



Positionspapier Verkehrspolitik Schweiz und Europa

Fairer Transport statt Konkurrenz für Europa

Der SEV kämpft Seite an Seite mit dem europäischen Dachverband, der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), gegen Sozialdumping und Lohnausbeutung im europäischen Transportsektor. In den letzten Jahrzehnten hat die Politik in der EU und auf nationaler Ebene im Transportsektor auf Wettbewerb und Konkurrenz gedrängt. Dabei wurde der Schutz von Beschäftigten, Unternehmen und Bürger/innen sträflich vernachlässigt.

Weiterhin Kooperation statt Wettbewerb für die Schweiz

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz aber bleibt eine europaweite Erfolgsgeschichte. Das Schweizer Bahnnetz wird so intensiv genutzt wie kein zweites. Der SEV ist der Überzeugung, dass der Schlüssel dieses Erfolgs im bestehenden System zu finden ist. Die tragenden Säulen des heutigen Systems sind: nicht privatisierter Personenfernverkehr, unbefristete Finanzierung, die integrierte Bahn, das Miteinander statt Gegeneinander aller Beteiligten, genügend und gut ausgebildetes sowie fair bezahltes Personal, konsequenter Unterhalt und ein Taktfahrplan bis in die Randregionen.

Es braucht eine Kurskorrektur bei der Liberalisierungspolitik des BAV

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist dabei, *seine* Vision von öffentlichem Verkehr konsequent umzusetzen. Dazu gehören mehr Wettbewerb, weitergehende Marktöffnung, verstärkten Marktzugang für private und gewinnorientierte Unternehmungen und mehr marktwirtschaftliche Instrumente.

800 zusätzliche Buspassagiere pro Tag werden unser gut austariertes öV-System nicht zum Erliegen bringen. In Kombination mit all den anderen beschlossenen oder angedachten Änderungen wie zum Beispiel der Aufteilung der Fernverkehrskonzession oder der Aufhebung des Kabotageverbots für den grenzüberschreitenden internationalen Personenverkehr wird das System aber grundlos aus dem Gleichgewicht gebracht.

Die Politik muss sich dringend eine Gesamtsicht über den öffentlichen Verkehr verschaffen und eine Grundsatzdiskussion führen, wie weit eine marktwirtschaftliche Öffnung des Systems überhaupt sinnvoll und zielführend ist. Dazu gehört auch das Überdenken der 2014 veröffentlichten BAV-Strategie «Öffentlicher Verkehr – für die Schweiz».

Schützenswerte Rahmenbedingungen

Neben einer Kurskorrektur zu Gunsten des Service public müssen die bestehenden Rahmenbedingungen wie das Kabotageverbot, das Sonntags- und Nachtfahrverbot sowie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zwingend geschützt werden. Seit 2018 engagiert sich der SEV auch als FAIRLOG-Mitglied für diese Anliegen. FAIRLOG ist eine Allianz der Gewerkschaften SEV, Syndicom und Unia mit dem Ziel, die Arbeitsbedingungen und die gesetzlichen Rahmenbedingungen in der Logistik und im Strassengütertransport zu verbessern.

Personen- und Güterverkehr sind Teile des Service public!

Der SEV bekennt sich zum Service public im Personen- wie auch im Güterverkehr, der eine flächendeckende, sichere und leistungsfähige Grundversorgung mit qualitativ guten Dienstleistungen umfasst. Diese sollen allen Bevölkerungsschichten, Wirtschaftsunternehmen und Regionen des Landes nach gleichen Grundsätzen und zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen.

Integrierte Bahn fördert das Miteinander

Die Integrierte Bahn ermöglicht ein hochstehendes Angebot, eine bessere Bewältigung von Störungen und eine optimalere Netznutzung. Eine integrierte Bahn hat zudem ein grosses Interesse daran, das System als Ganzes zu verbessern und so Innovationen zu fördern. «Miteinander statt gegeneinander» steht im Fokus der Bemühungen. Der SEV wehrt sich deshalb dagegen, dass heute integrierte Bahnen in Zukunft in Teilbereiche zerlegt werden.

ÖV braucht ein Gesicht – keine Geisterbahnhöfe

In den letzten Jahren mussten wir leider einen Trend zur «Enthumanisierung» des öV feststellen. Personal in Bahnhöfen, an Schaltern und in Zügen wurde und wird abgebaut. Damit sinkt aber nachweislich das subjektive Sicherheitsempfinden im öV. Das kann nicht im Interesse der Unternehmen und der Öffentlichkeit sein. Der öffentliche Verkehr lebt vom Vertrauen in die Sicherheit und in die Mitarbeitenden.

25. Jahrestag der Alpeninitiative-Abstimmung

Auch 25 Jahre nach dem Abstimmungssieg ist der Volkswille noch immer nicht umgesetzt. Ende 2018 hätte das gesetzlich verankerte Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagen erreicht werden sollen. Doch noch immer fahren mehr als 900'000 Lastwagen durch die Schweizer Alpen. Das wirksamste Instrument, um die Lastwagenflut im ganzen Alpenbogen zu stoppen, ist die Alpentransitbörse, welche vorsieht, Transitrechte zu versteigern.

Der SEV bringt sich ein

Der SEV setzt sich dafür ein, dass die Anliegen der Mitarbeitenden zu diesen Fragen auf allen Stufen der Politik einfließen und Beachtung finden. Er pflegt den kontinuierlichen Austausch mit anderen Organisationen, mit Behörden, mit Meinungsträgerinnen und -trägern des öffentlichen Verkehrs, mit den Mitgliedern des Schweizer Parlaments und mit der ETF.