

# **Wüsstet dir, wie's d'Igle mache, we sie zügle oder Was ist die ideale Behausung für einen Adtranz- Mitarbeiter?**

**Die Firma ABB Daimler Benz Transportation, Adtranz, verlegt 700 Arbeitsplätze von Oerlikon nach Pratteln. Die Geschichte eines Grosssumzugs. Eine Geschichte aus der Arbeitswelt.**

"Wüsstet dir, wie's d'Igle  
mache, we si zügle?  
Si stecken ihri Sächeli  
uf ihri spitze Stächeli  
ihri Tischli u ihri Bänkli  
ihri Stüehli u ihri Schränkli  
Oh, wäre mir doch Igle  
de chönntemer besser zügle"  
Franz Hohler

## **MICHAEL WALTHER**

### **Der Mitarbeiter, der zu Hause bleiben muss**

Es schneit. Günther Helm schaut zum Fenster hinaus. Er mag Einsiedeln, die Seen und die Berge, und weil das so ist, ist er vor einem Jahr zusammen mit seiner Freundin auch extra von Wädenswil hier heraufgezügelt.

Aber dieses Jahr hat er nichts vom schönen Schnee, obwohl er frei hat. Frei durch höhere Gewalt. An seinem Arbeitsort bei der Adtranz Schweiz in Zürich Oerlikon ist er dumm ausgerutscht. Handknochenbruch. Die Arbeitsunfähigkeit dauert noch bis in den Januar. Aber der Knochenbruch ist nicht das Hauptproblem.

"Ein halbes Jahr, nachdem wir hier hergezügelt sind, hiess es, wir müssen nach Pratteln arbeiten gehen. Jetzt bleibt mir nichts anderes übrig, als wieder von diesem Einsiedeln hinunterzüzügeln", sagt Günther Helm am frühen Morgen ins Telefon.

### **Der Tag, an dem es auch der Geschäftsleitung nicht wohl war**

Es war im September 1997, als sich die Lokomotivfabrik Adtranz Schweiz, Oerlikon, Spezialistin im elektronischen Bereich, mit der Waggonbaufirma Schindler AG, Pratteln, Spezialistin im mechanischen Bereich, zusammenschloss. Die Adtranz selber war drei Jahre zuvor aus der Fusion der Schienenverkehrsbereiche von ABB und Daimler Benz AG entstanden.

Nach dem Zusammenschluss von Adtranz und Schindler beschloss die Geschäftsleitung, vorläufig an den beiden Standorten - Pratteln und Oerlikon - festzuhalten. Dann machte eine Arbeitsgruppe ein halbes Jahr lang eine "Stärken-Schwächen-Analyse", wie die Geschäftsleitung sagt. Genaugenommen wurden drei

Varianten überprüft: Standort Oerlikon allein, Standort Pratteln allein, weiter an beiden Standorten.

Am Morgen des 6. Mai 1998 war es so weit. Die Geschäftsleitung hatte eine leerstehende Halle bestuhlen lassen. Als die Arbeitnehmer am Morgen die Firmentore durchschritten, hingen überall Anschläge, die zur bevorstehenden Firmeninformation aufforderten. Sie hätten sich um zehn Uhr in der Halle Sowieso einzufinden.

Es betraf alle 750 Mitarbeitenden in Oerlikon. 50 Prozent von ihnen sind Ingenieure mit einem ETH- oder einem HTL-Abschluss. Die Ingenieurinnen und Ingenieure und die Büroangestellten haben ihren Arbeitsplatz hauptsächlich im Glasgebäude "Toro 1". Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der Produktion arbeiten in der Fertigungshalle "Tramont".

Das Gebäude "Toro" gehört der ABB. Es wurde 1991 eingeweiht. Man weiss, dass sich die Stadt Zürich Mühe gegeben hat, die Baubewilligungen flüssig zu erteilen. Auch die Produktionshalle "Tramont" ist modern, sie stammt aus den achtziger Jahren.

Und dann betrat der 50jährige Geschäftsleiter der Adtranz Schweiz, Beat Müller, mit einigen Mitarbeitern das Podium und verkündete den Auszug der 700 Arbeitsplätze aus den modernen Gebäuden. Er teilte den 750 Angestellten des Adtranz-Standorts Oerlikon mit, dass 700 von ihnen künftig in Pratteln arbeiten müssten. 150 Arbeitsplätze sollten bereits Ende 1998 verlegt werden. Der Rest im Verlauf des nächsten Jahrs. Egal ob Familienväter mit Kindern im Schulalter, die gerade östlich von Zürich ein Eigenheim gekauft hätten. Egal ob der Partner auch arbeitstätig sei und mitzügen müsste. Egal ob Kinder im Vorschulalter die Krippe wechseln müssten. Egal, ob in Hunderten von Fällen das soziale Netz durchtrennt werden würde.

