

Reorganisation von SBB Cargo stellt Sozialpartnerschaft grundsätzlich in Frage

Mitteilung vom 21. 06. 2010 - Die Verhandlungsgemeinschaft (VG) der SBB Sozialpartner sagt den nächsten Verhandlungstermin mit der Leitung von SBB zur Weiterentwicklung des SBB-GAV ab.

Grund dafür ist die Ankündigung von SBB Cargo, bei der bevorstehenden Gründung einer neuen Gesellschaft für das internationale Gütergeschäft keinen Gesamtarbeitsvertrag für das administrative Personal vorzusehen, welcher den Bedürfnissen der Mitarbeitenden in der neuen Gesellschaft Rechnung trägt. Es sollen einzig neue Arbeitsverträge gemäss OR 333 geben.

Meinung des KVöV

In seiner Vernehmlassung zur Reorganisation von SBB Cargo hat sich der KVöV positiv zu einer begrenzten Zahl von sog. OR-Verträgen (individuellen Arbeitsverträgen nach OR 333) für Kadermitarbeiter geäußert, sich aber gegen die generelle Einführung von OR-Verträgen für alle Mitarbeitenden ausgesprochen.

Der KVöV fühlt sich nach dem Entscheid der Leitung von SBB Cargo übergangen und fordert die Mitwirkung bei der Erstellung der detaillierten Arbeitsbedingungen, welche in ein Personalreglement einfließen und einen integrierten Bestandteil des Arbeitsvertrages bilden. Dabei ist der KVöV selbstverständlich bereit, jederzeit konstruktiv und nachhaltig Lösungen für die Zukunft zu erarbeiten.

Bahnreform 2: Interoperabilität und Ausschreibungen im Personenverkehr bald im Parlament – separate Vorlage für Trassenvergabe

Bern, 11.06.2010 - Der Bundesrat will klare Regeln für den Wettbewerb im öffentlichen Regionalverkehr schaffen und das Schweizer Bahnnetz an die europaweit einheitlichen technischen Normen anpassen. Er will diese Teile des zweiten Schritts der Bahnreform 2 rasch dem Parlament unterbreiten. Dies beschloss der Bundesrat aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung. Für die Ausgestaltung des diskriminierungsfreien Netzzugangs insbesondere der Trassenvergabestelle sollen hingegen verschiedene Modelle vertieft geprüft werden. Anschliessend wird dazu eine separate Botschaft erarbeitet.

Zum zweiten Teilpaket der Bahnreform 2 wurde im vergangenen Herbst eine Vernehmlassung durchgeführt. Der Bundesrat hat am Freitag die Ergebnisse zur Kenntnis genommen und den Vernehmlassungsbericht freigegeben. Nicht umstritten waren die Teile Interoperabilität des europäischen Schienennetzes, "Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr" (nur Busse) und "Finanzierung der Wehrdienste" (finanzielle Beteiligung der Bahnen an den Grundkosten, die den Kantonen durch Bereitstellen von Feuerwehren und Rettungsdiensten entstehen).

Diese Themen will der Bundesrat bis im Herbst 2010 in einer Botschaft dem Parlament unterbreiten. Somit wird die Übernahme der Interoperabilitäts-Richtlinien der Europäischen Union (EU) erfolgen können. Diese ermöglichen mit einer technischen Vereinheitlichung des Eisenbahnsystems einen durchgehenden und sicheren Verkehr durch den ganzen Kontinent und machen damit die Bahnen gegenüber dem Strassenverkehr und der Luftfahrt konkurrenzfähiger. Zudem wird die langjährige Ungerechtigkeit, dass die Bahnen sich nicht an den Vorhaltekosten der Wehrdienste beteiligen, gelöst werden können.

Das UVEK prüft Optionen für künftige Trassenvergabe

Nach der Vernehmlassung ist dagegen die Ausgestaltung der Trassenvergabe (Stelle, welche die Nutzungsrechte für das Schienennetz während eines bestimmten Zeitfensters vergibt) noch offen. Das UVEK wird vor dem Hintergrund der Entwicklungen in der EU verschiedene Modelle vertieft prüfen. Diese sollen anschliessend in einer eigenen Vorlage mit ihren Vor- und Nachteilen dargestellt werden.

Der Bundesrat hält weiterhin am Ziel fest, die sogenannten Bahnpakete der EU zu übernehmen. Diese verlangen unter anderem eine unabhängige und diskriminierungsfreie Vergabe der Trassen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die EU selbst die entsprechenden Richtlinien und Verordnungen gegenwärtig überarbeitet. Ziel ist es die Erkenntnisse aus dieser Überarbeitung in die Vorlage mit aufzunehmen.

