

SEV-Forderungen zur Neuausrichtung der Lokdepots von SBB Cargo

Flankierende Massnahmen nötig

Die von SBB Cargo geplante Depot-Neuausrichtung zwingt faktisch alle Cargo-Lokführer in Bellinzona und einen Drittel in Basel zum Wechsel zu SBB Cargo International. Damit ist der SEV nur unter bestimmten Bedingungen einverstanden und fordert langfristige Lösungen für das Personal aller Standorte.

«Für die Übertretenden braucht es eine Beschäftigungsgarantie oder eine Rückfallebene bei der Mutterfirma SBB Cargo,» fordert Philipp Hadorn, zuständig bei der Gewerkschaft SEV für den Cargo-Bereich. Konkret sollen die Mitarbeitenden, die zu SBB Cargo International (SCI) kommen, während 12 Monaten freiwillig zu SBB Cargo zurückkehren können. Und im Fall einer Aufhebung ihrer Stelle bei SCI muss dieses Rückkehrrecht zeitlich unbeschränkt gelten. «SBB Cargo erbringt damit den Tatbeweis, dass die Betroffenen auf eine sichere berufliche Zukunft zählen können.» Hintergrund der SEV-Forderungen ist, dass SCI einen eigenen GAV hat, der Entlassungen aus betrieblichen

und wirtschaftlichen Gründen nicht ausschliesst – anders als der GAV von SBB Cargo. Weiter verlangt der SEV von SBB Cargo separate Verhandlungen zu den konkreten Übertrittsmodalitäten der Betroffenen an beiden Standorten. SCI soll zudem die Vereinbarung zum «Leistungsausgleich im grenzüberschreitenden Verkehr» garantieren, damit nicht Arbeitnehmende mit ausländischen Anstellungs- und Arbeitsbedingungen in der Schweiz mehr Leistungen erbringen als Beschäftigte mit schweizerischen Bedingungen im Ausland. SBB Cargo hat mit dem SEV schon 2005 eine solche Vereinbarung über den «Leistungsaustausch» unterzeichnet.

Der Tunnel fordert seinen Preis

Im Hinblick auf die Eröffnung des Neat-Tunnels plant SBB Cargo die Aufhebung des Lok-Depots in Erstfeld. Die Depot-Schliessung betrifft 60 Lokführerstellen. Auf Hochtouren wird gegenwärtig nach Lösungen gesucht, damit alle Betroffenen rechtzeitig wissen, wie sich ihre Zukunft ab dem 1. Januar 2017 gestaltet. Natürlich gehört dazu auch, dass zuerst gleichwertige Lösungen bei anderen Divisionen des SBB-Konzerns gesucht werden. Bei zukünftigen Rekrutierungen bei den anderen Divisionen zuerst den Cargo-Lokführern Stellen anzubieten, ist sinnvoll. Eine Fristansetzung für aktuelle Bewerbungen auf den 15. Dezember 2013 irritiert. Der SEV verlangt, dass vorgängig die konkreten Modalitäten geklärt werden. Es geht nicht an, dass die Betroffenen zum Umzug in weit entfernte Regionen gezwungen werden oder massiv schlechter bezahlte Stellen vor Ort antreten müssen.

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV, Leiter Team Cargo

«Ausserdem muss zur längerfristigen Sicherstellung von Arbeitsplätzen und der Umsetzung einer sinnvollen Politik der Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene auch in der Zukunft eine Gütertransportpflicht für den SBB-Konzern bestehen», fordert Philipp Hadorn, der als Verkehrspolitiker auch Mitglied des Nationalrates ist. Er sagt dies mit Blick

auf den Vorschlag des Bundesrats für ein Güterverkehrsgezet, das die Transportwege weitgehend dem freien Markt überlassen will.

Im Hinblick auf die Eröffnung des NEAT-Tunnels erwartet der SEV, dass für alle Betroffenen attraktive Lösungen für eine sichere berufliche Zukunft gefunden werden.

SEV

Depotzuordnung nach «Hauptnutzerprinzip»

SBB Cargo setzt auf der Nord-Süd-Achse per 1. April 2014 ein neues Depotkonzept um, bei dem künftig sie selbst oder die im Transitverkehr tätige Tochter SBB Cargo International (SCI) als Arbeitgeberin auftritt. Das Konzept erlaubt SCI, künftig auch in der Schweiz mit eigenem, schweizerischem Lokpersonal zu fahren, statt es wie bisher bei SBB Cargo anzumieten. «Bereits ab nächstem Jahr kann SBB Cargo International die Produktionskosten pro Zugkilometer in der Schweiz senken», wird SCI-CEO Michail Stahlhut in der Medienmitteilung zitiert.

