

Stand 11/2023

ver.di

Luftverkehrskonzept

Nachhaltiger Luftverkehr ist sozial, ökologisch und global fair



Luftverkehr

Vorwort	3
1. Personalnot und die Folgen der Pandemie – die aktuelle Situation Luftverkehr im Sommer 2023	4
2. Was ist ein Nachhaltiger Luftverkehr?	6
3. Forderungen für einen nachhaltigen Luftverkehr	8
4. Nur „Gute Arbeit“ ist nachhaltig	11
5. Für eine Neuausrichtung der europäischen und internationalen Luftverkehrspolitik	12
6. Resümee: Ein sozialer, nachhaltiger Luftverkehr ist möglich!	14





Christine Behle
stellvertretende ver.di-Vorsitzende

Der Luftverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität, zur wirtschaftlichen Entwicklung, zum technologischen Fortschritt, zur Integration und zum Zusammenwachsen Europas und der Welt. Er verbindet weltweit Menschen und Wirtschaftsregionen. Damit liefert er eine wesentliche Voraussetzung für das internationale Agieren unserer global vernetzten Volkswirtschaft. Zudem offeriert der Luftverkehr die Möglichkeit für viele Menschen, an internationaler Mobilität teilzunehmen und sichert so auch einen Aspekt der sozialen Teilhabe.

Erst nach einer Rücknahme des größten Teils der Reise- warnungen zog Ostern 2022 die Nachfrage an – allerdings sprunghaft: Lag der Anteil des Flugangebots im 1. Quartal noch bei 51 Prozent des Angebots von 2019, stieg er mit dem Sommerflugplan 2022 um 24 Prozentpunkte auf 75 Prozent von 2019. Aktuell sind im ersten Halbjahr 2023 etwa 80 Prozent des Passagieraufkommens an den deutschen Flughäfen gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 zu verzeichnen.

Einerseits war die Covid-19-Pandemie mit ihrer dazugehörigen Unsicherheit und den Einschränkungen sicherlich auch ein Grund für den eklatanten Personalmangel und die teilweise chaotischen Zustände auf deutschen Flughäfen und bei den Airlines, aber wer den Kopf darüber hinaus hebt, wird feststellen, dass diese so beispiellose Ausnahmesituation seit Jahren herbeigewirkt worden ist: Gnadenlose Liberalisierung in der Luftfahrt, Outsourcing und Privatisierungen, Soziales Dumping, prekäre Beschäftigungsverhältnisse, keine nachhaltige Ausbildung von Nachwuchs und das Credo „billig, billiger, am allerbilligsten“ hat die einst so attraktive Industrie ihrer Attraktivität beraubt.

„Nur ein Neustart auf Augenhöhe kann den Weg in eine nachhaltige Zukunft des Luftverkehrs ebnen.“

Nachhaltiger Luftverkehr kann nur dann gelingen, wenn die beiden Flügel soziale und ökologische Nachhaltigkeit Beachtung finden, sonst kann der Luftverkehr bald nicht mehr fliegen. Ein Neustart auf Augenhöhe mit den Beschäftigten ist nötig!

In den folgenden Kapiteln zeigen wir als Gewerkschaft, was wir darunter sowohl national als auch international verstehen. Billige Flüge führen zu Ausbeutung und Unsicherheit. Unsicherheit ist eine Ursache des Luftverkehrs-Sommerwahnsinns. Wir wollen zurück zu Solidität, Berechenbarkeit und Glaubwürdigkeit.

Wir wollen den Luftverkehr mit den Beschäftigten gemeinsam so gestalten, dass er wesentlich mehr zum Klimaschutz beiträgt und ein klimaneutraler Flugverkehr mittelfristig möglich wird.

Ein anderer, ein sozial-ökologischer Luftverkehr ist möglich. Damit Fliegen sicher bleibt und auch in Zukunft Fliegen möglich ist, ohne sich dafür „schämen“ zu müssen.

1. Personalnot und die Folgen der Pandemie – die aktuelle Situation im Luftverkehr im Sommer 2023

Vor der Pandemie in 2019

2019 war noch einmal ein weiteres Rekordjahr für den Luftverkehr an deutschen Flughäfen. Das Wachstumstempo hatte sich entgegen allen Erwartungen gegenüber den vergangenen Jahren allerdings verlangsamt. Inlandsflüge waren sogar rückläufig: 124,4 Millionen Passagiere hatten von den 24 größten Verkehrsflughäfen eine Reise angetreten, durchschnittlich rund 341.000 pro Tag. Dieses Rekordjahr war ein weiteres Glied in einer stetig aufstrebenden Kette von Rekordjahren gewesen, so entsprach der Zuwachs laut Statistische Bundesamt gegenüber 2018 ca. 1,5 Prozent (122,6 Millionen Passagiere). Seit 2010 betrug die durchschnittliche Wachstumsrate des deutschen Luftverkehrs 3,7 Prozent.

Die Covid-19-Pandemie 2020-2021

In mehrfacher Hinsicht waren die beiden Jahre der Covid-19-Pandemie für den deutschen und internationalen Luftverkehr eine Zäsur. Die Unternehmen des Luftverkehrs – Airlines, Flughäfen und Dienstleister – gerieten in ernste finanzielle Probleme. Mit den massiven weltweiten Reisebeschränkungen ab Mitte März 2020 kam der Passagierflugbetrieb nahezu vollständig zum Erliegen. Die Flugzeuge blieben am Boden. Nahezu 90 Prozent der ca. 330.000 direkt bei den Luftverkehrsunternehmen Beschäftigten in Deutschland gingen in Kurzarbeit, in der Regel zu 100 Prozent.

Starke Zuwächse erlebte während der Corona-Krise die Luftfracht. Angesichts des geringen Anteils des Cargo-Verkehrs an den Flugbewegungen insgesamt konnte dieser Anstieg die Verluste im Luftverkehr jedoch weder wirtschaftlich noch beschäftigungswirksam kompensieren.

