

LUFTVERKEHR

GAV auf den Flughäfen durchsetzen – jetzt!



Zu den Dienstleistungsunternehmen auf den Flughäfen Zürich und Genf, die schon heute GAV abgeschlossen haben, gehören die örtlichen Niederlassungen von Swissport, der weltgrössten Servicegesellschaft für Bodenabfertigung.

SEV
zeitung@sev-online.ch

Die Bodenpersonalgewerkschaft SEV-GATA, also die Luftverkehrsabteilung des SEV, fordert, dass alle Unternehmen, die auf den Flughäfen Zürich und Genf Leistungen erbringen, die Arbeitsbedingungen kollektiv regeln, das heisst in Gesamtarbeitsverträgen (GAV) mit den Gewerkschaften. Erforderliche Konzessionen sollen nur erteilt werden dürfen, wenn die Arbeitsbedingungen in GAV geregelt sind.

«Die Mitarbeitenden im Luftverkehr machen sich Sorgen über den Wildwuchs der Arbeitsbedingungen in der Aviatik, über die fehlenden kollektiven Vereinbarungen (GAV) auf den Flughäfen Zürich und Genf, über die Vielfalt von Angeboten durch Temporäranbieter und über die zuneh-

menden prekären Arbeitssituationen mit tiefem Lohn und lebensfeindlichen, teilweise gebrochenen Arbeitszeiten», resümiert Philipp Hadorn, Präsident von SEV-GATA, den Inhalt einer Resolution, die die ordentliche Generalversammlung von SEV-GATA am 20. Juni auf dem Flughafen Zürich verabschiedet hat.

Appell an Unternehmen, Behörden und Politik

Die Resolution mit dem Titel «Kollektive Arbeitsbedingungen auf den Flughäfen durchsetzen – jetzt!» fordert konkret, dass

- alle Unternehmen, die auf den Flughäfen Zürich und Genf Leistungen erbringen, die Arbeitsbedingungen in GAV mit den Gewerkschaften regeln.
- erforderliche Konzessionen nur erteilt werden dürfen, wenn die Arbeitsbedingungen in GAV geregelt sind.

Arbeitgeber, Behörden und Politik dazu beitragen, dass GAV allgemeinverbindlich erklärt werden können und Branchenlösungen gefunden werden, um Sozialdumping zu verhindern.

Genügend Personal einstellen und Erholungszeit einplanen

Die Resolution stellt noch zwei weitere Forderungen an die Unternehmungen auf den Flughäfen:

- dass endlich genügend Personal auch während den Spitzenzeiten verfügbar ist.
- dass Erholungszeit eingeplant und nur zumutbare Leistungen eingefordert werden.

«Der Personalbestand ist als Folge des Abbaus während der Pandemie noch immer zu tief, und die Mitarbeitenden sind schon jetzt erschöpft. Ohne zusätzliches Personal lässt sich der anstehende Sommerferienverkehr nicht bewältigen», warnt Hadorn.

«Passagiere haben es verdient, ohne Unannehmlichkeiten wie Verzögerungen und Qualitätseinbussen beim Service reisen zu dürfen. Mitarbeitende verdienen anständige Arbeitsbedingungen, Würde und Wertschätzung», hält die Resolution fest.

SEV-GATA (Groundstaff Aviation Technics and Administration) setzt

sich für Mitglieder aus verschiedenen Betrieben ein, wie z. B. Swiss Int. Air Lines Ltd., Swissport, SBS, Engie, ISS, Vebege etc. Bei Swissport Genf haben die Verhandlungen im Hinblick auf die Erneuerung des GAV im Oktober 2023 begonnen. Der Verhandlungsrhythmus dürfte bis im Herbst intensiviert werden.

