

## Abbau bei SBB Cargo



Philipp Hadorn.

# «Dieser Abbau kann und muss gestoppt werden»

Am 29. Juni informierte SBB Cargo die Sozialpartner im Begleitausschuss über den Stand des im Februar vom SBB-Verwaltungsrat abgesetzten Abbaus von Arbeitsplätzen und Bedienpunkten: Die Zahl der Mitarbeitenden soll von rund 2200 im Februar 2018 auf noch rund 1400 im Jahr 2023 fallen. Und von den aktuell übrig gebliebenen rund 340 Bedienpunkten soll die Hälfte überprüft werden. kontakt.sev hat beim zuständigen SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn nachgefragt, wo der Abbau zurzeit steht und ob sich dieser noch stoppen lässt.

■ **kontakt.sev:** Welche Infos hat SBB Cargo dem Begleitausschuss vom letzten Freitag zum Abbau gegeben? Haben schon Mitarbeitende die Stelle verloren oder sind über den Verlust ihrer Stelle orientiert worden?

**Philipp Hadorn:** Das Reorganisationsprogramm Struko (Reduktion der Strukturkosten) ist aus Sicht von SBB Cargo auf Kurs. Von 674,5 Vollzeitstellen (FTE) 2015 sind Ende April 2018 noch 474,6 ordentlich besetzt. Bis Ende Jahr folge noch der Abbau von weiteren knapp 23 FTE. Ebenfalls für 23

Mitarbeitende konnte keine geeignete Lösung gefunden werden. Sie wurden ans Arbeitsmarktcenter (AMC) übergeben. Auch Frühpensienierungs-lösungen mussten erarbeitet werden.

Die Überprüfung der Bedienpunkte im Hinblick auf erste Schliessungen auf den Fahrplanwechsel 2018/2019 ist in voller «Talfahrt», was wohl der «Rückzugs- und Optimierungspolitik» von SBB Cargo entspricht (siehe kontakt.sev Nr. 9/18). Während der Entscheid für die Umsetzung im Berner Oberland definitiv sei, sei derjenige im Jura bis spätestens Ende September 2018 geplant. Noch sind Gespräche auf kantonaler Ebene im Gange (siehe Box). Als Sozialpartner werden wir – wie üblich bei allen Reorganisationen bei SBB Cargo – während der Umsetzung auf die Einzelperson genau (anonymisiert) informiert, welche Lösungen für Betroffene gefunden werden bzw. wo noch darum gerungen wird. Bereits wurden erste Mitarbeitende informiert und die Prozesse laufen.

■ **Wie geht es gemäss SBB Cargo in den nächsten Wochen und Monaten weiter?**

Die «Road Map» sieht vor, Region für Region die Überprüfung der Hälfte der rund 340 Bedienpunkte abzuarbeiten.

Die Spielanlage scheint immer gleich: Bedienpunkte, deren Betrieb aus Sicht von SBB Cargo nicht mehr rentabel ist, werden zur Disposition ge-

«Im Begleitausschuss gilt es sicherzustellen, dass Prozesse und Kommunikation korrekt erfolgen. Als Gewerkschaft haben wir aber andere Ziele, als diesen desaströsen Abbau zu begleiten, der für den Schienengüterverkehr einem Eigengoal gleichkommt.»

stellt. Die Fragen nach Volumenwachstum oder Preisüberwälzung wird gestellt und anschliessend geklärt, ob die Ware nicht an einem anderen Ort übergeben werden könnte oder andere Alternativen möglich sind.

■ **Was haben die Sozialpartner im Begleitausschuss eingebracht?**

Der SEV hat seit Beginn dieses Service-public-Abbaus dargelegt, dass dieser Prozess falsch, nicht zukunftsgerichtet und schädlich für die Grundversorgung in unserem «Staat der Regionen» ist. Dass sich dieser Abbau auf die Entwicklung der dezentralen Strukturen unseres Landes, den wirtschaftlichen Fortschritt und die Beschäftigung in den betroffenen Regionen negativ auswirken wird. Ganz zu schweigen von den negativen Folgen für die Umwelt und

vom Mehraufwand im Strassenunterhalt. Im Begleitausschuss gilt es im Moment sicherzustellen, dass Prozesse und Kommunikation

■ **Was hat deine Motion «Denkpause...» im Nationalrat bisher bewirkt und was kann sie bewirken?**