Um einen reibungslosen Ablauf des Luftfrachtverkehrs, noch weiter laufende Passagierflüge oder auch Not- und Rettungsflüge zu gewährleisten, musste die Infrastruktur im Luftverkehr weiterhin betrieben werden. Die Flugplätze blieben offen. Der Erhalt der Infrastruktur Luftverkehr und damit eines wesentlichen Elements der Konnektivität in einer global vernetzten Welt wurde zu einer Aufgabe im öffentlichen Interesse. Der Betrieb von Flughäfen ist Teil der Daseinsvorsorge und kann nicht allein nach Wettbewerbs- und Profitabilitätskriterien organisiert werden. Dies wurde während der Pandemie sehr deutlich.

Der Restart seit 2022

Während der Pandemie gab es unterschiedliche Prognosen über das Tempo einer möglichen Erholung des Passagieraufkommens.

Heute wissen wir, dass mit der Aufhebung von Reisebeschränkungen der Restart im Luftverkehr insgesamt sehr schnell erfolgte. Die Menschen wollten wieder reisen. Die Branche insgesamt und insbesondere die Beschäftigten waren nach bis zu zwei Jahren fastvollständigen Stillstands darauf nicht vorbereitet.

Im Jahr 2023 setzt sich die begonnene Erholung der Nachfrage aktuell weiter fort. Die hochdynamische Erholung in der Nachfrage spiegelt den hohen Nachholbedarf insbesondere nach touristischen Reisen wider.

Noch hat sich die Branche aber nicht ganz von der Corona-Krise erholt. Im Jahr 2022 wurden etwa 70 Prozent der Passagierzahlen des Jahres 2019 erreicht. Bis Mai 2023 stieg dieser Wert auf knapp 80 Prozent. Die Annahme, dass sich die Nachfrage im Geschäftskundengeschäft durch ein geändertes Konferenz- und Reiseverhalten deutlich abschwächen würde, trat ein. Zwei Jahre Pandemie veränderten die Arbeitsweise und nicht jedes Meeting muss zwingend in Präsenz stattfinden.

Ein anderer Trend lässt sich beobachten: So stieg das Aufkommen in den internationalen Verkehrsegmenten gegenüber den Vormonaten wieder an, das innerdeutsche Aufkommen ging jedoch deutlich zurück. Dieser Rückgang ist noch deutlicher, wenn die Umsteigeverkehre nicht mitberücksichtigt werden. Der innerdeutsche Luftverkehr unterliegt einem sichtbaren strukturellen Verlust. So sind mit Stand Mai 2023 gegenüber dem Vergleichsmonat 2019 über 51 Prozent weniger Passagiere innerdeutsch geflogen. Ist das schon ein deutliches Signal für ein neues Bewusstsein in der Gesellschaft zum Fliegen? Im Inland hat das Bahnfahren deutlich an Bedeutung gewonnen. So stieg die Anzahl der Bahnkunden 2022 mit 1,98 Milliarden gegenüber dem Vorjahr um 40 Prozent, lag jedoch noch immer etwa 24 Prozent unter dem Vorkrisenjahr 2019.

Während der Pandemie wurde deutlich, dass im Cargo-Bereich die künftige Entwicklung des Luftfrachtverkehrs von der Neuverteilung der globalen Produktionsstätten, Lieferketten und der globalen Wirtschaftsentwicklung abhängt. Das in den Jahren 2020 und 2021 deutlich gestiegene Cargo-Aufkommen verliert seit Anfang 2022. Im Mai 2023 lag das Frachtaufkommen bei 386.000 Tonnen und damit um 19,8 Prozent unter dem Vorjahreswert. Gegenüber 2019 beträgt der Rückgang noch 6,8 Prozent. Der Cargoverkehr bleibt äußerst volatil.

Der Luftverkehr ist neben seiner wichtigen Funktion zur Sicherstellung der internationalen Konnektivität in einer global vernetzten Welt ein bedeutsamer Wirtschaftsfaktor. Er sichert direkt oder indirekt etwa 800.000 Beschäftigten Einkommen und Beschäftigung. Diese Beschäftigten erwirtschaften in Summe eine jährliche Wertschöpfung von über 60 Mrd. Euro in Deutschland.

Allerdings haben viele Beschäftigten dem Luftverkehr den Rücken zugekehrt und sich außerhalb der Branche beruflich neu orientiert. Höhere Löhne, verträglichere Arbeitszeiten, weniger Wochenend- und Feiertagsarbeit haben eine Tätigkeit an den Flughäfen und bei den Airlines immer unattraktiver werden lassen. Die Pandemie hat vielen Beschäftigten deutlich gemacht, wie krisenanfällig der Luftverkehr ist. Anhaltende Diskussionen über Klimaschutz, Nachhaltigkeit und das Fliegen tun ein Übriges. Der „Traum vom Fliegen“ scheint insbesondere für jüngere Beschäftigte ausgeträumt.

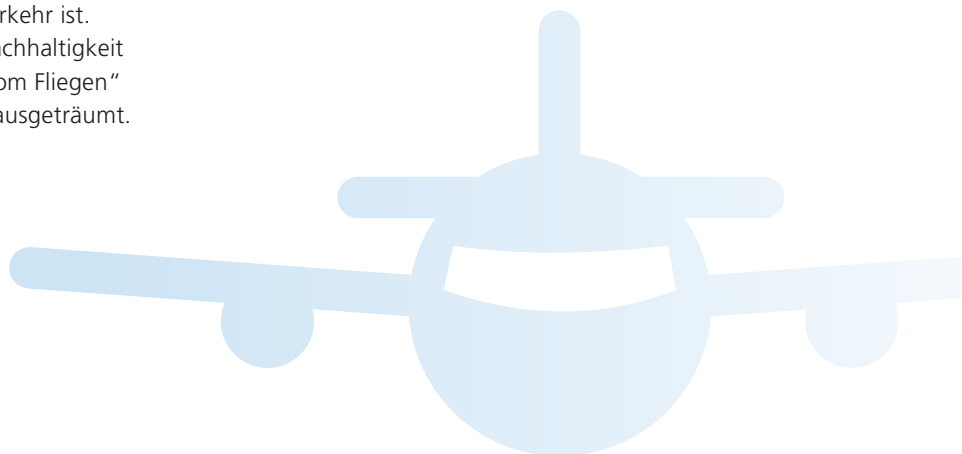
Bis heute fehlen strukturell etwa 20 Prozent der Mitarbeiter*innen. Der Personalabgang während der Pandemie hat das ohnehin schon hohe Durchschnittsalter der Beschäftigten im Luftverkehr nochmals angehoben. Die seit letztem Jahr hohe Zahl an Neueinstellungen kann oftmals nur das altersbedingte Ausscheiden kompensieren. Ein nennenswerter Neuaufbau von Stellen findet nur in Ausnahmefällen statt. Die permanente Überlastung der Beschäftigten hat eine überdurchschnittliche Krankenquote von durchschnittlich über 20 Prozent zur Folge.

