

Kofler & Karriere

An Apéros ist nicht mehr nur der Weisswein gespritzt

Berufliches Networking ist ja per se etwas Anstrengendes. Man muss zusehen, dass man sich beim Apéro an die richtigen Leute hängt und nicht bei einem Langweiler hängen bleibt. Hinzu kommt die Häppchenesserei, die einem ständig das unguete Gefühl gibt, man begegne dem nächsten Gesprächspartner mit Stangensellerie zwischen den Zähnen.

Für Frauen im mittleren Alter wie mich kommt jetzt ein neuer Stressor dazu: Sie werden zunehmend mit der Frage konfrontiert, ob sie nebst dem Kleid auch das passende Gesicht zu dem Anlass tragen. Denn die Altersgenossinnen werden auf wundersame Art rasant jünger. Ich war vorletzte Woche an der Eröffnung eines Ladens an der Bahnhofstrasse, und ich hab keine einzige über 50-Jährige entdeckt, die auch nur ein Fältchen auf der Stirn hatte. Nur die guten Gene können da kaum dahinterstecken. Vor ein paar Wochen an der Party eines Headhunters derselbe Anblick: Während sich ältere Herren immerhin noch ein paar Nachlässigkeiten wie zu grosse Anzüge oder ungepflegte Augenbrauen leisteten, fiel auch da auf, wie viele Frauen ab 40 längst nicht nur mit einem gespritzten Weissen herumliefen.

«Ach, du bist naiv. Alle machen doch heute was», meinte eine Kollegin. Ja, offenbar bin ich naiv. Diese Woche hat sich auch die bekannte deutsche Moderatorin Birgit Schrowange, 60, in einem «Blick»-Interview gegen den Verjüngungswahn ausgesprochen. Freut mich. Nur: Wenn eine immer grösser werdende Schar spritzen-der Frauen die Definitionsmacht darüber gewinnt, wie ein Frauengesicht ab 40 auszusehen hat, ist das durchaus problematisch. Wer nicht mitmacht, gerät rasch in den Verdacht, zu wenig gut auf sich zu achten. Und das wird einem in der heutigen Businesswelt, in der das Äussere auch als Spiegelbild einer disziplinierten Lebensführung angeschaut wird, tatsächlich als Malus ausgelegt.



Karin Kofler,
Autorin
Wirtschaft

Haben Sie ein Problem im Büro, schreiben Sie an karin.kofler@sonntagszeitung.ch

Anzeige



Die Pensionskasse der KMU.



Schweizer Firmen fürchten sich vor Sexismusfällen

Ein Jahr nach dem Weinstein-Skandal löst die #MeToo-Bewegung auch bei Unternehmen Aktivismus aus. Liegt ein Flirt am Arbeitsplatz noch drin? Und was tun, wenn ein Fall von sexueller Belästigung ans Licht kommt?

Wenn es um sexuelle Belästigung am Arbeitsplatz geht, verstecken sich vor allem Grosskonzerne gerne hinter Richtlinien – Betroffenen helfen diese jedoch kaum

Foto: Sebastian Mignani

Bern Die Tomaten im Gestell der Migros sind in Italien gereift. Geschält und in Büchsen abgefüllt, reisen sie mit dem Zug von Neapel nach Norden. Bis zum Verteilzentrum in Suhr AG, wo die Mitarbeiter bereits auf die Pelati warten. «Die Pünktlichkeit ist sehr wichtig, da alle folgenden Prozesse auf die Ankunftszeit der Züge getaktet sind», sagt Sprecherin Alexandra Kunz. «Je länger die Verspätung, desto grösser sind Mehraufwand und Mehrkosten.»

Auch das Chemieunternehmen CABB schaut genau auf die Uhr. Es stellt in Pratteln BL Reagenzien aus Chlor und Schwefel her und exportiert diese weltweit. Das Timing sei entscheidend, sagt Logistikleiter Tien-Lun Yao. «Weil unsere Kunden in der eigenen Herstellung auf das pünktliche Eintreffen der Vorprodukte angewiesen sind.»