Stichwort Bahnreform

Die Bahnreform ist ein rollender Prozess. Das historisch gewachsene System wurde mit der Revision des Eisenbahngesetzes (auf den 1. Januar 1996) und der Bahnreform 1 (1. Januar 1999) schrittweise umgestaltet. Im Jahre 2005 beauftragten die Eidgenössischen Räte den Bundesrat damit, die Bahnreform 2 in Teilpaketen vorzulegen. Der aktuelle Stand: Das erste Teilpaket der Bahnreform 2 ist die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE). Sie wurde vom Parlament in die Frühjahrsession 2009 verabschiedet und trat am 1. Januar 2010 in Kraft.

- Das zweite Teilpaket hat der Bundesrat in zwei weitere Teile gesplittet. Der eine davon soll rasch dem Parlament vorgelegt werden, der zweite beinhaltet zwei Modelle der Trassenvergabe, die nun vertieft geprüft werden.
- Das dritte Teilpaket umfasst die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung. Es soll im Jahr 2011 in die Vernehmlassung gehen.

Mit Pioniergeist und Willenskraft zum Erfolg

Brusio, 18.06.2010 – Rede von Bundespräsidentin Doris Leuthard zum Jubiläum „100 Jahre Berninalinie“

Bahnen und Brücken sind Meisterwerke der Technik und der Ingenieurskunst - wie der hier in Brusio erstellte Kreisviadukt eindrücklich zeigt. Bahnen und Brücken sind aber noch mehr: Sie verbinden Dörfer und Täler, bringen Menschen unterschiedlicher Sprache und Herkunft einander näher - und fördern Handel, Wohlstand und Lebensqualität. Es freut mich daher sehr, dass ich heute mit Ihnen das 100-jährige Bestehen der Berninalinie feiern und Ihnen im Namen des Bundesrats dazu gratulieren darf.

Es fasziniert mich immer wieder zu sehen, was dank guter Ideen, Begeisterungsfähigkeit und Willenskraft möglich ist. Die vor 100 Jahren in Betrieb genommene Bernina-Linie ist ein ausgezeichnetes Beispiel dafür. Die Pioniere von damals haben mit grossem Mut, Risikobereitschaft und einer klaren Überzeugung gehandelt, wofür wir ihnen bis heute dankbar sind. Wo früher Säumer und Postkutschen unterwegs waren, entstand eine Bahn, die das Reisen im Gebirge schlagartig einfacher, schneller und sicherer machte. Ursprünglich nur als Touristenbahn geplant, reicht ihre Bedeutung heute weit über den damaligen Zweck hinaus: Ging es zu Beginn vor allem darum, Gästen aus England und Deutschland den Morteratsch-Gletscher mit der beleuchteten Eisgrotte zu zeigen, bietet die Bahn heute Gewähr für eine gedeihliche Entwicklung der Region. Sie ist zu einer wichtigen Lebensader geworden – und schafft Identität.

Der Berninapass ist ein wichtiger Übergang zwischen Nord und Süd, zwischen der Schweiz und Italien, zwischen dem Engadin und dem Veltlin. Dank der Berninabahn sind die Täler enger zusammengedrückt: Ein Ausflug nach Chur zu Verwandten und Bekannten ist für Sie, liebe Puschlaverinnen und Puschlaver, inzwischen selbstverständlich geworden und nicht mehr mit Mühsal und Strapazen verbunden. Die Berninabahn führt heute in rund vier Stunden ans Ziel – und zwar auch im Winter, wenn auf der Strasse über den Pass kein Durchkommen mehr ist. Mit der Bahn bleibt die Verbindung zur Aussenwelt selbst bei heftigem Schneetreiben erhalten. Mit ihr haben sich die Distanzen verkürzt – auch in den Köpfen.

Die Bahn bietet Familien seit Generationen Arbeit und Auskommen und beglückt die aus aller Welt stammenden Touristen mit eindrücklichen Bildern. Wer einmal mit der roten Bahn unterwegs war, wird sie nie mehr vergessen. Wer sie sieht, weiss woher sie kommt - und wohin die Reise führt. Damit besitzt sie eine wichtige identitätsstiftende Rolle. Was für das Berner Oberland die spektakuläre Zahnradbahn aufs Jungfrauoch ist, ist für Sie hier die Berninabahn.

Die Bahn hat aber auch die Wirtschaft angekurbelt. Wie zahlreiche andere Strecken der Schweiz wurde sie von Privaten gebaut, die mit viel Pioniergeist und Mut ans Werk gingen. Sie sorgten dafür, dass die Bahn von Anfang an mit elektrischer Energie aus dem Lago Bianco betrieben werden konnte. Grüne, erneuerbare Energie wurde also schon lange bevor sie alle Welt entdeckte nutzbar gemacht! Bereits der Bau der Berninabahn und anderer Abschnitte gaben dem Kanton wichtige Impulse. Mit der Erweiterung des Netzes wurde auch der Handel gefördert, und davon profitierten insbesondere die anliegenden Gemeinden. Die Anbindung an die Bahn schaffte Stellen in Betrieb, Unterhalt und Zulieferung, belebte das Gewerbe und brachte den Dörfern wirtschaftlichen Aufschwung.

