

Ladenöffnungszeiten in den Zentren des öffentlichen Verkehrs

Abstimmung vom 27. November 2005

22. August 2005 Nummer 29 6. Jahrgang

dossierpolitik

Ladenöffnungszeiten kommen im November zur Abstimmung

Das Wichtigste in Kürze

Am 27. November 2005 kann das Schweizer Stimmvolk über das revidierte Arbeitsgesetz abstimmen. Auslöser dafür war die parlamentarische Initiative von Rolf Hegetschweiler, die verlangt, dass Läden in grösseren Bahnhöfen und Flughäfen auch sonntags geöffnet sein dürfen und Personal beschäftigen können. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) und Travail.Suisse haben dagegen das Referendum ergriffen.

Position von economiesuisse

Die Entwicklung der letzten Jahre, die landesweit eine Lockerung der Ladenöffnungszeiten gebracht hat, steht im Widerspruch zum bestehenden starren Verbot der Sonntagsarbeit im Arbeitsgesetz, welches die Beschäftigung von Ladenpersonal am Sonntag untersagt. Diese widersprüchliche Situation geht auf ein Bundesgerichtsurteil vom März 2002 zurück, das zahlreichen Läden im Hauptbahnhof Zürich und im Bahnhof Stadelhofen verbietet, sonntags Personal zu beschäftigen. Initiiert wurde dieser fragwürdige Gerichtsentscheid von den Gewerkschaften, die den Status quo der Sonntageinkäufe rückgängig machen und das Rad der Zeit wieder zurückdrehen wollen. Leidtragende dieses Urteilsspruchs sind nicht nur Bahnhofkunden und Reisende des öffentlichen Verkehrs, sondern auch das Personal und die Ladenbesitzer. Mit der Revision des Arbeitsgesetzes und der beabsichtigten Lockerung der Ladenöffnungszeiten in grösseren Bahnhöfen und Flughäfen soll dieser unhaltbare Zustand geändert werden.

Gewerkschaften und ein Teil der SP bekämpfen die Vorlage unter dem Vorwand des „arbeitsfreien Sonntags“. Das eigentliche Motiv der Gegner richtet sich aber generell gegen eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten. Nur so ist erklärbar, dass das Referendum ausgerechnet gegen die Sonntagsverkäufe in Bahnhöfen ergriffen wurde und sich damit indirekt gegen die SBB und den Service public richtet. Es verwundert daher nicht, wenn zahlreiche prominente SP-Politiker die widersprüchliche Politik der eigenen Partei kritisieren und sich gegen das Referendum ausgesprochen haben.

Aus Sicht der Wirtschaft ist jede staatliche Bevormundung der Konsumenten abzulehnen. Die Bürgerinnen und Bürger sollen selbstständig entscheiden können, wann und wo sie einkaufen. Die gegenwärtige Regelung ist realitätsfremd und unzeitgemäss. In den letzten Jahren haben sich die Lebens- und Konsumgewohnheiten der Menschen gewandelt, Berufsalltag und Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sehen heute anders aus. Gelockerte Ladenöffnungszeiten entsprechen daher einem Bedürfnis der Menschen. economiesuisse befürwortet deshalb die Anpassung des Arbeitsgesetzes bzw. konsumenten- und familienfreundliche Ladenöffnungszeiten.

Politische Vorgeschichte

Die parlamentarische Initiative zur Änderung des Eisenbahngesetzes von Nationalrat Rolf Hegetschweiler forderte, dass Nebenbetriebe an jenen Bahnhöfen, die als Zentren des öffentlichen Verkehrs gelten, berechtigt sind, an allen Wochentagen Personal zu beschäftigen.

Der Nationalrat beschloss am 29. September 2003 mit 87 zu 43 Stimmen, der parlamentarischen Initiative Hegetschweiler Folge zu leisten. Die Initiative wurde der Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) des Nationalrats zur Ausarbeitung einer Vorlage zugeteilt. Die Kommission hat dann am 26.

Januar 2004 entschieden, dass nicht das Eisenbahngesetz geändert, sondern das Arbeitsgesetz angepasst werden soll. Damit können alle Läden in Bahnhöfen auch am Sonntag offen sein. Es wird so der örtliche Raum definiert, nicht mehr das Produktsortiment. Bezüglich des Standorts ist es unwichtig, ob sich die Waren- und Dienstleistungsbetriebe auf dem Bahnareal befinden. Massgebend ist lediglich – wie heute bereits üblich – der funktionale Bezug zum Bahnhof.

Mit der Änderung des Arbeitsgesetzes dürften künftig in grösseren Bahnhöfen und Flughäfen Angestellte sonntags wie auch an Werktagen nachts bis um 23 Uhr beschäftigt werden.

Die rechtliche Grundlage musste in der Sommersession 2004 noch von den Kantonen überprüft werden. Der Ständerat als Zweitrat hat eine entsprechende Änderung des Arbeitsgesetzes erst im zweiten Anlauf angenommen. Zunächst hatte der Ständerat regionalpolitische Vorbehalte: 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, es blieben mit dem Beschluss des Nationalrats zu viele Auslegungsfragen offen. In der Herbstsession 2004 hatte schliesslich auch der Ständerat mit 28:10 Stimmen der Lockerung des Sonntagsarbeitsverbots deutlich zugestimmt.

Änderung des Arbeitsgesetzes von 1964

Artikel 27, Absatz 1ter

„In Verkaufsstellen und Dienstleistungsbetrieben in Bahnhöfen, die aufgrund des grossen Reiseverkehrs Zentren des öffentlichen Verkehrs sind, sowie in Flughäfen dürfen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sonntags beschäftigt werden.“

Gegen die Initiative ergriffen der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) und Travail.Suisse das Referendum. Es kam mit rund 80'000 Stimmen zustande. Am 27. November kann nun die Stimmbevölkerung über die Annahme oder Ablehnung der Änderung des Arbeitsgesetzes entscheiden.

Unbefriedigende Situation

Heute sind Bahnunternehmen gemäss Eisenbahngesetz befugt, an Bahnhöfen und in Zügen Nebenbetriebe einzurichten, soweit diese auf die Bedürfnisse der Bahnkunden ausgerichtet sind. Bei diesen Betrieben finden die Vorschriften von Kantonen und Gemeinden über die Öffnungs- und Schliessungszeiten keine Anwendung. Sie unterstehen jedoch den üblichen Vorschriften der Gewerbe-, Gesundheits- und Wirtschaftspolizei sowie den von den zuständigen Behörden erlassenen Regelungen über das Arbeitsverhältnis. Am 22. März 2002 hat das Bundesgericht auf Druck der Gewerkschaften entschieden, dass die Unternehmen im Zürcher Hauptbahnhof und im Bahnhof Zürich-Stadelhofen ihre Geschäfte an Sonntagen zwar offen halten dürfen, dass sie aber nur teilweise oder nur mit Sonderbewilligung Personal beschäftigen dürfen. Diese unklare und verwirrende Situation kann mit der Änderung des Arbeitsgesetzes beseitigt werden.

„Das eigentliche Motiv der Gegner richtet sich generell gegen eine Liberalisierung. Nur so ist erklärbar, dass das Referendum ausgerechnet gegen die Sonntagsverkäufe in Bahnhöfen ergriffen wurde und sich damit indirekt gegen die SBB und den Service public richtet.“

Das Bundesamt für Verkehr bezeichnet die Bahnhöfe, die als Zentren des öffentlichen Verkehrs im Sinne des Gesetzes gelten:

Kantone können mitentscheiden

Das Bundesamt für Verkehr bezeichnet die Bahnhöfe, die als Zentren des öffentlichen Verkehrs im Sinne des Gesetzes gelten:

- auf Antrag der Bahnunternehmen, sofern der Umsatz im Personenverkehr eines Bahnhofs jährlich mindestens 20 Millionen Franken beträgt;
- auf gemeinsamen Antrag der Bahnunternehmen und eines Kantons bei Bahnhöfen mit grosser regionaler Bedeutung.

Im Moment erfüllen 25 Bahnhöfe die Definition „Zentrum des öffentlichen Verkehrs“: Zürich, Bern, Basel, Genf, Luzern, Lausanne, Winterthur, Zürich-Flughafen, St. Gallen, Biel, Baden, Thun, Zürich-Stadelhofen, Zürich-Oerlikon, Freiburg, Zug, Neuenburg, Aarau, Genf-Flughafen, Olten, Lugano, Chur, Schaffhausen, Solothurn und Brig.

Durch den Absatz b. werden jedoch auch umsatzschwächere Standorte die Gelegenheit haben, vom Sonn-

tagsverkauf zu profitieren. Auf Antrag der Kantone werden auch Bahnhöfe von grosser regionaler Bedeutung in die entsprechende Liste aufgenommen, wenn die SBB damit einverstanden sind. Dazu gehören beispielsweise Uster, Sion, Lenzburg, Frauenfeld, Rapperswil, Burgdorf, Langenthal oder Locarno. Die Kantone werden somit bei der Festlegung von Zentren des öffentlichen Verkehrs aktiv angehört.

Pragmatisch + föderalistisch = gut schweizerisch

Nachdem der Ständerat den ersten Antrag der Kommission in der Sommersession 2004 zurückgewiesen hatte, wurden bei der Vorlage entscheidende Anpassungen vorgenommen. Unter anderem wurde eine bessere regionale Verankerung erreicht. Es profitieren nicht nur die Grossbahnhöfe Zürich, Bern, Basel oder Genf, sondern auch jene Bahnhöfe, die weniger als 20 Millionen Franken Umsatz im Personenverkehr generieren. Auf gemeinsamen Antrag der Bahnunternehmen und des entsprechenden Kantons können auch Bahnhöfe mit grosser regionaler Bedeutung von den erweiterten Ladenöffnungszeiten Gebrauch machen. Damit wurde eine flexible und föderalistische Lösung ausgearbeitet, welche die spezifischen, lokalen Bedürfnisse berücksichtigt. Zusätzliches Einkauf an einem Sonntag soll dabei nicht flächendeckend,

sondern regional gestreut erfolgen. Regionalpolitisch ist dies sehr wünschenswert. Konkret hat also z.B. der Kanton St. Gallen ein Mitspracherecht, wenn Wil oder Rapperswil den Status als Zentrum des öffentlichen Verkehrs anstreben. Der Kanton wird seine Zustimmung geben, wenn das Bedürfnis ausgewiesen und von der Standortgemeinde akzeptiert ist.

Für den Tourismus ist diese Regelung von erheblicher Bedeutung. Würde die Vorlage abgelehnt, müssten nämlich auch Läden in Tourismusgebieten, welche bisher keine Sonderbewilligung benötigten, sonntags schliessen. Dies würde die Attraktivität der Tourismusgebiete klar negativ beeinflussen. Für die Bergregionen ist der Tourismus eine wichtige wirtschaftliche Triebfeder. Die Rahmenbedingungen dürfen daher nicht durch starre Verbote erschwert werden.

Keine Bevormundung der Konsumenten

Das revidierte Arbeitsgesetz entspricht einem breiten Bedürfnis der Konsumentinnen und Konsumenten. Nach Statistiken der SBB werden ungefähr 20 Prozent aller Umsät-

ze in den 25 grössten SBB-Bahnhöfen am Sonntag generiert.

Einerseits hängt das mit den sich veränderten Arbeits- und Lebensbedingungen der Konsumenten zusammen. Es gibt immer mehr Einpersonenhaushalte und Paar- bzw. Familienhaushalte, bei denen beide Partner einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Die damit erhöhte Erwerbstätigkeit ruft nach zeitlich flexibleren Einkaufsmöglichkeiten. Andererseits haben sich die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung massiv gewandelt: Berufstätige sind in den letzten Jahren immer mobiler geworden. Sie sind darauf angewiesen, dass sie nach Arbeitsschluss im Vorbeigehen oder am Sonntag Einkäufe erledigen können. In erster Linie sollte der Konsument selbst entscheiden können, wann, wie und wo er einkauft. Er soll in seiner Freiheit nicht durch staatliche Gesetze oder Vorschriften in seinem Konsumverhalten eingeschränkt werden.

Von Seiten der Gewerkschaften wird argumentiert, Sonntagsarbeit sei familienfeindlich: Nur mit einem fixen, freien Ruhetag könne die Familie zusammenkommen, sich erholen und die Freizeit miteinander verbringen. In Anbetracht der heutigen Familienkonstellationen ist dieses Argument nicht überzeugend. Viele Familien sind auf einen Zweitverdienst angewiesen und in immer mehr Familien sind Mutter und Vater erwerbstätig. Je nach Beruf kann sich der eine Elternteil voll mit den

„Für den Tourismus ist diese Regelung von erheblicher Bedeutung. Würde die Vorlage abgelehnt, müssten auch Läden in Tourismusgebieten sonntags schliessen.“

Kindern beschäftigen, während der andere einer Erwerbsarbeit nachgeht, auch am Sonntag. Es erstaunt daher nicht, dass die Sonntagsarbeit nicht zuletzt wegen des attraktiven Zusatzverdienstes und des freien Wochentags nicht unbeliebt ist.

Wie die Gewerkschaften auch immer wieder betonen, dürfen die Angestellten in den entsprechenden Betrieben nicht unter der Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten leiden. Auch den Arbeitgebern ist es ein Anliegen, eine sozial vernünftige Lösung zu finden. Das Personal von Migros und Coop erhält bereits heute 50 Prozent mehr Lohn am Sonntag (GAV). Die SBB wollten diesen Zuschlag in den Verträgen mit ihren Ladenmietern verankern, sofern die Gewerkschaften auf ein Referendum verzichten. Diese gingen jedoch nicht darauf ein, sie fordern GAV für die betroffenen Arbeitnehmer. Nach Nationalrat Hegetschweiler (Frühjahrsession 2004) wäre es jedoch systemwidrig, wenn man GAV vorschreiben würde, da in den entsprechenden Zentren verschiedene Branchen betroffen sind. Aus Sicht der Wirtschaft kann es auch nicht die Aufgabe des Gesetzgebers sein, Verhandlungen über GAV zu führen. Diese sind Sache der Sozialpartner. Durch die ge-

plante Revision des Arbeitsgesetzes wird die Sozialpartnerschaft nicht behindert.

Das Shop-Ville und der Kaufmännische Verband Zürich haben sich mittlerweile auf neue, bessere Arbeitsbedingungen verständigt, die in Kraft treten werden, wenn die Schweizer Stimmberechtigten im November Ja sagen. Die SBB unterstützen ähnliche Bestrebungen auch anderswo.

Keine Einschränkung des Status quo

Mit der vorgeschlagenen Lösung im Arbeitsgesetz soll in grossen und grösseren Bahnhöfen – wie bisher – an sieben Tagen pro Woche eingekauft werden können. Bei der vorliegenden Revision sollen Läden in grossen Bahnhöfen sonntags ohne Sonderbewilligung Personal beschäftigen können. Bei der Anpassung des Arbeitsgesetzes geht es also um die Erhaltung des Status quo. Die Abstimmungsvorlage ist damit eine klare Absage an die von SP- und Gewerkschaftsseite propagierte Bevormundung der Bahnhofkunden

Bei einer Ablehnung der Vorlage würden die heutigen Einkaufsmöglichkeiten am Sonntag wieder eingeschränkt. Die derzeit noch geltende, vom seco gewährte Übergangsregelung würde hinfällig. Rund 120 Geschäfte müssten künftig sonntags schliessen, davon 40 im Zürcher HB, zwölf in Bern, je acht in Genève-Aéroport, Basel SBB und in Zürich-Stadelhofen. In Bern, Basel SBB und in Genève-Aéroport müsste die Migros einzelne Sortimentsbereiche sonntags absperren, das Gleiche gilt für Coop in Zürich-Stadelhofen und für Aperto. Der Grund liegt darin, dass gemäss höchstrichterlicher Definition nur Geschäfte offen haben dürfen, welche die „Bedürfnisse der Bahnkunden“ – beispielsweise also den Verkauf von Socken und Strümpfen, jedoch nicht von Hemden und Krawatten – abdecken.

Mit der Änderung des Arbeitsgesetzes wird zudem erreicht, dass eine klare gesetzliche Grundlage geschaffen wird: Momentan herrscht die absurde Situation, dass Läden in Bahnhöfen nach kantonalem Recht sonntags zwar geöffnet sein dürfen, aber nach Bundesrecht am Sonntag kein Personal beschäftigen dürfen. Dies ist ein Rechts Widerspruch. Diesen verwirrenden und stossenden Zustand will die Gesetzesänderung aus der Welt schaffen.

Unglaubliche Argumente der Gegner

Die Befürchtung der Gewerkschaften, dass Bahnhöfe inskünftig zu Einkaufszentren werden, wo sonntags Fernseher, Autos und Versicherungen verkauft werden, ist verfehlt. Die meisten Bahnhöfe sind zum einen fertig gebaut, und verfügen zum andern nur über wenige Parkplätze. Gekauft wird mehr oder weniger das, was in einer Einkaufstasche Platz hat. Für Grosseinkäufe und schwere Gü-

ter sind Bahnhöfe nicht eingerichtet. Bahnhofsläden verfügen zudem über eine viel geringere Sortimentsbreite und Sortimentstiefe.

Weiter gibt der Schweizerische Gewerkschaftsbund zu bedenken, dass durch die Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten in Bahnhöfen auch die Lebensmittelindustrie, der Strassentransport und das Reparaturgewerbe vermehrt an Sonntagen arbeiten müssten. Martin Schläpfer, Leiter Wirtschaftspolitik des Migros Genossenschaftsbunds, macht deutlich, dass die Zulieferung während der Woche erfolgen müsse: „Die Sonntagsauswirkungen auf die Produktionsbetriebe und das Transportgewerbe sind praktisch gleich null.“

