

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr und Kommunikation UVEK
Herrn Dr. Hans Weder
Generalsekretär
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Bern, 23. Oktober 2006

Entwurf der strategischen Ziele für die SBB 2007-2010:

Stellungnahme *transfair*

Sehr geehrter Herr Dr. Werder
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit im Namen der Gewerkschaft *transfair* zu den strategischen Zielen für die SBB 2007-2010 Stellung nehmen zu können.

Grundsätzliches

Der Bund strebt mit den strategischen Zielen 2007 – 2010 grundsätzlich eine Fortführung der Ziele für die Periode 2003 – 2006 an, unterscheiden sich doch die aufgeführten Zielsetzungen nicht wesentlich voneinander. *transfair* begrüsst dieses Vorgehen in seiner Grundausrichtung und unterstützt die Bemühungen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen und der Schweizerischen Bundesbahn im Besonderen. Allerdings machen wir aber Vorbehalte in der Ausgestaltung der Umsetzung. Denn die überwiegende Fokussierung auf die reinen finanz- und betriebswirtschaftlichen Aspekte zeigt ihren negative Auswirkungen in erster Linie beim Personal. Es müssen darum alle Anstrengungen unternommen werden, diese negativen Folgen möglichst umfassend zu vermeiden. Denn in einem qualitätsbewussten Dienstleistungsunternehmen wie es die Schweizerischen Bundesbahnen ist, stellt das Personal den zentralen Erfolgsfaktor dar und es darf nicht sein, dass dieses SBB-USP durch das übereifrige Wirken von jung-dynamischen und projekteifrigen Managern zunehmend gefährdet wird und damit gleichzeitig der soziale Frieden beim Unternehmen strapaziert wird (siehe Kündigung GAV). In diesem Zusammenhang betonen wir erneut den Service-Public-Auftrag des Unternehmens und erinnern an die daraus resultierenden Verantwortlichkeiten dem bahnfrendlichen Schweizer Volk und den einzelnen Regionen gegenüber.

Zu den einzelnen Zielen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Allgemeine Ziele

Hier ist die regionale Verantwortung der SBB in Bezug auf den Erhaltung und die Schaffung von Arbeitsplätzen in solchen Regionen mehr zu gewichten, zumal die heutigen technischen Möglichkeiten dies unterstützen (Negativbeispiel: Platzierung der neuen Betriebszentralen) und zum anderen die Bahn von der ganzen Bevölkerung getragen wird.

Die Aufnahme des Punktes 1.4 in den Zielkatalog ist neu und trägt der angestrebten Bahnreform 2 Rechnung. Bei der Umsetzung bestehen für das Personal von kleineren KTU allerdings erhebliche Gefahren in Form von Fusionen, neuen Arbeitsbedingungen, Synergien und Stellenabbau. Diesem Umstand ist verstärkt Rechnung zu tragen.

2. Strategische Schwerpunkte

Die Produktivität der SBB hat sich in den letzten Jahren stark erhöht. Dies ist einerseits ein Resultat des Einsatzes und der Leistungsbereitschaft des Personals und andererseits auch eine Folge der stetigen Angebotsverbesserung. Ein weiterer Grund liegt aber auch im massiven Personalabbau der in diesem Zeitraum erfolgte. Durch diesen einschneidenden Abbau wurde beim Personal "die Zitrone quasi bis zum letzten Tropfen ausgepresst". Und mehr geht nicht mehr! Aus diesem Grund fordert *transfair*, dass in der Zielperiode 2007 – 2010 keine Produktivitätssteigerung mehr über einen weiteren Personalabbau erfolgen darf. Innovationen und Qualitätsprodukte sollen die Basis für künftige Produktivitätssteigerungen bilden. Darum sollen die "X-Werte" bei den einzelnen Divisionen tiefer zu liegen kommen als in der Vorperiode 2003 – 2006 (3%).

2.2 Division Güterverkehr

Mit dem Abstimmungsergebnis zur Alpenschutzinitiative hat das Schweizer Volk unmissverständlich seine Forderung kundgetan, den Schwerverkehr auf die Schiene zu verlagern. Diesen Auftrag umzusetzen bemüht sich die Division Güterverkehr der SBB mit ihrer Transitstrategie. Da vom Volk unter der Verlagerung nicht nur der transitierende Güterverkehr verstanden wird, sondern auch der Binnen-Güterverkehr, ist dieser als Service Public entsprechend auch in den Zielkatalog aufzunehmen. Das bedeutet auch, die dafür notwendigen Mittel bereit zu stellen.

Um eine nachhaltig profitable Leistungserstellung erreichen zu können muss die Division Güterverkehr die Rückkehr zu einer folgerichtigen, vernünftigen Tarifpolitik vollziehen und auf eine Hunterstrategie à la Swissair verzichten. Weiter dürfen die Auslandstätigkeiten nicht auf Kosten des Binnengüterverkehrs erfolgen (EWLV).

In ihrer Transitstrategie darf die Division den aufkommenden Ost-West-Güterverkehr nicht vergessen (EU-Erweiterung und neue Eisenbahnlinien).

Ein flächendeckendes Angebot kann im Binnengüterverkehr nicht rein eigenwirtschaftlich betrieben werden und gehört zum Service Public (vor allem EWLV). Mit dem Begriff "eigenwirtschaftlich" darf zudem kein Vorschub für einen weiteren Personal- und Leistungsabbau bei SBB Cargo geleistet werden.