Das zahlt sich bis heute aus: Die Berninalinie sichert der Region Arbeitsplätze, Wohlstand und Lebensqualität. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet auch die 2008 erfolgte Aufnahme der Bernina-Express-Strecke ins Weltkulturerbe der Unesco – eine Auszeichnung, die mit viel Prestige verbunden ist. Sie wird künftig zweifellos noch mehr Gäste zum Verweilen in Ihrer Region einladen, die Marke „Bernina“ ist somit verewigt.

Für mich ist klar: Die Berninalinie hat Zukunft - sowohl als Touristenbahn als auch als Verbindungsstrecke zwischen Nord und Süd. Es erstaunt daher nicht, dass im Kanton Graubünden weitere Bahn-Projekte geprüft werden, etwa die Verlängerung der Bahnlinie vom Unterengadin ins Vinschgau oder eine Verbindung vom Misox nach Chiavenna / Mailand. Damit sollen die Tal-schaften enger an die Metropolen angebunden werden. Solche Projekte bieten zweifellos Chancen. Es freut mich zu sehen, dass es auch heute nicht an Pioniergeist mangelt und dass der Kanton signalisiert hat, Abklärungen zur Machbarkeit solcher Projekte zu unterstützen.

Der Bund investiert ebenfalls in zukunftsweisende Verkehrsprojekte - und so entsteht am Gotthard derzeit der längste Eisenbahntunnel der Welt: Ein grossartiges Bauwerk, mit dem Europa einen ebenso sicheren wie leistungsfähigen Schienenkorridor durch die Alpen erhält. Die Schweiz zaudert nicht, sie handelt. Erste Etappen sind erreicht, für den Herbst ist am Gotthard der Durchstich des letzten Teilstücks geplant, bald werden Züge durch den Tunnel donnern.

Das zeigt: Nicht nur die Berninalinie – Bahnen ganz allgemein haben Zukunft. Sie sind ökologisch sinnvoll. Wie zu Beginn des Eisenbahnzeitalters dürfte die grösste Herausforderung allerdings auch heute in der Finanzierung neuer Projekte liegen. „Das Kapital - wie bekannt - irrt nicht“, hielt der aus Holland eingewanderte Bündner Bahnpionier Willem Jan Holsboer vor über hundert Jahren treffend fest. Es macht keinen Sinn, das Geld an den Bedürfnissen und Interessen der wichtigsten Kunden vorbei in Projekte zu stecken und allen Wünschen nachzugeben. Wir können nicht alles finanzieren – und auch die Fahrgäste nicht. Wir müssen Prioritäten setzen.

Um neue Bahnlinien und Infrastrukturprojekte zu verwirklichen, um Verkehr und Mobilität sinnvoll weiterzuentwickeln, ist es deshalb angezeigt, auf ein enges Zusammenspiel von Wirtschaft und

Staat und auf unser bewährtes Nebeneinander von Schiene und Strasse zu achten. Das dient dem Gesamtwohl. Eine gute Verkehrserschliessung ist zu einem Standortfaktor geworden, der die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen, Regionen und Staaten gleichermaßen beeinflusst. Machen wir uns auf, die Zukunft zu gestalten!

Guter Verkehr für Güter

Bern, 17.06.2010 - Bundesrat Moritz Leuenberger an der Generalversammlung VAP (Verlader - Anschlussgleise - Privatgüterwagen)

Gut - Güter - Güterverkehr

Der Begriff „Güter“ stammt von „gut“.

Die Realisten, und da gibt es bei den Verladern einige, zweifeln, ob der Güterverkehr von den Menschen und vor allem von politisch Verantwortlichen wirklich gut genug behandelt wird.

Prüfen wir das doch mal etwas näher.

Güter gehören zum guten Leben. Wir betrachten es als selbstverständlich, dass wir alle Güter dieser Welt jederzeit zur Verfügung haben. Die meisten kümmern sich allerdings weniger um den Transport und die Logistik, sondern nur um die Ware selber. Das betrifft ihre Herkunft und Entstehungsgeschichte: Ob die Kleider in Bangladesch genäht und von dort zu uns transportiert wurden oder ob Krebse in Norddeutschland gefangen, in Portugal gewaschen und in Slowenien verpackt und dann zu uns gelangen, wissen sie meist nicht und wollen es auch nicht wissen. Das betrifft erst recht den Transport: Auch wer noch so umweltbewusst sein mag und den Biolevel der Ware genau studiert, der Transport, seine Umwege, seine graue Energie und dessen CO2 Ausstoss werden meist ausgeblendet. So wenig wie wir uns Gedanken machen, wie gute Güter aus der ganzen Welt täglich zu uns gelangen, so wenig wissen die meisten von uns auch nicht, was ein Logistiker tut. Er muss disponieren, die schnellste Route herausfinden, das geeignete Transportmittel einsetzen, mögliche Staus berücksichtigen und dabei alle Auflagen der Behörden berücksichtigen. Und besonders kompliziert wird es für den Verloader, wenn die Schweizer Nationalmannschaft gewinnt. Die Migros reduzieren die Preise. Das heisst Nachfragesteigerung, logistische Höchstleistungen, Stress. Nicht auszudenken, was das heisst, wenn die Schweizer noch weiter siegen. Deshalb können Sie von der manchmal widersprüchlichen Anspruchshaltung gegenüber der Transportpolitik alle ein Liedchen singen.