Damit sind auch weiterhin teilweise chaotische Zustände, wie wir sie schon im Sommer 2022 an den Flughäfen zu sehen waren, an Verkehrsspitzentagen unvermeidlich. Ein Fünftel weniger Beschäftigte sollen an Spitzentagen mehr Passagiere abfertigen als 2019. Schon 2019 haben die Beschäftigten im Luftverkehr die damals schon angespannte Personalsituation kritisiert und über Überlastung geklagt.

Die anhaltende Überlastung der Infrastruktur durch fehlendes Personal hat die Airlines zu teils drastischen Maßnahmen gezwungen. So hat im Sommerflugplan 2023 zum Beispiel der Lufthansa-Konzern im 34.000 Flüge gestrichen. Damit beeinträchtigt der Personalmangel im Luftverkehr auch zunehmend die Möglichkeiten des wirtschaftlichen Wachstums.

Das Halten und Gewinnen von Beschäftigten, deren Qualifikation und Motivation ist Voraussetzung für eine weitere positive wirtschaftliche Erholung des Luftverkehrs.

Eine gesteigerte Attraktivität der Tätigkeiten im Luftverkehr ist die Voraussetzung zur Gewinnung neuer Beschäftigter und wird so zu einem wesentlichen Schlüsselmoment für die Zukunft des Luftverkehrs.



2. Was ist ein Nachhaltiger Luftverkehr?

Die ökologische Dimension der Nachhaltigkeit

Auch wenn der Luftverkehr insgesamt nur einen vergleichsweise geringen Anteil der gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland erzeugt, müssen auch dort Maßnahmen zum Klimaschutz entwickelt und umgesetzt werden. Die Klimabilanz im Luftverkehr (z. B. CO₂-Emission pro Passagier und zurückgelegtem Kilometer) ist ähnlich negativ wie im Straßenverkehr. Die gesellschaftliche Akzeptanz des Luftverkehrs als wesentliche Bedingung für seinen Betrieb ist künftig auch davon abhängig, welchen Beitrag der Luftverkehr zur Emissionsminimierung und damit zum Klimaschutz leistet.

Das Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens, die globale Erderwärmung möglichst auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen und damit deutlich unter zwei Grad zu halten, ist nicht nur eine Aufgabe der Politik, sondern ist auch ein Leitgedanke unseres Verständnisses von nachhaltiger Gewerkschaftsarbeit. Zur Erreichung des Klimaschutzziels von einer CO₂-Reduktion von 55 Prozent (im Vergleich zu 1990) bis 2030 müssen laut „Klimaschutzplan 2050“ der Bundesregierung die Energiewirtschaft 61–62 Prozent, der Gebäudebereich 66–67 Prozent und der Verkehrsbereich 40–42 Prozent an Kohlendioxid ausstoß reduzieren. Diese Klimaschutzziele werden nur zu erreichen sein, wenn alle Sektoren einen signifikanten Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten.

Die soziale Dimension der Nachhaltigkeit

Wenn einer Branche die Beschäftigten abhanden kommen, dann gibt es mehrere Ursachen. Eine wesentliche Ursache liegt in der Liberalisierungspolitik der EU-Kommissionen in den letzten Jahrzehnten, die auf Kosten der Qualität des Fliegens, der Umwelt und der Beschäftigten seit 1996 Verordnungen und Richtlinien dominierte.

Diese Wettbewerbs- und Liberalisierungspolitik hat dazu geführt, dass viele Dienstleistungen, zum Beispiel die Bodenverkehrsdienste oder die Sicherheitsdienste an den Flughäfen, mit dem Ziel der Tarifflicht ausgegliedert und privatisiert wurden. Primat bei den Ausschreibungen war der jeweils billigste Preis. In einem Bereich, bei dem die Personalkosten bis zu 80 Prozent der Gesamtkosten ausmachen, ist leicht vorstellbar, welchen Effekt das für die Entgelte und Arbeitsbedingungen haben musste. Auch wenn es ver.di gelungen ist, viele dieser privaten Dienstleister wieder in eine Tarifbindung zu zwingen, arbeiten dennoch viele Beschäftigten in diesen Bereichen unter enormen Leistungsdruck mit Löhnen knapp über dem gesetzlichen Mindestlohn.

So sind bereits in der Zeit der Pandemie die Gewerkschaften mit reflexartigen Forderungen der Arbeitgeber und Arbeitgeberverbände nach der Streichung von Arbeitsplätzen, Absenkung tarifvertraglicher Standards, Tarifflicht, weiterer Arbeitszeitflexibilisierungen und einem Aussetzen der Mitbestimmung konfrontiert worden. Für ver.di war und ist das ein falscher Ansatz.

Die massenhaft mit den Unternehmen im Luftverkehr abgeschlossenen Notlagen- und Krisentarifverträge und dem darin vereinbarten Absenken der Entgelte, von Weihnachtsgeld und Urlaubsgeld, dem Aussetzen oder Verschieben bereits vereinbarter Entgeltsteigerungen oder auch weitergehenden Flexibilisierungen bei Dienst- und Schichtplänen hat mit dazu beigetragen, dass Beschäftigte die Branche verlassen haben. Teilweise waren sie auch auf Grund ihrer persönlichen, oftmals prekären Einkommenssituation existenziell dazu gezwungen. Sie mussten andere Jobs suchen um weiterhin ihre Miete zahlen und ihre Familien finanzieren zu können.

Auch nach Beendigung der pandemiebedingten Krisenvereinbarungen ist der vorher erreichte Standard der Arbeitsbedingungen nicht wieder erreicht worden. Insbesondere die personellen Engpässe werden oft dazu genutzt, den Druck auf die Beschäftigten noch weiter zu erhöhen.

