



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Kopie

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Philipp Hadorn
Direkt +41 31 357 57 31
Mobil +41 79 600 96 70
philipp.hadorn@sev-online.ch

per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 13. Februar 2023
MAH/PH/chj

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport – Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme in oben erwähnter Vernehmlassung danken wir. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, setzt sich seit Jahrzehnten mit dieser Thematik auseinander und nutzt gerne diese Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der SEV erachtet es als wichtig, dass nach der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG), die das Parlament 2014 – 2015 behandelte und die 2016 in Kraft trat, erneut eine politische Standortbestimmung zur zukünftigen Ausrichtung des Schweizer Güterverkehrs vorgenommen wird. Die vielen Jahre des kontinuierlichen Abbaus führten zu Rückschritten bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Die zu diskutierende Vorlage ist eine reale Chance, aus Fehlern der Vergangenheit Lehren zu ziehen und diesmal die Weichen in Richtung eines nachhaltigen und zukunftsgerichteten Güterverkehrs auf der Schiene zu stellen. Ein ambitioniertes Verlagerungsziel und die Möglichkeit, bedarfsabhängig Subventionen zu sprechen, sind zwingende Grundlagen, um zukunftsgerichtete gesellschaftliche, volkswirtschaftliche und ökologische Entwicklungen auszulösen.

Güterverkehr als Teil des Service public

Kurz gesagt umfasst Service public die Grundversorgung mit Infrastrukturgütern und -dienstleistungen, die für alle Bevölkerungsschichten und Regionen des Landes zu gleichen Bedingungen in passender Qualität und zu angemessenen Preisen direkt oder indirekt zur Verfügung stehen sollen. Es ist kaum zu bestreiten, dass der Güterverkehr einen wichtigen Teil dieser Grundversorgung darstellt.

Der Service public, gestaltet von der «öffentlichen Hand», hat die Möglichkeit, Wegweisendes zum Klimaschutz beizutragen und soziale Standards sicherzustellen.

In Kenntnis dieser Tatsachen anerkennt der SEV, wie im erläuternden Bericht zur Vernehmlassung überzeugend dargelegt, dass es die Aufgabe des Staates ist, durch gezielte und steuernde Massnahmen sicherzustellen, dass Gütertransportangebote bereitgestellt werden,

die auch unter dem Aspekt der Klima- und Energiepolitik sowie aus weiteren umwelt- und versorgungspolitischen Gründen erwünscht sind. Nur so kann der Staat die Erreichung seines Klimaziels 2050 – Netto-Null-Emissionen – mitbeeinflussen und zusätzlich sozialpolitischen und gesellschaftlichen Zielen Genüge tun.

Redundanz, Robustheit und Resilienz der Logistikketten

Der «Erläuternde Bericht» weist auf die Lehre aus den globalen Krisen hin. So werden erhöhte Anforderungen an die Robustheit und Resilienz der Logistikketten und in der Folge auch an die Angebote im Gütertransport gestellt. Die Krisen führten deutlich vor Augen, dass Logistikketten bei Bedarf auch volatil angepasst werden müssen. Eine sichere Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft verlangt, dass Güter auch auf alternativen Routen, mit anderen Verkehrsträgern oder unter erhöhten Anforderungen transportiert werden können. Als Konsequenz wird erwartet, dass Redundanzen bei den Angeboten und den Transportinfrastrukturen bzw. Verkehrsträgern bestehen und die Systemrelevanz eines leistungsfähigen Gütertransports sich auch in der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen widerspiegelt. Der SEV teilt diese Analyse vollumfänglich und erachtet es als zwingend, dass Optionen entwickelt werden, damit der Güterverkehr dem Prädikat «systemrelevant» in Zukunft gerecht werden kann.

