

STELLENABBAU BEI SBB CARGO

SEV kämpft weiter gegen «G-ensis»

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Am 11. August hat die Leitung von SBB Cargo die Mitarbeitenden nach dem Abschluss des Leitfadenvorgangs Nummer 5 über die nächste Etappe der grossen Reorganisation «G-ensis» informiert. Der SEV berät Mitglieder, begleitet sie zu Gesprächen, interveniert bei GAV-Verletzungen und kämpft weiter gegen den Abbau von SBB Cargo.

Die neusten Reorganisationsmassnahmen betreffen mehrere hundert Personen insbesondere in den Bereichen Asset Management, Planung & Steuerung, Travor und Transportoperation. «Diese Reorganisationen beinhalten auch «Box Move», d. h. ganze Einheiten werden ohne grosse Veränderungen organisationstechnisch andersorts angegliedert», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Mit den vorliegenden Projekten plant die aktuelle Führungsriege eine Unternehmung mit vereinfachter Produktion, die tendenziell ausschliesslich Standardleistungen anbietet. Auch will sie die Bedienpunkte ausdünnen und die Kosten mittelfristig vollständig auf die Kundschaft überwälzen.»

SBB Cargo visionslos und rückzugsorientiert

Die Unternehmensleitung schätzt, dass sich die Belegschaft durch diese mehrjährige Transformationsphase um rund 400 Vollzeitstellen

reduziert. Und sie rechnet mit einem Volumeneinbruch von um die 15 %.

Gemäss GAV gilt es bei wesentlichen Reorganisationsen die Gewerkschaften anzuhören. Im Rahmen von Konsultationsverfahren nimmt der SEV Stellung. «Bisher zeigt die Unternehmung wenig Gehör für unsere Einwände», bedauert Philipp Hadorn. «Insbesondere wiesen wir darauf hin, dass das Abbauprojekt zu einer grundsätzlich falschen «verkehrten Verlagerung» führt, nämlich von der Schiene auf die Strasse, und dass die Betroffenen dringend Abfederungsmassnahmen brauchen, die über den GAV hinausgehen. Doch bis jetzt waren die Verantwortlichen nicht zu nennenswerten Korrekturen bereit.»

Personal bezahlt die Zeche

Die Erfahrung der vergangenen Jahrzehnte zeige zwar, dass SBB Cargo Transformationsprozesse nie wirklich wie vorgesehen umgesetzt und die Zuständigen aus der Verantwortung entlässt, bevor die Veränderungen abgeschlossen sind, so Philipp Hadorn weiter. «Dennoch waren die Kollateralschäden solcher Abbauprojekte gravierend, insbesondere für die Mitarbeitenden. Und als Folge davon ist SBB Cargo bereits heute stark redimensioniert unterwegs. Unserer Aufforderung, uns wenigstens einen Businessplan mit ihren Annahmen vorzulegen, ist die Leitung bisher auch nicht nachgekommen. Das schadet dem Vertrauen zusätzlich. Gut ist, dass dieses defensive Verhalten von SBB



Der SEV informiert die betroffenen Kollegen von SBB Cargo.

Cargo auch ausserhalb der Unternehmung zunehmend zu Widerstand führt.»

Wertvoller Schutz im GAV

Dank dem gültigen GAV SBB Cargo sind dem personalpolitischen Fiasko aber wenigstens gewisse Grenzen gesetzt, denn er enthält bereits **griffige Auflagen für Stellenabbau:**

- Kündigungsschutz nach vier Dienstjahren und ab Alter 58 für alle;
- SBB Cargo muss den GAV-unterstellten Mitarbeitenden bei Stellenverlust zumutbare Stellen anbieten;

• aktuelle Löhne sind durch eine befristete Besitzstandsgarantie gesichert.

«Es gilt nun mit Argusaugen darauf zu schauen, dass alle GAV-Vorgaben eingehalten werden», betont Hadorn. «Der SEV steht seinen Mitgliedern insbesondere für Beratungen und Begleitungen zu den anstehenden schwierigen Gesprächen über ihre berufliche Zukunft zur Verfügung. Zudem unterstützen wir alle Kräfte, welche die Fehlentscheidungen zu korrigieren versuchen. Dazu gehören auch unsere Interventionen bei der Politik, beim Bundesamt für Verkehr und beim zuständigen Bundesrat.»

