

## VORSTAND VOM 14. MAI 2008

---

Bern, den 8. Mai 2008

### Beilage 8 - RZ

#### SBB Cargo und aktuelle Güterverkehrspolitik

Ohne vorherige sozialpartnerschaftliche Konsultationen hatte der SBB-Verwaltungsrat anfangs März massive Umstrukturierungen bei SBB Cargo beschlossen mit Personalabbau in Fribourg (Callcenter), Biel und Bellinzona. Dort sollten fast die Hälfte der 350 Stellen abgebaut oder verlagert werden. Deshalb haben am 7. März 2008 die Mitarbeitenden der Officine in Bellinzona die Arbeit niederlegt. Erst am 7. April waren die Voraussetzungen erfüllt, dass sie den Streik abbrechen konnten. Einer der längsten Streiks der jüngeren Schweizergeschichte war unterstützt und nah begleitet von den beiden im Betrieb zuständigen SGB-Verbänden SEV und Unia und getragen von der Solidarität einer breiten Volksbewegung sowie der Kantonsregierung im Tessin. Er erhielt grosses Medienecho, brachte grosse Demonstrationen in Bern und Bellinzona, bewirkte Pressekonferenzen in Bern und vor Ort, führte zu einer engagierten Debatte im Nationalrat und zu einem Auf und Ab zwischen Verhandlungsbereitschaft und Verhandlungsabbrüchen. Schliesslich musste die SBB an einer von Bundesrat Moritz Leuenberger einberufenen Diskussionsrunde am 5. April ihre Beschlüsse zurücknehmen, was den Streikabbruch erlaubte und zusammen den Weg für den Runden Tisch öffnete, der tragbare Lösungen bringen soll.

Die SBB AG ist ein zu 100% in Bundeseigentum befindliches öffentliches Unternehmen. Deshalb und wegen der mit SBB Cargo auch betroffenen mehrfach mit Volksabstimmungen bestätigten Ziele der Güterverkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene erhielt der Cargo-Streik von Bellinzona sofort eine bundespolitische Dimension. Damit war im SGB mehr als übliche gewerkschaftliche Solidarität nötig.

#### Rolle und Begleitung des SGB

Wenige Tage nach Streikbeginn hat der SGB am 10. März dem Bundesrat geschrieben, er müsse seine politische Gesamtverantwortung übernehmen, für die Arbeitsplätze, die Verkehrspolitik, als Eigner des SBB und mit dem umfassenden verkehrspolitischen Auftrag. Das Schreiben des SGB forderte den Bundesrat auf, die hochwertigen Arbeitsplätze im Tessin zu erhalten, die Fehlentscheide der SBB und ihre falsche Strategie rückgängig zu machen, verkehrspolitisch die Verlagerungsziele zu erfüllen und der SBB-Cargo entsprechende Aufträge zu geben, die 10 Jahre verfehlter Liberalisierung im Güterschienenverkehr zu verlassen und die destruktive Konkurrenz

zwischen SBB und BLS sowie die SBB-Experimente in Deutschland aufzugeben. Statt Wettbewerb, mehr Kooperation im öffentlichen Schienengüterverkehr.

Am 17. März organisierte der SGB eine Medienkonferenz in Bern mit diesen Grundsatzforderungen. SEV, Unia, Vertreter der Streikenden und Tessiner Parlamentsmitglieder konnten Zahlen präsentieren, die die Wirtschaftlichkeit und immer bessere Produktivität der Arbeitsplätze in Bellinzona klar machten.

Der SGB half mit bei der Organisation der mit 7'000 Teilnehmenden sehr erfolgreichen Demonstration in Bern, insbesondere um bei der Routenwahl, trotz üblichem Sessionsverbot, auch den Bundesplatz zu benützen.

Der SGB intervenierte schliesslich am 29. März direkt beim UVEK, als Bundesrat Leuenberger und die SBB aufgrund eines missverständlichen Agenturberichts die Vorgespräche definitiv abbrechen wollten. Dies führte mit einer folgenden Intervention von SEV und Unia bei Leuenberger zur Gesprächsrunde vom 5. März mit dem Resultat des Runden Tisches.

Der SGB begrüsst diesen Etappensieg, verlangte gleichzeitig auch entsprechende Lösungen in Fribourg und Biel und wiederholte die zentralen Forderungen:

1. Die Arbeitsplätze in Bellinzona sind wirtschafts-, regional- und verkehrspolitisch unverzichtbar.
2. An der Hauptachse des europäischen Bahntransits sind die Officine am richtigen Ort.
3. Der Güterverkehrsverlagerungsauftrag des Volks muss nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch mit einem klaren Leistungsauftrag an die SBB umgesetzt werden. Dies schliesst Privatisierungen aus und muss zu Kooperationsmodellen führen.

