

Rede Hr. Dr. B. Weibel

Zum Frühlingsanfang gehört die GV VSLF. Ich danke Ihnen sehr herzlich, dass Sie mir auch in diesem Jahr die Gelegenheit für diesen Kontakt geben.

Wenn ich zuerst über die allgemeine Lage der SBB spreche, so kann ich auf ein Jahr zurückblicken, welches sich wohl auf alle Zeiten als ein Höhepunkt in der Geschichte der SBB erweisen wird. Blenden wir kurz zurück.

Immer im Januar versammeln wir die Medienschaffenden zu einem Insider-Apéro, an welchem ich umfassend über die Lage der SBB berichte. Schwerpunkt meiner Ausführungen im Januar 2004 war selbstredend der 12. Dezember 2004. Ich habe erläutert, was da alles auf die SBB zukommt und wie gross die Herausforderung ist. Ich habe auch die Erwartungen ganz bewusst heruntergenommen und prognostiziert, dass die Umstellung mit anfänglichen Instabilitäten im Fahrplan verbunden sein würde. Das war der Startschuss für eine überaus breite und das ganze Jahr andauernde Diskussion in den Medien. Insbesondere die plötzlich aufgetauchte Frage „Gibt es ein Chaos?“ hat die Medien bereichert. Eine Umfrage hat im Frühjahr ergeben, dass 55 Prozent der Befragten der Überzeugung waren, dass tatsächlich ein Chaos eintreten würde. Persönlich wurde ich immer und immer wieder gefragt, was ich nach dem 12.12.2004 erwarten würde. Und immer wieder habe ich gesagt: „Ein Chaos gibt es nicht, aber wir werden sicher hier und dort Schwierigkeiten haben.“ Ich musste die Frage so oft beantworten, dass ich am Schluss tatsächlich etwas unsicher war.

Was sich dann ereignet hat, habe ich wirklich nicht erwartet. Die Umstellung war schlicht perfekt. Und der Fahrplan hat 6 Wochen lang perfekt geklappt. Auf das, was nachher passiert ist, komme ich zurück.

Der grosse Fahrplanwechsel war aber nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Transit-Güterverkehr ein Schlüsselereignis. Nach monatelanger intensivster Vorbereitung haben wir sowohl auf der Rheinschiene in Deutschland wie in der Nord-Lombardei die eigene Produktion in grossem Stil aufgenommen. Die damit verbundenen Schwierigkeiten sind grösser als beim Personenverkehr. Das was keine Überraschung, sind wir doch sowohl in Deutschland als auch in Italien auf die dortigen Infrastruktur-Gesellschaften angewiesen. Auch unsere Kunden waren sich bewusst, dass hier etwas mehr Geduld gefordert ist. Der Trend läuft aber klar in der guten Richtung. Insgesamt können wir mit der Entwicklung von SBB Cargo sehr zufrieden sein. Es erweist sich, dass unsere Strategien, sich auf den Nord-Süd-Korridor zu beschränken und dort die Produktion in Eigenregie durchzuführen, erfolgreich sein können. SBB Cargo hatte im letzten Jahr recht hohe Kosten, um diese Produktionsausweitung ab Fahrplanwechsel zu ermöglichen. Dass es trotzdem gelungen ist, das finanzielle Ergebnis so zu verbessern dass es uns in diesem Jahr gelingt, einen Überschuss auszuweisen. Dies ist auch zwingend erforderlich, nicht nur weil uns der Eigentümer dieses Ziel vorgegeben hat, sondern auch, weil wir die erheblichen Investitionen vor allem in Rollmaterial finanzieren müssen.

Ebenso erfreulich ist das Gesamtergebnis der SBB für 2004. Es gibt ja bei der SBB

bisweilen Stimmen, welche immer wieder die gute alte Zeit in Erinnerung rufen, es soll sogar in Ihrem Berufsstand welche geben. All jene möchte ich daran erinnern, dass es erst 8 Jahre her ist, seitdem ich in der „Arena“ unter dem grossen Titel „Sind die SBB noch zu retten?“ über die düstere Zukunft der SBB zu diskutieren hatte.

