



Produktivitätssteigerungen und technischer Fortschritt kosten Arbeitsplätze

## Rangierbahnhöfe unter Druck

Die Bahn muss sich im Güterverkehr gegen die Strasse behaupten. Daher stehen auch die Rangierbahnhöfe von SBB Infrastruktur unter Kostendruck. Zudem sank mit der Wirtschaftskrise die Zahl der zu rangierenden Wagen. Beides zusammen führte im letzten Jahr zu Standortschliessungen, zu „Optimierungen“ und damit verbunden zu Stellenabbau. Aber auch der technische Fortschritt kostet laufend Stellen, wie die am 6. April begonnene Modernisierung des Rangierbahnhofs Basel zeigt.

Bereits im Juni 2008, noch bevor die Wirtschaftskrise die Zahl der rangierten Güterwagen um rund 20% einbrechen liess, beschloss der Verwaltungsrat SBB, die Rangierbahnhöfe (RB) Olten und Biel zu schliessen bzw. „umzunutzen“, wie es im PR-Jargon verniedlichend hiess. Doch auch wenn von dort aus noch Cargoteams die regionale Feinverteilung besorgen oder auf den Gleisfeldern leere Wagen abgestellt werden - Tatsache ist, dass die Ablaufberge geschlossen sind und damit die RB-Kernaufgabe eingestellt wurde, in Olten im Dezember 2008, in Biel im Dezember 2009. In Olten verloren 36 Mitarbeitende ihre Stelle und in Biel rund 40, nachdem dort bereits 2005 mit „Focus“ etwa 50 Mitarbeitende abgebaut worden waren. Um die veralteten Anlagen in Olten und Biel zu modernisieren, hätte die SBB viel Geld investieren müssen, nachdem sie dort jahrelang nicht mehr investiert hatte.

Kaum noch Hoffnung gibt es für den RB Rotkreuz, der im September 2009 wegen des Verkehrsrückgangs ebenfalls geschlossen wurde, womit rund 20 Rangierer ihre Stelle verloren: Der 1974 modernisierte Ablaufberg könnte höchstens bei einer starken, nachhaltigen Verkehrszunahme vielleicht wieder rentabel betrieben werden. Ein paar Zugverkehrsleiter bleiben bis zur Bahnhofautomatisierung noch in Rotkreuz, ebenso in Biel.

Heute betreibt die Betriebsführung der Infrastruktur (I-B) noch die RB Basel, Buchs, Chiasso, Däniken, Lausanne Triage, Limmattal (RBL) und Zürich-Mülligen, wobei letzterer eine RBL-Filiale darstellt.

### „Optimierungen“ Ende 2009

Um die Betriebskosten zu senken, überprüft I-B die Rangierbahnhöfe laufend auf Möglichkeiten zur Optimierung der Produktionsabläufe. Zudem führte die Wirtschaftskrise zu einem Rückgang der rangierten Wagen: Deren Zahl sank auf den RB Basel, Buchs, Chiasso, Däniken, Lausanne und Limmattal zwischen 2007 und 2009 total um rund 17%. Auf Ende 2009 baute I-B daher mit „Optimierungen“ nochmals rund 50 Vollzeitstellen in den RB ab.

Von den 51 Betroffenen kamen 9 ins SBB-Projekt Neuorientierung und Arbeit (NOA) und 2 in NOA-Crescendo (befristete Anstellung für Mitarbeitende ab 58 Jahren). 6 wurden frühpensioniert. 7 wechselten zur SBB-Tochter Securitrans als Sicherheitswärter (weniger als erhofft), und für 14 gab es eine andere Lösung: Sie wechselten zum Beispiel auf den RB Däniken, wo es keinen Stellenabbau gab, oder zum Personenverkehr; und auf dem RB Basel bleiben 5 Betroffene während des Umbaus bis 2013 als Personalverstärkung befristet angestellt. 9 Betroffene gelten als medizinische Fälle und sollen durch „Case Management“ reintegriert werden. Für die 4 übrigen war im März die Lösung noch offen.

### Eine Zukunft für die Rangierbahnhöfe – eine Zukunft für die RB-Mitarbeitenden

Auf den drei Seiten zu den Rangierbahnhöfen (RB) ist immer wieder vom Gleichen in die Rede: Abbau, Schliessung, Abbau. Die Anlagen in Olten, Rotkreuz und Biel sind geschlossen, in allen übrigen RB ständiger Stellenabbau. Was die SBB als Auflistung von Zahlen, Investitionen und Finanzbedarf darstellt, ist für die Betroffenen eine ungewisse Zukunft, ein Stich ins Herz als Rangierer, Stellwerkangestellte, Lokführer, Zugverkehrsleiter usw. Sie brauchen eine Perspektive, eine Zukunft. Diese ist natürlich eng verknüpft mit der Zukunft der noch bestehenden RB, und dafür braucht es vor allem zwei Dinge:

1. Einen Güterverkehr auf der Schiene, der wächst und nicht schrumpft. Also einerseits den verkehrspolitischen Willen „für Güter die Bahn“ und andererseits eine Unternehmung SBB, die daran glaubt und danach handelt. Hier gibt es mehr als ein Fragezeichen.

2. Investitionen in die RB. Aber hier zeigt sich das Dilemma für die Mitarbeitenden: Es braucht neue Anlagen für die Zukunft, doch neue Anlagen fressen Stellen. So oder so braucht es also auch eine Perspektive für die Mitarbeitenden. Dafür muss die SBB Strategien entwickeln und nicht nur in die Anlagen investieren, sondern auch in das Personal! Für eine Zukunft bei der Bahn, ob innerhalb der RB oder ausserhalb.

Urs Huber, Leiter SEV-Team Infrastruktur

### **Höhere Arbeitsbelastung**

Durch die „Optimierungen“ fielen nicht nur Stellen weg, sondern auf den verbleibenden Mitarbeitenden aller Berufe lastet seither mehr Druck. „Von den Aufgabenverschiebungen ist praktisch niemand verschont geblieben“, sagt Alex Bringolf, Mitarbeiter des RB Basel und Präsident SBV Nordwestschweiz. In manchen Diensten hätten die Mitarbeitenden keine „Verschnaufpausen“ mehr, seien am Anschlag. Und bei der Tourenplanung fehlten Reserven, was kurzfristige Verstärkungen verunmögliche: „Wenn man einen Mitarbeiter von einer Arbeit abzieht, dann fehlt er eben dort.“

### **Zukunft der Rangierbahnhöfe**

Laut SBB sind ausser im RB Basel keine grösseren Umbauten vorgesehen, und die heutigen RB-Standorte entsprechender Nachfrage und den Bedürfnissen der Bahnunternehmungen. Der Trend gehe hin zu kombiniertem Verkehr und dessen Verknüpfung mit dem Wagenladungsverkehr (z. B. Gateway). Innovationen wie automatische Kupplungen seien «ein europäisches Thema». Auf der Nord-Süd-Achse generiert vor allem der Transitverkehr Rangier- und Serviceleistungen (z.B. Wagen aussetzen, Lokwechsel, Wagengruppen umstellen), auf der Ost-West- Achse vor allem der Binnenverkehr. Der Ost-West-Transit ist relativ gering.

Markus Fischer.

SEV, 15.4.2010.

SEV Schweiz > Rangierbahnhöfe. Strukturreform. SEV. 2010-04-15