

Die Bahnindustrie auf der Suche nach Personal

Eine zu wenig zielgerichtete Ausbildung in der Schweiz zeitigt Folgen

Rollmaterialhersteller und Lieferanten fester Anlagen profitieren vom Boom des öffentlichen Verkehrs. Doch die Firmen haben Mühe, Fachleute und Ingenieure zu finden.

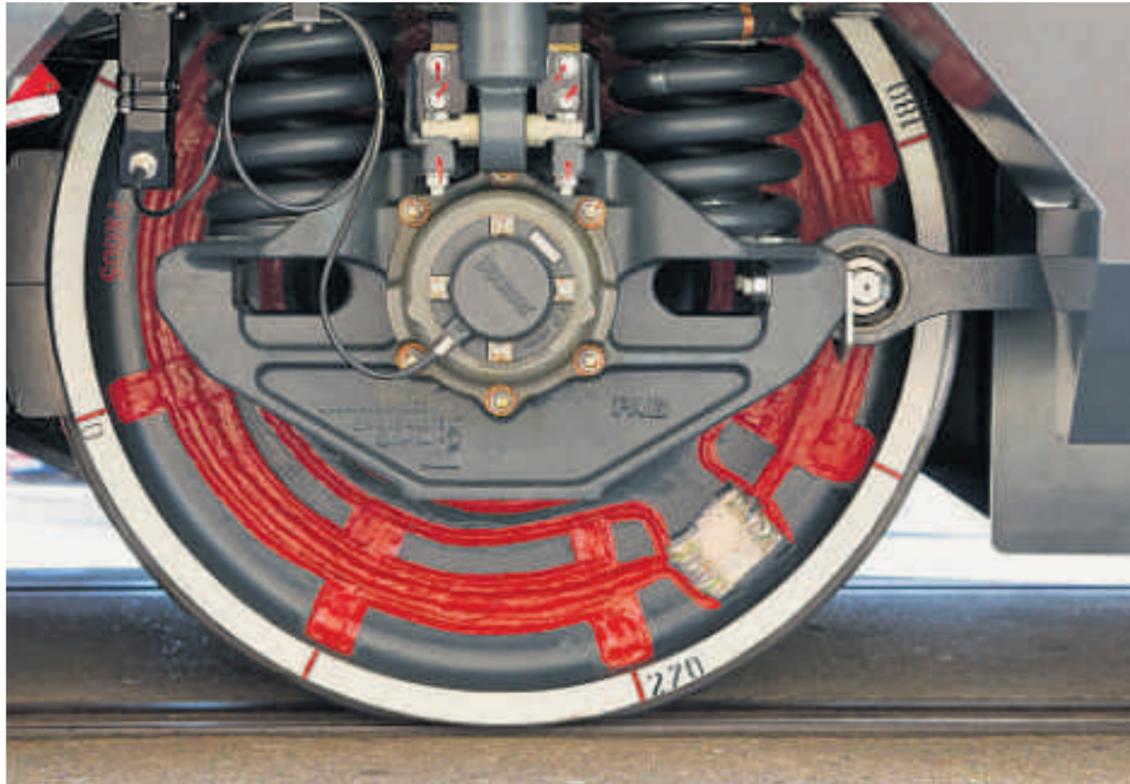
Urs Bloch

Kummler + Matter baut Fahrleitungen für Eisenbahnen, Trolleybusse und Trams. Im letzten Jahr stellte die in Zürich domizillierte Firma siebzehn neue Monteure ein. Sie kamen alle aus dem Ausland, denn der Schweizer Personalmarkt ist in diesem Bereich ausgetrocknet. Für einen Führungsposten wurde Kummler + Matter nicht einmal in Deutschland fündig. Letztlich konnte ein spanischer Fachingenieur mit guten Deutschkenntnissen eingestellt werden.

50 Prozent aus dem Ausland

Die Schweizer Bahnindustrie, die Rollmaterial und Komponenten für feste Anlagen produziert, käme ohne ausländisches Personal zum Erliegen. Laut Daniel Steiner hat sich die Situation in den letzten Jahren verschärft. Steiner weiss, wovon er spricht, er ist Chef von Kummler + Matter und Präsident des Branchenverbands Swissrail. Weitere Unternehmensvertreter bestätigen die Situation. Beim Rollmaterial-Hersteller Stadler Rail liegt der Anteil ausländischer Arbeitskräfte laut Mediensprecher Tim Büchele bei 50 Prozent, Gleiches gilt für die Schweizer Standorte des Konkurrenten Bombardier. Der kanadische Konzern beschäftigt in der Schweiz Menschen aus 29 Nationen, davon kommen mehr als 50 Prozent aus Deutschland, wie Mediensprecher Andreas Bonifazi sagt.

