

SERVICE PUBLIC



Peter Salvisberg

Ab die Post!

Herzliche Gratulation, liebe Post! Du feierst dieser Tage einen runden Geburtstag, den alle vergessen haben: 25 Jahre B-Post. Am 1. Februar 1991 lancierte die damalige PTT die Trennung der Briefe in A- und B-Post. Ein Erfolgsmodell? Wohl kaum. Denn die Idee ist bis heute von niemandem kopiert worden und kein gefeierter Exportschlager – obwohl der Weltpostverein seinen Sitz in Bern hat.

25 Jahre nach der Lancierung der B-Post könntest du dir die Frage stellen: Weshalb bringt es die Post im Nachbarland Österreich fertig, 95 Prozent der Briefe den Empfängern am nächsten Tag zu übergeben? Österreich ist gut doppelt so gross wie die Schweiz und ähnlich gebirgig. Weshalb brauchst du in der Schweiz drei Tage für einen B-Post-Brief?

Eine mögliche Erklärung lieferte deine Chefin Susanne Ruoff in einem Interview mit der «Aargauer Zeitung»: «Die B-Post ist eine super Ergänzung, sie dient zur Auslastung unserer Sortieranlagen tagsüber.» Aha, im Zentrum deiner Überlegungen stehen nicht die Kunden, sondern die Bedürfnisse des Betriebs.

Aber dient die B-Post wirklich der Effizienz des Betriebs? Das Gegenteil ist der Fall. Die Einführung der B-Post hatte zur Folge, dass zuerst die A- von der B-Post getrennt werden muss. Und dann wird die B-Post in deinen Sortierzentren für teures Geld in riesigen Hallen zwischengelagert. Im Verteilzentrum Härkingen SO musste der Stauraum aufgestockt werden, im Verteilzentrum Schlieren ZH dient der grösste Teil des Gebäudes als Aufbewahrungsort für B-Post.

Anders als 1991 werden die Briefe heute nicht mehr von Hand sortiert. Ein einziger Scanner liest bis zu 40 000 Adressen pro Stunde, die angeschlossene Anlage sortiert sie gleich in der Laufrichtung der Briefträger. Deshalb mein Wunsch zum Jubiläum: Liebe Post, mach die Briefpost unkomplizierter, damit effizienter und somit billiger. Stelle alle Briefe einfach so schnell wie möglich zu. Ganz nach dem Motto: Bei uns geht die Post ab!

Falsche SBB-Info an die Mitar

Bundesbahnen machen intern mobil gegen die Volk

Die SBB wollen verhindern, dass die Initiative «Pro Service public» vom Volk angenommen wird. Sie haben ihre 30 000 Angestellten deshalb aufgefordert, die Initiative abzulehnen. Bei der Information ihrer Belegschaft nehmen sie es mit der Wahrheit nicht sehr genau.

Der Bundesrat legte am Mittwoch der letzten Januarwoche den Termin für die Abstimmung über die Initiative «Pro Service public» auf den 5. Juni fest. Wie alle Bundesbetriebe sind die SBB vom Volksbegehren direkt betroffen. Die Konsumentenzeitungen K-Tipp, «Saldo», «Bon à Savoir» und «Spendere Meglio» verlangen im Kern Service vor Gewinn. Das heisst: Post, SBB, Swisscom & Co. sollen einen anständigen Service zu vernünftigen Preisen anbieten – statt möglichst hohen Gewinn anzustreben. Ein internes Papier, das dem K-Tipp vorliegt, soll die über 30 000 SBB-Mitarbeiter zu einem Nein motivieren. «Bei meinem Arbeitgeber herrscht leichte Nervosität. Mittlerweile darf man sich auch mit dem Vorgesetzten treffen, um die Initiative genauer zu besprechen», schreibt ein Mitarbeiter dem K-Tipp.