Für die Fluggesellschaften dürfen Lohnkostendumping und niedrige Ticketpreise nicht mehr allein die primären Geschäftsziele sein. Auch für die Airlines müssen weitere Bedingungen wie zum Beispiel soziale Verantwortung, Nachhaltigkeit und Klimaschutz gelten.

Eine Neuausrichtung der Unternehmen des Luftverkehrs kann gerade vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen nur unter Mitnahme der Beschäftigten, ihrer Betriebsräte und Personalvertretungen und der Gewerkschaften gelingen. Die Beschäftigten in allen Bereichen des Luftverkehrs müssen eine Perspektive haben. Die Unternehmen müssen lernen, dass sie um Beschäftigte (und nicht nur um Fachkräfte und Akademiker*innen) werben müssen.

Die finanzielle Dimension der Nachhaltigkeit

ver.di beurteilt die bisherige Luftverkehrssteuer und Forderungen nach deren Erhöhung kritisch. Diese Steuer, im Volumen von 1,177 Mrd. Euro (2022), hat weder eine ökologische noch eine soziale Steuerungswirkung, da sie nicht zweckgebunden erhoben wird. Darüber hinaus ist es eine nationale Steuer in einer Branche, die international aufgestellt ist. Während viele Fluggesellschaft in ihren Heimatländern dauerhaft subventioniert werden (z. B. China oder Saudi-Arabien) belasten nationale Steuern unsere jeweiligen Fluggesellschaften zusätzlich.

Nachdem die Politik in den letzten 20 Jahren konsequent auf einen Rückgang der Ticketpreise gesetzt hat, haben die Beschäftigten mit einer massiven Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen und die Passagiere mit einer Verschlechterung der Qualität und Pünktlichkeit des Fliegens den Preis bezahlt. Diese Politik würde mit weiteren, nicht zweckgebundenen Steuerbelastungen konterkariert und eine neue Runde im Preiswettbewerb initiieren. Auch dieser würde am Ende wieder zu Lasten der Beschäftigten und der Qualität der Dienstleistung des Luftverkehrs gehen.

In einem EU-weiten Vorgehen sollten die bisher von den Airlines zu zahlenden Flughafentgelte nach Klimaschutzkriterien umgestaltet werden. So könnten mit Entgelten, die nach den Emissionswerten der jeweiligen Flugzeuge berechnet werden, zusätzliche Investitionsanreize bei den Airlines zur Investition in neue, möglichst emissionsarme Flugzeugtypen geschaffen werden.

Mit dem Einsatz von Staatshilfen können gezielt Investitionen mit dem Ziel des Klimaschutzes und verstärkter sozialer Nachhaltigkeit gefördert werden. Durch die die notwendige öffentliche Kontrolle über die Verwendung der Staatshilfen eröffnen sich zusätzliche Möglichkeiten, die Unternehmen des Luftverkehrs zu mehr Klimaschutzanstrengungen zu verpflichten. Diese Staatshilfen sollten auch mit der Ausrichtung des geforderten Klimaschutz-Fonds abgestimmt werden.

Leider hat die damalige Bundesregierung bei den „corona-bedingten“ Staatshilfen, die insbesondere an die Lufthansa, die Flughäfen aber auch einzelne Anbieter wie z. B. die TUI AG gezahlt wurden, diese Chancen nicht genutzt. Es gab keine nennenswerten ökologischen oder sozialen Auflagen. Trotz milliardenschwerer Staatshilfen wurden Vergütungen abgesenkt und Arbeitsplätze vernichtet oder – wie am Beispiel der TUI Fly Technik – in das europäische Ausland verlagert. Und das alles wurde mit massiven Steuermitteln subventioniert.

Was ist für ver.di nachhaltig?

Der Luftverkehr nach der Pandemie sollte ein anderer sein und muss von anderen Rahmenbedingungen flankiert werden. Neben dem massiven Verlust an Attraktivität der Jobs im Luftverkehr wächst der Rechtfertigungsdruck auch in ökologischen Fragen. Daher bedarf es einer Neujustierung der wesentlichen Parameter für den Luftverkehr.

Nachhaltigkeit ist nicht nur eine ökologische, sondern auch eine soziale und somit gesellschaftliche Frage. ver.di versteht Nachhaltigkeit als die gleichwertige Berücksichtigung der medizinisch-epidemiologischen, sozialen, wirtschaftlichen, qualitätsbezogenen und ökologischen Dimensionen für Passagiere, Unternehmen und Beschäftigte. Für die weitere gesellschaftliche Akzeptanz des Luftverkehrs müssen dessen Anstrengungen zu einem verstärkten Klimaschutz mit dem weitgehenden Ziel der Klimaneutralität verstärkt werden.

3. Forderungen für einen nachhaltigen Luftverkehr

Der Luftverkehr ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Zur Überwindung der Krise waren Hilfspakete der Nationalstaaten und der EU notwendig. Um nach Covid19 das Vertrauen der Passagiere in die Luftfahrt zurückzugewinnen und unfairen Wettbewerb zu vermeiden, brauchen wir verbindliche Standards beim medizinisch-epidemiologischen Gesundheits- und Arbeitsschutz für die Beschäftigten und die Passagiere auf der EU-Ebene (EASA) und globaler Ebene (ICAO). Darüber hinaus sind ein großer Teil der Rahmenvorgaben des europäischen Luftverkehrs EU-Richtlinien und EU-Vorgaben sowie Vorschriften der Europäischen Luftsicherheitsagentur (EASA) unterworfen. Die Flugaufsicht wird von EUROCONTROL europaweit koordiniert.

Wünschenswert wäre die Entwicklung eines nationalen und europäischen Gesamtverkehrskonzeptes unter Berücksichtigung aller verfügbaren Verkehrsträger mit dem Ziel der Optimierung von Fernverbindungen und der Abstimmung der internationalen und europäischen Flugstrecken („European Single Sky“) zur Optimierung der Flugstrecken und Flugzeiten. Dabei darf das Projekt des einheitlichen europäischen Luftraums nicht als Vorwand zur Unterhöhnung der vergleichsweise hohen nationalen Arbeitsschutzgesetzgebungen genutzt werden. Anstatt dessen sollte ein sozial und ökologisch nachhaltiges System geschaffen werden, das als Daseinsvorsorge betrachtet und nicht dem freien Markt überlassen wird.

ver.di unterstützt Forderungen nach der Bildung eines Klimaschutz-Fonds für den Luftverkehr, mit dem erforderliche Infrastrukturinvestitionen mit dem Ziel von Emissionsreduzierungen unterstützt werden könnten. Zur Finanzierung dieses Klimaschutz-Fonds könnte die bisherige Luftverkehrssteuer zu einer zweckgebundenen Klimaschutzabgabe umgewidmet werden.

