

## NEWS

**Höherer Bahnanteil am Alpengütertransit**

■ Die Bahn hat im ersten Halbjahr 2015 im Gütertransit durch die Alpen ihren Marktanteil auf 69,2% gesteigert, den höchsten Wert seit der LSVA-Einführung 2001. Per Bahn gelangten 2,4% mehr Gütertonnen durch die Alpen als in der Vorjahresperiode, auf der Strasse 3,8% weniger.

**Bundespersonal wehrt sich**

■ Der Bundesrat will beim Bundespersonal 30 Mio. Franken pro Jahr sparen mit einer Nullrunde bei den Löhnen 2016, einer Senkung der Lohnentwicklung um bis 2%, Streichungen bei der Treueprämie, Wegfall der Arbeitgeber-Beteiligung an der Überbrückungsrente, Stellenabbau ab 2017 und einem neuen Lohnsystem, das jede geregelte Lohnerhöhung abschafft. Dagegen haben die Personalverbände eine Petition lanciert, die den Bundesrat auffordert, die Massnahmen zurückzunehmen, zu einer verantwortungsbewussten Personalpolitik zurückzukehren und sich endlich entschieden gegen die Diffamierungen des Bundespersonals zu äussern.

**Probleme verschleiert, Lösungen verweigert**

■ Der vom Bundesrat publizierte Bericht zur Bekämpfung von Missbräuchen bei der Personenfreizügigkeit verschleiert mehr als er aufdeckt. Die Lohnkontrollen haben viele Verstösse an den Tag gebracht. Bund und Kantone erlassen jedoch nur ausnahmsweise die im Gesetz für diesen Fall vorgesehenen Mindestlöhne, damit dumpende Firmen auch in Branchen gebüsst werden können, wo es keine GAV gibt, weil die Arbeitgeber keine wollen, wie im Gartenbau, Strassentransport oder in der Informatikbranche. Bei öffentlichen Beschaffungen dürfen nur Firmen mit korrekten Löhnen den Zuschlag erhalten. Bei klaren Verdachtsfällen müssen die Kontrolleure vor Ort Arbeitsunterbrüche anordnen. Überfällig ist auch die Erhöhung der Bussen auf 30 000 Franken. **SGB**

**Halbjahresresultat der SBB zeigt weiteres Wachstum****Mehr Reisende, weniger Güter**

**Insgesamt steigen die Zahlen der SBB weiter, wobei das Wachstum wie seit längerem üblich auf dem Personenverkehr und den Immobilien basiert.**

Der Halbjahresabschluss der SBB weist sowohl mehr Personenverkehr als auch einen höheren Gewinn aus. Erneut hat die Zahl der Pendlerinnen und Pendler zugenommen, sodass heute an einem durchschnittlichen Werktag 1,3 Millionen Menschen mit der SBB unterwegs sind.

**Schwierigere Umstände**

Die SBB weist in ihrer Medienmitteilung darauf hin, dass es «ein anspruchsvolles erstes Halbjahr» gewesen sei; sie erwähnt die Entgleisung von Dailens, die Unterhalts- und Ausbaurbeiten im hochbelasteten Netz bei laufendem Betrieb, ungünstigere Wetterbedingungen (härterer Winter, Überschwemmungen, Hitze) sowie Anlagen- und Rollmaterialstörungen. Pünktlichkeit und

Kundenzufriedenheit waren deshalb leicht rückläufig.

Für den besseren finanziellen Abschluss führt die SBB neben den gestiegenen Passagierzahlen auch die Auswirkungen von Spar- und Effizienzprogrammen an. Andererseits führt sie Einbussen von 44 Millionen Franken auf die Frankenstärke zurück, wobei vor allem der Güterverkehr betroffen war. Hier verfällt die SBB sodann in Schwarzmalerei: «Die Anzeichen einer Deindustrialisierung in gewissen Branchen haben sich verstärkt. Dauerhaft wegfallende Transportvolumen sind zu befürchten, gleichzeitig sinken die Margen.» Die SBB stellt sich damit in Widerspruch zu den Prognosen, die der Informationsdienst Litra soeben veröffentlicht hat: Dieser geht weiterhin von einem markanten Wachstum im Schienengüterverkehr aus. Auf der Grundlage ihrer Bedenken kündigt die SBB «weitere Massnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und der langfristigen Kundenbindung sowie strukturelle Anpassungen» an. Das kann man als



Die Hitze war für die SBB eine Last.