Doch ob Tomaten oder Chemikalien: Immer mehr Güter fahren auf der Schiene mit massiver Verspätung in die Schweiz oder aus dem Land heraus. «Die Qualität im alpenquerenden Verkehr ist nicht zufriedenstellend und hat sich, verglichen mit dem ersten Se-

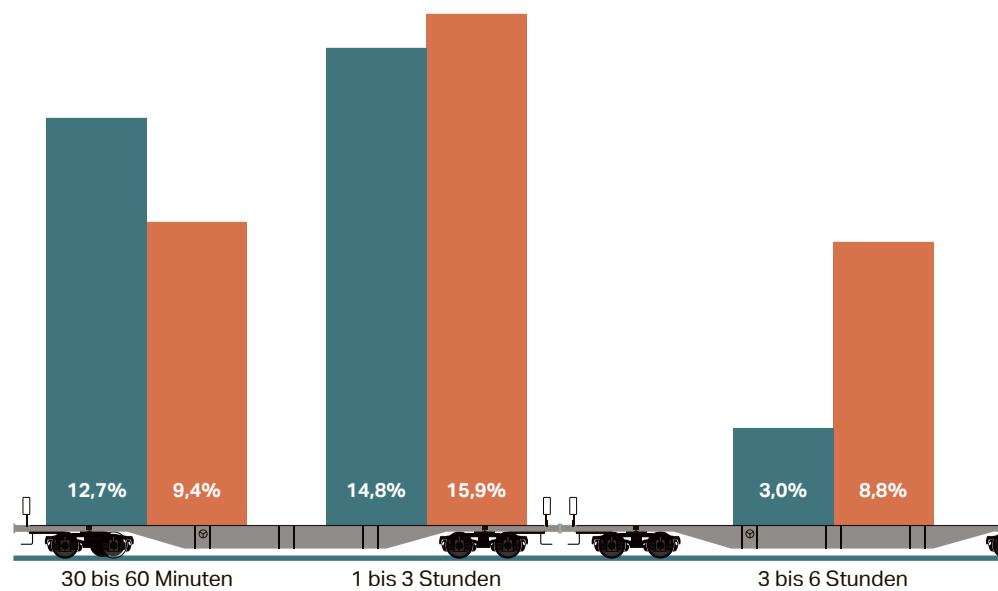
mester des Vorjahres, weiter verschlechtert», schreibt das Bundesamt für Verkehr (BAV) in einem neuen Bericht. Grundlage ist die periodische Befragung von Operateuren, die Container oder ganze LKW auf der Schiene transportieren. Sie geben aktuell an, dass nicht einmal die Hälfte der Züge pünktlich sind. Wobei erst 30 Minuten als Verspätung gelten. Jeder vierte Zug fährt mehr als drei Stunden hinter dem Fahrplan, jeder neunte kommt über zwölf Stunden zu spät.

«Täglich stehen Hunderte Züge über Stunden still»

«Der alpenquerende Schienengüterverkehr ist in den vergangenen Jahren massiv gewachsen, an Infrastruktur kam allerdings nur der Gotthard-Basistunnel dazu», sagt BAV-Mediensprecher Gregor Saladin. «Hinzu kommen viele Baustellen, gerade im Ausland.» Aber auch die SBB bauen bis 2020 die Strecke von Basel bis ins Tessin zu einem 4-Meter-Korridor aus. «Dies unter laufendem Betrieb, was auch auf Kosten der Kapazität geht und die Abläufe erschwert.»

Güter massive V...

Baustellen, Personalmangel und Katastroph...
Der Zeitgewinn durch den ne...





