



"Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland – Für angemessene Standortkosten, effiziente Abfertigung und sichere Arbeitsplätze" (Antrag der Fraktion der CDU/CSU vom 14.05.2024)

Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 03. Juli 2024

Stellungnahme:

Die Gewerkschaft ver.di organisiert die Beschäftigten in allen Bereichen des Luftverkehrs. ver.di hat daher Mitglieder an den Flughäfen, bei den Sicherheitskontrollen, den Bodenverkehrsdiensten, im Airline-Catering, bei den Airlines, in der Kabine und im Cockpit.

Vielfältige Belastungen des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Vergleich

ver.di begrüßt grundsätzlich eine politische Befassung im Deutschen Bundestag mit den vielfältigen Belastungen des deutschen Luftverkehrs im internationalen Wettbewerb. Insofern ist der Antrag der CDU/CSU Fraktion hilfreich, da er diese Thematik auf die aktuelle politische Agenda setzt.

Der Luftverkehr ist europäisch und global organisiert. Jede nationale oder nur europäisch begrenzte Zusatzbelastung und die dadurch notwendig werdende Erhöhungen von Ticketpreisen führen direkt zu Wettbewerbsnachteilen, insbesondere bei Interkontinentalflügen.

Für Passagiere ist es unerheblich, ob sie von Berlin über Frankfurt, Istanbul oder Dubai nach Japan fliegen. Wenn die Möglichkeit besteht, etwa bei einem Flug nach Tokyo mehrere hundert Euro zu sparen, werden diese Optionen auch genutzt. Statt bei deutschen Airlines buchen Passagiere ihre Tickets bei konkurrierenden Airlines wie Turkish Airlines, Emirates oder Qatar Airways.

Zudem ist der Aufholprozess zu den Passagierzahlen von 2019 immer noch nicht abgeschlossen und liegt aktuell bei 87,9 % im Vergleich zum Vorkrisenniveau (Stand Mai 2024). Damit gehört Deutschland in diesem „Recovery-Prozess“ zu den Schlusslichtern innerhalb der EU.

Einschränkend dazu muss jedoch auch konstatiert werden, dass der innerdeutsche Flugverkehr immer noch bei etwa der Hälfte des Aufkommens von 2019 verharrt. Umweltpolitisch zu begrüßen ist, dass auf vielen Strecken die Bahn attraktive Alternativen bietet und es auch verstärkte Kooperationen der Airlines mit der Deutschen Bahn gibt.

Klimaabgabe statt Luftverkehrs- oder Kerosinsteuer

Anfang des Jahres 2024 hat der Bundestag die Anhebung der Luftverkehrssteuer als Beitrag zur Haushaltskonsolidierung beschlossen. ver.di hat diese Entscheidung kritisiert, weil die Steuer nicht zweckgebunden primär für den Klimaschutz im Luftverkehr ausgestaltet ist.

ver.di hat auch die zunächst geplante Einführung einer Kerosinsteuer für nationale Flüge abgelehnt, weil nationale Alleingänge aus ver.di-Sicht ungeeignet sind und für die Unternehmen des Luftverkehrs kontraproduktiv wirken.

ver.di unterstützt die Vorschläge für eine Klimaabgabe auf alle verkauften Tickets mit Starts und Landungen in der EU, da es massiver Investitionen bei den Airlines und an den Flughäfen bedarf, um einen klimaneutralen Luftverkehr zu ermöglichen.

Eine solche Klimaabgabe würden auch internationale Wettbewerbs-Airlines betreffen und könnte so wettbewerbsneutral gestaltet werden. Mit den Einnahmen aus der Klimaabgabe könnten zielgerichtet Projekte für mehr Klimaschutz im Luftverkehr unterstützt und finanziert werden.

ver.di lehnt die zusätzlichen Steuerbelastungen für den Luftverkehr bei gleichzeitiger Streichung von Mitteln aus dem KTF (Klima- und Transformationsfond) für Forschungsprojekte zur industriellen Produktion von SAF (insbesondere in Leuna) ab. Das Forschungsprojekt dient dem Ziel, das möglichst kosteneffiziente Hochfahren der SAF-Produktion, als unerlässliche Grundlage für eine Realisierung der SAF-Beimischungsquoten ab 2025, zu ermöglichen und ist somit unerlässlich zur Realisierung der ökologischen Transformation des Luftverkehrs.

Die Klimaabgabe könnte auch zur Kompensation weggefallener KTF-Mittel Klimaabgabe genutzt werden. Damit würden die weitere Elektrifizierung der Vorfeldfahrzeuge und Vorfeldpositionen oder auch die verstärkte Nutzung von Photovoltaik an den Flughäfen finanziell gefördert werden.

Personalmangel und Arbeitsbedingungen im Luftverkehr

Aktuell ist eines der größten Probleme im Luftverkehr der allgegenwärtige Personalmangel. Dieser ist nicht nur ein „Fachkräftemangel“ sondern ein genereller – auch qualifikationsunabhängiger – Arbeitskräftemangel. Dieser Arbeitskräftemangel findet sich in nahezu allen Bereichen des Luftverkehrs und ist der wesentliche Hauptgrund für lange Wartezeiten, unzuverlässige Gepäckbeförderungen, Flugverspätungen und -ausfälle.

