

Sachdokumentation:

Signatur: DS 3299

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/3299



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Die Krise darf nicht auf dem Buckel der Angestellten ausgetragen werden: SP und Gewerkschaften kämpfen für anständige Löhne und Arbeitsbedingungen im Luftverkehr

Die Situation in der Flugbranche war bereits vor der Corona-Pandemie sehr schwierig. Während die technischen Vorgaben weltweit einheitlich sind und damit zur Sicherheit beitragen, findet auf arbeits- und steuerrechtlicher Seite seit Jahren ein eigentliches «race to the bottom» statt. Das Angebot ist gross, der deregulierte Markt durch Dumping geprägt. Dies ist die direkte Folge der schrankenlosen Liberalisierung im Flugverkehr und der Vergabe von Streckenrechten an Drittstaaten mit teilweise massiv staatlich subventionierten Fluggesellschaften. Je mehr Anbieter auftauchen, desto stärker sinken die Ticketpreise. **Bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie wurde deshalb immer mehr geflogen, ohne Rücksicht auf Mensch und Umwelt.**

Die Billig-Fliegerei wurde möglich, weil die Löhne des Kabinen- und Bodenpersonals tief sind, weil die Arbeitsbedingungen prekär sind und weil die Umweltkosten auf die Allgemeinheit abgewälzt werden. Die erwähnten Tieflohne sind eine Belastung für die Sozialsysteme der betroffenen Kantone und Gemeinden. Ein nicht nachhaltiges Geschäftsmodell hat zu einem Überbestand geführt. Wir gehen davon aus, dass das «Vor-Corona-Niveau» in der Luftfahrt in naher Zukunft nicht wieder erreicht wird. Der aktuelle Spardruck verschlimmert die Situation der Angestellten weiter. Bei Billiggesellschaften werden Gewerkschaftsmitglieder systematisch unter Druck gesetzt. **Die Luftfahrt braucht endlich soziale Standards und faire Wettbewerbsbedingungen. Dies führt automatisch zu einem Anstieg der Ticketpreise und dient damit den Beschäftigten und der Umwelt.** Wer die Branche wechseln will, muss dabei unterstützt werden. Bereits vor einiger Zeit haben acht Länder unter Führung Österreichs die «The Social Agenda in Aviation – Towards Socially Responsible Connectivity» vorgestellt, die sich gegen Lohn- und Sozialdumping in der Luftfahrt einsetzt. Leider gehört die Schweiz (noch) nicht zu dieser Allianz.

Die externen Kosten des Flugverkehrs müssen internalisiert werden, der CO₂-Ausstoss der Luftfahrt muss zurückgehen Auch aus Gründen des Klimaschutzes muss in Zukunft weniger geflogen werden. Der Zug als Alternative zum Flugzeug ist zu fördern. Es kann und darf aber nicht sein, dass das Personal am Schluss die Zeche für eine verfehlte Politik zahlt. Die von uns geforderten anständigen Arbeitsbedingungen und fairen Löhne führen zu steigenden Ticketpreisen, zu einer Verdrängung der Billig-Airlines und damit zu einem Rückgang der Flugbewegungen. Die SP befürwortet auch CO₂-Abgaben auf Flugtickets, eine international harmonisierte Erhöhung des Kerosin-Preises, ein Ende

der steuerlichen Bevorzugung und sonstiger Subventionierung der Luftfahrt sowie Massnahmen zum Lärmschutz.

Gleichzeitig ist uns bewusst: Die Luftfahrt als solche ist systemrelevant. Flughäfen und ein Teil der Fluggesellschaften gehören zu den notwendigen Infrastrukturen eines Landes. Es ist daher Zeit, über die Eigentumsverhältnisse sowohl der Flughäfen wie auch der systemrelevanten Airlines zu sprechen.

Gemeinsam mit den Gewerkschaften des Kabinen- und Bodenpersonals fordert die SP Schweiz:

- **Es braucht sowohl am Boden wie auch in der Luft endlich Mindeststandards bei Löhnen und Arbeitsbedingungen** (Arbeitszeit, Arbeitsorganisation, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz). In allen Branchen des Flugverkehrs braucht es allgemeinverbindlich erklärte GAV mit institutionalisierten Arbeitnehmer:innenvertretungen. Billig-Airlines haben keinen Platz auf dem Schweizer Markt. Die grossen Schweizer Flughäfen (Genf-Cointrin und Zürich-Kloten) dürfen nur noch mit Firmen zusammenarbeiten, die entsprechende Gesamtarbeitsverträge einhalten: **Keine Konzessionsvergabe mehr ohne GAV.** Um dies durchzusetzen, gehören die grossen Flughäfen mehrheitlich (wieder) ins Eigentum der öffentlichen Hand. Gleichzeitig gilt: Während der Dauer der Corona-Staatshilfen und bis zur vollen Rückzahlung der Kredite müssen die Fluggesellschaften auf die Auszahlung von Boni an ihre Kader verzichten.
- Die Schweiz soll sich der **«Social Agenda in Aviation»** der Länder Österreich, Belgien, Dänemark, Italien, Frankreich, Luxemburg, der Niederlande und Portugal anschliessen. Diese Allianz setzt sich gegen Lohn- und Sozialdumping in der Luftfahrt ein.
- **Die Gewerkschaften des Flugpersonals müssen in der Schweizer Luftfahrtstiftung vertreten sein.** Die Stiftung wacht über die Einhaltung der Auflagen des Bundesrats zur finanziellen Unterstützung der Fluggesellschaften Swiss und Edelweiss. Die Unterstützung wurde an standortpolitische Auflagen geknüpft, um zu verhindern, dass der Schweiz am Schluss Nachteile entstehen. Es ist wichtig, dass auch die Arbeitnehmer:innen in dieser Stiftung vertreten sind.

Zur Bewältigung der Corona-Krise stellen wir zusätzlich folgende Forderungen auf:

- Es braucht à-fonds-perdu-Beiträge für die als systemrelevant definierten Unternehmen der Luftfahrt, verbunden mit einer GAV-Pflicht und einem Verbot von Kündigungen aus wirtschaftlichen Gründen. Diese Vorgaben müssen auch für Bürgschaftsnehmende gelten.
- Gesundheitlich bedingte Ein- und Ausreisebestimmungen müssen international abgestimmt werden.
- Ausländische Testresultate müssen anerkannt werden.
- Die Kurzarbeitsentschädigung muss verlängert werden und bei tieferen Löhnen 100% betragen.
- Es braucht qualifizierte Umschulungsprogramme für diejenigen Mitarbeiter:innen, die die Branche wechseln möchten.