

Argumentarium zur Chauffeureninitiative

V01, 05.07.2022

Warum diese Initiative?

Die Vorgänge während der Pandemie im Frühjahr 2020 und die Probleme mit dem Brexit in Grossbritannien haben klar gezeigt, dass Logistik systemrelevant ist und unter schwierigen Umständen umso besser funktionieren muss. Eine Schlüsselfunktion haben in der Logistik die Chauffeure. Fehlen Chauffeure, können nicht kurzfristige neue Chauffeure generiert werden.

Andererseits gibt es kaum einen anderen Beruf mit vergleichbar hohen Anforderungen, hoher Arbeitszeit und tiefem Lohn. Während der Pandemie haben in der Schweiz Chauffeure gefehlt. Die Arbeitszeiten mussten hinaufgesetzt werden. Wären dazu noch stärkere Einschränkungen für Grenzgänger gekommen, wäre die Logistik zusammengebrochen. Es wäre sinnvoll, wenn die Chauffeure wieder in kürzerer Distanz zu ihrem Arbeitsort wohnen und auch wieder vermehrt Nachwuchs aus dem Inland kommt.

Wir sind der Ansicht, dass ein Beruf mit Arbeit in der Schweiz nur sinnvoll ist, wenn man vom Lohn in der Schweiz leben kann und ein vernünftiges Familienleben möglich ist.

Seit rund 10 Jahren wird der Nachwuchs hauptsächlich im Ausland rekrutiert, mehrheitlich aus Osteuropa. Obwohl der Beruf des Chauffeurs grundsätzlich interessant und abwechslungsreich ist, fehlt der Nachwuchs aus dem Inland.

Parallel dazu muss der Aufwand für die Weiterbildung besser abgestützt sein. Aus- und Weiterbildung ist wichtig. Das Verantwortungsbewusstsein der Chauffeure ist in den letzten Jahren besser geworden. Mit den Kursen wurde die Kommunikation und der Umgang mit Problemen wesentlich verbessert. Dies hat sich auch auf Unfallzahlen ausgewirkt. Auch gemäss BfU werden bedeutend weniger Unfälle durch Chauffeure verursacht. Die Kosten für Aus- und Weiterbildung werden teilweise durch die Chauffeure selbst getragen. Obwohl aufgrund gesetzlicher Regelungen der volle Aufwand von den Unternehmungen getragen werden müsste, ist dies keine gute Lösung, da dies zu einer erzwungenen Abhängigkeit führt. Wird der Ausweis vom Arbeitgeber bezahlt, gehört er moralisch auch dem Arbeitgeber. Deshalb ist eine andere Finanzierungswiese notwendig.

Die Einführung eines Kabotagegesetzes ist notwendig, um Hintertüren für Lohndumping zu schliessen.

Jedes Jahr werden 5'000 neue Chauffeure benötigt. Im Inland absolvieren jährlich rund 2'000 Chauffeure die CZV-Prüfung oder gleichwertige inländische Ausbildung, wovon nur ein Teil mehrere Jahre im Beruf bleibt. Um den Bedarf zu decken, werden jedes Jahr 3'000 neue Chauffeure aus dem Ausland eingestellt. Der Beruf hat im jetzigen Zustand für Einheimische ungenügende Perspektiven und ist uninteressant für einen Einstieg.

Auslöser:

Neben den langjährigen Problemen haben sich während den letzten zwei Jahren verschiedenen zusätzliche Gründe für die Lancierung einer Initiative ergeben:

Arbeitsbedingungen allgemein

Seit jeher sind die Löhne in Anbetracht der Verantwortung, der Arbeitsstunden, dem Einsatz und den Berufsrisiken nicht angemessen und vergleichbar mit anderen Berufen. Der Verband der Arbeitgeber ASTAG will keinen allgemeinverbindlichen, gesamtschweizerischen Gesamtarbeitsvertrag für die Transportbranche. Der Grund der Ablehnung kommt hauptsächlich aus der Angst vor der Kontrollierbarkeit und der Überzeugung, dass Unternehmer die Löhne selbst bestimmen wollen.

Europäische Politik

Auch in Europa werden die Arbeitsbedingungen regelmässig in Frage gestellt. Im den letzten zwei Jahren wurden Sozialvorschriften angepasst. Allerdings besteht in Europa ein sehr grosses soziales Gefälle. Während die westlichen Staaten wie beispielsweise Frankreich, Belgien, Holland und Deutschland Verbesserungen befürworten, sehen die östlichen Staaten Anhebungen der Sozialnormen als Wettbewerbsnachteil. Die Diskussionen in der europäischen Politik haben gezeigt, dass Westeuropa ähnliche Probleme wie wir in der Schweiz haben, doch Osteuropa nicht mitzieht. Länder wie Polen suchen ihre Chauffeure inzwischen in der Ukraine oder Russland, sind aber der Ansicht, dass sie dadurch ihren Wirtschaftsstandort stärken.

