

LUFTVERKEHR

«Die Branche ist sehr volatil»



Philipp Hadorn beim Protest des Swissport-Personals am Flughafen Zürich im September 2020.

Vivian Bologna Die Berichtsperiode war für die Luftverkehrsbranche sehr turbulent. Analyse des Verantwortlichen Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär und Präsident von SEV-GATA, der Luftverkehrsabteilung des SEV.

Philipp, welche Erfolge hat SEV-GATA seit 2019 erzielt?

Während dem Höchststand der Corona-Pandemie war der Luftverkehr faktisch gegroundet. In schwierigen Verhandlungen gelang es uns, mit «Krisen-Vereinbarungen» nicht alle, aber viele negative Folgen bei Swiss und Swissport ZRH abzuwenden, den Swiss-GAV für die Zeit nach der Krise auf vorherigem Niveau bis Ende 2026 zu sichern und einen GAV bei Swissport GVA abzuschliessen. Die Anerkennung der Luftfahrt als systemrelevant und der Erhalt von Bundesgarantien als einzige Branche während der Corona-Krise erforderten grosse Anstrengungen, waren aber erfolgreich. Gelebte Solidarität innerhalb des kollektiven Verkehrs war deutlich erkennbar, nicht nur bei den erfolgreichen Protestaktionen.

Andererseits, wenn du die schwierigen Momente nennen müsstest: Welche sind es?

Es sind die gleichen Momente. Entgegen der Absichtserklärung des vorherigen CEO löste Swiss unter neuer Leitung im Mai 2021 eine Massenentlassung aus, die Hunderten Kolleg:innen die berufliche Existenz raubte. Die Ground-



ELISA LANTHALER (FLUGHAFEN ZÜRICH, 11. SEPTEMBER 2020)

handler (konkret Swissport) als letztes Glied in der «Nahrungskette» der Luftfahrt machen extremen Druck auf die Arbeitsbedingungen. Beides führte zu schwierigen Verhandlungen und auch zur Anrufung eines Gerichtes gegen die Swiss. Die Unterlassung des Bundes, die Gewährung der «Sondermittel für die Luftfahrt» an die unseinerseits geforderten Social Standards zu binden (bspw. keine Entlassungen), war ein Tiefpunkt der schweizerischen Pandemiepolitik.

Wie entwickelt sich die gewerkschaftliche Arbeit im Luftverkehr insgesamt?

Der Luftverkehr ist eine sehr volatile Branche. Endlich hat sich die Diskussion um Klimaschutz insofern ausgewirkt, dass sich die Branche auf «Nachhaltigkeit» und Verwendung klimaneutraler (synthetischer) Treibstoffe fokussiert. Dies ist wichtig, damit die Arbeitsplätze erhalten bleiben und der Luftverkehr ein sinnvoller Teil in der Mobilitätskette bleiben kann.

Bedauerlicherweise haben Low-Cost-Carriers mit mehrheitlich lausigen Arbeitsbedingungen und ohne GAV den ruinösen Preiskampf bereits

wieder lanciert, und die Überkapazitäten tragen ebenfalls zu einer ungesunden Entwicklung bei. Der Personalmangel hat zwei Seiten: Einerseits ist zu erwarten, dass die anhaltenden Rekrutierungsprobleme der Luftverkehrsbranche helfen, bessere Arbeitsbedingungen zu erkämpfen. Andererseits bezahlen aktuell viele Mitarbeitende einen hohen Preis, da sie mit weniger Ruhezeiten und anhaltendem Zeitdruck und Stress die Arbeit fehlender Kolleg:innen wettzumachen versuchen müssen.

Welche Herausforderungen erwarten SEV-GATA?

Die Arbeitsbedingungen im Luftverkehr sind prekär. Um dies zu verbessern, kämpfen wir für einen höheren Organisationsgrad, für Branchenlösungen (durch Druck auf vertragslose Anbieter) und für internationale Standards. Mitarbeitende der Luftfahrt müssen als Teil des kollektiven Verkehrs zwingend auch zu gleichwertigen Bedingungen arbeiten können. Dazu braucht es auch das solidarische Engagement aller SEV-Mitglieder.

VERKEHRSPOLITIK

Erfolge für den SEV



Daniela Lehmann ist Koordinatorin Verkehrspolitik im SEV.

Daniela Lehmann Die Jahre 2019 bis 2022 können aus verkehrspolitischer Sicht als voller Erfolg verbucht werden. So hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) 2019 seine Strategie zum öffentlichen Verkehr endlich überarbeitet und, wie vom SEV schon lange gefordert, endlich dem Wettbewerb abgeschworen. Die inständige, hartnäckige Kritik des SEV hat gefruchtet.