Für Güter die Bahn!

Kommentar von Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär und Leiter SEV-Team Cargo. Mit dem aktuellen «Leitfadenvorgang», einem Konsultationsverfahren gemäss Vereinbarung von 2020, hat die Unternehmungsspitze innert weniger Monate zum fünften Mal angekündigt, dass bei SBB Cargo in Zukunft organisationstechnisch kaum ein Stein auf dem andern bleiben soll. Auch wenn Veränderungsprozesse eigentlich zu einer normalen Unternehmensentwicklung gehören, leidet SBB Cargo unter einer besonders akuten und chronischen Form von «Reorganisitis»: Alle paar Jahre tauchen neue Manager auf mit dem Auftrag, die Prozesse und das Geschäftsgebaren grundlegend zu verändern. Bisher meist nur mit einem Ziel: Kosten

senken. Ambitioniertes Wachstum ist kein Thema. Weder Perspektiven für Mitarbeitende als Referenz auf dem Arbeitsmarkt noch soziale Sicherheit werden angestrebt, .

Die Leitung orientiert sich an Defiziten und verhält sich reaktiv, statt zu versuchen, die (politischen) Rahmenbedingungen zukunftsorientiert zu gestalten und Marktanteile zurück- bzw. neu zu erobern. Gerade dies wäre aber das Gebot der Stunde. Mit einem selbstbewussten und einladenden Auftritt gegenüber der Öffentlichkeit, mit guten und nachhaltigen Dienstleistungen für die Kundschaft und mit einer fair behandelten Belegschaft im Rücken wäre es möglich, den Transporttrend der Zukunft zu prägen. Für Güter die Bahn!



SWISS TECHNIK

Umfrage von SEV-GATA

Markus Fischer. Vom 7. bis 25. Juli haben zahlreiche Mitarbeitende von Swiss Technik an der Umfrage der Bodenpersonalgewerkschaft SEV-GATA zu den Schichtmodellen teilgenommen. Dies im Zusammenhang mit der laufenden Suche nach einem neuen Modell, weil das Seco das Modell 5:5 (5 Tage Nachtschicht, 5 Tage frei) ab 2026 nicht mehr zulassen will. Die grosse Beteiligung verleiht der Umfrage eine hohe Repräsentativität. Einige Resultate:

- Wenn die Schichtpläne geändert werden müssen, sieht die Mehrheit der Teilnehmenden (über zwei Drittel) folgende Prioritäten: Beibehaltung des heutigen Rotationsschemas = 1. Priorität, Beibehaltung des gleichen Lohnes = 2. Priorität. Zusätzliche Arbeitstage («Zusatztage») vermeiden = 3. Priorität.
- Auf die Frage: «Falls die Swiss einen neuen Schichtplan vorschreibt, der deine Möglichkeit erheblich beeinträchtigt, nach dem Arbeitsblock nach Hause / ins Ausland zu pendeln: Wie wahrscheinlich ist es dann, dass du eine Kündigung in Erwägung ziehst?», ant-

worteten 67,3 %, dass sie die Swiss verlassen würden.

- 82,1% würden eine Tag-Nacht-Rotation, also abwechselnde Tag- und Nachtschichten, nicht akzeptieren (ohne Teilnehmende, die bereits Tag-Nacht-Rotation machen).
- 82,4 % würden einen Dreischichtbetrieb (Früh-, Spät- und Nachtschicht) nicht akzeptieren.
- 80,6% finden, dass ihr Salär in Anbetracht ihrer Aufgaben und Verantwortung unter dem Marktstandard in der Schweiz liegt.
- 84,6% der Teilnehmenden, die regelmässig Nachtdienst leisten, finden, dass die Schichtzulagen nicht angemessen sind.
- 78,4 % wären bereit, sich aktiv zusammen mit SEV-GATA zu engagieren, zum Beispiel mit einer Petition oder Protestaktion.

