

saldo | 30.03.2005

Elvetino: Minibar-Angestellte arbeiten für Minilöhne

Stephan Dietrich

Die Minibar in den Zügen rentiert - aber nicht für die Angestellten. Trotz langer Arbeitszeiten, Schicht- und Schwerarbeit verdienen sie immer weniger.

Nach einer Tour von über zwölf Stunden und 1000 Kilometern Bahnfahrt quer durch die Schweiz ist der demnächst 50-jährige Sandro Studer (Name geändert) ziemlich erschöpft. Wie viel er an diesem Tag mit dem Verkauf von «Kaffee, Bier, Mineral - Sandwich» verdient hat, wird erst die Abrechnung zeigen. Eines weiss Studer aber unabhängig vom Tagesverdienst: «Umsatz und Lohn sind in den letzten Jahren ständig zurückgegangen. So wenig wie jetzt habe ich noch nie verdient.»

Gerade mal 3000 Franken Monatslohn

saldo liegt ein interner Bericht der SBB vor - und dieser bestätigt Studers Erfahrung: Zwischen 1999 und 2003 reduzierte sich der Stundenumsatz einer Minibar von 83 auf 65 Franken. 10 Prozent des Umsatzes fliessen als Gehalt in die Taschen der Angestellten. Das bedeutet: Der Stundenlohn ist in diesen vier Jahren also um Fr. 1.80 zurückgegangen.

Zusätzlich zur Umsatzprovision kommt ein Grundgehalt von 1850 Franken. Im Durchschnitt verdienen die Minibar-Stewards auf Schienen etwa 3000 Franken pro Monat. Mit einem 13. Monatslohn und fünf Wochen Ferien sei das branchenüblich, sagt dazu Elvetino-Sprecher und Verwaltungsrat Daniel Lauterburg.

Auch SBB-Sprecher Roland Binz verteidigt die tiefen Löhne gegenüber saldo: Damit die Bahnverpflegung im Markt bestehen könne, sei dies «sinnvoll». Was Binz nicht sagt: Die SBB haben sich diese Konkurrenz durch die Vermietung von Läden und Verkaufsständen in den Bahnhöfen selbst ins Haus geholt - und profitieren dabei auch von hohen Mietzinsen und Umsatzbeteiligungen. Die Leidtragenden sind die Angestellten der eigenen Tochterfirma.

Sogar Elvetino selbst betreibt in einzelnen Bahnhöfen rollende Bars - mit im Angebot auch Kaffee von Lavazza. Kein Wunder, haben die Zug-Stewards mit ihrem Gebräu aus der Thermoskanne das Nachsehen.

Beladene Minibar-Wagen wiegen gegen 200 Kilogramm

Immerhin: Demnächst will die SBB-Tochtergesellschaft einen Test mit rollenden Kaffeeautomaten starten: Die «Wägeli» wurden unlängst durch zusätzliche Aufbauten zu rollenden Kiosken umgebaut. Schon leer wiegen die Gefährte 90 Kilogramm - voll beladen sind es schnell einmal 200 Kilogramm. Für die Angestellten, die sie durch den Zug schleppen müssen, bedeutet das Schwerarbeit - das gibt sogar Elvetino-Kadermann Lauterburg zu.

Arbeitstage von 12 Stunden sind keine Ausnahme

Doch das neue Sortiment interessiert kaum jemanden, ärgert sich Sandro Studer. «Da schiebe ich den ganzen Tag sinnlose Ware durch den Zug», dabei fehle es am Grundangebot: «Auf der Strecke zwischen Chur und Basel fehlen mir die Sandwiches regelmässig schon in Zürich.» Dafür hat er viel zu viele

Süssigkeiten - und neuerdings auch Lose - im Angebot, die niemand will. Sein Kollege Mario Hauser (Name geändert) gibt ihm Recht - nur: «Alles Reklamieren hat bisher nichts gebracht.»

Zwölf Stunden und mehr dauern gewisse Arbeitstage des Elvetino-Personals: Manche Schichten beginnen um 5 Uhr früh, andere enden erst um Mitternacht - und die ganze Schufterei für einen Hungerlohn.

