



Bahn-Power. Giorgio Tuti (55), Schweiz; Michelle Rodgers (51), Grossbritannien; Isabell Gwenger (47), Österreich; Plamena Kolev Zhelyazkova (41), Bulgarien; Sabine Trier (57), Belgien; Marie Poinset (42), Frankreich; Katarina Mindum (62), Kroatien; Jolanta Skalska (59), Deutschland; Maria Cristina Marzola (60), Italien; Michaela Nemeckova (28), Belgien. Foto: Stephanie Lecocq.

Noch immer ist die Eisenbahnwelt eine Männerwelt. Das soll sich nun ändern

Giorgio Tuti und neun Frauen stellen die Bähnlerwelt auf den Kopf

SEV-Chef Giorgio Tuti ist auch oberster EU-Bahngewerkschafter. Mit Kolleginnen -zusammen hat er jetzt einen gewieften –Gleichstellungsplan ausgeheckt.

Jetzt geht Giorgio Tuti (55) auf tutti, deshalb ist er nach Brüssel gefahren. Aber nicht alleine. Neun Frauen begleiten den obersten Bähnlergewerkschafter der Schweiz und der EU. Sie alle sind kampferprobte Bahngewerkschafterinnen aus Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, Belgien, England, Kroatien und Bulgarien. Tuti, der Hahn im Korb? Ja, aber die Gründe für die Frauen-Entourage sind hochpolitisch. Schliesslich sind weibliche Bahnangestellte in ganz Europa eine Seltenheit. Auch bei den SBB: Nur gerade 2,8 Prozent der Triebfahrzeugführenden der SBB sind Frauen. Das sind keine 100 Lokführerinnen. Nur wenig besser sind die Gesamtzahlen der SBB: Bloss 17,3 Prozent der Belegschaft sind weiblich – Tendenz zwar steigend, aber nur um magere zwei Promille pro Jahr. Dieses Schneckentempo bei der Gleichstellung gibt Giorgio Tuti schon lange zu denken. Er sagt: „So kann es nicht weitergehen!“ Das findet auch die 700'000 Mitglieder starke Eisenbahnsektion der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF). Und die präsidiert seit zwei Jahren der Schweizer Tuti. Ihm kam daher die Aufgabe zu, eine Verhandlungsdelegation zusammenzustellen. Und eines, sagt Tuti, sei „von Anfang an glasklar“ gewesen: „Für diese Verhandlungen nehme ich nur Direktbetroffene mit, also ausschliesslich Frauen.“ Gesagt, getan: Jetzt wollen die Frauen und der Quotenmann die Männerbastion Bahn auf den Kopf stellen. Mit viel Power: Das Gruppenfoto jedenfalls fährt 1. Klasse.

Ein deutscher Ausrutscher

Die Mission von Tutis Delegation: dem Verband der europäischen Bahnunternehmen (CER) einen bindenden Vertrag abringen. Das wäre ein Durchbruch, denn auf einen solchen Vertrag hat sich CER vor 15 Jahren zum letzten Mal eingelassen. Und mit einem Abkommen würden sich die Eisenbahnkonzerne verpflichten. Etwa zu konkreten Massnahmen zur Frauenförderung, zur Lohngleichheit oder zu Geschlechterquoten. Das sei eigentlich schon lange überfällig, meint Tuti. Die bisherigen Diskussionen mit den Unternehmen hätten aber bloss zu unverbindlichen Empfehlungen und zu einem Haufen statistischem Material geführt. Tuti ist überzeugt: „Das alleine bringt nicht eine Frau mehr in den ÖV.“ An einem dieser runden Tische mit den Konzernen habe es schliesslich einem deutschen Kollegen den Hut gelupft. „Er schlug plötzlich mit der Faust auf den Tisch“, erzählt Tuti, „und sagte: ‚Die deprimierenden Zahlen kennen wir langsam. Jetzt muss es konkret werden!‘“ Das wirkte. Die Bahnunternehmen stimmten der Schaffung einer Taskforce zu und delegierten fünf Chefs und drei Chefinnen. Ihnen steht nun die Frauendelegation Tuti gegenüber. Und die hat einen Trumpf im Ärmel.

Akuter Personalmangel

Ein Problem teilen nämlich sämtliche Bahnen Europas: Die Babyboom-Generation geht in Rente, die Digitalisierung ruft, und das erhöhte Umweltbewusstsein wird zu mehr Zugverkehr führen. Daher brauchen die Bahnen bald tausendfach neues und gut ausgebildetes Fachpersonal. Zum Beispiel die SBB: Sie müssen in den nächsten 4 bis 6 Jahren rund einen Drittel des Personals ersetzen. Doch Lokführer gibt es nicht einfach so auf dem Arbeitsmarkt. Das musste auch die Deutsche Bahn einsehen. Im vergangenen Jahr wollte sie 19'000 neue Leute rekrutieren – und verfehlte das Ziel bei weitem. Daher dürfte es langsam auch den Unternehmen dämmern. Tuti sagt: „Jetzt ist unser Moment!“ Tatsächlich bleibt den Bahnen kaum eine Wahl. Sie müssen schleunigst attraktiver werden – besonders für Frauen, müssen etwa Teilzeitmodelle anbieten, ein geschlechtergerechtes Klima schaffen und auch weiblichen Angestellten Karrierechancen bieten. Immerhin: Nach einem Beispiel für fortschrittliche Geschlechterpolitik brauchen sich die Bahnchefs nicht lange umzusehen. Eines präsentiert sich ihnen derzeit in Brüssel: die Verhandlungsequipe Tuti. Die Gewerkschafterinnen sind daher guter Dinge. Isabell Gwenger aus Österreich sagt: „Wir sind motiviert, gut vorbereitet und mit Giorgio auf Kurs für mehr Frauen auf der Schiene!“

Europas Bahnwelt: Mann, o Mann!

80 Prozent der Bahnangestellten in Europa sind Männer. Am weiblichsten ist die Bahnwelt in ehemals sozialistischen Ländern wie der Slowakei, Polen oder Bulgarien, mit je knapp 30 Prozent Frauen. Die

männlichste Bahn verkehrt in der Türkei mit nur 3,9 Prozent Frauen. Unterdurchschnittlich schneiden auch die SBB mit ihren 17,3 Prozent Frauen ab. Bis 1991 hatten die SBB weder Lokführerinnen noch Zugführerinnen.

Widerstand

Dabei standen Frauen schon ab dem Jahr 1900 im Dienst der Bundesbahnen – aber bloss als Sekretärinnen, Barrierewärterinnen, Köchinnen oder Wäscherinnen. Ab den 1950ern wurden „Gehilfinnen“ auch am Gepäck- oder Billettschalter eingesetzt. Aber vom Technischen, dem Aussendienst und den Maschinen schlossen viele Bähnler die vermeintlichen Konkurrentinnen aus. So lehnte die Standesorganisation der Lokführer (VSLF) noch Anfang der 2000er Jahre die Teilzeitausbildung für Lokführende ab. Eine solche hätte den Berufseinstieg für Frauen erleichtert.

Jonas Komposch.

Work online, 18.10.2019.

Personen > Komposch Jonas. SEV. Frauen. Work online, 2019-10-18