



Freie ArbeiterInnen Union Bern
Syndikat aller Berufe
Postfach 636
3000 Bern 25
www.faubern.ch | info@faubern.ch

Postkonto
30-276725-1

SBB: Stellenabbau stoppen!

Bern, 01.10.2016

SBB-CEO Andreas Meyer kündigte am 22. September an, dass die SBB 1400 Stellen abbauen werden. Betroffen sind 500 Stellen in der Verwaltung, in der Verkehrsleitung 250, im Verkauf 220 und beim Rangierpersonal 165 Stellen. Die übrigen rund 250 Stellen verteilen sich über verschiedene Bereiche.

Der Abbau soll über natürliche Abgänge, also Stellenwechsel und (Früh-)Pensionierungen erfolgen. Der Abbau solle ‚sozialverträglich‘ gestaltet werden, verspricht Andreas Meyer. Doch ‚sozialverträglich‘ heisst in diesem Zusammenhang bloss, ‚wahrscheinlich keine Entlassungen‘. Denn es ist überhaupt nicht ‚sozialverträglich‘, wenn mit weniger Personal mehr Leistung erbracht werden soll – weder für die SBB-Arbeiter_innen, noch für die Reisenden. Denn mehr Leistung mit weniger Personal heisst entweder zusätzliche Automatisierung oder mehr Arbeitsdruck. Meistens aber beides. In der Verkehrsleitung, wo Weichen und Signale gestellt und die Züge überwacht werden, zum Beispiel heisst das konkret, dass die meisten Einstellungen von Rechnern gemacht werden und die Fahrdienstleiter_innen nur in Spezialfällen eingreifen müssen, etwa bei Störungen. Deswegen überwachen die Fahrdienstleitenden riesige Gebiete. Dies hat wiederum zur Folge, dass sie kaum mehr als eine vage Ahnung der örtlichen Gegebenheiten haben können, was schon mehrfach zu betrieblich und sicherheitstechnisch fragwürdigen Entscheidungen in Störungsfällen geführt hat. Den Fahrdienstleistenden kann dies aber kaum vorgeworfen werden, denn im Störfall stehen sie mit der Hilfe von Assistent_innen vor der fast unlösbaren Aufgabe die Reisenden im Gebiet doch noch möglichst schnell an ihr Ziel zu bringen, möglichst ohne dass die Störung Auswirkung auf andere Gebiete hat. Wer nun in diesem Bereich Leute abbauen will, nimmt in Kauf, dass die Leute in den Fahrdienstleitzentralen schnell ausbrennen und deswegen häufig krank werden. Die Krankgeschriebenen können aber nicht einfach so ersetzt werden, da diese Arbeit eine hohe Verantwortung und ein grosses Wissen voraussetzt, die Folge von Überarbeitung und Unterbelegung zeigte sich 2013 in Mainz: Der Deutschen Bahn fehlte es an Fahrdienstleiter_innen für den Bahnhof Mainz, weshalb dutzende Zughalte und -fahrten ausfielen. Wer dies ‚sozialverträglich‘ nennt – ganz egal ob für Reisende oder Arbeiter_innen – muss wohl ein Manager sein.

Das selbe gilt für das personalintensive Rangieren: Seit der Einführung von Pendelzügen im Fernverkehr vor rund zwanzig Jahren muss zwar weniger rangiert werden, doch werden auch bei Pendelzügen in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Wagengruppen angehängt und bei Störungen muss ebenfalls schnell reagiert werden können, um Verspätungen zu verhindern. Fehlen die Leute für sichere Rangierbewegungen im richtigen Moment, entstehen entweder Verspätungen oder Unfälle, die schnell tödlich sein können.

Meyer geht es also nicht um die Sicherheit der Reisenden – und um die der Arbeiter_innen erst recht nicht. Meyer geht es bloss darum, wie viel Rendite die SBB abwirft. Dass er dabei fragwürdige Methoden wählt, oder zumindest stützt, zeigt ein Blick auf seine frühere Arbeitgeberin Deutsche Bahn: Auf der Jagd nach höheren Renditen wurde bei der S-Bahn Berlin der Unterhalt auf ein Minimum zurückgefahren, weswegen nicht mehr alle sicherheitsrelevanten Wartungen durchgeführt wurden, was 2009 in einem ‚Grounding‘ der kompletten Berliner S-Bahn führte. Meyer sass damals im Aufsichtsrat – und obwohl er von einem Bericht im Auftrag seiner damaligen Arbeitgeberin reingewaschen wurde, bleibt ein schaler Nachgeschmack, da er ähnliche Methoden bei der SBB auch anzuwenden versuchte: Die versuchte Schliessung der Officine Bellinzona (OBe) erfolgte ebenfalls nicht, weil das Werk unrentabel oder überflüssig war – bis heute wirtschaftet die OBe erfolgreich, selbst wenn ihr von der SBB immer wieder Knüppel zwischen die Beine geworfen werden. Dass die OBe auch betrieblich nicht einfach überflüssig ist, zeigt die Tatsache, dass sie das einzige Unterhaltswerk südlich des Gotthards ist. Dies nachdem die Werkstätte in Biasca (welche zuletzt bloss Aussenstelle der OBe war) bereits vor Jahren geschlossen wurde.

Falls die SBB tatsächlich sparen muss, um nicht die Billettpreise erhöhen zu müssen oder die Infrastruktur verlottern zu lassen, sollte sie als erstes die Löhne der Chefetage auf die der Lokführer_innen und Fahrdienstleiter_innen begrenzen – Meyer und seine Manager_innen haben kaum eine grössere Verantwortung für Menschenleben, als die Menschen die tagtäglich Züge mit mehreren hundert Menschen führen oder leiten. Denn von Sparen zu faseln und sich Millionensaläre auszubezahlen ist nicht wirklich glaubwürdig.

Die Freie Arbeiter_innen Union (FAU) Bern hat grosse Bedenken, ob des fortgesetzten Sparkurses bei allen Eisenbahnunternehmen. Die FAU Bern fordert deswegen im Interesse der Arbeiter_innen der SBB und aller Reisenden eine sofortige Rücknahme des angekündigten Stellenabbaus, die Festanstellung aller Temporärarbeiter_innen und das Ende der Temporärarbeit in allen Bereichen der Eisenbahnunternehmen und bietet im Rahmen ihrer Möglichkeiten ihre Unterstützung allen kämpfenden Eisenbahner_innen an.

FAU - Die Basisgewerkschaft