

Infrastrukturfonds sichert dem öV in den Agglomerationen Benzingleider

Im vergangenen Jahr sind im Bereich der Verkehrspolitik einige wichtige Entscheide gefallen. Entscheide, die auch Auswirkungen auf die Beschäftigten in der öV-Branche haben werden. Der SEV hat die Geschäfte verfolgt und Einfluss genommen wo nötig. So hat er in der Auseinandersetzung um den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz an vorderster Front dafür gekämpft, dass ein vernünftiger Kompromiss zustande kam. Die Schaffung des Infrastrukturfonds war 2006 der wohl wichtigste verkehrspolitische Entscheid. Der SEV-Sachbearbeiter Verkehrspolitik, Adrian Wüthrich blickt auf das vergangene Jahr zurück und pickt die wichtigsten Entscheide heraus.

Auf verkehrspolitische Vorlagen muss man warten. Wird ein Termin angekündigt, kann man damit rechnen, dass es einige Monate später wird. Diese Erkenntnis habe ich in diesem Jahr erneut bestätigt erhalten. Nach der Zurückweisung der Bahnreform 2 im Dezember 2005 durch das Parlament hat der Bundesrat angekündigt, die unbestrittenen Teile dieses Reformpakets sofort in einer neuen Botschaft dem Parlament vorzulegen. Das Jahr ist zu Ende und eine Botschaft hat es nicht gegeben. Aus gut informierten Kreisen ist zu hören, dass eben diese „unbestrittenen Teile“ der Bahnreform 2 nun doch nicht so unbestritten seien. Kein Wunder: Die Bahnpolizei ist ein heikles Thema. Der SEV hat dieses Thema im Februar 2006 mit den Securitrans-Angestellten und Experten an einer Veranstaltung erörtert. Auch zur Infrastrukturfinanzierung – dem umstrittensten Teil der Bahnreform 2 – hat sich der SEV Gedanken gemacht, die wir im neuen Jahr publik machen werden. Auf die Bundesratsvorlagen werden wir weiter warten, der SEV ist gewappnet.

Abbau beim Inland-Wagenladungsverkehr

Ab Ende Februar wurde das neue Regime von SBB Cargo umgesetzt. Fortan gibt es nur noch 323 Bedienungspunkte im Binnenwagenladungsverkehr. SBB Cargo gibt an, auch zukünftig 96 Prozent der Güterwagen zu befördern. Die neun in der Allianz Pro Wagenladungsverkehr vereinten Organisationen (u.a. der SEV) haben sich noch einmal gegen den Abbau ausgesprochen und gefordert, dass eine gesetzliche Grundlage für die Unterstützung des Wagenladungsverkehrs im Inland geschaffen wird. Verbandspräsident und Ständerat Pierre-Alain Gentil hat eine entsprechende Motion eingereicht. Im März lehnte der Ständerat diese mit 22 zu 9 Stimmen ab.

CO2-Gesetz ist eine Zangengeburt

Das Parlament hat an der CO2-Abgabe gegen erbitterten Widerstand der Wirtschaft festgehalten. Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung werden zunehmend spürbar, davor kann niemand mehr die Augen verschliessen. Die CO2-Abgabe auf Brennstoffen soll zunächst 12 Franken pro Tonne CO2 betragen, ein Jahr später soll sie auf 24 Franken und noch ein Jahr später auf 36 Franken steigen. Die Einführung und die jeweilige Erhöhung erfolgen jedoch nur dann, wenn die Etappenziele bei der Senkung des CO2-Ausstosses nicht erreicht werden. Bereits seit 1. Oktober 2005 ist der „Klimarappen“ auf Treibstoffen wie Benzin und Diesel probeweise in Kraft. Führt diese freiwillige Massnahme nicht zum Ziel, wird auch auf den Treibstoffen eine CO2-Abgabe erhoben. Das Autofahren würde teurer, was hoffentlich viele Umsteiger auf den öV bewirken wird. Der SEV ist zusammen mit 50 anderen Organisationen Mitglied der Klima-Allianz, gemeinsam wurde im Parlament lobbyiert. Im August wurde in diesem Rahmen der Klima-Masterplan vorgestellt. Mit der Dieselfilter-Pflicht erfüllt ab diesem Jahr der öV seine Umweltvorgaben mehr als der private Verkehr. Diese Massnahme ist Teil des vom Bundesrat gestarteten Aktionsplans gegen den Feinstaub.

