



Verkehr



Aircrew Alliance

LUFTVERKEHRSKONZEPT DER VER.DI BUNDESFACHGRUPPE LUFTVERKEHR

STAND 06/2020

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT DIESES KONZEPTS IST:
VEREINTE DIENSTLEISTUNGSGEWERKSCHAFT (VER.DI) | PAULA-THIEDE-UFER 10 | 10179 BERLIN
luftverkehr@verdi.de

INHALT

| | |
|---|----|
| 1. Aktuelle Krisensituation..... | 2 |
| 2. Der Luftverkehr ist Teil der globalen Verkehrsinfrastruktur | 5 |
| 3. Soziale Bedingungen und Staatshilfen | 8 |
| 4. Nachhaltigkeit und Klimaschutz | 9 |
| Internationaler Flugraum und Gesamtverkehrskonzept | 10 |
| Flughäfen | 10 |
| Airlines | 11 |
| Finanzierung | 12 |
| 5. Europäische und globale Dimension | 13 |
| 6. Eine erfolgreiche Neuausrichtung des Luftverkehrs kann es nur mit den Beschäftigten geben..... | 14 |
| 7. Resümee: Ein sozialer, nachhaltiger Luftverkehr ist möglich. | 16 |
| Kontakt: | 19 |

LUFTVERKEHRSKONZEPT DER VER.DI BUNDESFACHGRUPPE LUFTVERKEHR

1. AKTUELLE KRISENSITUATION

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.

Als Wirtschaftsfaktor sichert der Luftverkehr direkt und indirekt für etwa 850.000 Beschäftigte Einkommen und Beschäftigung. Diese Beschäftigten erwirtschaften in Summe eine jährliche Wertschöpfung von über 60 Mrd. Euro in Deutschland.

In Folge der Covid-19-Pandemie ist die wesentliche Grundlage für den Luftverkehr, die globale Mobilität, weitestgehend weggefallen. Die meisten Unternehmen des Luftverkehrs – Airlines, Flughäfen und Dienstleister – sind in ernste finanzielle Probleme geraten. Der Passagier-Flugbetrieb ist seit Mitte März 2020 nahezu vollständig eingestellt, die Flugzeuge bleiben am Boden. Ein Großteil der ca. 300.000 direkt bei den Luftverkehrsunternehmen Beschäftigten in Deutschland ist in Kurzarbeit. Trotz aktuell erster absehbarer nationaler und internationaler Lockerungsmaßnahmen wird es noch eine lange Zeit benötigen, bis der Luftverkehr wieder das Niveau erreicht, das er vor Beginn der Pandemie hatte. Für einige Branchenkenner*innen erscheint es darüber hinaus fraglich, ob dieses Niveau überhaupt wieder erreicht wird.

Erste Insolvenzen von Fluggesellschaften sind bereits angemeldet. Unverändert stabil läuft auch während der Corona-Krise - aktuell sogar mit steigender Tendenz - die Luftfracht. Ein Großteil der Luftfracht (rund fünfzig Prozent in Europa) wird momentan nicht in reinen Frachtmaschinen oder Convertibles transportiert, sondern in Passagierflugzeugen mitgenommen. Anhand des Beispiels einer großen deutschen Ferienairline (Condor), die gerade als Ersatz Frachtverkehr betreibt, wird deutlich, dass hier nur ein geringer Umsatzausgleich erzielt werden kann. Trotz eines Flottendrittels im Frachtverkehr können nur 15 Prozent Umsatzverlust ausgeglichen werden.

Die für einen reibungslosen Ablauf des Luftfrachtverkehrs erforderliche Infrastruktur muss im Luftverkehr weiterhin gewährt werden. Dabei muss auch ein möglicher Kapazitätswachstum im globalen Frachtverkehr berücksichtigt werden.

Im Frachtverkehr und in allen anderen Bereichen des Luftverkehrs, in denen aktuell gearbeitet wird, haben Maßnahmen zum Gesundheits-, Infektions- und Arbeitsschutz der Beschäftigten aktuell eine besondere Relevanz.

Von seinen Möglichkeiten und Kapazitätsgrenzen her kann jedoch der Frachtverkehr nur einen Bruchteil der durch den Wegfall des Passagieraufkommens entstandenen Umsatzauffälle kompensieren.

