



Feuer im Cockpit



Leonardo DiCaprio im Film «Catch Me If You Can»: Airline-Piloten verteidigen ihre Privilegien.

Swiss Die Airline prescht mit neuen Angeboten vor und fordert von Mitarbeitern mehr. Die Piloten wollen die Strategie nicht mittragen.

TIM HÖFINGHOFF, MARCEL SPEISER

Swiss-Chef Harry Hohmeister hat grosse Pläne, er verpasst der Fluggesellschaft eine neue Strategie: Neue Routen, neues Fluggerät, neue Sitze und neue Bordverpflegung. Damit will der Chef für Wachstum sorgen und den Billigfliegern sowie der arabischen Konkurrenz die Stirn bieten. Nebenbei fordert er auch noch mehr Motivation von seinen Mitarbeitern.

Die Swiss will den grossen Aufbruch. Ob allerdings die Airbus-Piloten mitziehen, ist etwas anderes. Mit ihnen haben Hohmeister und seine Vorgänger auf dem Chefposten ohnehin eine besondere Beziehung – man streitet sich seit Jahren. Doch Ende September eskalierte der Konflikt. Die

Swiss kündigte den Gesamtarbeitsvertrag (GAV) mit dem Pilotenverband Aeropers. Im März hatten die in der IPG organisierten Kurzstreckenpiloten einem neuen Kollektivvertrag zugestimmt. Die Aeropers-Mitglieder hatten diesen abgelehnt.

Teure Streiks

Auseinandersetzungen mit Piloten kennt nicht nur die Swiss-Führung. Beim Mutterkonzern Lufthansa haben die Piloten zuletzt für teure Streiks gesorgt – und wollen weiter streiken. Bei Air France erreichten die Piloten mit Arbeitsniederlegungen, dass die Fluggesellschaft ihre Expansionspläne für die Billigtochter Transavia aussetzt. Solche Aktionen werfen ein Schlaglicht auf eine Berufsgruppe, die über einen erheblichen Einfluss verfügt – und diesen auch einsetzt; nach dem Motto: Ohne uns fliegt keine Maschine.

Piloten gehören zu einer exklusiven Berufsgruppe. Sie sind gut ausgebildet, tragen viel Verantwortung und verdienen verglichen mit vielen anderen Berufen ziemlich gut (siehe Tabelle). Die Lohnzah-

len sind nur grobe Richtwerte und umfassen keine weiteren Leistungen wie Versorgungsansprüche, die wie im Fall der Swiss voll vom Unternehmen übernommen werden.

Früher, als die Airline-Welt noch in Ordnung war, konnten die Piloten von ihrem glamourösen Image zehren und Vereinbarungen durchsetzen, die ihnen nicht nur einen hohen Lohn, sondern auch ihren Job sicherten.

Doch längst ist der Luftfahrtmarkt ein anderer, der wirtschaftliche Druck ist besonders bei den Legacy Carriers wie Lufthansa, Swiss und Co. enorm. Billigflieger rauben Marktanteile, arabische Airlines bauen ihren Einfluss ständig aus. Kein Wunder, dass Anbieter wie Swiss auch bei den Piloten auf Veränderung drängen. «Wir möchten unsere Piloten flexibler einsetzen können», sagt Hohmeister. Aber: «Der GAV der Airbus-Piloten ist so restriktiv konstruiert, dass er Flexibilität in der Einsatzplanung verhindert.» Hohmeister sagt, es gehe ihm gar nicht so sehr ums Gehalt, als um Flexibilität und eine höhere Produktivität.



Handelszeitung
8021 Zürich
043/ 444 59 00
www.handelszeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 38'094
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 4
Fläche: 81'394 mm²



«Noch nicht alle Piloten haben den Ernst der Lage erkannt.»

Harry Hohmelster
Konzernchef Swiss

«Was die Produktivität der Piloten angeht, sind wir rund 25 Prozent hinter dem Standard der European Aviation Safety Agency (EASA). Das ist nicht mehr verträglich.»