Kein Wettbewerb auf dem Rücken des Personals

Kommentar von Philipp Hadorn, Präsident SEV-GATA und Gewerkschaftssekretär/Leiter SEV-Team Luftverkehr. Wir haben es satt. Nicht nur die Kolleginnen und Kollegen, die am 30. Juni auf dem Flughafen Genf gestreikt haben (siehe Seite 9). Alle vernünftigen Involvierten. Auch Firmen. Der ruinöse Wettbewerb auf den Flughäfen führt zu Arbeitsbedingungen, die als «prekär» eingestuft werden müssen. Während Mitarbei-

tende unter Stress, kaum zumutbarer Arbeitslast, unverträglichen Arbeitszeiten und tiefem Lohn leiden, klagen Unternehmen mit GAV über den Preisdruck. Während der Coronapandemie wurde der Luftverkehr als systemrelevant eingestuft. Standortkanton und (Mit-)Eigentümer der Flughäfen sind in der Verantwortung. Für Flughäfen muss zwingend gelten: Keine Konzession an Firmen ohne GAV. Stopp der Negativspirale!

+

-

Der GAV SBB Cargo wird bis 30. April 2025 verlängert. Das haben die Sozialpartner angesichts der politischen Diskussionen und der engeren Anbindung von SBB Cargo an den Konzern SBB beschlossen. Damit ist die Stabilität der Arbeitsbedingungen gesichert. Und die GAV SBB und SBB Cargo haben wieder die gleiche Laufzeit, womit die Voraussetzung für die Gleichbehandlung der Mitarbeitenden von SBB und SBB Cargo weiterhin intakt ist. Zugleich sind schon während der Laufdauer einvernehmliche Verbesserungen des GAV möglich.

Für **Betrieb, Unterhalt und Modernisierung der Bahninfrastruktur in den Jahren 2025 bis 2028** beantragt der Bundesrat 15,1 Milliarden Franken. Das sind zwar 0,7 Mrd. mehr als 2021–2024. Doch wegen Teuerung, höherer Strompreise und tieferer Trassenpreiseinnahmen steht voraussichtlich **real weniger Geld zur Verfügung als 2021–2024**. Was für Betrieb und Substanzerhalt nicht dringend ist, soll daher zurückgestellt werden – obwohl es laut SBB einen Substanzerhaltungsrückstand und deshalb finanziellen Mehrbedarf gibt.



Bahninfrastruktur: Der zunehmende Verkehr macht z.B. in Bahnknoten wie im Berner Wylerfeld Entflechtungen nötig. Hier die Zufahrt zum Tunnel, der im September 2022 eröffnet wurde.

SIMON BURGUNDER antwortet

Das Kooperationsmodell ist nicht verhandelbar

Wie weiter mit der EU? Warum ist das Kooperationsmodell im internationalen Personenverkehr für den SEV nicht verhandelbar?

Das Schweizer öV-System basiert grundsätzlich auf dem Kooperationsgedanken. Das bedeutet, die Transportunternehmen stehen nicht primär in Konkurrenz zueinander um einzelne lukrative Linien mit dem Ziel eines maximalen eigenen Profits, sondern betreiben in Zusammenarbeit ein Gesamtnetz als Service public.

So gelingt es, in der Schweiz ein räumlich abgestuftes, leistungsfähiges Verkehrsnetz sicherzustellen, das dem öffentlichen Interesse und nicht dem Profit einzelner Grossaktionäre dient. Es besteht über alle Parteien hinweg politischer Konsens, am bestehenden öV-System festzuhalten. Es gibt deshalb keinen Grund, in den Verhandlungen mit der EU das Kooperationsmodell

zu opfern, und damit das Schweizer öV-System als Ganzes zu riskieren.

Eine Marktöffnung im internationalen Personenverkehr (IPV) käme einem Paradigmenwechsel gleich, der zwangsläufig eine Verschlechterung der Löhne und Arbeitsbedingungen des Verkehrspersonals zur Folge hätte, aber auch das Gesamtverkehrssystem der Schweiz gefährden würde, weil die Systemintegration als auch die Finanzierung nicht mehr garantiert wären.

Der SEV lehnt deshalb jede Verhandlungslösung auf Kosten des Personals – Schweizer Löhne für Schweizer Schienen – und des Kooperationsmodells ab. Insbesondere lehnt es der SEV ab, Flixtain Zugang zum Schweizer Netz zu gewähren. Der SEV will einen IPV auf Basis von Kooperationen zwischen EVU, so wie es heute auch in der EU gang und gäbe ist.

Simon Burgunder ist der neue Koordinator Verkehrspolitik beim SEV. Hast du eine Frage? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch