



09.462

Parlamentarische Initiative**Lüscher Christian.****Liberalisierung der Öffnungszeiten
von Tankstellenshops****Initiative parlementaire****Lüscher Christian.****Libéralisation des heures d'ouverture
des shops des stations-service***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.05.12 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 17.09.12 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.12.12 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.12.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.12.12 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Antrag der Mehrheit

Eintreten

Antrag der Minderheit

(Zanetti, Cramer, Levrat)

Nichteintreten

Proposition de la majorité

Entrer en matière

Proposition de la minorité

(Zanetti, Cramer, Levrat)

Ne pas entrer en matière

Grabner Konrad (CE, LU), für die Kommission: Tankstellen dürfen ihr Personal rund um die Uhr und am Sonntag ohne behördliche Bewilligung für den Verkauf von Treibstoff und den Betrieb eines Bistros beschäftigen. Die Beschäftigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in den Tankstellenshops ist demgegenüber nur während der regulären Tages- und Abendarbeitszeiten und für Tankstellenshops auf Autobahnraststätten und an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr bis ein Uhr in der Nacht und am Sonntag bewilligungsfrei. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung ermöglicht es Tankstellenshops auf Autobahnraststätten und an Hauptverkehrsstrassen, die ganze Nacht und den ganzen Sonntag bewilligungsfrei Arbeitnehmer zu beschäftigen, sofern sie ein Warensortiment führen, das in erster Linie auf die Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet ist.

Der Bundesrat akzeptiert die vorgeschlagene Revision des Arbeitsgesetzes, beantragt aber, die heute schon in der deutschen Fassung der Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz verwendete Formulierung "Hauptverkehrswege mit starkem Reiseverkehr" beizubehalten. Der Entwurf der WAK des Nationalrates sieht demgegenüber nur das Wort "Hauptverkehrsstrassen" vor, also ohne die Formulierung "mit starkem Reiseverkehr". Darüber ergab sich in der WAK des Ständerates eine längere Diskussion, auf die ich noch zurückkommen werde.

Die Kommission ist mit 7 zu 4 Stimmen auf die Vorlage eingetreten, da dieses Anliegen ihrer Meinung nach einem neuen Konsumentinnen- und Konsumentenbedürfnis entspricht. Deshalb ist die Kommission auch für Eintreten auf die Vorlage und für Zustimmung. Allerdings beantragt sie mit 7 zu 4 Stimmen, dem Antrag des





Bundesrates zu folgen, wonach diese Liberalisierung ausserhalb von Autobahnraststätten auf solche Tankstellenshops zu beschränken ist, die "an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr" liegen.

In den Augen der Kommissionsmehrheit würde mit der Formulierung des Nationalrates – Tankstellenshops an "Hauptverkehrsstrassen" – der Kreis der Läden, die rund um die Uhr geöffnet sein können, zu stark erweitert. Davon betroffen wären insbesondere Tankstellenshops an Zufahrtsstrassen zu grossen Städten. Diese würden jedoch nicht vorwiegend von Reisenden frequentiert, sondern von Konsumenten, welche von den erweiterten Öffnungszeiten profitieren würden. Solche Läden würden gegenüber den anderen Detailhändlern in der näheren Umgebung auf ungerechtfertigte Art und Weise privilegiert.

Die eine Minderheit beantragt, der Version des Nationalrates zu folgen. Die andere Minderheit beantragt, gar nicht auf die Vorlage einzutreten oder im Falle eines Eintretens diese Liberalisierung auf Autobahnraststätten zu beschränken. Ich gehe davon aus, dass die beiden Minderheiten ihre Anträge noch begründen werden, und verzichte deshalb vorerst auf eine weiter gehende Berichterstattung aus der Kommission.

Die Mehrheit hat Eintreten beschlossen. Ich ersuche Sie, der Mehrheit zu folgen und dann der Vorlage Ihre Zustimmung zu verleihen.

Zanetti Roberto (S, SO): Wenn es darum geht, gesetzgeberisch tätig zu werden, stelle ich mir immer drei Fragen: Ist es nötig? Ist es erwünscht? Gibt es Risiken und Nebenwirkungen?

Zur Notwendigkeit: Wir haben vom Kommissionssprecher gehört, dass diese Shops bis nachts um eins geöffnet sein können. Es geht eigentlich darum, ob man sie zwischen ein Uhr und fünf Uhr morgens auch noch offen halten soll.

Ich spreche jetzt als Konsument zu Ihnen: Ich führe einen Einpersonenhaushalt, also ist, wenn ich nicht einkaufe, der Kühlschrank leer. Ich versichere Ihnen, dass mein Kühlschrank nie leer ist, obwohl ich in einem Gebiet tätig bin, wo man gelegentlich zu Randzeiten unterwegs ist. Wenn ich nach Hause komme und die ordentlichen Ladenöffnungszeiten verpasst habe, das ist bei uns um halb sieben, dann kann ich beim Tankstellenshop im Dorf bis um neun oder bis um zehn einkaufen. Wie die meisten von Ihnen habe ich eine Fünftagewoche, d. h., wenn es unter der Woche nicht klappt, dann kann ich am Samstag einkaufen. Ich habe relativ flexible Arbeitszeiten, das haben die meisten von Ihnen auch, also richte ich mich ein und mache halt einmal um vier oder um fünf Feierabend, dann kann ich vor halb sieben noch einkaufen gehen. Da passiert also überhaupt nichts.

Wir haben in den Haushalten einen technologischen Wandel. Heute gibt es Kühlschränke, Tiefkühlschränke, Mikrowellen, Dampfgarer und weiss der Kuckuck was alles. Es ist also überhaupt kein Problem, für den normalen täglichen Bedarf einzukaufen und das auch noch während ein, zwei oder drei Tagen zu lagern. Wenn plötzlich die Hungerattacke kommt, kann man das in nützlicher Frist so zubereiten, dass man sich verpflegen kann. Es ist deshalb schlicht und einfach nicht notwendig, dass man zwischen ein und fünf Uhr in

AB 2012 S 744 / BO 2012 E 744

der Nacht einkaufen kann. Wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind und tanken müssen, nicht nur das Fahrzeug, sondern wenn Sie einen Kaffee trinken oder ein Sandwich essen müssen, dann können Sie das jetzt schon in den Bistros. In den Tankstellenbistros kann man sich die ganze Nacht über mit Kaffee oder mit Sandwiches verpflegen. Also auch für diesen Notfall ist gesorgt.

Deshalb kann man zur ersten Frage, ob es notwendig ist, unter diesen Bedingungen das Gesetz zu ändern, ganz klar Nein sagen. Das wäre mindestens schon zu 50 Prozent ein guter Grund, nicht auf die Vorlage einzutreten.

Dann kann man sich ja noch fragen, ob eine Änderung des Gesetzes erwünscht ist. Wir wollen ja den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, wenn immer möglich, die Wünsche erfüllen. Das gehört sich für Politiker so. Jetzt habe ich einmal geschaut, wer das eigentlich wünscht. Das Personal wünscht das aus nachvollziehbaren Gründen nicht; da habe ich Verständnis, das überrascht auch nicht wahnsinnig. Wollen das die Kantone, die schlussendlich die ganzen Ladenöffnungszeiten handhaben müssen? Wenn Sie die Vernehmlassungsergebnisse genauer anschauen, dann sehen Sie Folgendes: Zwanzig Kantone sind gegen eine Änderung der Rechtsgrundlagen. Fünf Kantone sind teilweise dagegen, sie sagen: Meinetwegen, wenn man noch diese und jene und andere Modifikationen vornimmt, könnte man allenfalls. Ein einziger Kanton – ich gebe zu, es ist kein unbedeutender, es ist nämlich mein Heimatkanton Graubünden – unterstützt diesen Entwurf, wie er in die Vernehmlassung gegeben worden ist. Es muss uns als Ständeräten etwas zu denken geben, dass zwanzig Kantone keine Änderung wollen.

Dann habe ich mal die Liste der Vernehmlassungsteilnehmer durchgeschaut. Ich sage Ihnen, wer alles auch noch dagegen ist: die Gewerkschaften – hier muss ich nicht jede einzeln erwähnen, das überrascht nicht





unbedingt –, aber auch die Evangelischen Frauen Schweiz, die Eidgenössische Kommission für Alkoholfragen, die Evangelisch-methodistische Kirche der Schweiz, die Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte, Gastrosuisse, der Interkantonale Verband für Arbeitnehmerschutz, der Verband schweizerischer Arbeitsmark-behörden, der Kaufmännische Verband Schweiz, die Municipalité de Lausanne, die Schweizerische Arbeits-gemeinschaft der Jugendverbände, der Schweizerische Bäcker-Konditorenmeister-Verband, der Schweizer Detaillistenverband; alle die Arbeitsmediziner und die einzelnen Gewerkschaften lasse ich aus. Weiter sind dagegen: der Schweizerische Städteverband, Sucht Info Schweiz, der Verkehrs-Club der Schweiz, die Konfe-renz der kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren und der Schweizerische Verband der Lebensmitteldetaillisten. Alle diese Institutionen sind gegen eine Änderung.

Dafür haben sich ausgesprochen: die Association nationale des coopératives viti-vinicoles suisses, der Ge-werbeverband des Kantons Luzern, IG Freiheit – gut, die können nicht anders –, dann der Schweizerische Spirituosenerverband; der Verband schweizerischer Elektro-Installationsfirmen, da weiss ich nicht, was sie da-zu bewogen hat, Ja zu sagen; dann aber auch noch die Vereinigung Schweizer Weinhandel. Sie sehen also, branchenmässig ist das ein relativ enges Spektrum, das sich da für eine Tag-und-Nacht-Öffnung ausspricht. Insbesondere Detaillisten und Lebensmitteldetaillisten wollen das nicht. In der Kommission – also in der ersten Runde, noch in der letzten Legislatur – hat uns der zuständige Chefbeamte, Herr Gaillard, gesagt, dass selbst die Grossverteiler kein Interesse daran hätten, die ganze Nacht hindurch offen sein zu müssen. Von daher muss man fragen: Wer wünscht es denn noch?

Immerhin hatten wir ein paar "Testabstimmungen": Eine Woche bevor die Sache in der Kommission behan-delt worden ist, wurde im Kanton Zürich und im Kanton Luzern abgestimmt. Im Kanton Zürich wurde eine viel moderatere Änderung der Ladenöffnungszeiten mit 70 Prozent, glaube ich, abgelehnt. Im Kanton Luzern ging es um eine Verlängerung um eine Stunde; diese wurde auch abgelehnt. Wiederum in der ersten Runde hat der damalige Vertreter des Kantons St. Gallen in der Kommission erklärt, im Kanton St. Gallen sei eine Ladenöffnungsvorlage zur Abstimmung gekommen, die er im Übrigen überstützt habe, und diese sei fulmi-nant abgelehnt worden. Selbst die Konsumentinnen und Konsumenten – wenn sie als Stimmbürgerinnen und Stimmbürger agieren – finden, eine Änderung sei gar nicht nötig. Wir sehen also, es ist weder notwendig noch erwünscht.

Jetzt noch zur letzten Frage: Gibt es Risiken und Nebenwirkungen? Ich habe es vorhin erwähnt: Die Sucht-hilfe, die Kantone usw. sagen Nein. In meinem Dorf gibt es einen Tankstellenshop, der zwar nicht die ganze Nacht offen ist, bei dem es aber schon bis zehn Uhr abends genügend Probleme gibt. Da sitzen Leute, die auch irgendwo sitzen müssen, aber eigentlich eher Schwierigkeiten machen. Sie haben einen relativ hohen Bierkonsum, die Ordnung lässt gelegentlich zu wünschen übrig, und hin und wieder kommt es auch zu re-lativ harten Auseinandersetzungen, die Polizeieinsätze notwendig machen. Ich finde, wenn wir beschliessen, dass auch nicht an Autobahnen gelegene Tankstellenshops geöffnet bleiben dürfen, werden wir hier Brenn-punkte gesellschaftlicher Konflikte schaffen, die wir dann in ein, zwei Jahren wieder mit Standesinitiativen oder parlamentarischen Initiativen entschärfen müssen, indem wir die Kantone unterstützen oder ihnen wiederum Vorschriften zum Alkoholverkauf usw. machen. Im Moment laufen in vielen Städten Diskussionen, bis wann Alkohol verkauft werden können soll.

Ich finde, diese Entwicklung stimmt nicht ganz mit der Problemlage in den Städten und Agglomerationen überein; es ist ein bisschen ideologisch begründet. Wenn man die Volksabstimmungen in den Kantonen zu Rate zieht, wirkt das Anliegen ein bisschen als Zwängerei.

Sollten Sie wider Erwarten dem Nichteintretensantrag nicht zustimmen können, bitte ich Sie, mindestens in der Detailberatung sehr sorgfältig vorzugehen und allenfalls – und wirklich nur als Notnagel – dem Antrag der Minderheit II zuzustimmen. Sie will das Ganze bloss an Autobahnen zulassen und nicht auch noch an Hauptverkehrswegen neben den Autobahnen.

Noch einmal: Das Ganze ist weder nötig noch erwünscht; es beinhaltet gewisse Risiken. Deshalb kann man diese ganze Geschichte "spülen".

Ich bitte Sie deshalb, nicht auf das Geschäft einzutreten.

Levrat Christian (S, FR): Permettez-moi d'abord de dire deux mots sur le contexte dans lequel a lieu cette discussion, parce que ce à quoi on assiste depuis quelques années en matière d'ouverture des commerces et de loi sur le travail relève purement et simplement du harcèlement législatif! Il semble que certains se soient mis en tête d'élargir à tout prix les horaires des commerces et d'affaiblir par là même la loi sur le travail.

En 2005, c'est l'initiative parlementaire Hegetschweiler 02.422, qui prévoit une libéralisation des horaires d'ou-verture dans les centres de transports publics. En 2007, c'est l'initiative parlementaire Wasserfallen 03.463, qui demande quatre dimanches travaillés par année, en lien avec les ouvertures de Noël. En 2008, c'est la



loi sur le travail qui est modifiée, qui voit l'âge de protection pour les jeunes salariés passer de 20 à 18 ans, élargissant les possibilités de travailler de nuit jusqu'à 16 ans dans un certain nombre de branches. En 2008, il y a l'initiative parlementaire Lüscher 09.462, sur laquelle nous nous prononçons aujourd'hui. En 2009, c'est la motion Hutter Markus 09.3938, qui fera l'objet du point suivant de l'ordre du jour. En 2008 toujours, c'est l'initiative populaire "Le client est roi", du Parti libéral-radical zurichois. En 2010, c'est la motion Germanier 10.3508, qui concerne l'extension du travail dominical du personnel au sol dans le domaine aérien. En 2011, il y a une intervention du Parlement zurichois, qui vise à modifier l'ordonnance 2 relative à la loi sur le travail, qui mentionne les "besoins particuliers des voyageurs", et qui entend remplacer ce concept par celui d'une "taille minimale" – on parle d'une surface de 200 mètres carrés – pour échapper à la loi sur le travail et

AB 2012 S 745 / BO 2012 E 745

aux horaires. Et en 2011, c'est Monsieur Buttet qui dépose – assez logiquement, ma foi – la motion 11.4086 pour demander, en tant que représentant d'une région périphérique, qu'il en aille de même dans sa région, c'est-à-dire qu'on libéralise aussi le droit du travail et les horaires d'ouverture pour les commerces en zone périphérique, comme on le fait dans les centres urbains.