Der Personalmangel wird noch durch die zunehmenden großen Gesundheitsbelastungen für die Beschäftigten verschärft. Arbeiten in großer Hitze und extremen Wetterbedingungen, bei starker Feinstaubbelastung und enormen Lärm und auch das Heben und Transportieren schwerer Lasten gehört für viele Beschäftigte an den Flughäfen zu ihrem beruflichen Alltag.

Stark zugenommen haben jedoch auch die psychischen Belastungen im Umgang mit (vor allem gestressten) Passagieren, Beschimpfungen bis hin zu tätlichen Angriffen und die immer weiter steigende Arbeitsverdichtung.

Bei auch im Luftverkehr älter werdenden Belegschaften, in Folge des demografischen Wandels, sind so die Krankenquoten kontinuierlich gestiegen und lagen zweitweise bei über 20 Prozent, das verschärft den Personalmangel in den zu leistenden Schichten.

Die Attraktivität der Arbeitsplätze im Luftverkehr hat in den vergangenen Jahren stark gelitten. Nun rächt sich das Ergebnis von 20 Jahren Deregulierung und Lohndumping. So haben zum Beispiel etwa

30 Prozent aller Beschäftigten bei den (privaten) Bodenverkehrsdiensten noch von der Anhebung des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12 Euro/Stunde ab Oktober 2022 profitiert.

Während der Pandemie mussten sich viele Beschäftigte außerhalb des Luftverkehrs neu orientieren und haben neue Arbeitsplätze, beispielsweise in der Logistik oder bei den Zustelldiensten, gefunden. Dort müssen sie in der Regel keine Nachtdienste, Sonn- und Feiertagsarbeit leisten und erhalten größtenteils auch höhere Vergütungen. Diese Beschäftigten sind für den Luftverkehr dauerhaft verloren.

Um neue Beschäftigte für den Luftverkehr zu gewinnen, ist eine deutliche Verbesserung der Arbeits- und Einkommensbedingungen unumgänglich.

Ein erster Schritt hierfür wird auch der in naher Zukunft inkrafttretende Branchentarifvertrag für alle Bodenverkehrsdienstleister (BVD) an deutschen Verkehrsflughäfen sein. Mit einem Einstiegsentgelt von 16,51 Euro/Stunde, einer 37,5 Stundenwoche, bis zu 36 Tagen Urlaub für Schichtdienstleistende und einer zwingenden betrieblichen Altersversorgung wird dieser Branchentarifvertrag dazu beitragen, die Attraktivität der Arbeitsbedingungen deutlich zu verbessern.

Ausreichend qualifiziertes Personal für sicheres Fliegen

Nahezu alle Tätigkeiten von Beschäftigten im Luftverkehr sind sicherheitsrelevant.

Ob bei den Kontrollen nach den Paragraphen fünf und sechs Luftsicherheitsgesetz, bei Check-In und Boarding, beim Beladen, Betanken und Rangieren von Flugzeugen und bei den Airline-Crews in der Kabine und im Cockpit oder in der Airline Technik – alle Tätigkeiten erfordern den Nachweis der jeweils erforderlichen Qualifikationen, Zuverlässigkeit und Konzentration der Beschäftigten auf ihre Tätigkeiten.

Insbesondere am Boden sind dabei auch deutsche Sprachkenntnisse unerlässlich, da die Teams sich untereinander verständigen müssen. Obwohl durch die BADV (Bodenabfertigungsdienstleistungsverordnung) vorgegeben, führt die personelle Überlastung oft dazu, dass beim Einsatz von Beschäftigten mit Migrationshintergrund nicht immer mit der gebotenen Konsequenz darauf geachtet wird. Die Gefahr schwerwiegender Zwischenfälle bei der Abfertigung der Flugzeuge am Boden hat dadurch deutlich zugenommen.

Dazu kommen die Effekte der psychischen und physischen Überlastung durch lange Schichtzeiten und Mehrarbeit. Auch diese beeinträchtigen die für einen sicheren Flugbetrieb notwendige Konzentration in der Aufgabenwahrnehmung.

Insbesondere bei den Luftsicherheitskontrollen, die im Auftrag der Bundespolizei erfolgen, ist darüber hinaus auch die Seriosität einzelner privater Dienstleister kritisch zu hinterfragen.

So ist beispielsweise die ESA Luftsicherheits GmbH wiederholt dadurch aufgefallen, dass sie nicht in der Lage war, ausstehende Vergütungen an ihre Beschäftigten zu zahlen. Bereits 2023 hatte sie daher auch den Auftrag am Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden (Baden Airport) verloren. Dennoch hat sie weitere Aufträge an anderen Flughäfen wie zum Beispiel in Berlin-Brandenburg, Weeze oder Hahn noch weiterführen können. An den genannten Standorten warten die Beschäftigten aktuell immer noch auf die Vergütungszahlungen vom Mai 2024.

