



# Branchenstrategie öffentlicher Verkehr



## **Inhalt**

Branchenstrategie öffentlicher Verkehr .....	1
Der öffentliche Verkehr als Rückgrat des Service Public .....	4
Deckung der finanziellen Aufwendungen .....	7
Die Rolle des Bundes .....	9
Arbeiten im öffentlichen Verkehr .....	10
Vereinbarkeit von Beruf und Familie .....	12
Gute Aus- und Weiterbildungsangebote sind nötig .....	13
Der öffentliche Verkehr – Eine Herausforderung für die Zukunft! .....	15

*Ziel all der Massnahmen ist, der Schweiz ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu sichern. Natürlich kann man mit weniger finanziellen Mitteln weniger bauen. Aber das entspricht meines Erachtens nicht dem Willen der Bevölkerung. Wenn wir auch morgen gute Verbindungen wollen, müssen wir heute die Lebensadern unseres Landes mit ausreichend Sauerstoff versorgen. Sonst bricht der Kreislauf zusammen.*

(Bundesrätin Doris Leuthard im CVP-Newsletter vom 24. Februar 2011)

### **Der öffentliche Verkehr als Rückgrat des Service Public**

Der öffentliche Verkehr spannt ein dichtes, flächendeckendes Netz von Schienen, Strasse, Luft- und Seewegen über die ganze Schweiz. Auf 5'180 Kilometern Schienen, an 25'087 Haltestellen des öffentlichen Strassenverkehrs, über 580 Seilbahnstationen und auf 1'226 Kilometer Seewegen werden jährlich 1.8 Milliarden Personenfahrten – dies entspricht 235 Fahrten für jeden einzelnen Bürger – durchgeführt und 64 Millionen Tonnen Güter transportiert. Insgesamt wird eine Verkehrsleistung über 35.1 Milliarden Kilometer im Jahr erbracht, eine Länge die dem rund 878'000fachen des Erdumfanges entspricht oder 235mal der Strecke von der Erde zur Sonne. 21 Prozent aller geleisteten Personenkilometer und 39 Prozent aller Tonnenkilometer entfallen so auf den öffentlichen Verkehr.

Die vom öffentlichen Verkehr erbrachten Leistungen sind gewaltig und für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Landes von unschätzbarem Wert. Der öffentliche Verkehr hält die peripheren Landesteile zusammen und verbindet die wichtigen Zentren des Landes, er lenkt die Pendlerströme an ihr Ziel und führt Güter entlang der Alpentransversale durch das Land. Er entlastet das Strassennetz und leistet so einen wichtigen ökologischen Beitrag. Ohne die im Rahmen des Verkehrsverlagerungsgesetzes beschlosse-

nen Massnahmen würden beispielsweise jährlich rund 500'000 bis 600'000 Lastwagen mehr die Alpen auf der Strasse überqueren. Bis das angepeilte Verlagerungsziel von jährlich maximal 650'000 Lastwagenfahrten durch die Alpen erreicht wird – aktuell sind es noch immer 1.257 Millionen pro Jahr – ist es jedoch noch ein langer Weg. Ein Weg, der von Seiten unserer europäischen Nachbarländer ein stärkeres Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr und zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bedingt. Ein Weg, der aber auch von der Schweizer Politik die nötige Weitsicht bei der Umsetzung verkehrspolitischer Entscheide verlangt. Die Zeit drängt: das Güterverkehrsverlagerungsgesetz schreibt vor, dass die Verlagerungsziele zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erreicht werden müssen. Um dieses Ziel noch erreichen zu können, sind Begleitmassnahmen nötig.

