

SBB CARGO

Jura lacht, Berner Jura weint

Yves Sancey / Fi
yves.sancey@sev-online.ch

Aufschub im Kanton Jura, aber nicht im Berner Jura: SBB Cargo hat mit der jurassischen Regierung und den Jurabahnen (CJ) vereinbart, in allen drei jurassischen Bezirken Bedienpunkte beizubehalten, inklusive Meterspurlinie Glovelier–La Chaux-de-Fonds. Die bernjurassischen Bedienpunkte Tavannes, Tramelan und Les Reussilles jedoch werden geschlossen. Und 2020 werden die Bedienpunkte erneut überprüft...

Im April hatte SBB Cargo angekündigt, fast alle Bedienpunkte im Kanton Jura ausser Delémont zu schliessen. Nun haben Kanton, CJ und SBB Cargo am 17. Oktober nach einem halben Dutzend Verhandlungsrunden eine Vereinbarung unterzeichnet, die bis Ende 2020 die Erschlies-

sung des Kantons durch den Schienengüterverkehr sichert. Dieser wird vor allem für den Holz- und Zuckerrübentransport genutzt. Zuvor schon hatte der Kanton Neuenburg den Erhalt des Bedienpunkts Le Locle Col-des-Roches erreicht (siehe SEV-Zeitung Nr. 14/2018), doch wird er nicht mehr täglich bedient, sondern nur noch auf Bestellung.

Mobilisierung gegen den Abbau

Die jurassische Regierung erklärte sich mit dem zweijährigen Moratorium «zufrieden». «Nachdem SBB Cargo den Verkehr im Jura fast ganz einstellen wollte, haben wir ein Angebot ausgehandelt, das genügt, um die davon abhängigen Wirtschaftszweige weiterzuführen», sagte Umweltminister David Eray von der christlichsozialen Partei PCSI gegenüber Radio RTS.

Möglich war dies nur dank der politischen Mobilisierung, die vom SEV, und Mitgliedern des Kantonsparla-

ments wie Vincent Hennin (PCSI) angestossen wurde und bei der Kantonsregierung Unterstützung fand. Zur Lösung beigetragen hat auch intensives Lobbying von Ständerat Claude Héche (SP) in Bern. David Eray sprach von einem «kleinen Sieg für die jurassische Regierung. Nachdem sich der Bund 2015 bei der Klimakonferenz «COP21» in Paris verpflichtet hatte, den CO₂-Ausstoss zu reduzieren, hätte der Entscheid von SBB Cargo zu einer Verlagerung von der Schiene auf die Strasse geführt, was den eingegangenen Verpflichtungen zuwidergelaufen wäre.»

Kosten reduzieren

Mittelfristig soll der Güterverkehr vor allem über die Bedienpunkte Delémont, Glovelier und Alle (mit einer neuen Verladeplattform) laufen. Umsatzstärkster Bedienpunkt im Kanton ist Delémont, wo u. a. Alcosuisse tätig ist. In der Ajoie werden neben Alle auch Bure und Porrentruy im

Rahmen von Kundenvereinbarungen weiterbedient. In den Freibergen führen die CJ den Güterverkehr weiter. Sie verpflichten sich in der Vereinbarung, Lösungen zur Senkung der Kosten zu finden, vor allem beim Übergang zwischen Meter- und Normalspur. «Als Unterakkordant von SBB Cargo haben wir damit eine grosse Verantwortung übernommen», erklärte CJ-Direktor Frédéric Bolliger gegenüber der Zeitung «Arc-Info». In der Vereinbarung ist auch von Automatisierung die Rede.

SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique reagierte auf die Vereinbarung «mit einem lachenden Auge für den Kanton Jura und einem weinenden Auge für den Berner Jura. Damit erhält der Schienengüterverkehr eine zweijährige Gnadenfrist. In dieser Zeit müssen die CJ die Kosten des Güterverkehrs senken und zeigen, dass dieses Angebot lebensfähig ist. Es ist zu befürchten, dass auf

dem Rücken des Personals gespart wird und Stellen gestrichen werden.»

Der grosse Verlierer ist der Berner Jura, wo die Bedienpunkte Tramelan, Les Reussilles und vor allem Tavannes wegfallen. Der Transfer zwischen dem Meterspurnetz der CJ und dem Normalspurnetz soll auf jurassischer Seite nur noch in Glovelier erfolgen.

