

Quelle: NZZ vom 2.3.2018

SBB Cargo streicht jede dritte Stelle

Die Güterbahn macht 2017 wegen Abschreiber einen Verlust von 245 Millionen Franken

For. Bern · Die Güterbahn der SBB ist seit Jahrzehnten ein Sanierungsfall. Die aufgelaufenen Verluste der letzten fünfzehn Jahre betragen 1 Milliarde Franken. Die letzte grosse Sanierung 2012 hat zwar die Lage entspannt, aber nur kurzfristig. Inzwischen ist SBB Cargo wieder in die roten Zahlen abgerutscht. Für 2017 resultiert ein Verlust von 37 Millionen Franken. Und die Aussichten sind düster, wie die SBB-Verantwortlichen am Donnerstag erklärten. Dies vermindert den Wert der Aktiven, was sich mit einem Abschreiber von 189 Millionen Franken auf Lokomotiven und Wagen sowie auf die Software in den Büchern niederschlägt. Zusammen mit der Rückstellung für die Sanierung (19 Millionen) und dem operativen Ergebnis resultiert bei SBB Cargo ein Verlust von 245 Millionen Franken. «Das ist zwar dramatisch», sagte der SBB-Chef Andreas Meyer an einer Medienkonferenz. Doch dank dem vor zwei Jahren lancierten Kostenprogramm Railfit könne die SBB dies verkraften.

Nur kleiner ökologischer Vorteil

Unter Druck kommt SBB Cargo – nicht zum ersten Mal – vor allem beim aufwendigen Transport von einzelnen Wagenladungen an 344 über die Schweiz verteilten Bedienpunkten. Die transportierte Menge dieser Sparte sank seit 2011 um einen Drittel. SBB Cargo spürt dabei direkt die rückläufige Industrieproduktion in der Schweiz. Zudem werden die Sendungen kleiner und die Anforderungen punkto Tempo und Flexibilität grösser – beides keine Stärken dieser sperrigen Art des Gütertransports. Bei der Hälfte der 344 Anschlüsse transportieren die Rangierteams im Schnitt lediglich zwei Wagen pro Tag, was in diesem ressourcen- und planungsintensiven Geschäft nicht effizient ist. So sei auch der ökologische Vorteil gegenüber der Strasse nicht mehr gross, sagte der SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin.

Die Güterbahn sucht deshalb zusammen mit ihren Kunden nach Alternativen zu den 170 Anschlüssen. Das können Zusammenlegungen, Kooperationen mit der Strasse oder eine Finanzierung durch den Kanton sein. Bei einer solchen Subvention würde sich der Bund, wie beim regionalen Personenverkehr, im gleichen Umfang wie der Kanton finanziell beteiligen. Besonders im Fokus steht derzeit laut Perrin das Netz von SBB Cargo im Berner Oberland und im Jura.

Bis 2020 soll die Güterbahn schwarze Zahlen schreiben. Dies geht einher mit dem Abbau von 330 der heute 2200 Stellen. Danach wird der Etat um weitere 470 Stellen gekürzt, so dass SBB Cargo bis 2023 das Angebot mit einem Drittel weniger Personal als heute bereitstellen muss. In der gleichen Zeit werden rund 750 Mitarbeiter pensioniert. Dennoch streicht die SBB auch Stellen, weil Bedienpunkte

in einer Region aufgelöst werden oder das Berufsbild überholt ist. Die betroffenen Mitarbeiter erhalten firmenintern Unterstützung bei der Stellensuche. SBB Cargo stellt 10 Millionen Franken für die Weiterentwicklung der Mitarbeiter bereit. Zur Steigerung der Produktivität setzt die Bahn auf Automatisierung und Digitalisierung. Beispielsweise übernehmen künftig Kameras die Arbeit von technischen Kontrolleuren, die jeweils zweimal den Zug entlanggehen. Die Zeitersparnis bei einem 500 Meter langen Zug beträgt eine halbe Stunde.

Kritik aus der Branche

Mit der Sanierung will sich die Güterbahn fit machen für künftige Partner aus der Branche, die das Geschäft strategisch mitgestalten, investieren und Risiken tragen. Ab Mitte Jahr sind diesbezüglich Gespräche geplant. 2019 wird der Verwaltungsrat von SBB Cargo um mindestens eine Drittperson ergänzt. Dieses Vorgehen kommt in der Branche schlecht an. Man traut der alten Führung nicht mehr zu, dass es ihr diesmal gelingt, die Güterbahn auf stabile Beine zu stellen.