Einseitige kostenwirksame Massnahmen zu Lasten der Schiene bergen schnell einmal die Gefahr, die – im Übrigen mehrfach durch verschiedene Abstimmungen demokratisch legitimierte – Verlagerungspolitik zu gefährden. Zudem sind alle wichtigen Bauten entlang der Nord-Süd-Transitachse baldmöglichst fertig zu stellen. Der Gotthard-Basistunnel wird aller Voraussicht nach 2016 in Betrieb genommen. Die massiven Investitionen in dieses Bauwerk machen nur Sinn, wenn dieses dann auch wie vorgesehen genutzt werden kann. Dazu sind insbesondere im Tessin und in der Zentralschweiz die fehlenden Anschlüsse zu vervollständigen sowie die Planung des 4 Meter-Korridors voranzutreiben. Die Schweiz hat sich ihren Nachbarländern gegenüber vertraglich verpflichtet, die NEAT auf der Nord-Süd-Achse von Grenze zu Grenze fertig zu stellen. Nur wenn dies auch umgesetzt wird, ist ein wirtschaftlicher Betrieb der NEAT überhaupt möglich. Diese vertraglich zugesicherten Infrastrukturleistungen sind deshalb zwingend umzusetzen, die geschlossenen Vereinbarungen einzuhalten.

Artikel 92 der Bundesverfassung (BV) verpflichtet den Bund [...] *für eine ausreichende und preiswerte Grundversorgung mit Post- und Fernmeldediensten in allen Landesgegenden* [zu sorgen]. Dieser Grundsatz lässt sich auch auf den öffentlichen Verkehr übertragen. Der Bund hat für ein qualitativ hochwertiges Angebot an Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs zu sorgen. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr muss allen Bevölkerungsschichten in allen Regionen des Landes offenstehen. Dies umfasst somit auch periphere Regionen. Wichtig ist auch die Fortsetzung von Artikel 92 BV: *Die Tarife werden nach einheitlichen Grundsätzen festgelegt*. Dieser Grundsatz sollte im Wesentlichen auch für den öffentlichen Verkehr gelten. Es ist richtig, dass die Billettpreise von der Länge der zurückgelegten Reisstrecke abhängen. Ebenso richtig sind unterschiedliche Preiskategorien, die die finanzielle Leistungsfähigkeit einzelner Personengruppen mitberücksichtigen, etwa im Rahmen von Ermässigungen für Schüler und Rentner.

Wenn nun aber tageszeitabhängige Preissysteme diskutiert werden, sieht transfair den Grundsatz der einheitlichen Preisgestaltung verletzt. Es darf nicht vergessen werden, dass ein Grossteil der Nutzer des öffentlichen Verkehrs dies aus beruflichen Gründen tut: Die Schweiz ist ein Land von Pendlern. Dies schlägt sich auch in der Rechtssetzung nieder, Art. 16, Buchstabe f des Arbeitslosenversicherungsgesetzes etwa definiert eine Stelle mit einem Arbeitsweg von bis zu 2 Stunden als zumutbar. Auch sind Verlagerungen von Büros und Produktionsstätten durch Unternehmen keine Seltenheit. Von den Arbeitnehmenden wird somit räumliche Mobilität eingefordert, gleichzeitig ist die zeitliche Flexibilität am Arbeitsort oftmals eingeschränkt. Es ist ein Widerspruch, wenn diese eingeforderte Mobilität nun durch zeitlich differenzierende Preissysteme bestraft werden soll. Hier ist am Grundsatz der einheitlichen Preisgestaltung festzuhalten. Die Wirtschaft, die diese Mobilität und Flexibilität von ihren Angestellten einfordert, hat ihre Verantwortung wahrzunehmen und sich stärker an den dadurch verursachten Kosten zu beteiligen. Die

durch die Wirtschaft verursachte Mobilität muss zudem grenzübergreifend in die verkehrspolitische Planung einfließen.

Dass die Leistungen des öffentlichen Verkehrs aber nicht kostenlos sind, versteht sich von selbst. Problematisch ist dabei insbesondere die Lage des Schienenverkehrs. Gemäss Berechnungen des Bundes fehlen in Zukunft für die Bahninfrastruktur jährlich rund 1 Milliarde Franken für Unterhalt, Erneuerung und Ausbau des Schienennetzes. Wie diese Finanzierungslücke zu schliessen ist, ist eines der dringendsten Probleme des öffentlichen Verkehrs in naher Zukunft.

