



«Schwarzräumung wäre für Grindelwald massiv teurer»

Bruno Amacher, stellvertretender Leiter des Werkhofs von Grindelwald (BE), sprach am Rande des Winterdienstkongresses der Organisation für Kommunale Infrastruktur (OKI) über die Herausforderungen für einen Winterkurort.

Herr Amacher, die Ansprüche an den Winterdienst steigen seit Jahren. Vor allem aus den Städten wird berichtet, dass die Bevölkerung schon fast rund um die Uhr schwarz geräumte Strassen erwartet. Wie ist das in Grindelwald?

Bruno Amacher: In einem Winterkurort wird eher akzeptiert, dass im Winter Schnee liegt. Bei uns besteht die grösste Herausforderung darin, dass auf rund 1000 Metern über Meer die Temperatur im Winter oft um null Grad Celsius herumschwankt. Wenn bei einem Temperaturanstieg der kompakte Schnee verreg-

net wird und die Temperatur kurz darauf wieder unter null fällt, haben wir sofort Eisglätte.

Wie reagiert der Werkhof darauf?

Amacher: Vor allem auf den Trottoirs streuen wir dann Splitt und fräsen das Eis auf. Dazu haben wir zwei Fräsmaschinen. Auf der Strasse sind wir aber zurückhaltender mit Splitt.

Macht Splitt nicht den schönen weissen Winterzauber zunichte?

Amacher: Doch, darum splitten wir auch nur, wenn es wirklich nötig ist, also wenn

Eis liegt. Wenn der Schnee schön weiss und trocken ist, streuen wir nie.

Gibt es auch einen eingeschränkten Winterdienst an gewissen Stellen?

Amacher: Eingeschränkter Winterdienst heisst im Falle von Grindelwald, dass wir dort, wo öffentliche Fahrzeuge verkehren, eine verzögerte Schwarzräumung anbieten, ohne grossen Salzeinsatz. Die anderen Abschnitte werden weiss geräumt.

Winterlich verschneit und strahlend weiss: Genauso stellt man sich einen



Weisses Wintermärchen: So soll Grindelwald sein. Gut befahrbar aber auch.

Bild: Jungfrau Region

Winterkurort vor. Wie sind denn die Rückmeldungen von den vielen Zweitwohnungsbesitzern in Grindelwald, die über das Wochenende in die Höhe fahren? Fahren die nicht am liebsten gleich vor das eigene Haus?

Amacher: Solche Diskussionen haben wir schon ab und zu. Zweitwohnungsbesitzer sind sich eher gewohnt, im Unterland mit dem Auto direkt bis ans

Haus heranzufahren, und einige hätten diesen Komfort gerne auch in Grindelwald. Am liebsten schneefrei bis ans Haus – und am liebsten gleich vor dem Haus auf die Ski und ab auf die Piste. Das lässt sich natürlich schlecht miteinander vereinbaren.

Der Kanton Bern übernimmt die Schwarzräumung der Kantonsstrasse bis hin zum Dorfeingang von Grindelwald. Über diese Schwarzräumung sind Sie trotzdem froh?

Amacher: Ja, denn wir stellen fest, dass zusehends Fahrzeuge unterwegs sind, die den Witterungsverhältnissen schlecht angepasst sind. Das gilt auch für Reisecars.

Und wer trägt die Verantwortung, wenn Fahrzeuge oder Personen in Grindelwald ins Rutschen kommen?

Amacher: Wenn wir unseren Winterdienst nach bestem Wissen und Gewissen geleistet haben, ist jeder selbst dafür verantwortlich, seine Ausrüstung oder seine Fahrweise den Umständen anzupassen. Gemäss unserem Winterdienstkonzept sind wir bereits ab vier Uhr in der Frühe unterwegs. Je nach Schneemenge brauchen wir zehn bis zwölf Stunden, um jede Strasse einmal zu räumen.

Tourismusdestinationen unternehmen zum Teil viel für das weisse Wintermärchen. In Gstaad soll bei Bedarf sogar Schnee auf die Promenade geschaufelt werden. Macht Grindelwald das auch?