Nous avons donc affaire à une opération concertée qui dure depuis plusieurs années et qui poursuit toujours le même but. Monsieur Zanetti vient de le rappeler: 20 des 26 cantons s'opposent à cette opération. Depuis 2006, il y a eu 13 votations cantonales sur cet objet et dans 90 pour cent des cas, le peuple a refusé d'élargir les horaires d'ouverture et de libéraliser le droit du travail. Cette année encore, c'est Zurich qui dit non à 70 pour cent à l'initiative "Le client est roi", et Lucerne s'oppose à 55 pour cent à une extension d'une heure des horaires d'ouverture des commerces le samedi.

L'initiative parlementaire Lüscher tend à vider de sa substance la loi sur le travail. En gros, la loi sur le travail autorise le travail de nuit ou le dimanche, lorsque techniquement et économiquement, cela est indispensable. On ne saurait prétendre aujourd'hui que, techniquement, il est indispensable d'ouvrir les shops durant la nuit ni que, économiquement, ce soit pour ces shops une question de survie. Vous avez, comme moi, constaté leur multiplication au cours des dernières années sur tous les axes de trafic. Qu'il s'agisse d'axes principaux ou d'axes secondaires, on a une multiplication de ces shops avec, dans la plupart des cas, des grandes chaînes comme exploitants.

C'est d'autant plus dommageable que l'on a affaire ici à une branche où les salaires sont bas, où il n'y a le plus souvent pas de convention collective de travail et qu'il est illusoire de considérer que les salariés qui y travaillent ont véritablement le choix de travailler la nuit et le dimanche. Ils sont contraints de se plier aux horaires d'ouverture qui leur sont imposés. A cela s'ajoutent des arguments de sécurité: des shops ouverts au milieu de la nuit sont des cibles faciles pour les braqueurs. Vous avez comme moi constaté une recrudescence du nombre d'attaques contre des shops de ce type et vous avez vu quelles mesures de sécurité les chaînes doivent prendre.

De plus, ces shops génèrent un trafic automobile, mais malheureusement aussi d'autres types de trafic. Ils sont situés en marge des villes, le long des grands axes routiers. Ils provoquent des rassemblements de jeunes qui, à ces heures, devraient en fait faire autre chose que simplement occuper leurs loisirs à se rassembler à l'entrée d'un shop de station-service.

Après 22 heures, 70 pour cent du chiffre d'affaires – hors vente d'essence – des shops provient de la vente d'alcool. Ce dont nous parlons, c'est d'une libéralisation des horaires des shops visant à vendre à 70 pour cent de l'alcool à des jeunes durant la nuit. Ces shops sont situés en marge de nos grandes villes, dans les endroits où nous avons déjà maintenant des problèmes de sécurité liés à l'alcool, liés à un certain nombre de comportements sociaux qui sont inadéquats et contre lesquels nous nous battons. Nous allons débattre d'une limitation de la vente d'alcool dans la loi sur l'alcool qui va être traitée dans les mois à venir et il serait pour le moins contradictoire de nous voir aujourd'hui libéraliser les ventes d'alcool, dans le cadre de cette loi sur les shops, alors que par ailleurs nous débattons d'une restriction de ces ventes de substances alcoolisées. La logique voudrait donc que nous refusions d'entrer en matière.

Dans la mesure où j'ai déjà la parole, je me permets de dire un mot sur ma proposition de minorité II (art. 27 al. 1 quater) qui vise à limiter l'ouverture de ces shops aux autoroutes et à les exclure sur les routes principales, à faire en sorte que les besoins des voyageurs soient satisfaits dans le cadre particulier des autoroutes. Regardez aujourd'hui qui, lorsqu'il fait un trajet important en voiture, doit s'arrêter pour pouvoir acheter une boisson, un paquet de chips ou que sais-je. Ce sont des gens qui roulent pendant plusieurs heures; ce n'est pas quelqu'un qui effectue un trajet de vingt minutes entre Bulle et Oron-la-Ville – pour prendre un exemple dans mon canton et le canton voisin –, sur une route principale, qui a besoin d'un shop ouvert la nuit. C'est lorsque vous traversez la Suisse, que vous allez de Bâle à Chiasso, que l'on peut considérer qu'il serait raisonnable de



vous donner la possibilité sur l'autoroute de faire quelques achats.

