

SEV-GATA kritisiert Stilllegungsentscheid

Kein Flug mehr ab Basel

Ende Mai nächsten Jahres soll der letzte Flug der Swiss von Basel aus starten. Ein weiteres Kapitel einer Swiss-Geschichte, die immer weiter in die Tiefe führt.

Die Swiss begründet ihren Entscheid, den Flugbetrieb ab Basel einzustellen, mit finanziellen Überlegungen. «Aufgrund des veränderten Marktumfelds und schwierigen politischen Rahmenbedingungen», so lautet der schon oft gehörte Satz auch diesmal wieder, gäbe es «keine Perspektiven, profitabel zu wirtschaften». Swiss wird nur noch ab Zürich und Genf fliegen, aus der Lufthansa-Gruppe bleiben neben der Lufthansa selbst auch Germanwings, Austrian Airlines und Brussels Airlines in Basel.

24 Mitarbeitende betroffen

Mit grossem Einsatz gelang es den Mitarbeitenden der Swiss-«Technik» (Wartung der Flugzeuge, «Line Maintenance», wie dies im Jargon heisst) und der «Station» in den vergangenen Monaten, trotz Restrukturierungsmassnahmen einen sicheren Flugbetrieb ab Basel zu garantieren. Mit dem Stilllegungsentscheid kappt Swiss

einen Teil der eigenen Geschichte: sie trennt sich von Know-how aus dem Dreiländereck und von Millioneninvestitionen aus der regionalen Wirtschaft.

Fortgesetzter Abbau

International tätige Betriebe aus Basel hatten zur Jahrtausendwende mit dreistelligen Millionen-Beträgen der Swiss einen Neustart aus der Asche der Swissair-Gruppe ermöglicht. Nach gescheiterten Experimenten mit Outsourcing und Massenentlassungen verloren mehrere hundert Aviatik-Spezialisten in den vergangenen fünf Jahren in der Technik bei Lufthansatechnik Switzerland (LTSW) ihre Stelle. Jetzt sind nochmals 20 Mitarbeitende der Swiss-Technik und vier der Station betroffen, auch wenn Swiss mitteilt, alle betroffenen Mitarbeitenden könnten in Zürich weiterbeschäftigt werden. Die Betroffenen verlangen lokale berufliche Perspektiven. An einer Personalversammlung letzten Montag verlangten sie unter anderem Verhandlungen über die Bezahlung von Mehrkosten für den Arbeitsweg, allfällige auswärtige Übernachtungskosten sowie Abfindungen und externe Hilfe bei der Suche nach einem neuen Ar-

beitgeber. Enttäuschung und Frustration waren greifbar.

Kommt «Eurowings»?

Noch gegen 300 Mitarbeitende verbleiben am Hauptsitz der Swiss. Der Konzernentscheid zur Betriebsaufnahme der Lufthansa-Tochter «Eurowings» steht noch immer aus, trotzdem will die Swiss die beiden Flugzeuge ab Mai 2015 ab Zürich einsetzen.

SEV kritisiert verfrühten Entscheid

«Es ist moralisch und wirtschaftlich äusserst fragwürdig, Arbeitsstellen von Fachspezialisten in Basel aufzuheben, die Investoren (und Stammkunden) vor den Kopf zu stossen und Fakten zu schaffen, bevor der Konzernentscheid zu «Eurowings» gefallen ist», kritisiert Philipp Hadorn, Präsident von SEV-GATA* und Gewerkschaftssekretär SEV.

Ungewisse Zukunft

Bereits in den vergangenen Jahren zeigte die Swiss ein äusserst ungeschicktes Händchen mit der Strategie in Basel. Die Auslagerung von über dreihundert Technikern an die neu gegründete Lufthansatechnik-Tochter LTSW führte ab 2008 noch zum Aufbau einiger

Dutzend Stellen, bevor LTSW im Februar 2013 kläglich scheiterte. Über 400 Mitarbeitende bezahlten die Fehlentscheidungen aus den Häusern Swiss und Lufthansa mit ihrer Arbeitsstelle. Auch die Konzentration von Vertriebsstruktur und Produkt für die ganze Lufthansa-Gruppe in Frankfurt, die am 5. Dezember angekündigt wurde, wirft Fragen zur Zukunft der Swiss auf.