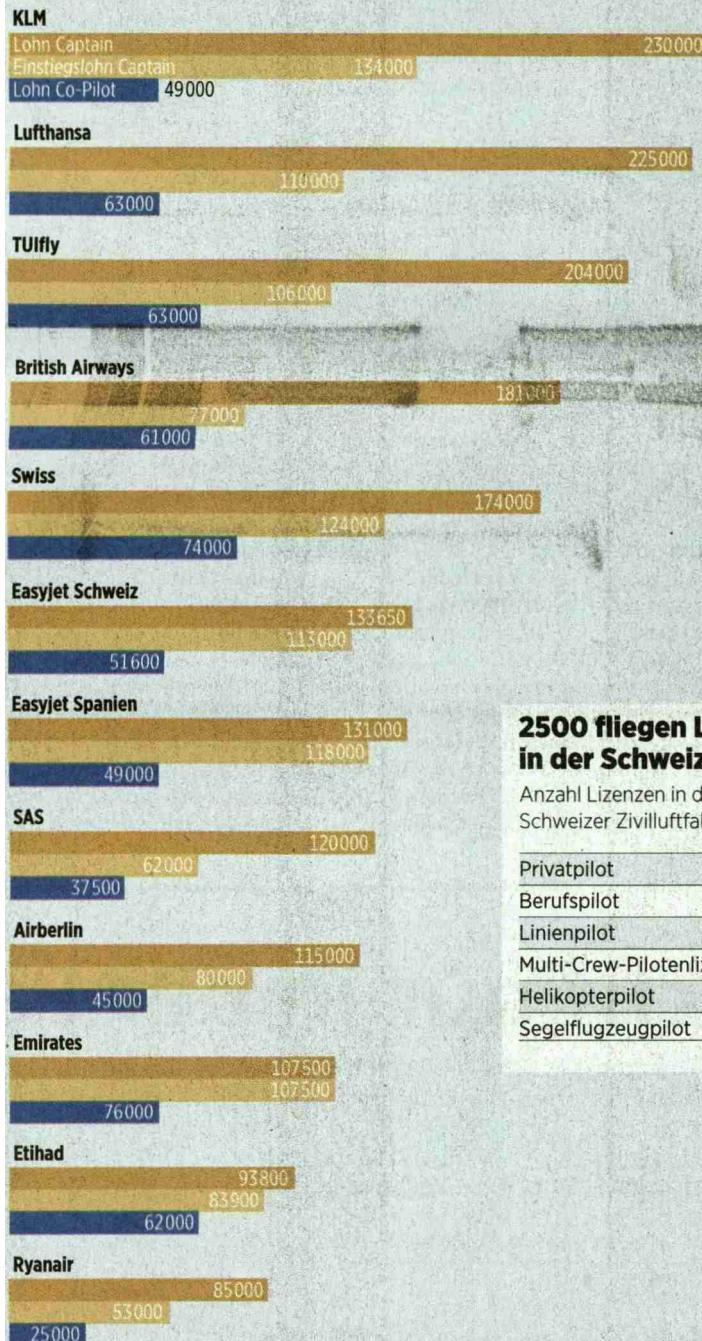
Sind Piloten eine verwöhnte Spezies, die sich gegen den Wandel stemmt, weil es den Verlust von Geld und Privilegien bedeutet? Airline-Manager mögen das so sehen. Aeropers-Geschäftsführer Henning Hoffmann hingegen sagt, dass «die heutigen Arbeitsbedingungen schon so hart am Limit sind, dass wir in der Schweiz kaum noch Nachwuchs finden». Und er fügt an: «Selbst wenn wir gratis fliegen würden, wäre die Swiss immer noch teurer als die Billigairlines.»

Im europäischen Markt herrsche eine «Friss oder stirb»-Mentalität, bestätigt ein Pilot einer europäischen Airline. Die Jobaussichten seien schlecht. Bloss Billigflieger wie Ryanair expandierten, die grossen Anbieter würden kaum noch einstellen. «Und wer will schon für eine Firma in China fliegen oder nach Dubai ziehen, um von dort zu arbeiten?»

Im Zwist mit den Piloten kann Hohmelster noch auf Zeit spielen. Der GAV mit den Airbus-Piloten läuft bis Ende November 2016. «Dann wäre ein Streik theoretisch möglich. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir bis dann eine gemeinsame Lösung gefunden haben.»

Was Piloten verdienen

Pilotenlöhne pro Jahr (2014, in Euro)



2500 fliegen Linie in der Schweiz

Anzahl Lizenzen in der Schweizer Zivilluftfahrt

Privatpilot	5146
Berufspilot	1133
Linienpilot	2470
Multi-Crew-Pilotenlizenz	69
Helikopterpilot	976
Segelflugzeugpilot	1832

QUELLE: AEROSUISSE

RICHTWERTE, ABHÄNGIG VOM DIENSTALTER (WEITERE ZAHLUNGEN WIE VORSORGELEISTUNGEN UND SPESEN SIND MÖGLICH)

QUELLE: MENSCH DANKE GMBH/SWISS

Datum: 09.10.2014

Handelszeitung



Handelszeitung
8021 Zürich
043/ 444 59 00
www.handelszeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 38'094
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.007
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 4
Fläche: 81'394 mm²

