

## SWISS TECHNIK

# Intervention zu Arbeitszeitthemen

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**In den letzten Monaten haben Mitarbeitende von Swiss Technik gegenüber SEV-GATA – der SEV-Abteilung für das Bodenpersonal der Luftfahrt – vor allem drei Arbeitszeitthemen immer wieder als Ärgernis angesprochen: die «Zusatztage», die geringe zeitliche Flexibilität beim Ein- und Ausstempeln und die vielen verkürzten Pausen. Dazu hat SEV-GATA Ende 2023 eine Mitgliederbefragung durchgeführt und, gestützt auf die Ergebnisse, in den letzten Wochen bei den Verantwortlichen interveniert, um bessere Lösungen auszuhandeln. Dieser Dialog hat bei einem Thema bereits gefruchtet.**

Die Umfrage fand beim Swiss-Technik-Personal zwischen dem 21. November und dem 5. Dezember via Internet statt. Ein Thema war die Toleranz von nur gerade plus/minus drei Minuten beim Ein- und Ausstempeln bei Beginn und

Ende der Schichten. Diese doch sehr starre, unflexible Regelung wurde von fast 70 % der über 60 Umfrageteilnehmenden als belastend oder sehr belastend eingestuft. Dieses Verdikt hat SEV-GATA den Zuständigen vor einigen Wochen zur Kenntnis gebracht und eine grössere Stempeltoleranz gefordert.

## Mehr Flexibilität beim Ein- und Ausstempeln

Nach Gesprächen mit SEV-GATA und der Personalkommission hat das HR nun per 1. März bei der Arbeitszeiterfassung grössere Stempeltoleranzen eingeführt. So kann neu bis fünf Minuten nach dem offiziellen Schichtbeginn oder bis zehn Minuten vorher eingestempelt werden, ohne dass die erfassten Differenzbeträge zu den Sollzeiten abgezogen oder gutgeschrieben werden. Und bei Dienstschluss beträgt das Toleranzfenster neu plus/minus fünf Minuten.

Noch unklar ist dagegen, wie die acht zusätzlichen Arbeitstage pro Jahr – die ein Teil des Swiss-Technik-Personals seit dem 1. Okto-



Am 1. März war SEV-GATA beim Personal von Swiss Technik am Flughafen Zürich präsent – hier zum Beispiel in der Lernwerkstatt im T14. Zur Sprache kamen an dem Tag auch die Arbeitszeitthemen.

ber 2015 leisten muss, weil die Wochenarbeitszeit im GAV auf 42 Stunden erhöht wurde – im Schichtdienst personalverträglicher umgesetzt werden können. Im Flugzeugunterhalt muss deswegen zum Beispiel im Schichtturnus 6-4 (sechs Tage Arbeit – vier Tage frei) oder 5-5 (Nachtdienst) an eigentlich freien Tagen zusätzlich gearbeitet werden.

## Arbeitsgruppe sucht Lösung für Zusatztage

In der Umfrage haben über 93,4 % der Teilnehmenden diese Zusatztage als belastend oder sehr belastend bewertet. Rund ein Drittel gab an, von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, mittels Verzicht auf Ferientage und/oder Lohn (reduziertes Pensum) solche Zusatztage teilweise oder ganz zu vermeiden, sind aber mit dieser Lösung offensichtlich nicht zufrieden. Denn 98,4 % fanden es wichtig oder sehr wichtig, dass SEV-GATA eine bessere Lösung für die Zusatztage aushandelt.

Diesem klaren Auftrag folgend hat SEV-GATA die Leitung von Swiss Technik kontaktiert.

Nun wird eine neue Arbeitsgruppe eingesetzt, bestehend aus betroffenen Mitarbeitenden, Verantwortlichen und SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli.

## Viele verkürzte Pausen

Drittes Umfragethema war die Handhabung der geplanten (teilweise unbezahlten) Pausen, die oft nicht in voller Länge bezogen werden können. Zwei Drittel der Teilnehmenden gaben an, in jedem Schichtblock (z. B. 6-4) die Pause mindestens einmal nicht wie geplant beziehen zu können, 11,3 % sogar drei- bis viermal und 4,8 % fünf- bis sechsmal. Und 57,4 % der Teilnehmenden bewerteten diese Situation als belastend oder sehr belastend.

Damit resultierte auch hier ein klarer Auftrag an SEV-GATA, sich um das Thema zu kümmern. «Zumal der Bezug der Pausen als Erholungszeit eine Notwendigkeit ist», wie Regula Pauli festhält. Sie hat in den letzten Wochen mit Kolleg:innen vertieft über das Thema gesprochen und wird auch dazu bei den Zuständigen intervenieren.

