

Zürich / Zizers, den 12. April 2023

An den Verwaltungsrat der SBB  
An die Division Markt Personenverkehr (VM)  
An die Zugführung und Rangier (ZFR)  
von Produktion Personenverkehr

z.H. Frau Monika Ribar  
z.H. Frau Véronique Stephan  
z.H. Herr Claudio Pellettieri

## **Wirtschaftlich sinnvolle Bahnproduktion bei der SBB AG und über alle EVU hinweg / Diesbezügliche Fragen**

Sehr geehrte Frau Ribar, liebe Monika  
Sehr geehrte Frau Stephan, liebe Véronique  
Lieber Claudio  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem kürzlich kommunizierten Entscheid der SBB, weitere Verkehre in der Ostschweiz an die SOB abzutreten, wird die SBB im operativen Betrieb weiter geschwächt. Es ist uns bewusst, dass von Seiten des BAV und damit auch von Seiten der Politik ein gewisser Druck vorhanden ist, die weiteren Normalspurbahnen in der Schweiz zu stärken. Die Umsetzungen dieser Bestrebungen werfen für den operativen Bahnbetrieb der SBB, der konkurrierenden Bahnen, wie auch aus unternehmerischer Sicht verschiedene Fragen auf.

Der VSLF hat sich in den vergangenen Jahren intensiv mit den Themen Personaleinsatzplanung, Bahnproduktion, Fernverkehrs-Konzessionen und Kooperationen auseinandergesetzt. Gerne verweisen wir an die beiden angefügten Dokumente (die untenstehenden Links) und die verschiedenen Gespräche mit der SBB, welche zu diesen Themen in den vergangenen Jahren stattgefunden haben.

Wir verlangen eine Gesamtbetrachtung, welche eine wirtschaftlich sinnvolle Bahnproduktion über alle EVU hinweg ermöglichen soll, um attraktive Arbeitsplätze für das Lokpersonal zu erhalten, an welchen zeitgemässe Arbeitsbedingungen vorzufinden sind. Synergien entstehen auch auf produktiver Ebene durch effizientere Personalplanung und Rollmaterialeinsatz und -unterhalt.

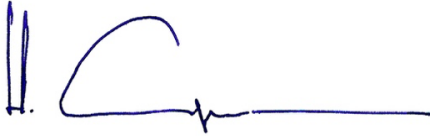
Als Berufsverband fühlen wir uns dem Funktionieren des ÖV in der Schweiz, dem nachhaltigen Erfolg der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmungen und unseren Mitgliedern verpflichtet.

Da uns in den vergangenen Jahren bei diversen Kontakten mit verschiedenen Stufen der SBB immer wieder mitgeteilt wurde, dass viele Entscheide nicht auf Ebene des Managements, sondern auf strategischer Stufe getroffen worden sind und da es sich bei der aktuellen Ausgangslage ebenfalls um strategische Entscheidungen, welche einen negativen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der SBB haben handelt, erlauben wir uns, ebenfalls einige Fragen an den Verwaltungsrat der SBB zu richten.

Untenstehend übermitteln wir Ihnen einige Feststellungen zur Thematik und danken Ihnen für die Beantwortung der damit verbundenen Fragen.

Für Fragen Ihrerseits stehen wir gerne zu Ihrer Verfügung.

Freundliche Grüsse



Hubert Giger  
Präsident VSLF



Felix Traber  
Vorstand VSLF Sektion Ostschweiz

Hubert Giger | Präsident VSLF | Hardhof 38 | 8064 Zürich | +41 (0)44 / 431 99 16 | +41 (0)51 / 281 26 96 | praesident@vslf.com

Links:

- **Bericht des VSLF zu möglichen Auswirkungen der Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen durch das Bundesamt für Verkehr BAV**

<https://www.vslf.com/info/projekte/fv-konzession>

- **Kurzfassung** des “Bericht des VSLF zu möglichen Auswirkungen der Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen durch das Bundesamt für Verkehr BAV”, publiziert im LocoFolio 2/2017 / Seite 8

[https://www.vslf.com/files/images/info/locofolio/2017/Lofo172\\_D.pdf](https://www.vslf.com/files/images/info/locofolio/2017/Lofo172_D.pdf)

- **24 Jahre Bahnreform Problempunkte und operative Herausforderungen für die SBB - ein Lagebericht**, publiziert im LocoFolio 2/2022 / Seite 70

