

Herr
Bundesrat Albert Röstli
Vorsteher des UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Bern, 9. Februar 2024

Stellungnahme transfair zum EU-Verhandlungsmandat

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir beziehen uns auf das Treffen mit Ihnen und den Sozialpartnern vom 18.1.2024. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns als Personalverband des öffentlichen Verkehrs besonders zum Thema Internationaler Personenverkehr (IPV) zu äussern. Wie bereits mündlich dargelegt, fordert transfair in den kommenden Verhandlungen mit der EU die Fortsetzung des bewährten Kooperationsmodells mit den ausländischen Bahnen.

Absicherung des Kooperationsmodells im IPV hat Priorität, vor einer Marktöffnung

Im Zweckartikel 1 des bestehenden Landverkehrsabkommens wurde der gegenseitige Marktzugang im Schienenpersonenverkehr als Ziel beschrieben. Daraus folgt aus unserer Sicht nicht, dass sich die Schweiz damit bereits zu einer Marktöffnung verpflichtet hätte. Um das weltweit bewunderte, einzigartige und vor allem funktionierende öV-System zu schützen, lehnt transfair die Liberalisierung des IPV grundsätzlich ab. Die Schweiz soll weiterhin den IPV selbständig mit Kooperationen durchführen können. Die Kooperationen reihen zwei nationale Fernverkehre aneinander. Die SBB gestaltet diese Kooperationen mit den ausländischen IPV-Anbietern, was sich bewährt hat. Mit dem Kooperationsmodell ist der IPV ohne Marktöffnung machbar und von einer laufenden, dynamischen Rechtsübernahme nicht betroffen.

transfair ist überzeugt, dass zudem weitere Schweizer Errungenschaften abgesichert und die Schweizer Gesetzgebung auch auf den IPV anwendbar bleiben muss. Die in Aussicht gestellten Einschränkungen im Common Understanding aus den Sondierungsgesprächen mit der EU für allfällige IPV-Angebote reichen nicht aus und wären deutlich zu verstärken:

- A) Die Trassen für den Nationale Schienenpersonenverkehr (Fern-, Regional- und Ortsverkehr) sowie die Trassen des Güterverkehrs haben Vorrang vor dem ausländischen IPV. Die Trassen des bestehenden Taktverkehrs und beim Ausbau des Takts sind dem Nationalen Verkehr vorbehalten. Ausländische IPV-Anbieter haben keinen Anspruch auf eine bestimmte Trasse.
- B) Tarifintegration in jedem Fall und Kabotageverbot für IPV-Angebote ausländischer Bahnen in die Schweiz, um Dumpingpreise und Verdrängung zu verhindern.
- C) Ausländische IPV-Anbieter müssten für eigenständige Verkehrsangebote in die Schweiz in jedem Fall die Bestimmungen des EBG und des PBG erfüllen, um die Netzzugangsbewilligung und die Sicherheitsbescheinigung zu erhalten, im Wesentlichen:
- > Sie benötigen die Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen;
 - > Sie müssen einen Sitz in der Schweiz haben und über eine Organisation verfügen, um den sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten (erreichbare Auskunft- und Ansprechstelle in Landessprache mit Kenntnissen der Tarifregeln, mit Prozessen für betriebliches Störungsmanagement und Unterhaltsmanagement Rollmaterial). Das Lok- und Zugpersonal muss über vielfältige Streckenkenntnisse (Umwege) verfügen und die entsprechenden Landessprachen sprechen;
 - > Sie müssen die branchenüblichen Arbeitsbedingungen einhalten. Dazu zählen das Arbeitszeitgesetz (AZG) und die Verordnung (AZGV) sowie die Pflicht, sich einem auszuhandelnden allgemein verbindlichen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) IPV anzuschliessen. Nur eine Richtlinie des BAV erachtet transfair als ungenügend. Als GAV-Sozialpartner kommen der Verband öffentlicher Verkehr (VöV, als Arbeitgebervertreter) und die Personalverbände und Gewerkschaften (transfair, SEV, VSLF und KVÖV) zumindest in Frage. Darin sind mindestens die materiellen GAV-Arbeitsbedingungen des Nationalen Fernverkehrs in der Schweiz aufzunehmen.
- D) Streitigkeiten mit einem ausländischen IPV-Anbieter werden durch Schweizer Gerichte geregelt. Gemischte Gremien und EU-Gerichtsbarkeiten kommen nicht zur Geltung. Die dynamische Rechtsübernahme in Sachen IPV ist auszuschliessen.

transfair ist überzeugt, dass jede Abkehr vom Kooperationsmodell und Ermöglichung einer Öffnung des IPV den öffentlichen Verkehr in der Schweiz mittelfristig schwächen würde. Dies insbesondere zu Lasten der SBB, aber auch zu Lasten des Personals des öffentlichen Verkehrs.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

transfair – Dein Personalverband



Greta Gysin
Präsidentin



Bruno Zeller
Branchenleiter öffentlicher Verkehr

Kopie an

Staatssekretariat EDA, Bundeshaus West, 3003 Bern per E-Mail: sts.info.ae@eda.admin.ch