

Quelle: NZZ vom 28.2.2018

# Streit um das Reformtempo bei SBB Cargo

## Der Nationalrat will, dass Kunden und Gewerkschaften bei der Sanierung der Güterbahn mitreden

Die defizitäre SBB Cargo muss sich neu aufstellen – darüber herrscht Einigkeit. Umstritten ist der Fahrplan der Sanierung. Verlader und Gewerkschaften wollen nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden.

*Paul Schneeberger*

Bei den SBB ist es wie in einer Familie. Sie beteuern immer wieder, dass ihnen alle Kinder gleich lieb sind, dennoch gibt es Unterschiede. Das Sorgenkind der Bundesbahnen ist der Güterverkehr. Bis zur Eröffnung der Nationalstrassen lebte das Unternehmen von diesem Geschäft. Doch seit Jahrzehnten ist die Güterbahn ein Sanierungsfall.

In der letzten Dekade fuhr die Güterbahn kumulierte Verluste von rund einer Milliarde Franken ein, und in ihrer jüngsten Geschichte hat sie nur gerade in drei Jahren positive Ergebnisse erzielt – zum letzten Mal 2013, als sie eine einzige schwarze Million Franken verbuchen konnte. Dem Vernehmen nach resultierte bei SBB Cargo auch 2017 wieder ein Fehlbetrag von rund 30 Millionen Franken. Aufwendig ist der kleinteilige Verkehr mit einzelnen Güterwagen, aus dem kaum Erträge resultieren und der ab nächstem Jahr ohne Abgeltungen auskommen muss.

### **Ausgliederung abgelehnt**

Die SBB, ihre Kunden und auch die Gewerkschaften sind sich einig, dass es so nicht weitergehen kann. Während der internationale Transitverkehr dank einer öffentlich-privaten Partnerschaft mit Hupac, dem führenden Operateur im kombinierten Verkehr, seit 2010 marktnäher und dadurch erfolgreicher operiert, harrt das Geschäft im Binnen- sowie im Import- und Exportverkehr einer Reorganisation, die es auf einen dauerhaft grünen Zweig kommen lässt.

Nach langem Ringen hat der Nationalrat am Dienstag dafür jenen Weg beschlossen, der im Moment politisch gangbar ist. Er besteht nicht in der von Kundenseite geforderten Ausgliederung aus dem SBB-Konzern, in dem Cargo seiner geringen Ertragskraft wegen oft die letzte Geige spielt, sondern in einem Einbezug aller Anspruchsgruppen in die Gestaltung des Schienengüterverkehrs. Im Rahmen des Pakets zur (Neu-)Organisation der Bahninfrastruktur (siehe separaten Artikel) hat die grosse Kammer als Erstrat einer Änderung des Gütertransportgesetzes zugestimmt, gemäss der «die Akteure

des Schienengüterverkehrs gemeinsam Leitlinien erarbeiten können», um die dort postulierte Nachhaltigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene zu erreichen.

De facto heisst das, dass künftig nicht mehr die SBB allein als «Systemführer» über die strategische Ausrichtung der Güterbahn befinden, sondern dass hier auch die Branchenverbände VÖV (ÖV-Unternehmen) und VAP (Verlader und somit Kunden der Güterbahn) mitzureden haben. Die drei Partner sind daran, dafür eine Vereinbarung zu treffen.

Hinzu kommt, dass der Bundesrat auf Basis einer Auslegeordnung verschiedener Möglichkeiten eine organisatorische Umstellung anstrebt. Die als eigenständige Aktiengesellschaft konstituierte SBB Cargo soll zwar im Schoss der Bundesbahnen bleiben, aber einen eigenständigen Verwaltungsrat erhalten, in dem auch externe Fachleute Einsitz nehmen. Bis anhin besteht das strategische Leitungsgremium der Güterbahn aus einer Delegation der SBB-Geschäftsleitung mit CEO Andreas Meyer als Präsident.

### **SBB wollen vorspuren**

Unabhängig von diesen demnächst zu vollziehenden Reformen, die auf einen stärkeren Einbezug insbesondere auch der Kunden und ihres Wissens sowie ihrer Bedürfnisse abzielen, hat der SBB-Cargo-CEO Nicolas Perrin am Wochenende für die nächsten Jahre einen Stellenabbau um ein Drittel angekündigt. Hinzu soll eine weitere Reduktion der Stationen und Empfänger kommen, die mit Güterwagen bedient werden. Mit dem Beschluss dieser Massnahmen wollen die Bundesbahnen aber nicht zuwarten, bis ihr Cargo-Verwaltungsrat neu konstituiert wird und die Branchenverbände ihr Mitwirkungsrecht wahrnehmen können: Er soll vielmehr bereits an diesem Mittwoch vom SBB-Verwaltungsrat gefasst werden.

Sowohl die Kundenorganisation VAP als auch die Eisenbahnergewerkschaft SEV verurteilen dieses Vorgehen in seltener Einmütigkeit. Der VAP-Geschäftsführer Frank Furrer kritisiert, dass jetzt «noch einmal jene Leute, die in den letzten zwei Jahrzehnten mangels Kundenorientierung den Güterverkehr nicht zum Erfolg führen konnten, die Weichen für die Zukunft stellen wollen». Was vom Restrukturierungsprogramm der SBB bekannt sei, entspreche einmal mehr der Logik eines Monopolisten, der einzig seinen Aufwand reduzieren wolle. Ins gleiche Horn stösst der SP-Nationalrat und SEV-Zentralsekretär Philipp Hadorn: Die neue Strategie sei wiederum defensiv statt innovativ angelegt. Sowohl Furrer als auch Hadorn versprechen sich mehr von einem kooperativen Ansatz in der Branche, zu der unter anderem grosse Detailhändler und Logistiker gehören, sowie von einem breiter aufgestellten Verwaltungsrat, dem nicht mehr der SBB-CEO vorsteht. Sie sprechen sich deshalb für eine Neustrukturierung durch den künftigen Verwaltungsrat aus.

Die SBB, die Mitte 2018 in Gespräche mit ihren Kunden und der ÖV-Branche einsteigen wollen, halten dazu fest, «ihre Organe würden ihre Pflicht verletzen, wenn sie nicht so rasch wie möglich wieder ein positives Ergebnis von SBB Cargo Schweiz anstreben». Die SBB betrachten das auch als Voraussetzung, um erfolgreich in einen partnerschaftlichen Prozess eintreten zu können. Es stehen sich also zwei grundsätzlich verschiedene Ansätze gegenüber: jener der SBB, welche die Zukunft ihrer Güterbahn noch so weit wie möglich autonom vorsehen wollen, und jener der Verlagerer und Gewerkschaften, die der Auffassung sind, dass die Integration von externem Wissen und unmittelbaren Kundenbedürfnissen zu dauerhafteren Lösungen führt.