Amacher: Gstaad hat eine andere Klientel als Grindelwald. Bei uns ist das kein Thema.

Welche Konsequenzen hätte es, wenn die Gemeinde von der heutigen Weissräumung inklusive Splitt auf Schwarzräumung umstellen würde?

Amacher: Also dafür müssten wir unsere Ressourcen – vom Personal über die Maschinen bis zum Salzlager – massiv aufstocken. Für den heutigen Winterdienst auf insgesamt 100 Kilometern Strassennetz sind acht Fahrzeuge im Einsatz, die gemeindeintern besetzt sind. Dazu haben wir sechs Drittfahrer, die mit ihren privaten Fahrzeugen für den Winterdienst aufgeboten werden; die Gemeinde stellt die Pflüge zur Verfügung.

Wenn der Schnee dann geschmolzen ist, bleibt wohl eine Menge Splitt zurück.

Amacher: Es sind zwischen 80 und 100 Kubikmeter, die mit den Wischmaschinen zusammengekehrt werden. Der Splitt wird an eine Deponie geliefert, wo er gewaschen und recycelt wird. Der Kehrriem wird entsorgt.

Andere Gemeinden arbeiten im Winterdienst mit dem Kanton zusammen, etwa bei den Salzlagern. Doch in Grindelwald hört ja, wie Sie im Spass gesagt haben, die Welt auf. Was heisst das in der Praxis?

Amacher: Es stimmt, Grindelwald liegt am Ende des Strassennetzes. Die nächste Verbindung ins Haslital über die Passstrasse ist im Winter geschlossen, das nächste Salzlager des Kantons liegt zwölf Kilometer weit entfernt vom Dorfeingang. So gesehen sind wir grösstenteils auf uns selbst gestellt.

Wie viel kostet der Winterdienst in Grindelwald?

Amacher: Der Winterdienst ist mit 300 000 Franken budgetiert, aber je nach Winter können es auch mehr sein, bis zu 450 000 Franken. Er kostet so viel, wie nötig ist, denn der Schnee muss nun einmal geräumt sein.

Sicherheit geht vor?

Amacher: Genau. Sicherheit geht vor.

Interview: Denise Lachat



Der Maschinenpark des Grindelwaldner Werkhofs zur Schneeräumung ist beeindruckend. Die Gemeinde verfügt über acht eigene und sechs Fahrzeuge Dritter.

Bild: zvg



Bruno Amacher, stellvertretender Werkhofchef in Grindelwald (BE). Bild: zvg

«Die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften sind komplex»

Der Winterdienst und das Arbeitsrecht, das ist eine komplexe Angelegenheit. Dr. Urs Marti, Fachanwalt SAV Arbeitsrecht, Partner bei der Anwaltskanzlei Kellerhals Carrard Bern KIG, bringt Licht in den Normen- und Gesetzesdschungel.



Herr Marti, Winterdienstmitarbeitende sind nicht gleich Winterdienstmitarbeitende, Sie unterscheiden insgesamt drei Gruppen. Welche sind das?

Urs Marti: Ich unterscheide grob zwischen den öffentlich-rechtlich Angestellten und den privatrechtlich Angestellten. Zusätzlich gibt es Mitarbeitende, die den besonderen Vorschriften der sogenannten Chauffeurverordnung (ARV 1) unterstehen.

Welche Folgen hat die Zugehörigkeit zur einen oder zur anderen Gruppe für einen Mitarbeitenden? Welche Gruppe ist arbeitsrechtlich am besten geschützt?

Marti: Je nach Gruppe gelangen andere Arbeits- und Ruhezeitvorschriften zur Anwendung. Welche Gruppe arbeitsrechtlich am besten geschützt ist, lässt sich nicht pauschal beantworten, zumal sich die Vorschriften bei den öffentlich-rechtlich angestellten Gemeindemitarbeitenden meist schon von Gemeinde zu Gemeinde unterscheiden.

Aus der Privatwirtschaft wird geklagt, dass für ihre Winterdienstmitarbeitenden nicht die gleich langen Spiesse gelten. Zum Beispiel würden Chauffeure, die mit einer Stunde zu viel Fahrzeit in eine Polizeikontrolle gerieten, mit einer Busse von 800 Franken gebüsst. Gibt es tatsächlich eine Ungleichbehandlung zwischen externen und internen Mitarbeitern?