Gelegentlich singen Sie dieses Liedchen ja auch und ich höre es sehr wohl. Das Liedchen heisst: „Wir sind auf dem Abstellgleis“. Sie kennen die Melodie und Sie kennen die Strophen. Ich auch.

1. Strophe: Die heilige Kuh und das hässliche Entlein

Der Güterverkehr wird auf der Schiene im Vergleich zum Personenverkehr stiefmütterlich behandelt. Er bekommt weniger Trassen, muss aber aufgrund seines Gewichts viel mehr bezahlen. Der Personenverkehr ist eine heilige Kuh - der Güterverkehr dagegen das hässliche Entlein. Der Güterverkehr hat nicht den enormen politischen Sukkurs, den der Personenverkehr hat. Denn die zahlreichen Passagiere sind schliesslich auch Wähler. Sie wehren sich, wenn ihre Anschlüsse Verspätung haben oder wenn ein Zug ihren Bahnhof nicht mehr bedienen soll. Sie wehren sich bei ihren Politikern im Kanton oder im Bundesparlament und das hat auf den Personenverkehr, seine Finanzierung und seine Privilegierung einen sehr direkten Einfluss. Der Güterzug dagegen hat nicht derart viele Fürsprecher, wenn er bei der Zollabfertigung stundenlang warten muss oder bei jedem Signal anhalten muss, um einem Personenzug den Vortritt zu gewähren. Alle wollen die Güter, aber keiner will den Güterzug. Man hört seinen Lärm und realisiert seinen Nutzen nicht.

Auch die Politik vernachlässigt bisweilen die Zusammenhänge. Die Güterzüge fahren mehrheitlich nachts, wenn der Personenverkehr niedrigere Frequenzen pflegt. Ist der Güterverkehr also ein Nachtschattengewächs? Ist das gerecht? Müssen wir die Prioritätenordnung auf dem Schienennetz überdenken? Wir müssen zunächst der Realität ins Auge schauen: die Gütertransporte nehmen sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene exponentiell zu. Sämtliche Verkehrsprognosen zeigen steil nach oben. Dazu kommt, dass über die Jahrzehnte sämtliche Prognosen durch die Realität überholt wurden. Die öffentlichen Gelder für den Verkehrsbereich hingegen werden knapper. Darunter leidet in erster Linie der Güterverkehr. Wir wissen das. Der Bund tut deshalb auch etwas für ihn.

Mit ZEB wird einiges erreicht: 260 Trassen am Gotthard statt 220

Beim Rangierbahnhof Limmattal sollen pro Tag zusätzlich ca. 20 Züge/Trassen gefahren werden können, also einer mehr pro Stunde. Mit Bahn2030 planen wir Profilanpassungen auf der Gotthardstrecke, damit auch grosse Container auf dieser Achse transportiert werden können. Wir investieren in den Bau von Terminals, im Inland (z.B. Reckingen, Chavornay), aber auch in Italien und jüngst in Antwerpen. Schliesslich die NEAT selber: mit der Eröffnung werden für den Güterverkehr viel mehr Trassen zur Verfügung stehen.

"Die Verlagerung beginnt nicht an der Landesgrenze". Deshalb müssen die Zulaufstrecken auf der Rheintalachse und in Italien rechtzeitig ausgebaut werden. Trotz Verzögerungen wegen Lärmeinsparungen hoffe ich, dass Deutschland die Rheintalstrecke termingerecht ausbauen kann.

Auch Europa fördert die Schiene. Auf dem Güterverkehrskorridor von Rotterdam nach Genua soll ein einheitliches Zugssicherungssystem eingeführt werden, damit wir künftig mit einer Lok fahren können. Wir fahren ja auch mit einem einzigen Schiff von Basel nach Rotterdam. Zu Beginn der Woche traf ich mich mit den Verkehrsministern der Korridorstaaten. Italien, die Niederlande, Deutschland und die Schweiz haben in Rotterdam erneut den gemeinsamen Willen bekundet, bis 2015 ETCS auf dem Korridor Rotterdam-Genua einzuführen.