Per 1. April 2014 wechselt das **Depot Bellinzona** mit allen Lokführern zu SCI, und voraussichtlich auf denselben Zeitpunkt auch rund ein Drittel der Lokführer in **Basel**.

Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird **per 1. Januar 2017** das **Depot Erstfeld von SBB Cargo** aufgehoben. Heute sind dort noch rund 60 Lokführer tätig. Von diesen wechseln zwölf per 2015 zum SBB-Personenverkehr. Bereits heute fahren Cargo-Lokführer auf einzelnen Strecken auch Personenzüge. Weitere Möglichkeiten bieten sich laut SBB im neuen Erhaltungs- und Interventionszentrum in Erstfeld, das für den Gotthardbasistunnel aufgebaut wird. Dafür werde in den nächsten Jahren schrittweise Personal rekrutiert. «Die SBB ist zuversichtlich, innerhalb der nächsten drei Jahre Lösungen für alle von der Aufhebung betroffenen Lokführer anbieten zu können.»

Der Lokpersonalstandort in **Arth-Goldau** bleibt weiterhin bei SBB Cargo und wird erst auf die für **Dezember 2019** geplante Eröffnung des Ceneri-Basistunnels auf mögliche Verbesserungen **überprüft**. An den Standorten Chiasso und Brig kommt es aufgrund des neuen Depotkonzeptes zu keinen Veränderungen.

SBB Cargo/Fi



Das Tessiner Lokpersonal von SBB Cargo forderte am 3. November ein Rückkehrrecht und eine Leistungsausgleich-Garantie, wie im Text erklärt, sowie klare Regeln im Fall von Streiks italienischer Lokführer.

SWISS

Sparkurs trotz Erfolg – GAV-Verhandlungen in schwierigem Umfeld

Die Swiss verlagert weiter ins Ausland, nun auch Bereiche des Personaldienstes. Nebst Pensenreduktionen sind auch drei Kündigungen im «HR» vorgesehen. In diesem Umfeld finden gegenwärtig Lohn- und GAV-Verhandlungen statt. Obwohl das Bodenpersonal der Swiss bereits enorme Opfer erbracht hat, fordert die Lufthansa-Tochter weitere Einsparungen und droht mit der GAV-Kündigung. Im Rahmen eines konzernweiten Sparprogrammes gibt es enorme Druckversuche auf die Arbeitsbedingungen. Eine dritte Verhandlungsrunde ist Ende November 2013 terminiert. «Deal» oder «no deal» muss sich dann weisen.

Philipp Hadorn, Präsident GATA

NEWS

Erfolg in Yverdon

■ Wie in *kontakt.sev* 12/2013 zu lesen war, leiden die Mitarbeitenden des IW Yverdon unter grossem Arbeitsdruck. Aufgrund der Klagen der Kolleg/innen hat eine Delegation, bestehend aus den SEV-Gewerkschaftssekretär/innen Valérie Solano, Jürg Hurni und Jean-Pierre Etique und Peko-Vizepräsident André Martin das Gespräch mit der Direktion des IW gesucht. Aufgrund der Klagen der Mitarbeitenden, die Kommunikationsprobleme, Führungsmängel, zu grossem Arbeitsdruck, ein mangelndes Vertrauensverhältnis und fehlende Beteiligung der Mitarbeitenden zu Tage brachten, zeigte sich die Direktion gesprächsbereit. In den ersten Monaten des nächsten Jahres werden Prioritäten für die Verbesserung des Arbeitsklimas und des Vertrauensverhältnisses festgelegt und danach konkrete Massnahmen definiert. Eine tripartite Kommission, bestehend aus Vertreter/innen der Direktion, der Gewerkschaft und der Peko, soll künftig Probleme frühzeitig erkennen. Damit hat die Mobilisation der IW-Mitarbeitenden recht schnell einen schönen Erfolg gezeitigt!

Kompetenzzentrum einen Schritt weiter

■ Nach mehreren Monaten intensiver Gespräche konnte eine Übereinkunft über das zu gründende Kompetenzzentrum in Bellinzona, basierend auf der Officine, unterzeichnet werden. Auf dieser Grundlage konnten in den letzten Monaten die politischen Entscheidungen gefällt werden, die dem Werk in Bellinzona eine Zukunft sichern.

Gründungsmitglieder der Stiftung des «Centro» werden der Kanton Tessin, die Stadt Bellinzona, die Regionalentwicklungsgemeinschaft «Bellinzona e Valli», deren Schwesterorganisation für die Region Mendrisiotto und Basso Ceresio, die SUPSI (Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana), die SBB, die Vereinigung «Giù le Mani dall'Officina» und die drei Gewerkschaften SEV, Transfair und Unia sein.