Der Europäische Emissionshandel ist Teil der Rahmensetzung der EU für mehr Klimaschutz und ist ein Mittel zur Erreichung der Klimaziele bzw. Reduktionsziele an CO₂. Um einen fairen Wettbewerb auf dem Gebiet des Emissionshandel zu erzielen, sollte das EU-Emissionshandelssystem ETS so mit CORSIA der ICAO verknüpft werden, dass die europäischen Airlines nicht doppelt belastet werden und der sogenannte CBAM (carbon border adjustment mechanism) greift, d. h. die Anrechnung von CO₂-Emissionen für Produkte aus dem Ausland. Das würde die einfliegenden Drittstaaten-Airlines ebenfalls mit in das ETS einbeziehen oder zum Kauf von Zertifikaten verpflichten. Allerdings muss auch in diesem

System die vorgegebene Menge von zugeteilten Gratis-Zertifikaten kontinuierlich überprüft und gesenkt werden, um den für eine CO₂-Reduktion notwendigen wirtschaftlichen Anreiz für eine ökologische Steuerungsfunktion zu schaffen. Auch Kompensationsprojekte müssen dabei einer regelmäßigen kritischen Analyse unterzogen werden.

Wichtig ist, dass die Einnahmen, die durch den ETS generiert werden, wieder in Projekte zur Reduzierung von umweltschädigenden Einflüssen des Luftverkehrs investiert werden und so auch die Kosten für die Nutzung synthetischer Kraftstoffe für die Airlines reduziert werden.

Preise und Low-Cost-Models

Wenn Fliegen auch für Familien mit wenig Einkommen möglich ist, und so das Reisen die Verknüpfung von Menschen und Regionen ermöglicht, kann das als Erfolg, als Fortschritt angesehen werden. Die Low-Cost Airlines ermöglichen für einen Großteil der Bevölkerung genau das. Fliegen wurde zur Selbstverständlichkeit. Leider schufen die Billig-Airlines genau hier Geschäftsmodelle, die weder nachhaltig im ökologischen noch im sozialen Sinne waren. Prekäre Jobs, keine betriebliche Mitbestimmung und Niedriglöhne oft auch unterhalb der gesetzlichen Mindestlöhne sind Kernelemente dieser Low-Cost-Geschäftsmodelle.

Sozialdumping ermöglichte das Fliegen für viele Menschen auch mit geringeren Einkommen, schuf jedoch gleichzeitig neue Armut. Für uns ist das kein Weg. ver.di will Jobs, die nachhaltig und erstrebenswert sind. Das ist mit den Billig-Airline-Geschäftsmodellen nicht zu erreichen.

In diesem Sinn begrüßt ver.di auch Diskussionen über einen Ticketpreis, der ein weiteres Dumping bei den Flugreisen verhindern kann. Auch der Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung bekennt sich zu diesem Vorhaben.

Andererseits darf die für einen ökologisch und sozial nachhaltigen Luftverkehr erforderliche Steigerung der Ticketpreise nicht dazu führen, dass die Profite der Unternehmen im Luftverkehr immer weiter steigen und dass das Fliegen so für viele Menschen wieder unbezahlbar wird.

ver.di Forderungen für mehr Klimaschutz im Luftverkehr

ver.di begrüßt grundsätzlich die Zielsetzungen der Branchenverbände im Luftverkehr zum Klimaschutz, nach denen die CO₂-Emissionen an Flughäfen bis 2030 um 50 Prozent gesenkt werden sollen. Nach dem Branchenverband ADV soll ab 2050 ein klimaneutraler Flughafenbetrieb möglich sein.

Wichtig ist dabei, dass die zum Erreichen der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens erforderlichen Maßnahmen so schnell wie möglich umgesetzt werden. Dafür sind auch ehrgeizige Vorgaben erforderlich. Die aktuelle Planung des ADV (Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen), den Flughafenbetrieb erst ab 2050 klimaneutral zu gestalten, erscheint vor diesem Hintergrund wenig ambitioniert.

Nach der Zielsetzung der im BDL (Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft) organisierten Airlines können die CO₂-Emissionen im Flugbetrieb bis 2050 halbiert werden. Bereits jetzt wurde der wachstumsbedingte Zuwachs im Luftverkehr CO₂-neutral realisiert.

Für ver.di muss jedoch die Realisierung von Klimaschutzmaßnahmen und die Förderung entsprechender Investitionen zur Erreichung eines nachhaltigen Luftverkehrs um eine soziale Dimension erweitert werden. Bei der Umsetzung aller Maßnahmen sind insbesondere deren Auswirkungen auf Beschäftigung, Arbeits- und Gesundheitsschutz und Qualifikationsanforderungen zu berücksichtigen.

Dabei sind die ver.di Forderungen eng mit ihren europäischen und internationalen Gewerkschaftsföderationen ETF und ITF koordiniert.