2. Strophe: Gehätschelter Transit - verschupfter Binnenverkehr

Doch ich weiss, beim Stichwort Güterverkehrskorridore klagen Sie. Sie finden, dass Bern nur an der Verlagerung des Transitverkehrs interessiert sei. Ich kenne also auch die zweite Strophe. Sie lautet: „Der Transitgüterverkehr ist das liebe Kind, der Binnengüterverkehr ist das verschupfte Kind.“

Es hat aber nicht nur am Gotthard zu viele Lastwagen. Es hat generell zu viele Güter auf unseren Strassen. Auch diese wollen wir auf die Schiene verlagern. Dazu braucht es nicht nur den politischen Willen, sondern auch die nötigen Mittel. Wir haben sogar die Mittel vom Parlament bekommen. (Ganz anders als bei der Beratung des CO₂-Gesetzes: Dort hat der Nationalrat die Ziele mutig ausgebaut, die nötigen Massnahmen aber drastisch gestrichen.) Der Güterverkehr in der Fläche erhält ebenfalls Fördergelder und zwar 200 Mio. CHF für die Jahre 2009-2015. Ein Teil davon geht neu auch an den Wagenladungsverkehr. Eine möglichst flächendeckende Versorgung auf der Schiene ist wichtig. Sogar der Güterverkehr auf Schmalspurbahnen, zum Beispiel die Rhätische Bahn, erhält Bundesgelder von immerhin fast 5 Mio. CHF. Für Sie besonders wichtig und wohl schon eine Selbstverständlichkeit: Der Bund fördert finanziell den Bau und die Erneuerung der Anschlussgleise. Die Schweiz ist also nicht nur beim Zug fahren Weltmeisterin. Wir sind auch Anschlussgleis-Meisterin. Dass wir ein Anschlussgleisgesetz haben, wird von anderen Verkehrsministern mit grösster Bewunderung zur Kenntnis genommen und ich erwähne diese Tatsache fast so häufig wie unseren längsten Tunnel der Welt. Pro Jahr sind dafür 20 Mio. CHF vorgesehen. Leider sollen davon bereits wieder 5 Mio. im KOP gekürzt werden. Aber leider gibt es auch Schwierigkeiten: z.B. der Wagenladungsverkehr in Italien. Trenitalia befördert ab diesem Frühling keine mit Gefahrgut beladenen Einzelwagen mehr. Das ist ein ernsthaftes Problem. Wir

werden dieses Thema an der nächsten Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe Schweiz - Italien zu Sprache bringen.

3. Strophe: Die Strasse ist zu billig

Die dritte Strophe unseres Klageliedes können wir aus voller Überzeugung gemeinsam singen. Sie gilt dem eigentlichen Konkurrenten des Schienenverkehrs, dem Strassentransport. Sie lautet: Die Strasse ist zu billig.

Auf der Strasse findet Konkurrenzkampf und Lohndumping statt. Um billiger transportieren zu können, werden Ruhezeiten missachtet oder Tempolimiten überschritten. Mit der neuen Chauffeur-Verordnung, die der Bundesrat demnächst behandelt, möchten wir die Arbeits- und Ruhezeiten der Schweizer Chauffeure dem EU-Standard anpassen. Denn es braucht einheitliche Regelungen für alle Chauffeure. Es geht auch darum, die Verantwortlichkeiten bei Verstössen neu zu regeln. Eine strengere Bestrafung der Arbeitgeber widerspricht aber unseren strafrechtlichen Grundsätzen: keine Strafe ohne (nachgewiesene) Schuld. Das Ziel der neuen Verordnung ist es aber, für den Strassenverkehr stringenteren Vorgaben zu machen, um auch die Chauffeure besser zu schützen. Demgegenüber haben die Lokführer und die Angestellten der SBB Gesamtarbeitsverträge und sind gewerkschaftlich stark organisiert. Als im Frühling 2008 die SBB die Officine in Bellinzona restrukturieren wollten und einen Abbau von 126 Arbeitsplätzen in Aussicht stellten, protestierte das ganze Tessin.

Heute weiss dafür die ganze Nordschweiz, was *giu le mani!* heisst, nämlich: „Finger weg!“

Die Arbeiter legten ihre Arbeit in den Werkstätten über einen Monat nieder, die Situation drohte zu eskalieren. Wir brauchten dringend jemanden, um die zerstrittenen Parteien zu Gesprächen zu bewegen. Niemand hätte das besser vermocht als Marco Solari, der die Arbeiter wie auch die SBB-Spitze dazu gebracht hat, sich an einen runden Tisch zu setzen. Dessen Leitung übernahm Franz Steinegger - auch er eine Persönlichkeit, die auf beiden Seiten Respekt und Vertrauen genoss. Es ist seinem Verhandlungsgeschick, seiner Besonnenheit und Fairness zu verdanken, dass die ehemaligen Streithähne heute gemeinsam die Zukunft der Werkstätte in Bellinzona planen. Davon profitieren alle:

