

SEV und Unia zeigen auf: Die Rollmaterialindustrie in der Schweiz hat Zukunft

Besser aus- und weiterbilden

Die Schweizer Rollmaterialindustrie hat Zukunft: Das geht aus einer Studie der Gewerkschaften Unia und SEV hervor. Forschung und Ausbildung sind die entscheidenden Faktoren, die es zu fördern gilt.

Die Rollmaterial- und Verkehrstechnik-Industrie der Schweiz ist heute international gut aufgestellt und konkurrenzfähig. Das zeigt eine Studie der Metron Verkehrsplanung AG, die Unia und SEV gemeinsam in Auftrag gegeben haben. Der eben erst erfolgte Zuschlag an Stadler Rail für den Bau der neuen SBB-Gotthardzüge bestätigt diese Erkenntnis. Diese starke Position ist aber mittel- und langfristig überhaupt nicht gesichert.

Die Zukunft der schweizerischen Bahnindustrie hängt

ganz wesentlich von der politischen Steuerung der Verkehrspolitik, von den Investitionen in Infrastruktur, Forschung und Entwicklung sowie von der Qualität und Förderung der Berufsbildung und der Investitionen in Fachhochschulen und Universitäten ab. Deshalb wäre es aus Sicht von Unia und SEV unverantwortlich, die Ausgestaltung des Verkehrssystems ausschliesslich dem freien Markt zu überlassen.

Die Strukturentwicklung der untersuchten Unternehmen der Rollmaterialindustrie belegt, dass sich das Qualifikationsprofil im Allgemeinen erhöht hat, und dass die Anforderungen an die Grund- und Weiterbildung weiterhin steigen werden. Höheres Qualifikationsniveau und gestiegenes Anforderungsprofil führen zu einem deutlichen Handlungsbedarf. Als Probleme werden von den Unternehmen genannt:

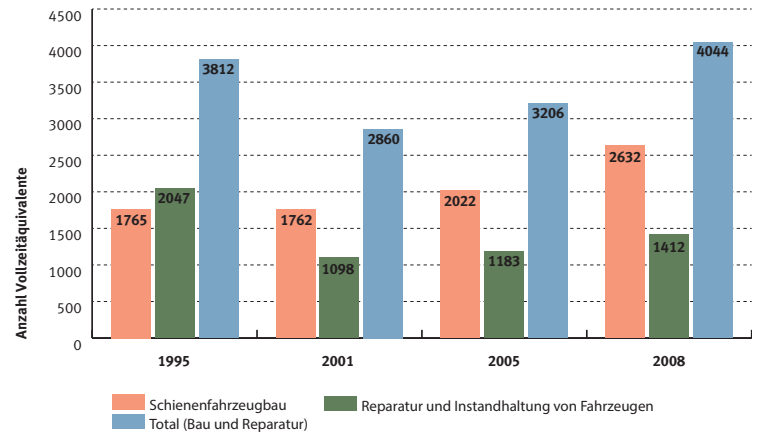
- genereller Mangel an Fachkräften mit den entsprechenden Rekrutierungsproblemen;
- verstärkte Notwendigkeit, hochqualifizierte Fachkräfte auf dem internationalen Markt zu rekrutieren;
- Stagnation für die Arbeitsplatzchancen von Hilfskräften aufgrund

der wachsenden Zunahme des Bedarfs an qualifizierten Arbeitskräften.

Die beiden Gewerkschaften haben aus der Studie einen Forderungskatalog abgeleitet mit dem Ziel, das hohe technische Niveau zu halten und zu entwi-

ckeln. «Damit werden langfristig die Arbeitsplätze und die Wertschöpfung insgesamt gesichert», betont der Sektorleiter Industrie der Unia, Nationalrat Corrado Pardini. SEV-Präsident Giorgio Tuti ergänzt: «Die Bahn-

industrie müssen gemeinsam an der Zukunft arbeiten; die sinnvolle Arbeitsteilung dient beiden Seiten.»



Entwicklung der Beschäftigung in der Schweizer Rollmaterialindustrie 1995 bis 2008: Im Schienenfahrzeugbau (rosa) stagnierten die Stellen bis 2001 und stiegen dann markant an, während sie sich im Bereich Reparatur und Instandhaltung (grün) sogar halbierten, bevor sie ab 2001 wieder kontinuierlich zunahmen.