Dabei wird es vermutlich auch noch längerfristig bis zur Fertigstellung eines Impfstoffes gegen das Corona-Virus Auflagen im Flugbetrieb geben, die die Profitabilität des Luftverkehrs zusätzlich belasten. So könnte zum Beispiel vorgeschrieben werden, die jeweiligen Mittelsitze in den Flugzeugen frei zu halten, um so das Abstandgebot zu gewährleisten und das Ansteckungsrisiko zu minimieren. Allein diese Vorgabe würde die Auslastung der Passagierflüge stark beeinträchtigen und zu weiteren Einnahmeverlusten führen. Nach Berechnungen von Syndex wäre ein Airbus A 320-200 so nur noch mit maximal 96 Passagieren und damit einer Auslastung von 53 % zu besetzen. Damit reduzieren sich auch der Sitzplatzladefaktor sowie die Sitzplatzkilometer deutlich.

Auch über den Zeitraum des Wideranfahrens und einer möglichen Erholung des Passagieraufkommens gibt es unterschiedliche Prognosen, wie die aktuellen Kontroversen über die Erholung des Luftverkehrs als V- oder U-Kurve zeigen. Die Unternehmensberatung Roland Berger hält sogar eine L-Kurve für möglich, nach der der Luftverkehr auf lange Sicht nicht mehr das Vor-Krisen-Niveau erreichen wird. Planungen von Unternehmen und internationalen Organisationen gehen teilweise davon aus, dass sich der Luftverkehr erst 2022 oder 2023 erholt haben wird. Es gibt Prognosen, dass das dann wieder zu erreichende Niveau signifikant unter dem von 2019 liegen wird. Zum einen wird davon ausgegangen, dass sich die Nachfrage im Geschäftskundengeschäft durch ein geändertes Konferenz- und Reiseverhalten deutlich abschwächt. Die Nachfrage im Tourismus droht auch nach der Krise rezessionsbedingt niedrig zu bleiben. Die künftige Entwicklung des Luftfrachtverkehrs hängt von der Neuverteilung der globalen Produktionsstätten ab.

Beim unmittelbaren Neustart des Luftverkehrs wird es zunächst zwei widersprüchliche Phänomene geben: niedrigere Renditen aufgrund der Notwendigkeit sozialer Distanzierung und anderer Maßnahmen einerseits und ein möglicher Preiskrieg, um Kunden anzulocken und den Markt auf Kosten der Wertschöpfungskette wieder zu beleben.

Neben den bereits gewährten Kurzarbeitergeldern der Bundesagentur für Arbeit und den dadurch eingesparten Sozialabgaben werden die Unternehmen des Luftverkehrs auch längerfristig massive Staatshilfen in unterschiedlicher Form benötigen, um diese Krise zu bewältigen.

Solange kein Impfstoff zur Verfügung steht, wird die Angst vor Ansteckung ein Schlüsselement sein, das bei einem Neustart der Industrie überwunden werden muss. Um die Kunden davon zu überzeugen, wieder zu fliegen, wird die Industrie an neuen Standards arbeiten müssen. Die Gewährleistung eines maximalen Niveaus von Gesundheits- und Infektionsschutzstandards kann mit dazu beitragen verlorengegangenes Vertrauen der Passagiere und der Beschäftigten zurück zu gewinnen.

Die anfänglich geringe Nachfrage nach Flügen wird die Umsetzung neuer Maßnahmen erleichtern, aber längerfristig werden sie eine erhebliche finanzielle Belastung darstellen. Viele Flüge werden zu den bisherigen Ticketpreisen nicht mehr rentabel sein.

Hinzu kommt, dass die Branche insgesamt mehr in Frage gestellt werden wird. Neben der Ansteckungsgefahr wächst der Rechtfertigungsdruck auch in ökologischen Fragen. Die Erwartung, den Menschen in ihrer Verkehrsroutine risikolose Vorteile zu bringen, wird erheblich zunehmen. Beim Neustart werden die neuen Distanzvorgaben und andere Maßnahmen aufgrund der geringen Passagierzahlen leichter zu respektieren sein. Wenn die Nachfrage jedoch ansteigt, wird der wirtschaftliche Druck für eine weitere Lockerung dieser Beschränkungen zunehmen. Regeln müssen durch Einbezug der medizinischen und epidemiologischen, sozialen, wirtschaftlichen, qualitätsbezogenen und ökologischen Dimensionen geleitet und implementiert werden.

