

Dringliche Interpellation

zur Aufhebung des Depotstandortes Erstfeld

Die SBB Cargo AG setzt im Zusammenhang mit einer neuen Strategie im Deutschland – Italien-Verkehr ihre Depotstandorte auf dieser Achse neu fest. Damit soll in Zukunft bei den direkten Güterzügen auf Lok- und Personalwechsel an den Landesgrenzen verzichtet werden können.

Am 6. Mai 2004 wurde der Regierungsrat des Kantons Uri und einen Tag später das Personal des Lok- und Unterhaltsdepots Erstfeld darüber informiert, dass der Standort Erstfeld mittelfristig nach Arth-Goldau verlegt werde. Damit stehen 257 qualifizierte Arbeitsplätze auf dem Spiel. Dieser Entscheidung ist für das betroffene Personal und die ganze Region unverständlich, weil die Cargo-Führung bisher und noch vor kurzem betont hatte, dass sie am Standort Erstfeld mindestens bis zur Eröffnung der NEAT festhalten werde.

Gestützt auf Artikel 84 der Geschäftsordnung des Urner Landrates ersuchen wir den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Am 13. März 2003 wurde der Regierungsrat von den SBB darüber informiert, dass der Entscheidung für die Bergvariante lang beschäftigungswirksame Folgen für den Kanton Uri haben wird. Wie hat der Regierungsrat diese Mitteilung interpretiert und vor allem, wie hat er darauf reagiert?
2. Der Entscheid der SBB Cargo AG wird auf die Arbeitsplatzsituation in Uri massive Auswirkungen haben. Wurde dem Regierungsrat die Möglichkeit geboten, vor diesem Beschluss die Situation und die standortlichen Vorzüge in Uri aufzuzeigen?
3. Gegenwärtig läuft das Vernehmlassungsverfahren zur neuen Regionalpolitik (NRP) des Bundes. Darin ist unter anderem das Ziel formuliert, den Bewohnerinnen und Bewohnern der Berggebiete ein Mindestmass an Chancengleichheit gegenüber den wirtschaftlichen Zentren der Schweiz zu gewährleisten. Unter diesem Aspekt erscheint es uns unverständlich, dass sich der Bund als Hauptaktionär der SBB AG aus der Verantwortung stiehlt. Wird der Regierungsrat in diesem Zusammenhang beim Bundesrat entsprechend intervenieren?
4. Der Kanton Uri stellt seit über 100 Jahren einen Teil seines ohnehin knappen Lebens- und Wirtschaftsraumes für nationale Verkehrsinfrastrukturen - Schiene und Strasse - zur Verfügung. Wird der Regierungsrat als Gegenleistung eine ausgleichende Wertschöpfung in Form von Arbeitsplätzen fordern?
5. Obwohl noch kein Betriebskonzept vorhanden ist, sind wir uns bewusst, dass der SBB-Standort Erstfeld mit der Inbetriebnahme der NEAT dereinst massive Veränderungen erfahren wird. Ist der Regierungsrat bereit abzuklären, ob und in welchem Ausmass auf diesen Zeitpunkt hin mögliche Ersatzarbeitsplätze zur Verfügung stehen könnten?
6. Welche Massnahmen wird der Regierungsrat treffen, um die SBB Cargo AG zu veranlassen, allenfalls auf ihren Entscheid zurückzukommen?

Begründung

zur dringlichen Interpellation

„Aufhebung des Depotstandortes Erstfeld“

Mit dem freien Netzzugang (Open Access) werden die Karten im internationalen Schienen-Güterverkehr neu gemischt. Es entsteht ein Wettbewerb nicht nur unter den zu Aktiengesellschaften umgebauten ehemaligen Staatsbahnen, sondern es drängen auch neue Anbieter in den Markt. Alle haben das gleiche Ziel, nämlich für die Kundschaft den Transport ihrer Güter von A nach B - ungeachtet von Landesgrenzen - abzuwickeln.

Die Schweiz hat mit den bilateralen Verträgen die Grundlagen dieser Strategie übernommen. Der Unternehmensbereich Cargo der SBB AG hat schon früh mit der Umsetzung begonnen und fährt heute mit ihren beiden Tochterfirmen SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia Güterverkehr zwischen Köln und Oberitalien in eigener Verantwortung. Im Laufe dieser Entwicklung hat die SBB Cargo AG die Depotstandorte an dieser Achse überprüft und ist offenbar zur Überzeugung gelangt, in Köln, in Offenburg und in Arth-Goldau neue Standorte aufzubauen und gleichzeitig den Standort Erstfeld aufzugeben.

Dieser Entscheid der SBB Cargo AG, den Lok- und Unterhaltsstandort Erstfeld nach Arth-Goldau zu verlegen, kam für Erstfeld völlig überraschend und gegen alle Erwartungen. Nur vierzehn Tage zuvor wurde dem Personal intern kommuniziert, der Standort Erstfeld bleibe nicht nur bestehen, sondern die gegenwärtige Anzahl von rund 140 Lokführerstellen würde sogar auf eine „vernünftige Grösse“ - was immer das heissen mag - von 170 Stellen aufgestockt. Wir müssen also zur Kenntnis nehmen, dass Informationen aus der Cargo-Abteilung der SBB wie eine Tüte Milch einem Verfallsdatum unterworfen sind.