Karin Kofler

Zürich «Sexuelle Belästigung zu bekämpfen und eine Kultur der Integrität zu schaffen, ist etwas vom Wichtigsten, was ich in meiner Karriere erreichen will – auch weil ich eine kleine Tochter habe», sagte UBS-Investmentbanking-Chef Andrea Orcel im August gegenüber Bloomberg. Dieser Tage hat er die Bank verlassen – und seine ehemalige Arbeitgeberin schlägt sich mit der Aufarbeitung der Vergangenheit herum. Eine junge Hochschulabsolventin, die für die UBS in London anzuwenden, nachdem er damals versandt war. CS-Chef Tidjane Thiam reagierte im Juli unter anderem mit der Ernennung einer neuen Ombudsfrau für ethische und Verhaltensfragen.

Die Nachfrage nach Weiterbildungen ist gewachsen

#MeToo – ein Jahr nach dem Sexskandal um Filmproduzent Harvey Weinstein ist die Debatte in der Wirtschaft angekommen. Und das, obwohl die Unternehmen bemüht waren, so zu tun, als hätte der Aufstand der Frauen gegen Sexismus nichts mit ihnen zu tun. Dabei wäre #MeToo und Time's Up ein Steilpass für die Chefs gewesen, um zu zeigen, dass es ihnen ernst ist mit der Gleichbehandlung. «Viele Firmen tun reflexartig so, als hätten sie kein Problem, weil es ein Tabuthema ist. Doch sie sind naiv, zu glauben, es gebe keinen Sexismus bei ihnen», sagt Allyson Zimmermann, Schweiz-Chefin der globalen Organisation Catalyst. Eine Umfrage der auf Diversity spezialisierten Organisation hat ergeben, dass 85 Prozent der Frauen in den deutlich strenger regulierten USA am Arbeitsplatz schon einmal sexuelle Belästigung erlebt haben. Ein Malaise mit wirtschaftlichen Folgen. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine sexuell belästigte Frau ihren Job kündigt, ist laut Forschern 6,5-mal höher als bei Kolleginnen, die so etwas nicht erlebten.

In den Schweizer Unternehmen hat #MeToo bis dato vor allem eines ausgelöst: Unsicherheit und Angst, dass Fälle aus der Vergangenheit plötzlich explodieren. «Insgesamt führen wir in diesem Jahr doppelt so viele Weiterbildungen zum Thema sexuelle Belästigung durch als im Vorjahr», sagt Anja Derungs, die Leiterin der Fachstelle für Gleichstellung der Stadt Zürich. Im Unterschied zu früher kämen die Firmenfragen mittlerweile aus allen Branchen. «#MeToo hat zu einer Sensibilisierung bei Frauen und zu Verunsicherung bei Männern geführt», bestätigt auch Katja Mügler, die Leiterin der Proitera in Basel. Sie bietet betriebliche Sozialberatung für Firmen, hauptsächlich KMU. Wo ist die rote Linie gegenüber Frauen? Nach #MeToo ist nichts mehr klar. «Jetzt darf ich ja keiner Frau mehr ein Kompliment machen» – das höre sie häufig, sagt Mügler. Bei der Fachstelle für Gleichstellung tönt es ähnlich. Die Fragen seien fast bei allen Firmen die gleichen: Dürfen wir noch flirten? Darf ich einer Lernenden den Arm um die Schulter legen? Und: Muss eine Chefin oder ein Chef sofort etwas unternehmen, wenn sie/er über einen Fall informiert wird?

Gerade Grosskonzerne verstecken sich gerne hinter ihren Richtlinien für den Umgang mit sexueller Belästigung. Sozialberatungsstellen, Whistleblower-Hotlines, Ombudsstellen, Onlinetrainings – all das haben sie längst implementiert. «Wir haben eine Vielzahl von Kanälen, über die sich Mitarbeiter melden können», heisst es etwa bei der UBS. «Allen Mitarbeitern steht mit Care Gate eine neutrale interne Ansprechstelle zur Verfügung, die über unterschiedliche Ka-

Männer, mischt euch ein!

