

Beschluss vom 16. Juni 2015

Kleine Anfrage 2015/12
betreffend «Ein paar Fragen zum DB-Streik und zur Bahnperspektive»

In einer Kleinen Anfrage vom 24. April 2015 stellt Kantonsrat Andreas Gnädinger verschiedene Fragen zu den Streiks der DB-Lokführer und den Auswirkungen auf die Schweiz.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Die immer wiederkehrenden Streiks der DB-Lokführer sind für den Kanton Schaffhausen ein unhaltbarer Zustand, da damit auch S-Bahn Züge der DB Regio zwischen Schaffhausen und Erzingen, Schaffhausen und Singen sowie teilweise die Interregio-Express (IRE) Züge Basel - Singen ausfallen. Entsprechend hat der Regierungsrat beim Verkehrsminister von Baden-Württemberg, Winfried Hermann, protestiert. Zu den einzelnen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung.

1. *Welche S-Bahnlinien werden von der DB auf dem Gebiet des Kantons Schaffhausen betrieben? Wer ist Besteller der Leistungen auf Schaffhauser Gebiet?*

Die DB Regio erbringt Transportleistungen für die «S-Bahn Schaffhausen» auf den Strecken Erzingen – Schaffhausen – Thayngen (– Singen). Auf diesen Strecken fährt die DB Regio einmal pro Stunde einen Kurs (hin und zurück), welcher im Auftrag Baden-Württembergs (BW) durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bei der DB Regio bestellt wird. Zwischen Schaffhausen und Singen fährt die DB einen um 30 Minuten versetzten Stundentakt, welcher grösstenteils territorial finanziert wird (durch Baden-Württemberg / Schaffhausen) und zusammen ein Angebot im Halbstundentakt ergibt. Dieses Angebot wird durch den Kanton Schaffhausen bei DB Regio bestellt, die ihrerseits diese Leistung an Turbo AG untervergibt. Daneben betreibt die DB Regio den Interregio Express (Neigezug) zwischen Ulm/Friedrichshafen/Radolfzell/Singen/Schaffhausen/Basel auf Bestellung durch die NVBW.

2. *Welche Kosten entstehen der SBB, dem Bund, dem Kanton Schaffhausen, respektive den Gemeinden durch diesen Betrieb (bitte Kosten separat auflisten)?*

Im Jahr 2015 entstehen auf dem Abschnitt zwischen Erzingen und Thayngen/Singen durch Abgeltungen an die DB Regio für Leistungen der S-Bahn folgende Kosten für den Kanton Schaffhausen, die Gemeinden und den Bund (nicht getrennt ausweisbar).

Die Staatsbeiträge an die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs der DB betragen 2.5 Millionen Franken. In diesem Betrag nicht enthalten sind die Kosten, die Baden-Württemberg selber trägt für die Bestellung aller Leistungen gemäss Staatsvertrag (Stundentakt S-Bahn und Interregio-Express IRE). Den SBB entstehen durch den Betrieb der DB Regio keine Kosten.

3. *Welche Kosten entstanden dem Kanton Schaffhausen, respektive SchaffhausenBus durch das Notfallkonzept im Jahre 2014 insgesamt?*

Durch das Notfallkonzept (sehr limitierter Notbetrieb), welches im Jahr 2014 an drei Tagen angewendet wurde, entstanden dem Kanton Kosten in der Höhe von Fr. 1'395.30. Es handelt sich dabei um eine Rechnung der SchaffhausenBus für den Bahnersatz. Daneben entstand Aufwand sowohl auf Seite SchaffhausenBus und des Kantons im Zusammenhang mit der Organisation und Kommunikation dieses Ersatzverkehrs, der aber nicht bezifferbar ist.

4. *Erachtet der Kanton Schaffhausen die Streikhandlungen auf Schaffhauser Gebiet als zulässig? Liegt ein Vertragsbruch vor?*

