

## SWISS-BODENPERSONAL

# Deutliches Ja zum «Krisen- GAV»



Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Das bei SEV-GATA, VPOD und dem Kaufmännischen Verband organisierte Swiss-Bodenpersonal hat die «Krisenvereinbarung» über temporäre Kostensenkungsmassnahmen zur Meisterung der Corona-Krise mit Verlängerung des GAV bis Ende 2026 in drei separaten Abstimmungen deutlich angenommen. Die Gewerkschaften und die Swiss haben die Vereinbarung nach langwierigen, schwierigen Verhandlungen am 29. Januar unterzeichnet und den Mitgliedern zur Abstimmung vorgelegt.

Bei SEV-GATA (Groundstaff Aviation Technics and Administration), der Abteilung Luftverkehr des SEV, fand die Online-Abstimmung vom Montag, 22. Februar, 8 Uhr bis zum Donnerstag, 25. Februar, 8 Uhr statt. Die

Stimmbeteiligung betrug 47,2%. Von den Teilnehmenden sagten 89,3% Ja zur «Krisen-Vereinbarung».

## Inhalt der Vereinbarung

Die Sozialpartner haben für die fast 2000 «Groundstaff»-Mitarbeitenden der Swiss in der Schweiz nach mehrmonatigen Verhandlungen am 29. Januar folgende temporären Massnahmen vereinbart:

- eine Reduktion des 13. Monatslohns um einen Drittel,
- die Aussetzung einer Performance-Prämie gemäss GAV
- sowie Anpassungen am Sozialplan.

Für das Paket gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Die Massnahmen sind zeitlich beschränkt ab Ende der Kurzarbeit bis spätestens Ende 2023.
- Der bisher gültige GAV Bodenpersonal wird nach Ende der temporären Krisenmassnahmen um drei Jahre verlängert.

- Nach Erholung von der Krise wird das vom Sparpaket betroffene Personal eine «Corona-Prämie» über 2500 Franken erhalten.
- Die Swiss verpflichtet sich, die Sozialpartner quartalsweise über die Wirkung der Sparmassnahmen und die unternehmerischen Kennzahlen zu informieren.

## Warum die Vereinbarung?

Die Corona-Pandemie trifft die Swiss wie alle Betriebe der Luftfahrtbranche hart. Die Airline schreibt weiterhin täglich Verluste, und die weitere Entwicklung der Krise ist offen.

Auch SEV-GATA hat sich dafür eingesetzt, dass die Swiss vom Bund eine Kreditgarantie bekam sowie Kurzarbeit bewilligt und verlängert erhielt. Damit ist für das Personal ein Lohnopfer verbunden, wobei die Airline immerhin die Tiefstlöhne aufzustocken verpflichtet ist.

Insgesamt will die Swiss die Personalkosten um 15 bis 20% senken, wobei möglichst ohne Stellenabbau weitestgehend über Fluktuation und freiwillige Massnahmen wie etwa

Früh Pensionierungen. Für die verschiedenen Personalkategorien versuchte die Swiss in den letzten Monaten Kostensenkungsmassnahmen im Detail auszuhandeln.

## Zukunftsperspektive trotz Krise

Kommentar von Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Präsident von SEV-GATA, der die Verhandlungsgemeinschaft der Gewerkschaften anführte

Bei allen drei Gewerkschaften schluckten die Mitglieder die «kleine» bittere Pille in der Erwartung, mit diesem Solidaritätsbeitrag die Zukunft ihrer Arbeitsplätze längerfristig zu sichern und bis Ende 2026 garantiert keine weiteren Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen in Kauf nehmen zu müssen. Denn der GAV 2018 ist damit auf aktuellem Niveau bis Ende 2026

gesichert, und auch die Sozialplanleistungen sind klar geregelt.