Lohndiskussion, Mindestlohn

Unter Fr. 5000.- Monatslohn brutto (x13) wird es schwierig als Chauffeur in der Schweiz vom Lohn zu leben. Aufgrund der Arbeitszeiten und Einsätze ist ein Auto notwendig. Grundsätzlich werden im Durchschnitt 200 Stunden pro Monat gearbeitet, es sind auch Spitzen bis zu 250 Stunden pro Monat zulässig. Ein Chauffeur trägt gegenüber dem Gesetzgeber und Verkehrspartnern eine erhöhte Verantwortung welche nur mit einem geordneten Privatleben und Zuverlässigkeit zu erfüllen ist.

Chauffeure aus Osteuropa werden in der Schweiz für Fr. 3500.- bis 4500.- Monatslohn angestellt. Ein geordnetes Leben ist in der Schweiz mit diesem Lohn nicht möglich.

Wir müssen das Lohndumping durch Chauffeure aus Osteuropa bekämpfen.

Brexit

Auch Grossbritannien hat während Jahren auf Chauffeure aus Osteuropa gezählt. Mit dem Brexit und der zusätzlichen Pandemie hat dies zu einem Zusammenbruch der Logistik geführt. Tankstellen blieben leer, Läden wurden nicht mehr beliefert und die Industrie ist auch in Lieferschwierigkeiten geraten.

Fehlende Chauffeure führen sofort zum Zusammenbruch der Logistik. Der Detailhandel und die Treibstoffversorgung wären am schnellsten beeinträchtigt. Auch andere Branchen mit kurzen Lieferzeiten, hohem Materialbedarf und knappen Lagern würden folgen.

Chauffeure aus Afrika

Mit der Pandemie und dem Brexit wurde das Thema Chauffeurmangel intensiver in den Medien diskutiert. Da Chauffeure auch in Europa eher knapp werden, zielen einzelne Transportunternehmer bereits auf neu zu erschliessenden Quellen von Chauffeuren, die noch billiger sind und von noch weiter her kommen. Im Fokus stehen Afrika, Ukraine, Russland, China. Wir möchten dies der Schweiz ersparen.

Chauffeure sind systemrelevant

Die Pandemie und Brexit haben gezeigt, dass die Wirtschaft Chauffeure unbedingt braucht. Selbst mit dem Einsatz der Armee wäre es nicht möglich, auch nur kurzfristig Transportdienstleistungen zu garantieren.

Demografie

Das Durchschnittsalter jetziger Chauffeure liegt bei 52 Altersjahren. Viele werden in den nächsten Jahren pensioniert. Viele sind pensioniert und haben aufgrund der Bedürfnisse ihres Arbeitgebers weitergearbeitet. Zudem wandern nach wie vor viele in andere Berufe ab. Der Beruf muss wieder interessant für einheimische Personen werden, da ansonsten noch stärker im fernen Ausland rekrutiert werden muss.

In den letzten Jahrzehnten wurden sehr wenige junge Chauffeure ausgebildet, der Nachwuchs kommt mehrheitlich mit 25-40 Altersjahren aus dem Ausland.

Differenzen in Gewohnheiten, Mentalitäten, Ausbildung und Erfahrung

Je weiter her die Chauffeure rekrutiert werden müssen, umso weniger passen ihre Fähigkeiten zu unseren Bedürfnissen. Neben den Bedürfnissen von Kunden und Transportbetrieben stehen auch die Bedürfnisse anderer Verkehrspartner auf der Strasse und Bedürfnisse der einheimischen Kollegen. Wer sich als Chauffeur beruflich hauptsächlich in der Schweiz bewegt muss sich an Bedürfnisse anpassen

können. Er arbeitet jeden Tag in der Öffentlichkeit, umgeben von vielen anderen Personen. Die Umgebung darf eine gewisse Zuverlässigkeit und Verständnis erwarten.