Keine Hilfe von der SVP

Die einzigen Politiker, die im Berner Jura zusammen mit Wirtschaftskreisen gegen die Streichung der Bedienpunkte, vor allem in Tavannes, kämpften, waren die Grossräte Hervé Gulloti (SP) und Moussia de Watteville (Grüne): Sie reichten eine Interpellation ein und schrieben Briefe. Seitens SVP setzten sich weder Nationalrat Manfred Bühler noch der bernische Regierungspräsident Christoph Neuhaus für die Bahn ein.

Jean-Pierre Etique rechnet mit vielen zusätzlichen Lastwagen im Berner Jura, weil die Bahn nun für Holztransporte nicht mehr interessant sein werde. Auch die Celtor-Deponie in Tavannes, wo u. a. Hauskehr aus der Region entsorgt wird, werde künftig mit Lastwagen angefahren. «Das Vorgehen von SBB Cargo erinnert an jenes der Post bei den Poststellenschliessungen: Zuerst das Angebot unattraktiv machen und dann den Umsatzrückgang als Grund für die Schliessungen anführen...»

WAGENLADUNGSVERKEHR

Endlich: SBB sucht Lösungen mit Kunden

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Wie kommen die Gespräche über die Zukunft des Wagenladungsverkehrs im Rahmen der Interessengemeinschaft WLW voran? Der Verband der verladenden Wirtschaft lobt SBB Cargo für ihr offenes Ohr.

Im März kündigte SBB Cargo an, die Hälfte ihrer noch 340 Zustellpunkte des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) zu überprüfen, weil deren Auslastung von durchschnittlich zwei Wagen pro Tag für einen wirtschaftlichen Betrieb nicht genüge. Man müsse mit den Kunden über Zusammenlegungen oder flexible, nicht mehr tägliche Bedienung auf Bestellung sprechen. Zu diesem Zweck wurde die Interessengemeinschaft Wagenladungsverkehr (WLW) gegründet, bestehend aus SBB Cargo, dem Verband der Verloader, Anschlussgleis- und Wagenbesitzer VAP und dem VöV als Vertreter aller Verkehrsunternehmen. Eine positive Zwischenbilanz dieser Gespräche zogen VAP-Generalsekretär Frank Furrer und Hans-Peter Hadorn, Präsident der Kommission Güterverkehr des VöV, vor den Bahnjournalisten Schweiz an deren Inforeise zum Güterverkehr am 25. Oktober im Swissterminal in Frenkendorf (BL).

Rahmenbedingungen verbessern

Frank Furrer ging zuerst auf den ständigen Rückgang des EWLV in den letzten Jahren ein. Als Gründe nannte er einerseits die allgemein schwierigen Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr wegen fehlender Netzkapazitäten und Anlagen. Sowie wegen seiner Benachteiligung gegenüber dem Personenver-

kehr nicht nur bei den Trassen, sondern z. B. auch bei den vom Bund finanzierten Agglomerationsprogrammen: Damit würden S-Bahnen und Trams gebaut, aber nichts für die ebenfalls wichtige logistische Versorgung der Städte.

Als weiteres Beispiel nannte Furrer die Klage des Zürcher Verkehrsverbunds gegen die im Gütertransportgesetz (GüTG) neu vorgeschriebenen stündlichen Güterverkehr-Trassen zwischen Zürich und Bülach: Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Sache noch nicht entschieden, die Trassen aber einstweilen dem ZVV zugesprochen, um den Halbstundentakt zu ermöglichen. Dagegen klagte das Bundesamt für Verkehr (BAV) beim Bundesgericht, das aber die vorsorgliche Massnahme schützte.

«Immerhin hat der ZVV die Trassen nicht einfach bekommen, sondern klagen müssen», sagte Hans-Peter Hadorn. Denn mit dem GüTG habe das Parlament vor zwei Jahren den Güterverkehr dem Personenverkehr bei der strategischen Kapazitätsplanung gleichgestellt. «Das ist eine kleine Revolution!» Auch muss der Bund nun für die Entwicklung der Güterverkehr-Infrastruktur – inklusive Rangierbahnhöfe, Freiverladeplätze, Kombiverkehr-Terminals, Anschlussgleise usw. – ein Konzept erarbeiten und dabei frühzeitig die Kantone und alle betroffenen Akteure einbeziehen, ebenso vor dem Rückbau von Anlagen.

