



Eine Komposition der Wynental- und Suhrentalbahn unterwegs in Oberkulm AG: Das Bahnunternehmen hat Pauschalen für Direktionsaufwendungen viel zu tief angesetzt

Foto: Michele Limina

Wieder Unregelmässigkeiten bei ÖV-Abrechnungen

Jahrelang haben Transportunternehmen im Raum Aarau Staatsgelder regelwidrig verrechnet

Martin Stoll

Bern/Aarau Der Satz steht im Firmen-Leitbild weit oben: «Wir nutzen unseren unternehmerischen Spielraum.» Jetzt zeigt sich: Jahrelang rechnete die Regionalbahn Staatsgelder regelwidrig ab – unbemerkt von der Bundesaufsicht. Das geht aus einem Revisionsbericht des Bundesamts für Verkehr (BAV) hervor, den die Sonntags-Zeitung gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz herausverlangt hat.

Zu den Unregelmässigkeiten bei der Abgeltung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist es bei der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) und dem Busbetrieb Aarau (BBA) gekommen. Die Firmen, die unter dem Namen Aar Bus + Bahn im Grossraum Aarau jährlich 14 Millionen Personen transportieren, betreiben seit 1960 eine gemeinsame Geschäftsstelle.

Laut dem Bericht vom 13. März 2017 sind Pauschalen für Direktionsaufwendungen von der Re-

gionalbahn WSB viel zu tief angesetzt worden. Die ÖV-Kontrollleure vermuten «eine bedeutende» unerlaubte Quersubventionierung des Busbetriebs BBA. Zudem seien die Aufwendungen nicht zu Vollkosten verrechnet worden, «was dem Gesetz widerspricht».

Das BAV nimmt an, dass jährlich bis zu 300 000 Franken falsch abgerechnet wurden. Über die Jahrzehnte muss von Beträgen im ein- bis zweistelligen Millionenbereich ausgegangen werden.

Der Regelverstoss lässt auch die ÖV-Aufsicht des Bundes in schlechtem Licht erscheinen. Wie bei der Postauto-Affäre entdeckte das BAV die falschen Abrechnungen erst nach Jahren. Selbst nachdem das Bundesamt von offensichtlichen Fehlleistungen ihres Geldbezügers Kenntnis hatte, verzichtete es zudem auf eine vertiefte Abklärung. Zwar nimmt das BAV an, dass die gesetzeswidrige Abrechnungspraxis «seit längerer

Zeit bestand». Seit wann falsch abgerechnet wurde und wie hoch die fehlerhaften Verbuchungen waren, wurde nicht abgeklärt. Man habe dies «nicht explizit untersucht», räumt das vom ehemaligen SBB-Manager Peter Füglistaler geleitete Bundesamt ein. Begründung: beschränkte Ressourcen und Effizienzüberlegungen.

Experten fordern eine unabhängige Kontrollstelle

Verwaltungsexterne ÖV-Experten kritisieren diese oberflächliche Aufsichtspraxis. Sie könne von anderen Transportunternehmen als Einladung verstanden werden, «ebenfalls kreativ zu werden und ebenso oder ähnlich unkorrekt zu handeln», sagt etwa Matthias Finger, Infrastrukturspezialist und Professor an der ETH Lausanne. Dass sich die BAV-Kontrollen in der Feststellung von «vermuteten Quersubventionierungen» erschöpfen und sich mit «halbbatzi-

ge Untersuchungen» zufriedengeben, ist für ihn «systemimmanent». Die Untersuchungen des BAV könnten gar nicht schärfer sein, weil das Amt in einem Rollenkonflikt stehe: «Eine einzige Stelle finanziert, kontrolliert und verantwortet Besizanteile des Bundes an Unternehmen, die bei Sanktionen in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten könnten. So etwas geht nicht.» Finger fordert deshalb eine ÖV-Kontrollstelle, die nicht im BAV angesiedelt ist.

Laut Widar von Arx, Professor für Verkehr und Mobilität an der Hochschule Luzern, müsste eine solche Revision auch klären, ob es durch die ungerechtfertigte Abwälzung von Overhead-Kosten zu unfairen Vorteilen bei der Ausschreibung im Busbereich gekommen ist.

Die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK), das oberste Finanzaufsichtsorgan des Bundes, äussert sich zur Qualität der BAV-Kontrollen öffentlich nicht. Die Feststel-

lungen würden aber in künftige Risikoanalysen einfließen, sagt EFK-Direktor Michel Huissoud.

