

SEV : die Mittel der direkten Demokratie nutzen

Autor(en): **Béguelin, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **86 (1994)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-355450>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

SEV: Die Mittel der direkten Demokratie nutzen

Die direkte Demokratie bestimmt die Strategie des SEV: Die Passagiere, die als BürgerInnen das Los des öffentlichen Verkehrs mitbestimmen, dürfen nicht verärgert werden. So ist ein Streik bei den SBB nur in aussergewöhnlichen Fällen denkbar.

entsprechende Verantwortung mit sich. Wenn zum Beispiel von einem Unternehmen Rationalisierungsmassnahmen beschlossen werden, weiss der SEV fast immer, in welcher Spannweite sie für die Gesundheit des Unternehmens gerechtfertigt sind. Von daher werden Verhandlungen unter folgendem Gesichtspunkt geführt: «Wie rationalisieren ohne unerträgliche soziale Auswirkungen, indem man es so einrichtet, dass die Gewinne der Rationalisierung gleichermassen zwischen den Angestellten und dem Unternehmen geteilt werden.» In diesem Rahmen sind die im Verlauf der letzten zwanzig Jahre erzielten Resultate bemerkenswert, obwohl man es natürlich im Gewerkschaftskampf wie in der Ehe immer noch ein bisschen besser machen könnte...



Von Michel Béguelin,
Nationalrat und
SEV-Sekretär

Meinung. Sie erklärt auch die vom Bundeskomitee im November 1993 in der Form einer monatlichen Beitragserhöhung von einem Franken genehmigte Investition von 1,2 Millionen Franken: Sie wird verwendet zur Information des Bürgers als Kunden über die Einsätze im Zusammenhang mit dem aktuellen Leistungsabbau der öffentlichen Transporte. Sie erklärt schliesslich auch die starke Präsenz des SEV im Bundesparlament und in den kantonalen Parlamenten: Hier werden alle wichtigen, die Branche betreffenden Entscheide gefällt.

tionalen Parlamenten: Hier werden alle wichtigen, die Branche betreffenden Entscheide gefällt.

Der Streik: kein Allheilmittel

In diesem Kontext ist der Streik wirklich ein allerletztes Mittel. Falls er wirklich nötig ist, benutzt ihn der SEV, wenn das Gesetz ihn nicht verbietet. Das war beispielsweise im Verlauf der letzten Jahre dreimal der Fall: einmal mit der Schifffahrtsgesellschaft auf dem Langensee und zweimal mit den städtischen Transporten von Genf. Was die SBB betrifft, so verbietet das Beamtenstatut ausdrücklich den Streik. Es bräuchte wirklich aussergewöhnliche Ereignisse, um den SEV in die Illegalität zu zwingen. Falls zum Beispiel das demokratische System der Schweiz in Frage gestellt werden sollte, könnte man sich vorstellen, dass er nicht zögerte, die Bestreikung der öffentlichen Transportmittel anzuordnen. Aber unter dieser Hypothese stünde er nicht allein da, und die Legitimität seines Vorgehens wäre der öffentlichen Meinung einsichtig. Gegenüber den SBB immerhin fehlt es nicht an Druckmitteln, wenn der Dialog nicht mehr möglich ist. In jedem Fall ist es höchst selten, dass zu diesem letzten Mittel gegriffen werden muss: Auf der einen oder andern Ebene findet sich dank dem Gewicht und der Omniprä-

Die Kampfbedingungen im besonderen

Wir leben in der Schweiz, im Land der direkten Demokratie. Das bedeutet, dass im Durchschnitt mindestens zweimal pro Jahr irgendwo in den Kantonen und auf Bundesebene die Bürger als Benutzer der öffentlichen Transporte aufgerufen sind, ihre Stimme über Kredite oder Projekte abzugeben, die die Branche sehr direkt betreffen (so zum Beispiel am 20. Februar 1994 mit den Abstimmungen über die Alpen-Initiative und über die Schwerverkehrsabgabe). Diese Tatsache bestimmt wesentlich die Strategie des SEV: Um der Zukunft seiner eigenen Tätigkeit willen kann es für ihn nicht in Frage kommen, den Bürger als Benutzer zu verärgern. Im Gegenteil ist es unerlässlich, ihn am berechtigten Anliegen eines gewerkschaftlichen Kampfes Anteil nehmen zu lassen; ideal wäre selbstverständlich, er unterstützte ihn... Diese unumgängliche Bedingung erklärt die Bedeutsamkeit der Informationsmittel des SEV gegenüber der öffentlichen

Der Schweizerische Eisenbahnerverband (SEV) zählt 60 000 Mitglieder. Zu den SBB-Angestellten versammelt er auch jene von ungefähr 150 verschiedenen Unternehmen, sogenannten privaten Eisenbahngesellschaften, Schifffahrts- und Busbetrieben, Schlafwagen- und Speisewagengesellschaften, einigen Seilbahnen und schliesslich allen öffentlichen städtischen Transportunternehmen der Westschweiz. Die mittlere Organisationsrate für die Aktiven beträgt 75 Prozent (80 Prozent bei den SBB).

Eine hohe Organisationsrate, ja, aber...