SEV kämpft für LSVA-Erhöhung

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) soll gemäss Bundesrat im Jahr 2008 auf den Maximalsatz erhöht werden. Die Lastwagenlobby hat eine erbitterte Kampagne gegen diese Erhöhung lanciert. Der SEV hat an vorderster Front für die LSVA gekämpft und tut dies weiterhin: Zusammen mit Alpen-Initiative und VCS hat er sich in diesem Jahr mehrmals für die LSVA-Erhöhung ausgesprochen und so der Lastwagenlobby den Wind aus den Segeln genommen. Ein Verzicht auf die Erhöhung würde im Jahr rund 100 Franken weniger Einnahmen für den FinöV-Fonds bedeuten und so den Bau der öV-Infrastruktur weiter verzögern. Wenn wir es gerade von den Lastwagen haben: Kritisch haben wir nach Deutschland und zur EU geschaut, wo erste Versuche mit „Gigalinern“ (60-Tonnen-Lastwagen) bewilligt wurden. Der SEV wird die Zulassung in der Schweiz aufs schärfste bekämpfen, wenn wirklich jemand an eine Zulassung denken würde. Mit den Gigalinern würde ein erhebliches Gütervolumen zurück auf die Strasse verlagert, und die überdimensionalen Lastwagen lassen sich nicht mit der rollenden Landstrasse befördern, was nicht wirklich in unserem Sinne ist. Konkret negativ sind die Lastwagen auch in der Schweiz aufgefallen: Bei den intensivierten Schwerverkehrskontrollen werden erhebliche Mängel sichtbar. Ständerat Ernst Leuenberger hat mit einer Interpellation nach Zahlen gefragt; diese zeigen, dass vermehrte Kontrollen nötig sind. Das Nachtfahrverbot für Lastwagen als Eckpfeiler der Schweizer Verkehrspolitik hat verschiedene Angriffe unbeschadet überlebt.

Mehr öV dank Infrastrukturfonds

Das ganze Jahr über hat der Infrastrukturfonds zu reden gegeben. Nachdem das Volk am 8. Februar 2004 den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative deutlich abgelehnt hatte, brachte der Bundesrat eine neue Vorlage. Unser Sieg von damals gegen den 30-Milliarden-Bschiss wirkte positiv. Ich kann mich noch gut an die Stimmen der Gegner erinnern, die uns vorwarfen, eine Lösung für die dringenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen verhindert zu haben. Und erst recht würden wir niemals mehr als 300 bis 350 Millionen im Jahr für den Agglomerationsverkehr erhalten. Es kam aber doch gut. Ende 2006 verabschiedete das Parlament den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und für das Nationalstrassennetz. Der SEV hat zusammen mit den Umweltorganisationen an vorderster Front für einen vernünftigen Kompromiss gekämpft und die Strassenwünsche verhindert. Dieser Kompromiss sieht so aus: Während der nächsten 20 Jahre stehen total 20,8 Mrd. Franken zur Verfügung für die Fertigstellung (8,5 Mrd) und die Beseitigung von Engpässen (5,5 Mrd.) auf dem Nationalstrassennetz, für die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen (6 Mrd.) und für die Sanierung der Hauptstrassen in Randregionen (0,8 Mrd). In der ersten Tranche der bewilligten, dringlichen Verkehrsprojekte im Agglomerationsverkehr sind fast nur öV-Projekte zu finden. Die Allianz mit dem SEV hat Druck gemacht, damit die S-Bahn-Finanzierung möglich bleibt. Somit können mit diesem Beschluss die drei grossen Bahnprojekte in den Agglomerationen finanziert werden: Durchmesserlinie (Zürich), Schienenverbindungen Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (Genf) und Mendriso-Varese (Tessin) plus 15 weitere dringliche öV-Projekte und fünf Strassenprojekte. Zum Leidwesen der Strassenlobby können so erstmals Benziningelder auch für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen verwendet werden. Für mich ist der Infrastrukturfonds der wichtigste verkehrspolitische Entscheid in diesem Jahr.