Konkrete Maßnahmen an den Flughäfen

- Die Anstrengungen bei der Gebäudetechnik, der Beleuchtung, der Klimatisierung und der IT-Technik müssen intensiviert werden, um die möglichen Energieeffizienzpotentiale auszuschöpfen.
- Die Fahrzeuge für den „Ground Service“ auf den Vorfeldern sind auf Elektro, Elektro-Hybrid oder Gas umzustellen (wie z. B. am Flughafen Kopenhagen-CPH). Weitere Best Practice Maßnahmen zur Reduzierung der starken Belastung der Belegschaften durch Ultrafeinstaub sind durchzuführen.
- An den Flughäfen sind alle Optionen zur Stromproduktion aus erneuerbaren Energien zu nutzen. Hier scheinen zur Zeit Photovoltaikanlagen – unter Beachtung der spezifischen Bedingungen eines sicheren Flugbetriebes – besonders geeignet. Dieses wird zum Beispiel am Flughafen Wien bereits praktiziert.
- Zu prüfen sind dabei auch Möglichkeiten zur Herstellung grünen Wasserstoffes an den Flughäfen, um so auch den nicht zur Selbstversorgung benötigten Strom vor Ort nutzen zu können.
- Gleichfalls sind neue Technologien in der Batterie- und Akkumulatorentechnik frühzeitig zu nutzen, um die Flughäfen in ihrer Stromversorgung möglichst autark aufzustellen.
- Eine Elektrifizierung der Flugsteige und Stellplätze auch auf Außenpositionen ist schnellstmöglich zu realisieren, um die Flugzeuge während der Standzeiten direkt über das (klimaneutrale) Energiesystem des Flughafens mit Strom zu versorgen.
- Ziel der Politik muss es sein, dass Flughäfen an ein möglichst effizientes ÖPNV-System angebunden sind, um An- und Abfahrten mit dem Individualverkehr zu minimieren.
- Eine verbesserte Anbindung der Flughäfen an die Fernverkehrssysteme der Bahn und eine dadurch optimierte Vernetzung der Verkehrssysteme kann gleichfalls dazu beitragen, den Individualverkehr zu den Flughäfen sowie innerdeutsche Zubringerflüge zu reduzieren.

Konkrete Maßnahmen bei den Airlines

- Bei Neuinvestitionen und Flottenverkleinerungen müssen die jeweiligen Emissionswerte der Flugzeugmodelle zu einem primären Auswahlkriterium werden. So sind wirtschaftliche Anreize zum Ausschöpfen der flugzeugseitigen Minderungspotentiale (Gewichtsreduktion, Verbesserung der Aerodynamik, sparsamere Triebwerke) zu entwickeln.
- Durch eine externe Stromversorgung der Flugzeuge auf Parkpositionen (auf Basis erneuerbarer Energien) kann auf den Betrieb der sonst dafür erforderlichen Turbinen verzichtet werden. Insbesondere im Pushback sowie beim Rollen bis zum Taxihalt kann der Hybrid-Elektroantrieb für Flugzeuge eine sinnvolle Ergänzung oder Alternative für konventionelle Antriebstechnologien werden.
- Langstreckenflüge werden auf lange Sicht u. a. aus Gewichtsgründen nicht ohne flüssigen Treibstoff zu betreiben sein. Um einen klimaneutralen Flugbetrieb hier zu ermöglichen ist die Nutzung synthetischer Kraftstoffe (SAF) notwendig. Synthetische Kraftstoffe werden jedoch bislang nur in geringen Mengen hergestellt und sind daher für einen flächendeckenden Einsatz in der im Flugbetrieb kostenmäßig noch nicht darstellbar.
- Notwendig werden hier Anstrengungen von Politik und Herstellern, die großindustrielle Produktion dieser Kraftstoffe (innerhalb einer ökologisch nachhaltigen Produktionskette) in den notwendigen Mengen voranzubringen, um so den künftigen Einsatz dieser Kraftstoffe im Flugbetrieb zu ermöglichen.
- In ihrem künftigen Flugbetrieb und bei der Neuanschaffung von Fluggeräten müssen von den Airlines Technologien eingesetzt werden, bei denen frische Luft in die Kabine nicht durch die Turbinen gepumpt wird, sondern über eine direkte Luftzufuhr (non bleed air technologies). Hierzu muss eine RAM Air Versorgung (analog der Boeing 787) eingebaut werden. Dies ist technisch bei jedem Flugzeughersteller möglich und wurde bisher aus Kostengründen von den Käufern abgelehnt. Bisherige Flugzeuge ohne RAM Air sind auszuflotten oder bis zur Ausflottung mit Filtersystemen auszustatten.
- Unverändert besteht ein starker Verdachtsmoment bezüglich massiver gesundheitlicher Folgen für das Bord- und Bodenpersonal hinsichtlich der Verbrennung von Kerosin, Enteisungsflüssigkeit, Feinstäuben und Triebwerksölen am Boden. Einzelfälle mit schweren körperlichen Schädigungen aufgrund von etwa Fume Events (Verbrennung von Triebwerksölen) liegen seit Jahren vor. Notwendig sind hier umgehend einzuleitende wissenschaftliche Untersuchungen in Form von Human Monitoring der Belegschaft. Hier sind Airlines, Berufsgenossenschaften und die Politik gemeinsam in der Verantwortung.
- An Bord von Flugzeugen gilt die Arbeitsstättenverordnung nicht. Daher gibt es nur selten Crewtoiletten. Für die Crews muss aus Infektions- und Gesundheitsschutzsicherungsgründen gewährleistet werden, dass separate Personaltoiletten zur Verfügung gestellt werden.
- Privatjets müssen von den politischen Entscheidungsträgern global besonders in den Blick genommen werden. Flüge mit Privatjets haben einen viel größeren CO₂-Fußabdruck als kommerzielle Flüge, was noch dadurch verstärkt wird, dass die Wachstumsrate bei Privatjetflügen sehr hoch ist und die der kommerziellen Flüge übersteigt. Um die Nachhaltigkeit der Privatjetbranche zu gewährleisten, sollten ab 2030 nur noch CO₂-freie Privatflüge (z. B. in batteriebetriebenen Flugzeugen) zugelassen werden. Vor 2030 sollten zusätzliche Steuern auf Privatflüge erhoben werden, die sich an dem bis zu 50-fach höheren CO₂-Ausstoß pro Passagier orientieren. Ausgenommen sind davon Privatflüge, die einem sozialen, medizinischen oder sicherheitsrelevanten Zweck dienen. Auch Flüge zu Sportzwecken sollten davon ausgenommen werden. Privatflüge sollten zudem in das CORSIA-Programm einbezogen werden (von dem sie derzeit ausgenommen sind).

4. Nur Gute Arbeit ist nachhaltig

Um der Personalnot im Luftverkehr begegnen zu können, müssen die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen an den Flughäfen, bei den Bodenverkehrsdiensten, bei den Luftsicherheitskontrollen und den Airlines nachhaltig werden. Dabei ist nur „Gute Arbeit“ auch nachhaltig.

