

Medienmitteilung

Dienstag, 18. März 2008

SBB Cargo: Richtige Weichenstellung statt weitere Steuergelder

Im Hinblick auf die parlamentarische Debatte von morgen Mittwoch

Wenn der Nationalrat morgen Mittwoch über SBB Cargo debattiert, dann darf die längerfristige Perspektive nicht fehlen. Im Schienenverkehr wurden in den letzten Jahren die falschen Anreize gesetzt und es wurde verpasst, die notwendige Transparenz zu schaffen. SBB Cargo ist das Opfer falsch gesetzter Ziele und Fehleinschätzungen. Resultat: Seit Jahren hohe Verluste insbesondere durch die gescheiterte Auslandstrategie. Dass das Auslandsgeschäft im Güterverkehr auch rentabel betrieben werden kann, zeigt BLS Cargo. Zusätzliche Steuergelder einzuschiessen ist deshalb keine Lösung. Stattdessen muss SBB Cargo die zwingende strategische Neuausrichtung vornehmen. Gleichzeitig braucht es eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und eine Erhöhung der Transparenz.

Seit Jahren schreibt SBB Cargo rote Zahlen. Getreu der strategischen Eignerziele versuchte die Unternehmung, zulasten der Rentabilität im Ausland Umsatzwachstum zu generieren und Marktanteile zu gewinnen. Das Ziel einer schwarzen Null hingegen wurde Jahr für Jahr hinausgeschoben. Aufgrund ungenügender finanzieller Transparenz wurde auf allen Ebenen viel zu spät reagiert. Dass im internationalen Schienengüterverkehr auch profitabel gearbeitet werden kann, zeigt BLS Cargo. Sie behauptet sich erfolgreich im Wettbewerb. Geschickt gewählte Kooperationen spielen dabei eine wesentliche Rolle. Gerade zu unverantwortlich wäre es, auf den siedenden Topf SBB-Cargo den Deckel aufzusetzen, um ihn später vollständig explodieren zu lassen. Der Schaden für alle Betroffenen würde damit nur grösser. Es gibt keinen sachlichen Grund, anstelle der Umsetzung erforderlicher Sanierungsmassnahmen noch mehr Steuermillionen zu sprechen, die bestenfalls im verlustreichen Auslandsgeschäft versickern. Bundesrat und SBB müssen – lieber spät als nie - die Konsequenzen ziehen.

SBB Cargo als Symbol einer Schienenpolitik mit Defiziten ernst nehmen

Acht Jahre nach der Vorstellung der Inhalte der Bahnreform II liegen die wesentlichen Elemente zur Verbesserung der Rahmenbedingungen insbesondere im Schienengüterverkehr und zur Stärkung eines gesunden Wettbewerbs noch immer nicht vor. economiessuisse forderte bereits 2002 eine Klärung des Verhältnisses der Personen- und Güterverkehrsströme sowie eine integrierte Planung des weiteren Infrastrukturausbaus (Gesamtschau), eine nachfrage- und anreizorientierte Trassenpreisreform, eine systematische Entflechtung der Rollen von UVEK/BAV als Eigner, Besteller von Leistungen, Aufsichtsbehörde, Gesetzesvorbereiter und Regulator sowie die Einsetzung eines verwaltungsunabhängigen Regulators, der für Transparenz sorgt.

Weder bringt die aktuell in der parlamentarischen Vorberatung steckende Güterverkehrsvorlage die Trassenpreisreform zugunsten des Güterverkehrs noch bringt die Vorlage über die künftige Bahninfrastruktur (ZEB) die notwendige Gesamtschau und Priorisierung des weiteren Infrastrukturausbaus. Stattdessen sollen die Trassenpreise auch in den Jahren 2011 – 2018 mit weiteren 1,6 Milliarden Franken verbilligt und der durch das Volk mit 30,5 Milliarden Franken bewilligte Finöv-Fonds um 1 Milliarde Franken aufgestockt werden, ohne die zwingenden Hausaufgaben gemacht zu haben. Das Parlament hat es nun in der Hand: Die vorberatenden Kommissionen müssen die Notbremse ziehen.

Rückfragen:
Martin Kaiser, 079 797 15 52