Mit diesen Massnahmen leistet das Bodenpersonal einen schmerzhaften, aber zumutbaren und wichtigen Beitrag, damit die Arbeitsplätze und auch die Arbeitsbedingungen längerfristig gesichert sind und Kündigungen verhindert werden. Diese moderaten, befristeten Kostensenkungsmassnahmen geben den Mitarbeitenden eine Zukunftsperspektive. Das ist wichtig für ihre Motivation und ihre Treue zum Unternehmen und dient auch dem Know-how-Erhalt.

Siehe auch Edito auf Seite 1.

## REGIONALER PERSONENVERKEHR

# Vernehmlassungsantwort des SEV

Daniela Lehmann,  
Koordinatorin Verkehrspolitik SEV  
daniela.lehmann@sev-online.ch

Der Bundesrat hat Ende 2020 einen Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) für 2022–2025 in die Vernehmlassung gegeben. Der SEV ist mit den Regierungsvorschlägen nur teilweise zufrieden.

Der SEV begrüsst die Anwendung des Instruments des Verpflichtungskredits (anstelle eines unverbindlicheren Zahlungsrahmens) zur Finanzierung des RPV für weitere vier Jahre. Diese Art der Beteiligung des Bundes schafft die gerade in der jetzigen Zeit für alle Beteiligten

nötige Planungssicherheit. Letztere wird allerdings durch die geplante Angebotsbestellung für zunächst nur zwei Jahre unnötig gemindert. Eine einmalige Bestellung über die ganze vierjährige Periode des Verpflichtungskredits wäre im Sinne einer weiteren Erhöhung der Planungssicherheit klar zu bevorzugen.

Was den vorgeschlagenen Finanzrahmen von 4398 Millionen betrifft, ist dessen Steigerung von voraussichtlich fast 400 Mio. im Vergleich zur Periode 2018–2021 zunächst positiv zu beurteilen. Diese Erhöhung erlaubt es, im RPV wichtige Angebotsverbesserungen umzusetzen und bei einigen Transportunternehmen neues Rollmaterial zu beschaffen. So entfallen gemäss erläuterndem Bericht fast 40% der geplanten Abgeltungssteigerungen auf das Rollmaterial.



Von den geplanten Abgeltungssteigerungen von fast 400 Mio. entfallen fast 40% auf Rollmaterial.

Der Ausbau des Finanzrahmens ist allerdings in mehrerer Hinsicht zu relativieren:

- Im Zeitraum 2007–2019 nahmen die Abgeltungen jährlich durchschnittlich um 2,2% zu, in der Periode 2022–2025 sollen sie jedoch nur um durchschnittlich 1,95% steigen.
- Die konstant gebliebene Unterstützung von 5 Millionen für «Innovationen zur Verbesserung der Effizienz und Qualität im RPV» ist unseres Erachtens deutlich zu tief bemessen.
- Um erwarteten Erhöhungen der nötigen Abgeltungen für die bis anhin nicht in die Bedarfsumfrage eingebundenen Unternehmen gerecht zu werden, geht das Bundesamt für Verkehr weiterhin von einer durchschnittlichen Zunahme der gesamten Abgeltungen von einem Prozent pro Jahr aus. Warum das BAV keine

höhere Zunahme vorsieht, ist nicht nachvollziehbar, soll doch neu auch die Beschaffung von Fahrzeugen unterstützt werden, die weniger oder keine fossilen Treibstoffe verbrauchen.

Es ist unverständlich, dass der Bundesrat mit seinem vorläufigen Beschluss nicht einmal den vom BAV eruierten Abgeltungsbedarf anerkennt. Denn dieser läge bei gesamthaft 4462 Millionen anstelle der veranschlagten 4398 Millionen.

Zudem unterstützt der SEV die Forderung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), dass in einem separaten Artikel des Bundesbeschlusses die spätere Finanzierung der coronabedingten Verminderung von Nachfrage und Ertrag in den Jahren 2022–2025 verbindlich in Aussicht gestellt werden muss.