

Bundesamt für Verkehr
Herrn Direktor Max Friedli
3003 Bern

Bern, 16.10.2009

Stellungnahme von transfair zur Vernehmlassung „zweiter Schritt der Bahnreform 2“

Sehr geehrter Herr Friedli

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum zweiten Schritt der Bahnreform 2. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

1. Diskriminierungsfreier Netzzugang

Der Personalverband transfair hat grundsätzlich keine Einwendungen gegen die Bemühungen des Bundes zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Netzzuganges, ist aber der Meinung, dass die bestehenden Regelungen in vielen Bereichen diesen Netzzugang bereits heute ermöglichen. Im Vergleich mit andern europäischen Staaten zeigt sich auch, dass die Schweiz in diesem, wie auch in anderen Reformbereichen, gut auf Kurs ist. Es ist deshalb für transfair nicht vonnöten, sich gegenüber der europäischen Union als Musterschüler auszugeben und in vorseilendem Gehorsam funktionierende Systeme wie etwa die Trasse Schweiz AG unnötigerweise zu opfern.

Für transfair von höchster Bedeutung ist, dass die durch die Reformen im Bereich des Netzzuganges ausgelöste Öffnung des Marktes nicht auf dem Rücken der Angestellten zustande kommt. Für transfair ist entscheidend, dass die Bahnreform durch flankierende Massnahmen im Bereich der Arbeitsbedingungen begleitet wird. Es ist deshalb essenziell, dass zum Schutz der Angestellten im Bahnverkehr ein allgemeinverbindlicher Branchengesamtarbeitsvertrag ausgehandelt wird. Es darf nicht sein, dass ausländische Unternehmen auf dem Schweizer Eisenbahnnetz mit Personal unterwegs sind, das mit Anstellungsbedingungen weit unter dem Schweizerischen Niveau arbeiten muss.

Weiteren Reformbedarf sieht transfair im Bereich der Kontrolle der Einhaltung der Arbeitszeitenregelungen. Der Bund muss sicherstellen, dass ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen die in der Schweiz geltenden Regelungen einhalten und dass beispielsweise die Arbeitszeiterfassung nicht erst beim Grenzübertritt beginnt.

Zu den Fragen:

- 1.1. transfair sieht keinen Grund, an der bestehenden, bewährten Lösung mit der Trasse Schweiz Änderungen vorzunehmen. Seit ihrer Gründung arbeitet die Trasse Schweiz kostengünstig und diskriminierungsfrei zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten. So attestierte etwa die SKE der Trasse Schweiz mehrmals eine transparente und diskriminierungsfreie Arbeit bei der Vergabe der Trassen. Der geforderte diskriminierungsfreie Netzzugang ist in den Augen von transfair somit mit der bestehenden Lösung bereits gewährleistet. Eine Lösung mit Beibehaltung der Trasse Schweiz AG im jetzigen Umfang ist im Übrigen auch nach europäischer Rechtsprechung durchaus möglich. Müsste die Rechtsform geändert werden, würde transfair das Konstrukt einer spezialgesetzlichen AG einer öffentlich-rechtlichen Anstalt vorziehen. Des Weiteren stellt sich die Frage, wie die vom Bund geplante Trassenvergabestelle die – im Übrigen unklar definierten – neuen Tätigkeiten mit dem geplanten Personalbestand von 40 Stellen bewältigen will. Alleine die Fahrplanplanung nimmt bereits heute ein Mehrfaches an Arbeitsleistung in Anspruch.
- 1.2. transfair begrüsst die Möglichkeit für Dritte, selbst Trassen zu bestellen. Allerdings muss sichergestellt werden, dass reservierte Trassen auch benutzt werden. So wie richtigerweise der Handel mit Trassen verboten werden soll, muss auch verunmöglicht werden, dass Trassen reserviert, und somit vom Markt genommen werden, ohne dass diese auch genutzt werden. Der Trassenvergabestelle muss daher das Recht zugesprochen werden, nicht benutzte Trassen zurückzufordern und wieder neu zu vergeben.
- 1.3. Für transfair ist entscheidend, dass alle in der Schweiz verkehrenden Züge das AZG sowie die AZGV einhalten. Insbesondere bedeutet dies, dass im Ausland geleistete Arbeitszeiten an die gemäss AZG geltenden Maximalarbeitszeiten angerechnet werden und nicht beim Grenzübertritt „verfallen“. Dies bedeutet auch, dass die Kontrollorgane Zugriff auf die Arbeitszeiterfassung auch ausserhalb des Schweizerischen Streckennetzes aller, insbesondere ausländischer, Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten müssen.

