

Zürich / Zizers, den 16. Mai 2023

Per E-Mail an:

An die Division Markt Personenverkehr (MP)
An die Division Produktion Personenverkehr (PP)
z.K an den Verwaltungsrat der SBB
z.K. an die Zugführung und Rangier (PP – BP - ZFR)

Frau Véronique Stephan
Herr Linus Looser
Frau Monika Ribar
Herr Claudio Pellettieri

Wirtschaftlich sinnvolle Bahnproduktion bei der SBB; Ihr Antwortschreiben vom 24.04.2023

Sehr geehrte Frau Stephan, sehr geehrter Herr Looser
liebe Véronique, lieber Linus

Wir bedanken uns für das Antwortschreiben vom 24. April 2023, welches Sie im Auftrag unserer Verwaltungsratspräsidentin gemeinsam als Divisionsleitungen Markt und Produktion Personenverkehr verfasst haben und analysierten dieses eingehend.

Beim Studium stellen wir grundsätzlich fest, dass die aus unserer Sicht problematischen Fragestellungen von der SBB nicht als solche geteilt werden oder aus Sicht der SBB als erfüllt und geregelt betrachtet werden. Folglich haben sich daraus keine konkreten Massnahmen oder zu vertiefende Punkte ergeben. Dieses Vorgehen ordnen wir als wenig zielführend ein und teilen Ihnen deshalb unsere Fazits aus dem Antwortschreiben mit.

Fazit zu Feststellung 1

Als Kernaufgabe und Kernkompetenz der Bahnproduktion hat diese innerhalb der festgelegten Betreibermodelle eine möglichst effiziente und qualitativ hochstehende Produktion sicherzustellen. So wird bezüglich Tourenbildung auf die Differenzen bei Arbeitsmodellen und BAR-Regelungen hingewiesen, welche die Symbiose beim Personaleinsatz verunmöglichen sollen. Eine Annäherung wurde ausser bei den Verhandlungen zum Produktionspool Erstfeld jedoch auch nie gesucht.

Damit die Bahnproduktion die Betreibermodelle anforderungsgerecht produzieren kann, ist ein vermehrter gemischter Einsatz des Lokpersonals jedoch unabdingbar.

Die ungünstige Kostenstruktur der SBB scheint jedoch einen vermehrten gemischten Einsatz beim Lokpersonal zu verhindern. Es stellt sich die Frage, warum es die SBB nicht schafft, tiefere Stundenansätze beim SBB Lokpersonal zu gewährleisten. Hier bestehen gegenüber den Konzerngesellschaften klare Nachteile. Mitarbeitende aus dem Finanzbereich der SBB stützen diese Einschätzung.

Zudem betrachten wir den Einbezug der Sozialpartner bei fertigen Betriebskonzepten auch zukünftig für beide Seiten wohl eher als Zeitverschwendung.

Fazit zu Feststellung 2

Unterschiedliche Anforderungen an die Produktionsbereiche sollen sich unter anderem in unterschiedlichen BAR-Regelungen darstellen. Innerhalb dieser Rahmenbedingungen streben die Bereiche der Bahnproduktion der SBB nach nutzbaren Synergieeffekten.

Dass auch innerhalb der bestehenden Arbeitszeit und BAR-Regelungen der verschiedenen EVU finanziell und operativ sinnvolle Synergieeffekte angestrebt werden sollen, zeigt sich in der Praxis jedoch eben gerade nicht.

Dass das Verschieben von Linien zwischen Unternehmen nicht zu Doppelspurigkeiten oder Produktivitätsverlusten führen müssen ist insofern richtig, als dass zahlreiche Doppelspurigkeiten bereits bestehen und zukünftig durch alleiniges Verschieben nicht mehr wesentlich ändern.

Mit der Aussage, dass bei erkennbaren Doppelspurigkeiten, es die Aufgabe der Bahnproduktion wäre, mit sinnvollen Anpassungen der eigenen Produktionskonzepte eine Kompensation zu erreichen, bedeutet in erster Linie ganz grundlegend zusätzliche Sparmassnahmen in der eigenen Unternehmung. Das ist das präzise Gegenteil einer Kooperation auf Stufe Lokpersonal. Dass dies aufgrund der zerstückelten Produktionen mittlerweile aber gar nicht mehr so einfach ist, erkennt unter anderem die Planung ZFR aktuell. Und dass hierzu die Sozialpartner involviert würden, ist wohl der Situation geschuldet, dass ohne deren Einverständnis bestimmte Verschlechterungen nicht möglich wären oder derer Widerstand zu erwarten ist. Das Personal an der Basis wird erneute Verschlechterungen nicht mehr einfach so akzeptieren. Der Stimmungswandel ist mehr als deutlich spürbar.