Gewerkschaft durchaus mit Besorgnis zur Kenntnis nehmen.

**Wo bleibt das Personal?**

Ebenfalls mit Besorgnis nimmt die Gewerkschaft zur Kenntnis, dass die SBB in ihrer mehrseitigen Medienmitteilung das Personal mit keinem Wort erwähnt: weder als handelnde Personen, die diesen Betrieb überhaupt möglich machen, noch als reine Zahl in der Tabelle der Halbjahresresultate. Einzige Ausnahme: Die Gewinnzunahme im Personenverkehr sei das Resultat von höherem Verkehrsertrag und tieferem Personalaufwand – mit andern Worten: einer wei-

teren Produktivitätssteigerung. Im Ausblick weist die SBB einmal mehr darauf hin, dass sie angesichts des Netzzustands und laufender Ausbauten mehr Geld für den Unterhalt brauche, andererseits sieht sie Möglichkeiten, dass durch die Digitalisierung der Arbeitswelt die Nachfragespitzen geglättet werden könnten, was eine Verlangsamung des Ausbaus ermöglichen würde. Zudem sei die SBB «in der Pflicht, die steigenden Gesamtsystemkosten des Schienenverkehrs zu senken und Angebotskonzepte zu überprüfen», was dann allerdings nicht näher ausgeführt wird. **pmo**

**SEV-Gata hat Erwartungen an die neue Swiss-Führung****Swiss muss schweizerisch handeln**

**Der Wechsel an der Spitze der Swiss muss auch in der Sozialpartnerschaft spürbar sein: Das fordert SEV-Gata. Und der starke Beitrag der Swiss zum Erfolg des Konzerns müsse sich in den Leistungen fürs Personal zeigen.**

«Wir stehen dem neuen Chef der Swiss offen gegenüber», hält Philipp Hadorn, Präsident von SEV-Gata, fest. Letzte Woche hatte Lufthansa bekannt gegeben, dass der bisherige Swiss-Chef Harry Hohmeister in die Konzernzentrale nach Frankfurt wechselt und durch

Thomas Klühr ersetzt wird. Dieser war bisher für die Lufthansa am Flughafen München verantwortlich. Mit Blick auf dessen rein deutsche Erfahrung betont Hadorn: «Sozialpartnerschaft in der Schweiz muss nach unseren hiesigen Gegebenheiten spielen.» Die Sozialpartnerschaft müsse vertieft gelebt werden, sodass sie endlich auf allen Ebenen als Gewinn für beide Seiten anerkannt wird.

**Personalfriedenheit am Boden**

«Die Unzufriedenheit der Mitarbeitenden beim Bodenpersonal, die sich in der Mitarbeiterbefragung gezeigt hat, ist ernst zu nehmen, und die er-

forderlichen Massnahmen müssen mit uns verhandelt werden», führt Hadorn aus. Anschliessend gelte es, Verbesserungen konsequent umzusetzen.

**Schweizer Bedürfnisse wahrnehmen**

Lufthansa will zudem die Führung straffen und die Konzerngesellschaften besser koordinieren. Hadorn zeigt sich besorgt, dass die Straffung des Konzerns zulasten des Schweizer Bereichs gehen könnte: «Swiss trägt einen sehr wesentlichen Anteil am Konzernserfolg; wir erwarten, dass das in der Zentrale gewürdigt wird.» Diese Sorgen stüt-

zen sich auf Erfahrungen früherer Jahre, als Straffungen in der Lufthansa-Organisation immer zu schmerzlichen Einschnitten in der Schweiz geführt hatten. Hadorn weist darauf hin, dass der Bundesrat weiterhin ein Bedürfnis sieht nach einem Monitoring der schweizerischen Luftfahrt insgesamt und der bestmöglichen Einbindung der Schweiz in den internationalen Luftverkehrsmarkt. «Jetzt erwarten wir den Tatbeweis, gerade auch im Interesse sicherer Arbeitsplätze.» Immerhin war die Swiss vor Jahren mit rund 2 Milliarden Franken öffentlicher Gelder aus den Aschen der «Swissair» gerettet worden. **pmo**