

Verhandlungsmandat mit der EU: Stellungnahme des SEV zur Konsultation

Der SEV setzt sich für faire Arbeitsbedingungen und fortschrittliche Sozialstandards im Öffentlichen Verkehr (ÖV) ein. Züge verbinden Menschen und Gesellschaften seit jeher, sie überwinden Grenzen. Ein zuverlässiges, leistungsfähiges und funktionierendes ÖV-System in der Schweiz und ganz Europa ist unser Ziel.

SEV ist für Europa – aber nicht um jeden Preis!

Dass das Verhältnis mit der EU für die Schweiz, sowohl aus wirtschaftlichen als auch aus politischen Überlegungen, von zentraler Bedeutung ist, anerkennt der SEV. Gute, stabile, freundschaftliche Beziehungen mit der EU sind unabdingbar für eine prosperierende Schweiz. Der SEV unterstützt denn auch den bilateralen Weg. Auch im Eisenbahnverkehr ist eine intensive Zusammenarbeit mit der EU wichtig und zum Nutzen der Schweiz, nicht nur für grenzüberschreitende Verbindungen. Die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen, ein europaweites Zugsicherungs- (ECTS) und Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) oder der vollständige Beitritt zur Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) sind bedeutend für das Eisenbahnsystem, die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die Eisenbahnindustrie in der Schweiz. Der SEV begrüsst deshalb eine enge Kooperation mit der EU und lehnt Verhandlungen im Landverkehr nicht grundsätzlich ab. Aus Sicht des SEV ist es richtig, den internationalen Personenschienenverkehr (IPV) auszubauen und das Angebot an internationalen Verkehren insgesamt zu verbessern.

Ziel der Zusammenarbeit mit der EU muss es sein, das schweizerische Eisenbahnsystem zu erhalten und zu verbessern. Eine Zusammenarbeit macht also vor allem dann Sinn, wenn die Schweiz bzw. das schweizerische ÖV-System und letztlich die Fahrgäste daraus einen Nutzen ziehen können. Ausserdem ist sicherzustellen, dass durch die Zusammenarbeit mit der EU die Arbeitsbedingungen nicht verschlechtert und die Qualität und die Errungenschaften des schweizerischen Eisenbahnsystems nicht gefährdet werden.

“Kontrollierte Öffnung” garantiert nicht unangreifbaren, wirksamen Schutz des ÖV-Systems

Zwar zielt das Umsetzungskonzept der “kontrollierten Öffnung” darauf ab, zentrale Elemente des schweizerischen Eisenbahnsystems abzusichern, indem Taktvorrang, Tarifintegration und die Bewilligungs- und Konzessionspflicht als Einschränkungen des freien Marktzugangs im IPV in einem Zusatz zum LVA festgeschrieben werden. Doch selbst mit einem derart eingeschränkten Marktzugang im IPV lassen sich weitreichende negative Konsequenzen für das Schweizer ÖV-System als Ganzes nicht ausschliessen. Insbesondere lässt sich die prinzipielle Inkompatibilität der Eisenbahnsysteme der Schweiz und der EU nicht überwinden. Nach unserer Einschätzung bringt eine Marktöffnung im IPV unabwägbare Risiken mit sich.

- Erosion der Kooperation auch im nationalen Verkehr und Verschärfung der Trassenkonflikte

Die Marktöffnung im IPV – auch eine eingeschränkte – bedeutet einen Paradigmenwechsel. Dieser Schritt stellt eine irreversible Richtungsänderung im ÖV-System der Schweiz und im Verhältnis zur EU dar. Durch die Marktöffnung wird dem Konkurrenzsystem der EU Zugang zum bislang auf Kooperation basierenden integrierten ÖV-System der Schweiz gewährt. Das hat zur Folge, dass das Schweizer ÖV-System auf lange Sicht unterwandert wird.

- Kabotage schwächt das integrierte Bahnsystem

Mit der Marktöffnung im IPV wird Kabotage fremder EVUs auch im nationalen Eisenbahnverkehr zulässig. Das schafft eine Konkurrenzsituation daher auch im nationalen Verkehr. Die Konkurrenz um die Fahrgäste auf den rentablen nationalen und internationalen Personenfernverkehrslinien schränkt die Ertragsmöglichkeiten der Schweizer EVU im Fernverkehr ein. Das wird sich wiederum negativ auf deren Eigenwirtschaftlichkeit auswirken.

- Preisdumping trotz Tarifintegration

Obwohl das Umsetzungskonzept vorsieht, für den Marktzugang zum IPV die Tarifintegration vorzuschreiben, sofern Fahrgäste innerschweizerisch befördert werden, soll die Preisgestaltungshoheit bei den EVU belassen werden. Weil billigere zuggebundene Sparbillette somit erlaubt sind, würde also bei einer Marktöffnung, trotz Tarifintegration, nicht verhindert, dass das Tarifsystem mit Preisdumping unterwandert werden kann.