Chauffeurmangel

Wir haben in der Schweiz ein strukturelles Problem, das sich über die letzten 3 Jahrzehnte entwickelt hat. Seit 1980 sind in der Schweiz 50'000 Lastwagen immatrikuliert und im Einsatz. Die Zahl hat sich während 40 Jahren kaum verändert, obwohl heute mit Lastwagen ein Mehrfaches an Gütern transportiert wird. Vor 1990 sind viele Chauffeure aus der Landwirtschaft oder anderen Berufen gekommen und wurden in der Armee ausgebildet. In den 90er-Jahren sind mit der Öffnung von Osteuropa Schweizer Betriebe in internationalen Transport unter Druck geraten. In dieser Zeit hat die Schweiz Arbeit für rund 5000 Lastwagen verloren. Einige Chauffeure haben die Branche verlassen, die Mehrheit hat eine Stelle im Inlandtransport gefunden. Es brauchte bedeutend weniger Nachwuchs. Nach dem Jahr 2000 wurden die Gesamtgewichte von 28t auf 40t erhöht, zudem mussten aufgrund der LSWA Leerkilometer vermieden werden. Folglich ist die Transportbranche effizienter geworden. Der Bedarf an Neueinsteigern war erneut sehr tief. Ausserdem sind in Folge der EU-Osterweiterungen die Transportpreise zusätzlich gesunken, so dass auch Import- und Exportfahrten noch stärker an ausländische Speditionen vergeben wurden. Auch ist davon auszugehen, dass die Dunkelziffer von Kabotagetransporten angestiegen ist.

Seit rund 10 Jahren hat sich aber kein derartiger externer Einfluss mehr ergeben. In Folge werden fehlende Chauffeure im Ausland rekrutiert. Aufgrund des riesigen Lohngefälles in Europa kommen Chauffeure heute vermehrt aus Rumänien, Bulgarien, Ungarn und der Slowakei. Die Branche ist nicht gewohnt, selbst genügend Nachwuchs auszubilden, da in den letzten Jahren immer billig eingekauft werden konnte.

Zweiklassengesellschaft

Es bestehen im Strassentransport derzeit zwei Gruppen Chauffeure. Die einen sind einheimisch, haben einen Schweizer Pass oder sind vor längerer Zeit eingewandert. Sie sind hier aufgewachsen oder haben sich als Einwanderer sehr gut integriert. Sie sind meist angemessen bezahlt und kennen die Bedürfnisse ihres Umfelds bei der Arbeit.

Die zweite Gruppe beschränkt ihr Verhältnis zu Schweiz auf die Arbeit. Sie kennen das Strassenverkehrsgesetz, sie kennen die Bedürfnisse ihrer Kunden und Arbeitgeber. Der Lohn ist Fr. 1500.- bis Fr. 2000.- tiefer. Sie versuchen in der Schweiz möglichst kein Geld auszugeben, da alles zu teuer ist. Ihr Lebensmittelpunkt ist bei der Familie weit weg von hier. Sie können und wollen sich hier nicht integrieren. Sie wohnen in der Schweiz in Lastwagenkabinen, mehrfach genutzten Zimmern oder Containerunterkünften. Aufgrund von Grenzgängerregelungen müssten sie mindestens jedes Wochenende nach Hause zur Familie heimkehren, was sie aber aufgrund der grossen Entfernungen nicht machen. Die Verpflegung in der Schweiz erfolgt grösstenteils aus ihren Heimatländern.

Zwischen diesen Gruppen findet nahezu keine Kommunikation statt. Beide Gruppen misstrauen sich. Die einen haben Angst um ihren Job aufgrund der Lohndifferenzen und die anderen sehen sich lediglich als unerwünschte und geduldete Fremdarbeiter.

Pflegeinitiative

Der Pflegeverband hat gezeigt, dass eine Abstimmung zu diesem Thema durchaus zu gewinnen ist. Zwar hat die Pandemie während und vor der Abstimmung einen guten Rückenwind verursacht. Die Probleme waren aber schon lange bekannt. Im Jahr 2017 hat beim Unterschriftensammeln noch niemand mit einer Pandemie gerechnet.

Die Pandemie hat die Probleme verstärkt gezeigt und die öffentliche Diskussion vergrößert. Wir dürfen nicht damit rechnen, dass zum Abstimmungszeitpunkt für unsere Initiative von selbst eine vergleichbare Unterstützung entsteht. Allerdings ist unser Problem sichtbarer, da Lastwagen und Chauffeure in der Öffentlichkeit arbeiten. Auch Politiker in Westeuropa sehen das Problem je länger je mehr. Unser Problem hat sich in den letzten Jahren verschärft und wird auch in den nächsten Jahren an Aktualität dazugewinnen.

Zu den einzelnen Abschnitten des Initiativtextes:

Chauffeure müssen in der Schweiz oder im angrenzenden Ausland wohnen und leben.

