



SBB

Weichen falsch gestellt

Zu wenig Investitionen in die Infrastruktur und zu teures Personal: Die Schweizerischen Bundesbahnen sind in einem bedenklichen Zustand. Von Florian Schwab

Unter den Staatsbetrieben sind die SBB das Lieblingskind der Politik. Das konnte man auch im letzten Dezember beobachten, als es um die Aufstockung des Bundesbeitrags an die Infrastruktur ging. Praktisch diskussionslos genehmigten die eidgenössischen Räte zusätzliche Mittel aus dem Bundeshaushalt im Umfang von 2,4 Milliarden Franken für den Zeitraum von 2016 bis 2020 an die SBB und an die Privatbahnen. Total werden die Bahnbetreiber in diesem Zeitraum 24,8 Milliarden Franken vom Steuerzahler erhalten, sei es aus dem erwähnten Bundesbeitrag oder aus den zweckgebundenen Einnahmen des Bahninfrastrukturfonds. Gesamthaft kommt die öffentliche Hand für rund sechzig Prozent des SBB-Budgets auf. Der Fahrgast zahlt mit seinen Abonnements und Billetten weniger als vierzig Prozent.

Nicht, dass es keinen Investitionsbedarf gäbe. Die Anbieter, darunter zuvorderst die SBB, haben offenbar jahrzehntelang die Instandhaltung der Anlagen vernachlässigt. Die Netzzustandsberichte, die die SBB und die Privatbahnen seit 2015 nach einem gemeinsamen Branchenstandard anfertigen müssen, kommen zu alarmierenden Befunden, zumindest für Schweizer Verhältnisse: Nur gerade 26,8 Prozent der Fahrbahn sind in gutem oder sehr gutem Zustand. Bei den Fahrzeugen sind es 49,6 Prozent. 15,6 Prozent der Fahrzeuge erhielten die Bewertung «mangelhaft», was gemäss dem erwähnten Regelwerk nach «Sofortmassnahmen» ruft.

In den Fängen der eigenen Bürokratie

Die SBB, die für den Löwenanteil des Bahnbetriebs in der Schweiz verantwortlich sind, erhielten für das Netz im Jahr 2015 die Note 2,8 (2 ist «gut», 3 ist «ausreichend»). Die Fahrbahn hingegen bekam nur die Note 3,3 (4 ist «schlecht»). Vor der Einführung des gemeinsamen Standards hatten die SBB ihren eigenen Zustand eher beschönigt. 2014 hiess es, das Netz sei «insgesamt in einem guten Zustand». Doch im Kleingedruckten wiesen die SBB den aufgelaufenen Investitionsbedarf bereits 2014 mit 2,4 Milliarden Franken aus. Er nahm im folgenden Jahr auf 2,8 Milliarden Franken zu

(2009: 1,3 Milliarden Franken).

Während bei der Infrastruktur zu wenig getan wurde, ist der Personalbestand der SBB regelrecht explodiert. Zwischen 2003 und 2011 bewegte sich die Zahl der Angestellten (in Vollzeitäquivalenten) um den Wert von 28 000. Zwischen 2011 und 2015 nahm er dann auf 33 000 zu. Der Personalaufwand entwickelte sich zwischen 2003 und 2011 moderat; er stieg von 3,12 Milliarden auf 3,55 Milliarden Franken. Erst danach zog die Entwicklung stark an: Im Jahr 2015 erreichten die Personalkosten 4,12 Milliarden Franken.

Auf Anfrage begründen die SBB diese Entwicklung vor allem mit der erstmaligen Berücksichtigung der 2300 Lehrlinge im Jahr 2013. Dazu kämen, bedingt durch den zuneh-

menden Zugverkehr, 1000 Vollzeitstellen beim Lokpersonal und bei der Zugbegleitung sowie 1000 bei den Ingenieuren. Aus Sicht von Verkehrspolitikern und Experten ist diese Begründung zwar schlüssig, aber nicht ganz vollständig. Der Verkehr habe vor allem zwischen 2003 und 2011 zugenommen, ohne dass massiv Personal aufgebaut worden sei. Dieter Kläy, Verkehrsexperte beim Schweizerischen Gewerbeverband, weist darauf hin, dass sich in den

SBB-Zahlen ein «unerfreulicher Trend zum Aufbau der Verwaltung und Zentralisierung» zeige. Der Aargauer FDP-Nationalrat Thierry Burkart bemängelt: «Statt an der Front die Qualität zu erhöhen, wird der Wasserkopf vergrössert.» Ueli Giezendanner, der für die SVP in der nationalrätlichen Verkehrskommission sitzt, stellt fest: «Wie bei jedem Staatsbetrieb gibt es bei den SBB viel Sparpotenzial.»

Ein Gradmesser für die Personalpolitik ist die zentrale Kommunikationsabteilung. Gemäss SBB-Angaben beschäftigte diese im Jahr 2003 28 Mitarbeiter. Heute sind es 122. Die Bundesbahnen begründen dies mit der Zentralisierung von zuvor verteilten Funktionen. Die Aufgaben beinhalten neben der klassischen internen und externen Kommunikation auch «Markenführung und Koordination der Marketingkommunikation, die Marktforschung, Nachhaltigkeit,

Statistik, Regulation und Internationales und Beziehungen zu Bund, Politik und Verbänden sowie Sprachdienst und zentrale Telefonvermittlung».

Der Konzern scheint gefangen in den Fängen seiner eigenen Bürokratie. Immerhin, einen Lichtblick gibt es: Im Rahmen des Programms Railfit 20/30 wollen die SBB bis 2020 netto rund 1200 Stellen abbauen. *Affaire à suivre!* ○



«Sofortmassnahmen».