Stadler wie Bombardier haben Mühe, in gewissen Bereichen neue Mitarbeiter zu finden. Bei Stadler ist vor allem die Rekrutierung von Fachkräften wie Elektriker, Mechaniker oder Aluminium-Schlosser schwierig. Neuen Ingenieuren mangelt es zudem an Branchenkenntnis. Bei Bombardier ist die Nachfrage nach Software-Ingenieuren



Damit die Räder in der Eisenbahnindustrie nicht stillstehen, braucht es viele ausländische Arbeitskräfte.

ALESSANDRO DELLA BELLA / KEYSTONE

grösser als das Angebot. Das dürfte nicht nur in anderen Firmen, sondern auch in anderen Branchen ebenso sein.

Für das Manko gibt es Gründe. Das Schweizer Bahnnetz ist immer stärker ausgelastet, der Bedarf an Unterhalt und somit an Fachleuten steigt. Zudem sind die Investitionen der öffentlichen Hand in den letzten Jahren gestiegen, was viel Arbeit brachte. Weitere grössere Investitionen sind dank dem neuen Bahninfrastruktur-Fonds absehbar.

Zu allgemeine Ausbildung

Die steigende Nachfrage ist nur eine Seite des Problems, ein Grund für die schwierige Situation im Personalbereich liegt laut Swissrail-Präsident Steiner in der wenig zielgerichteten Schweizer

Ausbildung. Eisenbahn-Ingenieure brauchen Fertigkeiten, die zwischen Maschinenbau und Elektrotechnik angesiedelt sind. Anwendungen aus der übrigen Industrie kommen nur teilweise zum Tragen. Studierende müssten auf Masterstufe gezielt für Tätigkeiten in den Bereichen Rollmaterial oder Infrastruktur ausgebildet werden.

Steiner hat sich mit einem Geschäftspartner zusammen die Mühe gemacht, die Ausbildung von Eisenbahn-Ingenieuren im deutschsprachigen Raum umfassend zu beschreiben. Entstanden ist ein Überblick über alle Lehrgänge. Fazit: Die Fachhochschulbereiche Maschinen-, Bau- und Elektroingenieurwesen eignen sich nur bedingt als Grundlage für die spezifische Berufsvorbereitung für einen Eisenbahn-Inge-

nieur. Gleiches gilt für die ETH Lausanne und Zürich. «Seit Jahren ist eine Verlagerung von technischen Berufen hin zu Ökonomen, Juristen und Marketingfachleuten zu beobachten», konstatiert Steiner. Das hat auch Auswirkungen auf das Ausbildungsangebot.

Dresden macht es vor

Es ist nicht so, dass in der Schweiz keine Hochschulausbildungen für den Eisenbahnsektor angeboten werden. Ulrich Weidmann etwa genießt als Leiter des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH Zürich grossen Respekt. Aber wer bei ihm studiert, kann nachher zwar Verkehrsströme im Nahverkehr effizient lenken, nicht aber neue Eisenbahnwagen bau-

en. Swissrail-Präsident Steiner schaut deshalb mit Interesse nach Deutschland. Dort werden an der TU Dresden massgeschneiderte Lehrgänge angeboten. Steiner kann sich vorstellen, dass hiesige Studenten künftig das Grundstudium in der Schweiz machen, um sich dann in Dresden zu spezialisieren.

In der Schweiz ist eine solche Ausbildung nicht in Sicht. Einen möglichen Weg beschreitet die Universität Freiburg, deren technische Abteilung seit letztem Jahr einen Weiterbildungs-Lehrgang (CAS) im Bereich Gleisbau anbietet. Steiner ist der Auffassung, dass Bildung Sache des Staates bleiben soll. Von Lehrstühlen, die durch Unternehmen finanziert werden, hält er wenig. Was ist, so fragt er, wenn es diesen Firmen nicht mehr so gut geht? Dann werde in diesem Bereich zuerst gespart, sagt der Swissrail-Präsident überzeugt.