Die Hamsterkäufe in den ersten Tagen des Lockdowns 2020 haben aufgezeigt, wie wichtig es ist, dass auch die Bevölkerung der Schweiz einem funktionierenden Gütertransport voll vertrauen kann. Nur wer sieht, dass die Güter des täglichen Bedarfs in genügender Menge vorhanden sind und dass auch der Transport in die Läden oder nach Hause funktioniert, wird in vernünftigen Mengen einkaufen. Der Schienengüterverkehr nimmt dabei eine zentrale Rolle ein, indem er zum Beispiel die Produktionsstätten für Lebensmittel mit den verschiedenen Verteilzentren der Grossverteiler verbindet und damit zur erforderlichen Versorgung entscheidend beiträgt.

Es braucht ein ambitioniertes Verlagerungsziel

Der SEV schlägt vor, folgendes Ziel im Gütertransportgesetz aufzunehmen:

Im Export-, Import- und Binnengüterverkehr verdoppelt sich der Anteil der Schiene bis 2050.

Heute beträgt der Schienenanteil an der Transportleistung (Tonnenkilometer) des Binnen-, Import- und Exportgüterverkehrs (ohne Rheinschifffahrt, Pipelines und Luftverkehr) rund ein Fünftel und der Strassenanteil rund vier Fünftel (siehe Seite 18 des «Erläuternden Berichts»). Eine **Verdoppelung** bis ins Jahr 2050 würde demnach bedeuten, dass der **Schienenanteil im Jahr 2050 40%** beträgt und der Strassenanteil 60%.

Die Vorteile des Güterverkehrs auf der Schiene gegenüber dem demjenigen auf der Strasse sind offensichtlich. Bei den Umwelt- und energiepolitischen Argumenten möchte der SEV hervorheben: Die Tatsache, dass für einen zusätzlich auf der Schiene transportierten Tonnenkilometer sechsmal weniger Energie eingesetzt werden muss, als wenn dieser auf der Strasse transportiert wird, ist belegt. Die Auflage, Massnahmen zum Verringern der Treibhausgasemissionen grösstenteils in den kommenden drei Jahrzehnten umzusetzen, macht eine Verlagerung zwingend erforderlich. Weitere Vorteile des Schienengüterverkehrs sind aber auch der geringere spezifische Flächenbedarf, die Bündelung der Mengen und die höhere Sicherheit. Ein wichtiger Nebeneffekt ist die Reduktion der Stauhäufigkeit und -dauer auf der Strasse, die auch im Interesse sämtlicher Teilnehmenden des Strassenverkehrs liegt.

Für die sachgerecht dargelegte umwelt- und klimapolitische Bedeutung eines effizienten Schienengüterverkehrs verweisen wir gerne auf die Aussagen auf Seite 25 des «Erläuternden Berichtes». Dass sich dies auch volkswirtschaftlich auszahlt, belegt der Bericht «Langfristige Klimastrategie der Schweiz»: Der Nutzen einer Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Netto-Null im Jahr 2050 betrage 2,5 Prozent des BIP. Dies entspricht grob geschätzt etwa 20 bis 30 Mia. Franken.

Ganz grundsätzlich hat ein messbares Ziel den Vorteil, dass Wirkung und Erfolg von Massnahmen überhaupt überprüft werden können. Sollte sich abzeichnen, dass die Erreichung gesetzter Ziele gefährdet ist, können und müssen rechtzeitig ergänzende Massnahmen geprüft und in Kraft gesetzt werden. Dass die «Alpeninitiative» auch im Jahr 2022, bald 30 Jahre nach ihrer Annahme durch das Stimmvolk, noch nicht dem Volkswillen entsprechend umgesetzt ist, lässt aufhorchen, ist per se kein Ruhmesblatt für den Vollzug und es gilt daraus Schlüsse zu ziehen. Dass ihre Forderungen aber überhaupt noch gehört werden und weiterhin auch Massnahmen beschlossen werden, muss dem konkret messbaren Ziel zugeschrieben werden.

