

16.3825 Motion Hadorn Philipp. Den "McKinsey-Express" bei den SBB stoppen

Es ist ein wenig schauerlich, wenn ich die Ereignisse rund um den SBB-Konzern seit der Einreichung meiner Motion, "Den 'McKinsey-Express' bei den SBB stoppen", am 29. September 2016 betrachte. Engagiert, selbst in der Verkehrskommission, in der Neat-Aufsichtsdelegation und beruflich in der Gewerkschaft des Verkehrspersonals, habe ich Gelegenheit, die SBB von ganz verschiedenen Seiten gut zu kennen.

Bereits im Herbst 2015 kündigten die SBB mit der Beauftragung von McKinsey-Leuten eine Reorganisationswelle an, der ab 2014 bis 2020 rund 1400 Stellen bei der Bahn zum Opfer fallen sollten, verbunden mit Kostensenkungen im Umfang von 1,2 Milliarden Franken. Inzwischen jagt eine Reorganisation die andere, viele laufen parallel, und die SBB mausert sich zur Dauerbaustelle. Die Arbeitsbelastung für die Mitarbeitenden ist enorm, unter anderem können die Arbeiten in verschiedenen Bereichen unmöglich alle im Haus erbracht werden. Wachsen im Personenverkehr, Verdichtung des Fahrplans, Belastung des Rollmaterials, wachsender Unterhaltsbedarf, Systemanfälligkeit und Dichtestress für das Personal sind heute Alltag. Während die SBB munter ihren McKinsey-Express weiterfahren, entbrannte rund um die Service-public-Initiative eine Diskussion. Eine Railfit-Massnahme brachten beide Räte im Jahr 2017 mit der Annahme eines Moratoriums für den Serviceabbau bei den SBB-Direktverkaufsstellen bereits zu Fall. Im September 2017 nahm der Nationalrat eine Motion zur Lohnbeschränkung der obersten Chefetagen der bundesnahen Betriebe an, die die zuständige Schwesterkommission inzwischen auch dem Ständerat zur Annahme empfahl, diese gestern ablehnte und einen anderen Weg suchen wird.

Während die SBB-Spitze bereits über selbstfahrenden Verkehr debattiert, wurde unter missglückter Regie des Bundesamtes für Verkehr ein Fernverkehrs-Konzessionsstreit zwischen Bahnen angezettelt, welcher bis heute nicht gütlich bereinigt werden konnte. Parallel wagt es die SBB-Spitze im vor wenigen Wochen gestarteten GAV-Verhandlungsprozess, von den bereits verunsicherten Mitarbeitern die Erhöhung der Arbeitszeit, eine Senkung der Löhne, die Vereinfachung der Kündigung und die Streichung von Ferien zu fordern; dies zusätzlich zu den Sparprogrammen.

Den wirklichen Coup plant SBB-CEO Meyer nun morgen. Mit dem Abschluss der Beratungen zur Weiterentwicklung von SBB Cargo in den Verkehrskommissionen beider Räte Ende Januar 2018 wird die vorgeschlagene Stossrichtung des Bundesrates unterstützt, nämlich mit der Abgabe des VR-Präsidiums bei SBB Cargo dem SBB-CEO den Einfluss

bei SBB Cargo zu entziehen. Und was beantragt die Crew um Meyer gemäss Ankündigung dem Verwaltungsrat der SBB morgen? Noch vor seinem Abgang will er einen Prozess auslösen, der bis ins Jahr 2023 einen Abbau von bis zu 750 der 2100 Stellen in Kauf nimmt und die Schliessung von 50 bis 100 der 344 Bedienungspunkte in Betracht zieht. Notabene nachdem gerade mit dem Konzept Wagenladungsverkehr 2017 der ganze Einzelwagenladungsverkehr im vergangenen Jahr entscheidend umgekrempelt wurde und die offiziellen Schätzungen des Bundes im Güterverkehr von einem Wachstum von 45 Prozent bis ins Jahr 2040 ausgehen! Zu diesem ungeheuerlichen, die Politik übersteuernden und meines Erachtens die Demokratie missachtenden, wohl letzten Vorhaben der bald abtretenden Cargo-Strategen plane ich, noch diese Woche einen separaten Vorstoss einzureichen, der, wie es aussieht, von allen Parteien mitgetragen wird.

Ich stehe ein für sichere Jobs, effiziente Arbeitsweisen, innovative Leistungen und für einen Service public im Interesse unserer Bevölkerung und Wirtschaft. Nicht erst seit den Ereignissen im Postkonzern und den Diskussionen um die SRG sind mir klare Rahmenbedingungen und griffiges Controlling wichtig. Der rollende "McKinsey-Express" bei den SBB dient aber nicht der Sicherung einer gesunden Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Mit einem Ja zu meiner Motion geben Sie den SBB klar zum Ausdruck, dass der Eigner der SBB, der Bund, nicht bereit ist, die SBB den Launen der sehr selbstbewussten Manager zu überlassen. Sie haben die Gelegenheit, mit der Annahme dieser Motion dringend notwendige Zeichen zu setzen.

Philipp Hadorn, Nationalrat SP SO, 27. Februar 2018