

schaft für Dienstleistung und Kommunikation, die sich v.a. auf die Beschäftigungsbedingungen ihrer Mitglieder konzentriert. Insgesamt hat SEKO als die größte Gewerkschaft im Bahnsektor, in diesem Bereich mehr als 20.000 Mitglieder.

Neben SEKO ist noch ST (Statstjänstemannaförbundet) zu erwähnen. ST Lok organisiert 1.200 Lokführer, ST Järnväg 1.200 Beschäftigte bei Banverket. Die Gewerkschaft SACO Förbundet Trafik och Järnväg organisiert weitere 4.600 Beschäftigte im Sektor, 1.200 davon bei Banverket, 1.200 bei SJ. Dazu kommt noch eine weitere sehr kleine Gewerkschaft, die aber vom Dachverband LO nicht anerkannt wird. SLFF (Svensk lokförarförening) versucht jedoch durch besonders weitreichende von den anderen Gewerkschaften als exzessiv empfundene Forderungen (EIRO 2001) Einfluss zu gewinnen, was zu Konflikten zwischen den Gewerkschaften führt.

Kollektivverträge werden grundsätzlich über mehrere (meist 2 oder 3) Jahre abgeschlossen.

Auch wenn etwa im Jahresbericht der SJ Group betont wird, dass bei Restrukturierungsmaßnahmen die Kooperation der Gewerkschaften gesucht werde, stellen Beobachter doch eine Schwächung der Gewerkschaften fest (Ruiter/Mast 2000).

SEKO (ohne Jg.) fordert ausreichende Belegschaften, Verbesserungen im Arbeitsumfeld, die Erhaltung der Arbeits- und Entlohnungsbedingungen sowie der Beschäftigungssicherheit. Da die Kurzfristigkeit von Verträgen, welche die Gewinner von Ausschreibungen erhalten, Auswirkungen auf die langfristige Qualitätssicherung und Investitionstätigkeit im Bahnsektor hat, fordert SEKO, mit Blick auf den Qualifikationsaufbau der Belegschaften längerfristige Verträge wie auch die Berücksichtigung von Beschäftigungsfragen im Ausschreibungswettbewerb.

### 3.4. Zusammenfassung

- Durch die Liberalisierung und Privatisierung des Bahnsektors muss SJ zwischen 1994 und 2000 über 50% des Personals abbauen.
- Die Gewinner von Ausschreibungen übernehmen in der Regel das Personal von SJ, sie sind dazu aber nicht verpflichtet. Die Übernahme des Personals, wie auch die Frage der Arbeitsbedingungen beim privaten Auftragnehmer, führen immer wieder zu Konflikten mit der Gewerkschaft – so etwa bei Citypendeln, dem privaten Nahverkehrsanbieter in Stockholm.
- Die Liberalisierung und Privatisierung haben zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen geführt. Die Verschlechterungen betreffen Pensionsbedingungen, die Beschäftigungssicherheit, den Einfluss auf Produktionsabläufe und das Arbeitsumfeld. Insbesondere in den privaten Bereichen werden neue MitarbeiterInnen zu schlechteren Bedingungen eingestellt als übernommene, die anscheinend in der Regel zu den Bedingungen des öffentlichen Dienstes weiterbeschäftigt werden. In den Augen der Geschäftsführungen im Bahnbereich sind die Arbeitszeiten zu kurz und nicht flexibel genug. Folgerichtig hat etwa SJ AB ein flexibles Arbeitszeitmodell

mit Arbeitszeitkonten und 12 Monaten Durchrechnungszeitraum eingeführt. Ziel ist es nicht-wertschöpfende Zeiten, also jene für die kein Kunde zahlt, zu reduzieren.

- Nach langen Konflikten haben sich die schwedischen Gewerkschaften entschieden, im Prozess der Liberalisierung und Privatisierung mehr oder weniger zu kooperieren. Die Veränderungen zwingen die Gewerkschaften zu strategischen Reorientierungen. Sie müssen von Betriebs- zu Sektorgewerkschaften werden. Grundsätzlich kann eine Schwächung der Gewerkschaften in diesem Sektor festgestellt werden.