Einstellung des EWLV-Angebotes ist irreversibel

In den letzten rund 20 Jahren hat SBB Cargo diverse Sanierungen und Anpassungen der Angebots- und Produktionskonzepte durchgeführt. Das Resultat ist erschütternd mit nur einer Richtung: Abbau und Redimensionierung. Wie der «Erläuternde Bericht» richtigerweise aufzeigt, geht mit dem erodierenden Angebot der positive Netzwerkeffekt des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als Systemangebot verloren. Durch die Verkleinerung des Bediennetzes sinkt der Nutzen des EWLV für die Kundschaft gegenüber Transportlösungen im Ganzzugsbereich bzw. im Strassengüterverkehr mehr und mehr, während die Kosten des EWLV für SBB Cargo nicht im gleichen Ausmass gesenkt werden können. Verlagert die Kundschaft ihre Transporte auf die Strasse und werden Anlagen zurückgebaut, wird eine (Rück-)Verlagerung auf die Schiene sehr unwahrscheinlich.

Neben SBB Cargo bieten in anderen Ländern Europas nur noch wenige ehemalige Staatsbahnen (z.B. in Deutschland, Österreich, Belgien) EWLV in Form eines Netzwerkverkehrs an. Die in früheren Jahren vorgenommenen Reduktionen der Anlagen und Strecken, gerade in Deutschland, werden in der verkehrspolitischen Diskussion, aber auch in den Unternehmensstrategien heute bereut. Teilweise wird versucht, den EWLV mit enormem Aufwand wieder aufzubauen.

Es braucht keine Holding

Wir gehen mit dem Bericht einig, dass die organisatorische Ausgestaltung des Netzwerkanbieters wettbewerbs- und subventionsrechtlichen Anforderungen genügen muss. Wir sind aber der Überzeugung, dass dies in der bisherigen Organisationsform möglich ist.

Es gab bereits mehrfach Abklärungen zur Frage, ob SBB Cargo zur Sicherung der Diskriminierungsfreiheit und für mehr Wettbewerb in eine Holding umgewandelt werden müsste. Die Frage wurde nach Abwägung der Vor- und Nachteile bisher immer verneint.

Der SEV kann sich der Haltung des Bundesrates in einem wesentlichen Teil anschliessen: Eine Unternehmensstruktur mit klaren Schnittstellen ist erstrebenswert. Die verschiedenen Elemente der Leistungsvereinbarung können so klar verortet und systemintegrierend erbracht werden.

Aus Sicht des SEV braucht es hierzu aber in keiner Art und Weise ein rechtlich unabhängiges Konstrukt, schon gar nicht die Initiierung aufwändiger Holdingstrukturen.

Vielmehr gilt es, mit Vorgaben zu einer passenden Rechnungsführung und einem strikten Controlling die erwünschte Transparenz sicherzustellen.

Eine Holdingstruktur widerspricht u.E. diametral der Idee der integrierten Bahn, die einer der Grundpfeiler unseres äusserst erfolgreichen Bahnsystems in der Schweiz ist.

Eine Holdingstruktur gefährdet auch die volks- und sozialpolitisch erwünschte Einhaltung einheitlicher sozialer Standards. Das Risiko, dass sich Organisationen innerhalb der gleichen Holding im Arbeitsmarkt mit unterschiedlichen Arbeitsbedingungen konkurrenzieren oder gar kannibalisieren, gilt es zu verhindern. Ungleiche Arbeitsbedingungen bei «gleichem Arbeitgeber» werden von Mitarbeitenden nachvollziehbarerweise als ungerecht empfunden und gefährden den sozialen Frieden, gerade auch bei staatsnahen Betrieben. Dem marktwirtschaftlich agierenden, wie auch dem als Service public finanzierten Teil der Unternehmung muss es gelingen, faire Anstellungsbedingungen zu garantieren.

Finanzierung: Die Befristung flexibler gestalten

Der Bericht wirft berechtigterweise die Frage auf, ob die angestrebte Modernisierung ein andauernder Prozess ist, der daher auch unbefristet durch den Bund finanziell zu unterstützen ist, oder ob nach einer gewissen Zeit eine Überführung in ein selbsttragendes, wirtschaftlich ohne Beiträge des Bundes auskommendes Angebot möglich ist.