Hier sollte die Bundespolizei einen verstärkten, flughafenübergreifenden Fokus in der Beurteilung der für die Sicherheit im Luftverkehr erforderlichen Seriosität und Zuverlässigkeit der von ihr zu beauftragenden Unternehmen entwickeln.

Attraktivität des Luftverkehrs erfordert Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Für die Attraktivität der Arbeitsplätze im Luftverkehr, insbesondere auch bei jungen Beschäftigten, ist es erforderlich, dass die Arbeitsplätze zukunftsfest ausgestaltet werden. Um dies zu gewährleisten, sind massive Anstrengungen der gesamten Branche über alle Bereiche hinweg für mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit unabdingbar.

Nachhaltigkeit ist für ver.di nicht nur eine ökologische, sondern auch eine soziale Frage.

Neben den notwendigen weiteren Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, braucht es auch massive Investitionen in einen verbesserten Gesundheitsschutz der Beschäftigten, Gesundheitsschutz und Klimaneutralität sind oftmals eine Seite derselben Medaille. Dies zeigt sich etwa am Beispiel der Elektrifizierung von Vorfeldfahrzeugen, würde dies flächendeckend umgesetzt werden, könnte die Belastung der Beschäftigten auf dem Vorfeld mit Ultrafeinstäuben minimiert und gleichzeitig – bei Nutzung der Stromversorgung aus erneuerbaren Energien – klimaschädliche Emissionen vermieden werden.

Ein weiteres Beispiel ist die Reduzierung von Kerosindämpfen und die Vermeidung sogenannter Fume Events, beides würde dem Klima- wie auch dem Gesundheitsschutz von Beschäftigten und Passagieren gleichermaßen dienen.

Wir sehen im Luftverkehr über die Nutzung synthetischer Kraftstoffe (SAF) hinaus insbesondere an den Flughäfen erhebliche Potenziale für verstärkten Klimaschutz. So könnten große Flächen für die Energieerzeugung insbesondere über Photovoltaik genutzt werden, um die Flughäfen so auch weitestgehend energieautark aufzustellen. Hier ist der Flughafen Wien beispielhaft als Vorbild zu benennen.

Die komplette Umstellung der Vorfeldfahrzeuge auf e-Antriebe oder Hybridtechnologien würde gleichfalls emissionsreduzierend wirken. In dieser Entwicklung ist der Flughafen Kopenhagen führend.

Insgesamt wird die klimaneutrale Transformation des Luftverkehrs erhebliche Investitionen in Milliardenhöhe erfordern. Auch dafür benötigen wir zweckgebundene Finanzierungsinstrumente, wie zum Beispiel die oben beschriebene Klimaabgabe für in der EU verkaufte Flugtickets.

EU-Klimaschutzvorgaben (Fit-for-55)

Grundsätzlich begrüßt ver.di ambitionierte Anstrengungen und Vorgaben zum Klimaschutz. Diese dürfen jedoch nicht zu einer einseitigen Belastung der EU-Airlines im globalen Wettbewerb werden.

In Deutschland wird der globale Luftverkehr im Wesentlichen über die zwei internationalen Drehkreuze Frankfurt und München abgewickelt. Interkontinentalflüge nach Asien, Afrika, Australien oder Amerika werden von dort aus angeboten.

Allein, dass die Vorgabe der Beimischungsquoten von SAF nur für die Airlines in der EU gelten, wird zu erheblichen Verteuerungen von Tickets für Langstreckenflüge führen.

Zu berücksichtigen ist auch die Problematik, dass bis heute schon für die Umsetzung der ab 2025 geltenden SAF Beimischungsquote von 2% die erforderlichen Mengen nicht zur Verfügung stehen. Dies kann zur Folge haben, dass die Auflagen durch „Fit-for-55“ für die EU-Airlines nicht zu erfüllen sind.

Eine Zunahme der Marktanteile von nicht-EU-Airlines wäre darüber hinaus auch klimapolitisch kontraproduktiv, da die Flüge dann eben nicht mehr über Frankfurt oder München, sondern über andere Drehkreuze erfolgen („Carbon Leakage“).

Ein ambitionierter Klimaschutz und dessen Finanzierung muss alle Airlines mit Starts und Landungen in der EU gleichermaßen belasten.

Fliegen wird teurer

Allein schon durch die beschriebenen Maßnahmen und Vorschläge wird das schon seit der Pandemie deutlich gestiegene Preisniveau bei Flugtickets langfristig auf hohem Niveau bleiben.

Auskömmliche Entgelte und gute Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Luftverkehr und die zusätzlichen Kosten für Klima- und Umweltschutz werden die Ticketpreise weiter verteuern.

Dabei müssen jedoch auch unverändert soziale Aspekte mitberücksichtigt werden. Aus Sicht von ver.di müssen Flugreisen auch künftig für die Menschen bezahlbar bleiben. Flugreisen dürfen über die Preisgestaltung nicht nur noch für wenige Reiche finanzierbar sein.