

Zentralsekretariat

Steinerstrasse 35  
Postfach  
CH-3000 Bern 6

Telefon +41 (0) 31 357 57 57  
Telefax +41 (0) 31 357 57 58  
info@sev-online.ch  
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann  
Direkt +41 (0) 31 357 57 24  
Mobil +41 (0) 79 771 51 44  
daniela.lehmann@sev-online.ch



BAZL  
Bundesamt für Zivilluftfahrt  
3003 Bern

[Max.schulthess@bazl.admin.ch](mailto:Max.schulthess@bazl.admin.ch)  
[Eliane.forster@bazl.admin.ch](mailto:Eliane.forster@bazl.admin.ch)

30. September 2015

## **Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik des Bundesrates: Stellungnahme des SEV**

Sehr geehrter Herr Müller, sehr geehrter Herr Schulthess

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit zum Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 Stellung nehmen zu können.

SEV-GATA, die Gewerkschaft des Bodenpersonals der Luftfahrt ist Teil der grössten Schweizer Gewerkschaft für Arbeitnehmende im Verkehrs- und Transportgewerbe! Wir setzen uns ein für Mitglieder aus den verschiedensten Betrieben wie z.B Swiss Int. Airlines Ltd., Dnata Switzerland AG, Jet Aviation AG, Unique etc.

### **Gute Arbeits- und Anstellungsbedingungen**

Laut der Kurzfassung soll die schweizerische Luftfahrt nachhaltig betrieben werden. Sie soll ein im internationalen Vergleich hohes Sicherheitsniveau aufweisen, volkswirtschaftlichen Nutzen generieren, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigen und schädliche Auswirkungen auf Mensch und Natur soweit wie möglich vermeiden. Diese Aufzählung ist aus unserer Sicht unvollständig, sie lässt nämlich das Wohlergehen der MitarbeiterInnen in der Luftfahrt ausser Acht. Es geht aus unserer Sicht nicht, einerseits zu erwähnen, dass die Luftfahrt mit einer Wirtschaftsleistung von nahezu 10 Milliarden Franken und über 50'000 Vollzeitstellen wesentlich zum Wohlstand der Schweiz beiträgt ohne sich andererseits Gedanken zu den Arbeitsbedingungen dieser Menschen zu machen.

Das erstaunt uns insbesondere, da der Bericht ja selber darauf aufmerksam macht, dass die Arbeitsbedingungen gegenüber früher weniger attraktiv sind.

Im Bericht Luftverkehr und Nachhaltigkeit wird zudem festgehalten:

Personalkosten: Der Durchschnittslohn im Luftverkehr ist unter Druck. Der Marktanteil der Low Cost Airlines nimmt zu. Diese bezahlen im Durchschnitt tiefere Löhne als Netzwerk-Fluggesellschaften. Beispielsweise liege das Gehaltsgefüge für Piloten bei der Eurowings rund 40% unter jenem der Lufthansa (airliners.de 2015). Das setzt auch Netzwerk-Fluggesellschaften wie z.B. Lufthansa, Swiss, British Airways unter Druck, ihre Lohnstrukturen anzupassen. Viel stärker ausgeprägt als bei den Piloten war der Lohndruck in den letzten Jahren beim Kabinen- und beim Bodenpersonal.

## **Gute Arbeits- und Anstellungsbedingungen sowie Aus- und Weiterbildung sind zentral**

Deshalb erachten wir folgende Grundsätze als notwendig: Die Arbeitsbedingungen der Luftfahrt müssen Standards wie im öffentlichen Verkehr erreichen. Unterhalts-, Dienstleistungserbringer und Zulieferer, welche massgebend vom Luftverkehr leben, haben ebenfalls öV-Standards zu erreichen. Diese müssen in einem GAV geregelt werden. Es gilt sicherzustellen, dass Contractors sowie durch Temporär- oder Ausleihfirmen Vermittelte nicht schlechter gestellt sind als Festangestellte. Durch die Volatilität der Branche braucht es zur Sicherung der Arbeitsbedingungen arbeitsrechtliche Sondermassnahmen. Auslagerungen, andere Betriebsaufteilungen und Vergabe von Aufträgen an Dritte müssen eine Übernahme der bisher Beschäftigten mit Garantien zu Arbeitsplatz und Arbeitsbedingungen beinhalten. Auch der Aus- und Weiterbildung muss aus Gründen der Sicherheit und zur Stärkung des inländischen Potentials ein hoher Stellenwert zukommen.

## **Nachhaltigkeit**

Wir unterstützen den Ansatz, dass die schweizerische Luftfahrt nachhaltig betrieben werden soll. Der Begriff Nachhaltigkeit wird ja unter seinen ökologischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Dimensionen verstanden. Leider zeigt der Bericht Luftverkehr und Nachhaltigkeit Update 2015 auf, dass die Erfolge in den drei Bereichen unterschiedlich ausfallen.

Aus dem Bericht:

**Aus wirtschaftlicher Sicht** sind die Entwicklungen meist positiv zu werten, eine wichtige Herausforderung sind die Kapazitätsrestriktionen an den Landesflughäfen und der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz, welche die Erreichbarkeit und Standortattraktivität der kleinen, offenen Volkswirtschaft Schweiz beeinflussen.

**Aus Umweltsicht** bestehen trotz weiteren Verbesserungen in der Vergangenheit Defizite, primär bei den Lärm- und Klimawirkungen. Positiv zu vermerken ist aber, dass eine Entkoppelung dieser Belastungen von der Entwicklung der transportierten Personen beobachtet werden kann. Die Revision der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV, per 1.2.15) führt tendenziell wegen zwei Regelungsänderungen potenziell zu mehr Personen in von Fluglärm beeinträchtigten Siedlungsgebieten.

**Aus gesellschaftlicher Sicht** ist die Beurteilung durchmisch, mit einer positiven Würdigung der Sicherheit und gewissen Defiziten bei der Gesundheit und bei den Entwicklungsmöglichkeiten von Gebieten v.a. um Landesflughäfen.

Wir plädieren deshalb dafür, die Anstrengungen im Bereich der Nachhaltigkeit schwerpunktmässig auf den Bereich Umwelt und sozialen Standards bei den Arbeitsbedingungen auszurichten. Die Chancen für eine verstärkt nachhaltige ökologische und soziale Entwicklung in diesem Bereich ergeben sich einerseits durch eine konsequente Nutzung des technischen Fortschritts und andererseits bestehen sie in einer intermodalen Betrachtungsweise der Mobilitätsbedürfnisse, welche die verschiedenen Verkehrsträger entsprechend ihren Stärken einsetzt gesundheitsschützende und existenzsichernde Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Grundstaff Aviation  
Technics and Administration



Philipp Hadorn  
Präsident SEV – GATA  
Nationalrat

Daniela Lehmann  
Koordinatorin Verkehrspolitik