Fazit zu Feststellung 3

Die Aussage, dass der Regionalverkehr für die SBB ein zentraler Pfeiler in der Unternehmensstrategie darstellt, nehmen wir erfreut zur Kenntnis.

Ebenso wie die Bestätigung, dass der Regionalverkehr wesentlich dazu beiträgt, dass in der Verbundproduktion mit dem Fernverkehr eine hohe Effizienz des Ressourceneinsatzes ermöglicht wird und für die Mitarbeitenden attraktive und abwechslungsreiche Berufsbilder und Einsatzkonzepte ermöglicht.

Dass diese Verbundproduktion nicht über die Unternehmensgrenzen mit anderen EVU und noch nicht einmal mit den eigenen Tochterfirmen vollzogen wird, widerspricht der Aussage mit Blick auf die Effizienz des Ressourceneinsatzes. Dieser Effekt verstärkt sich, wenn zudem die Aufteilung von Rangierarbeiten auf mehrere Berufsgruppen noch hinzugezogen wird.

Dass die SBB allerdings seit Jahren für ihre Tochterfirmen und andere EVU unproduktive Restleistungen übernimmt und Ressourcen bereithält, stellt eine Quersubventionierung dar, welche die Bahnproduktion ganz generell und nebenbei auch den Regionalverkehr der SBB zusätzlich verteuert. Dies ist mit ein Grund, weshalb die SBB laufend Leistungen im Regionalverkehr verlieren.

Fazit zu Feststellung 4

Dass erste Erkenntnisse zeigen, dass die gezielte Zusammenarbeit auf der gesamten Wertschöpfungskette nicht zu Doppelspurigkeiten führen soll und Ressourcen zielgerichtet eingesetzt werden, lässt den Verdacht aufkommen, dass die Messparameter zu grosszügig kalkulieren. Vergleiche in den Einteilungen der diversen Depots und Bahnen legen dar, dass eben genau Doppelspurigkeiten und unnötige Personalverschiebungen bestehen und offensichtlich nicht erkannt werden. Wir erkennen unabdingbar die notwendige Zusammenarbeit beim Einsatz des Lokpersonals.

Dass die gemeinsam mit den Sozialpartnern entwickelte neue Zweitausbildung Lokpersonal ZWALP wichtig für die Zukunft ist bestätigen wir. Mit dem Projekt AVANTI, welche die Bereitschaft des Einsatzes an mehreren Standorten zur Bedingung hat, werden die Vorteile von ZWALP wiederum zunichte gemacht. Die versprochene Abwechslung soll durch zusätzliche Flexibilität erkaufte werden, zudem sind die Depottrayons immer ähnlicher geworden, was die Abwechslung stark relativiert. Bei einem Rücklauf von lediglich 8% lässt sich darlegen, dass 92% des Lokpersonals von SBB ZFR den Mehrwert von AVANTI nicht erkennt.

Zusätzlich werden sich ergänzende logische Personaleinsätze an benachbarten Depotstandorten durch AVANTI und die Rayon-Kreise verunmöglicht. Eine Harmonisierung und Ergänzung nahegelegener Standorte würde hier deutliche Entlastung bringen.


Zusammenfassung

Aus Sicht VSLF ist der aktuelle Weg der SBB in Bezug auf die Zusammenarbeit mit den Tochterfirmen und anderen EVU nicht wirtschaftlich und doppelsturig. Wir müssen davon ausgehen, dass dies den vielen beteiligten Bereichen geschuldet ist und ohne zusätzliche richtungsweisende Entscheide und Strategien so fortbestand haben wird.

Die Antworten der SBB haben uns dies so bestätigt.

Die Faktoren „attraktive Arbeitsplätze für zukünftige Lokomotivführer/innen“, „deutlicher Spardruck der öffentlichen Hand“ und „unternehmerisches Denken und Handeln“ könnten Faktoren sein, welche es erlauben oder erfordern, neue Wege zu beschreiten.

Freundliche Grüsse



Hubert Giger
Präsident VSLF



Felix Traber
Vorstand VSLF Sektion Ostschweiz