

Bundesamt für Verkehr
Herrn Pierre-André Meyrat
3003 Bern

Bern, 21. November 2012

Anhörung: Verordnungsanpassungen im Rahmen des zweiten Schritts der Bahnreform 2 (BaRe 2.2): Personenverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, uns zum Themenbereich Personenverkehr im Rahmen der Verordnungsanpassungen zur BaRe 2.2 vernehmen zu lassen. Wir nehmen nachstehend wie folgt Stellung.

Grundsätzliche Bemerkung

Im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass die Ausschreibungen im Busbereich bisher positiv waren, die Effizienz der eingesetzten Mittel gesteigert werden konnte und über 30 Ausschreibungen erfolgreich durchgeführt werden konnten. Die Ausschreibungen sollen deshalb auf gesetzlicher Stufe geregelt werden, um mehr Transparenz und Rechtsicherheit über die Kantons-grenzen hinweg zu gewährleisten. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB begrüsst diese Absicht.

Hingegen sind wir nicht damit einverstanden, dass die vorgesehenen Regelungen auch auf Ausschreibungen im Eisenbahnbereich angewendet werden können. Im erläuternden Bericht wird dargelegt, dass es im Schienenbereich bisher nur zu einer Ausschreibung kam und diese nicht abgeschlossen werden konnte. Weil es hier – im Gegensatz zum Busbereich – um eine sehr viel komplexere Fragestellung geht. Eine Übertragung der hier vorgeschlagenen Regelungen auf Ausschreibungen im Schienenbereich wird von uns deshalb auch nur schon in einer „kann“-Formulierung abgelehnt, solange nicht klar definiert wird, welche der Regelungen angewendet würden. Nicht ohne Grund hat auch die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmel-dewesen dem Bundesrat den deutlichen Auftrag gegeben, nur den Busbereich gesetzlich zu re-geln. Es müssten im Fall der Ausdehnung auf den Schienenbereich infrastrukturbezogene Rege-lungen zur Anwendung kommen, die restriktiver wären als jene im Busbereich. Konkret geht es u.a. um Errungenschaften, wie das dichte Liniennetz mit integralem Taktfahrplan, die Anschlüsse in den Knoten, die Tarifierung und funktionierende Tarifverbände, die nicht gefährdet werden dürfen und die eine Ausschreibung im Bahnbereich um einiges komplexer machen als im Busbe-reich.

Zu b) konzessionsrechtliche Anpassungen im Rahmen des neuen Ausschreibungsverfahrens und sonstige Anpassungen der VPB

Der SGB begrüsst, dass die Kompetenz zur Erteilung sämtlicher Konzessionen künftig beim BAV liegt. Auch damit dürfte die Gleichbehandlung gefördert werden.

Grundsätzlich muss bei sämtlichen Ausschreibungen gelten, dass zur Teilnahme an Ausschreibungen der öffentlichen Hand nur Unternehmen berechtigt sind, die einem Gesamtarbeitsvertrag unterstellt sind.

Zu c) Umsetzung der Massnahme im Rahmen der Aufgabenüberprüfung „Umstellung Bahn-Bus“ und Anpassungen ARPV

Art. 19 Abs. 3 ARPV Investitionen

Der SGB stellt die Überprüfung des Einsatzes von Betriebsmitteln auf Eisenbahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad nicht grundsätzlich in Frage, auch nicht, dass in einer Vierjahresfrist gewisse Anforderungen bei Eisenbahnlinien überprüft werden. Hingegen kann und darf bei der Frage der Wirtschaftlichkeit eines Bahnbetriebes resp. der Umstellung von Bahn auf Bus nicht nur ein Kostendeckungsgrad von unter 50 Prozent massgebend sein. Da von insgesamt 300 Eisenbahnlinien im Regionalen Personenverkehr rund 175 Linien den Kostendeckungsgrad von 50 % nicht erreichen, wären die Konsequenzen einer Umstellung für die betroffenen Regionen mit grossen Qualitätseinbussen verbunden. Wie im erläuternden Bericht richtig festgestellt wird, können substantielle Kostenersparnisse nämlich nur dann erzielt werden, wenn die ganze Schieneninfrastruktur aufgehoben werden kann. Auch eine Umstellung von Bahn auf Busbetrieb in den Randzeiten bringt keine Einsparung.