### **Deckung der finanziellen Aufwendungen**

Aktuell wird der öffentliche Verkehr aus unterschiedlichen Quellen gespeisen. Aus dem ordentlichen Bundesbudget fließen jährlich rund 3.3 Milliarden Franken, über den FinöV-Fonds werden dem öffentlichen Verkehr rund 1.6 Milliarden Franken und über den Infrastrukturfonds nochmals gut 320 Millionen Franken zugeführt. Insgesamt fließen rund 14 Prozent des Budgets des Bundes in den öffentlichen Verkehr. Trotz dieser bereits massiven Geldflüsse in den öffentlichen Verkehr, droht mittelfristig eine Finanzierungslücke über 1 Milliarde Franken. Dem öffentlichen Verkehr wird dabei sein eigener Erfolg zum Verhängnis. Bis 2030 wird mit Zunahmen im Personen- und Güterverkehr von 60, respektive 70 Prozent gerechnet. Mit der heutigen Infrastruktur sind Engpässe vorprogrammiert, das Schienennetz wird bis an die Belastungsgrenze ausgelastet. Die dadurch entstehenden Mehrkosten bei Unterhalt und Erneuerung werden auf rund 500 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Gleichzeitig werden zusätzliche Mittel benötigt, um das Schienennetz der stetig steigenden Nachfrage anzupassen. Diese Ausbaumassnahmen werden mit weiteren 500 Millionen Franken zu Buche schlagen.

Es ist unumstritten, dass für die Schweiz ein funktionierendes, leistungsfähiges Verkehrsnetz von existenzieller Bedeutung ist. Dementsprechend kann es sich die Schweiz nicht leisten, diese Finanzierungslücke nicht baldmöglichst nachhaltig zu schliessen. Denn das schweizerische Schienennetz verbindet nicht nur Städte und Dörfer, es ist das Netz, welches die unterschiedlichsten Regionen der Schweiz zusammenhält, deren wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung ermöglicht und über das die Anknüpfung der Schweiz an Europa sichergestellt wird. Eine ausreichende Ausfinanzierung von Unterhalt, Erneuerung und Ausbau von Schienennetz und Rollmaterial ist deshalb eine nicht hoch genug einschätzbare Grundvoraussetzung für das Erfolgsmodell Schweiz und sichert nachhaltig Arbeitsplätze. Im Raum stehen die Initiative „für den öffentlichen Verkehr“ des VCS (öV-Initiative) sowie mit der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), der Gegenentwurf des Bundes dazu.

Während die öV-Initiative einen höheren Anteil der Mineralölsteuererträge von der Strasse auf die Schiene umleiten will und somit riskiert, dass der Strasse die nötigen finanziellen Mittel fehlen, sieht FABI mehrere Massnahmen vor. Zudem werden die finanziellen Mittel aus den allgemeinen Bundesmitteln und dem befristeten FinöV-Fonds in einem unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) zusammengefasst. Die Vorlage sieht vor, dass sowohl Konsumenten wie Kantone, Schiene wie Strasse für die Mehrkosten aufkommen müssen. Es darf aber nicht sein, dass sich der Bund bei der Finanzierung aus der Verantwortung stehlen will. transfair fordert, dass auch der Bund seinen Beitrag leistet. Dieser Beitrag ist aus Sicht von transfair der Verzicht auf die Rückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds. Damit würde der neue Fonds ohne Schulden seine Tätigkeit aufnehmen und seine finanziellen Mittel vollumfänglich dem öffentlichen Verkehr zugute kommen lassen. Ein solches Finanzierungspaket ist gerechtfertigt angesichts der zentralen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für das Wohlergehen des gesamten Landes.