Die Hauptbotschaft des SBB-internen Argumentationspapiers: Die «schädliche» Initiative schwäche die SBB und bringe einen Leistungsabbau für die Kunden. Denn die Initianten erlaubten keine Gewinne aus dem Grund-

versorgungsangebot und untersagten die Querfinanzierung, was bezahlbare Angebote für die Kunden verunmögliche.

Das ist falsch: Gewinne zu erzielen, ist weiterhin erlaubt – Gewinnmaximierung darf aber nicht oberstes Ziel sein. Die Ge-

winne müssen jedoch im Unternehmen selbst investiert werden. Damit der Service besser wird.

Ebenfalls unzutreffend ist die Behauptung, Querfinanzierungen seien nicht mehr erlaubt. Die Initiative macht allerdings klare Vorgaben dazu: Gewinne aus der Grundversorgung dürfen nicht in andere Verwaltungsbereiche des Bundes wie etwa Landwirtschaft oder Militär abfliessen. Einzig diese Querfinanzierung verbietet die Initiative.



SBB-Papier: Falsche Informationen zur Initiative «Pro Service public»

Informationen beizugehen

Initiative «Pro Service public»

Wieso aber verbreiten die SBB falsche Informationen? Gegenüber dem K-Tipp wollten sie dazu keine Stellung nehmen.

Nur Grossverdiener-Löhne würden gekürzt

Reichen die Argumente nicht mehr, werden Ängste geschürt: Diesen Trick wenden auch die SBB in ihrem Papier an die Mitarbeiter an. Sie verbreiten darin, dass die Initiative «Pro Service public» Einfluss auf die Löhne der

SBB-Angestellten habe. Was die SBB-Strategen dabei verschweigen: Ändern werden sich nach Annahme der Initiative nur die Saläre der obersten Kader, die mehr verdienen als ein Bundesrat: also mehr als 475 000 Franken. Nur die exzessiven Löhne der Grossverdiener würden somit gekürzt. SBB-Chef Andreas Meyer erhielt im vergangenen Jahr gut 1 Million Franken. Luc Müller

Weitere Infos auf www.proservicepublic.ch



Minibar (links) und SBB-Lounge im HB Zürich: Angebote für Reisende der ersten Klasse statt Verpflegung in den Zügen

Minibars: SBB verheimlichen die Zahlen

Teure Erstklass-Lounges ersetzen Service in den Zügen

Die SBB behaupten, die Minibars würden nicht rentieren. Deshalb werden sie in zwei Jahren abgeschafft. Aus den Zahlen machen die SBB ein Staatsgeheimnis.

Die heute etwa 120 Minibars sollen nach dem Willen der SBB bis Ende 2017 ganz aus den SBB-Zügen verschwinden. Begründung: Die Minibars würden «bereits seit vielen Jahren» zu jährlichen Verlusten in Millionenhöhe führen. Auf Anfrage des K-Tipp nennen die SBB aber keine konkreten Zahlen.

Interessant: Im Jahr 2007 hatten die Bundesbahnen verkündet, die Minibars schenkten jährlich rund drei Millionen Kaffees aus. Bei heutigen Preisen entspräche allein der Kaffeeumsatz Einnahmen von rund 13 Millionen Franken. 2013 schlugen die SBB-Minibars kräftig auf: Ein Cappuccino kostete neu Fr. 5.90 statt Fr. 4.40, ein Café Crème Fr. 4.50 statt Fr. 4.30, heisse Schokolade Fr. 6.90 statt Fr. 4.40.

Trotz diesen happigen Aufschlägen scheint der Kaffeeausschank im Zug kein schlechtes Geschäft zu sein: Vor zwei Jahren stellten die SBB mit grossem Brimborium einen neuen Minibar-Typ mit Brennstoffzellen-Technologie vor: Damit könnten die Minibar-Mitarbeiter fortan auch Cappuccino und Latte Macchiato servieren. Sieben solcher Kaffeemaschinen wurden auf der Strecke Zürich-Bern eingesetzt. Heute sagen die SBB: «Die neuartige Energieversorgung bewährte sich im Alltag nicht.»

