

# Mitbestimmungsmodell für Eisenbahner

Autor(en): **Keller, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur**

Band (Jahr): **55 (1976)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-339224>

## **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.

## Mitbestimmungsmodell für Eisenbahner

*Die Mitbestimmungsinitiative des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes wurde zwar vom Schweizervolk abgelehnt; aber die Forderung nach Mitbestimmung bleibt für die Gewerkschaften weiterhin auf der Traktandenliste. Die VPOD-Tagung in Lausanne hat dies erneut bestätigt.*

*Es geht bei der Mitbestimmung schliesslich um die Würde der Person des abhängigen Arbeitnehmers; deshalb hat auch die SPS Grund genug, sich für dieses Postulat einzusetzen. Wie die Mitbestimmung zu verwirklichen ist, soll möglichst konkret aufgezeigt werden. Im folgenden versucht unser Mitarbeiter Paul Keller, ein Mitbestimmungsmodell für Eisenbahner zu entwickeln. Wir freuen uns über diesen Beitrag auch deshalb, weil unsere Schrift unter den Eisenbahnern recht gut verbreitet ist.*

R. L.

42 000 Eisenbahner stehen im Dienste unserer nationalen Verkehrsunternehmung. Gruppirt nach den Bereichen Bau, Betrieb, Zugförderung/Werkstätten und Verwaltung ist ihre Tätigkeit auf den Transport von Personen und Gütern auf der Schiene ausgerichtet. Das Erfüllen dieser Aufgabe stellt berufliche Anforderungen, die sich in ihrer Vielfalt nicht von der eines grossen Produktionsbetriebes unterscheiden. Auf dem Netz von 3000 Kilometern Länge werden pro Jahr 220 Millionen Reisende und 45 Millionen Tonnen Güter befördert. Das Erneuern von Fahrbahn und Rollmaterial wie das Erbringen der Fahrleistungen von Tag zu Tag bei stets wechselnden Bedingungen führt wohl zu einer Spezialisierung, die jedoch unter dem Zwang des scharfen Konkurrenzdruckes eine Starrheit in technischer oder organisatorischer Beziehung auf den verschiedenen Ebenen der Unternehmung ausschliesst. Die Stellung als Bundesbetrieb ändert an dieser Tatsache nichts. Schon lange und für immer vorbei sind monopolistisch geschützte Wettbewerbsvorteile.

### Die Fessel des Beamtengesetzes

Der grösste Teil der SBB-Belegschaft untersteht dem Beamtengesetz (BG). Eine anzustrebende Mitbestimmung der Eisenbahner muss darum den Normen der von der Bundesversammlung erlassenen Gesetze entsprechen. Artikel 67 BG hält in Absatz 2 fest:

«Die Tätigkeit der Personalausschüsse ist ausschliesslich begutachtender Natur.»

Den Charakter eines Mitspracherechtes weisen jene Artikel auf, die zur Bildung von Disziplinarkommissionen, der Paritätischen Kommission für Personalangelegenheiten und den Kommissionen für Krankenkasse, Pensions- und Hilfskasse die gesetzliche Grundlage abgeben.

Das Gesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZG) vom 8. Oktober 1971 enthält vereinzelt Mitbestimmungsrechte

des Personals, wie Gestaltung der Dienstpläne und das Zugestehen von Ausnahmeregelungen. Fragen der Gesetzesauslegung und des Vollzugs werden von einer eidgenössischen Arbeitszeitgesetzkommission unter dem Vorsitz eines Bundesrichters und der gleichen Zahl von Personal- und Verwaltungsvertretern begutachtet.

Im fünfzehnköpfigen Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen nimmt das Personal die Mitsprache wahr durch den Präsidenten und einen Sekretär des Schweizerischen Eisenbahnverbandes. Der Bundesrat als Wahlbehörde hat zwei weitere Vertreter aus der Arbeiterschaft in das oberste Organ berufen. Gleichwohl ist nicht einmal die Drittelparität erreicht.

Aus dieser Aufzählung ergibt sich, dass die Mitbestimmung im Bereich der SBB wegen der gesetzlichen Hürden nicht in jenem Ausmass durchführbar ist, wie sie im Sinne des Wortes allgemein aufgefasst und verstanden wird. Zu oft und zu nachhaltig haben die Eisenbahner nach dem Recht gerufen, direkt an den sie betreffenden Entscheiden mitzuwirken. Darin liegt wohl auch die Erklärung für den guten gewerkschaftlichen Organisationsgrad; die Stärke und Geschlossenheit der Verbände ist Voraussetzung für den Erfolg bei den Verhandlungen mit dem Bundesrat und der Ausmarchete im Parlament.