## BILANZ SBB 2023

## EWLV bleibt Eckpfeiler

**Michael Spahr.** Die SBB hat insgesamt 2023 gute Zahlen geschrieben. Zum ersten Mal seit der Corona-Krise schreibt sie einen Gewinn. 2023 hat sie täglich 1,32 Millionen Menschen transportiert und somit wieder das Niveau des Rekordjahres 2019 erreicht. 267 Mio. Franken Gewinn schreibt die SBB, sitzt aber weiterhin auf 11,26 Mia. Franken Schulden.

An ihrer Bilanzmedienkonferenz am 11. März hat sie mitgeteilt, dass sie weiterwachsen und das Bauvolumen vergrössern will. Das Angebot im Personenverkehr soll ausgebaut werden, unter anderem will sie den Takt in Richtung 15 Minuten ausbauen und spricht – etwas vage – von einer flexibleren Gestaltung des Angebots. Auch ins Personal will die SBB investieren und verspricht, eine «attraktive Arbeitgeberin» zu bleiben (siehe auch Editorial auf Seite 1).

Weiterhin keine positiven Zahlen schreibt SBB Cargo, die nun wieder zur SBB gehört. Das Ergebnis verbesserte sich um 148 Mio. Franken, allerdings bleibt ein Verlust von 40 Mio. Franken. Der Ganzzugverkehr laufe gut, sagt SBB-CEO Vincent Ducrot in einem Interview mit SRF, Verluste schreiben vor allem der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV).

Dazu sagt Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Leiter Team Cargo: «Stimmt, das Jahresergebnis 2023 von SBB Cargo ist besser als im Vorjahr, aber mit minus 40 Mio. Franken noch nicht gerade berauschend. Dies hat klare Gründe: 1. Der Auftrag des Bundes

ist, bis zur Klärung der Zukunft des Einzelwagenladungsverkehr EWLV durch das Parlament, diesen konzeptionell nicht anzutasten. 2. Die Vernehmlassung im Sinne einer Weiterentwicklung des Güterverkehrs brachte klar zum Ausdruck, dass Ausbau statt Abbau des EWLV – mit Bundesmitteln – ein mehrheitsfähiges Ziel ist. 3. Systemrelevanz und Klimaziele erfordern zwingend Mengenzunahme im EWLV, der auch Treiber für das Geschäft der Ganzzüge ist.»

Der Bundesrat will den EWLV mit rund 65 Mio. Franken jährlich unterstützen, mit dem Ziel, dass er am Schluss eigenwirtschaftlich funktionieren soll (siehe auch SEV-Zeitung 1/24). Im Interview mit SRF spricht Ducrot von einer Transformationsphase beim EWLV. Er stelle sich vor, dass neue Terminals auf dem Land gebaut würden, wo Lastwagen Waren hin transportieren und dann auf Güterzüge verladen werden. Implizit sagt er damit, dass SBB Cargo damit den EWLV mittelfristig mit Lastwagen ersetzen will.

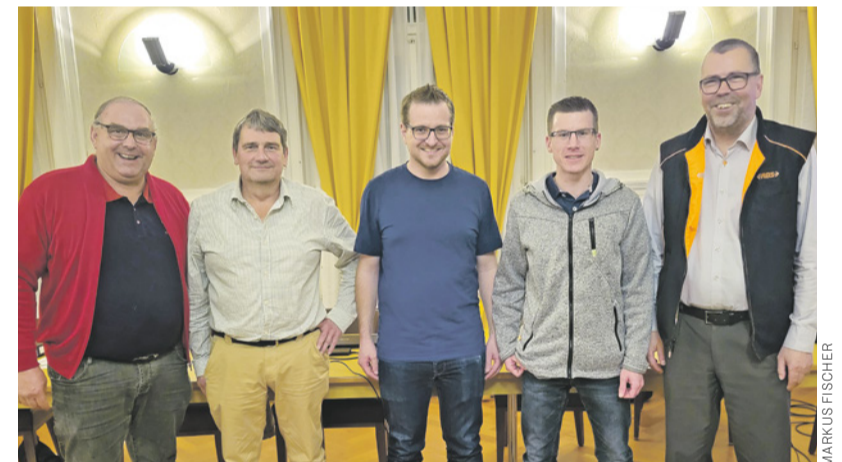
Solche Aussagen widersprechen der Politik, für die der SEV einsteht. Philipp Hadorn stellt Ducrots Aussage deutlich entgegen: «Die SBB ist gut beraten, auch öffentlich weiterhin zur Bedeutung des EWLV zu stehen. Nur eine Finanzspritze bis zur Transformation der Warenzufuhr auf die Bahnterminals per Camions ist ein No-Go. Eine nachhaltige Entwicklung beinhaltet auch langfristige Zufuhr der Ware auf der Schiene – mit einem ausfinanzierten EWLV.»