15 Minibars bei der Rhätischen Bahn

Die Rhätische Bahn (RhB) zeigt, dass es auch anders geht. Sie baute in den letzten Monaten das Angebot mit einer stationären Kaffeebar aus. Die Bar wurde auf der Albulalinie zwischen Thusis und St. Moritz eingerichtet. Mit den drei Minibars im Bernina-Express, der zwischen Chur und Tirano fährt, besitzt die RhB total 15 Minibars.

Während die SBB das Verpflegungsangebot in den Zügen einschränken, investieren sie in Lounges an grossen Bahnhöfen – wo es an Ess- und Trinkmöglichkeiten nicht mangelt. Dort gibts für SBB-Kunden mit Erstklass-GA und für Reisende mit einem internationalen Fahrschein der 1. Klasse gratis Getränke, Zeitungen und einen Internetanschluss.

Der K-Tipp wollte wissen: Wie viel kosteten die bisher in Zürich und Genf eröffneten Lounges? Auch dazu geben die SBB keine Auskunft. Weitere Aufenthaltsräume für Erstklasskunden sind in Basel und Bern geplant. Hier spielt offenbar keine Rolle, dass die SBB damit nur Verluste einfahren. Tatjana Jaun

Die politischen Tophemen.

er für einen starken öffentlichen Verkehr ist, muss die schädliche «Pro Service public» Initiative ablehnen.

Will die Initiative? Gewinnverbot für bundesnahe Betriebe in der Dienstleistung; Verbot der Quersubventionierung anderer Verwaltungsbereiche; die Verlegung fiskalischer Interessen; Löhne und Honorare der Mitarbeitenden der betroffenen Unternehmen dürfen nicht über diejenigen der öffentlichen Verwaltung liegen. Volle Transparenz über Kosten der Grundversorgung und Verwendung bei den betroffenen Betrieben.

Position der SBB: Standard und Qualität des Service Public sind in der Schweiz hoch. Dienstleistungen werden sehr zuverlässig und mit steigender Effizienz erbracht. In der Schweiz haben wir heute ein äusserst leistungsfähiges System des öffentlichen Verkehrs, auf das wir stolz sein können. Die Initiative schwächt den Service public, anstatt ihn zu stärken. Sie schwächt die SBB und deren Leistungsfähigkeit für Kundinnen und Kunden, weil sie der SBB Geld entzieht.

Maassnahmen. Mit der Gründung eines Gegnerkomitees (www.proservicepublic.ch) wird die einstimmige Ablehnung der Initiative im Parlament, wurden erste Teilziele erreicht. Der täglich zu erbringende Tatbestand, mit Servicequalität und Kundinnen- und Kundenzufriedenheit zu begegnen, bildet die Hauptmassnahmen gegen die Initiative. Über das OM Top-Thema Verantwortung für die Schweiz werden die verschiedenen Verantwortungsbereiche gesteuert, welche das Terrain für eine Ablehnung der Initiative an der Urnenabstimmung (5. Juni 2016), im Rahmen der Dialogveranstaltungen «Rendez-vous avec le public» wird den Mitarbeitenden noch im Jahr 2015 die Möglichkeit geboten, über die Initiative auszutauschen.

Verantwortlichkeiten der SBB: Die Initiative schwächt den Service public, anstatt ihn zu stärken. Sie schwächt die SBB und deren Leistungsfähigkeit für Kunden, weil sie ihm Geld entzieht.

Der unternehmerisch geführte Service public ist eine Erfolgsgeschichte. Qualität, Zuverlässigkeit und Effizienz des öffentlichen Verkehrs der Schweiz sind im internationalen Vergleich auf sehr hohem Niveau.

Ohne Gewinn keine Zukunft. Ohne Querfinanzierung keine bezahlbaren Angebote für unsere Kundinnen und Kunden. Gute und qualifizierte Mitarbeitende bringen die Bahn vorwärts. Sie verdienen einen anforderungsgerechten Lohn.

SBB - 08. Juni 2015