Deshalb muss für die Prüfung der Umstellung von Bahn auf Bus ein klar definierter Kriterienkatalog erstellt werden, der wenigstens die folgenden Aspekte beinhaltet:

Nutzung der Infrastruktur durch andere Verkehrsarten wie Fernverkehr oder Güterverkehr; kürzlich getätigte Investitionen in die Infrastruktur der Bahn; Alternative einer gleichwertigen Verkehrsführung durch einen Bus (separate Busspur); Qualität der Verkehrsinfrastruktur und deren Bedeutung für die Standortentwicklung in der Region; Qualität der Dienstleistung (u.a. Verlässlichkeit des Fahrplans, unabhängig von Verkehrsaufkommen, Witterungsbedingungen und Tageszeiten); Anschluss an weiterführendes Bahnnetz; vergleichbare Tarifierung und Tarifnetz Bahn - Bus für die Kundschaft etc.

Zu 8. Abschnitt: Ausschreibung, Vergabe und Übertragung von Verkehrsangeboten, Art. 27 – 28 ARPV

Diese Artikel geben die bisherige Praxis der Ausschreibungen wieder und regeln im Detail die Ausschreibeplanung, die Schwellenwerte, Koordination des Ausschreibungs- mit dem Konzessionsverfahren sowie das Verfahren bei Beteiligung mehrerer Kantone. Der SGB ist mit den vorgeschlagenen Regelungen einverstanden.

Art. 28 Wechsel des beauftragten Transportunternehmens

Neu offerierende Unternehmen dürfen im Verfahren keinen Vorteil daraus ziehen, dass sie schlechtere Lohn- und Arbeitsbedingungen bieten. Deshalb muss bereits in den Ausschreibungsunterlagen festgehalten werden, dass Artikel 3.3. des Rahmen-GAV Normalspurbahnen

Regionaler Personenverkehr zwingend eingehalten werden muss: der obsiegende Anbieter ist verpflichtet, die bisher auf diesen Linien eingesetzten Mitarbeitenden zu übernehmen und diesen sind die bisherigen Lohn- und Anstellungsbedingungen zu garantieren, sofern diese besser sind als diejenigen der neuen Unternehmung.

Art. 28a ARPV Einladungsverfahren

Irreführend ist, dass bei Einladungsverfahren sinngemäss auch die Bestimmung von Art. 27a Schwellenwerte gelten soll. Dies wäre gerade nicht der Fall, wenn es sich um ein Einladungsverfahren handelt.

Zu 2.5 Verordnungsanpassungen VPB

Auch hier begrüsst der SGB, dass neu das BAV für sämtliche Konzessionen zuständig ist, da wir uns von der Konzentration der Entscheide bei einer Instanz dort einen hohen Grad von fachlicher und juristischer Kompetenz versprechen. Gleichzeitig trägt die profunde und detaillierte Kenntnis von regionalen Gegebenheiten zur Qualität einer Entscheidung massgebend bei. Wir begrüssen deshalb, dass in der Verordnung festgehalten wird, dass vor Erteilung einer Konzession die Anhörung betroffener Kantone, Verkehrsverbände, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen stattzufinden hat.

Art. 30a Befreiung von den Grundpflichten

Der SGB ist nicht damit einverstanden, dass die Unternehmen, die einen Auftrag für Personenbeförderung von minderer Bedeutung haben, generell von den Grundpflichten nach den Artikeln 12 – 16 und 18 PBG befreit sein sollen. Wenigstens sollten auch für solche Unternehmen Mindestbestimmungen wie Fahrplan- und Tarifpflicht gelten.

Insbesondere bestehen wir darauf, dass Art. 18 PBG auf alle Unternehmen Anwendung findet, die einen Auftrag der öffentlichen Hand ausführen, nämlich die Mindeststandards bezüglich Qualität, Sicherheit und Stellung der Beschäftigten einzuhalten (Art. 18 Abs. 1b PBG). Dazu gehört auch unsere eingangs aufgestellte Forderung, dass die Unternehmen einem Gesamtarbeitsvertrag unterstellt sein müssen.

Art. 55a Abs. 3 Tarifpflicht

Es muss sichergestellt sein, dass Personen mit streckenbezogenen Fahrausweisen (z.B. Sparbillette) den Aufpreis für die Benutzung eines anderen Zuges direkt in diesem bezahlen dürfen. Der administrative Aufwand, der in Rechnung gestellt werden kann, darf nicht mehr als eine kleine Bearbeitungsgebühr ausmachen, er muss verhältnismässig sein. Gerade für ältere Menschen ist dies von grosser Bedeutung, da sie vermutlich die Gruppe sind, auf die sich solche Spezialangebote am ehesten ausrichten, und gerade für sie hat die Sicherung des „direkten Verkehrs“ zu gelten.


Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Paul Rechsteiner
Präsident



Dore Heim
Geschäftsführende Sekretärin