SBB Cargo darf in ihren künftigen Tätigkeiten keine Berührungängste zu anderen Verkehrsträgern zeigen und soll sich in erfolgsversprechende Dienstleistungsketten einbringen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es vermieden werden muss, SBB Cargo im harten Güterverkehrsgeschäft mit unrealistischen Zielvorgaben unnötig zu belasten.

2.3 Division Infrastruktur

Der Bund ist bestrebt, die Effizienz der Subventionsmittel an die SBB zu erhöhen, damit Absenkungen bei den Trassenpreisen erreicht werden können. Auch hier muss das Prinzip der "ausgepressten" Zitrone beachtet werden.

3. Finanzielle Ziele

Als Grundsatz fordert *transfair* den Eigner der SBB auf, dass die Verkehrspolitik ihrem Namen wiederum vermehrt gerecht wird und nicht zusehends nur zur reinen Finanzpolitik ver-

kommt mit den entsprechenden negativen finanziellen und personellen Folgen für das Unternehmen SBB.

Der Bund darf sich mit dem Passus "Gewinn erzielen um Beteiligung an der Sanierung der PK..." (3.1) nicht aus der Verantwortung ziehen und die Sanierung der Pensionskasse auf dem Buckel des Personals austragen.

4. Personelle Ziele

Es genügt nicht, die Arbeitsverhältnisse in Gesamtarbeitsverträgen zu vereinbaren und diese weiter zu entwickeln. Wir erwarten vom Bundesrat, dass er dem Branchenleader vorgibt, bezüglich Arbeitsverhältnisse die Vorbildfunktion in der Branche mit hohen Standards auch in der Periode 2007 zu wahren und nicht wie mit der Kündigung des bestehenden GAV diese zu verschlechtern. Die SBB soll zudem beauftragt werden, sich als Marktführerin für den beabsichtigten und notwendigen Branchenvertrag Normalspurbahnen auf SBB-Niveau einzusetzen.

transfair fordert, dass in der Zielperiode 2007 – 2010 keine Produktivitätssteigerung mehr über einen weiteren Personalabbau erfolgen darf. Innovationen und Qualitätsprodukte sollen die Basis für künftige Produktivitätssteigerungen bilden.

In Bezug auf die Arbeitsplatzsicherheit verlangt transfair, dass die SBB das Erfolgsmodell NOA (Neuorientierung Arbeit) uneingeschränkt weiterführt.

Der Vertrauensbildung durch einen verbesserten Führungsstil und eine verbesserte Kommunikation vermehrt Rechnung zu tragen, unterstützen wir vehement, zeigte sich doch in der jüngsten Personalbefragung 2005, dass das Vertrauen in die Führung den eigentlichen Schwachpunkt darstellte. Dieser Umstand wird aber mit dem herrschenden, kostenintensiven Projekt- und Abbau-Aktivismus, welcher beim Personal grosse Unsicherheit hervorruft, nicht verbessert.

In ihrer arbeitspolitischen Verantwortung soll die SBB besorgt sein, dass in allen Divisionen gleichmässig Arbeitsplätze in den Randregionen angeboten werden können und auf eine totale Zentralisierung verzichtet wird.

Positiv in der Zielsetzung ist zu vermerken, dass bei den personellen Zielen erstmals die Steigerung der Arbeitsmarktfähigkeit des Personals aufgeführt ist (4.1) Im Hinblick auf alle bereits laufenden und künftigen Projekte der SBB zeigt dies, dass sich der Bundesrat Sorgen macht und die Unternehmung SBB AG hier in die Pflicht nimmt.

transfair fordert bei der Aussage zu den Vorsorgeplänen (4.4), dass die Formulierung der Zielsetzungen 2003 – 2006 übernommen wird: „Die SBB behält den leistungsfähigen, modernen und flexiblen Vorsorgeplan unter Wahrung der erworbenen Leistungen bei.“

5. Kooperationen und Beteiligungen

transfair vermisst hier eine verbindliche Aussage zur Festigung und Stärkung des Konzerns SBB-SBB Cargo und lässt damit einen gefährlichen Spielraum für allfällige Aufsplitterungen. Dabei sind die möglichen - finanziell und personell – interessanten Synergien innerhalb des Konzerns besser zu nutzen resp. wieder zu schaffen (Beispiel Lokführeraustausch SBB Personenverkehr mit SBB Cargo). Es stellt sich in diesem Zusammenhang auch zunehmend die Frage betreffend einer Cargo-Gesellschaft Schweiz.

transfair begrüsst die vermehrte intra- und intermodale Zusammenarbeit von SBB Cargo mit neuen Partnern, lehnt aber gleichzeitig eine Hunterstrategie à la Swissair mit aller Entschiedenheit ab. Der Zusatz in der Zielformulierung „wenn diese das Kerngeschäft im Inland unterstützen“ wird von uns unterstützt, hingegen lässt der zweite Teil der Formulierung "oder eine andere strategisch-industrielle Logik aufweisen" zu viel Interpretationsspielraum offen.

6. Berichterstattung an den Bundesrat

transfair regt die Ergänzung " ...orientiert den Bundesrat und die Personalverbände..." an.

7. Änderung

transfair regt die Ergänzung "... nach Rücksprache mit dem Verwaltungsrat der SBB und den Personalverbänden." an.

Wie sähe die Eignerstrategie aus, wenn Bund und SBB keine Lösung zur Sanierung der PK SBB finden würden?

Mit freundlichen Grüßen

transfair

Hugo Gerber
Präsident

Bernhard Schmidt
Leiter öffentlicher Verkehr