Gemäss Art. 28 der Bundesverfassung sind Streik und Aussperrung zwar zulässig, wenn sie Arbeitsbeziehungen betreffen und wenn keine Verpflichtungen entgegenstehen, den Arbeitsfrieden zu wahren oder Schlichtungsverhandlungen zu führen. Der Streik ist aber nur erlaubt, wenn er sich – kollektiv organisiert – auf die Arbeitsbeziehungen konzentriert. Ein Streik zur Durchsetzung politischer Ziele ist unzulässig. Weiter verweist der Verfassungsartikel darauf, dass Pflichten zum Arbeitsfrieden oder zur Durchführung von Schlichtungsverhandlungen vorgehen. Diese sind zumeist in Gesamtarbeitsverträgen (GAV) zwischen den Sozialpartnern vereinbart. Ein Bundesgesetz, das die Rahmenbedingungen für einen Streik regelt, existiert nicht. In der Rechtsprechung wird regelmässig verlangt, dass ein Streik verhältnismässig ist und im konkreten Fall nur als letztes Mittel eingesetzt wird. Diese Voraussetzungen gelten ähnlich auch in Deutschland. Der Regierungsrat möchte aber davon absehen, die rechtliche Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Streikhandlungen abschliessend zu beurteilen, da dies als Einmischung in einen Tarifkonflikt bzw. in die deutsche Politik verstanden werden könnte. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die Regierung der Bundesrepublik Deutschland im Mai 2015 erklärte, sich auch nach Beginn des inzwischen neunten Lokführerstreiks nicht in den Tarifkonflikt bei der Bahn einzuschalten und dass die Deutsche Bahn Ende 2014 mit dem Versuch scheiterte, den Lokführerstreik mit juristischen Mitteln zu stoppen. Das Landesarbeitsgericht Hessen lehnte es als zweite Instanz ab, den Arbeitskampf per einstweiliger Verfügung zu beenden.

5. *Hat der Kanton Schaffhausen Schadenersatzforderungen im Zusammenhang mit den Streikhandlungen gestellt oder eine Reduktion der Kosten beantragt? Wer wäre der entsprechende Ansprechpartner?*

Zu den Fragen betreffend Vertragsbruch und Schadenersatz ist darauf hinzuweisen, dass der Regierungsrat anlässlich der letzten Intervention die Entschädigungsfrage angesprochen hat. Aufgrund der laufenden Verhandlungen ist davon abzusehen, diesbezügliche rechtliche Fragen im Rahmen dieser Kleinen Anfrage näher zu erörtern. Angesichts der verhältnismässig geringen Schadenssumme und im Interesse der Wahrung eines gutnachbarlichen Einvernehmens ist eine gütliche Lösung anzustreben. Auf jeden Fall wird in den Verhandlungen über eine künftige Leistungsvereinbarung die Forderung eingebracht, dass die DB im Streikfall inskünftig auf dem Gebiet des Kantons Schaffhausen für Ersatzmassnahmen sorgt, soweit dies rechtlich möglich ist.

6. *Zu welchen Resultaten führten die Besprechungen des Kantons Schaffhausen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur?*

7. *Welche Massnahmen trifft der Kanton Schaffhausen, um Streikhandlungen auf Schaffhauser Gebiet in Zukunft zu vermeiden?*

Der Kanton Schaffhausen ist mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) und der NVBW im Kontakt, um nach Lösungen zu suchen. Daneben forciert der Kanton Schaffhausen die Gespräche mit dem MVI und der NVBW zur Klärung der Möglichkeiten, den Fahrplan mittel- bis langfristig (ab ca. 2018) neu zu gestalten und zu optimieren, um (unter anderem) das Risiko beziehungsweise die Auswirkungen von Streiks zu minimieren.

8. *Sind Bestrebungen im Gange, dass die hier betroffenen Strecken zukünftig von der SBB bedient werden? Würde auch die Strecke Schaffhausen – Basel über Deutschland von der SBB bedient?*

Bei den Verhandlungen mit dem MVI und der NVBW werden auch die Möglichkeiten einer Vergabe der Strecken zwischen Singen und Erzingen an die SBB besprochen, da dies das Risiko von Streiks minimieren würde und zudem auch verkehrlich interessante Optionen bieten würde. Allerdings sind für eine solche Lösung noch verschiedene Hürden zu überwinden. So muss beispielsweise eine Vergabe wettbewerbsrechtlich umsetzbar sein. Ebenso müssen die (grenzüberschreitende) Finanzierung geklärt sowie einige kleinere technische Hürden überwunden werden. Für die Strecke zwischen Schaffhausen und Basel steht vorerst kein Betreiberwechsel an, da sie nur mit Dieselfahrzeugen (Neigetechnik) befahren werden kann, über die nur die DB Regio verfügt. Langfristig ist es aber das Ziel des Kantons Schaffhausen, dass die ganze Strecke zwi-

schen Erzingen und Basel elektrifiziert ist. Das würde es ermöglichen, dass auch die SBB eine Chance hat, die Strecke zu betreiben. Da es sich um eine deutsche Strecke handelt, wird zunächst das europäische Wettbewerbsrecht anwendbar sein.

Schaffhausen, 16. Juni 2015

DER STAATSSCHREIBER



Dr. Stefan Bilger