Die Officine konnten ihre Effizienz massiv steigern und orientieren sich viel stärker als früher am Markt, wo sie die Aufträge selber generieren. Die SBB konnten die Werkstätte erfolgreich in die Division Personenverkehr überführen den Arbeitern faire Arbeitsbedingungen garantieren. Es braucht auf der Strasse und auf der Schiene faire Rahmenbedingungen. Wegen der Verlagerungspolitik wollen wir, dass die Schiene möglichst konkurrenzfähig bleibt. Deswegen wurden die nötigen Instrumente geschaffen. Die LSVA und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen. Flankierende Massnahmen wie das Kontrollzentrum in Ripshausen, wo die Lastwagen kontrolliert und triagiert werden. Von der Infrastruktur in Ripshausen können die Chauffeure wiederum profitieren. Wir fördern den Container-Verkehr auf der Schiene mit ca. 200 Mio. Fr./Jahr. Auch bei der RoLa bezahlt der Staat knapp 400 CHF pro Lastwagen an die Fahrt.

Auch wenn die Verlagerungspolitik ihren Fokus auf dem Transitverkehr hat, so profitiert indirekt auch der Schweizer Transporteur davon. Würden wir nicht verlagern, hätten wir heute rund 500'000 Lastwagen mehr auf unseren Strassen.

4. Strophe: Die Trassen sind zu teuer

Die vierte Strophe kenne ich auch sehr gut und zwar von den Lobbyisten, die Sie im Parlament haben. Die Strophe heisst: Die Trassen sind zu teuer.

Das ungerechte System der Trassenpreise wird mir seit langem in die Ohren gesungen. Sehr zu recht, ich will das anerkennen. Die Berechnungen für Trassenpreise sind komplex. Der Schlüsselwort lautet wohl:

Beim Güterverkehr fällt das Gewicht zu stark ins Gewicht.

Deshalb zahlt ein sehr schwerer Güterzug viel mehr als ein Personenzug. Da besteht tatsächlich Handlungsbedarf:

Wie Sie wissen, unterziehen wir das Schweizer Trassenpreissystem einer grundlegenden Reform. Erste pragmatische Änderungen wurden per 2010 durch die Anpassung der Netzzugangsverordnung in Kraft gesetzt. Neu zahlt der Güterzug den gleichen Preis für vergleichbare Strecken. Wenn Sie also keine Trasse durch den Lötschberg Basistunnel haben und über die Bergstrecke fahren müssen, verlieren Sie zwar viel Zeit, aber wenigstens bleibt der Trassenpreis der gleiche. Für leises Rollmaterial gibt es seit 2001 den Lärmbonus. Die meisten inländischen Wagen sind bereits saniert, was zwar erfreulich ist. Doch verpufft deshalb der Effekt dieses, Lärmbonus' etwas. Wir arbeiten deswegen daran, dass lärmsaniertes Rollmaterial künftig viel günstigere Trassenpreise zahlt, als heute. Dazu ist eine umfassende Revision des Trassenpreissystems in Erarbeitung. Dort versuchen wir, die Anliegen des Güterverkehrs stärker zu gewichten, was indirekt zu einer Verteuerung der Trassenpreise des Personenverkehrs führen könnte. Für die Finanzierung von Bahn 2030 überlegen wir uns, einen Teil der Mittel durch eine Bahnabgabe zu generieren (pro Kilometer einen gewissen Betrag). Diese dürfte aber keinesfalls zu hoch sein, weil Bahnfahren weiterhin für alle zahlbar bleiben soll.

Refrain: Guter Verkehr für Güter!

Wie das Wort „gut“ gesteigert wird, wissen wir: Gut - Güter - Güterverkehr.

Wie steigert man aber das Wort *Transport*? Transport - Transporter (das ist klar, der transportiert tatsächlich).

Doch der Superlativ? Der Superlativ von Transport - da sind sich für einmal alle Lehrer einig - heisst klar der *Verlader*.

Er disponiert, kalkuliert, er führt den Auftrag durch, den die Produzenten, Konsumenten und Politiker von ihm verlangen. Er macht es meist ohne grosses Aufheben, ohne Klagen und leistet dennoch einen gewichtigen Teil unserer Verkehrspolitik. Güterverkehr ist die entscheidende Infrastruktur. Er bildet die Venen der Wirtschaft. Die Güterzüge sind die Gesichtszüge unserer Konsumgesellschaft. Sie sollen auch im Bewusstsein der Konsumenten und der Bürger ankommen. Das Gewicht eines Güterzugs ist gewaltig. Es darf sich ruhig auch in der Politik niederschlagen. Die Züge selber sollen zwar leiser werden, ihre Lobby darf aber ruhig etwas lauter werden und uns allen das Lied „Wir sind auf dem Abstellgleis“ solange in die Ohren singen, bis es nicht mehr nötig sein wird.