Nur 27 Prozent der Männer, die beobachten, dass eine Kollegin belästigt wird, greifen ein. Frauen tun dies eher, aber auch da ist der Anteil tief, wie eine Befragung von 3213 Männern und Frauen in den USA zeigt. Männer sollten deshalb nicht einfach zu potenziellen Tätern, sondern zu Helfern in Sachen Sexismus gemacht werden. Die meisten Männer haben einen inneren Kompass, was korrekt ist. Wenn sie ihre Stimme erheben gegen Kollegen, die sich danebenbenehmen, ist das ein grosser Hebel.

näle und für den Erstkontakt auch anonym genutzt werden kann, falls jemand von Machtmissbrauch betroffen ist», sagt ein Swisscom-Sprecher. Ähnlich tönt es bei Novartis, wo man unter anderem auf Schulungen zu Machtmissbrauch verweist. Nur: Mit der Ermutigung, diese Kanäle auch zu nützen, hapert es vielerorts. «Mir wurde deutlich gemacht, dass ich mit grösster Wahrscheinlichkeit den Job würde wechseln müssen, wenn ich mein Problem bei der Anlaufstelle deponiere», erzählt eine Frau, die bis vor kurzem bei einer Grossbank arbeitete. Eine andere, die bei der UBS in der IT tätig ist, lässt durchblicken, dass sie sich nie an die Sozialberatungsstelle wenden würde in einem Fall von Belästigung: «Da passiert nachher sowieso nichts», glaubt sie. Ihre Vermutung kommt nicht von ungefähr. «Zwei Fehler werden häufig gemacht: Die Leute werden entmutigt, und es wird einfach nicht sorgfältig und sensibel genug abgeklärt, was vorgefallen ist», sagt Claudia Stam von der Fachstelle für Mobbing in Zürich und Bern. Sie macht etwa 20 bis 30 Beratungen pro Jahr zu dem Thema. Vor zwei Jahren hatte es die Psychologin mit einer Untersuchung gegen einen CEO zu tun. «Mitten in der Übung wurden wir von der Firma angewiesen, die Untersuchung zu beenden.» Auch bei Catalyst stellt man fest: «Die «Due Diligence» zu Belästigungsvorfällen wurde bis dato nicht konsequent gemacht.»

Das wahre Problem sind verbale Übergriffe

Sexuelle Belästigung wird noch viel zu stark mit körperlichen Avancen gleichgesetzt. Dabei ist das wahre Problem in Firmen der verbale Sexismus, der mitunter subtil daherkommt. Er gedeiht in einem Umfeld mit einer dominanten Geschlechtergruppe und einer hohen Leistungskultur. Die Banken, die eine massive Untervertretung von Frauen im Kader haben, sind besonders anfällig. Besagte UBS-Angestellte etwa erzählt, dass bei ihnen regelmässig Apéros organisiert werden, an denen sie eigentlich Präsenz markieren sollte. «Doch ich fühl mich da als Frau einfach nicht wohl. Es wird viel getrunken. Und ich habe Kinder, die auf mich warten.» Alkohol als Gefahrenherd für Entgleisungen: In den USA haben einzelne Firmen bereits eine «Two Drinks Maximum»-Regel für Anlässe herausgegeben. Auch die Datingregeln wurden verschärft.

Büroh

Fast alles, was in der Zürcher Wirtschaft Rang und Namen hat, besuchte vergangene Woche den Vortrag von Nestlé-Chef **Mark Schneider** (Foto) an der Pädagogischen Hochschule Zürich. Von der SBB-Präsidentin **Monika Ribar** über **Martin Scholl**, Chef



der Zürcher Kantonalbank, Zürcher Volkswirtschaftsdirektor **Ernst Stocker** bis zu **Thomas Jordan**, dem Präsidenten der Schweizerischen Nationalbank. Schneiders Thema war die Strategie des Konzerns. Er betonte die «enorme Verwurzelung von Nestlé in der Schweiz». Trotzdem

baut er nun hierzulande in der IT massiv Stellen ab. Künftig ist Barcelona das Technologiezentrum. 450 Angestellte in der Schweiz sind davon betroffen. «Das war eine sehr schwierige Entscheidung. Da gehen sie mit viel Sorgen nach Hause», jammerte Schneider. Das Mitleid mit ihm hielt sich in Grenzen.