## **Die Rolle des Bundes**

Der Bund hat im öffentlichen Verkehr verschiedene Hüte auf. Er ist Eigner der SBB, Gesetzgeber, Geldgeber und Regulator. Diese Rollen alle wahrzunehmen ohne dabei in Interessenskonflikte zu geraten ist nicht einfach. Gleichzeitig ermöglicht die thematische Nähe der verschiedenen Rollen eine kohärente Verkehrspolitik umzusetzen. Aus Sicht von transfair funktioniert das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr zufriedenstellend. Allerdings weisen verkehrspolitische Geschäfte, wie die laufende Bahnreform, auf einen steigenden Druck von Seiten der Europäischen Union in Richtung einer weitergehenden Liberalisierung und stärkeren Trennung der unterschiedlichen Rollen hin. Mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 soll beispielsweise die Trassenvergabe neu geregelt werden. Eine funktionierende Lösung wird externem Druck geopfert. Für transfair ist hier das richtige Augenmass entscheidend. Es ist klar, dass ein Schienennetz seinen Nutzen nur dann richtig entfalten kann, wenn es über die Landesgrenzen hinweg an die wichtigsten Verkehrswege Europas angeschlossen ist. Harmonisierungen gesetzlicher Regelungen und des Netzzuganges sind daher sicher nötig. Dies darf aber nicht so weit getrieben werden, dass das stabile, funktionsfähige System der Schweiz dem europäischen Liberalisierungswahn geopfert wird. Es gibt in Europa genügend abschreckende Beispiele, wohin diese Schritte geführt haben. Der Bund tut somit gut daran, seine Interessen vehement zu verteidigen und weitere Liberalisierungsschritte mit äusserster Vorsicht zu prüfen. transfair will sich nicht grundsätzlich gegen solche Öffnungsschritte stellen, diese müssen aber nachweisbar einen Mehrwert für Bevölkerung und Wirtschaft bringen, ohne dabei die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmenden zu gefährden.

In seiner Rolle als Eigner der SBB und als Gesetzgeber liegt es in der Verantwortung des Bundes, über die Weiterentwicklung des Dienstleistungsangebotes des Service Public im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu wachen. transfair wehrt sich insbesondere dagegen, dass der Ausbau nur nach Rentabilitätskriterien erfolgt. Die Dienstleistungen des Service Public stehen der gesamten Bevölkerung in allen Landesteilen gleichermaßen zu, dies beinhaltet auch die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Der Bund ist gefordert, dabei eine aktive Rolle einzunehmen um die Dienstleistungen regelmässig den Bedürfnissen anzupassen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist ein dauernder und langwieriger Prozess, der viel Antizipationsvermögen und Weitsicht bedingt. Die Weichen für den öffentlichen Verkehr von morgen müssen heute bereits gestellt werden.

### **Arbeiten im öffentlichen Verkehr**

Die Tätigkeit im öffentlichen Verkehr ist anforderungsreich, sie bedingt hohe Konzentrationsfähigkeit, soziale Fähigkeiten im stetigen Austausch mit den Nutzern der Verkehrsmittel und ist körperlich anstrengend. Es ist deshalb das Ziel von transfair mit den rund 30 Sozialpartnern – von nationalen Anbietern wie der SBB über regionale Anbieter wie BLS, die Rhätischen Bahn (RhB) oder die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) zu Anbietern im Agglomerationsverkehr wie den Transports publics genevois (TPG) oder den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ), von Bergbahnbetreibern wie die Gornergrat Bahn (GGB) bis hin zu Schifffahrtsgesellschaften wie die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) – für faire Arbeitsbedingungen zu sorgen. transfair engagiert sich bei Verhandlungen zu Gesamt- und Firmenarbeitsverträgen und nimmt direkt vor Ort Einfluss um die Interessen seiner Mitglieder zu wahren.

transfair vertritt seine Mitglieder mit grossem Engagement und setzt sich für gute Arbeitsbedingungen, Löhne und Sozialleistungen ein. Sozialpartnerschaft basiert für transfair auf gegenseitigem Respekt und Dialog auf Augenhöhe. Auch wenn die Standpunkte manchmal weit auseinander liegen, sucht transfair immer pragmatisch und konstruktiv nach einer tragfähigen Lösung und ist auch in stürmischen Zeiten ein verlässlicher Partner. Bei Unternehmungen, bei welchen die Verhandlungen im Rahmen einer Verhandlungsgemeinschaft stattfinden, ist transfair oft die ausgleichende Kraft zwischen den verschiedenen Verbänden und Gewerkschaften und steht für eine gemeinsame und erfolgversprechende Position ein. So gelingt es transfair, das Ergebnis massgeblich mitzugestalten.