Nach dem «Postauto-Bschiss» haben viele Politiker/innen nicht nur das Gebaren des Post-Managements auf ihrem «Beobachtungsradar», sondern auch das der SBB-Führung. Jetzt verlangt die Politik unmissverständlich Korrekturen bei Löhnen der Konzernleitungsmitglieder und will die Machtfülle von CEO Andreas Meyer einschränken. Mit Unterstützung des Parlamentes hat die UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard entschieden, dass Meyer das Verwaltungsratspräsidium von SBB Cargo abgeben muss. Meine Motion «Denkpause und keine Missachtung der Eignerauflagen durch die SBB und SBB Cargo», die von 91 Nationalrät/innen mitunterzeichnet wurde, ist zumindest eine «rote Karte» an die SBB. Nach der Sommerpause wird sich auch der Ständerat mit der Angelegenheit auseinandersetzen. Noch wehrt sich der Bundesrat gegen eine «Denkpause». Vielleicht wird sich Bundesrätin Doris Leuthard allerdings nach den Fra-

■ **Die RPV-Delegierten haben der Cargo-Leitung einen offenen Brief geschrieben. Was tut der SEV sonst gewerkschaftlich gegen den Abbau?**

Immer wieder habe ich Gelegenheit, an Veranstaltungen unseren Mitgliedern darzulegen, dass die kurzfristige Politik des gegenwärtigen Verwaltungsrats von SBB Cargo die langfristigen Interessen des Güterverkehrs schwer missachtet. Die Unzufriedenheit einzelner Branchen und Regionen über den Rückzug von SBB Cargo im Einzelwagenladungsverkehr nimmt ständig zu. Kantone beginnen ihren Unmut zu artikulieren.

Die Wut der Belegschaft nimmt zu, aber auch die existenzielle Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes.

■ **Was hat deine Motion «Denkpause...» im Nationalrat bisher bewirkt und was kann sie bewirken?**

Nach dem «Postauto-Bschiss» haben viele Politiker/innen nicht nur das Gebaren des Post-Managements auf ihrem «Beobachtungsradar», sondern auch das der SBB-Führung. Jetzt verlangt die Politik unmissverständlich Korrekturen bei Löhnen der Konzernleitungsmitglieder und will die Machtfülle von CEO Andreas Meyer einschränken. Mit Unterstützung des Parlamentes hat die UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard entschieden, dass Meyer das Verwaltungsratspräsidium von SBB Cargo abgeben muss. Meine Motion «Denkpause und keine Missachtung der Eignerauflagen durch die SBB und SBB Cargo», die von 91 Nationalrät/innen mitunterzeichnet wurde, ist zumindest eine «rote Karte» an die SBB. Nach der Sommerpause wird sich auch der Ständerat mit der Angelegenheit auseinandersetzen. Noch wehrt sich der Bundesrat gegen eine «Denkpause». Vielleicht wird sich Bundesrätin Doris Leuthard allerdings nach den Fra-

■ **Die RPV-Delegierten haben der Cargo-Leitung einen offenen Brief geschrieben. Was tut der SEV sonst gewerkschaftlich gegen den Abbau?**

Immer wieder habe ich Gelegenheit, an Veranstaltungen unseren Mitgliedern darzulegen, dass die kurzfristige Politik des gegenwärtigen Verwaltungsrats von SBB Cargo die langfristigen Interessen des Güterverkehrs schwer missachtet. Die Unzufriedenheit einzelner Branchen und Regionen über den Rückzug von SBB Cargo im Einzelwagenladungsverkehr nimmt ständig zu. Kantone beginnen ihren Unmut zu artikulieren.



Wenn es nach den Sparplänen der Führung von SBB Cargo geht, soll der Holztransport mit SBB-Wagen auf Rollböcken der CJ – wie hier in Tramelan – 2019 vorbei sein.

gen um «Verantwortlichkeit» beim Postauto-Skandal auch noch überlegen müssen, inwiefern sie das Umkrempeln der Güterverkehrspolitik in der Fläche einem CEO der SBB und VR-Präsidenten SBB Cargo überlassen kann, dem der Entzug des Vertrauens i. S. Cargo bereits angekündigt wurde. Auch da werden Fragen zur Verantwortlichkeit folgen.

■ **Was läuft auf Bundesebene sonst gegen den Abbau?**

Bei den letzten Wahlen ist auf Bundesebene jene Mehrheit, die gerne angebliche Vorzüge von Deregulierung und Liberalisierung besingt, gestärkt worden. Das macht es im Moment schwierig. Gleichzeitig werden allerdings die Rufe von links bis rechts lauter, welche die staatsnahen Be-

den Interessen von Wirtschaft, Regionen und Arbeitnehmenden entgegenstehen. Resultate zeigten sich bereits bei der Positionierung zum Verkauf von SBB-Billetteln oder zur Schliessung von Poststellen.

