

## **Herr Dr. Benedikt Weibel, SBB, CEO, Präsident der Geschäftsleitung**

Als Sie mir vor einem Jahr die Gelegenheit boten, in Zürich Oerlikon zu Ihnen zu sprechen, waren der 7. Februar 2005 mit seiner grossen Stellwerkstörung in Zürich und ein langer, strenger Winter hinter uns. Und noch war ich überzeugt, dass wir bei SBB Cargo den berühmten Strich übertreffen würden.

Im Spätfrühling verdichteten sich dann erste Vermutungen zur Gewissheit, dass wir im Wagenladungsverkehr Schweiz einen Ertragseinbruch erleiden. Wir alle werden uns wohl unser ganzes Leben lang an diesen lauen Sommerabend am 22. Juni 2005 erinnern, als die Züge auf dem ganzen Netz still standen.

Kaum hatte sich unser Betrieb wieder einigermaßen stabilisiert, hatten wir die harte Prüfung schwerster Unwetter zu bestehen. Die dadurch verursachten Gesamtschäden für die SBB und ihre Tochtergesellschaften belaufen sich auf 84 Mio. Franken. Es handelt sich damit um den grössten Schadenfall seit wir uns gegen grosse Schäden versichert haben.

All diese Ereignisse hinterlassen ihre Spuren auch im Jahresabschluss 2005. Erstmals seit der Schaffung der SBB AG weisen wir einen dreistelligen Verlust aus. Es ist ein schwacher Trost, dass dieser durch die Rückstellungen für die Pensionskasse und die Restrukturierungen im Güterverkehr bedingt ist.

Ausgerechnet in diesem schwierigen Jahr 2005 haben wir die Ziele im Bereich Sicherheit so gut wie noch nie erfüllt. Unter anderem konnten wir nach einiger Zeit der Stagnation die Arbeitssicherheit wieder deutlich verbessern.

Wo stehen wir heute?

Wir können feststellen, dass sich die Betriebslage auf einem hohen Niveau stabilisiert hat. Unser neues und gegenüber früher härter formuliertes Ziel einer Pünktlichkeit von 95 Prozent der Züge mit einer Verspätung von maximal 4 Minuten 59 Sekunden im Werktagsmittel haben wir bis heute deutlich übertroffen. Erstmals seit längerer Zeit verzeichnen wir bei den Verspätungsminuten praktisch aller Kategorien einen deutlichen Rückgang.

Holz anrühren. Wir wissen alle, wie fragil das System ist. Mit Befriedigung kann ich aber feststellen, dass die Grossereignisse des letzten Jahres zu einem intensiven Lernprozess geführt haben, welcher sichtbar Früchte trägt.

Unsere durchaus optimistischen Ziele im Personenverkehr wurden im letzten Jahr übertroffen und die Entwicklung geht unvermindert positiv weiter. Ende Jahr hatten wir 292'144 Generalabonnemente im Umlauf, das sind 12 Mal mehr als 1986, als ich die Leitung vom Marketing Personenverkehr übernommen habe. Und 2 000 051 Halbtaxabonnemente. Keine andere Bahn auf der Welt hat eine so grosse Stammkundenschaft.

Riesig ist die Herausforderung im Güterverkehr. Erfolgreicher Güterverkehr auf der Bahn beruht im Wesentlichen auf zwei Faktoren: Masse und Distanz. Die Distanzen sind in unserem kleinen Land nun einmal limitiert und leider schwinden auch die Massentransporte im Zuge einer zunehmenden Erosion unserer Industrie. Frankreich

hat im Vergleich dazu wesentlich bessere Bedingungen: eine immer noch grosse Grundstoffindustrie und ungleich grössere Distanzen. Und trotzdem unterscheiden sich die im Verwaltungsrat der SNCF präsentierten Analysen ihres Güterverkehrs unwesentlich von der unsrigen. Mit einer Ausnahme: Wir haben eine wesentlich bessere Qualität. Allerdings profitieren wir auch von einem günstigeren verkehrspolitischen Umfeld mit einem Nachtfahrverbot und einer vergleichsweise hohen Lastwagensteuer.

Die in Angriff genommene Restrukturierung des Wagenladungsverkehrs ist unumgänglich. Entscheidend wird die sorgfältige Umsetzung sein. Nachdem mit 650 Kunden ein intensiver Dialog stattgefunden hat, bin ich hier optimistisch.

Ganz anders präsentiert sich die Situation im Nord-Süd-Güterverkehr. Hier spielt die von der EU seit langem forcierte neue Welt des Wettbewerbes auf der Schiene voll. Zusammen mit unseren Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien tragen wir nun die integrale Produktionsverantwortung. Damit haben wir die Voraussetzung geschaffen, um im Wettbewerb zu bestehen. Der härteste Konkurrent ist die DB-Tochter Railion und deren Partnerin BLS. Insgesamt konnten wir dank der durchgehenden Produktion die gefahrenen Tonnenkilometer um 23 Prozent steigern. Hier beträgt die mittlere Transportdistanz 500 Kilometer. Die gute Nachricht ist, dass wir die Qualität markant steigern konnten. Die schlechte Nachricht, dass wir auch in diesem Segment noch Geld verlieren. Es ist daher zwingend, dass wir dieses System besser auslasten.

Im Zentrum standen letztes Jahr auch die Bahnhöfe. Bei der Abstimmung über die Ladenöffnungszeiten am Sonntag ist es für die SBB nicht nur um viel Geld gegangen, sondern auch um den Erhalt eines Modells, welches für die SBB von grosser Bedeutung ist. Die Bahnhöfe sind die Visitenkarten, für die Bahn, aber auch die Städte. Passagiere, Läden und Gastbetriebe befruchten sich gegenseitig. Nicht zuletzt wegen der infolge Bahn 2000 zugenommenen Passagierströme hat Immobilien ein Rekordergebnis erzielt.