Vor dem Hintergrund einer kontinuierlichen Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in den letzten Jahrzehnten beinhaltet Gute Arbeit im Luftverkehr folgende Punkte:

- Verhinderung prekärer Beschäftigung: Leiharbeit, Befristungen von Arbeitsverträgen, Arbeit auf Abruf, Outsourcing mit dem Ziel der Tariffucht etc. müssen deutlich weniger werden.
- Nur gesunde Jobs sind nachhaltig. Gesundheitsbelastungen jeglicher Art müssen reduziert werden. Sowohl physische Belastungen durch schwere körperliche Arbeit wie auch psychische Belastungen durch Überlastungen und die drastische Zunahme von Gewaltausbrüchen bei Passagieren müssen dabei in den Fokus genommen werden. Dafür sind auch alle technischen Möglichkeiten, z. B. durch Prozessautomatisierungen oder Digitalisierung zu nutzen. Wichtig ist dabei die Zielsetzung einer Entlastung der Beschäftigten und nicht vordergründig der Abbau von Personal.
- Die Beschäftigten brauchen existenzsichernde Einkommen deutlich über dem jeweiligen gesetzlichen Mindestlohn, die auch im Alter nicht in die Armut führen.
- Im gesamten Luftverkehr brauchen wir kürzere und verlässliche Arbeitszeiten, die auch bei Schichtbetrieb mit Familie und Privatleben vereinbar sind.
- Alle Beschäftigten müssen unabhängig von ihren Geschlechtern die gleichen Chancen im Arbeitsleben haben.
- Der Luftverkehr muss für junge Menschen attraktive Berufsausbildungen anbieten. Dazu könnte z. B. die Reaktivierung der 3-jährigen Ausbildung zu IHK-geprüften Flugzeugabfertiger*innen oder die Einführung zu IHK-geprüften Luftsicherheitsassistent*innen beitragen.
- Die Arbeitgeber im Luftverkehr müssen die Perspektiven zum lebenslangen Lernen bieten und so allen Beschäftigten eine langfristige persönliche Weiterentwicklung ermöglichen.
- Um mit den Folgen des demografischen Wandels umzugehen, müssen Arbeitgeber, Gewerkschaften und Interessenvertretungen gemeinsam Konzepte entwickeln, wie sie Belastungen verringern und so den Gesundheitsschutz für die Beschäftigten verbessern können. ver.di fordert hier ein Umdenken der Arbeitgeber, die jahrelang ältere, aus gesundheitlichen Gründen oftmals vorzeitig ausscheidende Beschäftigte durch Jüngere (und in der Regel auch „Billigere“) ersetzen konnten. Gemeinsames Ziel muss es ein, dass die Beschäftigten ihre Tätigkeiten möglichst lange bis zum Erreichen ihrer ungekürzten Rentenbezüge ausüben können. Zu diesem Zweck sind alle zur Verfügung stehenden personalwirtschaftlichen Instrumente zu nutzen.
- Die technische Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen (z.B. an den Turbinen) erfordert dauerhafte Arbeitsplätze und Qualifikationen vor Ort in Deutschland. Die Arbeitgeber – insbesondere die Airlines – müssen entsprechende Weiterbildungsmaßnahmen für die Beschäftigten gewährleisten.

5. Für eine Neuausrichtung der europäischen und internationalen Luftverkehrspolitik

Die katastrophalen Zustände an nahezu allen europäischen Flughäfen im Sommer 2022 müssen als Chance genutzt werden, das politische Primat der Liberalisierung, Deregulierung und des Wettbewerbes der letzten Jahrzehnte kritisch zu hinterfragen. Dies bezieht sich auch auf die von der EU-Kommission forcierten Bemühungen, bisherige Regelungen zu Ownership und Control sowie Wetlease aufzuweichen und damit den europäischen Luftverkehr dem Ausverkauf an Drittstaaten auszuliefern. Bestrebungen, die insbesondere auch von den arabischen Airlines über die ICAO forciert werden.

Auch auf der Ebene der EU müssen daher soziale, qualitative und ökologische Kriterien verstärkt Berücksichtigung finden. Die Sicherheitsstandards in der europäischen Luftfahrt müssen auf dem jetzigen Stand erhalten bleiben und weiterentwickelt werden.

Revidiert werden muss auch die Vorgabe der EU-Vergaberichtlinie, dass bei der Vergabe von Bodenverkehrsleistungen (BVD) an den Flughäfen grundsätzlich mehrere Wettbewerbsunternehmen berücksichtigt werden müssen.

Zur Sicherung von sozialen und ökologischen Kriterien für den künftigen Luftverkehr in der EU muss darüber hinaus die Vergabe von Verkehrsrechten für inner- und außereuropäische Flüge an Fluggesellschaften aus Drittstaaten kritisch auf den Prüfstand gestellt werden. So enthalten einige der in jüngster Zeit verhandelten internationalen Luftverkehrsabkommen, wie z. B. der EU mit Katar, keinerlei ökologische oder soziale Vorgaben. Es ist auch kritisch zu hinterfragen, warum die EU-Kommission diese Verhandlungen ohne Einbindung des Rates oder des EU-Parlamentes führt. Diese Luftverkehrsabkommen könnten insbesondere mit Blick auf die Attraktivität des EU-Luftraumes für Drittairlines ein bedeutsamer Hebel für ökologische und soziale Bedingungen werden, um Landrechte zu erhalten. Dieses Potenzial ist bis heute weitgehend ungenutzt.

Kritisch beurteilt ver.di auch die Vorgaben des EU-Klimaschutzprogrammes „Fit-for-55“ für die europäischen Airlines. Die Vorgaben zur Beimischung von synthetischen Kraftstoffen führt zu erheblichen finanziellen Mehrbelastungen der in der EU beheimateten Airlines und damit insbesondere bei den Langstreckenflügen zu massiven Wettbewerbsnachteilen gegenüber konkurrierenden Airlines aus Drittstaaten. Auch Umgehungstatbestände, wie z. B. „Carbon-Leckage“, mit dem der EU-Luftraum umgangen oder ein Auftanken an EU-Flughäfen möglich wird, sind eine drohende Folge.