Eine so hohe Organisationsrate bringt viele Verbände ins Träumen. Es liegt auf der Hand, dass der SEV in seiner Branche ein nicht zu umgehender Partner ist. Dieser gewichtige Einfluss bringt eine

senz des SEV immer eine Möglichkeit zum Gespräch. Die Ereignisse vom November 1993 um die das Zugpersonal betreffenden Rationalisierungsmassnahmen sind der Beweis dafür: Nach-

**Für den SEV
kann es nicht in
Frage kommen,
den Bürger
als Benutzer
zu verärgern.**

dem die Temperatur einen Monat lang gestiegen war, wurde das Problem so gelöst, wie es der SEV im Sinn hatte, ohne dass man auf die Mittel hat zurückgreifen müssen, welche die betroffenen Angestellten vorbereitet hatten. Die Mittel waren eine systematische Sondierung bei den Benutzern über die voraussichtliche Entwicklung der vom Unternehmen angebotenen Leistungen (stets dieses Bemühen, die Benutzer auf die Seite der Angestellten zu bringen), die Verweigerung zusätzlicher Arbeitsstunden während der Festtage am Jahresende und endlich der Dienst nicht nach Vorschrift, was, wie gesagt und wiederholt werden muss, normal ist, sondern auch nach den Vorschriften, von denen das Unternehmen weiss, dass sie in der Praxis undurchführbar sind, die es aber trotzdem erlassen hat, in der Hoffnung, sich im Fall eines Unglücks von der Verantwortung entlasten zu können.

Der Gewerkschaftskampf wechselt die Ebene

Bis Ende 1991 hatte der öffentliche Verkehr mit einem unzweideutigen politischen Willen hinter sich Rückenwind. Bahn 2000 und die neuen Alpentransversalen sind noch sichtbare Zeichen. Heute spielt sich das Gegenteil ab: Die Konkurrenz der Strasse senkt die Preise für den Warentransport und die Bahn

büsst jeden Tag Marktanteile ein (13% im Jahr 1993); Bahn 2000 speckt mehr und mehr ab: Das vom Volk im Dezember 1987 angenommene Projekt ist um 50% reduziert; was die Bahn 2000 betrifft, so ist zum Beispiel nicht mehr die Rede von einer neuen Basislinie am Gotthard von Arth-Goldau nach Lugano, sondern nur mehr von einem Basistunnel; was schliesslich den Agglomerationsverkehr betrifft, hat zwar der Bund dem Prinzip einer bescheidenden finanziellen Impulsbeteiligung zugestimmt, doch mangels Mittel handelt es sich um eine geschenkte Erklärung. Im übrigen ist der politische Druck auf die Unternehmen enorm. Sämtliche Budgets müssen reduziert werden, insbesondere die Personalausgaben. Die Leistungen sind in Frage gestellt: Im Regionalverkehr mehren sich die Umsteigeprojekte von der Bahn auf den Bus; im Warenverkehr wurde der Transport von Detailfracht «Cargo domizil» privatisiert mit der Konsequenz einer Verlagerung dieses Verkehrs auf einige Zentren; dasselbe mit dem Güterwagenverkehr, wo nur

**Gegenüber den SBB
fehlt es nicht an
Druckmitteln, wenn
der Dialog nicht
mehr möglich ist.**

Bahnhöfe offenbleiben werden, die jährlich mindestens 37 000 Tonnen bearbeiten (mit dieser Norm wird es beispielsweise in der ganzen Jurakette keinen einzigen mehr geben).

Alle diese Massnahmen gipfeln in der geplanten Streichung von 6000 Stellen ab jetzt bis zum Jahr 2000. Wie diese Entwicklung bekämpfen? Die Politik, die sich so befeissigt, zerstört den Begriff der öffentlichen Bundesdienste (für die PTT gilt dieselbe Tendenz). Insbesondere verwandelt das besessene Bemühen um Rentabilität für das, was öffentliche Dienste waren, jetzt und in der Zukunft die Randregionen in Wüsten mit allen voraussehbaren Konsequenzen für die betroffenen Kantone. So be-

deutet die Infragestellung öffentlicher Dienste einen direkten Verstoss gegen den Föderalismus, gegen das Prinzip, das vorsieht, dass die reichen Regionen den andern helfen, und also gegen die Grundlage des Bundes.

Der Einsatzpunkt für den gewerkschaftlichen Kampf verlagert sich jetzt für den SEV auf die politische Ebene. Es geht darum, die Kantone und die öffentliche Meinung dafür zu sensibilisieren, was sie in den kommenden Jahren unausweichlich erwartet. Und eine gesunde föderalistische Reaktion ins Leben zu rufen, die sich der Trennung des Landes in eine rentable und eine nicht-rentable Schweiz widersetzt, indem mit einem gerechten finanziellen Lastenausgleich zwischen den Regionen für alle wirksame öffentliche Dienste wiederhergestellt werden.

Nicht nur der SEV

Diese neue Kampfformel betrifft auch die andern Gewerkschaften. Der angeheizte Wirtschaftsliberalismus tendiert dazu, alle Formen der Solidarität zu zerschlagen, darunter die für uns Schweizer fundamentalste, den Föderalismus. Dazu drängt sich eine Bemerkung auf: Bis ins Jahr 1960 war die Devise «einer für alle, alle für einen» Teil unseres alltäglichen Lebens. In der Schule, in den Reden, in den Zeitungen wurde sie dauernd zitiert. Wann haben Sie sie zum letzten Mal gehört aus dem Mund eines Politikers der Rechten, die uns regiert?

Die Gewerkschaftskämpfe dieses Jahrhundertendes müssen unbedingt darauf hinausgehen, den fanatischen Liberalismus zur Vernunft zu bringen. Uns steht ein ausserordentliches Mittel zur Verfügung, die Demokratie, noch besser, die direkte Demokratie. Benutzen wir sie und geben wir uns die Mittel zur Hand, sie besser zu benutzen: Das ist für die gegenwärtigen Zeiten die wirksamste gewerkschaftliche Waffe.