

Bundesamt für Verkehr (BAV)
3003 Bern
Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, den 20. März 2019

Vernehmlassung zur multimodalen Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir möchten Stellung nehmen zum Projekt multimodaler Mobilitätsdienstleistungen. Wir positionieren uns heute als Personalverband und Sozialpartner der SBB und zahlreicher Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (öV) in der Schweiz. transfair bedauert, bei Vernehmlassungen zu solchen Themen nicht einbezogen zu werden und ersucht darum, in Zukunft zu allen einschlägigen Themen konsultiert zu werden.

Wir haben beschlossen, Ihnen den vorliegenden Brief als Ergänzung zukommen zu lassen. Dies ist notwendig, weil dieses Projekt gewisse Änderungen vorsieht, die sich negativ auf das Personal im öV auswirken können. Wir verstehen die Absicht des BAV, die multimodale Mobilität fördern zu wollen und wir verstehen auch, dass das Transportsystem sich neuen Angeboten zuwenden muss. Hierbei muss jedoch gewissen Risiken Rechnung getragen werden:

Erstens bedauert transfair, dass der Grundsatz der **Gegenseitigkeit** im Hinblick auf die Zugänglichkeit von Daten und Vertrieb nicht angewandt wird. Der Bundesrat will nur bestehende öV-Unternehmen gesetzlich dazu zwingen, ihre Vertriebsysteme zu öffnen. Bestehende öV-Unternehmen und Dritte müssen in Bezug auf den Zugang zu Daten und zum Vertrieb gleich behandelt werden, damit auch die aktuellen öV-Unternehmen neue Leistungen globaler Mobilität anbieten können. Nur unter dieser Voraussetzung können Mobilitätsdienstleister sowie Vermittler neue Geschäftsmodelle zu fairen Bedingungen entwickeln. Unter diese Voraussetzung fällt auch das Risiko falscher Anreize, die zu einer möglichen Verzerrung des Marktes führen. Marktverzerrungen hätten ausserdem negative Auswirkungen auf das Personal der aktuellen öV-Unternehmen.

Weiterhin muss es in der Verantwortung der öV-Branche liegen zu entscheiden, welches Sortiment Dritten zur Verfügung gestellt werden soll. **Die Kernkompetenz muss in der**

Branche bleiben und die Unternehmen müssen entscheiden können, welche Produkte sie mit Dritten teilen wollen.

Zweitens macht transfair darauf aufmerksam, dass eine **obligatorische Öffnung der NOVA-Plattform** nicht erforderlich ist. Die Zusammenarbeit zwischen den öV-Unternehmen und die Rentabilität der heute solidarischen Tätigkeit würden dadurch erschwert. Diese Unternehmen sind im Übrigen heute schon bereit, den Zugang zu ihrer Vertriebsinfrastruktur zu öffnen. Ein Branchenreglement wird in Kürze verabschiedet. Mit der obligatorischen Öffnung der Plattform würden die Rahmenbedingungen des Zugangs zu bestehenden Angeboten im öV für externe Mobilitätsträger günstiger.

Dementsprechend wäre der Kundenkontakt für die öV-Branche verloren. Dies hätte verheerende Folgen für die Entwicklung der Mobilitätsangebote in der Branche sowie für das Personal in den Bereichen Vertrieb und Verkauf. Ausserdem würde die Qualität der Dienstleistungen dadurch nicht verbessert, und die Preise würden abhängig von Entscheidungen Dritter festgelegt, was für die Kunden keinen Mehrwert mit sich bringt.

In Bezug auf die **Preisgestaltung** der Mobilitätsangebote ist transfair gegen die Freiheit Dritter. Die öV-Unternehmen sind ihrerseits an die Preise des Direkten Verkehrs gebunden. Diese Konkurrenzverzerrung wirkt sich nachteilig auf die öV-Unternehmen und auf deren Mitarbeitende aus. Dritte können die aktuellen Preise erhöhen oder senken, um Kunden anzuziehen. Dies stellt eine enorme Bedrohung für die bestehenden Verkaufsstellen dar, die unter diesem „Quasi-Wettbewerb“ leiden würden. Ausgleichszahlungen könnten entfallen und der Druck auf die Anstellungsbedingungen steigen. transfair positioniert sich gegen eine Qualitätsminderung der Arbeitsbedingungen für das Personal der öV-Unternehmen. Des Weiteren können Dritte die Anstrengungen der öV-Unternehmen in Bezug auf eine effiziente Nutzung der Kapazitäten umgehen, was zu einer möglichen Verschlechterung des Gesamtsystems führt. Dieser schädliche Wettbewerb kann einen Qualitätsverlust bei den Dienstleistungen bedeuten.

Der Personalverband weist ausserdem darauf hin, dass sich die Befugnisse der **Schiedskommission im Eisenbahnverkehr** auf den Eisenbahnsektor beschränken. Der private Bereich Vertrieb hat mit der Eisenbahninfrastruktur nichts zu tun. transfair ist der Auffassung, dass die Wahl dieser Kommission als Aufsichtsorgan nochmals überdacht werden muss.

Wir sind auch der Meinung, dass die **Meldepflicht** für Unternehmen, die öV-Tickets verkaufen wollen, unerlässlich ist. Die zweifellos notwendige **Niederlassungspflicht** in der Schweiz ist nicht ausreichend. Dies verhindert nicht, dass dem öV-System Geld entgeht und zu Privaten im Ausland fliesst. Dieses Geld würde nicht in das Schweizer öV-System investiert, was sich negativ auf die Arbeitsplätze auswirken könnte (Abbauefahr).

transfair bedauert zudem, dass **die Risiken** eines solchen Projekts für das Personal der aktuellen öV-Unternehmen nicht erwähnt werden. Welches sind die Auswirkungen eines solchen Projektes auf die bestehenden Arbeitsplätze in den öV-Unternehmen, insbesondere im Verkauf? Sollte das System zum Beispiel zu einer Qualitätsminderung der Verkaufsdienstleistungen der öV-Unternehmen führen, so hat transfair grosse Bedenken, dass dies einen Stellenabbau mit sich bringt.

Letztlich ist transfair mit der Gleichbehandlung von öV-Unternehmen und anderen Trägern von Mobilitätsprojekten in Bezug auf den **Datenschutz** einverstanden.

Wir danken Ihnen im Voraus für die Kenntnisnahme unserer Bemerkungen.

Mit freundlichen Grüssen

transfair – Der Personalverband



Bruno Zeller
Branchenleiter öffentlicher Verkehr



Albane Bochatay
Wissenschaftliche Mitarbeiterin