



Beispiel 3: Legaldefinition reformulieren

Dieses Beispiel stammt aus der Richtlinie 2002/15/EG¹, mit der Mindestvorschriften für die Gestaltung der Arbeitszeit von Personen festgelegt werden, die im Strassentransport tätig sind.

In Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) wird unter Buchstabe b der Begriff «Bereitschaftszeit» definiert:

b) Bereitschaftszeit

– andere Zeiten als Ruhepausen und Ruhezeiten, in denen das Fahrpersonal nicht verpflichtet ist, an seinem Arbeitsplatz zu bleiben, in denen es sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um etwaigen Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge zu leisten. [...]

Diese Zeiten und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem Fahrpersonal im Voraus bekannt sein [...].

Die Schweiz hat diese Norm in der Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995² wie folgt übernommen:

1. Abschnitt: Gegenstand und Begriffe

Art. 2 Begriffe

In dieser Verordnung werden folgende Begriffe verwendet:

- g. als Bereitschaftszeit gilt die Zeit, in der der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin nicht verpflichtet ist, am Arbeitsplatz zu bleiben, sich jedoch in Bereitschaft halten muss, um auf Anweisung hin die Fahrtätigkeit oder andere Arbeiten aufzunehmen oder wiederaufzunehmen;

3. Abschnitt: Lenkzeiten, Arbeitszeiten, Pausen, Ruhezeiten

Art. 7 Bereitschaftszeit

¹ Die Bereitschaftszeit und ihre voraussichtliche Dauer müssen dem Führer oder der Führerin im Voraus bekannt sein [...]

¹ Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Strassentransports ausüben, ABl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35.109.

² SR 822.221





Bei diesem Beispiel haben sich die Autorinnen und Autoren für die Übernahme durch Nachbildung entschieden. Sie haben das EU-Recht dabei nicht wortwörtlich übernommen, sondern nach den eigenen redaktionellen Gepflogenheiten reformuliert. Konkret: Im schweizerischen Erlass wurde die Pflicht, die Bereitschaftszeit und ihre voraussichtliche Dauer dem Fahrpersonal im Voraus bekanntzugeben, aus der Legaldefinition herausgelöst und als eigene materielle Norm formuliert. Das EU-Recht wurde dahingehend an die Terminologie des schweizerischen Rechts angepasst, dass anstelle des Begriffs «Fahrpersonal» der bei uns geläufige Begriff «Führer» verwendet wird. Zudem wurde die Bestimmung geschlechtergerecht formuliert («Führer oder Führerin»). Das überflüssige Adjektiv «etwaig» wurde weggelassen. Die Konstruktion mit Funktionsverbgefüge «Anweisungen zur Aufnahme oder Wiederaufnahme der Fahrtätigkeit oder zur Ausführung anderer Arbeiten Folge leisten» wurde aufgelöst und die Norm so weit wie möglich verbal formuliert.

Dieses Beispiel zeigt, dass die Autorinnen und Autoren bei der Übernahme der Bestimmung offenbar zum Schluss gekommen sind, dass es einen redaktionellen Spielraum gibt, und dass sie diesen auch genutzt haben. Vorteil des gewählten Ansatzes ist, dass der im Bundesrecht geltende redaktionelle Grundsatz, wonach Sprachregelungen keine materiellen Normen enthalten sollten, eingehalten wird. Die verschiedenen Regelungsinhalte sind für Schweizer Leserinnen und Leser damit schneller auffindbar, denn sie werden die Bestimmung, wonach die Führer und Führerinnen über Bereitschaftszeiten und deren voraussichtliche Dauer im Voraus informiert werden müssen, nicht bei den Begriffsbestimmungen suchen.

Nachteil der hier angewandten Technik ist der Aufwand für die Autorinnen und Autoren, was insbesondere bei der Übernahme von grösseren Textblöcken ins Gewicht fallen kann. Je nach Regelungsbereich und Adressatenkreis können auch die durch das Reformulieren entstehenden Formulierungsunterschiede als Nachteil empfunden werden, da sie die Frage aufwerfen, ob nun wirklich eine äquivalente Regelung vorliegt.

(August 2020)