Et si vous considérez qu'il est indispensable de le faire – ce qui n'est pas mon cas pour les motifs exposés auparavant –, alors je vous invite à être cohérent avec la principale argumentation qui est avancée à l'appui de cette initiative – les besoins des voyageurs – et à ouvrir les shops là où des voyageurs ont un besoin spécifique et non pas là où nous ne ferons au final, parce que nous sommes dans les banlieues des grandes villes, que nourrir des problèmes sociaux, des problèmes liés à l'alcool, des problèmes de petite délinquance avec lesquels nous nous débattons dans nombre de villes suisses. Et ce ne sont pas mes collègues lausannois ou genevois qui me contrediront.

Je vous invite, en résumé, si vous deviez par malheur entrer en matière, à suivre cette minorité II qui correspond plus précisément à la volonté de Monsieur Lüscher qui entend traiter uniquement des besoins particuliers des voyageurs et non pas lancer un débat général sur l'ouverture des commerces.

Rechsteiner Paul (S, SG): Ich möchte mich, angesichts der überzeugenden Argumentation des Vertreters der Minderheit, Herrn Zanettis, nicht mehr ausführlicher äussern. Trotzdem noch zwei, drei Argumente, die so vielleicht noch nicht genannt worden sind.

Bei der Arbeit an den Tankstellen handelt es sich um schlechtbezahlte, um relativ gefährliche und in diesem Sinne unattraktive Arbeit; das ist unbestritten. Auch unbestritten sein sollte, dass aus Sicht der Arbeitsmedizin, und das ist ja auch der Sinn des Arbeitsgesetzes, Nachtarbeit und Sonntagsarbeit einer besonderen Begründung bedürfen. Ob das hier gegeben ist, ist doch zweifelhaft.

Es ist auch klar, dass sich die Kantone mehrheitlich stark gegen eine Änderung geäussert haben, das gilt sowohl für die Empfehlung des Bundesrates als auch für den vom Initianten angeregten Vorentwurf. Man muss sich auch des Folgenden bewusst sein, darauf möchte ich ausdrücklich hinweisen: Dass die Gewerkschaften dagegen sind, ist evident, dass die Kirchen dagegen sind, ist auch evident, aber auch die Detaillisten sind dagegen. Sie haben alle, wie ich, ein Schreiben des Schweizer Detaillistenverbandes erhalten, der sich vehement gegen eine Änderung des heutigen Gesetzes ausspricht – und das aus wirtschaftspolitischen Gründen.

Man tut dem Initianten sicher nicht Unrecht, wenn man sagt, er sei von den Interessen der Erdöl-Vereinigung inspiriert. Was bedeutet es ökonomisch, wenn diese Vorlage durchkommt, sei es in der Fassung Nationalrat oder in der Fassung Bundesrat? Die Vorlage ist eine ökonomische Sonderregelung, eine branchenpolitische Sonderregelung zugunsten der Tankstellen.

Wir hatten vor Jahren eine Sonderregelung rund um die Bahnhöfe zu beschliessen. Diese Regelung zugunsten der Bahnhöfe kam ganz knapp, um Haaresbreite, durch. Es fragt sich, ob heute eine Sonderregelung zugunsten der Tankstellen gerechtfertigt ist. Aus den Gründen, die der Schweizer Detaillistenverband nennt, meine ich, das ist nicht der Fall. Die Vorlage bedeutet ja nichts anderes, als dass man an Tankstellen Dinge verkaufen kann, die man in den übrigen Geschäften des Detailhandels, namentlich des kleinen Detailhandels, nicht verkaufen kann. Die Detaillisten sagen es in ihrer Stellungnahme klar: Sie werden durch diese neuen Regelungen benachteiligt. Es wird attraktiv, Tankstellenshops zu eröffnen. Die Erdöl-Vereinigung erhält zusätzliche Argumente, um Güter des alltäglichen Bedarfs über Tankstellen zu vertreiben. Das verschlechtert namentlich die Situation der kleinen Detailhändler in der jeweiligen Region. In diesem Sinne braucht es keine Industriepolitik, keine Branchenpolitik zugunsten der Erdöl-Vereinigung.

AB 2012 S 746 / BO 2012 E 746

Die Vorlage ist eine unsinnige Sache, auch wenn man sie ökonomisch betrachtet. In diesem Sinne ersuche ich Sie, diese verfehltete Vorlage abzulehnen beziehungsweise gar nicht darauf einzutreten. Ich bin, angesichts der Resultate der Volksabstimmungen in der letzten Zeit, zuversichtlich: Wenn das Volk, wie es bei den Bahnhöfen der Fall war, eines Tages über diese Vorlage abstimmen muss, besteht für diese Sonderbehandlung der Erdöl-Vereinigung und der Tankstellen kein Verständnis; eine solche Vorlage würde verworfen.