[https://www.vslf.com/files/images/info/locofolio/2022/LoFo222\\_d.pdf](https://www.vslf.com/files/images/info/locofolio/2022/LoFo222_d.pdf)

Hubert Giger | Präsident VSLF | Hardhof 38 | 8064 Zürich | +41 (0)44 / 431 99 16 | +41 (0)51 / 281 26 96 | praesident@vslf.com

## Unsere Fragen an die angeschriebenen Personen / Organisationseinheiten.

### Feststellung 1

Der Entscheid, den neuen Halbstunden IR St. Gallen – Chur an die SOB zu übertragen, ist nur ein Baustein des ganzen Räderwerkes für die Bahnproduktion in der Region Rheintal/Südostschweiz. Mit der gleichzeitigen Kürzung des IR13 ab/bis Sargans statt wie bisher ab/bis Chur, sowie im Hinblick auf die neuen RV-Angebotskonzepte im Churer Rheintal, droht auch die S12 Chur – Sargans wegzufallen, oder an die SOB überzugehen. Weiter kommt dazu, dass im internationalen Verkehr mit Österreich, nach unserem Kenntnisstand die Absicht besteht, die Tages- wie auch die Nachtzüge via St. Margrethen SG statt wie bisher via Buchs SG zu führen.

Die produktive Einsatzplanung des Lokpersonals in der Südostschweiz wird mit der immer weiteren Aufteilung und Neulegung der Verkehre im Rheintal zunehmend erschwert.

*Siehe auch im Bericht "24 Jahre Bahnreform Problempunkte und operative Herausforderungen für die SBB - ein Lagebericht", Ziffer:*

*2.2.1. Zerschlagung und Aufteilung der Produktionsstruktur*

*4.1. Planung des Fahrplanangebotes*

*5. Auswirkungen der vergangenen zwei Jahrzehnte auf die SBB (alle Ziffern)*

*7. Personalplanung beim Basispersonal*

*11.1.1. Betriebliche Herausforderungen durch Konzerngesellschaften und Kooperationen*

*11.1.2. Probleme erkennen, aber nicht angehen*

Frage an: Verwaltungsrat SBB (VR):

Welche Haltung vertritt der VR der SBB in Bezug auf die immer stärker werdenden Einschränkungen für die operative Umsetzung der Bahnproduktion in der Region Südostschweiz, aber auch ganz generell in weiteren Regionen der Schweiz?

Fragen an: Division Markt Personenverkehr (MP):

Ist unser Kenntnisstand korrekt, bzw. was ist wann konkret in den kommenden Jahren von Seiten MP in der Region Rheintal im Fernverkehr, Regionalverkehr und im internationalen Personenverkehr vorgesehen?

Die produktive Einsatzplanung des Lokpersonals in der Südostschweiz wird mit der immer weiteren Aufteilung und Neulegung der Verkehre im Rheintal zunehmend erschwert.

Hat man sich diesbezüglich bei der Entscheidungsfindung mit anderen Organisationseinheiten und insbesondere ZFR abgesprochen und wenn ja, in welcher Form findet diese Zusammenarbeit statt?

Fragen an: Produktion Personenverkehr Bahnproduktion Zugführung und Rangier (ZFR):

Die produktive Einsatzplanung des Lokpersonals in der Südostschweiz wird mit der immer weiteren Aufteilung und Neulegung der Verkehre im Rheintal zunehmend erschwert. Wurde ZFR bei der Entscheidungsfindung angehört und welches ist die Position von ZFR, respektive, welche Strategien werden nun von ZFR angegangen?

Wie sieht man bei ZFR die Zukunft der Depots Sargans und Chur in Verbindung mit dem Depot Buchs von SBB Cargo?

Aus welchen Gründen wurde der Entscheid intern und gegenüber dem betroffenen Lokpersonal vor Ort nicht zeitnahe kommuniziert?

## Feststellung 2

Rückblickend auf die vergangenen Jahre kann festgestellt werden, dass durch die Kooperationen im Regional- und Fernverkehr an diversen Depotstandorten grosse Einschränkungen in der Tourenbildung und der Dienstplangestaltung entstanden sind, die sich negativ auf die Produktivität auswirken.

Auch die Bahnproduktion der SBB wurde durch die Kooperationen, aber auch durch die Bildung von Konzerngesellschaften immer stärker eingeschränkt. „OneSBB“ und „Ich übernehme Verantwortung“ ist zurzeit intern in aller Munde, im operativen Bahnbetrieb ist davon - zumindest an der Basis - nur wenig bis gar nichts zu spüren. Die Probleme wurden auf vielen der unteren und mittleren Kaderstufen erkannt, doch konzentriert man sich auf deren Bewirtschaftung anstatt auf Lösungen. Man erkennt also die Probleme, adressiert sie jedoch nicht, um die strategischen Entscheidungen nicht in Frage zu stellen.