Dabei ist transfair insbesondere auch die Lage der peripheren Landesteile ein Anliegen. Denn nicht nur die Dienstleistungen der Grundversorgung sind flächendeckend in allen Landesteilen anzubieten, aus Sicht von transfair hat ein Unternehmen, das diese Dienstleistungen anbietet auch die Verpflichtung, Arbeitsplätze in diesen Gebieten zu erhalten und innovativ zu fördern. Standorte in Rand- und Bergregionen bieten wichtige Arbeitsplätze für Regionen, die bedingt durch ihre geographische Lage Standortnachteile in Kauf nehmen müssen. Über den Service Public eine Grundinfrastruktur zur Verfügung zu stellen ist ein Aspekt. Ebenso wichtig ist es, in diesen Gegenden auch Arbeitsplätze zu erhalten.

Neben der Problematik der Arbeitssituation in Randregionen drohen den Arbeitnehmenden auch durch weitere Marktöffnungsschritte Nachteile zu entstehen. transfair ver-schliesst sich nicht grundsätzlich dem Wettbewerbsgedanken, inakzeptabel ist jedoch, wenn dieser Wettbewerb zum Nachteil der Arbeitnehmenden und über die Arbeitsbedin-gungen ausgetragen wird. Über den Wettbewerb kann Innovation gefördert und die Dienstleistungsqualität gesteigert werden, wenn jedoch der Wettbewerb einzig auf den Preisen ausgetragen wird und etwa Ausschreibungen durch Druck auf die Arbeitsbedin-gungen gewonnen werden sollen, kann dies nicht im Sinne der Sache sein. Für transfair ist deshalb klar, dass weitere Marktöffnungsschritte, etwa im Rahmen des zweiten Schrit-tes der Bahnreform 2, sehr vorsichtig abgewogen werden müssen und nicht ohne Schutzmassnahmen für die betroffenen Arbeitnehmenden in Angriff genommen werden dürfen. Durch einen weiteren Liberalisierungsschritt muss ein Mehrwert für die breite Öff-entlichkeit – Arbeitnehmende inklusive – generiert werden können, ansonsten verkommt dieser zu einer ideologisch motivierten Alibiübung.

### **Vereinbarkeit von Beruf und Familie**

Um die Leistungsfähigkeit am Arbeitsplatz zu erhalten, ist ein gesundes Gleichgewicht zwischen Arbeit und Freizeit notwendig. transfair setzt sich deshalb für mehr Ferien und Massnahmen für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie ein. Im Vordergrund steht die Gestaltung der Dienstpläne, die das Leben der Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr massgeblich beeinflusst.

### **Gute Aus- und Weiterbildungsangebote sind nötig**

Die Weiterbildung ist in der Branche öffentlicher Verkehr von sehr grosser Bedeutung. Der rasante technologische Wandel und ständige Änderungen bei den gesetzlichen Bestimmungen sind für die Mitarbeitenden eine grosse Herausforderung. transfair nimmt hier die Unternehmungen in die Pflicht: Sie müssen den Mitarbeitenden die Gelegenheit geben, neben ihrer Berufsausübung seriös eine entsprechende Weiterbildung zu besuchen, den Stoff zu verinnerlichen und die entsprechenden Prüfungen abzulegen. Dazu sind Weiterbildungen als solches durch die Unternehmung anzubieten und die dafür benötigten zeitlichen Freiräume zu gewähren. Auch langjährige Mitarbeitende, die auf einem Monopolberuf arbeiten und keinen BBT-anerkannten Lehrabschluss haben, müssen sich weiterbilden können um ihre Arbeitsmarktfähigkeit aufzubauen und zu erhalten. Es braucht weitere Angebote, wie die seit kurzem angebotenen Ausbildungslehrgänge zur Fachfrau bzw. zum Fachmann öffentlicher Verkehr auf Tertiärstufe, welche eine Lücke zwischen der bisherigen Berufslehre Kauffrau / Kaufmann öV und der höheren Fachprüfung Manager öV schliessen. Nicht nur die Arbeitnehmenden profitieren von solchen Aus- und Weiterbildungsangeboten, auch die Unternehmen im öffentlichen Verkehr gewinnen durch den hohen Ausbildungsstand ihrer Mitarbeitenden und die dadurch erzielten Leistungssteigerungen.