Auch wenn Vorgaben an den Luftverkehr für eigene Beiträge zur CO₂-Reduktion notwendig sind, dürfen diese nicht allein bei den europäischen Airlines zu zusätzlichen Belastungen führen.

Dennoch finden die aktuellen Kontroversen über eine Neuausrichtung des Luftverkehrs vorrangig auf Ebene der Nationalstaaten statt. Dabei ist die europäische Dimension für die Bewältigung der Krise und den Neustart des Luftverkehrs von entscheidender Bedeutung. Zukunftsfähige Arbeitsplätze im deutschen Luftverkehr können nur dann bestehen, wenn internationale Standards harmonisiert und internationale Wettbewerbsverzerrungen abgeschafft werden. Die in diesem Luftverkehrskonzept der Gewerkschaft ver.di dargestellten Positionen und Forderungen stimmen daher weitestgehend mit denen der ETF (European Transport Federation) und der ITF (International Transport Federation) überein.

Das Erfordernis einer sozial-ökologischen Transformation im Luftverkehr (Just Transition)

Soziale Erwartungen und Umweltziele können Hand in Hand gehen, wenn die Beschäftigten als aktive Agenten der Transformation / des Transformationsprozesses beteiligt sind. Engagierte Beschäftigte zeigen kritische Themen auf, zu denen jahrelang geschwiegen wurde: Sicherheit, Zugang zu Guter Arbeit, Chancengleichheit für alle Beschäftigten, Gesundheitsschutz und Mitbestimmung.

Beschäftigte müssen dafür auch die erforderlichen Räume bekommen, um Methoden der Anpassung an Automatisierung, Digitalisierung und andere Herausforderungen zu finden.

Das gilt auch für die Dekarbonisierung der Luftverkehrswirtschaft, die andere Fähigkeiten von Beschäftigten abverlangt, andere Erfahrungen erfordert und Kurzarbeit, die Kürzungen von Löhnen oder auch den Zwang zu prekären Beschäftigungsformen reduzieren wird. So kann die Veränderung optimiert und nicht auf Kosten der Beschäftigten ausgetragen werden.

Daher sind Beschäftigte, ihre Gewerkschaften, Betriebsräte, Personalvertretungen und Aufsichtsräte frühzeitig in die anstehenden Veränderungsprozesse einzubeziehen, zu informieren und deren praktische Expertise einzuholen. Nur so kann die erforderliche sozial-ökologische Transformation im Luftverkehr erfolgreich gelingen.



6. Resümee: Ein sozialer, nachhaltiger Luftverkehr ist möglich!

Ein anderer, sozialer und nachhaltiger Luftverkehr ist möglich, wenn...

... die medizinisch-epidemiologischen, sozialen, wirtschaftlichen, qualitätsbezogenen und ökologischen Dimensionen für Passagiere, Unternehmen und Beschäftigte in einer sozial-ökologischen Transformation gleichermaßen Beachtung finden;

... der Luftverkehr als Teil der globalen Verkehrsinfrastruktur und als Daseinsvorsorge verstanden wird, der nicht einseitig den Marktkräften überlassen werden darf;

... Beschäftigte nicht mehr primär als Kostenfaktoren gesehen, sondern als das wesentliche Element einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur verstanden werden;

... die von der EU-Kommission forcierte Politik der Deregulierung und Privatisierung und deren verheerende Folgen umgehend revidiert wird; Dazu gehört auch die Übernahme von ausgegliederten oder privatisierten Dienstleistungen an den Flughäfen im Falle von Insolvenzen;

... sichergestellt wird, dass künftige Staatshilfen an die Einhaltung sozialer Kriterien, wie Arbeitsplatz- und Einkommenssicherung sowie ökologischer Kriterien gebunden sind;

... es gelingt, Arbeitsplätze zukunftsorientiert umzugestalten, statt nur auf einen möglichst schnellen Arbeitsplatzabbau zu setzen. Insbesondere vor dem Hintergrund der in den letzten 20 Jahren vollzogenen Arbeitsverdichtung muss zuvorderst die Einhaltung aller Arbeits- und Gesundheitsschutzvorgaben ermöglicht werden. Kommt es zu Kapazitätsrückgängen, ist es in der Verantwortung von Unternehmen und Politik eine sozialverträgliche Transformation zu ermöglichen;

... insbesondere mit Blick auf die demografische Entwicklung der Gesundheitsschutz der Beschäftigten einen deutlich höheren Stellenwert bekommt;

... die bisher ungenügend beachteten Hinweise auf gesundheitsschädliche Wirkungen auf Passagiere und Beschäftigten bei der Verbrennung von Triebwerksölen an Bord und in der Luft (Fume Events), Enteisungsflüssigkeiten und den Gefahren von Ultrafeinstaub an den Flughäfen endlich realisiert und diese Effekte näher erforscht werden;

... durch die Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen existenzsichernde Arbeitsplätze und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Unternehmen geschaffen werden;

... die Einnahmen einer Klimaschutzabgabe für die Einrichtung eines Klimaschutzzfonds aus den Investitionen in klimaneutrales Fliegen finanziert werden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die intensive Erforschung von synthetischen Kraftstoffen zu legen. Dadurch werden die Weichen für klimaneutrales Fliegen gesetzt;

... über die Instrumente der Entgelte und Vergabe von Verkehrsrechten entsprechende Anreize in Deutschland und Europa geschaffen werden, um Fluggesellschaften und Flughäfen zu fördern, die soziale und ökologische Kriterien erfüllen;

... künftige Luftverkehrsabkommen und internationale Vereinbarungen auf Ebene der EASA und der ICAO nicht mehr dazu genutzt werden, die hohen europäischen Umwelt- und Sozialstandards im Luftverkehr zu unterlaufen.

Herausgegeben von

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Bundesfachgruppe Luftverkehr und Maritime Wirtschaft
Paula-Thiede-Ufer 10, 10179 Berlin
✉ luftverkehr@verdi.de, ☎ 030 6956 2620

Verantwortlich: Christine Behle
Bearbeitung: Sven Bergelin
Gesamtherstellung: VH7 Medienküche GmbH,
70372 Stuttgart, www.vh7.de

Stand 11/2023