- Lohndumping trotz Bewilligungs- und Konzessionspflicht

Die Marktöffnung leistet dem Lohndumping Vorschub, da erstens die Tätigkeiten von EVU nicht unter das Entsendegesetz fallen und zweitens nicht geregelt ist, was denn die „branchenüblichen Arbeitsbedingungen“ sind. Die bestehenden Schutzmechanismen in Bezug auf die Personenfreizügigkeit, die sogenannten flankierenden Massnahmen, sind in der ÖV-Branche nicht anwendbar. Zudem gibt es in der ÖV-Branche keine

allgemeinverbindlich erklärten GAV und auch keinen Branchen-GAV für den Fernverkehr. Auch wenn das BAV vorschlägt, die Arbeitsbedingungen künftig mit Audits und Betriebskontrollen zu überwachen und die Gewerkschaften am Kontrollsystem zu beteiligen, analog des Systems der tripartiten Kommissionen, bleibt die Frage offen, wie die Arbeitsbedingungen des Verkehrspersonals konkret stichhaltig geschützt werden sollen.

- **Rechtsunsicherheit**

Die auszubedingenden Einschränkungen des Marktzugangs zum IPV, wie Taktvorrang, Tarifintegration und Bewilligungs- und Konzessionspflicht, welche das Eisenbahnsystem der Schweiz wirksam absichern sollen, schaffen Rechtsunsicherheit, weil bis dato unklar ist, wie sie umzusetzen sind, und weil ihre Formulierung unpräzise ist, was Interpretationsspielraum offenlässt. Die vorgesehene Marktöffnung im IPV führt zwangsläufig zu Konflikten bei der Trassenallokation, da bereits heute zu wenige freie Kapazitäten bestehen. Die zusätzlichen Begehrlichkeiten nach attraktiven Trassen erhöhen somit das Klagerisiko. Das Umsetzungskonzept des BAV setzt an dieser Stelle auf das Prinzip Hoffnung, indem davon ausgegangen wird, dass keine attraktiven Trassen für eigenständige Bahnverbindungen im IPV verfügbar sind und allfällige Beschwerdefälle nach Schweizer Recht beurteilt werden müssen. Sicherheit hat das BAV in diesem Punkt bisher nicht schaffen können.

- **Kooperationsmodell unter Druck**

Das Kooperationsmodell würde durch eine Marktöffnung substantiell geschwächt, obwohl es durch seine Vorteile überzeugt. Weil in Kooperation angebotene Verbindungen weitgehend taktintegriert sind, verbinden sie die Vorteile der nationalen Systeme mit den internationalen Verkehren. Dadurch werden bessere, attraktivere und schnellere Verbindungen möglich. Ausserdem steigert das Kooperationsmodell die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit der Züge. Es verhindert eine weitere Verknappung der Trassenkapazität und reduziert den Investitionsbedarf der EVU in Rollmaterial.

- **Beihilferegeln gefährden bestehende Finanzierungsinstrumente**

Mit der Übernahme von EU-Beihilferecht wären Tresoreriedarlehen des Bundes, die Befreiung von der Bundessteuer und die konzerninterne Verrechnung resp. die Quersubventionierung für Unternehmensbereiche der EVU im IPV voraussichtlich nicht mehr zulässig. Diese Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen hätten schwerwiegende Implikationen für die SBB. Zudem besteht das Risiko, dass die EU oder ein ausländisches EVU irgendwann geltend macht, die in der Schweiz gängige Direktvergabe von Angeboten trage dem Kooperationspartner in der EU einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil ein. Ähnliches gilt umso mehr für die Aktivitäten der SBB GmbH in Baden-Württemberg als Regionallinienbetreiberin.

Fazit

Für den SEV ist das Schweizer Bahnsystem nicht verhandelbar. Das integrierte ÖV-System ist zu wichtig, sowohl gesellschaftlich als auch volkswirtschaftlich. Das ÖV-System bildet ein zentrales Element des Service public. Tag für Tag nutzen Millionen Menschen den ÖV, um zur Arbeit zu gelangen, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Gleichzeitig werden erfolgreich und umweltfreundlich massenhaft Güter im Binnen- und im Transitverkehr auf der Schiene befördert. Um dieses funktionierende und gute System beneiden uns unsere Nachbarn; anerkennend blickt ganz Europa auf den ÖV der Schweiz. Menschen und Güter gelangen zuverlässig, pünktlich und umweltfreundlich an ihre Ziele. Darauf können wir stolz sein. Es gibt also keinen Grund, dieses System infrage zu stellen, auch nicht anlässlich von Verhandlungen mit der EU. Deshalb ist es für den SEV unannehmbar, dass die Schweiz die Marktöffnung im IPV als Verhandlungsgegenstand einsetzt, um in anderen Bereichen Zugeständnisse seitens der EU zu erwirken. Das Verhandlungsrisiko ist zu gross. Der Schweizer ÖV ist vorbildhaft und muss es bleiben; auch innerhalb Europas.