, dass mit 63 Ruhetagen auch der Bundesfeiertag im AZG aufgenommen ist. Auch die CVP stimmt der neuen Regelung zu.

3.2.5 Dienstpläne und Diensterteilung

Die ZVB und Bus Ostschweiz weisen darauf hin, dass der neue Absatz 3 sich teilweise inhaltlich mit dem bisherigen Art. 20 (Auskunftspflicht) überschneide. Weder im AZG noch in der AZGV sei die Aufbewahrungsfrist festgehalten, was zu Unsicherheiten führen könne. Deswegen stellen die ZVB den Antrag, dass Absatz 3 in Zusammenhang mit dem Art. 20 (bisher) überarbeitet wird.

3.3 Ferien

Der SGB findet die Streichung konsequent, da der Verwaltungsdienst dem AZG nicht mehr unterstellt sein werde. Es gelte hier aber dasselbe wie bei Art. 2 Abs. 4: Verwaltungsdienst bedeute immer administrative Tätigkeit mit regelmässigen Tagesarbeitszeiten, ansonsten sei die Streichung nicht gerechtfertigt.



Referenz/Aktenzeichen:

3.4 Sonderschutz

3.4.1 Jugendliche

Zuständig für den Vollzug der Jugendschutzbestimmungen im öffentlichen Verkehr ist heute das BAV. Der Bundesrat will, dass das SECO diese Aufgabe übernimmt. Der Kanton Neuenburg, VöV, Seilbahnen Schweiz, SBB, BLS, VBZ, Zugerberg Bahn, Ägerisee Schifffahrt und Zugersee Schifffahrt sind damit nicht einverstanden. Dies würde ihrer Ansicht nach zu Schwierigkeiten in der Praxis führen. So müssten beispielsweise für ein Team von Gleismonteuren, dem auch Jugendliche angehörten, zwei verschiedene Dienstpläne erstellt werden. Es sei zu befürchten, dass dies für die öV-Unternehmen einen massiv höheren Aufwand zur Folge habe und die Rechtssicherheit für das Personal deutlich verringere. Das besondere Schutzbedürfnis von Jugendlichen könne auch respektiert werden, indem die Sonderschutzbestimmungen des ArG parallel zum AZG angewendet würden und bei Kollisionen entsprechende Bestimmungen der Verordnung zum Zuge kämen. Sie stellen deswegen den Antrag:

Art. 2 Abs. 6: Verzicht auf den neuen Absatz

Art. 16: Unverändert beibehalten.

Art. 16 Abs. 2 neu: Der besonderen Ausbildungssituation im öffentlichen Verkehr wird durch Verordnung des Bundesrats Rechnung getragen.

Für transfair ist entscheidend, dass der Jugendschutz nicht geschmälert wird. Der Verband wäre jedoch damit einverstanden, dass dieser Schutz über das Arbeitsgesetz geregelt und der betreffende Hinweis im Arbeitszeitgesetz gestrichen wird.

3.5 Arbeitsgesetz (ArG)

Der Kanton Graubünden weist darauf hin, dass Art. 2 Abs. 1 lit. b ArG mit der Revision des AZG ebenfalls indirekt geändert werden müsste. Gemäss Art. 2 Abs. 1 lit. b ArG sei das Arbeitsgesetz unter Vorbehalt von Art. 3a ArG nicht anwendbar auf Betriebe, die der Bundesgesetzgebung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs unterstehen. Diese Bestimmung gelte wegen des neuen Art. 2 Abs. 4 AZG folglich nicht mehr uneingeschränkt, zumal das Verwaltungspersonal solcher Betriebe eben nicht dem AZG unterstehe. Auch unter diesem Gesichtspunkt sei Art. 2 Abs. 4 AZG formell unglücklich geraten. Das ArG gelte nicht für Betriebe, die dem AZG unterstünden, aber das AZG unterstellt wiederum den Verwaltungsdienst dieser Betriebe dem ArG.



Referenz/Aktenzeichen:

4. Anhang: Liste der Adressaten

Abkürzung	Absender	Stellungnahme
1. Kantone		
AG	Kanton Aargau	Ja
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden	Ja
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden	Ja
BL	Kanton Basel-Landschaft	Ja
BS	Kanton Basel-Stadt	Ja
BE	Kanton Bern	Ja
GE	Canton de Genève	Ja
GL	Kanton Glarus	Ja
GR	Kanton Graubünden	Ja
FR	Canton de Fribourg	Ja
JU	Canton de Jura	Ja
LU	Kanton Luzern	Ja
NE	Canton de Neuchâtel	Ja
NW	Kanton Nidwalden	Ja
OW	Kanton Obwalden	Ja
SH	Kanton Schaffhausen	Ja
SZ	Kanton Schwyz	Ja
SO	Kanton Solothurn	Nein
SG	Kanton St. Gallen	Ja
TG	Kanton Thurgau	Ja
TI	Cantone di Ticino	Ja
UR	Kanton Uri	Ja
VD	Canton de Vaud	Ja
VS	Kanton Wallis	Ja
ZG	Kanton Zug	Ja