Die Infrastruktur war im letzten Jahr gefordert wie noch nie. Die drei Grossereignisse haben gezeigt, wie anfällig dieses Patchwork von ältester bis neuester Technologie geworden ist. Die Infrastruktur hat aber nicht nur gelitten, sie hat sich auch ausgezeichnet durch gutes Krisenmanagement. Was insbesondere während der schon fast wieder vergessenen Unwetterwoche geleistet wurde, ist bewundernswert. Die nächste grosse Prüfung für die Infrastruktur steht vor der Türe: beim nächsten Fahrplanwechsel wird die Neubaustrecke auf ETCS geschaltet.

Mit Befriedigung kann ich feststellen, dass in den letzten Monaten im intensiven Dialog zwischen Bahnen, Industrie und den europäischen Institutionen eine europäische ETCS-Politik definiert wurde. Erste Priorität bei der europaweiten Einführung von ETCS hat der Korridor Rotterdam-Genua, damit auch die Strecken durch die Schweiz.

Noch nicht über den Berg sind wir bei der Pensionskasse. Eine von der Eidgenössischen Finanzverwaltung eingesetzte Arbeitsgruppe hat eine gute Lösung ausgearbeitet und zwar für die Pensionskassen des Bundes, der Post und der SBB. Die wesentlichen Punkte sind die Einführung des Beitragsprimates, die Reduktion des technischen Zinssatzes und die Ausgliederung der Rentenbestände. Für die

Renten der Pensionierten soll der Bund garantieren. Es scheint indessen, dass der Vorschlag im Parlament nicht unbestritten ist. Ich kann nur wiederholen: hier steht der Bund in der Pflicht. Die Pensionskasse der SBB hatte die gleichen vom Parlament genehmigten Statuten wie jene des Bundes. Die Ausfinanzierung war unvollständig, weil uns keine Schwankungsreserve mitgegeben wurde.

Lassen Sie mich zum Abschluss auf einige Aspekte Ihres Berufes eintreten.

Es ist leider eine Tatsache, dass Sie von der Restrukturierung bei Cargo sehr direkt betroffen sind. In dieser Situation erweisen sich die hier und dort aufgetretenen Unterbestände beim Personenverkehr als Glücksfall. Es sieht so aus, dass wir alle Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer auch in Zukunft beschäftigen können. Klar ist aber, dass Über- und Unterbestände an verschiedenen Orten auftreten. Das erfordert eine gewisse Mobilität, was Sie bereits im ersten „Contrat social“ vom 31.3.1993 mit Unterschrift Ihres damaligen Präsidenten F. Schneider zugesichert haben.

Mit der „Vision 2010“ hat der Personenverkehr die Zukunft für Ihren Beruf abgesteckt. Dieses Konzept ist das Ergebnis eines intensiven sozialpartnerschaftlichen Prozesses, in dem sich auch Ihr Verband massgebend eingebracht hat. Ich habe diesen Prozess persönlich verfolgt. Das Resultat befriedigt mich. Das Gespenst der „Subdivisionalisierung“ ist vom Tisch. Ebenso die lohnwirksame Mitarbeiterbeurteilung. Es scheint auch, dass sich Personenverkehr und Cargo in der Problematik der Sonntagsleistungen in Zürich gefunden haben

Ich habe kürzlich einen ganzen Vormittag bei der Zugführung bei P-OP verbracht und war beeindruckt vom Gebotenen. Ich habe ein Team vorgefunden, das sich mit Ernsthaftigkeit, Professionalität und Einfühlungsvermögen um Ihre Kategorie kümmert. Besonders gespannt bin ich auf die Resultate der ersten Versuche mit dem Projekt „Selbsteinteilung“.

In diesem Jahr läuft der Gesamtarbeitsvertrag 2 aus. Ich bin mir bewusst, dass die Voraussetzungen für die Neuverhandlung nicht besonders glücklich sind. Es geht darum, die berechtigten Anliegen der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit den äusseren Gegebenheiten, welche wir nicht beeinflussen können, in Übereinstimmung zu bringen. Auf beiden Seiten des Verhandlungstisches müssen wir uns bewusst sein, dass eine konkurrenzfähige und effiziente SBB die beste Garantie für künftige Arbeitsplätze ist. Dass wir uns dabei an den Bedingungen unserer härtesten Konkurrenten ausrichten müssen, ist logisch, zumindest in den Bereichen, in denen Wettbewerb besteht.

Lassen Sie mich am Schluss wie immer danken. Danken für Ihren riesigen Einsatz, allzu oft leider auch unter erschwerten Bedingungen. Ein ganz spezielles Dankeschön gebührt Ihrem scheidenden Präsidenten Theo Marty. Du bist mir, lieber Theo, in den letzten Jahren als hervorragender Berufsmann, als Präsident des VSLF, aber vor allem als Mensch nahe gekommen. Dafür danke Dir im Namen der SBB, aber auch sehr persönlich.

Deinem Nachfolger, Herrn Hubert Giger, auch ein alter Bekannter, wünsche ich an der Spitze des VSLF alles Gute.

Es ist nicht zu vermeiden, dass ich ganz zum Schluss auch auf mich selber zu sprechen komme. Ich bin mir bewusst, dass ich zum letzten Mal als SBB-Chef an Ihrer Generalversammlung auftrete. Es ist aber viel zu früh, um Abschied zu nehmen. Ich konzentriere all meine Energie auf die kommenden Monate und freue mich darauf, die letzte Strecke auf einem langen Weg mit Ihnen zusammen zu gehen.