## VPT RBS

## Neuer Sektionspräsident gewählt

**Markus Fischer.** René Schnegg, der seit 16 Jahren die VPT-Sektion beim Regionalverkehr Bern-Solothurn präsidiert, hatte im Vorfeld der Hauptversammlung (HV) angekündigt, dass er das Präsidium auf die HV abgeben möchte. Und Christian Ronner, der gleichzeitig mit René das Vizepräsidium übernommen hatte, will gleichzeitig mit ihm zurücktreten. So kam es, dass die rund 40 Sektionsmitglieder, die am 13. März im Restaurant Kreuz in Jegenstorf tagten, einen neuen Präsidenten wählten in der Person von Dominik Plüss (34). Er hat bei Bernmobil Trams, Busse und Trolleybusse gefahren, bevor er vor vier Jahren zum RBS kam – wegen dessen grösserer Familienfreundlichkeit, wie der Vater zweier kleiner Kinder erklärte. Er ist seit Herbst 2022 zu 90 % im RBS-Kontrollteam tätig und zu 10 % als Chauffeur beim Busbetrieb Solothurn und Umgebung, der eng mit dem RBS zusammenarbeitet. Dominik hat im Geschäftsausschuss (Sektionsvorstand) bereits seit drei Jahren als Sekretär mitgewirkt.

Das Vizepräsidium konnte mangels Kandidat:innen noch nicht besetzt werden, und auch ein neuer Sekretär und ein Beisitzer werden noch gesucht. Urs Aeschlimann



Von links: René Schnegg, abtretender Sektionspräsident VPT-RBS, Christian Ronner, abtretender Vizepräsident, Urs Aeschlimann, Kassier, Dominik Plüss, neuer Präsident und Hans Marbot, abtretendes GPK-Mitglied.

wurde nach acht Jahren als Kassier einstimmig wiedergewählt, ebenso Franz Eggimann und Robert Fusina als Mitglieder der GPK. Doch in dieser fehlt noch ein Ersatzmitglied, weil Hans Marbot nach 20 Jahren aus ihr zurücktritt. Er bleibt aber Mitglied der GAV-Konferenz.

Alle Abtretenden wurden mit viel Applaus und Präsenten verabschiedet. René Schnegg dankte allen für das Vertrauen und die Unterstützung, ganz besonders SEV-Gewerkschaftssekretär Toni Feuz. Dieser übergab den Abtretenden allerlei nützliche SEV-Artikel. Dem ebenfalls anwesenden langjährigen RBS-Vizedirektor Hans-Jakob Stricker dankte René Schnegg für die trotz aller Interessengegensätze stets gute, vertrauensvolle Zusammenarbeit. RBS-Direktor Fabian Schmid dankte den Abtretenden seinerseits und dem Personal für die gute Arbeit trotz knapper Personalbestände, enger Zugfahrpläne und Staus, die die Busse blockieren.

## Rechnung, Mitgliederentwicklung und SEV-Jubiläen

Die Sektionsrechnung 2023 schloss mit einem kleinen Verlust ab, der nur etwa halb so gross war wie im Vorjahr, weil auf dem Sektionskapital ein Gewinn anfiel statt

ein Verlust wie 2022. Ausgaben und Einnahmen blieben gegenüber 2022 etwa gleich. Dem Kassier wurde einstimmig Décharge erteilt und applaudiert. Ende Februar zählte die Sektion 148 aktive und 88 pensionierte Mitglieder – etwas weniger als vor einem Jahr. Der sieben verstorbenen Kollegen wurde in einer Schweigeminute gedacht. Geehrt wurden für 70 Jahre SEV-Mitgliedschaft Hans Bütikofer, für 65 Jahre Rudolf Berger und Toni Leu und für 60-25 Jahre zehn weitere Kollegen.

## Teuerung gerecht ausgleichen

Ein Antrag verlangte, bei den kommenden Lohnverhandlungen die Teuerung mit einem für alle gleichen Frankenbetrag auszugleichen. So würde bei einer Lohnsummenerhöhung um 1,6 % der Monatslohn für alle um rund 140 Franken steigen, rechnete der Antrag vor. Erhöht man jedoch die einzelnen Löhne je um 1,6 %, steigt der Monatslohn z. B. bei 65 000 Franken Jahreslohn um 80 Franken und bei 130 000 Franken Jahreslohn um 160 Franken. Die Preise steigen aber für alle gleich... Toni Feuz erklärte die Komplexität des Themas (z. B. Teilzeitpensum) und schlug vor, eine sinnvolle Umsetzung des Antrags anzustreben – was die Versammlung guthiess.