Referenz/Aktenzeichen:

ZH	Kanton Zürich	Ja
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen	Nein
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren und -direktoren	Nein
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren für öffentlichen Verkehr	Nein
FDK	Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren	Nein
2. Parteien		
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei Schweiz	Nein
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz	Ja
CSP	Christlichsoziale Partei Obwalden	Nein
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis	Nein
EVP	Evangelische Volkspartei der Schweiz	Nein
FDP	Die Liberalen.	Ja
GPS	Grüne Partei der Schweiz	Nein
GLP	Grünliberale Partei Schweiz	Nein
GB	Grünes Bündnis	Nein
Lega	Lega dei Ticinesi	Nein
MCR	Mouvement Citoyens Romand	Nein
SVP	Schweizerische Volkspartei	Ja
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz	Ja
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden/Städte/Berggebiete		
SGV	Schweizerischer Gemeindeverband	Nein
SSV	Schweizerischer Städteverband	Ja
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	Nein
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		
	economiesuisse	Ja
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband	Ja
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband	Ja
SBV	Schweizerischer Bauernverband	Nein



Referenz/Aktenzeichen:

SBVg	Schweizerische Bankiervereinigung	Nein
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund	Ja
KV	Kaufmännischer Verband	Nein
	Travail Suisse	Nein
SBV	Schweizerischer Baumeisterverband	Ja
	Centre Patronal	Nein
	Gewerkschaft Unia	Nein
VSBTU	Vereinigung Schw. Bahntechnik Unternehmen	Ja
	Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen	Nein
5. Organisationen		
	ACTS AG	Nein
	alliance F Bund Schw. Frauenorganisation BSF	Nein
	Angestellte Schweiz	Nein
	BLS AG	Ja
	Fachverband Infra	Nein
	Fédération des Entreprises Romandes	Nein
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals	Ja
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	Nein
	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Ostschweiz	Nein
IgöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz	Ja
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr	Nein
kf	Konsumentenforum	Nein
	Les Routiers Suisses	Nein
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn	Nein
	Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs	Nein
	PostAuto Schweiz AG	Ja
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn	Nein
	Region Sarganserland-Werdenberg Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein Region St.Galler Rheintal Konferenz der Gemeindevorsteher des Fürstentum	Nein



Referenz/Aktenzeichen:

	Liechtenstein	
RhB	Rhätische Bahn	Nein
SBS	Seilbahnen Schweiz	Ja
	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter (Integration Handicap)	Nein
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	Ja
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG	Ja
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten	Nein
STV	Schweizerischer Tourismusverband	Nein
SOB	Schweizerische Südostbahn	Ja
SVWG	Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	Nein
vpod	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste vpod	Ja
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz	Nein
FRS	strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs	Nein
	Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentral-schweiz	Nein
	Syna Zentralsekretariat	Nein
TCS	Touring Club der Schweiz	Nein
	transfair	Ja
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich	Ja
VöV	Verband öffentlicher Verkehr	Ja
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz	Nein
zb	Zentralbahn	Nein
ZRK	Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs	Nein
6. Spontane Stellungnahmen		
AeS	Ägerisee Schifffahrt	Ja
AB	Appenzeller Bahnen	Ja
	Auto AG Uri	Ja
BLT	Baselland Transport AG	Ja
	Brien Rothorn Bahn	Ja
BSG	Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft	Ja



Referenz/Aktenzeichen:

	Bus CH	Ja
BOS	Bus Ostschweiz	Ja
cj	Chemins de fer du Jura	Ja
	railCare	Ja
	RAILplus AG	Ja
SGV	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	Ja
	Schneider Busbetriebe	Ja
	SBB Cargo International	Ja
tpc	Transports Publics du Chablais SA	Ja
tpf	Transports publics fribourgeois SA	Ja
tpg	Transports Publics Genevois	Ja
HECH	Verband historischer Eisenbahnen Schweiz	Nein
VSLF	Verband Schweizer Lokomotivführer	Ja
VSSU	Verband Schw. Sicherheitsdienstleistungs-Unternehmen	Ja
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft	Ja
VSG	Vereinigung Schweizerischer Gleisbauunternehmer	Ja
LLB	Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung	Ja
VZO	Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland AG	Ja
ZBB	Zugerberg Bahn	Ja
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe	Ja
SGZ	Zugersee Schifffahrt	Ja
FHM	Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen	Ja