Unternehmen sind selbst aktiv

Die Firmen übernehmen aber durchaus Verantwortung in der Ausbildung ihrer Fachleute. Bei Stadler Rail werden über hundert Lehrlinge ausgebildet. Ausgelernte Mitarbeiter werden «on the job» auf ihre spezifische Tätigkeit vorbereitet, so etwa Aluminium-Schlosser. Auch bei Bombardier sorgt man auf den unterschiedlichsten Stufen für die zielgerichtete Ausbildung des Personals. Der Rollmaterial-Hersteller sucht überdies die direkte Zusammenarbeit mit Hochschulen, sei es via Dozenten, Experten oder konkrete Projekte.

Im Branchenverband Swissrail überlegt man sich, wie mehr Lehrlinge und Studenten für Berufe der Eisenbahnindustrie gewonnen werden könnten. Vorderhand ist alles vage, auch Gespräche mit Hochschulvertretern haben erst in informellem Rahmen stattgefunden. Deshalb dürfte die Situation in den nächsten Jahren angespannt bleiben. So spüren es die Firmen, wenn Leistungsträger in Pension gehen. «Es gibt in absehbarer Zukunft nicht mehr Fachleute, es findet höchstens eine Verschiebung statt», konstatiert Swissrail-Präsident Steiner. Will heissen: Ein Ingenieur oder Facharbeiter verlässt eine Firma, um bei der Konkurrenz zu arbeiten.

Zwei «Fallen» für das Bündner Italienisch

Der Puschlaver Historiker Sacha Zala erläutert die sprachlich-politische Situation

Wie die Rätromanen sorgen sich auch die Italienischbündner um die Stellung ihrer Muttersprache. Laut dem Verein Pro Grigioni Italiano ist das Italienische gesamtkantonal zum Teil mangelhaft vertreten. Vor allem hapert es beim Service public.

Peter Jankovsky, Chur

Italienisch ist die dritte Amtssprache der Schweiz. Schon dieses Ranking zeigt, dass Dantes Sprache von einer deutlichen Minderheit verwendet wird. Daher flackern in der italienischen Schweiz immer wieder Befürchtungen über einen Niedergang auf. Dies vor allem in den letzten Jahren, weil in mehreren Kantonen die Gymnasien ihr Italienisch-Angebot abgebaut haben und in Kaderpositionen der Bundesverwaltung weniger «Italofo» arbeiten. Zudem gibt es seit 1999 keinen italienischsprachigen Bundesrat mehr.

Gemäss der letzten statistischen Erhebung aus dem Jahr 2000 bezeichnen 470 000 Personen Italienisch als ihre Muttersprache. Das sind 6,4 Prozent der dauerhaft in der Schweiz angesiedelten Menschen. Etwa 56 Prozent von diesen leben im Tessin und in Graubünden. In letzterem Kanton sind 10 Prozent der Bevölkerung italienischsprachig: 13 000 leben in den Regionen Misox, Calanca, Bergell und Puschlav, 7000 im restlichen Bündnerland. Zum Vergleich: 21 Prozent der Bündner sprechen Rätoroma-

nisch, also etwa 40 000 Personen. «In den vier angestammten Regionen hat das Italienische einen angemessenen Stellenwert, aber nicht im übrigen Bündnerland. Zum Beispiel ist der Service public, und dazu gehört auch das Schulsystem, auf Italienisch im deutschsprachigen Bünden nicht garantiert», urteilt Sacha Zala, der Präsident der Vereinigung Pro Grigioni Italiano (Pro Italienischbündner), abgekürzt PGI. Diese wurde 1918 in Chur gegründet – ein Jahr vor der rätoromanischen Interessengemeinschaft Lia Rumantscha – und betreibt vier regionale Zentren sowie sechs Filialen ausserhalb Bündens. Ihr Zweck: Schutz des Italienischen im privaten und öffentlichen Leben. Die PGI führt Kultur-Events und Konferenzen durch, gibt drei Zeitschriften sowie zwei Buchreihen heraus und hält Kontakt zu öffentlichen Institutionen.