Politische Reaktion

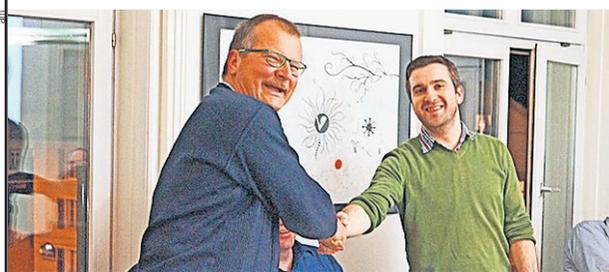
«Mit einer Interpellation im Parlament will ich jetzt die Rolle und den Leistungsausweis der Swiss-Luftfahrtstiftung erfahren. Die Reaktion der Betroffenen auf den Schliessungsentscheid werden wir an einer Betriebsversammlung einholen und über Widerstand und Forderungen zu diesem einseitigen Unternehmensentscheid diskutieren», fügt Philipp Hadorn auch mit dem Hut als Nationalrat an und ergänzt: «Vielleicht gelingt es, aus der Hiobsbotschaft der Adventszeit eine Weihnachtsbotschaft zu machen, verbunden mit einem Denkmittel an die unsensible Swiss-Leitung.» **SEV**
*GATA: SEV Aviation (Groundstaff Aviation Technics and Administration) ist die Abteilung Luftverkehr des SEV.

GLOSSE

Die Kosten der Arbeit

Arbeiten kostet Zeit, Energie, manchmal Mühe und ab und zu auch einmal ein Lächeln. Dass der Arbeitgeber aber verlangt, dass man fürs Arbeiten auch noch Geld zahlen muss, ist in dieser Form doch ziemlich neu. Die Rhätische Bahn betreibt ein Intranet, auf dem Notwendiges und Wissenswertes aufgeschaltet ist. Mitarbeiter/innen können von zu Hause darauf zugreifen. Das hat für sie durchaus Vorteile – aber auch für den Arbeitgeber: Wer von zu Hause aus die Neuigkeiten der Firma abrufen, tut dies in der Freizeit. Und weiss bereits Bescheid, wenn er zur Arbeit kommt. Gut denkbar, dass es Situationen gibt, in denen der Arbeitgeber darauf vertrauen muss. Und schliesslich ist der Begriff der Telearbeit auch in der öV-Branche kein Fremdwort mehr. Nun aber kommt die IT-Abteilung der Rhätischen Bahn und sperrt das Intranet «aus Sicherheitsgründen» für den Zugriff von zu Hause. Das ist für viele ärgerlich, und eigentlich müsste man meinen, dass es auch für die RhB ärgerlich sei. Logisch, dass Mitarbeitende sich erkundigen, ob und wann dieser Zugriff wieder eingerichtet wird. Das Erstaunliche: Ja, sagt die RhB, ihr könnt den Zugriff wieder haben. Aber wer das will, muss es auf eigene Kosten machen, und die betragen 150 Franken – mindestens. Falls dies ernst gemeint ist, helfen wir gerne mit einem kleinen Hinweis auf Artikel 327 OR: Dort steht, dass der Arbeitgeber, sofern nichts anderes verabredet oder üblich ist, den Arbeitnehmer mit den zur Arbeit nötigen Geräten und dem Material auszurüsten hat. Dass der Arbeitnehmer Gerät und Material (zu denen heute durchaus auch eine digitale Leitung gezählt werden darf) selbst bezahlen muss, würde im besten Fall eine Entschädigungspflicht des Arbeitgebers auslösen, so steht es in Absatz 2. Das Einzige, was alle Mitarbeitenden von vornherein auf eigene Kosten an den Arbeitsplatz mitbringen müssen, ist ihr Gehirn. Dies sollte eigentlich für alle gelten. **bs**

Sektionsapéro Regionalsekretariat St. Gallen



Beim traditionellen Sektionsapéro des Regionalsekretariates St. Gallen hielt Gewerkschaftssekretär Felix Birchler (rechts) Rückblick aufs vergangene Jahr und Ausblick aufs neue. AS-Ost-Vorstandsmitglied Martin Künzler feierte just an diesem Tag seinen 60. Geburtstag und wurde beglückwünscht. Der Austausch unter den Anwesenden – aktive Gewerkschafter/innen – wurde von allen geschätzt. **am**

EINE SESSION ZUM SCHREIEN

Wer keine Lobby hat, geht unter

Lärmig sind im Nationalrat nicht nur die Lobbyisten in der Wandelhalle. Zurecht geniesst die Landwirtschaft breit Sympathien. Anstrengende Arbeit in den Bergen und feine Produkte lassen ihr unsere Herzen zufliegen. Ein regelrechtes Kostenkorsett verschrieb der Bundesrat all seinen Departementen zum Budget 2015 wegen der Sparhysterie bürgerlicher Kreise. Gerade diese verlangten nun, die Sparübungen bei der Landwirtschaft zu streichen

und gar deren Subventionen um rund 100 Millionen Franken zu erhöhen – und dies zulasten der Ärmsten mit der Kürzung des Entwicklungshilfekredites zu kompensieren. Mehrheiten stützten die Forderungen der Bauern: Der Entwicklungshilfe wurde die Ursprungskürzung verpasst. Ja, auch die Budgetdebatte war zum Schreien.

Philipp Hadorn, Nationalrat SP SO,
Gewerkschaftssekretär SEV
verantwortlich für die Teams
Cargo & Luftverkehr