2. Interoperabilität der Eisenbahn

transfair begrüsst die geplanten Schritte zur Erhöhung der Interoperabilität der Eisenbahn. Gerade im intermodalen Wettbewerb mit der Strasse sind solche Bestrebungen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn und zur Erreichung des Verlagerungsziels dringend nötig.

Zu den Fragen:

- 2.1. Für transfair beinhaltet die Auflistung alle in Frage kommenden Strecken.
- 2.2. Eine Konformitätsbewertungsstelle des Bundes ist aus Sicht von transfair nicht nötig. Hier kann das spezifische Know-how der Privatwirtschaft genutzt werden ohne dass der Bund dafür Ressourcen bereitstellen muss. Ausserdem birgt eine Konformitätsbewertungsstelle des Bundes für diesen auch ein gewisses Haftungsrisiko. Dieses Risiko ist in einem Umfeld, in dem davon ausgegangen werden kann, dass sich private Anbieter darin betätigen werden, unnötig.

3. Ausschreibungen im Busbereich

transfair wehrt sich nicht grundsätzlich gegen den Wettbewerbsgedanken, der hinter der Ausschreibungspflicht für Buskonzessionen steht, ausgehend davon, dass dies zu einer qualitativen Verbesserung des Angebots führen kann. Gleichzeitig erscheint es transfair aber auch richtig, dass nicht bei jeder Konzessionserteilung oder –erneuerung zwingend eine Ausschreibung zu erfolgen hat. Gerade bei der Konzessionserneuerung hält transfair das Festhalten an einer „kann“-Lösung für sinnvoll.

Äusserst problematisch hingegen ist die Vergabe der Konzessionen ausschliesslich über den Preis. Bei deren Vergabe sind die Arbeitsbedingungen zwingend mit einzubeziehen. Es darf nicht sein, dass Konzessionen an Bewerber erteilt werden, deren günstigeres Angebot einzig aufgrund schlechterer Arbeitsbedingungen zustande kommt. Die Floskel der „branchenüblichen Arbeitsbedingungen“ ist zu wenig präzise und bedeutet im Klartext eine Nivellierung nach unten. Für transfair ist es daher unabdingbar, dass an deren Stelle eine Gesamtarbeitsvertrags-Abschlusspflicht festgeschrieben wird. Für transfair ist auch an dieser Stelle ein allgemeinverbindlicher Branchengesamtarbeitsvertrag das geeignete Instrument zur Sicherstellung fairer Arbeitsbedingungen.

- 3.1. transfair begrüsst die neu geschaffene Möglichkeit des Abschlusses einer Langzeitvereinbarung auch bei Konzessionserneuerungen. Des Weiteren begrüsst transfair auch, dass bei Konzessionserneuerungen nicht zwingend eine Ausschreibung durchgeführt werden soll.

- 3.2. Durch die Langzeitvereinbarung und die Ausschreibungsplanung erhöht sich für die Unternehmen die Planungssicherheit. Dies führt nicht zuletzt auch zu einer erhöhten Arbeitsplatzsicherheit für deren Angestellte. transfair erachtet diese Instrumente daher als zweckmässig.
- 3.3. Für transfair ist die Regelung sowohl des Zuschlages als auch der Konzessionserteilung in derselben Verfügung eine sinnvolle Regelung.

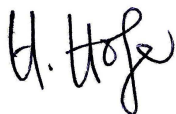
4. Finanzierung der Wehrdienste

- 4.1. transfair ist mit dem Grundsatz, dass sich die Infrastrukturbetreiber an den Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen sollen, einverstanden. Die damit geschaffene rechtliche Klarheit bezüglich der Finanzierung der Wehrdienste wiegt die - verhältnismässig geringen - Kosten pro Infrastrukturbetreiber im Sinne einer verursachergerechten Verteilung der Kosten durchaus auf.

Unsere Haltung ist mit unserem Dachverband Travail.Suisse abgesprochen. Die Stellungnahme erfolgt daher auch im Namen von Travail.Suisse.

Wir bitten Sie, unsere Einwände in Ihre Entscheidungsfindung aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüssen



Hanspeter Hofer

Leiter der Branche öffentlicher Verkehr
Personalverband transfair