

CEO Meyer warnt vor Wettbewerb – SEV auch!

An der Medienkonferenz der SBB wurde der neue SBB-CEO Andreas Meyer auch vom SEV genau beobachtet. Die Hauptaussagen waren klar: Die SBB hat so viele Tonnen- und Personenkilometer gefahren wie noch nie, und die Pensionskasse belastet die SBB massiv. Daneben war eine andere Aussage wichtig: Meyer warnte vor einer zu schnellen Einführung von Wettbewerb.

Der Verwaltungsratspräsident Lalive d'Épinay erklärte in seinem Votum etwas ganz klar: Börse und Bahn schliessen sich aus. Das Bekenntnis zur integrierten Bahn gaben die Verantwortlichen ebenso klar ab: „Die wachsende Komplexität der Systeme verlangt die enge Verzahnung von Infrastruktur und Betrieb; der dichte Bahn-2000-Fahrplan beispielsweise kann nur durch eine integrierte Unternehmung, wie die SBB es ist, erfolgreich geführt werden“. Zur integrierten Bahn gehörten die SBB-Immobilien dazu, erklärte der Verwaltungsratspräsident. Das sieht auch der SEV so: Ein Verkauf der lukrativen Immobilien würde die SBB massiv schwächen und die Sanierung der Pensionskasse verhindern. Diese Worte sollten sich alle Liberalisierer und Wettbewerbsgläubige hinter die Ohren schreiben. Abschreckendes Beispiel ist ja Grossbritannien, wo zur Zeit die Wiederverstaatlichung des privatisierten öV diskutiert wird.

Eindrückliche Leistungen

„Noch nie sind so viele Kundinnen und Kunden mit uns (SBB) gereist, und noch nie hat SBB Cargo mehr Tonnenkilometer gefahren als im Berichtsjahr“ (Lalive d'Épinay). „Nie erbrachte die SBB für die Abgeltung der öffentlichen Hand mehr Leistungen als 2006“ (SBB-Medienmitteilung). Das sind zwei weitere Sätze, die zeigen, dass die SBB und ihre Mitarbeitenden auch ohne künstlichen Wettbewerb ständig dran sind sich zu verbessern und tagtäglich Höchstleistungen erbringen. Ein Wermutstropfen aus Personalsicht ist klar der ständig sinkende Personalbestand (minus 397 Stellen im 2006). Die Mitarbeitenden werden also immer produktiver – sprich sie müssen mehr leisten!

Warnung vor Wettbewerb

Meyer begrüsst grundsätzlich den Wettbewerb auch im Regionalverkehr. In Deutschland könne in diesem Segment schönes Geld verdient werden. Wegen des Finanzierungsmodells könne die SBB heute im Regionalverkehr kein Geld verdienen. Bei einer Marktöffnung werde die SBB in Konkurrenz zu starken ausländischen Transportunternehmen stehen, die heute im Ausland ihre Kassen füllen könnten, im Gegensatz zur SBB und den anderen schweizerischen öV-Unternehmen. Eine Marktöffnung brauche eine Vorbereitungszeit, damit sich die öV-Unternehmen vorbereiten könnten. Es bestehe kein Grund, sich Hals über Kopf in Wettbewerbskonzepte zu stürzen. Die Schweiz sollte nicht zu den ersten gehören, die die Märkte öffneten. Die Schweiz mache unter vier Prozent an den gesamten Bahnleistungen in Europa aus. Wir sollten aus den Erfahrungen aus dem Ausland lernen und mit der Marktöffnung noch zuwarten. Der SBB-CEO fordert angemessene Bedingungen: Ein Normalspur-Branchen-GAV gehört für ihn dazu, damit der Wettbewerb nicht auf dem Buckel des Personals ausgetragen wird. – Der SEV erwartet von Meyer, dass er sich aktiver an der Ausarbeitung des Normalspur-Branchen-GAV beteiligt als sein Vorgänger. Das Personal muss vor Sozialdumping geschützt werden.

Politik muss Gewinnausschüttung verhindern

Meyer warnt davor, sich in den nächsten Jahren in den Wettbewerb zu stürzen. Und just ist die Schweizer Politik drauf und dran, den Fehler zu begehen, vor dem Meyer warnt. Im Rahmen der Revision der öV-Erlasse (RöVE), dem ersten Paket der Bahnreform 2, ist vorgesehen, den öV-Unternehmen zu erlauben, Gewinne auszuschütten. Das wäre ein entscheidender Marktöffnungsschritt gegenüber dem Ausland. Damit würde die Gewinnerorientierung auch im öV-Bereich salonfähig und der Schweizer öV-Markt für ausländische Grosskonzerne attraktiv. O-Ton Meyer: „Es gibt keinen Wettbewerb, ohne Gewinnausschüttung.“ – Das sagt auch der SEV, wir wollen keinen überstürzten Wettbewerb. Und deshalb bekämpfen wir die vorgesehene Gesetzesänderung. Der SEV vertritt den Standpunkt, dass Wettbewerb im öV dort gut ist, wo die Qualität nicht stimmt oder wo es um neue Angebote geht. Alles andere ist nur Scheinwettbewerb, der viel kostet und Bürokratie erzeugt. Wettbewerb im öV um jeden Preis ist purer ideologischer Unsinn. Die Schweiz muss hier keine Vorreiterrolle übernehmen. Solch gefährliche Experimente dürfen im öV-System nicht gemacht werden!

Adrian Wüthrich, Sachbearbeiter Verkehrspolitik SEV