Bundesrat Leuenberger in Den Haag: Enge Kooperation mit der EU beim Schienengüterverkehr

Bern, 15.06.2010 - Zehn Verkehrsminister aus der EU und Bundesrat Moritz Leuenberger haben an der gestrigen Konferenz in Den Haag ihre Absicht bekräftigt, bei der Entwicklung von europäischen Eisenbahn-Güterverkehrskorridoren verstärkt zu kooperieren und diese zu Netzwerken zusammenwachsen zu lassen. Auf der am weitesten fortgeschrittenen Strecke Rotterdam-Genua, die durch die Schweiz führt, ist bis 2015 die Einführung eines einheitlichen Zugsicherungssystems geplant. Dank diesem wird die Bahn gegenüber der Strasse deutlich konkurrenzfähiger.

Die EU will den Gütertransport in Zukunft stärker auf der Schiene statt auf der Strasse abwickeln. Deshalb sollen in Europa mehrere leistungsfähige Güterverkehrskorridore (u.a. Genua-Rotterdam, Antwerpen-Basel-Lyon und Aachen-Berlin-Warschau/Kaunas) realisiert werden.

In einer gemeinsamen schriftlichen Erklärung haben sich heute die Verkehrsminister oder ihre Vertreter aus den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Polen, Litauen und Tschechien sowie Bundesrat Moritz Leuenberger verpflichtet, auf diesen Korridoren noch stärker zusammenzuarbeiten und sie zu eigentlichen europäischen Netzwerke zusammenwachsen zu lassen. Dieses Ziel wird von der EU-Kommission unterstützt. EU-Verkehrskommissar Siim Kallas nahm deshalb ebenfalls an der Ministerkonferenz teil.

Deutschland in die Pflicht nehmen

Am weitesten entwickelt ist der Korridor zwischen Rotterdam und Genua, welcher durch die Schweiz führt. Deutschland ist aktuell in Verzug, was die Ausrüstung des Korridors mit ERTMS (European Railway Traffic Management System, ERTMS) betrifft. Bundesrat Leuenberger erinnerte daran, dass die Bahn nur mit ERTMS auch wirklich konkurrenzfähig gegenüber der Strasse sei. Daher sei es sehr wichtig, dass alle Korridorstaaten ein einheitliches Zugsicherungssystem einführen.

Die Verkehrsminister der beteiligten Länder bekräftigten mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung ihren Willen, die Strecke zwischen Rotterdam und Genua bis 2015 auch mit einem einheitlichen, modernen Zugsicherungssystem auszustatten.

Studie zu Verkehrsmanagementsystemen im alpenquerenden Schwerverkehr

Bern, 14.06.2010 - Eine Studie zur zukünftigen Einführung von Verkehrsmanagementsystemen im alpenquerenden Schwerverkehr ist lanciert. Sie stützt sich auf die Mandate und Schlussfolgerungen des Treffens der Verkehrsminister der Alpenländer vom Mai 2009. Unter dem Schweizer Vorsitz des Suivi de Zurich sind zwei weitere Studien geplant. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen dienen dem nächsten Ministertreffen im Oktober 2011 als Entscheidungsgrundlage.

Mit dem Güterverkehrsgesetz erteilte das Parlament dem Bundesrat die Kompetenz, internationale Vereinbarungen im Hinblick auf die Einführung der Alpentransitbörse (ATB) abzuschliessen. Die Diskussion zur ATB wird im Rahmen des sogenannten Suivi de Zurich, des Follow-up-Prozesses der Konferenz der Verkehrsminister der Alpenländer geführt. Neben der ATB gaben die Verkehrsminister auch vertiefte Analysen zum Emissionshandelsystem (EHS) oder der nachfrageorientierten Differenzierung der Abgabenhöhe (Toll+) in Auftrag.

Die soeben vergebene Studie soll nun für jede dieser drei Lenkungsinstrumente vergleichbare Daten auf der wissenschaftlichen, technischen und betrieblichen Ebene zusammentragen. Sie wird verschiedene Szenarien ausarbeiten und die Auswirkungen der Einzel- oder kombinierten Anwendung der Systeme auf die Entwicklung des Strassengüterverkehrs betrachten. Mitberücksichtigt werden auch die finanziellen Folgen für den Staat (Kosten, Erlöse) und die alpenquerende Fracht.

Noch vor Jahresende werden zwei weitere Studien in Angriff genommen. Eine wird sich mit den rechtlichen Aspekten befassen. Dabei geht es insbesondere um Vereinbarkeit der Verkehrsmanagementsysteme für den alpenquerenden Verkehr mit dem europäischen Recht, dem bilateralen Landverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweiz sowie den nationalen Rechtsordnungen der betroffenen Staaten.

