

Freier Netzzugang ist Voraussetzung für Verlagerung

1. Rahmen

Ausländische Bahnunternehmungen erhalten aufgrund einer vom Bundesamt für Verkehr ausgestellten Sicherheitsbescheinigung den Zugang zum schweizerischen Schienennetz. Dieser Netzzugang ist ein Element in einer verkehrspolitischen Gesamtstrategie, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken und die Verlagerung ermöglichen soll. Die Verlagerung kann nur gelingen, wenn der grenzüberschreitende Güterverkehr auf der Schiene – gleich wie auf der Strasse und in der Luft – in durchgehender Verantwortung gefahren werden kann. Auf diese Art können die Güter auf der Bahn im internationalen Verkehr künftig schneller, effizienter und pünktlicher befördert werden.

2. Gegenseitige Öffnung der Bahnnetze

Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wird durch die Bahnreform sowie durch Grossinvestitionen in die Infrastruktur und Massnahmen zur Verlagerung gestärkt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch das Landverkehrsabkommen, das auf Anfang 2002 in Kraft getreten ist. Darin haben die Schweiz und die EU die gegenseitige Öffnung des Schienennetzes für den Bahngüterverkehr vereinbart. Die Schweiz gewährt den Bahnen, die bereits in einem EU Land über einen Netzzugang verfügen, auch auf dem schweizerischen Netz den Zugang – und umgekehrt.

Durch die freie Zirkulation der Bahnen über die Landesgrenzen hinweg werden die Bahntransporte effizienter, preisgünstiger, pünktlicher und schneller. So entfällt die aufwändige, teure Umbesetzung von Lokführern und Rollmaterial an den Landesgrenzen. Sie wird nur noch dort vorgenommen, wo es von den Betriebsabläufen her notwendig ist. Für die Kunden wird es einfacher und attraktiver, Güter auf der Schiene transportieren zu lassen, weil nur noch ein einziges Bahnunternehmen die Verantwortung trägt. Wären die nationalen Grenzen weiterhin zwingende Barrieren für Lokführer und Lohn, dann würde der europäische Bahngüterverkehr gegenüber der Strasse benachteiligt und die Verlagerungspolitik torpediert.

3. Firmensitz entscheidet über Arbeitsbedingungen

Im Baugewerbe oder der Landwirtschaft bestehen mit dem Entsendegesetz und den flankierenden Massnahmen zur Freizügigkeit Regeln für ausländische Arbeitskräfte, die in der Schweiz tätig sind. Demgegenüber steht bei den „mobilen Branchen“ der Firmensitz im Vordergrund. Das ist auf der Strasse und in der Luft so, und muss auch bei den Bahnen gleich geregelt sei. So wäre es undenkbar, wenn ein Pilot für den Flug oder ein Lastwagenchauffeur für die Fahrt bis an die Landesgrenze besser bezahlt würde als im Ausland. Bei ausländischen Firmen bedeutet das, dass etwa die in Deutschland oder Frankreich festgelegten Arbeitsbedingungen gelten. In der Kompetenz des jeweiligen Landes verbleibt die Sicherheitsbescheinigung, in deren Rahmen Personal und Fahrzeuge geprüft werden.

4. Gesamtarbeitsverträge und Kontrollen

Das heisst nun aber nicht, dass die Schweiz unlautere Arbeitsbedingungen oder gar Lohndumping ausländischer Cargo-Unternehmen einfach akzeptieren würde. Es gibt verschiedene Instrumente, um das zu verhindern:

- Die wirksamste Massnahme sind Gesamt- oder Firmenarbeitsverträge zwischen den Unternehmen und den Personalverbänden z.B. im gesamten europäischen Transitgüterverkehr. SBB Cargo AG hat einen GAV. Das UVEK würde begrüessen, wenn sich die Gewerkschaften und die Unternehmen in den verschiedenen europäischen Ländern diesbezüglich einigen könnten. Bei der BLS wird dem Bundesvertreter im Verwaltungsrat der Auftrag gegeben, sich für einen raschen Abschluss des GAV einzusetzen. Der Kanton Bern als Haupteigner der BLS soll zudem dafür sorgen, dass dieser GAV rasch abgeschlossen wird.
- Interessant ist die Idee des Leistungstausches, d.h. Bahnen und Personalverbände einigen sich im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten darauf, dass schweizerische Lokführer im Ausland gleich viel fahren dürfen wie umgekehrt.
- Bei Netzzugangsbewilligungen, die die Schweiz vergibt (an Unternehmen mit Sitz oder Tochtergesellschaften in der Schweiz) schreibt das Eisenbahngesetz vor, dass die arbeitsrechtlichen Vorschriften eingehalten und die Arbeitsbedingungen der Branche gewährleistet sind. Das BAV wurde angewiesen, in diesen Fällen die Deklarations- und Offenlegungspflicht der Arbeitsbedingungen konsequent anzuwenden und eine Plausibilitätsprüfung anhand der Kernkriterien Lohn, Ferien, Arbeitszeit durchzuführen. Das ist dieselbe Praxis, die wir auch bei der Konzessionierung im Postwesen anwenden und die dort auch bereits präventiv gute Wirkung zeitigt.

5. Rechtliche Handlungsmöglichkeiten

Wenn Hinweise bestehen, dass die Bestimmungen des Netzzugangs nicht eingehalten oder verletzt werden, bestehen folgende Handlungsmöglichkeiten:

- Das BAV kann und wird von sich aus aufgrund einer Missbrauchsvermutung aktiv. Dieses Verfahren endet mit einer Feststellung des Sachverhalts und dessen Beurteilung. Müssen korrigierende Massnahmen angeordnet werden, erfolgt dies im Rahmen einer beschwerdefähigen Verfügung.
- Gegen eine Netzzugangsbewilligung des BAV kann bei der Rekurskommission Infrastruktur und Umwelt eine Beschwerde eingereicht werden.
- Aktiv wird das BAV ferner auf eine entsprechend Anzeige hin (Aufsichtsbeschwerde gemäss Art. 71 VwVG; SR 172.021 Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren).

Bern, 3. Dezember 2004

Bundesamt für Verkehr
Politik und Kommunikation