Obwohl die Frage aus heutiger Sicht nicht endgültig beantwortet werden kann, sieht der Bundesrat eine Befristung des Instruments der finanziellen Förderung und Steuerung des Netzwerkangebots vor. Die entsprechende Rechtsgrundlage soll für zwölf Jahre, also drei Leistungsvereinbarungsperioden, in Kraft sein. Der Bundesrat geht davon aus, dass mit attraktiven Angeboten und Mehrnachfrage anschliessend keine finanzielle Förderung des Betriebs mehr erforderlich sein wird und so schrittweise aus den Marktaktivitäten heraus finanziert werden kann. Es ist schwer zu beurteilen, ob diese Annahme zutreffen kann. Aus diesem Grund sollte aus unserer Sicht die Vorlage so gestaltet werden, dass bei Bedarf an weiterer Finanzierungsunterstützung nach 12 Jahren diese ohne neue Rechtsgrundlage beschlossen werden kann. Konkret heisst dies, dass auf eine Befristung zu verzichten ist, hingegen eine Evaluation nach 10 Jahren durchwegs ins Gesetz aufgenommen werden könnte.

Keine Kapitalverzinsung und Gewinnerzielung im Service public

Die bei der Abgeltung der Leistungen der Infrastrukturbetreiberinnen und der Transportunternehmen im regionalen Personenverkehr gelebte Praxis des Gewinnverbotes ist sinnvoll. Es ist nicht einzusehen, weshalb diese beim Güterverkehr nicht zum Zuge kommen sollte. Insbesondere, da sich ja genau aus der vorgeschlagenen Möglichkeit der adäquaten Kapitalverzinsung und Gewinnerzielung die Vereinbarung besonderer subventionsrechtlicher bzw. organisatorischer Anforderungen ergibt, um den wettbewerbspolitischen Ansprüchen zu genügen. Gleichzeitig gilt es allerdings Beiträge zu gewähren, damit Investitionen und Innovationen zur Weiterentwicklung der Unternehmung gesichert bleiben.

Das Personal ist reorganisationsmüde

Die vergangenen Jahrzehnte (!) prägten die Kultur bei SBB Cargo wie folgt: Reorganisationen und Abbauvorhaben lösten einander ab, weitgehend bevor die vorgängigen Massnahmen überhaupt abgeschlossen waren. Der Abbau von Bedienpunkten und laufende Veränderungen der Produkte und in der Produktion irritierten nicht nur die Kundschaft, sondern

ermüdeten auch die Mitarbeitenden. Dem Image zum Trotz haben sich die Mitarbeitenden in den vergangenen Jahren bei SBB Cargo anhaltenden und tiefgreifenden Veränderungsprozessen unterziehen müssen. Die in Aussicht gestellten und erhofften Erfolge blieben dabei aber weitgehend aus. Inzwischen wird breit anerkannt, dass Unmögliches auch im Güterverkehr nicht erreicht werden kann.

Die Neupositionierung des Binnen-Schienengüterverkehrs ist DIE Chance sichtbar zu machen, dass Kundschaft, Mitarbeitende und Öffentlichkeit Teil eines systemrelevanten und erfolgsversprechenden öffentlich gewollten, geförderten und zukunftsorientierten Transportwesens sind. Dies ist bei der aktuellen demographischen Entwicklung auch für den Rekrutierungserfolg auf dem ausgetrockneten Arbeitsmarkt zwingend notwendig.

Die mit der Variante 2 zu erwartende mittelfristige Einstellung des EWLV hingegen würde bei SBB Cargo zu einem Abbau des Personalbestands von heute rund 2350 Vollzeitstellen auf 820 führen (gemäss dem «Erläuternden Bericht», Seite 91). Der Abbau von so vielen Arbeitsplätzen in wenigen Jahren wäre nicht nur für die Mitarbeitenden, die sich neu orientieren müssten, eine Belastung und Herausforderung, sondern auch für SBB Cargo.