Die zweite Studie wird die Auswirkungen dieser Systeme einerseits auf die nationalen Volkswirtschaften der Staaten im Alpenbogen und andererseits auf die Regionen überprüfen. Sie wird die wirtschaftlichen, logistischen, sozialen und beruflichen Folgen für die Transportbranche und die Strassentransportbranche im Besonderen ausleuchten. Die Untersuchung wird zwischen der Einführung eines einzelnen Instruments für den ganzen Alpenraum und der Einführung von verschiedenen Instrumenten in diesem Gebiet unterscheiden.

Diese drei Studien bilden die Grundlage für das Ausarbeiten der Schlussfolgerungen, die den Vertreterinnen und Vertretern der Unterzeichnerstaaten des Suivi de Zurich am nächsten Ministertreffen im Oktober 2011 vorgelegt werden sollen. Dieses Treffen wird unter Schweizer Vorsitz stehen.

An der Sitzung vom 7. Mai 2009 in Wien nahmen die Verkehrsminister der Alpenländer von den Ergebnissen einer Studie über die Voraussetzungen für die Einführung neuer Systeme zur Regulierung des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Strasse Kenntnis. Sie vereinbarten eine allfällige, schrittweise Einführung von entsprechenden Massnahmen.

Der Suivi de Zurich wurde auf Initiative des Vorstehers des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Umwelt (UVEK) im November 2001 nach dem Brand im Gotthard-Strassentunnel und weiteren Alpentunnels gegründet. Neben der Schweiz sind die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs, Frankreichs, Italiens und Sloweniens darin vertreten. Die Europäische Kommission ist als Beobachterin dabei.

Die Teilnehmer am Suivi de Zurich erachten die Modelle ATB, EHS und Toll+ als die am besten geeigneten Instrumente zur nachhaltigen Bewältigung des alpenquerenden Schwerverkehrs. Dabei geht es namentlich um die Reduktion der Umweltauswirkungen des Strassengüterverkehrs, die Verkehrsverlagerung sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Alpenstrassen. Die Umsetzung dieser Systeme soll jedoch weder den Warenaustausch noch das Wirtschaftswachstum behindern.

Das Konzept der Alpentransitbörse (ATB) beruht auf der Festlegung einer bestimmten Anzahl erlaubter Durchfahrten im Jahr, während das Emissionshandelssystem (EHS) Emissionsvorgaben für Schadstoffe, beispielsweise CO₂, definiert. Bei beiden Systemen können die Transitrechte beziehungsweise die Emissionsberechtigungen verkauft oder gehandelt werden. Wenn die Transportunternehmen nicht alle zugewiesenen Rechte ausschöpfen, können sie die Restmengen zum Marktpreis verkaufen.

Die nachfrageorientierte Differenzierung der Abgabenhöhe (Toll+) berücksichtigt die Kapazitäten der Alpentransitachsen und ihre Auslastung. Je höher die Auslastung – beispielsweise in den Spitzenverkehrszeiten – umso höher soll die Abgabe ausfallen.

Bundesrat Moritz Leuenberger an Verkehrsministerkonferenz in Den Haag

Bern, 11.06.2010 - Die europäischen Eisenbahn-Güterverkehrskorridore sollen zu einem Netzwerk zusammenwachsen. Zu diesem Ziel wollen sich neun Verkehrsminister der EU und Bundesrat Moritz Leuenberger an einer Konferenz kommenden Montag in Den Haag (NL) mit einer gemeinsamen Erklärung verpflichten.

Die Europäische Union (EU) hat für Europa mehrere Schienen-Güterverkehrskorridore definiert, die sie für die wirtschaftliche Entwicklung als prioritär einstuft. Diese Korridore sollen zunehmend

zu einem eigentlichen europäischen Netzwerk zusammenwachsen. Dafür setzen sich die Verkehrsminister aus neun EU-Staaten und der Schweiz ein.

An einer Ministerkonferenz in Den Haag wollen die Minister oder ihre Vertreter aus den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Polen, Litauen und Tschechien sowie Bundesrat Moritz Leuenberger eine gemeinsame Erklärung unterzeichnen. Darin wird eine verstärkte Kooperation auf den Güterverkehrskorridoren vereinbart. Die EU-Kommission unterstützt dieses Ziel. EU-Verkehrskommissar Siim Kallas wird denn auch vor Ort anwesend sein.

Am weitesten fortgeschritten ist die Entwicklung auf dem Güterverkehrskorridor A (Rotterdam-Genua), der durch die Schweiz führt. An der Ministerkonferenz werden nun auch die Korridore C (Antwerpen-Basel/Lyon) und F (Aachen - Berlin-Warschau/Kaunas) einbezogen.