«Ich habe gehofft, dass sich die Arbeitsverhältnisse nach der Übernahme durch die SBB verbessern würden, aber das Gegenteil ist der Fall», kritisiert ein Elvetino-Mitarbeiter, der anonym bleiben will: «Es herrscht eine Atmosphäre des Misstrauens und der Verunsicherung - überdies eine ständige Furcht, entlassen zu werden», beschreibt er das Klima.

«Derartige Lohn- und Arbeitsverhältnisse sind schlichtweg miserabel», konstatiert Gewerkschafterin Barbara Spalinger vom Schweizerischen Eisenbahnerverband (SEV). «Wenn die Durchschnittslöhne der Stewards knapp den Minimallohn im Gastgewerbe erreichen, ist auch klar: Viele verdienen noch weniger; Monatslöhne von 2600 Franken sind real.»

Viel besser gestellt sind bei den SBB zum Beispiel Angestellte des Reinigungsdienstes: «Sie kommen inklusive Zuschläge schnell einmal auf einen Monatslohn von 4200 Franken», so Gewerkschaftsfrau Spalinger.

Bei den SBB weiss man sehr wohl um die Brisanz dieser Angelegenheit. In einem internen Bericht aus dem Jahr 2003 heisst es: «Eine sozial und existenziell bedrohende Zeitbombe tickt bei Elvetino mit dem Gesamtarbeitsvertrag, welcher für die kommenden Jahre neu ausgehandelt werden muss.» Wegen der neuen Besitzverhältnisse würden die Gewerkschaften Arbeitsbedingungen verlangen, die mit den übrigen SBB-Angestellten vergleichbar seien, so das vertrauliche Papier.

Lohnerhöhung: Nur ein Tropfen auf den heissen Stein

Doch bisher konnten die Gewerkschaften ihre Forderungen nur zu einem kleinen Teil durchsetzen. Auf Anfang Jahr wurde der Basislohn für das Minibar-Personal um 100 Franken erhöht - damit werden aber nicht einmal die Umsatzeinbussen kompensiert. «Die Verhandlungen verlaufen äusserst mühsam. Wir erhalten von Elvetino nicht einmal die Geschäftszahlen», ärgert sich Spalinger.

Auch gegenüber saldo will Elvetino-Verwaltungsrat Daniel Lauterburg keine Auskunft über die Geschäftszahlen geben. Er bestätigt nur, dass der Minibar-Bereich nach wie vor rentabel arbeitet.

Speisewagen: An den Kunden vorbei

Die Speisewagen sind seit Jahren ein Sorgenkind der SBB. Die Schweizerische Speisewagengesellschaft wechselte mehrmals den Besitzer. Und die Gastspiele von McDonald's, Buffet Suisse und der deutschen Mitropa waren nur von kurzer Dauer.

Vor zwei Jahren kauften die SBB die ganze Verpflegung auf Schienen wieder auf. Elevation ist heute eine 100-prozentige Tochter der SBB.

Die Passagiere mussten die Fehlplanungen beim Verpflegungskonzept am eigenen Leib erfahren. Zum Beispiel in den rollenden Bistros der Doppelstockzüge: Die Speisewagen mit ein paar wenigen Tischen und einigen Stehplätzen stiessen auf so viel Ablehnung, dass sie schon kurz nach Inbetriebnahme für viel Geld wieder umgerüstet werden mussten. Jetzt kann in den Bistrowagen im ersten Stock wieder gemütlich sitzend getafelt werden.

Auch das Verpflegungsangebot in den Neigezügen erweist sich als konzeptionelle Fehlkonstruktion. Jede Komposition enthält einen Speisewagen. Meistens sind zwei Kompositionen zusammengehängt. Das ergibt zwei Speisewagen pro Zug - abgesehen von wenigen Spitzenzeiten ein viel zu grosses, unrentables Angebot, sagen SBB-Mitarbeiter gegenüber saldo.

Umgekehrt müssen Reisende auf den Strecken von Basel und Luzern ins Tessin und nach Italien ganz auf das Essen im Zug verzichten. Ausgerechnet auf einer längeren Touristenstrecke haben die SBB die Speisewagen auf das Abstellgleis gefahren.