Der vollständige Bericht ist auf sev-online.ch zu finden (Medienmitteilung vom 12. Juni 2014).

Urabstimmung über den neuen Gesamtarbeitsvertrag für das Swiss-Bodenpersonal

Knappes Ja der Mitglieder von SEV-GATA

Mit 52 % Ja-Stimmen hat die Basis der Gewerkschaft SEV-GATA den neuen GAV für das Swiss-Bodenpersonal angenommen. Die Botschaft an die Swiss ist klar: Die Sparmöglichkeiten bei den Arbeitsbedingungen für das Bodenpersonal sind nun ausgereizt.

«Das knappe Abstimmungsresultat ist darauf zurückzuführen, dass der GAV dem Personal neben einer Reihe von Verbesserungen zwei bedeutungsvolle Nachteile bringt», erklärt Philipp Hadorn, Präsident von SEV-GATA und Gewerkschaftssekretär SEV, «eine Erhöhung der Wochenarbeitszeit und eine Anpassung der Schichtsysteme.»



Swiss Transport Workers Union
Groundstaff Aviation Technics and Administration

Letztere stösst auf grosse Skepsis wegen der Absichtserklärung der Swiss, die Arbeitszeiterhöhung und die Ferienregelung auch bei den Mitarbeitenden in der Technik rigoros durchzusetzen, obwohl diese durch extrem harte Schichtarbeit belastet sind.

«Auch wenn die Abschlussvereinbarung die Einsetzung einer paritätischen Gruppe zur Lösung dieser Fragestellung vorsieht, zeichnen sich grundlegende Differenzen ab», hält Philipp Hadorn fest. SEV-GATA werde diese Verhandlungen mit Mitwirkung der betroffenen Schichtmitarbeitenden führen.

Entscheidend sein werde dabei nach gewohnter Praxis die Akzeptanz der Betroffenen für die auszuhandelnde Lösung sowie die Militanz, zu der sie bei Bedarf bereit sein werden.

«Noch scheint die Swiss zu verkennen, welche Belastung die Wartung der Flugzeuge über Nacht, bei jedem Wetter und in unregelmässigem Dienst für die Gesundheit und das soziale Leben bedeutet», bedauert Philipp Hadorn.

Umsetzungsreif sind folgende GAV-Massnahmen:

- Erhöhung des Ferienanspruches um 1 Tag

- rückwirkende Erhöhung der individuellen Basissaläre per 1. Januar 2014 um 1 %

- Einführung des variablen Erfolgsbeteiligungsmodells EBM in Ablösung des bisherigen Gewinnbeteiligungsmodells GBM rückwirkend per 1. Januar 2014

- Einführung eines garantierten Topfes für individuelle Leistungsprämien geäuft mit 0,75 % der jährlichen Salärsumme

- Erhöhung der Pikettentschädigung auf 50 CHF (Mo–Fr) bzw. 100 CHF (Sa, So, Feiertage)

- Kündigungsschutz für Mitarbeitende im Alter von 55 bis 58 Jahren

- Anwendungserweiterung des Sozialplanes auf Frühpensionierungen

- Erhöhung der wöchentlichen Arbeitszeit von 41 auf 42 Stunden

- Erhöhung des ordentlichen Rentenalters um 1 Jahr auf 64

mit entsprechender Erhöhung des Alterskapitals.

«Die anhaltenden Konflikte der Swiss-Leitung mit ihrem Personal in allen Berufskategorien führen zum Abbau der Loyalität der Passagiere aus der Schweiz zu ihrem früheren Favoriten-Carrier – ein wirtschaftliches Risiko, das die Swiss noch zu verkennen scheint», analysiert Philipp Hadorn. Mit dem Hut als Nationalrat fügt er an: «Immerhin wurde die Swiss reichlich mit Schweizer Steuergeld ausgestattet, bis sie als attraktive Braut von der Lufthansa übernommen wurde. Mit ihrer Personalpolitik riskiert sie allmählich, die ihr heute noch gewährten Privilegien zu verlieren.» **SEV-GATA***

*SEV-GATA ist die Abteilung Luftverkehr des SEV, der Gewerkschaft des Verkehrspersonals; www.sev-gata.ch