Ziel ist es, dass Chauffeure ihre Arbeit mit kurzen Arbeitswegen antreten können und nach Möglichkeit und Bedarf mit ihren Familien zusammenleben. Die jetzigen Regelungen mit Grenzgängerstatus verlangen eine Heimreise pro Woche. Eine Heimkehr nach Osteuropa ist aufgrund der grossen Reisezeiten kaum möglich. Wer Freitag nach Feierabend heim nach Ungarn oder in die Slowakei fahren sollte und am Montagmorgen um 05:00 wieder arbeiten muss, kann dieser Vorschrift nicht nachkommen ohne dass er seine Gesundheit und Zuverlässigkeit aufs Spiel setzt.

Deshalb bleiben die meisten mehrere Wochen in der Schweiz. Dies wäre nicht im Sinne der Grenzgängerregelungen und wäre verboten. Es ist aber kaum kontrollierbar.

Es wäre besser, wenn sich diese Chauffeure in der Schweiz oder dem nahegelegenen Ausland integrieren und den üblichen Gewohnheiten, Gesetzen und Wertevorstellungen anpassen. Wer für die gleiche Arbeit in der Schweiz den gleichen Lohn erhalten sollte, sollte auch vergleichbare Lebenskosten haben. Bei Gesetzesverstössen sollte er auch vergleichbar mit Administrativmassnahmen sanktioniert werden und nicht einfach Land und Arbeitgeber wechseln.

Der Passus hat leichte Einschränkungen für die Personenfreizügigkeit zur Folge. Es geht aber bei diesem Passus nicht um Einschränkungen der Herkunft, sondern eher um die Anpassung der betroffenen Personen an die Gewohnheiten und Anforderungen ihres neuen Arbeitsortes.

Zudem führen kürzere Reisezeiten zu besserer Gesundheit, mehr Freiheit und Zeit für die Familie.

Der Bundesrat soll einen verbindlichen Mindestlohn in Höhe vergleichbarer Branchen festlegen.

Seit 15 Jahren versuchen wir mit der ASTAG einen Gesamtarbeitsvertrag mit klaren Regelungen zu schaffen. Es ist uns nicht gelungen. Die ASTAG will einfach nicht. Die jetzigen regionalen Regelungen sind höchst unterschiedlich und nicht mit unterschiedlichen Lebenskosten zu begründen. Zudem sind die regionalen Reglemente voller Hintertürchen und Ausnahmen. Die Zahlen zeigen eher die regionalen Machtverhältnisse zwischen den Verhandlungspartnern als angemessene Regelungen für Chauffeure. Zudem sind lediglich Mitglieder der ASTAG an die Einhaltung der Mindestlöhne gebunden. Wer die Mindestlöhne umgehen will, ist bei der ASTAG ausgetreten oder setzt Auftragnehmer ein, die sich nicht an Mindestlöhne halten müssen. Bei Verhandlungen argumentiert die ASTAG immer wieder, dass aufgrund der Konkurrenzverhältnisse keine besseren Mindestlöhne möglich sind. Einen allgemeinverbindlichen GAV will die ASTAG nicht, da er kontrollierbar wäre und keine Hintertüren mehr möglich wären. Zudem müsste die ASTAG einzelne eigene Mitglieder kontrollieren und gegebenenfalls massregeln. Wir müssen davon ausgehen, dass es in den nächsten Jahren nicht möglich ist, einen allgemeinverbindlichen Gesamtarbeitsvertrag mit der ASTAG auszuhandeln.

Kabotage

Wir verlangen ein Gesetz zur Kabotage Bekämpfung Kabotage Bekämpfung.

Ein im Ausland immatrikuliertes Fahrzeug darf lediglich Import- und Exporttransporte durchführen. Es darf keinen Binnentransport durchführen. Trotzdem wird das regelmässig gemacht. Aufgrund der tieferen Kosten sind solche Transporte interessant und für alle Beteiligten lukrativ. Da von den Beteiligten jeder mitverdient und dies auf der Strasse schwer zu kontrollieren ist, ist die Dunkelziffer sehr hoch. Oft wird auf gesperrtem Privatgelände auf- und abgeladen.

Aufgrund des Landverkehrsabkommens mit der EU ist Kabotage zwar verboten. Da ein Gesetz zur Umsetzung aber fehlt, kontrollieren Behörden Kabotage nicht oder nur gelegentlich sehr zurückhaltend und nur in einzelnen Fällen. Die Dunkelziffer ist nach wie vor hoch. Es fehlen mögliche Kontrollmassnahmen und Berechtigungen der Behörden, schnell und zügig Unterlagen bei Versendern, Empfängern, Transporteuren und anderen Behörden einzusehen. Ebenso fehlen Ansätze zur Bemessung von Strafen.