Klare Grundlage mit der Leistungsvereinbarung SBB 07-10

Seit die SBB als spezialrechtliche Aktiengesellschaft organisiert ist, erhält sie nun zum dritten Mal eine Leistungsvereinbarung und strategische Ziele für die nächsten vier Jahre. Gleichzeitig stellt das Parlament für 2007 bis 2010 die Finanzen in einem Zahlungsrahmen von 5,88 Milliarden Franken zur Verfügung. Dieses Geld dient für die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten, für die Substanzerhaltung des Infrastrukturnetzes und für einige wenige neue Infrastrukturvorhaben. Der SEV hat auch hier seinen Einfluss geltend gemacht und ist erfreut, dass keine rigorosen Einschnitte erfolgt sind und dass der Betrieb im gleichen Rahmen weiterlaufen und sich kontinuierlich weiterentwickeln kann.

800 Millionen für KTU-Infrastrukturen

Mit der Bahnreform 2 hätte die Infrastrukturfinanzierung der KTU-Bahnen auf eine neue Basis gestellt werden sollen. Die Bahnreform 2 wurde zurückgewiesen und der 8. KTU-Rahmenkredit lief nach mehreren Verlängerungen Ende 2006 definitiv aus. Der Bundesrat schlug deshalb einen 9. Rahmenkredit vor, dotiert mit 600 Millionen Franken. Das Parlament erhöhte dank geschickter Information der KTU-Bahnen den Kredit um 200 Millionen auf 800. Somit können die KTU-Infrastrukturen in den nächsten Jahren erhalten und saniert werden, wobei klar ist, dass dieses Geld nur für das Wichtigste und Nötigste reichen wird.

Kein Sparopfer im Regionalverkehr

Da kam doch im Sommer plötzlich der Bundesrat und schlug mit dem ordentlichen Budget für 2007 vor, im regionalen Personenverkehr 30 Millionen Franken einzusparen. Fast gleichzeitig mussten die öV-Unternehmen ihre Offerten bei den Kantonen einreichen. Die Einsparungen wären so kurzfristig nicht umzusetzen gewesen und an den Kantonen hängen geblieben. Das Parlament erkannte den Vorschlag als unüberlegten Schnellschuss und korrigierte den Betrag wieder nach oben. Die Schliessung von Linien und die Streichung von Kursen konnte so abgewendet werden.

Verlagerung soll verschoben werden

Lange haben wir darauf gewartet: das Güterverkehrs-Verlagerungsgesetz. Der SEV hat sich in der Vernehmlassung klar dafür ausgesprochen, dass die Verlagerungspolitik weitergeführt wird und dass das Ziel, die Zahl der alpenquerenden Lastwagen bis 2009 auf 650'000 Lastwagen pro Jahr zu reduzieren, nicht verschoben werden soll. Der Umfang der Verlagerungsmassnahmen muss bis zur Eröffnung des Gotthardtunnels weitergeführt werden. Die Einführung einer Alpentransitbörse unterstützt der SEV ebenso. Es ist für den SEV mehr als stossend, ja sogar demokratiepolitisch fragwürdig, dass 12 Jahre faktisch nichts unternommen wird, um das Ziel der vom Volk genehmigten Alpen-Initiative in die Tat umzusetzen. Das Gesetz wird im 2007 ins Parlament kommen – der Kampf geht weiter.

Planung der Bahninfrastruktur bis 2030: ZEB

Das Projekt „Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte ZEB“ zeigt als Gesamtschau der Infrastruktur die nötigen Bauten auf Basis eines Fahrplans bis zum Jahr 2030 auf. Für das geplante Grundangebot stehen etwa 5 Milliarden Franken zur Verfügung. Je nachdem, wie die Kosten für die NEAT sich entwickeln (auch ein grosses Thema im 2006), wird mehr oder weniger Geld zusätzlich für Erweiterungsoptionen zur Verfügung stehen. Diese Planung wird im 2007 in die Vernehmlassung kommen.