■ **Und was läuft auf kantonaler Ebene, zum Beispiel im Jura zur Rettung des Güterverkehrs der Chemins de fer du Jura (CJ)?**

Es ist davon auszugehen, dass bei fortschreitender Umsetzung des Abbaus die jeweils betroffenen Kantone (hoffentlich) protestieren werden. Diese haben nämlich die negativen Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung, den Verkehr, den Strassenunterhalt und die Beschäftigung vor Ort direkt zu tragen. Und

«Vielleicht wird sich Bundesrätin Doris Leuthard überlegen müssen, inwiefern sie das Umkrempeln der Güterverkehrspolitik in der Fläche einem CEO der SBB und VR-Präsidenten SBB Cargo überlassen kann, dem der Entzug des Vertrauens bereits angekündigt wurde.»

triebe wieder enger an die Führungszügel des Bundes binden möchten. Zu offensichtlich sind Fehlentwicklungen, die mit dem Abbau der Grundversorgung diametral

nicht erfolgreiche Muster des plumpen Abbaus verfallen», wie VAP-Geschäftsführer Frank Furrer in der NZZ am Sonntag vom 22. April befürchtete.

■ **Lässt sich der Abbau noch stoppen oder wenigstens eindämmen?**

Ja, klar. Schlussendlich ist dies nur davon abhängig, ob sich eine Mehrheit zusammenrauft und ihren Einfluss geltend macht. Dies ist nicht nur, aber auch ein gewerk-

schaftlicher Auftrag. Entscheidend werden dabei die Kantone mit ihren Regierungen und

«Gegen den Abbau muss sich eine Mehrheit zusammenraufen. Entscheidend sind die betroffenen Kantone und Branchen.»

Standesvertretern im Parlament sein sowie Branchen, die unter dem Abbau sehr leiden.

Tiefgreifende Umwälzungen gelten in den Führungsriege der Post werden möglicherweise

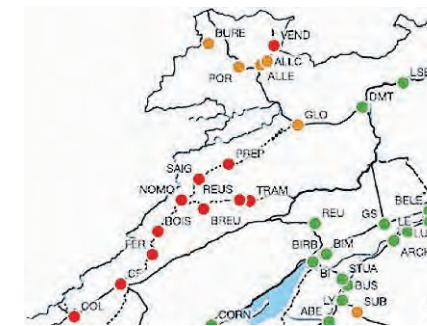
auch vor der SBB und anderen staatsnahen Betrieben nicht Halt machen – hoffentlich

zum Vorteil von SBB Cargo als Service public. Setzen wir uns für eine Grundversorgung für alle statt für wenige in unserem Land mit fairen Arbeitsplätzen ein!

Fragen: Markus Fischer

## Kanton Jura kritisiert Bund: Cargo-Abbau widerspricht Klimazielen

SBB Cargo will von den rund 340 Bedienpunkten, bzw. 372 mit jenen der andern Bahnen (KTU), jene rund 170 überprüfen, über die nicht mehr als 2 Wagen pro Tag zugestellt werden. Für den eigenwirtschaftlichen Betrieb seien 5 Wagen nötig, sonst müssten die Kantone einspringen, da der Bund seine Betriebsbeiträge 2019 einstellt, betonte die Cargo-Spitze am 1. März. Bisher zahlte nur Graubünden Güterverkehrsbeiträge. Im Jura wurden bis Juni 16 Bedienpunkte überprüft, 11 im Kanton JU, 3 im Kt. BE und 2 im Kt. NE. Davon will SBB Cargo 2019 elf schliessen (rote Punkte auf der Karte) und 5 im Rahmen von Kundenlösungen flexibel bedienen (gelb); nur Delsberg soll noch regelmässig bedient werden. Der Holztransport auf dem Schmalspurnetz der Chemins de fer du Jura (CJ) ist bedroht. **David Eray**, Vorsteher des Umweltschutzes des Kantons JU, sprach am 28. Juni mit Cargo-CEO Nicolas Perrin. Anpassungen seien wohl nötig, doch er wolle keine Verlagerung auf die Strasse, sagte Eray danach auf Anfrage von kontakt.sev. Er rechnet mit



harten Verhandlungen und will Transparenz. SBB Cargo wirtschaftet teurer als andere Unternehmen wie Sersa, die Cargo den Zuckerrübentransport abgejagt hat. Der Kanton JU prüft mit der CJ, ob sie Leistungen von SBB Cargo übernehmen kann. Der Bund betreibt eine widersprüchliche Politik: Mit der «Energierategie 2050» wolle der Bund öV-Projekte zur CO<sub>2</sub>-Reduktion fördern und streiche zugleich die Beiträge an SBB Cargo! Die Abgeltungen an die CJ stagnierten auch. **FI**