Ohne Kabotagegesetzgebung sind einheimische Transportbetriebe immer wieder genötigt, Preise unter die Gestehungskosten zu senken, da die ausländischen Transportunternehmen mit tieferen Kosten kalkulieren und anbieten können. Es ist auch davon auszugehen, dass inländische Transportunternehmern und Transportvermittler Aufträge an ausländische Unternehmungen weitergeben und damit Geld verdienen oder zumindest konkurrenzfähiger werden.

Aus- und Weiterbildung

Der Ausbildungsaufwand ist in den letzten Jahren angestiegen. Neben der Fahrausbildung kommt seit 2009 auch obligatorisch die Ausbildung für den Fahrerqualifizierungsnachweis (CZV) hinzu. Ohne den Zeitaufwand zu rechnen, werden für die Ausbildung 5'000.- bis Fr. 10'000.- benötigt. Anschliessend werden für den Erhalt des Ausweises rund Fr. 200.- pro Jahr an Kurskosten (ohne Zeitaufwand) fällig. Die Ausbildung und Weiterbildung sind grundsätzlich gut, da der Fokus auf Aufbau von Verantwortungsbewusstsein, schonenden Umgang mit Ressourcen und Verkehrssicherheit liegt. Zudem hat sich die Diskussionskultur wesentlich verbessert und es wird eher ein offener und verantwortungsvoller Umgang mit Problemen gepflegt. Dies hat in den letzten 10 Jahren Unfallzahlen reduziert und den Chauffeuren auch persönlich einiges gebracht.

Die Ausbildung wird selten mit einer Berufslehre gemacht. Für den Bedarf von jährlich 5000 Chauffeuren stehen rund 250 Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die Mehrheit der Chauffeure macht die Ausbildung nach dem Berufsabschluss, meist auf eigene Kosten oder als arbeitsmarktliche Massnahme eines RAV.

Das Gesetz sieht lediglich den Chauffeur in der Verantwortung und er selbst ist allein verantwortlich für den Erhalt seines Ausweises. Grundsätzlich ist das gut und soll im Sinne des Verantwortungsbewusstseins auch so bleiben. Dadurch, dass es um den Erhalt des eigenen Ausweises geht, finanziert ein Teil der Chauffeure die Weiterbildungskosten selbst, ebenso nehmen sie teilweise den Zeitaufwand selbst auf sich.

Die Diskussionen um die Bezahlung der Kurskosten durch den Arbeitgeber ist für manchen Chauffeur mühsam und unerfreulich. Die Kursteilnahme wird in Folge auf den letzten möglichen Tag verschoben und der Chauffeur hat keine Garantie, dass er seinen Ausweis verlängern kann. Es geht bei der

Weiterbildung um Fr. 200.- pro Chauffeur und Jahr. In einzelnen Betrieben sehen Vorgesetzte die Bezahlung von Kurskosten als Geschenk an den Mitarbeiter. Unabhängig dessen, unterstützen viele verantwortungsbewusste Unternehmen ihre Chauffeure auch bei der Weiterbildung, leider bei weitem nicht alle.

Es wäre daher sinnvoll, wenn er die Kurse unabhängig dem Willen seines Arbeitgebers besuchen kann. In anderen Bildungsbereichen wird Ausbildung staatlich subventioniert.

Wir verfolgen das Ziel, das ein Tag berufliche Weiterbildung pro Jahr gemacht werden soll, dies aber nicht zu noch grösserer Abhängigkeit vom Arbeitgeber führen darf. Die Finanzierung der Weiterbildung sollte unabhängig des Einflusses des Arbeitgebers abgewickelt werden können. Die Entrichtung der Beiträge sollte aber nicht über den Arbeitgeber laufen, um die Unabhängigkeit des Chauffeurs sicherzustellen. Zudem arbeiten viele Chauffeure bei verschiedenen Arbeitgebern.

Die jährlichen Kosten für Berufsumsteiger sollten mit einem Budget von Fr. 30 Mio. zu decken sein. Nach wie vor werden Personen mit abgeschlossener Ausbildung aus dem Ausland kommen, von der Armee ausgebildet werden oder die Berufslehre absolviert haben. Die Kalkulation basiert auf durchschnittlich Fr. 7500.- Ausbildungskosten für 4'000 neu ausgebildete Umsteiger.

Für die Weiterbildungskosten im Güterverkehr werden Fr. 20 Mio. benötigt. In Anbetracht der Einnahmen aus der LSVA sind dies sehr geringe Beträge. Damit sind die Kosten der CZV-Weiterbildung im Güter- und Personentransport zu decken.