Marti: Der «Normendschungel» im öffentlichen Arbeitnehmerschutzrecht mit den unübersichtlichen Geltungsbereichen führt in der Tat zu Lücken im gesamten Schutzsystem. Überall dort, wo der Staat Verwaltungseinheiten ausgliedert und diese in Konkurrenz zu privaten Anbietern arbeiten lässt, sollten meines Erachtens gleiche arbeitsrechtliche Schutzregeln gelten, denn Arbeitsbedingungen sind letztlich auch Wettbewerbsbedingungen.

Gemeinden, die Winterdienstmitarbeitende beschäftigen, haben offensichtlich komplexe arbeitsrechtliche Fragen zu klären. Was raten Sie ihnen vor einer Anstellung?

Marti: Vorab sollten sich die Gemeinden vergewissern, welchen Vorschriften die Winterdienstmitarbeitenden unterstehen werden, da diese die Rechte und Pflichten des Arbeitsverhältnisses massgeblich prägen.

Gibt es andere Berufsgruppen, für die ähnlich komplexe Vorschriften gelten?

Marti: Die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften sind branchenunabhängig komplex. Auch bei den Spitälern ist es nicht immer einfach herauszufinden, was bezüglich Arbeits- und Ruhezeitvorschriften gilt.

Für Winterdienstmitarbeitende gelten Ruhezeiten. Gibt es ebenfalls Vorschriften für die Ruhe der Bevölkerung? Schnee wird zum Teil ja bereits ab vier Uhr morgens in der Frühe geräumt.

Marti: Bund, Kantone und Gemeinden dürfen Lärmschutzvorschriften aufstellen. Darin werden typischerweise verschiedene Lärmarten genau umschrieben, deren Zulässigkeit wird zeitlich eingegrenzt und festgehalten, dass Widerhandlungen mit Busse bestraft werden können.

Interview: Denise Lachat

Hätten Sie es gewusst? Anwendungsbeispiele aus der Winterdienstpraxis

Sachverhalt 1:

Ein Chauffeur im Tiefbauamt der Gemeinde X fährt während 80% seiner Arbeitszeit Mehrzweckfahrzeuge bis maximal 3,5 t. In den restlichen 20% seiner Arbeitszeit fährt er für das Tiefbauamt der Gemeinde X Lastwagen von mehr als 3,5 t. Welche Arbeits- und Ruhezeiten gelten?

Antwort:

Das Lenken von Mehrzweckfahrzeugen bis maximal 3,5 t fällt grundsätzlich unter das Arbeitsgesetz (ArG), während das Lenken von Lastwagen mit mehr als 3,5 t grundsätzlich unter die Chauffeurverordnung (ARV 1) fällt. Trotzdem müssen sogenannte Chauffeure im Nebenberuf die in der ARV 1 festgelegten

Arbeits- und Ruhezeitgrenzen während ihrer gesamten beruflichen Tätigkeit einhalten (Art. 20 Abs. 1 ARV 1), weil Ermüdungserscheinungen unabhängig davon eintreten, ob die Chauffeure auch noch andere Tätigkeiten verrichten, die nicht der Chauffeurverordnung unterstehen.



Variante zum Sachverhalt:

Ändert sich etwas, wenn der Chauffeur für die Tiefbauämter der Gemeinden X und Y je im Rahmen einer Teilzeitbeschäftigung Mehrzweckfahrzeuge bis maximal 3,5 t beziehungsweise Lastwagen von mehr als 3,5 t lenkt?

Antwort:

Dass der Chauffeur zwei Arbeitgeber hat, ändert nichts. Die Arbeitszeiten bei verschiedenen Arbeitgebern werden zusammengerechnet. Arbeitgeber müssen die Arbeitnehmer schriftlich auffordern, ihnen eine schriftliche Aufstellung der bei anderen Arbeitgebern geleisteten Arbeitszeiten vorzulegen (Art. 6 Abs. 2 ARV 1).

