

SWISSPORT ZÜRICH

«Wir müssen jetzt Druck aufbauen!»

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Der Krisen-GAV mit Swissport Zürich wird auf Ende 2022 gekündigt. Das haben die Mitglieder der Gewerkschaft SEV-GATA gemeinsam mit den Mitgliedern der Verhandlungsgemeinschaft (VPOD und kfmv) beschlossen, nachdem die Verhandlungen ins Stocken geraten waren. Jetzt planen sie Aktionen, um gegen die sture Haltung von Swissport zu protestieren. Interview mit Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli.

Vor anderthalb Jahren haben die Mitglieder von SEV-GATA dem Krisen-GAV zugestimmt. Was ist die Vorgeschichte?

Als Corona kam, lag der Luftverkehr am Boden und wir mussten handeln, um den Zusammenbruch von Swissport zu vermeiden. Die Kolleg:innen von Swissport waren bereit mitzuhelfen, ihre Unternehmung zu retten. Ende 2020 hatten wir schliesslich einen Krisen-GAV ausgehandelt. Das Bodenpersonal verzichtete auf einen Teil des Lohnes und war bereit, mehr

zu arbeiten und dies mit einer höheren Flexibilität. Im Gegenzug wurde aus wirtschaftlichen Gründen niemand entlassen.

Jetzt läuft das Luftverkehrsgeschäft wieder. Warum ging man nicht automatisch zum alten GAV von 2019 zurück?

Im Krisen-GAV ist vereinbart, dass die automatische Rückkehr erst bei einem definierten Wert des EBIT (Kennzahl, die den operativen Gewinn aus dem Leistungsbereich eines Unternehmens in einem bestimmten Zeitraum beschreibt, Anm. der Redaktion) eintritt. Laut Prognose von Swissport wird diese Zahl frühestens 2023 erreicht werden. Für die Mitarbeitenden ist die Krise aber bereits jetzt zu Ende. Inzwischen haben zahlreiche Leute wegen den schlechten Arbeitsbedingungen gekündigt. Swissport muss 500 Stellen neu besetzen. Die Situation am Flughafen ist prekär. Für uns ist seit Monaten klar, wir müssen so schnell wie möglich Verhandlungen aufnehmen, um zu einem regulären GAV zurückzukehren. Auch Swissport ist klar, es muss etwas gegen die miserable Personalsituation getan werden. Folglich waren alle bereit, zu verhandeln.



© FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Die Forderung von SEV-GATA war eine Rückkehr zum Gesamtarbeitsvertrag, der vor der Corona-Krise galt. Zudem forderte man aufgrund der aktuellen Situation einen Teuerungsausgleich und eine Verbesserung betreffend der sogenannten off-Tage. Wie verliefen die Verhandlungen?

Wir haben uns fünf Mal getroffen und fünf Mal festgestellt, dass wir uns nicht näherkommen. Also haben unsere Mitglieder beschlossen, den Krisen-GAV per Ende Jahr zu kündigen. Uns war klar, nur so können wir den nötigen Druck aufsetzen. Reagiert hat Swissport noch nicht, d. h. sie haben uns eine Bestätigung per E-Mail geschickt, dass sie die Kündigung erhalten haben, aber nicht mehr. Wir wollen und brauchen wieder einen GAV und Swissport braucht dringend Personal. Und unsere Kolleg:innen am Flughafen sind erschöpft. Es kann nicht mehr lange so weitergehen.

Streiken darf man nicht, weil der GAV noch bis Ende Jahr gültig ist und somit eine Friedenspflicht gilt. Sind trotzdem Kampfmassnahmen geplant? Es sind ja Sommerferien und am Flughafen herrscht Hochbetrieb.

Ja, wir müssen jetzt weiter Druck aufbauen. Es soll in den nächsten Wochen Protestaktionen geben. Aber der Druck auf Swissport muss nicht nur von uns Gewerkschaften kommen, sondern auch von anderer Seite. Einerseits sind die Fluggesellschaften gefordert, denn sie sind massgeblich für die Tiefpreispolitik im Luftverkehr und somit auch für die schlechten Arbeitsbedingungen mitverantwortlich. Andererseits ist die Politik gefordert. Der Flughafen Zürich gehört ja zum Teil der Stadt und dem Kanton Zürich. Und die tragen auch eine Verantwortung. Wir sind guter Dinge, dass die Verhandlungen im August wieder Fahrt aufnehmen. Ein vertragsloser Zustand ab nächstem Jahr dient niemandem.

Mitbestimmen?

Mitreden bei der Zukunft des GAV dürfen alle, mitbestimmen aber nur Mitglieder von SEV-GATA. Falls deine Arbeitskolleg:innen noch nicht Mitglied sind und du sie davon überzeugst, Mitglied zu werden, erhältst du als Dankeschön 100 Franken. Die Aktion gilt bis Ende September 2022.