Die Weiterbildung von 3.5t-Chauffeuren (Kat., Lieferwagen) ist soweit nicht geregelt. Es besteht kein Obligatorium, obwohl es auch dazu Gründe gäbe. Erfahrungsgemäss ist freiwillige Weiterbildung bei Chauffeuren nicht sehr erfolgsversprechend, da nur bildungsaffine Personen darauf einsteigen. Falls ein Weiterbildungsobligatorium für diesen Bereich eingeführt würde, sollten die Kosten ebenso vom Staat getragen werden. Ansonsten Da Chauffeure vonkein Weiterbildungsobligatorium besteht, kann ein Lieferwagenchauffeur von der Übernahme der Ausbildungskosten für die Ausbildung als Bus- oder Lastwagenchauffeur profitieren.

Der Zeitaufwand wird je nach Möglichkeiten vom Chauffeur oder seinem Arbeitgeber getragen. Das Gesetz sieht bereits jetzt vor, dass Zeit für obligatorische Weiterbildung vom Arbeitgeber getragen werden muss. Es macht keinen Sinn, dies zusätzlich in der Bundesverfassung festzuhalten.

Die Weiterbildung muss in der Schweiz absolviert werden. Wer in der Schweiz arbeitet, sollte sich auch entsprechend den lokalen Gegebenheiten weiterbilden. Es geht nicht nur um technische Belange des Fahrerberufes. Es geht auch um den Umgang mit Kunden und Verkehrspartnern und Kenntnis der schweizerischen Gesetzgebung und Wertevorstellungen.

Themen und Argumente

Ist die Festlegung von Lebens- und Wohnort für Chauffeure populistisch?

Es gibt nur wenige Berufe, die derart stark auf Mitarbeiter aus dem Ausland abstützen. Zudem ist die Arbeit systemrelevant. Einerseits wollen wir angemessene und menschenwürdige Arbeitswege, die es ermöglichen, ausgeruht bei der Arbeit zu erscheinen. Andererseits haben wir mit Brexit gesehen, was passiert, wenn viele Chauffeure nächste Woche nicht mehr zur Arbeit erscheinen, weil sie nicht anreisen können.

Wir erachten es als schlecht und moralisch verwerflich, für die Schweiz Chauffeure im Ausland zu suchen, in der Schweiz arbeiten zu lassen und zu wissen, dass es unmöglich wäre, von Lohn dieser Arbeit hier zu leben. Wir importieren billige Arbeitskräfte, die wir nicht hier wohnen lassen wollen, da es zu teuer wäre. Andererseits wissen wir, dass es viele einheimische Chauffeure gab, die ihre Arbeit mit Freude machten, aber aufgrund des Lohns und der Lebenskosten gezwungen waren, andere Tätigkeiten anzunehmen.

Es geht nicht darum, Personen entfernter Herkunft auszuschliessen als vielmehr darum, sie hier zu integrieren und unmenschliche Arbeitswege und Reisezeiten zu verhindern.

Ist diese Initiative ausländerfeindlich?

Die Initiative soll sich positiv auf Chauffeure auswirken, die in der Schweiz arbeiten und in der Schweiz oder im nahen Ausland wohnen. Es geht nicht um Herkunft oder Staatsbürgerschaft. Die Initiative wirkt sich protektionistisch auf Personen aus, die in diesem Beruf arbeiten und schützt sie gegen billige Konkurrenz und Lohndumping aus dem Ausland. Die Initiative ist nicht ausländerfeindlich. Vielmehr möchten wir, dass Berufskollegen aus dem Ausland sich besser bei uns integrieren.

Wozu brauchen wir einheimische Chauffeure?

Wohnt schlussendlich der grosse Teil der Chauffeure im Ausland, kann auch die Transportfirma ins Ausland verlagert werden. Kobotagegesetzes braucht es dann auch nicht mehr. Es braucht für Transporte in der Schweiz auch keine inländische Transportwirtschaft mehr. Die Lastwagen können für viele Transporte im Ausland stationiert sein und das Inland kann aus dem Ausland bedient werden. Das könnte auch heute schon günstiger sein. Die Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit wären aber fatal.

Im Falle einer Krise würde dasselbe passieren wie mit den Hygienemasken zu Beginn der Pandemie im Jahr 2020: Der Transport würde fehlen. Nur wird es schwieriger zu begründen sein, dass es diese Transporte auch nicht braucht.

Wieso braucht der Chauffeurberuf eine Sonderbehandlung?