"Der Entscheid zur Konzentration in Pratteln ist das Resultat einer Untersuchung. Wir wollen einen Standort, um Schnittstellen zu vereinfachen, Kulturunterschiede abzubauen und Synergien auszunützen. Selbstverständlich steht dahinter das Konzernziel, die Kosten zu senken, das heisst die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und damit langfristig Arbeitsplätze zu sichern. Pratteln wurde gewählt, weil das Werk besser geeignet ist, um die Produkte der nächsten Jahre zu produzieren", sagte Müller.

Es gibt Berechnungen, was der Umzug von Oerlikon nach Pratteln kostet und was er ein Einsparungen bringt. Diese Zahlen sind den Medien nicht zugänglich.

Drei Stunden später wiederholten Müller und sein Team ihre Argumente für die Standortverlegung vor den Medienvertretern. Es sei auch der Geschäftsleitung nicht wohl gewesen, sagten Mitarbeiter der Adtranz im Anschluss an die Firmenmitteilung vom 6. Mai.

Und dann gingen alle zu den Kaffeeautomaten, um den "Hammer" zuerst einmal mit einem Becher Kaffee runterzuspülen. Es sei wie ein Schock gewesen, sagt eine Mitarbeiterin. Sie sei wie gelähmt gewesen. Ab der zweiten Nacht habe sie von Schrauben geträumt.

Auch in den nächsten Tagen hat es "nur noch geräblet", sagen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das heisst, diejenigen, die konnten, die also jung genug und gut ausgebildet waren, die standen in den nächsten Tagen in den Stellenvermittlungsbüros. Auch liess die Konkurrenz Siemens Inserate laufen, von denen man im Hause Adtranz wusste, dass sie sich auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Adtranz bezogen.

Die Adtranz, muss man noch sagen, ist nicht die einzige Firma, die fusioniert und Standorte zusammenlegt. Da ist beispielsweise die Fusion der Molkereien Toni und Säntis. Sie bedeutet eine Arbeitsplatzverlegung von Zürich bzw. Gossau nach Ostermündigen. Nur die Zahl der Mitarbeitenden, die zügeln müssen, oder die Zahl der Mehrkilometer zum Arbeitsplatz ist jeweils variabel.

Man weiss, dass nach derartigen Firmenentscheiden die Produktivität unmittelbar absinkt. Auch in den Tagen und Wochen nach der Firmeninformation bei der Adtranz musste bei jedem Telefongespräch zuerst eine halbe Stunde über die Standortverschiebung diskutiert werden.

### **Der Gewerkschafter: "Wir sind doch nicht in Amerika"**

Hardy Lang, Mitarbeiter der Gewerkschaft Smuv in Zürich, weiss genau, was Zürich Oerlikon den Standort gekostet hat: Die Halle Tramont ist für die aktuelle Lokomotiveproduktion nicht geeignet. Rund 30 Geleise stehen in der Halle Tramont in Oerlikon nebeneinander. Sie sind 26 Meter lang. Das reicht, um eine Lokomotive zusammenzubauen.

Die Halle in Pratteln ist viel grösser. Züge bis zu 120 Metern Länge können dort zusammengebaut werden. Und das ist auch der Trend. In letzter Zeit setzen die Eisenbahnen nicht mehr auf die traditionellen Zugkompositionen. Statt dass eine Grosslok den ganzen Zug schleppt, werden, in der Schweiz und anderswo, immer öfter Triebzugkompositionen verwendet. Dabei ist der Antrieb über die ganze Zuglänge verteilt. Die Fertigung solcher Triebzüge aber braucht lange Hallen.

Die Geschäftsleitung der Adtranz sagt, diese Entwicklung hätte man bei der Erstellung der Halle in den achtziger Jahren nicht voraussehen können. "Als man Tramont gebaut hat, da hat man zuwenig studiert", sagt Hardy Lang.

Das Problem hätten vor allem die älteren Mitarbeiter. Die hätten keine Wahl. Die müssten pendeln. "Eine Riesenbelastung", sagt Lang vom Smuv-Schreibtisch aus. "Da bringt der Vater plötzlich einen Brief von der Firma. 'Wir müssen zügeln.' Wir sind doch nicht in Amerika", sagt Lang. Und erzählt einen Witz, der in der Adtranz umgeht: "Was ist die ideale Behausung für einen Adtranz-Mitarbeiter? - Ein Wohnwagen."