Aber darauf können wir uns natürlich nicht verlassen. Wir sind nicht bereit, diesen Entscheid, der am grünen Tisch gefallen ist, einfach so hinzunehmen. Darüber hinaus lässt der Stil in der Informationspolitik von SBB Cargo aufhorchen: Es ist unerträglich, dass ein Entscheid von einer derartigen Tragweite nicht von Cargo-Chef Daniel Nordmann persönlich mitgeteilt wurde, sondern von einem „Handlanger“, wie es ein junger Lokführer an der Informationsveranstaltung formuliert hatte. An diesem Vorgehen lässt sich unschwer die Prioritätensetzung in der Cargo-Führung ablesen.

Das Problem ist offenbar, dass laut Berechnungen von Cargo die so genannte Lenkzeit eines Lokführers aus arbeitsrechtlichen Gründen von Offenburg nach Arth-Goldau reicht, nicht jedoch nach Erstfeld. Gewerkschaftskreise haben diese Berechnungen überprüft und können sie nicht vollständig nachvollziehen. Während die Deutsche Bahn für einen Güterzug zwischen Offenburg und Basel eine Fahrzeit von 90 Minuten vorsieht, gehen die SBB-Verantwortlichen von 130 Minuten aus, und ganz nebenbei wurden auch die folgenden Sachverhalte nicht berücksichtigt:

- Deutschland hat sich 1996 in den Verträgen von Lugano dazu verpflichtet, die Strecke zwischen Karlsruhe und Basel auf vier Spuren auszubauen, um dereinst die Trennung zwischen dem Reise- und dem Güterverkehr zu ermöglichen.
- Im Jahre 2006 wird mit dem Bau einer zweiten Doppelspur über den Rhein in Basel begonnen.
- Bereits in Planung ist ein neuer Rheinübergang zwischen Basel und Stein-Säckingen, der so genannte Bypass Hochrhein, um den Knoten Basel zukünftig mit den direkten Güterzügen umfahren zu können.
- Im Deutschland-Verkehr setzen die SBB Loks der Baureihe 482 ein. Diese sind voll kompatibel mit dem deutschen System und darüber hinaus mit einer verbesserten Software ausgerüstet. Dieses System mit dem gewöhnungsbedürftigen Namen CIR-ELKE (Computer Integrated Railway – Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz) ermöglicht kürzere Blockabstände und damit kürzere Fahrzeiten auf den LZB-Strecken im Rheinland (LZB = linienförmige Zugbeeinflussung).

Die oben aufgezählten Punkte werden es erlauben, die Fahrzeiten der Güterzüge von Offenburg her in einen Bereich zu bringen, der die 33 Kilometer von Arth-Goldau nach Erstfeld ohne Verletzung des Arbeitszeitgesetzes auch noch vertragen wird. In Erstfeld ist man daher enttäuscht und verbittert über das offensichtlich planlose Vorprellen der Cargo-Führung. Man fragt sich, weshalb ein Standort mit einem eingespielten und vorderhand noch motivierten Team ohne Notwendigkeit preisgegeben werden soll. Und man fragt sich darüber hinaus, was denn in Arth-Goldau besser sein soll, wo doch schon beim Vorbeifahren im Zug ohne weiteres ersichtlich wird, dass dort weder der Platz noch die Anzahl Gleise noch die Gleislängen den Anforderungen eines geordneten Betriebsablaufes genügen können.

Zur Zeit läuft auf Bundesebene die Vernehmlassung zur neuen Regionalpolitik (NRP). Diese Vorlage setzt sich zum Ziel, den Berggebieten eine möglichst hohe Chancengleichheit mit den wirtschaftlich starken Regionen zu garantieren. Der Bund will unter dem Namen „Regionalentwicklung“ eine Stiftung einrichten und diese mit einem Betrag von 1,5 Milliarden Franken ausstatten. Wir glauben, dass diese Entwicklung auch billiger zu haben wäre, indem nämlich bestehende Arbeitsplätze im Berggebiet nicht einfach einer kurzfristigen wirtschaftlichen Strategie geopfert werden, um dann im Gegenzug mit Entwicklungsprogrammen den mühsamen und vermutlich erfolglosen Versuch zu unternehmen, diese in einstiger Qualität wieder anzusiedeln. Sind die Bundesarbeitsplätze im Kanton Uri erst einmal weg, werden wahrscheinlich auch die grössten Anstrengungen nichts mehr nützen, und Uri wird langsam aber sicher wirtschaftlich ausbluten. Wir fordern den Regierungsrat auf, Gegensteuer zu geben und den Bund als Hauptaktionär der SBB AG an seine regionale Verantwortung zu erinnern.

Wir erwarten, dass der Regierungsrat alles unternehmen wird, um den einzigen grossen SBB-Stützpunkt in Uri zu erhalten. Eine Servicestelle an der Gotthard-Nordrampe stellt doch für die SBB auch einen Wettbewerbsvorteil dar. Wir behalten damit nicht nur die Wertschöpfung im Kanton Uri, sondern wir schliessen damit auch andere Aspekte mit ein wie z. B. Tourismus, regionale Erschliessung, Lehrstellenangebot, kulturelles Leben und nicht zuletzt auch Geschichte. Es geht nicht nur um einen wichtigen Wirtschaftszweig, sondern es geht um das Überleben eines ganzen Dorfes: Erstfeld steht und fällt mit der Gotthardbahn.

Erstfeld, 24. Mai 2004

Die Landrätinnen und Landräte von Erstfeld:

Paul Jans

Jost Gisler

Josef Zraggen

Ruth Feubli

Arthur Schuler

Pia Tresch

Martin Indergand