Einerseits ist der Chauffeurberuf systemrelevant, andererseits gibt es kaum einen anderen Beruf der eine dermassen hohe Stundebelastung zu derart tiefem Lohn zeigt. In den vergangenen Jahren haben sehr viele Chauffeure den Beruf aufgegeben und gewechselt. Zudem wurden in den letzten 30 Jahren ungenügend neue Chauffeure ausgebildet. Die Dienstleistung muss aber hier erbracht werden und ist notwendig, um die Wirtschaft am laufen zu halten. Auch in der Schweiz haben zu Beginn der Pandemie Chauffeure gefehlt. Die Logistik hat funktioniert, weil andere intensiver und mehr als üblich zulässig, gearbeitet haben. Die ARV musste mit Notrecht temporär angepasst werden.

Die Löhne sind bereits jetzt genug hoch

Einheimische haben oft Löhne zwischen Fr. 5'000.- und Fr. 6'500.- monatlich. Damit kann man leben. Ausländer, die noch nicht integriert sind, haben Löhne von Fr. 3'500.- bis Fr. 4'500.-. Nach Abzug von Wohnungsmiete, Krankenkasse und Steuern bleibt nicht mehr viel übrig. Mit solch tiefen Löhnen kann man in der Schweiz nicht leben. Derzeit funktioniert die Wirtschaft und es besteht bei den Chauffeuren kaum Arbeitslosigkeit. Es ist wenige Jahre her, dass ein Chauffeur mit 55 Altersjahren Mühe hatte, eine neue Stelle zu finden. Geboten wurden dann anstelle von Fr. 5'500.- Monatslohn mal 13 nur noch Fr. 4'500.- mal 12. Solche Zeiten werden wiederkommen.

Es gäbe noch andere wichtigere Probleme wie Parkplätze, Staus und Polizeikontrollen

Diese Probleme sind vorhanden. Die Schweiz wird immer enger. Platz ist teuer und Privatbesitzer sind je länger je weniger bereit, ungenutzte Plätze der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Der internationale Strassentransport betreibt inzwischen Logistik ohne eigene Depots. Die meisten Unternehmungen sind nicht mehr in der Lage, für ihre eigene Fahrzeugflotte zumindest am Unternehmensstandort eigene Parkplätze zu haben. Die Fahrzeuge bewegen sich immer auf öffentlichen Plätzen ohne dafür aufzukommen. Diese Probleme sind noch schwieriger zu lösen. Dadurch, dass die Arbeit je länger je schwieriger wird, gehört sie wenigstens angemessen bezahlt.

Chauffeure wechseln den Beruf wegen Staus und Polizeikontrollen

Polizeikontrollen sind in den letzten Jahren freundlicher geworden. Aufgrund der verbesserten Ausbildung der Chauffeure sind auch die Beanstandungen zurückgegangen. Staus sind nach wie vor vorhanden, zudem mit wachsender Tendenz. Jeder Beruf hat seine Unerfreulichkeiten. Chauffeure müssen gelegentlich Kunden um Verständnis bitten. Wenn die Firma und die Disposition richtig und ehrlich mit den Kunden kommuniziert und plant, funktionieret die Arbeit besser.

Die Transportpreise sind zu tief, umso mehr braucht es billige Chauffeure

Wer mit dieser Unternehmensstrategie unterwegs ist, macht einen Fehler und denkt kurzfristig. Irgendwann werden ihm die letzten Chauffeure ausgehen. Diese Strategie kann sich eine Firma für kurze Zeit leisten. Eine gesamte Branche ruiniert damit auch gute Unternehmungen und fährt damit in Richtung Zusammenbruch.

Was ist ein Chauffeur, wer zählt dazu?

Grundsätzlich soll jeder dazu zählen, der beruflich Güter oder Personen transportiert. Am einfachsten zu definieren ist die Gruppe Personen, welche Transporte mit schweren Nutzfahrzeugen durchführt. Sie haben grundsätzlich einen CZV-Ausweis.

Lieferwagenchauffeure, die dieser Tätigkeit beruflich nachgehen, gehören grundsätzlich auch dazu. Die Abgrenzung zum Taxifahrer ist oft nicht so einfach und muss bei der Umsetzung noch klarer definiert werden. Insbesondere, da dort sehr viel Teilzeit oder in Selbständigkeit gearbeitet wird.

Die Regelungen im Initiativtext gelten grundsätzlich für alle Chauffeure, unabhängig der Branche. Ausserhalb der Transportbranche sind die Konditionen meist sowieso eher besser und es wird für diese Branchen kein Problem sein, diese Vorgaben zu respektieren.