Sachverhalt 2:

Ein Chauffeur (z.B. Gemeindeangestellter) fährt während seiner gesamten beruflichen Tätigkeit mit einer Wischmaschine (Strassenunterhalt), mit einem Kanalisationsaugfahrzeug, mit einem Sammelkehrrichtfahrzeug und mit einem Schneeräumungsfahrzeug von mehr als 3,5 t (Strassenunterhalt). Welche Arbeits- und Ruhezeiten gelten?

Antwort:

Zwar liegen grundsätzlich gewerbliche Fahrten vor, was für die Anwendbarkeit der ARV 1 spricht. ABER: Bei all diesen Einsätzen fällt der Chauffeur unter Tätigkeiten, die nach Art. 4 Abs. 2 lit. g ARV 1 ausnahmsweise von der Chauffeurverordnung ausgenommen sind. Der Chauffeur führt somit ausschliesslich

Fahrten durch, die nicht unter die ARV 1 fallen. Er untersteht daher den Arbeits- und Ruhezeiten des ArG.

Sachverhalt 3:

Bauer B erledigt im Winter für die Gemeinde X jeweils Schneeräumungsarbeiten (Strassenunterhalt) mit seinem mehr als 3,5 t schweren Traktor. Welche Arbeits- und Ruhezeiten müssen er und die Gemeinde während der Schneeräumung beachten? Wie viele Stunden darf Bauer B pro Woche höchstens im Winterdienst für die Gemeinde X tätig sein?

Antwort:

Bauer B ist ein Chauffeur im Nebenberuf, d.h., er muss während der gesamten beruflichen Tätigkeit die in der ARV 1 festgelegten Arbeits- und Ruhezeitgrenzen einhalten (Art. 20 Abs. 1 ARV 1). Die wöchentliche Höchstarbeitszeit gemäss ARV 1 liegt bei maximal 60 Stunden, wobei die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit in einem Zeitraum von 26 Wochen nicht mehr als 48 Stunden betragen darf (Art. 6 Abs. 1 ARV 1). Da Bauer B jedoch keine festen Arbeitszeiten hat, sollte die Gemeinde von der Vollzugsbehörde eine Anzahl Stunden als Grundarbeitszeit festlegen lassen.

FAZIT

1. Für Winterdienstmitarbeitende in öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnissen gibt es häufig Spezialerlasse (beispielsweise Personalreglemente) mit besonderen Arbeits- und Ruhezeitvorschriften. Fehlen solche Spezialvorschriften,

dürften hilfsweise die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften des ArG als Minimalvorschriften zur Anwendung gelangen, was unter Juristen freilich umstritten ist. Für die hilfsweise Anwendung spricht, dass das Arbeitsgesetz erklärermassen für «alle öffentlichen und privaten Betriebe» gilt (Art. 1 Abs. 2 ArG) und es nicht der Absicht des Gesetzgebers entsprochen haben dürfte, die öffentlich-rechtlichen Bundes-, Kantons- und Gemeindeangestellten schlechter zu schützen als privatrechtliche.

2. Für die berufsmässigen Motorfahrzeugführer stellen die ARV 1 und die ARV 2 spezifische Arbeits- und Ruhezeitvorschriften auf.

3. Überstunden und Überzeitstunden sind strikte zu trennen. Während unter Überstunden jene Arbeitsstunden verstanden werden, die die vertraglich vereinbarte Arbeitszeit pro Woche übersteigen, versteht man unter Überzeitstunden jene Arbeitsstunden, die auch die gesetzliche Höchstarbeitszeit pro Woche nach Arbeitsgesetz überschreiten. Diese Höchstarbeitszeit liegt in industriellen Betrieben, beim Büropersonal, bei den technischen und anderen Angestellten bei 45 Std./Woche (Art. 9 Abs. 1 Bst. a ArG) und bei den übrigen Angestellten bei 50 Std./Woche (Art. 9 Abs. 1 Bst. b ArG).

4. Im Pikettdienst ist die Rufbereitschaft zwingend zu entlohnen, wenn auch nicht zwingend zum vollen Lohn.