Ferner ist von Gewerkschaftsseite immer wieder das Argument zu hören, die Anpassung des Arbeitsgesetzes führe zu einer schleichenden Abschaffung des arbeitsfreien Sonntags und somit zu einer Abwertung des Sonntags als Feiertag und Ruhetag. Wenngleich dieser Einwand nicht ganz von der Hand zu weisen ist, ist die Argumentation der Gewerkschaften nicht frei von Widersprüchen: Einerseits wird propagiert, der „heilige“ Sonntag dürfe nicht zu Beschäftigungszwecken missbraucht werden – andererseits sind die Gewerkschaften offenbar bereit, die gelockerten Ladenöffnungszeiten zu akzeptieren, sofern in den Gesamtarbeitsverträgen Lohnzuschläge zugesichert werden. Insofern geht es den Gewerkschaften letztlich doch mehr um finanzielle als um moralische Aspekte.

Umwelt und Bahnreisende profitieren

Bahnhofs- und Flughafenläden sind sowohl raumplanerisch als auch umweltpolitisch sinnvoll. Gemäss SBB sind 61 Prozent aller Bahnkunden regelmässige Konsumenten oder Käufer in Bahnhöfen, auch sonntags, Tendenz steigend. Dies zeigt, dass das Benutzen des öffentlichen Verkehrs und das Einkaufen Hand in Hand gehen. Die Attraktivität der Bahnhöfe wird durch konsumentenfreundliche Ladenöffnungszeiten erhöht und der öffentliche Verkehr somit unterstützt. Sollte die Vorlage abgelehnt werden, würden die Bahnkunden gegenüber Autofahrern benachteiligt, weil davon auszugehen ist, dass sich ein Teil der Sonntageinkäufe auf die Tankstellenshops verlagern würde.

Auch unter ökologischen Gesichtspunkten sind liberalere Ladenöffnungszeiten für Läden bei wichtigen Verkehrsknotenpunkten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln bequem erreichbar sind, sinnvoll.

Ferner leuchtet nicht ein, warum in grösseren Bahnhöfen und Flughäfen strengere Vorschriften gelten sollten, solange Tankstellenshops, Bäckereien, Autobahnläden und Läden in Tourismusorten keine Sondergenehmigung brauchen.

Zusammenfassung

Liberalere Ladenöffnungszeiten sind Ausdruck einer individuelleren und vielfältigeren Lebensweise. Es ist unzeitgemäss, an starren Ladenöffnungszeiten festzuhalten. Viele Berufstätige sind darauf angewiesen, nach 18.30 Uhr und am Wochenende einkaufen zu können, wie dies bereits heute vielerorts möglich ist. Die anstehende Revision des Arbeitsgesetzes bedeutet in erster Linie eine Aufrechterhaltung des

Status quo. Würde die Änderung des Arbeitsgesetzes am 27. November 2005 abgelehnt, müssten künftig rund 120 Geschäfte sonntags geschlossen bleiben. Im Weiteren soll mit der Vorlage der momentane Rechtswiderrspruch abgeschafft werden, wonach laut kantonalem Recht die Läden in den Bahnhöfen zwar sonntags offen haben dürfen, nach Bundesrecht jedoch eine Sonderbewilligung zur Beschäftigung von Personal am Sonntag benötigen.

Liberalere Öffnungszeiten an Bahnhöfen sind auch umweltpolitisch sinnvoll: Fast zwei Drittel der Bahnkunden sind auch regelmässige Käufer in Bahnhofsläden. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und das Einkaufen im Bahnhof hängen also stark zusammen.

Die angestrebte Änderung des Arbeitsgesetzes bringt eine flexible, föderalistische Lösung, die auch die lokalen Eigenheiten der Regionen berücksichtigt und den Kantonen ein Mitspracherecht gibt. Würde die Vorlage abgelehnt, würden auch die Tourismusorte leiden, indem sie die Ladenöffnungszeiten einschränken müssten. Interessanterweise hat bisher noch niemand daran Anstoss genommen, dass die Läden in den Schweizer Reisedesti-

nationen sonntags für die Touristen geöffnet sind.

economiesuisse ist gegen eine staatliche Einschränkung der Ladenöffnungszeiten. Die Konsumentinnen und Konsumenten sollen auch in Zukunft selbst entscheiden können, wann und wo sie einkaufen wollen. MK

„Mit der Vorlage soll der momentane Rechtswiderrspruch abgeschafft werden, wonach laut kantonalem Recht die Läden in den Bahnhöfen zwar sonntags offen haben dürfen, nach Bundesrecht jedoch eine Sonderbewilligung zur Beschäftigung von Personal am Sonntag benötigen.“

Rückfragen: fredy.mueller@economiesuisse.ch