Auf die Kunden hören

Als hausgemachte Probleme nannte Furrer die Dominanz des Staatsbetriebs SBB Cargo allein durch seine Monopolstellung und die missglückte Einführung eines neuen Buchungssystems sowie die betrieblichen Probleme im letzten Jahr. «Und wenn man ständig signali-



Noch offen ist, ob SBB Cargo die Kehrichtverbrennungsanlage Cottendard bei Colombier (NE, Bild) weiter bedient. Die per Bahn abtransportierte Schlacke und Asche entspricht ca. 1200 Lkw pro Jahr.

siert: «Wir bauen ab, der EWLV macht uns nicht wirklich Freude!», und einen erfreulichen «System-WLV» von einem unerfreulichen «Restmüll» unterscheidet, dann sind das Botschaften, die bei den Verladern ankommen. Dann setzen sie nicht mehr auf dieses Pferd!»

Umso positiver sieht Furrer die Arbeit der IG WLW: «Sie setzt beim Kundennutzen an und fragt: Wie machen wir es gemeinsam? SBB Cargo sitzt mit den Kunden gemeinsam an einem Tisch, und mit den anderen Bahnen. Ziel ist, das ganze Produktionssystem des konventionellen WLW und der Ganzzüge zum Fliegen zu bringen: Es soll Kunden und Anbietern mehr Freude machen. Die Bahn soll eine attraktive Alternative zur Strasse werden.»

Erreicht werden soll dies durch bessere Abläufe, mehr Effizienz und neue Technologien in der Logistikkette. Darüber wurde und wird in Workshops gebrütet: Getrennt nach Wirtschaftsbranchen wurden deren Bedürfnisse besprochen, mit den Grossverladern gesamt-

schweizerische Warenflüsse und Schwerpunkte und schliesslich regionenweise mit kleineren Verladern und Kantonsvertretern mengenkritische Standorte, Potenziale und Entwicklungskonzepte. Konkrete Ergebnisse nannte Furrer keine, zeigte sich aber zuversichtlich: «Es gibt ein wirkliches Gespräch zwischen Verladern und SBB Cargo über Erfahrungen, Bedürfnisse, Herausforderungen und Lösungen. Ich höre von allen Seiten: Das ist eine völlig neue Qualität des Umgangs miteinander. Bisher hatten wir Powerpoint-Präsentationen und irgendwelche Preisverhandlungen, aber wir haben uns nie gesagt, was Sache ist. Das findet jetzt statt. Ich glaube, es gibt eine erhebliche Chance, SBB Cargo und die grosse Kiste WLW in eine positive Zukunft zu führen.»

Wichtig sei für den Schienengüterverkehr aber auch eine Senkung des Trassenpreises wie in Deutschland, fordert Frank Furrer. Und es brauche mehr Netzkapazitäten und zusätzliche Anlagen an besseren Standorten.

Der SEV wird SBB Cargo an den Taten messen

Klar, für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr braucht es ein enges Zusammenspiel der Anbieter, der Wirtschaft, der Besteller und Verloader, des Bundes und der Kantone. Nun sitzen die Player endlich zusammen. Das ist zu begrüssen.

Doch weshalb geschieht dies erst, nachdem die SBB für ihre Tochter bereits neue Fakten zu schaffen versuchte? Redimensionierung, Rückzug und Abbau. Offensichtliche Probleme dieser Defensivstrategie führen vielleicht noch zur Vernunft. Dabei hat auch das BAV seine Rolle wahrzunehmen. Voreilig mit Desinvestitionen (Rück-

bau von Anlagen) Steuergelder und Entwicklungsoptionen zu vernichten wäre fatal. Jetzt gilt es Knowhow zu bewahren, eine neue Strategie nach Einsetzung der neuen Führung partizipativ zu erarbeiten und sicherzustellen, dass der Güterverkehr auf der Schiene künftig seinen Anteil vergrössert. Das hilft der Umwelt und sichert gute Qualität mit anständigen Arbeitsplätzen, und zwar langfristig. An den Taten gilt es SBB Cargo und die Güterverkehrspolitik zu messen!

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Nationalrat