Die legislative Bindung des Beamten- und Arbeitszeitgesetzes bedingt ein Herauslösen aus der unternehmerischen auf die parlamentarische Ebene mit all ihren Konsequenzen bei der Vorbereitung, Durchsetzung und Handhabung. Bleibt da noch Raum für eine Mitbestimmung des Einzelnen oder einer Gruppe aus dem grossen Personalkörper der Eisenbahner? Die Frage ist zu bejahen, wenn Sachgebiet und Weg gesetzeskonform verlaufen. Was der Pensions- und Hilfskassenkommission beim Zusprechen von Unterstützungsleistungen als bestimmendes Recht eingeräumt ist, sollte in Fragen der Arbeitsplatz- und Arbeitsraumgestaltung, der Arbeitshygiene, der Aus- und Weiterbildung, dem Vorschriftenwesen, der Tarifgestaltung, der Bauvorhaben und dem organisatorischem Aufbau eine deutliche Ausprägung erfahren. Ansatzpunkte in dieser Richtung sind bereits vorhanden; die bestehenden sieben Fachausschüsse mit insgesamt 90 Mitgliedern haben freilich nur eine Anregungs- und Mitsprachefunktion. Sie in mitbestimmende Gremien umzuwandeln, wäre ein Weg; ein zweiter, bereits in Diskussion stehender Vorschlag, zielt auf das Bilden von Personalkommissionen bei allen grösseren Dienststellen, den Abteilungen der Kreise und bei der Generaldirektion ab.

### **Die Basis einbeziehen**

Im Mittelpunkt jeder Mitbestimmungsdiskussion stehen Begriffe wie Mündigsein, Selbstverwirklichung des Menschen und freie Entfaltung der Persönlichkeit. Diese Wortwahl deutet auf das Anliegen hin, mit eigenen Ansichten, Überlegungen und Vorschlägen die Grundprinzipien

unserer staatlichen Ordnung auch auf den Arbeitsplatz zu übertragen. Kann jedoch ein Unternehmen von der Grösse der Schweizerischen Bundesbahnen solch individualistischen Neigungen stattgeben? Verlangen räumliche Ausdehnung und strikte Arbeitsteilung nicht ein starres Delegationsprinzip, dem sich der Einzelne unterzuordnen hat? Vom Organisatorischen her ist die Frage zu bejahen, nicht aber unter dem Blickwinkel der sozial-ethischen Werte, wie sie der Mitbestimmung eigen sind.

Ein Grossteil der Eisenbahnerberufe sind einsame Berufe. Der Streckenwärter auf dem Kontrollgang, der Vorstand auf einer Landstation, der Stellwerkwärter in seiner Hütte, der Zugführer auf dem Güter- und oft auch dem Reisezug und der Lokomotivführer im Führerstand – sie alle sind während der Dienstschrift auf sich selbst angewiesen.

Dieser beruflichen Eigenart hat ein Mitbestimmungsmodell Rechnung zu tragen, und den ersten Schritt hat die Verwaltung zu tun. Wie soll sich dies denn abspielen? Die Abteilungen der Kreise (Bau, Betrieb und Zugförderung) orientieren in regelmässigen Abständen das ihnen unterstellte Personal über Vorhaben, die im Mitbestimmungspaket (Arbeitsplatz, Aus- und Weiterbildung, Vorschriften, Tarife, Fahrplan, Bauten) enthalten sind. Dem persönlichen Schreiben ist ein Fragebogen beigelegt, auf dem der Bedienstete seine Antwort einträgt. Die Fragebogen gehen an ein «Forum», gebildet aus den vom Personal gewählten Vertretern aller Kategorien. Dieses sichtet die Antworten, orientiert die an den Forumssitzungen anwesenden Verwaltungsvertreter über die geäusserten Ansichten und hat auch das Recht, in besonders gelagerten Fällen die Einsender zu den Beratungen einzuladen. Hierin liegt der Vorteil eines Forums: statt einsamen Kommissionsbeschlüssen hinter verschlossenen Türen ein offener Dialog mit den an der Unternehmung wirklich Interessierten. Gesamtschweizerisch zu regelnde Vorlagen sind wie bis anhin von den Fachausschüssen zu behandeln, wobei mit den Forums der drei SBB-Kreise eine ständige Kontaktnahme zu gewährleisten ist.

Das in den Grundzügen geschilderte Modell weist als Besonderheiten auf:

- Den Brief der Verwaltung an den Bediensteten mit der Einladung, zu den aufgeworfenen Punkten Stellung zu nehmen,
- die Weiterleitung der Antworten an ein aus Personalvertretern gebildetes Forum,
- die Auswertung der Personalstellungen durch das Forum im Beisein der Verwaltungsvertreter, in vom Forum zu entscheidenden Fällen auch der Einsender,
- die Verbindung von Information seitens der Verwaltung mit der Meinungserforschung beim gesamten Personal, das sich auf solche Weise angesprochen fühlt.