Fazit: Die Umfrage bestätigt die Positionen, die SEV-GATA bisher gegenüber der Swiss vertreten hat. Und sie zeigt die Bereitschaft der grossen Mehrheit, bei Aktionen der Gewerkschaft mitzumachen.

Mehr Details unter sev-gata.ch im Info vom 22.8. Siehe auch Seite 3.

GÜTERVERKEHR

Das Tessin mobilisiert

Veronica Galster. Nach den in den letzten Monaten angekündigten Entscheidungen, die beiden Tessiner Intermodal-Terminals in Cadenazzo und Lugano Vedeggio aufzugeben (sowie sechs weitere in der Schweiz) und der vorzeitigen Stilllegung der Rollenden Autobahn (Rola), regt sich im Tessin Widerstand. Hintergrund ist der drohende Abbau von Arbeitsplätzen sowie die Rückkehr von Tausenden Lastwagen auf die Strassen des Kantons. Aus diesem Grund gründeten verschiedene Organisationen und Einzelpersonen ein «Komitee gegen den Abbau von SBB Cargo im Tessin», dem neben dem SEV auch andere Gewerkschaften, Verbände, Umweltorganisationen, Politikerinnen und Politiker angehören. Am 29. August, um 18 Uhr, rufen sie zu einer Protestkundgebung beim Bahnhof Mendrisio auf.

Es ist nicht nur das Projekt «G-ensis», das im Moment Kopfzerbrechen bereitet. Dass sich die SBB weitgehend aus dem kombinierten Verkehr innerhalb der Schweiz zu-

rückzieht und die Entscheidung, die Rola vorzeitig zu beenden, ruft neue Befürchtungen hervor.

Besonders hart trifft es das Tessin, weil dort Arbeitsplätze verloren gehen und gleichzeitig ein wachsendes Verkehrsaufkommen auf der Gotthard-Achse wegen der Schliessung der Terminals und der Rola zu befürchten ist. Das Anfang Sommer gegründete Komitee lancierte die Petition «Nein zum Abbau von SBB Cargo im Tessin – verteidigen wir Arbeit, Umwelt und Volkswillen».

«Der SEV unterstützt die Kolleginnen und Kollegen von SBB Cargo vor Ort», erklärt der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Thomas Giedemann, der das Komitee mitgegründet hat. «Zudem sind wir auf die Politik und die Behörden zugegangen. Wir haben Gemeinden aufgefordert, Bundesrat Albert Rösti anzuschreiben, um ein Umdenken bei der Güterverkehrspolitik und der damit zusammenhängenden Umsetzung seitens SBB Cargo zu erreichen. Viele Gemeinden folgten diesem Aufruf. Ende Juni fand zudem ein Treffen mit dem

Tessiner Staatsrat statt, wobei wir festgestellt haben, dass die SBB in der Region sowie gegenüber dem Staatsrat ungenügend kommuniziert.»

Seiner Meinung nach hat die Entscheidung, die Terminals in Lugano Vedeggio und Cadenazzo aufzugeben, zusammen mit dem Projekt «G-ensis» und der vorzeitigen Schliessung der Rola mindestens drei wichtige Konsequenzen:

- Wegfall von qualifizierten Arbeitsplätzen im Tessin;
- Mehr Lastwagen auf der Gotthard-Achse (die jetzt bereits oft an ihre Grenzen stösst);
- Missachtung des Volkswillens, der sich mehrfach für die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs auf die Schiene ausgesprochen hat (Alpeninitiative, Schwerverkehrsabgabe und Alptransit/Neat).

Thomas Giedemann befürchtet, dass die aktuelle Politik die Verlagerungspläne um Jahre zurückwirft.

SBB Cargo hat am 25. August angekündigt, dass sie den rund 40 Betroffenen eine GAV-konforme Lösung im Tessin anbietet. Für zwei Drittel wurde bereits eine Lösung gefunden (Pensionierung oder Wechsel innerhalb SBB im Tessin). Den übrigen Betroffenen werden in den nächsten Wochen Angebote für einen Wechsel zu Tilo oder für einen befristeten Einsatz in anderen Regionen unterbreitet.