

"Konzepte für einen nachhaltig resilienten kundenfreundlichen Flugreiseverkehr"

Anhörung im Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages am 13. März 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. Sie ist die Luftverkehrsgewerkschaft im DGB.

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.

Dieser 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 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 über 20 Prozent. Das verschärft dann noch den Personalmangel in den zu leistenden Schichten.

Die Attraktivität der Arbeitsplätze im Luftverkehr hat in den vergangenen fünf Jahren stark gelitten. Jetzt rächt sich das Ergebnis von 20 Jahren Deregulierung und Lohndumping. So haben z.B. etwa 30 Prozent aller Beschäftigten bei den (privaten) Bodenverkehrsdiensten von der Anhebung des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12 Euro/Stunde ab Oktober 2022 profitiert.

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

In den vergangenen drei Jahren konnten wir die Personalnot und den daraus resultierenden Druck der Arbeitgeber im Luftverkehr für attraktivere Arbeitsbedingungen und für positive Tarifabschlüsse

nutzen. Auch die große Bereitschaft der Beschäftigten mit Warnstreiks ihre Forderungen durchzusetzen hat vielfach zu Vergütungssteigerungen im zweistelligen Prozentbereich geführt. Hilfreich war dabei jedoch auch die Anhebung des gesetzlichen Mindestlohnes.

Diese Faktoren haben uns auch dabei unterstützt die seit 2018 laufenden Verhandlungen mit den beiden Arbeitgeberverbänden VKA und ABL zu einem Branchentarifvertrag für alle Bodenverkehrsdienstleister an deutschen Verkehrsflughäfen mit einem Beschluss unserer Bundestarifkommission am 15. Februar 2024 zu einem positiven Abschluss zu bringen. 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.

Er wird für etwa 130 Betriebe mit 30.000 Beschäftigten an allen Verkehrsflughäfen mit mehr als 2 Millionen Passagieren oder mindestens 50.000 Tonnen Frachtabfertigung pro Jahr gelten. Inkrafttreten soll er nach Vorliegen der erforderlichen Überleitungsvereinbarungen zum 1. Juli 2024 und so etwa 40 bislang eigenständige Tarifverträge ablösen. Er wird auch dazu beitragen die Anzahl von Arbeitskämpfen an den Flughäfen zu reduzieren.

Gemeinsam mit den beiden Arbeitgeberverbänden werden wir in den nächsten Wochen die Allgemeinverbindlichkeit nach dem Tarifvertragsgesetz beantragen und hoffen dabei auch auf die weitere politische Unterstützung, insbesondere durch das BMAS.

Ausreichend Personal für sicheres Fliegen

Nahezu alle Tätigkeiten von Beschäftigten im Luftverkehr sind sicherheitsrelevant.

Ob bei den Kontrollen nach den Paragraphen 5 und 6 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 das auch eine Vorgabe der BADV ist, führt die personelle Überlastung oft dazu, dass beim Einsatz von Beschäftigten mit Migrationshintergrund hier nicht immer mit der gebotenen Konsequenz darauf geachtet wird.

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.

Attraktivität des Luftverkehrs erfordert Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Für die Attraktivität der Arbeitsplätze im Luftverkehr insbesondere auch bei jungen Beschäftigten ist es erforderlich, dass für diesen eine langfristige Zukunft gesehen wird. Um diese zu sichern sind massive Anstrengungen der gesamten Branche über alle Bereiche für mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit unabdingbar.

Dabei ist Nachhaltigkeit für ver.di 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 Beschäftigten. Für die weitere gesellschaftliche Akzeptanz des Luftverkehrs müssen dessen Anstrengungen zu einem verstärkten Klimaschutz mit dem weitgehenden Ziel der Klimaneutralität verstärkt werden.

Dabei gehören neben der notwendigen weiteren Verbesserung der Arbeitsbedingungen auch massive Investitionen in einen verbesserten Gesundheitsschutz der Beschäftigten. Dabei können oftmals die Ziele des Gesundheitsschutzes und der Klimaneutralität einhergehen.

So würde die Elektrifizierung der Vorfeldfahrzeuge die Feinstaubbelastung der Beschäftigten auf dem Vorfeld minimieren und gleichzeitig – bei Nutzung der Stromversorgung aus erneuerbaren Energien – klimaschädliche Emissionen vermeiden.

Die Reduzierung von Kerosindämpfen und die Vermeidung sog. Fume Events würde dem Klimaschutz wie auch dem Gesundheitsschutz von Beschäftigten und Passagieren gleichermaßen dienen.

Dabei sehen wir im Luftverkehr über die Nutzung synthetischer Kraftstoffe (SAF) hinaus erhebliche Potenziale für verstärkten Klimaschutz, insbesondere an den Flughäfen. 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.

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.

ver.di sieht kritisch, dass in den letzten Jahren konkurrierende Airlines über andere internationale Drehkreuze zunehmend Marktanteile gewonnen haben. Beispielhaft sind hier Istanbul, Dubai oder Abu Dhabi zu nennen.

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% erforderliche Menge nicht zur Verfügung steht. Dadurch kann es dazu kommen, 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 anderen Drehkreuze erfolgen („Carbon Leakage“).

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

Klimaabgabe statt Luftverkehrs- oder Kerosinsteuer

ver.di hat die jüngste Entscheidung im Deutschen Bundestag zur Anhebung der Luftverkehrssteuer als Beitrag zur Haushaltskonsolidierung stark kritisiert. Als Steuer kann sie nicht allein zweckgebunden für den Klimaschutz im Luftverkehr Verwendung finden.

Alternativ unterstützt ver.di Vorschläge für eine Klimaabgabe auf alle verkauften Tickets mit Starts und Landungen in der EU. Diese würde auch internationale Wettbewerbs-Airlines treffen und könnte so wettbewerbsneutral gestaltet werden. Mit den Einnahmen aus dieser Klimaabgabe könnten zielgerichtet Projekte für mehr Klimaschutz im Luftverkehr finanziert bzw. unterstützt werden.

Wie problematisch die letzten Haushaltsentscheidungen für den Luftverkehr sind zeigt die zusätzliche Steuerbelastung bei gleichzeitiger Streichung von Mitteln aus dem KTF (Klima- und Transformationsfond) für Forschungsprojekte zur industriellen Produktion von SAF (Leuna). Ziel dieser Projekte ist das möglichst kosteneffiziente Hochfahren der SAF-Produktion, als unerlässliche Grundlage für eine Realisierung der SAF-Quoten ab 2025.

Hier könnte eine von allen Flugpassagieren zu zahlende Klimaabgabe auch zur Kompensation weggefallener KTF-Mittel genutzt werden.

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 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.

Hier sind auch die Gewinnausschüttungen von Unternehmen im Luftverkehr kritisch zu diskutieren.

Dabei ist auch die Profitorientierung einiger Verkehrsflughäfen zu hinterfragen. Flughäfen sind Teil einer wesentlichen Verkehrsinfrastruktur und sichern die internationale Konnektivität in einer global vernetzten Welt. Insofern leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge.

ver.di hinterfragt kritisch, ob mit dieser Dienstleitung Gewinne – teilweise auch für private Anteilseigner – erwirtschaftet werden müssen.