Gelten die Regelungen auch für ausländische Chauffeure, die in der Schweiz arbeiten, aber im Ausland angestellt sind?

Im Grundsatz gelten diese Regelungen für alle Chauffeure, die mit einem in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeug arbeiten. Dazu gehören Chauffeure, die niedergelassen sind, als Grenzgänger arbeiten, mit 90- oder 120-Tage Bewilligungen arbeiten oder sonstwie länger oder wiederkehrend in der Schweiz arbeiten.

Chauffeure, die mit einem ausländischen Fahrzeug Transit fahren oder mit einem ausländischen Fahrzeug lediglich Import- oder Exportfahrten machen, fallen nicht darunter. Sie haben auch keinen Schweizer Arbeitsvertrag. Umso mehr muss deshalb das Kabotageverbot straff kontrolliert werden.

Auch in der EU gibt es Bestrebungen, die Arbeitsbedingungen für Chauffeure zu verbessern.

Transporte werden teurer

Was nichts kostet, ist nichts wert. Zur Nachhaltigkeit gehören nicht nur saubere Lastwagen, sondern auch Chauffeure, die von ihrer Arbeit leben können. Ausserdem macht der Lohn des Chauffeurs nur einen geringen Anteil an den gesamten Transportkosten aus. Es ist so, dass die billigsten Marktteilnehmer ihre Preise wohl anheben werden müssen oder verschwinden. Dafür kann sich der Konsument aber auch sicher sein, dass der Chauffeur die Arbeit mit Freude macht.

Chauffeure aus dem Ausland sind auch Menschen

Die Kriterien für eine Anstellung müssen bei den Fähigkeiten gesucht werden. Neben dem Lenken eines Fahrzeuges gehört allerdings noch mehr dazu. Es geht um Fertigkeiten beim Auf- und Abladen, den Umgang mit Kunden und dem Umfeld im Verkehr wie auch neben der Strasse. Die Arbeit findet zu grossem Teil in der Öffentlichkeit statt. Aus diesem Grunde darf auch die Bevölkerung und der Gesetzgeber Ansprüche äussern und einen anständigen Umgang erwarten. Ein Chauffeur, der die Schweiz nicht kennt und sich nicht integrieren kann oder will, da er fernab wohnt, wird Mühe haben, diesen Ansprüchen gerecht zu werden. Aus diesem Grund erwarten wir auch, dass die Weiterbildung in der Schweiz absolviert wird.

Es geht nicht darum Ausländer auszugrenzen, sondern eher Ausländer zu integrieren, gleichwertig zu behandeln und gleichwertig zu entlohnen.

Der Bundesrat wird mit dem Mindestlohn keine Geschenke machen

Wir erwarten vom Bundesrat, dass er einen Mindestlohn festsetzt, der es ermöglicht, in der Schweiz mit einer Familie leben zu können. Wir gehen davon aus, dass er sich bei den verschiedenen Beteiligten informieren wird und weiss, wen er für eine funktionierende Landesversorgung braucht: Chauffeure und Transportunternehmen. Ein anständiger Mindestlohn muss auch für Transportunternehmen kein Schaden sein. Bezahlen muss schlussendlich der Auftraggeber. Der Bundesrat weiss, dass er Chauffeure in guten wie in schlechten Zeiten braucht.

Finanzierung

Eine Initiative verursacht Kosten bei der Unterschriftensammlung und gegen das Ende für eine Abstimmungskampagne. Die Kosten für die Unterschriftensammlung können vom Verband Les Routiers Suisses getragen werden.

Für eine Abstimmungskampagne steht die Finanzierung nicht und wir müssen finanzielle Unterstützung suchen. Hinter dieser Initiative stehen keine Parteien, keine reichen Financiers, keine Wirtschaftsverbände oder Investoren. Hinter dieser Initiative stehen Menschen und Bedürfnisse.

5 Jahre sind zu lang

Bis der Einfluss einer Initiative zu spüren ist, können mehrere Jahre vergehen. Vom Beginn der Unterschriftensammlung bis zur Abstimmung geht es oft 5 Jahre. Wir können nur sehr schwer voraussehen, in welchem ökonomischen und politischen Zustand sich die Schweiz befinden wird. Es kann auch sein, dass aufgrund des jetzigen Einsatzes in 5 Jahren einige unserer Probleme bereits vor einer Abstimmung gelöst sind.

Wenn wir nicht heute anfangen, wird sich nie etwas ändern. Die Lancierung einer Initiative regt Menschen zum denken an. Bundesrat und Parlament können Gegenvorschläge machen. Vielleicht ändern sich auch bei der ASTAG gewisse Ansichten.