Auch in diesem Januar habe ich die Medienschaffenden wieder zum Hintergrundgespräch versammelt. Ich habe dort u.a. Folgendes gesagt:

„Der betriebliche Erfolg einer Bahn beruht auf drei Voraussetzungen:

1. Einem stabilen Fahrplan
2. Möglichst wenigen Störungen auf dem Netz
3. Einem effizienten Störungsmanagement

Unser primäres Augenmerk gilt nun den Punkten zwei und drei. Die durchaus vorhandenen Verbesserungsmöglichkeiten werden wir konsequent ausschöpfen. Gleichzeitig wollen wir eine unserer grösseren Schwächen, die Information der Reisenden bei gestörten Betriebsverhältnissen, verbessern“.

Drei Tage hat der kälteste und schneereichste Winter der vergangenen 20 Jahre eingesetzt. Die Störungen auf dem Netz haben dadurch schlagartig zugenommen. Es hat sich gezeigt, dass der Umgang mit solchen ausserordentlichen Situationen in der neuen Fahrplanstruktur noch nicht befriedigend beherrscht wird. Ich habe dafür ein gewisses Verständnis. Die Disposition in ausserordentlichen Situationen beruht in einem wesentlichen Masse auf Erfahrung, welche mit dem neuen Fahrplan eben noch nicht genügend vorhanden sein konnte. Diese Erfahrungen konnten wir nun in den Wintermonaten in ausreichendem Masse sammeln. Dabei hat sich leider meine Diagnose über die Schwäche bei der Kundeninformation bestätigt.

Ganz besondere Auswirkungen hatte der Ausfall des Stellwerkes in Zürich am 7. Februar. Dieser hatte zwar mit dem neuen Fahrplan nichts zu tun, hat aber einmal mehr gezeigt, wie abhängig wir von Telekom und Informatik geworden sind.

Was passiert ist, ist passiert. All unsere Anstrengungen haben sich jetzt darauf zu richten, die Lehren aus diesen Ereignissen zu ziehen und markante Verbesserungen in der Stabilität auch bei schwierigen Bedingungen zu erzielen.

Ich hatte dieser Tage Gelegenheit, eine Präsentation von Hans Käser, Chef Flottenmanagement Personenverkehr und bestausgewiesener Rollmaterialspezialist beizuwohnen. Seine Ausführungen haben mir gezeigt, wie komplex und damit leider auch anfällig unser Material geworden ist. Einer meiner ersten Gedanken während seiner Präsentation war: das müssen auch Lokführer wissen, deshalb bin ich zum ersten Mal nicht allein zu Ihnen gekommen, sondern habe mich von Hans Käser begleiten lassen, welcher Sie jetzt kurz über die Situation bei den Fahrzeugstörungen im Personenverkehr orientiert.

Wie immer, will ich im zweiten Teil meiner Ausführung auf ihre Berufskategorie eingehen. „Gut gemeint ist das Gegenteil von gut“ ist ein bekanntes Sprichwort. In diesem Sinne war der Artikel in der P-PO-Info über die Lokführerkosten möglicherweise gut gemeint, hat aber sicher das Gegenteil bewirkt, was mir beim erstmaligen Lesen der Überschrift schon klar geworden ist. Nicht unerwartet habe ich

auch entsprechende Korrespondenz erhalten und das Thema war bei jeder Begegnung mit einem ihrer Kollegen sofort gesetzt.

In Anlehnung an die bekannte Werbekampagne, die in dieser Region für den öffentlichen Verkehr wirbt, sage ich Ihnen: "Ich bin auch ein Kostenfaktor!" Es ist so: Jede Arbeitskraft und jedes Betriebsmittel verursacht Aufwand. Diese legitimiert sich durch seinen Beitrag am Erfolg. Das Produkt, mit welchem wir unsere Erträge generieren, sind Züge. Diese Züge werden von Lokführern bewegt. Ihr Beitrag für die Wertschöpfung der SBB ist somit unverzichtbar. Es gibt andere Kostenfaktoren in unserer Unternehmung, deren Wertschöpfung weniger klar ist.

