

Kehrtwende bei SBB Cargo: Das Gütertransportunternehmen soll sein Netz nicht weiter verkleinern

Der Güterverkehr in der Schweiz bleibt trotz Sparprogrammen das Sorgenkind des SBB-Konzerns. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga erkennt «Handlungsbedarf», auch um die angestrebte Verlagerungspolitik nicht zu gefährden.

Die Staatskonzerne sollen «eigenwirtschaftlich» geschäftet, so will es die Politik. Deshalb erhalten sie nicht nur allerlei Abgeltungen, sondern auch viele Freiheiten. Doch in Bezug auf SBB Cargo findet nun ein Umdenken statt – bei Experten, im Parlament und auch beim zuständigen Verkehrsdepartement (Uvek). Nach einem erneuten Defizit von gut 35 Millionen Franken räumen alle ein: Es gibt kein eigenwirtschaftliches Geschäftsmodell für die kleinteilige Feinzustellung innerhalb der Schweiz.

Bis anhin versuchte die SBB-Gütertochter, an der auch mehrere private Strassentransportunternehmen beteiligt sind, das Defizit mit Sparprogrammen auszumerzen. Der nachhaltige Erfolg blieb aus. Zudem widerspreche ein weiterer Abbau den Bedürfnissen der Klimapolitik, betont SP-Nationalrätin Edith Graf-Litscher. «Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene leistet einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.»

Abbau gefährdet die Verlagerungs- und Klimapolitik

Nationalrätin Graf-Litscher (SP/TG) will deshalb per Vorstoss vom Bundesrat wissen, ob und wie die Rahmenbedingungen angepasst werden müssten – und rennt damit im Departement von Simonetta Sommaruga offene Türen ein: Vorstösse wie dieser sind fürs Uvek eine willkommene Gelegenheit «für eine Standortbestimmung zum Güterverkehr», wie Uvek-Sprecherin Annetta Bundi auf Anfrage betont. Und «für eine politische Grundsatzdiskussion» darüber, wie der Güterverkehr der Zukunft aussehen und welche Rolle SBB Cargo dabei spielen solle.

«Es besteht klar Handlungsbedarf und die Arbeiten sind angelaufen», sagt Bundi. Mit einer klaren Botschaft an die Adresse von SBB Cargo: Es dürfe «aufgrund von kurzfristigen unternehmerischen Entscheiden nicht zu einer Redimensionierung des Netzes und zu einem dauerhaften Verkehrsverlust auf der Schiene kommen».

Auch bei den SBB hat man das Problem erkannt, beharrt aber offiziell darauf, dass ein eigenwirtschaftlicher Betrieb im Binnengüterverkehr «absolut möglich», aber nicht immer mit verlagerungspolitischen Erwartungen vereinbar sei.