Für die Gewerkschaft ist der Adtranz-Umzug kein kleiner Fisch. Der Smuv-Zürich verliert viele Mitglieder. Logistisch, meint Lang, sei der Umzug eine "Mega-Arbeit". In Pratteln braucht es zwei neue Bürogebäude zu 270 und 350 Arbeitsplätzen, eine neue Inbetriebsetzungshalle, ein Parkhaus, eine neue Gleisanlage. Die Gemeinde Pratteln, die so unverhofft Zuzug erhält, muss sich auf den Bau neuer Schulen einstellen und generell zusätzliche Infrastruktur bereitstellen.

Hardy Lang weiss auch, dass es Verzögerungen gibt. Die 150 Mitarbeitenden, die schon Ende dieses Jahrs hätten nach Pratteln gehen müssen, werden frühestens im nächsten Mai/Juni nach Pratteln umziehen. Wegen des Umzugs braucht es einen Sonderhalt für Schnellzüge in Pratteln. Die SBB tun zwar einiges, aber sie ändern ihre Fahrpläne nicht unter dem Jahr.

### **Der Stadtpräsident: "Es ist heavy"**

Natürlich muss nicht nur der Smuv Federn lassen. Hauptsächlich die Stadt Zürich verliert Arbeitsplätze und Steuergelder. "Natürlich muss man den Standortverlust bedauern, weil es um Arbeitsplätze in einem industriell-handwerklichen Bereich geht, die in Zürich sowieso dünn gesät sind", formuliert Josef Estermann am Telefon in seinem Büro im Stadthaus.

"Andererseits, wenn bei der Fusion eine Firma intakte Fertigungsanlagen erhält, die auf die neuen Produkte abgestimmt sind, dann ist ein solcher Entscheid betriebswirtschaftlich nicht unvernünftig und volkswirtschaftlich folgerichtig."

Und doch hat Estermann sich die Sache nicht leicht gemacht. Sein Amt hat die Argumente der Adtranz, die für den Umzug nach Pratteln sprechen, im einzelnen nachgeprüft. Das Handicap der Produktionshalle "Tramont" kennt er aus eigener Anschauung.

Andererseits ist Estermann überzeugt, dass in Oerlikon nicht nur ein Exodus stattfindet, sondern dass die ABB das leere "Tramont" und die leeren Teile von "Toro" wiederbeleben wird.

Aber verliert Zürich nicht mit der Lokomotivefabrik ein besonderes Flaggschiff? "Schauen Sie", sagt Estermann, "ich habe da nicht so viele Emotionen. Ich habe genau so viele Glücksgefühle, wenn sich ein Laserhightechbetrieb in Zürich festmacht. Die Lokomotiven haben natürlich auch sehr viel Hightech drin."

Keine Emotionen? "Für die Leute mit Kindern, die umziehen müssen - für die ist es natürlich schon heavy."

### **Wie der Geschäftsführer handschriftlich über den Wolken antwortete**

So wird denn der Sitz von Schindler Adtranz Schweiz künftig Pratteln heissen. Die internationale Firma, die Adtranz Welt, aber hat ihren Sitz in Berlin. Unterwegs zwischen Zürich und Berlin schrieb Beat Müller seine Antworten von Hand nieder.

Was kostet die Verschiebung? Ich bitte Sie sehr um Nennung eines Ungefährbetrags; Sie können auch den mutmasslichen Gewinn aus der Standortzusammenlegung nennen. - "Der Entscheid wurde auf klarer Basis von Kosten/Nutzen getroffen."

Was sagen Sie einer Familie mit Kindern im Schulalter und Eigenheim auf der Ostseite von Zürich? - "Es ist mir absolut klar, dass der Umzug nach Pratteln einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, gerade, wenn sie Familie haben, vor grosse Probleme stellt. Wir können diesen Mitarbeitenden nur sagen, dass der Entscheid für

die Zukunft von Adtranz Schweiz und damit für den Erhalt jedes einzelnen Arbeitsplatzes zentral ist."

Ich würde sehr gern Ihre Wohn-, familiäre Situation und Ihr Alter erfahren, denn es geht mir um Menschliches in dieser Geschichte. Da interessiert mich der Geschäftsleiter als Mensch. - "Ich wohne in einem Haus in Schaffhausen, habe 3 Kinder (alle über 20 Jahre alt), meine Frau ist berufstätig. Ich bin 50 Jahre alt und werde nach Pratteln pendeln."

### **Wie der Personalchef noch einmal nach Oerlikon zurückfuhr**

Ich will die Halle "Tramont" sehen. Aber das ist nur geführt möglich. Um mir die Halle zu zeigen, fährt Bruno Weissen, Personalchef von Adtranz Schweiz, extra von Pratteln nach Oerlikon. Ich warte in der Eingangshalle von "Toro 1" auf ihn. Alles ist nobel und topmodern. Ein Christbaum mit Päckchen. Im Personalrestaurant gibt es Bahmi Goreng mit Pouletfleisch für Fr. 9.10. Es wird für die Aktion "Herzklopfen" gesammelt. Die Dame am Empfang macht Nail-polish. Zwei Männer stehen beieinander im Gespräch. Ich schnappe die Wörter "Vorstellungsgespräch dort drüben" auf.