*Siehe auch im Bericht "24 Jahre Bahnreform Problempunkte und operative Herausforderungen für die SBB - ein Lagebericht", Ziffer:*

*2.2.1. Zerschlagung und Aufteilung der Produktionsstruktur*

*4.1. Planung des Fahrplanangebotes*

*5. Auswirkungen der vergangenen zwei Jahrzehnte auf die SBB (alle Ziffern)*

*7. Personalplanung beim Basispersonal*

*11.1.1. Betriebliche Herausforderungen durch Konzerngesellschaften und Kooperationen*

*11.1.2. Probleme erkennen, aber nicht angehen*

*11.1.3. Das BAV und die Rolle der Politik – insbesondere der kantonalen Lokalpolitik*

*11.1.9. Personalplanung und Veränderungen in den Berufsbildern*

*11.2.2. Probleme erkennen, aber nicht angehen*

0

Fragen an: Verwaltungsrat SBB (VR):

Wie sieht der Verwaltungsrat der SBB, in Zusammenhang mit den geänderten politischen Rahmenbedingungen die strategische Ausrichtung des Konzerns mit den Konzerngesellschaften? Wäre ein integraler Personaleinsatz beim Lokpersonal, über die verschiedenen Konzerngesellschaften aus Sicht des Verwaltungsrates eine Option, um in der Bahnproduktion bestehende und sich abzeichnende und Unproduktivitäten zu vermeiden? Welche Formen einer integralen Personalplanung wären für den VR der SBB vorstellbar?

Ist sich der Verwaltungsrat der SBB bewusst, dass die aktuelle strategische Ausrichtung mit den Konzerngesellschaften (Thurbo, TILO, RegionAlps, SBB Cargo, SBB Cargo International, usw.) in der operativen Bahnproduktion zu diversen Doppelspurigkeiten führen?

Fragen an: Division Markt Personenverkehr (MP):

Wo sieht die Division Markt Personenverkehr Möglichkeiten, die operative Bahnproduktion im Sinne von OneSBB zu stärken, um die zunehmenden Verluste durch die zahlreichen Aufteilungen in der Produktion zu minimieren?

Welche konkreten Maßnahmen sind diesbezüglich angedacht?

Frage an: Produktion Personenverkehr Bahnproduktion Zugführung und Rangier (ZFR):

Kann ZFR die zunehmenden Unproduktivitäten in der Folge dieser strategischen Entscheide gegenüber der Bahnproduktion oder anderen Organisationseinheiten in gesonderter Art finanziell ausweisen, oder wird deren Kompensation einzig vom Lokpersonal erwartet?

### Feststellung 3

Der Regionalverkehr hat bei der SBB einen zu geringen Stellenwert, da im Regionalverkehr kein Gewinn erwirtschaftet werden darf. Der Wert der Regionalverkehrsleistungen für eine optimale Tourenbildung, als Ergänzung zu den Leistungen des Fernverkehrs, wird von der SBB nicht erkannt. Reine Fernverkehrstouren beim Lokpersonal sind in aller Regel kaum produktiv zu gestalten. Kürzere Arbeitsleistungen aus dem Regionalverkehr sind für eine optimale und wirtschaftliche Tourenbildung unverzichtbar.

*Siehe auch im Bericht "24 Jahre Bahnreform Problempunkte und operative Herausforderungen für die SBB - ein Lagebericht", Ziffer:*

*2.2.1. Zerschlagung und Aufteilung der Produktionsstruktur*

*4.1. Planung des Fahrplanangebotes*

*5. Auswirkungen der vergangenen zwei Jahrzehnte auf die SBB (alle Ziffern)*

*11.1.1. Betriebliche Herausforderungen durch Konzerngesellschaften und Kooperationen*

*11.1.3. Das BAV und die Rolle der Politik – insbesondere der kantonalen Lokalpolitik*

Fragen an: Verwaltungsrat SBB (VR):

Welche Strategie verfolgt der Verwaltungsrat der SBB in Bezug auf den von der SBB betriebenen Regionalverkehr?

Ist der Eindruck richtig, dass auf Seiten der SBB, nur ein geringes Interesse besteht, den Regionalverkehr selbst zu betreiben? Welche Strategie wird bezüglich des Regionalverkehrs konkret verfolgt?

Fragen an: Division Markt Personenverkehr (MP):

Werden innerhalb der Division MP die Konzepte für den Betrieb des Regionalverkehrs mit jenen des Fernverkehrs in Bezug auf die Belange der Bahnproduktion abgestimmt, damit ein optimaler und wirtschaftlicher Personaleinsatz sichergestellt werden kann?

Werden die anderen betroffenen Organisationseinheiten wie beispielweise ZFR zeitnahe in diesen Prozess eingebunden und in welcher Form findet diese Zusammenarbeit statt?

Fragen an: Produktion Personenverkehr Bahnproduktion Zugführung und Rangier (ZFR):

Wie positioniert sich ZFR gegenüber strategischen Entscheidungen, welche eine optimale Bahnproduktion gefährden? Als verantwortliches Kompetenzzentrum oder als rein ausführende Organisationseinheit?

Inwiefern spielen und spielen der Unterbestand beim Lokpersonal bei ZFR eine Rolle bei der Abgabe von Fern- und Regionalverkehrsleistungen von der SBB an andere EVU?

Andernorts in der Schweiz wird SBB Lokpersonal effizient über Unternehmensgrenzen hinweg eingesetzt. Warum wird das bei der SBB wie z.B. in der Region Chur/Rheintal nicht so gehandhabt?

Gibt es im Rahmen des Halbstundentaktes im Rheintal, Bestrebungen dies zu ändern, allenfalls unter Einbezug des Depot Buchs SG von SBB Cargo?

## Feststellung 4

Die Kooperationen mit der TPF in Fribourg, der TRN in Neuchâtel, mit der RegionAlps, mit der BLS und der SOB führt in mehreren Regionen der Schweiz dazu, dass durch die operative Aufteilung der Leistungen verschiedene Depotstandorte an Produktivität und Attraktivität verloren haben und weiter verlieren werden. Diese Negativspirale scheint sich weiter zu drehen. Wenn beispielsweise der gesamte Verkehr ins Glarnerland an die SOB übergehen würde, verbleibt für das SBB-Depot in Ziegelbrücke nur noch die S2 in Richtung Zürich Flughafen; was diesen Arbeitsplatz maximal unattraktiv macht und eine produktive Einteilung der Lokführer praktisch verunmöglicht.

Mit dem Projekt AVANTI wird versucht, die drohenden Unproduktivitäten und den Attraktivitätsverlust im kleinen Umfang zu kompensieren, indem man das Lokpersonal wo immer möglich, mit 2 Arbeitsverträgen an 2 Arbeitsorten versucht einzusetzen. Mit motiviertem Personal und erfahrenen Einteilern liess sich diese Ziele bisher problemlos erreichen.

Leider ist das Projekt zu wenig durchdacht und wird weder für das Unternehmen noch für das Lokpersonal einen Gewinn erbringen. Der minimale Rücklauf führt zudem dazu, dass es nur eine Randerscheinung einnehmen und somit einzig die Einteilungen zusätzlich belasten wird. Anstatt die Ursachen sauber zu analysieren und integrale Lösungen für eine maximale Produktivität zu erarbeiten, wird mit AVANTI vor allem versucht, Fehlplanungen der Unternehmung auf dem Rücken des Lokpersonals zu kaschieren. Dies wird sich bereits mittelfristig negativ auswirken auf die Zufriedenheit beim Lokpersonal und auf die Rekrutierung; und somit auf den Substanzerhalt.

*Siehe auch im Bericht "24 Jahre Bahnreform Problempunkte und operative Herausforderungen für die SBB - ein Lagebericht", Ziffer:*

*2.2.1. Zerschlagung und Aufteilung der Produktionsstruktur*

*4.1. Planung des Fahrplanangebotes*

*5. Auswirkungen der vergangenen zwei Jahrzehnte auf die SBB (alle Ziffern)*

*7. Personalplanung beim Basispersonal*

*11.1.1. Betriebliche Herausforderungen durch Konzerngesellschaften und Kooperationen*

*11.1.2. Probleme erkennen, aber nicht angehen*

*11.1.3. Das BAV und die Rolle der Politik – insbesondere der kantonalen Lokalpolitik*

*11.1.9. Personalplanung und Veränderungen in den Berufsbildern*

*11.1.10. Vertagte Problemlösungen*

*11.2.1. Betriebliche Herausforderungen durch Konzerngesellschaften und Kooperationen*

*11.2.2. Probleme erkennen, aber nicht angehen*

*11.2.3. Das BAV und die Rolle der Politik – insbesondere der kantonalen Lokalpolitik*

*11.2.9. Personalplanung und Veränderungen in den Berufsbildern*

Fragen an: Verwaltungsrat SBB (VR):

Sind die mit den Kooperationen entstehenden Problempunkte aus Sicht des Verwaltungsrats der SBB hinzunehmen, weil der Druck aus der Politik dies faktisch verlangt?

Wurde die Verteuerung des Gesamtsystems öV durch die Kooperationen in den Gesprächen mit der Politik und/oder deren Vertreter/innen schon thematisiert?

Welche Haltung vertritt der Verwaltungsrat der SBB bezüglich den Kostenverlagerungen zu Ungunsten der SBB?

Hat der Verwaltungsrat der SBB Kenntnisse von der Problematik, dass wenn Leistungen an kleineren Depotstandorten an Kooperationspartner übertragen werden, die produktive Gestaltung der Dienstpläne und die Tourenbildung teilweise massiv erschwert wird und oft zu unproduktiven Auswirkungen, sowie Problemen im personellen Bereich führt?

Steht die Stossrichtung der SBB aus Sicht des Verwaltungsrats der SBB nicht im Widerspruch mit den strategischen Zielen des Bundesrates für die SBB AG 2019–2023 – insbesondere dem Ziel Nummer 4. “Kooperationen und Beteiligungen”? Falls nicht, auf welche Art und Weise wurden bis jetzt diese Ziele erreicht und welche Massnahmen sind geplant, um diese Ziele zukünftig zu erreichen?

Frage an: Division Markt Personenverkehr (MP):

Hat man bei MP Kenntnisse von der Problematik, dass wenn Leistungen an kleineren Depotstandorten an Kooperationspartner übertragen werden, die produktive Gestaltung der Dienstpläne und die Tourenbildung teilweise massiv erschwert wird und oft zu unproduktiven Auswirkungen, sowie Problemen im personellen Bereich führt?

Fragen an: Produktion Personenverkehr Bahnproduktion Zugführung und Rangier (ZFR):

Welche mittel- und langfristige Strategie verfolgt ZFR bei der Umsetzung des Projekts AVANTI?

Wie löst man die neue Problemstellung, wenn zwischen den Einsatzrayons Depots abgedeckt werden sollen (z.B. Aarau und Brugg AG)?

Mittels welchen Massnahmen ist angedacht, die sinkende Attraktivität (unattraktive Arbeitszeiten aufgrund der Tourenübergänge beim Schichtlagenwechsel, monotone Arbeit, keine Möglichkeiten an verschiedenen Arbeitszeitmodellen, etc.) aufgrund der wegfallenden Leistungen in verschiedenen Depots zu verbessern?

Welche Argumente sprechen aus Sicht ZFR gegen einen Personalpool der EVU im operativen Bereich, um den Substanzerhalt mit Arbeitsplatz- und Standortattraktivität sicher zu stellen?

## **Feststellung 5**

Die Immobilienstrategie der SBB ist ein wichtiger Pfeiler für die Finanzierung der Unternehmung. In den attraktiven, zentralen Lagen wird der operative Bahnbetrieb zunehmend in die Agglomeration oder gar in weiter entfernte Lagen weggedrängt. Dies wird im Personenverkehr zu einer drohenden weiteren Aufsplittung und oder zu Mehraufwänden führen.

*Siehe auch im Bericht "24 Jahre Bahnreform Problempunkte und operative Herausforderungen für die SBB - ein Lagebericht", Ziffer:  
4.2. Die Entwicklung und die Rolle von SBB Immobilien*

Frage an: Verwaltungsrat SBB (VR):

Ist man sich im Verwaltungsrat der SBB den negativen Auswirkungen dieser Vorgehensweise bewusst und überwiegen aus Sicht des Verwaltungsrates die Vorteile für die Immobilienstrategie die entstehenden Nachteile für die Bahnproduktion?

Fragen an: Produktion Personenverkehr Bahnproduktion Zugführung und Rangier (ZFR):

Welche Haltung vertritt ZFR als Teil der Bahnproduktion in Bezug auf die Tendenzen, Züge vermehrt in der Agglomeration oder noch weiter entfernt abzustellen, was mit personellen Mehraufwänden verbunden ist?

Welche Strategie verfolgt ZFR in Bezug auf die erwähnte Sachlage?

...