Nach Ende des Streiks muss der SGB nun dafür sorgen, dass in der SBB-Eigner-Politik des Bundesrats und in der Verkehrspolitik diese Ziele erreicht werden.

#### Erwartungen an den Runden Tisch

In der Zwischenzeit hat Bundesrat Moritz Leuenberger auch den Moderator des Runden Tisches bestimmt: den früheren Urner FDP-Nationalrat Franz Steinegger. Alle Beteiligten sind mit dieser Wahl einverstanden. Steinegger will anfangs Mai mit den Verhandlungen beginnen und hat dafür Positions-Papiere von allen Diskussionspartnern eingeholt. Die Verhandlungsdauer ist auf 2 Monate festgelegt worden, kann aber verlängert werden. Die für anfangs Mai vorgesehene erste Sitzung musste inzwischen auf Mitte Mai verschoben werden, weil die SBB angeblich wegen Geschäftsgeheimnissen nur zögerlich die nötigen Unterlagen auf den Tisch legen wollten. Eine neue Verzögerungstaktik wäre inakzeptabel.

Bisher hat die SBB ihre Zahlen und Absichten nie offen auf den Tisch gelegt. Weshalb beispielsweise zwischen 2007 und 2008 ein kurzfristiger Strategiewechsel bei SBB Cargo vorgenommen worden war, aufgrund welcher Überlegungen und Grundlagen, ist bisher ein Geheimnis des SBB-Verwaltungsrats. Für den Runden Tisch ist deshalb wichtig, dass jetzt ein absolut offener Informationsaustausch stattfinden kann. Dazu gehört auch eine regelmässige Information des betroffenen Personals und Öffentlichkeit über den Verlauf und die Ergebnisse der Gespräche.

Der Runde Tisch bietet die Chance, die SBB Cargo im Inlandverkehr und für den Transitverkehr zu stärken, mit entsprechenden Folgen für den Rollmaterialunterhalt. Entsprechende Einsichten und Ziele müssen verbindlich politisch umgesetzt werden. Der Lokomotivunterhalt gehört zum Kerngeschäft und muss deshalb von der SBB gemäss den politischen Zielen garantiert werden. Abbau kommt aufgrund des Verfassungsauftrags für die Verlagerung gar nicht infrage. Privatisierungen machen keinen Sinn. Kooperationen hingegen schon. Entsprechende Pläne und Vorgespräche der SBB, sei es mit privaten Firmen für den Unterhalt (z.B. Cataneo) oder mit andern Bahnen (z.B. SNCF), sollen tragfähige Konsenslösungen offen und mit allen nötigen Informationen diskutiert werden können.

Für die Verkehrspolitik insgesamt und den Leistungsauftrag an die SBB ist der Runde Tisch nicht zuständig. Dafür sind Bundesrat und Parlament verantwortlich. Das politisch breit abgestützte Verständnis für den Cargo-Streik muss sich aber darauf auswirken.

#### Güterverkehrspolitik – Verlagerungsziel

Seit 1994 besteht der klare Verfassungsauftrag (der von Volk und Ständen akzeptierten Alpeninitiative) zur Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene. Dieser Auftrag ist mit verschiedenen Abstimmungen vom Volk bestätigt worden (für Neat und LSVA). Der Bundesrat tut sich zu schwer damit. Mit den gegenwärtig im Parlament beratenen Güterverkehrsvorlagen wird die bisherige Kompromissformel – bis 2009 die alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650'000 jährlich reduzieren – zeitlich bis zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels verzögert.

- Der SGB hat sich in der Vernehmlassung 2006 klar gegen diese abgeschwächte Verlagerungspolitik ausgesprochen. In der gleichen Stellungnahme hat der SGB gefordert, dass die Fördermittel für den Güterverkehr erhöht werden, nicht nur für den Transit-, sondern auch im Binnen-Güterverkehr. Diese Forderung ist für die Stärkung von SBB-Cargo von grosser Bedeutung.
- Wohl nicht zuletzt unter dem Eindruck des Cargo-Streiks beantragt nun die vorberatende Kommission des Nationalrats einen Rahmenkredit von 200 Millionen für den Binnen-Güterverkehr auf der Schiene (der Bundesrat wollte hier keine Mittel sprechen, der Ständerat immerhin 100 Millionen). Hingegen ist bisher der Zahlungsrahmen für den kombinierten Transit-Güterverkehr von 1,6 Milliarden bis 2018 unbestritten. Um das Verlagerungsziel zu erreichen, braucht es mehr Mittel. Die Mehrheiten für die beantragten 2 Milliarden sind noch ungewiss.
- Ein neues Verlagerungsinstrument in der aktuellen Güterverkehrsvorlage ist die Alpentransitbörse. Sie bedingt Verhandlungen mit den andern Alpenländern und der EU. Der SGB befürwortet sie. Sie ist aber kaum schnell zu haben, weil die internationalen Verhandlungen schwierig werden können.