Zudem liess der Bundesrat 2021 verlauten, dass sich die heutige Marktordnung im öffentlichen Personenverkehr bewährt hat und darum weitergeführt werden soll. Konkret bedeutet dies, dass der Fernverkehr auf der Schiene weiterhin unter einer Einheitskonzession der SBB betrieben werden soll, da dies der Schweiz auch in Zukunft einen erfolgreichen und innovativen Fernverkehr garantiert. Im internationalen Personenverkehr hält der Bundesrat am bestehenden Kooperationsmodell fest, und im Eisenbahn-Regionalverkehr an Direktvergaben.

In Bezug auf SBB Cargo fand ein Umdenken statt – bei Experten, im Parlament und auch beim Uvek. Nach einem erneuten Defizit räumen alle ein: Es gibt kein eigenwirtschaftliches Geschäftsmodell für die kleinteilige Feinzustellung innerhalb der Schweiz. Man darf

deshalb gespannt sein auf die für Herbst 2022 angekündigte Vernehmlassung zum Binnengüterverkehr.

Allerdings hat die Pandemie den öffentlichen Verkehr im Kern getroffen. Der Aufruf des Bundesrates an die Bevölkerung, zu Hause zu bleiben, hat(te) tiefgreifende finanzielle Folgen.

Für einmal hat die Politik aber bewiesen, dass sie im Notfall sehr schnell reagieren kann. Bereits im Herbst 2020 konnte im Parlament das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise abgesegnet werden. Damit erhielten Orts-, Regional-, touristischer- und Güterverkehr sowie der Autoverlad Gelder zur Deckung ihrer Defizite gesprochen. Da der Einbruch der Passagierzahlen auch im Jahr 2021 anhielt, wurde die Geltungsdauer der Massnahmen auf das Jahr 2021 ausgedehnt. Leider wurde der Fernverkehr in diesen Massnahmenpaketen nicht mitberücksichtigt, dies obwohl auch dieser massive Einbrüche vermelden musste. Erst Ende 2021 hatte der Bundesrat ein Einsehen und präsentierte Unterstützungshilfen für den Fernverkehr. Wie diese genau aussehen sollen, ist zurzeit Inhalt der parlamentarischen Diskussionen.

DIGITALISIERUNG

Der SEV gestaltet die Transformation mit



©SBB

Daniela Lehmann Der SEV hat sich zum Ziel gesetzt, insbesondere für Mitarbeitende mit Berufs- und/oder Arbeitsunfähigkeit sowie solche, deren Beruf wegen Strukturwandel bedroht ist, oder die dem digitalen Wandel nicht gewachsen sind, gemeinsam mit den Unternehmen tragfähige Branchenlösungen zu entwickeln. Bei einem runden Tisch mit verschiedenen Arbeitgebern und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) versuchten wir Ende 2021 auszuloten, wie gross der Rückhalt ist, um tragfähige Lösungen zu Themen wie Demografie und Digitalisierung zu entwickeln, aber auch zur negativen Entwicklung psychosozialer Belastungen bei öV-Beschäftigten. Wir mussten jedoch feststellen, dass die Idee einer Branchenlösung noch nicht als absolute Notwendigkeit und auch

nicht als beste Lösung wahrgenommen wird. Wir bleiben dran.

Die Pandemie hat der Digitalisierung in verschiedenen Bereichen Vorschub geleistet. Fast von einem Tag auf den anderen wurde der Tatbeweis erbracht, dass Homeoffice, digitale Sitzungen, Tagungen und Konferenzen ohne weiteres möglich sind. Damit Homeoffice für die Arbeitnehmenden nicht zu Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen und zur Vernachlässigung der Verantwortung der Arbeitgeber gegenüber den Arbeitnehmern führt, braucht es aber klare Regeln. Die Risiken von Gesundheitsschäden und Isolation sind eine Realität. Unternehmen können versucht sein, physische Arbeitsplätze zu reduzieren oder verschiedene mit der Tätigkeit verbundene Kosten auf die Angestellten abwälzen.

Hier braucht es in Zukunft die Gegenwehr der Gewerkschaften.

Im Jahr 2021 hat der SEV zudem das Pilotprojekt Coachingnetzwerk, das vom Digitalisierungsfonds der SBB finanziert wird, lanciert. Dazu haben wir die Plattform <https://www.bistro-digital.ch> ins Leben gerufen. Wir alle gehen unterschiedlich mit der Digitalisierung und ihren Herausforderungen um. Aber wir alle stossen manchmal an unsere Grenzen und brauchen Hilfestellung, Tipps oder Beispiele, an denen wir uns orientieren können. Genau dafür ist das Bistro digital gedacht. Dort kann man Fragen stellen, Berichte lesen, sich mit seinen Kolleg:innen austauschen oder kostenlos persönliche Beratung bei Expert:innen buchen. Das Pilotprojekt dauert noch bis März 2023.