Schneider-Ammann Johann N., Bundesrat: Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten, und ich bitte Sie, dem bundesrätlichen Antrag zuzustimmen. Es geht im Wesentlichen um einen Öffnungsschritt bezüglich der Ladenflächen. Die Tankstellen sind da, das Personal ist da, die Nachtarbeit wird nach unserer Einschätzung nicht wesentlich mehr werden. Aber die bizarre Situation, dass ein Teil der Auslagefläche für ein paar wenige Stunden abgedeckt werden muss, will der Bundesrat abschaffen. Deshalb bittet er Sie, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Wie gesagt, es geht nicht darum, dass man die Nachtarbeit ausdehnt, die bleibt im Wesentlichen gleich. Aber es geht darum, dass wir die Tankstellenshops administrativ entlasten – das ist eines der Argumente – und dass sich die Kundschaft, die während der Nacht arbeitet und an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr



an diesen Tankstellenshops vorbeikommt, mit den angebotenen Produkten versorgen kann.
Ich mache ausdrücklich noch einmal darauf aufmerksam, dass wir die "Hauptverkehrswege mit starkem Reiseverkehr" weiterhin als Bedingung haben wollen. Es hat sich über die Jahre zwischenzeitlich eine Gerichtspraxis durchgesetzt. Es ist in der Verwaltung klar, was gemeint ist. Würde man zu "Hauptverkehrsstrassen" wechseln, würde Unsicherheit aufkommen, und es bräuchte wieder eine gewisse Zeit, bis sich das System eingespielt hätte. Es ist heute eingespielt, und es geht darum, dass man wirklich den Reiseverkehr auf den Hauptverkehrswegen betont und nicht etwa die Zufahrtsstrassen zu Agglomerationen, die mit den Hauptverkehrsstrassen gemeint sein könnten.

Damit ist alles gesagt – es ist eine Ladenflächengeschichte, eine einfache Geschichte ohne grosse Konsequenzen. Ich bitte Sie, darauf einzutreten und dem Bundesrat zu folgen.

Präsident (Altherr Hans, Präsident): Wir stimmen über den Nichteintretensantrag der Minderheit ab.

Abstimmung – Vote

Für Eintreten ... 26 Stimmen

Dagegen ... 17 Stimmen

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. 1quater

Antrag der Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit I

(Baumann, Engler, Föhn, Germann)

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Antrag der Minderheit II

(Levrät, Cramer, Zanetti)

Auf Autobahnraststätten dürfen in Tankstellenshops ...

Art. 27 al. 1quater

Proposition de la majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la minorité I

(Baumann, Engler, Föhn, Germann)

Adhérer à la décision du Conseil national

Proposition de la minorité II

(Levrät, Cramer, Zanetti)

Les magasins des stations-service qui sont situés sur les aires des autoroutes et dont les marchandises ...



Graber Konrad (CE, LU), für die Kommission: Hier beantragt Ihnen die Mehrheit, dem Bundesrat zu folgen. Die Version des Bundesrates hält an der heutigen Praxis fest, die von den Kantonen entwickelt und geprägt ist und durch diverse Gerichtsentscheide auch etabliert ist. Deshalb ist hier auch die Politik relativ klar. Das bedeutet aber nicht, dass diese in allen Kantonen gleich ist, das wurde in der Kommission auch deutlich. Die Version des Bundesrates will – unterstützt durch Gerichtsentscheide – die heutige kantonale Praxis, zwischen ein und fünf Uhr offenzuhalten, nicht vorschreiben, aber erlauben. Dabei handelt es sich um eine aus Sicht der Kommission kleine Liberalisierung und letztlich um die Beseitigung eines Ärgernisses.

Ich gehe nicht allzu stark auf die beiden Minderheiten ein, die werden sich noch äussern. Grundsätzlich verwendet man den neuen Begriff, und wenn alle Zufahrtsachsen auch darunterfallen, muss sich zuerst eine neue Praxis entwickeln. Es wäre dabei davon auszugehen, dass zusätzliche Shops entstehen würden, das habe ich beim Eintreten bereits erläutert. Wir wissen aber nicht, wie viele es sein würden, und gerichtliche Auseinandersetzungen wären wiederum die Folge. Die Kantone müssten zuerst wieder eine neue Praxis entwickeln, damit würde erhebliche Unruhe ins System gebracht, was aus Sicht der Kommissionmehrheit nicht wünschenswert ist.

Vor allem aus diesen Überlegungen, weil die Praxis sich eigentlich etabliert hat und die Kantone heute wissen, woran sie sind, will die Mehrheit der Kommission an der Version des Bundesrates festhalten. Ich nehme an, dass die beiden Minderheiten sich jetzt noch separat äussern.

Baumann Isidor (CE, UR): Die Minderheit I beantragt, den Entwurf der Kommission des Nationalrates zu unterstützen.

Wir betrachten die Stellungnahme des Bundesrates mit den Begriffen "Hauptverkehrswege" und "starker Reiseverkehr" als interpretationsbedürftig. Es ist zwar gesagt worden, dass es eine gewisse Praxis gibt. Wir beurteilen aber den Entwurf der Kommission als klarer. "Hauptverkehrsstrassen" ist ein Begriff, der in der Strassengesetzgebung definiert ist. Damit wäre diese Strassenzuordnung klar definiert. Zum zweiten Punkt, zur Interpretation des Begriffs "starker Reiseverkehr": Es wird grosse Unterschiede geben, wie man den Begriff "starker Reiseverkehr" interpretiert, sei das auf dem Land, sei das in der Stadt. Die Verhältniszahlen sind dort sehr unterschiedlich. Wir gehen auch davon aus, dass die Kantone, die die Kompetenz haben, diese Öffnungen der Tankstellenshops zu gewähren, mit dem Begriff "Hauptverkehrsstrassen" gemäss Strassenverkehrsgesetz klar wissen, wo sie es tun dürfen und wo nicht.

In diesem Sinne beantragt die Minderheit I, den Entwurf der Kommission des Nationalrates zu unterstützen.

Levrat Christian (S, FR): Je pourrai être d'autant plus bref que j'ai été long auparavant, et poser deux questions.

AB 2012 S 747 / BO 2012 E 747

Premièrement, est-il nécessaire pour les voyageurs – parce qu'on parle spécifiquement des voyageurs – que l'on ouvre d'autres shops de stations-service que ceux situés sur les autoroutes? On parle de voyageurs, on parle de personnes qui accomplissent de longs trajets qui nécessitent un arrêt en cours de trajet et qui nécessitent qu'on fasse quelques achats. Nous avons un des réseaux autoroutiers les plus serrés d'Europe. Il n'y a pratiquement pas de trajet d'une certaine distance qui ne mène pas à un moment ou un autre sur une autoroute. A mon sens, la réponse est donc évidente. S'il s'agit de voyageurs – et s'il s'agit bien de cela! –, il n'est pas nécessaire d'ouvrir d'autres shops que ceux des autoroutes.

Deuxièmement, quelle est la conséquence concrète de l'ouverture de shops aux abords des agglomérations? Je vous l'ai dit, cela a des conséquences en matière de vente d'alcool, des conséquences en matière d'insécurité, des conséquences en matière de vie sociale des jeunes concernés, qui ont tendance à se regrouper autour de ces shops. Cela ne me paraît pas correspondre aux besoins des voyageurs; cela ne me paraît pas non plus nécessaire.

La version de la minorité I (Baumann), qui demande de suivre le Conseil national, permettrait d'ouvrir des shops aux environs de toutes les agglomérations. Réfléchissez, quelles sont les routes principales? Ce sont pratiquement toutes les routes d'entrée dans toutes les agglomérations de notre pays. La version de la majorité est un peu plus claire, mais elle permet malgré tout d'ouvrir à l'entrée des principales agglomérations de notre pays des shops entre une heure et cinq heures du matin. On ne parle pas ici d'achats qu'on pourrait vouloir réaliser en début de soirée parce qu'on a raté l'heure de la fermeture de la Coop ou de la Migros locale. On parle ici d'ouverture entre une heure et cinq heures du matin, et je doute beaucoup que les gens aient urgemment besoin d'un paquet de pâtes entre une heure et cinq heures du matin! Les gens qui s'adresseront à ces shops seront pour l'essentiel – plus de 70 pour cent aujourd'hui déjà, après 22 heures – des consommateurs d'alcool.





C'est la raison pour laquelle je vous invite à soutenir ma proposition de minorité II.

Föhn Peter (V, SZ): Ich bitte Sie, der Minderheit I (Baumann) zu folgen.

Herr Bundesrat Schneider-Ammann hat vorhin gesagt, es sei eine einfache Geschichte. Es ist eine einfache Geschichte, wenn wir dem Entwurf der nationalrätlichen Kommission folgen: "Auf Autobahnraststätten und an Hauptverkehrsstrassen ..." Herr Baumann hat es gesagt: Die Begriffe sind klar. Wenn wir aber dem Bundesrat folgen, finde ich es nicht so einfach, Herr Bundesrat. Es heisst dann: "Auf Autobahnraststätten und an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr ..." Wer beurteilt dann diesen "starken Reiseverkehr"? Hier gibt es eben ganz genau Juristenfutter; hier gibt es die grossen Diskussionen. Ich bitte Sie, die klarere Formulierung zu wählen. Dann, glaube ich, dürfte es hundertprozentig klar sein, wo und wann geöffnet sein kann.

Wenn man bei der Formulierung "mit starkem Reiseverkehr" die Betonung auf "Reise" oder auf "Ferien" legt, wie es jetzt auch getan wurde, dann könnte man sagen, die Shops seien nur während des Hauptreiseverkehrs in der Ferienzeit geöffnet. Das darf es auch wieder nicht sein, dass damit nur der Sommer sowie Ostern, Pfingsten usw. gemeint sind. Hier müssen wir klare Verhältnisse schaffen. Das tun wir, wenn wir der Minderheit I folgen und dem Entwurf der nationalrätlichen Kommission folgen. Dann ist es immer noch freiwillig, ob geöffnet wird oder nicht; das muss ich auch noch betonen. Es wird niemand gezwungen werden, irgendwelche Lokalitäten zu öffnen.

Germann Hannes (V, SH): Ich kann hier nahtlos anschliessen, was Sie nicht verwundern wird. Ich bin ja auch in der Minderheit I vertreten.

Aber, Herr Bundesrat, wie kommen Sie um Himmels willen dazu anzunehmen, es habe jemand die Idee, auch auf Hauptverkehrswegen mit schwachem Reiseverkehr einen 24-Stunden-Betrieb aufrechtzuerhalten? Das muss man gar nicht im Gesetz regeln. Es bringt ja überhaupt nichts, diesen unbestimmten Rechtsbegriff hier einzufügen. Das regelt, glaube ich, nun wirklich der Markt. Es kann sich ja wohl niemand leisten, einen Tankstellenshop 24 Stunden geöffnet zu haben, wenn vielleicht nur drei oder vier Leute tanken; man kann das heute ja mit Selbstbedienung machen. Aber dort, wo jemand angestellt ist und sowieso die ganze Nacht bleiben muss, macht es einfach keinen Sinn, ein paar Quadratmeter im Laden abzustecken respektive nicht das ganze Angebot bereitzustellen. Das verstehe ich nicht.

Vielleicht noch etwas zum Argument von Herrn Levrat: Er hat jetzt verschiedentlich das mit dem Alkohol gebracht. Einig gehe ich mit ihm im Punkt, dass es störend sein mag, dass man an Autobahnraststätten Alkohol beziehen kann. Ich bin da nicht einmal so sicher, ob das so ist, habe ich dort doch noch nie Alkohol gekauft. Das liesse sich aber generell regeln, finde ich. Schliesslich stört mich das auch. Wenn das nachts der Fall wäre, wäre das sicher etwas sehr, sehr Negatives, umso mehr, als man mit dem Auto unterwegs ist. Doch mindestens so störend ist Ihre Äusserung, Herr Levrat, dass Nachtarbeit in jedem Fall schädlich sei. Es wird aber erstens keine zusätzliche Nachtarbeit eingeführt. Und zweitens muss ich Ihnen sagen, wenn ich, was selten vorkommt, nachts so spät unterwegs bin, so sehe ich ganze Menschenströme, junge Leute, die im Ausgang sind: Da bin ich nicht sicher, ob die im Ausgang bis Sonntagmorgen um sieben gesünder leben, als wenn ein Student dann während der Nacht seine Fitness nutzt, sich nützlich macht und einem Zusatzverdienst nachgeht oder wenn die Hausfrau, die halt nur dort die Gelegenheit hat, ihr Erwerbseinkommen erzielt. Ich finde daran einfach grundsätzlich nichts Schädliches. Das hat aber mit diesem Minderheitsantrag I nichts zu tun.

Ich glaube einfach nicht, dass die Regelung des Bundesrates mit dem unbestimmten Rechtsbegriff "an Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr" wirklich eine Verbesserung gegenüber dem ist, was die Minderheit I vorschlägt. Man kann dafür sein oder dagegen, doch diese Unterscheidung ist, finde ich, etwas künstlich.

Schneider-Ammann Johann N., Bundesrat: Darf ich Sie noch einmal darauf aufmerksam machen, dass die bundesrätliche Version die heutige Version ist und dass es dazu eine Rechtspraxis gibt, die sich über die Zeit entwickelt hat? So gesehen sind die "Hauptverkehrswege mit starkem Reiseverkehr" beschrieben. Wenn Sie den Begriff ändern würden und im Wesentlichen die gleichen Achsen meinen, dann würde eine Unsicherheit aufkommen, und es müsste sich wieder eine Rechtspraxis entwickeln und durchsetzen.

Was die Ladenflächen betrifft, will der Bundesrat im Wesentlichen das heutige Netz öffnen. Es ist also nicht die Absicht, neue Hauptverkehrswege zu definieren. Sie sind definiert – mehr oder weniger starker Reiseverkehr, da stellt sich schon eine Abwägungsfrage. Es sind aber nicht die Hauptverkehrswege mit tropfenweisem Reiseverkehr, sondern effektiv die Hauptverkehrswege entlang gewisser Achsen gemeint. Das Netz der Ladenflächen wird also geöffnet, das bestehende Netz wird im Wesentlichen administrativ entlastet, das Angebot wird erweitert. Würden Sie auf den Begriff "Hauptverkehrsstrassen" wechseln, dann würde das Strassen einbeziehen, die zum Beispiel Pendlerstrassen in Agglomerationen hinein sind. Das ist genau das, was den Unterschied ausmacht und was der Bundesrat nicht will.



Ich habe vorhin noch nicht gesagt, dass bei den Ladenschlusszeiten das Primat der Kantone bestehen bleibt; diesbezüglich ändert sich auch nichts. So gesehen ist es eine bescheidene, eine einfache Revision, die ich Ihnen beliebt mache.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 33 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit I ... 10 Stimmen

AB 2012 S 748 / BO 2012 E 748

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit II ... 17 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 ... 26 Stimmen

Dagegen ... 17 Stimmen

(0 Enthaltungen)