## **Die Vorsorge als Herausforderung**

Die Konzessionierten Transportunternehmen (KTU), allen voran die SBB haben ein gravierendes Problem. Ihre Pensionskassen sind seit Jahren in einer finanziellen Schieflage. Die Pensionskasse SBB wurde bei ihrer Verselbständigung nicht vollständig ausfinanziert, es wurde ihr keine Wertschwankungsreserve mitgegeben. Mit der Dotcom-Krise 2001 und mit den jüngsten Finanzkrisen geriet die Kasse in eine grosse Unterdeckung. Der Bundesbeitrag von 1,148 Mia. Franken, der Ende 2011 zur Auszahlung kommt, ist nach Ansicht von transfair ein Tropfen auf den heissen Stein. Das Personal und die Unternehmung leisten seit Jahren schmerzhaft Sanierungsbeiträge an die Kasse. Und ein Ende ist nicht abzusehen: Die Turbulenzen an den Finanzmärkten aufgrund der Staatsverschuldung mehrerer EU-Staaten und die daraus resultierende Frankenstärke haben abermals den Deckungsgrad in die Tiefe gerissen. Dazu kommt ein Grundlagenwechsel, welcher der niedrigen Verzinsung der Altersguthaben und der gesteigerten Lebenserwartung der Versicherten und der Rentner Rechnung trägt.

Dies kommt die Mitarbeitenden der SBB teuer zu stehen. transfair fordert deshalb Abfederungsmassnahmen, um Einbussen auf den Renten verhindern zu können. Die SBB hat die Übernahme allfälliger Kosten oder Aufwendungen der Mitarbeitenden im Zusammenhang mit den Beschlüssen der Pensionskasse SBB zu tragen. transfair strebt ein Resultat an, das die Versicherten schadlos hält. Dabei ist auch eine disparitätische Prämiengestaltung kein Tabu. Ausserdem müssen bereits gesprochene Garantien aus dem Wechsel vom Leistungs- ins Beitragsprimat weiterhin gewährt werden.

Noch schlimmer traf es viele kleinere KTU, deren Mitarbeitende über die Pensionskasse ASCOOP versichert waren. Durch die Wirren der Finanzkrise geriet auch diese in bedrohliche Schieflage, die schliesslich zur Liquidation der Pensionskasse per Anfangs 2011 führte. Der Grossteil der der ASCOOP angeschlossenen KTU ist mittlerweile über die Sammelstiftung Symova versichert, die Altlasten aus dem Zusammenbruch der ASCOOP sind deswegen noch längst nicht vom Tisch. Die Sanierung der Vorsorgewerke

dauert voraussichtlich noch bis 2020 an und wird Unternehmen wie Arbeitnehmende weiterhin stark belasten. Auch hier müssen jedoch die Auswirkungen auf die Arbeitnehmenden so weit als möglich abgefedert werden können.

### **Der öffentliche Verkehr – Eine Herausforderung für die Zukunft!**

Der öffentliche Verkehr ist ein Erfolgsmodell. Trotzdem oder gerade deswegen sind die Zukunftsaussichten nicht frei von schwarzen Wolken. Verlagerung von Gütern auf die Schiene wie auch der öffentliche Personenverkehr sind nicht gratis zu haben. Auch die Sicherheit kostet Geld. Um auch in Zukunft eine gleichbleibend hohe Sicherheit und Dienstleistungsqualität aufrecht erhalten zu können und zudem das bestehende Angebot zu verdichten und kompetitiver für den intermodalen Wettbewerb zu machen, ist ein hoher finanzieller Aufwand nötig. Hier müssen in naher Zukunft innovative Lösungen gefunden werden, damit dieses Rückgrat der Schweizer Wirtschaft das prognostizierte Wachstum bewältigen kann. Gleichzeitig ist zu vermeiden, dass sich dadurch der bereits hohe Druck auf die Arbeitsbedingungen weiter erhöht. Kostendruck und steigende Passagier- und Gütermengen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmenden im öffentlichen Verkehr führen. Diese beiden Problemfelder erfolgreich bewältigen zu können ist die Herausforderung, der sich transfair stellt.