Der SEV unterstützt die Variante 1 «Plus»

Oben ausgeführte Darlegungen machen es deutlich: Der SEV bevorzugt die Variante 1 als Grundlage für eine erfolgreiche Verlagerung. Sicherung und Sicherheit der Arbeitsplätze, Ausbau der erforderlichen Infrastruktur, Förderung von Innovation, zweckmässige Formen der zwingend erforderlichen Abgeltung und Finanzierung und der Erhalt unserer Lebensgrundlagen (Klimaschutz) sind für uns entscheidend. Allerdings braucht es als «Plus» klare Zielvorgaben: Im Export-, Import- und Binnengüterverkehr soll sich der **Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2050 verdoppeln**.

Die Variante 2, die mittelfristig zur kompletten Einstellung des EWLV führen würde, wie der «Erläuternde Bericht» klarmacht, wäre faktisch eine Kapitulation jeglicher Verlagerungsbestrebungen und würde in keiner Art und Weise den Bestrebungen bisheriger Verkehrspolitik auch nur ansatzweise Genüge tun.

Eine Schweiz ohne Einzelwagenladungsverkehr mit ambitionierten Vorgaben widerspräche all unseren Zielen und wäre ein Armutszeugnis für unser Land.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja, es besteht dringender Handlungsbedarf. Die rückläufige Entwicklung des Anteils des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr ist äusserst besorgniserregend und die bisherigen Anstrengungen auf gesetzlicher und betrieblicher Ebene haben offensichtlich nie zum angestrebten Erfolg geführt.

2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?

a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt, oder

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Der SEV bevorzugt die Variante 1 – mit einem «Plus». Die Variante 2 würde eine Kapitulation der ganzen bisherigen Verlagerungspolitik darstellen. Auch wenn diese aus SEV-Sicht mit den bisherigen Rahmenbedingungen als gescheitert zu beurteilen ist, gilt es jetzt einen Ausbau konkret anzugehen. Faktisch haben wir gar keine andere Wahl. Nur so können wir ressourcenschonend die Versorgung unserer wachsenden Bevölkerung sicherstellen unter Berücksichtigung begrenzter Nutzflächen, zunehmenden Transportaufkommens an Menschen und Waren sowie ökologischer und natürlicher Begrenzungen.

Die Variante 1 ist allerdings mit einem «Plus» zu ergänzen, nämlich mit einem klaren Ziel: Im Export-, Import- und Binnengüterverkehr soll sich der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2050 verdoppeln. Dafür sind die erforderlichen Mittel vorzusehen.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja, grundsätzlich. Die beschwerliche und teilweise für Mitarbeitende gefährliche Arbeit kann dadurch erleichtert werden. Gleichzeitig gilt es zu berücksichtigen, dass eine solche Transformation ein langwieriger Prozess ist. Bis zur vollständigen Einführung mit den technisch erforderlichen Ausstattungen werden noch Jahre vergehen und es braucht zwingend jeweils genügend passend qualifizierte Mitarbeitende vor Ort. Die Aufrechterhaltung eines doppelten Systems mit und ohne digitale automatische Kupplung (DAK) wie auch später die Sicherung bedarfsabhängiger menschlicher Interventionsmöglichkeiten bedürfen einer zusätzlichen Finanzierungssicherheit.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja, diese Innovation muss zwingend separat und zusätzlich finanziert werden. Finanzielle Unterstützung technologisch-ökologischer Entwicklungen wird auch in anderen Verkehrsbereichen gewährt, z.T. durch Reduktion von Steuern oder Abgaben im Luft- bzw. Strassenverkehr.

b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?

Prinzipiell ja. Nutzniessende (insb. Wagenhaltende) sollten einen Anteil für Kostenreduktion und Effizienzsteigerung bezahlen. Gleichzeitig gilt es allerdings sorgfältig zu prüfen, ab welcher Höhe der auf sie zu überwälzende Anteil den erwünschten Effekt gefährdet. Ein Bundesanteil von lediglich 30% scheint definitiv zu gering. Die Doppelspurigkeit der befristeten Aufrechterhaltung zweier Systeme sollte ebenfalls separat abgegolten werden.

c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?