Um den ehemaligen Verwaltungsratspräsidenten der Raiffeisen-Gruppe, **Johannes Rüegg-Stürm** (Foto), ist es seit seinem von Getöse begleiteten Rücktritt ruhig geworden. Doch nun wagt sich der Professor für Organisationswissenschaften an der Universität St. Gallen wieder aus der Deckung. Anfang November hält er am renommierten Lassalle-Institut ein Referat. Das Thema lässt tief blicken: Vertrauen und Verantwortung – ein Wagnis? So lautet der Titel seines Vortrags. Viel Vertrauen hatte Rüegg-Stürm tatsächlich – in den ehemaligen Raiffeisen-Chef **Pierin Vincenz**. Die Messlatte des Lassalle-Instituts ist hoch: Es verspricht eine Tagung, an der «jenseits von Voyeurismus und billigen Schuldzuweisungen» diskutiert wird, was die Wirtschaft aus den vielen Krisen in der Unternehmenswelt, die dieses Jahr Schlagzeilen machten, lernen kann. Man darf gespannt sein, wie selbstkritisch Rüegg-Stürm seine Erfahrungen wiedergeben wird.



Der Schweizer Konzernchef von Thomas Cook, **Peter Fankhauser**, ist schwer unter Druck. Heute Sonntag endet das Geschäftsjahr des britisch-deutschen Reisekonzerns. Doch der Berner Oberländer,

der in den letzten Monaten zusehen musste, wie der Aktienkurs seiner Firma um die Hälfte einknickte, schockte die Finanzgemeinde schon Anfang Woche mit einer Gewinnwarnung für das Jahr 2017/2018. Grund dafür war unter anderem die Reiseunlust der Skandinavier, die wegen des schönen Wetters im Sommer lieber zu Hause blieben.

Wenig Gutes lässt auch der gleichzeitig kommunizierte Abgang des Finanzchefs des Reiseriesens ahnen. Fankhausers Ärger dürfte noch grösser gewesen sein, als Erzwivale TUI drei Tage später seine Gewinnziele für das Geschäftsjahr bestätigte.

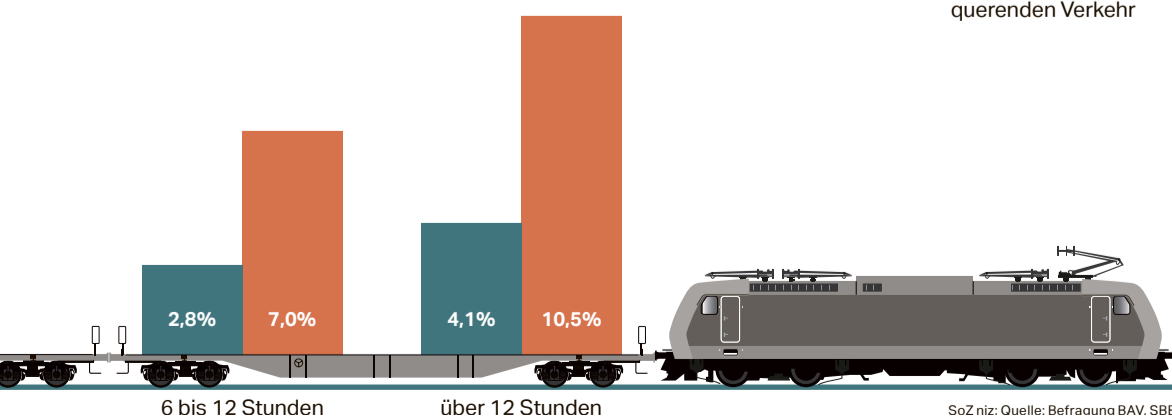


Züge fahren verspätungen ein

en: Güterzüge durch die Alpen sind immer unpünktlicher. neuen Gotthardtunnel ist bereits wieder weg