«Eine Detailabklärung hat sich nicht aufgedrängt»

In einem Statement spielt das BAV den eigenen Revisionsbericht herunter und spricht von einer vorgefallenen «Ungenauigkeit». Das Amt geht von einem Nullsummenspiel aus, eine Detailaufklärung habe sich nicht aufgedrängt: «Falls der WSB tatsächlich zu viel bezahlt worden wäre, wären die Abgeltungen der BBA reduziert worden.»

Man habe «nie willentlich oder wissentlich geltendes Gesetz missachtet», schreibt die Regionalbahn WSB. Die falsch berechneten Kosten seien «bedeutend tiefer, als dies im BAV-Revisionsbericht schätzungsweise vermutet wurde». BAV-externe Spezialisten halten es aber für sehr wahrscheinlich, dass es bei den regelwidrigen Abrechnungen Gewinner und Verlierer gab.

Ubers Trickkiste

Der Fahrdienst arbeitet in der Schweiz mit dubiosen Personalvermittlern zusammen – aber auch mit traditionellen Taxiunternehmen

Zürich Noch auf dem Armaturenbrett unterzeichnete der 26-jährige französische Fahrer Marco Husson den Vertrag, der seinen zweimonatigen Aufenthalt in der Schweiz in einen Albtraum verwandeln würde. «Statt Lohn zu erhalten, habe ich mich in dieser Zeit stark verschuldet», sagt er.

Die Plattform Uber, die Fahrer und Kunden zusammenbringt, ist hierzulande bis zu 50 Prozent billiger als traditionelle Taxiunternehmen. Das brachte Erfolg. Aber es warf auch die Frage auf, ob der US-Konzern mehr als ein Vermittler

sei. Nämlich ein Arbeitgeber, der sich an entsprechende Pflichten zu halten hat. Um diesen zu entgehen und dem Fahrermangel zu begegnen, sucht der Konzern vermehrt die Zusammenarbeit mit Partnern. In der Romandie hat dies weitreichende Folgen. Eine Umfrage der SonntagsZeitung unter Uber-Fahrern zeigt, dass über 100 von ihnen dubiose Verträge mit Uber-Partnern unterschrieben haben. Rund 15 Unternehmen, meist mit Sitz im Kanton Waadt, suchten in Frankreich nach potenziellen Fahrern, versprachen ihnen eine Fahr-

bewilligung und einen Arbeitsvertrag in der Schweiz. Gemäss vorliegenden Verträgen eines dieser Partner stünde den Fahrern «ein Gehalt von 2200 Franken für eine 50- bis 100-prozentige Tätigkeit» zu. Jedoch muss Automiete gezahlt werden, die sich monatlich auf rund 1600 Franken belaufen kann.

Im Fall von Husson musste der Fahrer auch Benzin- und Telefonkosten selber tragen. Weiter verlangten einige Firmen Provisionen für die einzelnen Fahrten und bezahlten oft die vereinbarten Sozialversicherungsbeiträge nicht.

Im November wandten sich rund 30 Fahrer an die Gewerkschaft Unia, die sich nun dafür einsetzt, dass die Behörden diese Partner einschränken: «Dies sind undurchsichtige Unternehmen, die das Arbeitsrecht oft nicht respektieren», sagt Umberto Bandiera von der Unia. Nachdem eine Mediation scheiterte, wurde beim Genfer Arbeitsgericht eine Klage gegen drei solche Subunternehmen eingereicht. Der Fall ist noch hängig.

In der Deutschschweiz sind keine solche Partnerfirmen bekannt, doch fehlt es Uber hier besonders

während der Stosszeiten am Wochenende an Fahrern. Deshalb versucht der US-Konzern, traditionelle Taxifirmen zu gewinnen – zuletzt in einem Werbebrief, der kurz vor Weihnachten im Kanton Zürich versandt wurde. Für eine Zusammenarbeit im sogenannten Flottenpartner-Modell verspricht Uber darin einen Bonus von 400 Franken für Firmen, die einen Teil ihrer Wagen und Fahrer in der Uber-App registrieren. Für eine Abgabe von 25 Prozent der Einnahmen werden ihnen zusätzliche Fahrten vermittelt.

Bereits sind zwei Taxiunternehmen auf dieses Angebot eingegangen. Eines davon ist die in Zürich ansässige Airport Travel AG, die jetzt regelmässig 25 ihrer rund 100 Autos Uber-Fahrten übernehmen lässt. «Mit dieser Partnerschaft können wir Stehzeiten vermeiden und unsere Autos optimal auslasten», sagt Geschäftsführer Daniel Christoff. «Die Fahrer werden bei uns legal angestellt, sozialversichert und erreichen regelmässig Bruttolöhne um die 5000 Franken», sagt Christoff.

Julie Jeannot, Sarah Fluck