Nein, er scheint deutlich zu gering. Volkswirtschaftlicher, gesellschaftlicher und klimapolitischer Nutzen rechtfertigen einen deutlich höheren Beitrag.

d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Ja, dies scheint zielführend unter der Voraussetzung, dass die Fördersätze deutlich erhöht werden.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja. Die Transportvolumina sind bei der Schifffahrt klar vorteilhaft gegenüber anderen Transportmitteln. Insb. solange die Rheintalbahn nicht andere Schienenkapazitäten für den Güterverkehr anbieten kann, ist die Schifffahrt eine passende und vorteilhafte Alternative zum

Strassenverkehr. Gleichzeitig gilt es den Pfad zur Dekarbonisierung der Schifffahrt gezielt voranzutreiben.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja. So kann die Entwicklung durch die öffentliche Hand gesteuert werden, was eine zwingende und berechnete Forderung ist, ganz besonders dort, wo öffentliche Mittel eingesetzt werden.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja, Einsatz öffentlicher Mittel darf und soll Steuerung beinhalten.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Ja, zwingende Voraussetzung, damit ein erhöhter Anteil des Schienengüterverkehrs verlangt und umgesetzt werden kann.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

Ja, ein konzeptioneller Bestandteil der vorgeschlagenen Verlagerungspolitik, bedarfsabhängig bei Zweckmässigkeit sollte dies auch weiterhin im Ausland möglich bleiben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

Ja, zwingend zur Erreichung ambitionierter Ziele.

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

Prinzipiell ja, ob die Höhe der vorgeschlagenen Beiträge allerdings die gewünschte Wirkung erzielen lässt, bezweifeln wir.

II. Soll die LSVÄ-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Diese als «Verladebonus» verstandene Rückerstattung ist effizient und wirkungsvoll.

d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Keine Antwort

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im Schienengüterverkehr?

Ja, Eckpfeiler für einen zukunftsächtigen Schienengüterverkehr.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWL V als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja, wie oben ausführlich dargelegt ist dies zwingend, um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene endlich voranzutreiben. Dies ist im Interesse von Volkswirtschaft, Wirtschaft, Bevölkerung, Umwelt- und Landschaftsschutz – ein ganzheitliches, zielführendes Programm. Die finanziellen Mittel müssen aber zwingend erweitert werden, da ansonsten auch dieses Massnahmenpaket – wie frühere Vorhaben – zu scheitern droht.

a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLV dafür geeignet?

Ja.

b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLV) als geeigneter an?

Nein. Insb. was die Ausschreibungen betrifft, haben wir bei den Fernverkehrskonzessionen erlebt, wie kontraproduktiv diese sind. Scheinwettbewerb bei (teilweise) öffentlich finanzierten Leistungen ist nicht zielführend, passende Vorgaben und Kontrollen scheinen uns da viel geeigneter.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja, es braucht zwingend Platz für die erforderlichen Infrastrukturen, ebenfalls auch Auflagen, mit welchen Rahmenbedingungen Industrie- und Handelsbetriebe ihre Standorte zu betreiben haben.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Ja.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Als verbindliches, konkretes Ziel gilt es eine Verdoppelung des Anteils des Güterverkehrs auf der Schiene zu definieren und anzustreben. Die Vorbehalte dagegen im «Erläuternden Bericht» vermögen uns nicht zu überzeugen. Vielmehr zeigen die Erfahrungen und die Anstrengungen der vergangenen Jahrzehnte, dass es ohne klare Vorgaben kaum Erfolge gibt.

Unsere Bevölkerung, Gesellschaft und Wirtschaft, die Natur und auch die Beschäftigten haben es verdient, dass endlich mutige und zukunftsweisende Entscheidungen getroffen werden.

Für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Würdigung unserer Anliegen danken wir.

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Matthias Hartwich
Präsident SEV



Philipp Hadorn
Gewerkschaftssekretär und
alt Nationalrat