■ 1. Semester 2009
■ 1. Semester 2018

So verteilen sich die Verspätungen aller Güterzüge im alpenquerenden Verkehr



Schliesslich gibt es gerade im Norden Personalengpässe. «Bei uns stehen täglich Hunderte Züge über Stunden still, weil Mitarbeiter fehlen», sagt Claus Weselsky, Vorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer. «Die Planung ist so schlecht, dass sie am Ende der Schicht irgendwo stehen und es ewig dauert, bis Ersatz vor Ort ist.» Es brauchte im Güterverkehr rund 800 Lokführer mehr, um den Fahrplan einzuhalten, schätzt Weselsky. «Momentan können sie sich noch so anstrengen. Am Ende übergeben sie mit grosser Verspätung an die Schweizer Kollegen.»

Die Ergebnisse fielen seit der ersten BAV-Umfrage 2009 noch nie schlechter aus als jetzt. Rechnet man nur mit Minimalwerten, fallen heute pro Güterzug 129 Minuten Verspätung an. Das sind 40 Minuten mehr als vor zwei Jahren. Was zu einem absurden Szenario führt: Der Zeitgewinn von einer halben Stunde, welche der Basis-tunnel seit Ende 2016 am Gotthard bringt, ist durch zusätzliche Verspätungen bereits wieder weg.

Die Ursachen liegen laut BAV kaum in der Schweiz. Auch SBB-

Sprecher Reto Schärli sagt: «Die Verspätungen, zumindest bei SBB Cargo International, entstehen im Wesentlichen im Ausland.» Neben Baustellen nennt er Streiks in Frankreich oder Stürme in Deutschland wie zuletzt Burglind und Friederike. «Teilweise war der Bahnverkehr dadurch stillgelegt.»

Und dann gibt es Zwischenfälle wie das «Desaster von Rastatt». Vor einem Jahr senkten sich in der deutschen Stadt bei Tunnelarbeiten die Gleise der Rheintalbahn. Sieben Wochen blieb der Abschnitt gesperrt. Was europaweit Folgen hatte für den Güterverkehr, da der Abschnitt zentral auf der Nord-Süd-Achse liegt. Fast 2,3 Milliarden Franken betrug der volkswirtschaftliche Schaden.

Erste Firmen verlagern zurück auf die Strasse

«Rastatt hat dem Vertrauen in Schienentransporte deutlich geschadet», sagt Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands Öffentlicher Verkehr. «Für Unternehmer ist Pünktlichkeit ein entscheidender Faktor. Die aktuellen Zahlen

berieten uns deshalb Sorgen.» Konkret befürchtet Stückelberger, «dass Firmen wieder vermehrt auf die Strasse setzen bei Transporten».

Teils ist das schon Realität. «Die heutige Ineffizienz verursacht hohe Folgekosten. Natürlich sinkt dadurch das Interesse am Verkehrsträger Schiene», sagt Irntraut Tonndorf von der internationalen Transportfirma Hupac mit Sitz in Lugano. «Zahlreiche Kunden verlagern weniger, als sie könnten oder wollten, oder verlagern sogar zurück auf die Strasse.»

Ein direkter Widerspruch zur Alpeninitiative. Diese schreibt vor, dass der Transitverkehr von der Schiene auf die Strasse umzusatteln muss. 1994 sagte das Volk Ja. Doch bis heute fahren viel mehr LKW durch die Alpen als vorgesehen. Und die Zahl könnte steigen. «Der Verein Alpeninitiative ist besorgt über die Verspätungen auf der Schiene», sagt Präsident Jon Pult. «Um den Transitverkehr wirklich konsequent auf die Schiene zu verlagern, brauchte es zuverlässige Güterzüge durch die Alpen.»

Roland Gamp