Viel über vierzig ist er nicht. Seinen langen blauen Wollmantel behält er an, während wir reden. Ich lege meine Lederjacke auf den Hallenboden, um schreiben zu können. Er ist sauber genug.

"Wir zügeln 700 Arbeitsplätze. Nicht 700 Familien müssen umziehen. 200 Mitarbeiter leben in der Umgebung von Baden. Für sie ist es ungefähr die gleiche Distanz vom Wohnort zum Arbeitsort, egal, ob sie in Oerlikon oder Pratteln arbeiten. Und es gibt keine Entlassungen. Unser Approach ist es, jeden mitzunehmen. Wir kämpfen um jeden."

Nach dem 6. Mai 1998 hat die Geschäftsleitung zusammen mit der Personalvertretung den sogenannten Warenkorb ausgearbeitet: Während vier Jahren kommt die Firma für die Zug- oder Automehrkosten auf, und zwar bis zum Betrag eines GA. Für Büroarbeiten, die sie im Zug erledigen, können die Mitarbeitenden fünf Stunden pro Woche aufschreiben; es wird nicht überprüft. Die Arbeitszeit ist flexibel. Die Mitarbeitenden können acht Halbtage zu fünf Stunden arbeiten und so nur an vier Tagen nach Pratteln pendeln.

Auch die Adtranz hat natürlich mit Kündigungen gerechnet: mit 10 Prozent. Der Smuv hatte, als der Entscheid bekannt wurde, dem Konzern bis zu 30 Prozent Kündigungen an die Wand gemalt. Nach dem 6. Mai redete die Firma mit jedem und jeder Einzelnen. Im August wusste man, dass 16 Prozent kündigen würden.

Davon waren drei von vier unter 40 Jahre alt. Der Anteil der Mitarbeiter, die gingen und einen ETH- oder HTL-Abschluss hatten, war deutlich höher als die Hälfte. Am schlimmsten war es bei den Software-Ingenieuren. In diesem heute am fragtesten Metier war der Aderlass am grössten.

"Das tut weh", sagt Weissen. Gut haben es nun die jungen HTL-Absolventen in Muttenz oder Winterthur. Es kommt vor, dass Vertreter der Adtranz bei ihnen vorbeikommen, noch während sie die Schulbank drücken.

Die Arbeit in der Halle, die Montage der Lokomotiven, geschieht ruhig. Es herrscht kein Fabriklärm, wie man es sich vorstellt. Hinter mir befindet sich Teile zweier Mittelthurgau-Bahn-Triebwagen im Bau. Vor mir kann ich einen SBB-Triebwagen ausmachen.

Es sind die Züge, die die Schweiz bedeuten. "Adtranz Schweiz ist Center of Expertise für E-Loks. Daneben sind wir System Lead Center Propulsion (Antriebsstrang). Wir haben bedeutende internationale Aufträge (u.a. Deutschland, Indien, Finnland, Norwegen) für elektrische Lokomotiven sowie Gelenktriebwagen", hat Beat Müller geschrieben.

"Die internationalen Aufträge werden vom Konzern verteilt. Wenn Adtranz Schweiz eine Gesamtkompetenz unter einem Dach anbieten kann, hat sie eine Chance, die Aufträge zu bekommen. Damit stärken wir die Wettbewerbsfähigkeit von Adtranz Schweiz und vom Konzern", sagt Bruno Weissen.

Die Lokomotiven um mich herum werden bald durch die schönen Schweizer Kantone fahren. Firmen wie die Adtranz sind international organisiert. Was wo gebaut wird, wird bei der Adtranz längst in Berlin entschieden. Was soll da schon eine Verschiebung von 700 Arbeitsplätzen in einen anderen Kanton.

*Dezember 1998*

*Der Text entstand im Auftrag der „Leben heute“-Redaktion der „Weltwoche“, wurde von dieser nach seiner Fertigstellung abgelehnt (es seien ja alle einig) und fand am 27. Januar 1999 in der „Smuv-Zeitung“ eine rühmliche, aber keineswegs kostendeckende Verwertung. Die WoZ wollte den Text nicht. Ich musste aber bei der Gelegenheit vernehmen, ich würde der WoZ immer die Texte anbieten, die anderswo abgelehnt würden (nachdem ich in die „WoZ“-Porträts von Bruno Cavegn, Heinrich Frei und Georg Kreisler Wochen investiert hatte – für einen Stückpreis von im Schnitt 500 Franken).*