Angriffe auf öV-Personal werden Offizialdelikt

Im Sommer hat das Parlament das Seilbahngesetz verabschiedet. Damit werden aktuelle gesetzliche Grundlagen für die Bergbahnen geschaffen. Der SEV hat sich für die Anliegen des Personals mehr oder weniger erfolgreich eingesetzt. Mit der Revision des Seilbahngesetzes wurde auch eine Änderung im Personenbeförderungsgesetz vorgeschlagen, welche vorsieht, dass Angriffe auf das öV-Personal neu von Amtes wegen verfolgt werden müssen (Motion Jutzet). Der SEV hat jahrelang für dieses Anliegen gekämpft, auf den 1.1.2007 wird es nun endlich umgesetzt. Ein wichtiger Erfolg für alle öV-Angestellten!

Güterverkehrsunternehmen geben zu reden

Für den SEV ist die Sache klar: Die Schweiz braucht zur Verwirklichung ihrer Verlagerungspolitik eine eigene Güterbahn. SBB Cargo soll also im Bundesbesitz bleiben. Im Verlauf des Jahres wurde in verschiedenen Zusammenhängen über die Bundesbeteiligung diskutiert. Nicht zuletzt, weil ausgekommen ist, dass die SBB die Idee einer gemeinsamen Güterbahn mit der Deutschen Bahn ernsthaft geprüft hat, diese Pläne aber aus wettbewerbsrechtlichen Gründen fallen lassen musste. Auch die indirekte Beteiligung des Bundes an BLS Cargo – einer direkten Konkurrentin von SBB Cargo – wurde heftig diskutiert. Noch sind keine Entscheide gefallen, das Thema begleitet uns weiter. Eine Studie einer Beratungsfirma kam zum Schluss, dass sich bis zum Jahr 2015 maximal drei Anbieter mit europaweit zusammenhängenden Netzwerken werden behaupten können. Daneben werde es einzelne Anbieter geben, die sich auf Korridore oder Branchen spezialisieren oder

Tiefstpreise anbieten. Wir werden sehen, was der angebliche „Wettbewerb“ im 2007 bringen wird. Der SEV beobachtet gespannt.

EU-Verkehrspolitik immer wichtiger

Gerade in der Verkehrspolitik wird der Einfluss der EU immer grösser. Die Schweiz kann ohne Absprache mit der EU fast nichts machen. Die Alpentransitbörse ist ein Beispiel. Auf der anderen Seite werden Beschlüsse aus Brüssel für die Schweiz relevant. Das 3. Eisenbahnpaket der EU sieht die Liberalisierung des Personenverkehrs vor. Das wird auch Auswirkungen auf die Schweiz haben. Der SEV verfolgt die Brüsseler Verkehrspolitik wachsam. Wir versuchen über unsere Dachorganisationen Einfluss zu nehmen. Im Sommer 2006 haben wir sogar direkt unsere Anliegen zwei EU-Parlamentariern vorgetragen, die uns im Verbandssekretariat in Bern besucht haben. Diese Bemühungen muss der SEV weiter vorantreiben. Aus Distanz konnte man verfolgen, wie die EU ihre Verlagerungspolitik verwässert: Die Halbzeitrevision des EU-Weissbuchs spricht neu nicht mehr von einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, sondern von einer „Ko-Modalität“. Dahinter steckt die Idee, dass jeweils der effektivste Verkehrsträger zum Einsatz kommen soll. Die EU setzt weiter auf die Liberalisierung. Dieser Entwicklung muss auch im neuen Jahr entgegengehalten werden!

Die Verkehrspolitik wird auch im neuen Jahr nicht wenig zu tun geben. Wichtige Geschäfte wie das Güterverkehrs-Verlagerungsgesetz oder die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) werden aufs Tapet kommen. Im Wahljahr werden wir noch mehr als sonst Gelegenheit haben über die Verkehrspolitik zu diskutieren. Es bleibt zu wünschen, dass viele öV-freundliche Parlamentsmitglieder gewählt werden!

Adrian Wüthrich, Sachbearbeiter Verkehrspolitik SEV