Es ist also angezeigt, dass auf dem Hintergrund der aktuellen Probleme eine gewerkschaftliche Güterverkehrspolitik erarbeitet wird.

Über die aktuellen Regelungen in den Güterverkehrsvorlagen hinaus braucht es Massnahmen, die die Bahn im ungleichen Wettbewerb mit der Strasse stärken:

- Allen voran drängt sich hier eine höhere LSVÄ über den bisherigen Höchstsatz von 325 Franken hinaus auf. Dies heisst EU-Verhandlungen für ein revidiertes Landverkehrsabkommen. Deshalb müsste der Bundesrat schnell die Initiative dafür ergreifen.
- Ein weiteres Feld sind die Trassenpreise. Sie gelten für die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse als zu hoch. Eine generelle Senkung stärkt den Güterverkehr auf der Schiene, nützt SBB Cargo in der Konkurrenz mit den andern Anbietern nichts. Denkbar sind differenzierte Lösungen, je nach Tageszeit, Verkehrsaufkommen, Zugzusammensetzung, Transportgut etc. Wegen der nötigen Flexibilität kann das Gesetz nur den Rahmen bestimmen.
- Die seit 10 Jahren in der Schweiz geltende völlige Liberalisierung im Bahn-Güterverkehr hat für die Verkehrsverlagerung nichts gebracht. SBB Cargo ist vielmehr durch Rosinen pickende Konkurrenten geschwächt worden. Hier sollte eine kritische Evaluation zu neuen Regulierungen führen. Wenn die Kosten des Gesamtsystems eingerechnet werden, ist eine betriebswirtschaftlich rentable Güterbahn nicht möglich. Ein liberalisierter Güterverkehrsmarkt verträgt sich nicht mit dem Verlagerungsziel.
- Unbestritten gute Ergebnisse und hervorragende Leistungsverbesserung fährt der (nicht liberalisierte) Personenverkehr ein. Die nun geforderte Förderung des Güterverkehrs darf ihn nicht beeinträchtigen. Wenn der Güterverkehr deshalb unter Kapazitätsengpässen leidet, sind Ausbauten die nahe liegende Antwort und nicht Rückschritte mit einer negativen Prioritätenordnung.

#### Eigner-Politik des Bundes

Die SBB AG gehört zu 100% dem Bund. Der Bundessrat ist die Generalversammlung der SBB und gibt mit einem, auch dem Parlament unterbreiteten, Leistungsauftrag die strategischen Ziele vor.

- In diesem Leistungsauftrag müssen spätestens nach dem Streik in Bellinzona auch regionalpolitische Ziele aufgenommen werden. Die SBB als Bundesbetrieb kann nicht nach rein betriebswirtschaftlichen Vorgaben vorgehen.
- Zum Leistungsauftrag gehört auch die sozialpartnerschaftliche Verantwortung, nicht nur auf dem Papier, sondern auch in allen personal- und entsprechend unternehmenspolitischen Belangen.
- Die SBB hat auch einen verkehrspolitischen Versorgungsauftrag. Die Politik muss hier die nötigen Kosten tragen. Konsequenterweise muss sie sich deshalb bei Zielkonflikten zwischen Wettbewerb und öffentlichem Interesse für den Versorgungsauftrag entscheiden.
- Das bedeutet im Güterverkehr, den Liberalisierungskurs verlassen und im Personenverkehr gar nicht damit beginnen.
- Der Bund ist nicht nur SBB-Eigner, er ist auch an der BLS AG beteiligt, die mehrheitlich dem Kanton Bern gehört. Die Strategien der zwei öffentlichen Unternehmen sind zu koordinieren. Mittel- bis längerfristig ist eine Fusion nahe liegend. Jedenfalls ist die Konkurrenz zwischen BLS und SBB auf engem Raum und einem mit Steuer-Milliarden ausgebauten Schienennetz unsinnig kontraproduktiv und muss aktiver Kooperation weichen.
- Die SBB soll schliesslich die kostspieligen und schädlichen Experimente im Ausland beenden. Auch hier ist Kooperation mit den grossen öffentlichen Bahnunternehmen sinnvoller als destruktive Konkurrenz.

Antrag

*Der Vorstand nimmt vom Kurzbericht Kenntnis. Das Sekretariat soll zusammen mit dem SEV die verkehrs- und unternehmenspolitischen Forderungen vertiefen, eine gemeinsame Position erarbeiten und in den sich abzeichnenden und aktuellen politischen Prozessen umsetzen.*