RANGIERBAHNHOF LIMMATTAL

Massnahmen gegen den Personalmangel

SEV. Die Personalsituation im Rangierbahnhof Limmattal (RBL) spitzt sich zu: ausgetrockneter Arbeitsmarkt, anspruchsvolle und kräftezehrende Arbeiten sowie fehlende Berufsperspektiven fordern ihren Tribut. SBB Cargo will nun danken und Abhilfe schaffen mit einer Belohnungsprämie bis zu 3000 Franken für Produktionsmitarbeitende im RBL, mit gezielten Prämien für definierte Sondereinsätze (20 Franken pro Einsatztag) und mit einer Werbeprämie für erfolgreiche Rekrutierungsempfehlungen von 1000 Franken.

Die zusätzlichen Rekrutierungsmassnahmen im Ausland und die Verstärkung der Zusammenarbeit mit Arbeitsvermittlern für Temporärangestellte zeigen, dass die Situ-

ation äusserst prekär ist. «Es ist zu begrüssen, dass SBB Cargo nun endlich Abhilfe schaffen will und den Kolleg:innen für ihre enorme Belastung Anerkennung anbietet», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Ob diese Massnahmen aber ausreichen, muss sich erst noch weisen. Der SEV wird sich dafür einsetzen, dass SBB Cargo in Zukunft mit anständigen Arbeitsbedingungen das erforderliche Personal finden kann. Schnellschüsse wie Temporärangestellten und Prämien ersetzen noch nicht attraktive Arbeitsbedingungen, um eine nachhaltige Personalrekrutierung zu sichern. Weitere Voraussetzungen dafür sind neues Vertrauen in die Cargo-Leitung, Arbeitsplatzsicherheit und berufliche Perspektiven.»



FACEBOOKSEITE SBB CARGO

PARLAMENTSauftrag AN DEN BUNDESrat

Bund muss Covid-Verluste auch im Fernverkehr decken

Markus Fischer Am 16. Juni hat nach dem Ständerat auch der Nationalrat einer Motion der Finanzkommission des Ständerats deutlich zugestimmt, die dem Bundesrat den Auftrag erteilt, ein Gesetz zuzuarbeiten, das der SBB zusätzliche Finanzhilfen gewährt. Denn die aktuellen Defizite der SBB seien «als ausserordentlich zu betrachten», so die Motion. «Die SBB waren mit einem Überschuss von 463 Millionen Franken im Jahr 2019 bis zum Beginn der Gesundheitskrise finanziell gut aufgestellt. Nachdem der Grund für die finanziellen Schwierigkeiten klar ist, müssen der SBB die gleichen Massnahmen zugestanden werden wie den anderen Bereichen.»

Erklärtes Ziel der Motion ist, die vom Parlament beschlossenen Investitionen in den Bahnausbau sicherzustellen, die viele Politiker:innen bedroht sehen durch zwei Massnahmen, die der Bundesrat im Dezember zur finanziellen Stabilisierung der SBB beschlossen hat: Erstens durch die Reduktion der Trassenpreise für den Fernverkehr von 2022 bis 2029 im Umfang von 1,5 bis 1,7 Milliarden, wobei die Infrastrukturbetreiber entsprechend mehr Abgeltungen aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF erhalten sollen. Zweitens durch den Auftrag an BAV und SBB, den Zeitplan der

Umsetzung des Ausbaus schrittweise zu prüfen und zu aktualisieren. Zwar versprach der Bundesrat Ausgleichsmassnahmen für den BIF und beteuerte, alle vom Parlament beschlossenen Ausbauprojekte würden umgesetzt, wenn auch zum Teil mit 3 bis 5 Jahren Verzögerung. Dies hat aber viele Parlamentsmitglieder offensichtlich nicht überzeugt.

Die Annahme der Motion bedeutet, dass der Bund auch die Verluste im Fernverkehr ausgleichen soll. Das hat der Bundesrat bisher abgelehnt, weil der Fernverkehr von der SBB eigenwirtschaftlich betrieben wird – anders als der Regionalverkehr, der von Kantonen und Bund bestellt und abgegolten wird. Hier hat der Bund den Verkehrsunternehmen in den letzten zwei Jahren Covid-Hilfe gewährt.

Fernverkehr ist auch Service public

Für Edith Graf-Litscher, Nationalrätin und SEV-Gewerkschaftssekretärin, muss der Bund auch dem Fernverkehr Covid-Hilfe gewähren, weil die SBB auch hier nicht einfach Verbindungen streichen und Züge verkürzen konnte, sondern den Fernverkehr als Service public aufrechterhalten musste. Und weil die Behörden ein enges Aufeinander der Passagiere vermeiden wollten. «Mit den Aufrufen zum



© SBB

Daheimbleiben und mit der Homeoffice-Pflicht trägt der Bundesrat eine direkte Verantwortung für die leeren Züge und die Defizite im Fernverkehr», hält Graf-Litscher fest. «Zudem sind nicht alle Fernverkehrslinien «Cash-Cows», sondern müssen von der SBB zum Teil quersubventioniert werden.»

«Die Covid-Hilfe für den Fernverkehr trägt dazu bei, Sparübungen auf dem Buckel des Personals zu vermeiden», betont Graf-Litscher. «Und die SBB braucht diese Mittel, um nicht noch stärker unter Effizienzdruck zu kommen. Das Parlament setzt mit der Motion ein politisches Zeichen, dass die SBB nicht unter dem Vorwand der Covid-Verluste in ihrer Substanz geschwächt werden darf.»