Dass jeder, ich betone: jeder dieser Kostenfaktoren in Bezug auf seine Wertschöpfung immer wieder hinterfragt wird, ist eine zwingende Notwendigkeit. Umso mehr, weil in allen Bereichen, auch im Personenverkehr, der Wettbewerb zunimmt und „Wettbewerbsfähigkeit“ zur entscheidenden Dimension für unsere Zukunft wird.

Ich kann aber auch feststellen, dass sich sowohl der Personenverkehr wie der Güterverkehr so intensiv und ernsthaft wie vielleicht noch nie mit Zukunft der Lokomotivführer auseinandersetzen. Auch hier hoffe ich, dass die Lehren aus der Vergangenheit gezogen werden. Es ist leider so, dass in der Vergangenheit immer wieder Anläufe unternommen wurden, ohne dass viel Zählbares erreicht wurde.

In der jetzigen Phase will ich zu diesen Projekten nicht Stellung nehmen. Meine Aufgabe ist zurzeit insbesondere, auf die Koordination zwischen Personenverkehr und Cargo zu achten.

Als ich nach Ihrer GV vom letzten Jahr von Lausanne nach Hause gefahren bin, ist mir bewusst geworden, dass an dieser Veranstaltung erstmals das Wort „Divisionalisierung“ nicht mehr gefallen ist. Das war für mich ein Zeichen, dass es zwar manchmal lange geht, sich die Realitäten aber schliesslich doch durchsetzen. Dieser Schluss war etwas verfrüht. Personenverkehr und Cargo haben die Möglichkeiten der Zusammenarbeit für jeden Depotstandort nochmals geprüft. Es zeigte sich dabei, dass diese Möglichkeiten immer begrenzter werden.

Ich bedaure dies wohl so sehr wie Sie. Aber auch hier gilt es, die Fakten zu akzeptieren und nicht vergangenen Zeiten nachzuträumen. Fakt ist, dass Güterverkehr und Personenverkehr nicht nur zwei völlig verschiedene Produkte sind, sondern sich auch die Betriebsmittel, namentlich die Triebfahrzeuge, sehr schnell in ganz verschiedene Richtungen entwickeln. Und weil, wie ich bereits erwähnt habe, die Komplexität dieser Fahrzeuge laufend zunimmt, ist die Spezialisierung unausweichlich geworden.

Erst die Divisionalisierung hat zu klaren Verantwortungen und klaren Strategien in allen Bereichen geführt. Wir sind heute, auch angesichts der wachsenden Konkurrenz, gut positioniert. Das, meine geschätzten Lokomotivführer, ist der entscheidende Punkt für die Zukunft der SBB, für unsere Arbeitsplätze und damit auch für Sie persönlich.

Es gab in meinem beruflichen Leben herausragende, unvergessliche Erlebnisse. Eines davon spielte sich im schönen Auditorium des Basler Hilton ab. Ich war zum

Streitgespräch mit dem Präsidenten der Aeropers geladen. Man wollte mir zeigen, wie Berufsverbände der obersten Liga mit ihrem Management umgehen. Darf ich Sie bitten, sich jetzt kurz in die Lage der Aeropers zu versetzen. Ich bin überzeugt, jetzt freuen Sie sich, dass es der SBB über alles recht ordentlich geht.

Zum Schluss will ich Ihnen sehr herzlich danken. Ihr Beitrag zu dem, was die SBB leistet, ist ganz entscheidend. Ich will Ihnen aber auch sagen: Ich schätze Sie ganz ausserordentlich und ich hoffe, dass Sie wissen, dass das keine Floskel ist.