Problem der Urbanisierung

Präsident Zala wuchs in Poschiavo auf und wirkt in Bern als Direktor der Forschungsgruppe der Diplomatischen Dokumente der Schweiz, eines Forschungsunternehmens der Schweizerischen Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften. Seit 2006 steht der 44-jährige Historiker der PGI vor und hat in dieser Zeit folgende Einsicht gewonnen: Zwei grosse Errungenschaften des Bundesstaates von 1848 zum Schutz der Minderheiten, der Föderalismus und das Territorialprinzip, erwiesen sich heutzutage als «Fallen». – «Wenn unsere Leute aufgrund der Urbanisierung

vermehrt ausserhalb des angestammten Lebensraums wohnen, was nützt uns der Schutz des Territorialprinzips?», so Zala. Er erwähnt ein Musterbeispiel des Service public: Die Websites der Bündner Kantonalbank und des Kantonsospitals gebe es nur auf Deutsch. Und dies, obwohl laut Vorhersagen Churs Italienischbündner künftig von einer stärkeren Abwanderung betroffen sein werde als die anderen Kantonsteile.

Aus juristischer Sicht hat Italienisch einen Status als «Kantonssprache» wie das Deutsche und das Rumantsch. Daher scheint klar, dass in erster Linie die kantonale Verwaltung die Dreisprachigkeit auf ihre Fahne geschrieben hat. Doch gemäss Zala berücksichtigt man Dantes Sprache im Bündnerland allgemein nicht genügend und unterschätzt ihre Bedeutung auch in der Arbeitswelt: Laut einer Studie der Universität Freiburg wird in Bündner Betrieben mehr Italienisch als Englisch gesprochen. Die Studie stand im Zusammenhang mit der Diskussion, ob in deutschsprachigen



«Der Druck seitens der Politik ist zu schwach.»

Sacha Zala
Präsident
von Pro Grigioni Italiano

Bündner Schulen dem Englischen der Vorrang vor dem Italienisch gegeben werden sollte.

In den Augen des Präsidenten von Pro Grigioni Italiano wirken auch Föderalismus und Sprachenpolitik auf ungünstige Weise zusammen. Hier sei die zweite «Falle» zu verorten: Niemand fühle sich dafür zuständig, eine einheitliche Sprachenpolitik in den Schulen zu koordinieren. Laut Zala beruht Graubündens komplexe Sprachenpolitik wesentlich auf der Entwicklung des Rumantsch. Dieses Modell greift bei der italienisch-bündnerischen Minderheit, die einen grossen Sprachraum im Rücken hat und sich nicht im Zustand des Bilinguismus befindet, jedoch wenig. Es scheinere der Wille zu fehlen, das 2007 vor allem dank dem Einsatz der Italienischbündner angenommene Sprachengesetz umzusetzen, so Zala. «Der Druck seitens der Politik ist zu schwach.» Die Folge: Ausserhalb der Regionen Misox, Calanca, Bergell und Puschlav werde der Service public auf Italienisch eher verneint denn garantiert. – Unbefriedigend ist weiter, dass

im Laufe der 165 Jahre des Schweizer Bundesstaates Italienischbündner nur zweimal jemanden in den Nationalrat entsenden konnte. Gegenwärtig repräsentiert die Puschlaver SP-Politikerin Silva Semadeni die vier «italofonen» Regionen in Bern. Zudem scheinen Italienischbündner im oberen Kader der kantonalen Verwaltung ziemlich rar zu sein. Gemäss der Antwort Churs auf eine Interpellation sind sie in den vier höchsten Lohnklassen gar nicht vertreten, wie Zala betont.

Zweisprachige Schulen

Eine langfristige Massnahme gegen die Verdrängung seiner Muttersprache sieht der Präsident von Pro Grigioni Italiano in der Einrichtung zweisprachiger Schulen. Und zwar dort im Kanton, wo die Hauptsprache Deutsch ist. So verlor die Italienischbündner der «Secundo-Generation» ihre sprachlichen und kulturellen Wurzeln nicht; das Beispiel der zweisprachigen Schule in Chur zeige die Vorteile auf. Weiter plädiert Zala für die Stärkung der italienischsprachigen Bündner Medien sowie das konsequente Übersetzen aller Websites des Service public. Das heisst, auch «kantonsnahe» Unternehmungen wie Kantonalbank, Kantonsspital oder Rhätische Bahn sollten Italienisch breit anwenden. Laut Sacha Zala erfolgen zum Beispiel nicht alle Ansagen in den Zügen durchgängig auch auf Italienisch. Dafür kommt die dritte Bündner Sprache auf der Website der Bahn schon an zweiter Stelle.