Der einzige gangbare Weg, unter solchen Bedingungen zu operieren, besteht darin, zu akzeptieren, dass die von den Fluggesellschaften und Flughäfen erbrachten Dienstleistungen Teile der gesellschaftlichen Daseinsvorsorge sind und zukünftig ohne öffentliche finanzielle Unterstützung nicht betrieben werden können. Diese Unterstützung sollte darauf abzielen, die Nachhaltigkeit der innereuropäischen Konnektivität zu gewährleisten.

Der Luftverkehr nach der Covid-19-Pandemie wird ein anderer sein und muss von anderen Rahmenbedingungen flankiert werden.

Bereits in der aktuellen Krise sind die Gewerkschaften mit reflexartigen Forderungen der Arbeitgeber und Arbeitgeberverbände nach der Streichung von Arbeitsplätzen, Absenkung tarifvertraglicher Standards, Tarifflicht, weiterer Arbeitszeitflexibilisierungen und ein Aussetzen der Mitbestimmung konfrontiert. Aus Sicht von ver.di ein falscher Ansatz.

Vielmehr muss der Neustart des Luftverkehrs davon begleitet werden, die auf Kosten der Qualität des Fliegens, der Umwelt und der Beschäftigten durchgeführte Liberalisierungs- und Privatisierungspolitik der vergangenen 20 Jahre in Frage zu stellen und zu revidieren. Diese Politik hat dazu geführt, dass viele Dienstleistungen, zum Beispiel bei den Bodenverkehrsdiensten oder den Sicherheitsdiensten an den Flughäfen, mit dem Ziel der Tarifflicht ausgegliedert wurden. 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.

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.

Für die Gewerkschaft ver.di muss der Neustart des Luftverkehrs nach der Krise folgende Kriterien berücksichtigen:

- Der Luftverkehr mit seiner gesamten Infrastruktur als Verkehrsträger, die Organisation und Aufrechterhaltung von europäischen und globalen Flugverbindungen ist Teil der Daseinsvorsorge in Europa.
- Erforderliche Staatshilfen und Staatsbeteiligungen müssen genutzt werden um den notwendigen Umbau des Luftverkehrs zu begleiten. Soziale Kriterien sind dabei unabdingbar.
- 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
- In der politischen Debatte ist immer zu berücksichtigen, dass einer allein nationalstaatlichen Ausrichtung der Luftverkehrspolitik enge Grenzen gesetzt sind. Die große Mehrzahl an Vorgaben und Richtlinien kommen von der EU oder aus internationalen Vereinbarungen. Der Luftverkehr ist heute schon global aufgestellt. Dementsprechend wichtig ist der Einfluss der deutschen Politik innerhalb der Europäischen Union für einen nachhaltigen Luftverkehr im Sinne dieses Papieres.
- Eine Neuausrichtung der Unternehmen des Luftverkehrs kann nur unter Mitnahme der Beschäftigten, ihrer Betriebsräte und Personalvertretungen und der Gewerkschaften gelingen. Die Beschäftigten in allen Bereichen des Luftverkehrs müssen eine Perspektive haben. Dabei muss die Leitlinie „Personalumbau statt Personalabbau“ sein.

Mit diesem Luftverkehrskonzept will die Gewerkschaft ver.di die Akteure im Luftverkehr, die Beschäftigten, die Unternehmen, die Verbände und die Politik zu einer gesellschaftlichen und politischen Debatte über die Rahmenbedingungen des Neustarts und der künftigen Gestaltung des Luftverkehrs in Deutschland und Europa einladen.

2. DER LUFTVERKEHR IST TEIL DER GLOBALEN VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Der Luftverkehr mit seiner Bedeutung für den nationalen und internationalen Passagier- und Güterverkehr ist wesentlicher Bestandteil der deutschen und europäischen Verkehrsinfrastruktur. Er ist eine Voraussetzung für das Agieren unserer Volkswirtschaft in einer globalisierten Welt.

Über den Tourismus bietet der Luftverkehr darüber hinaus für viele Menschen ein wichtiges Element der sozialen und kulturellen Teilhabe.

Zu den wesentlichen Elementen dieser Luftverkehrs-Infrastruktur gehören die Airlines, die Flughäfen und Bodenverkehrsdienste, die Technikbereiche, das Catering, die Security, die Flugaufsicht und die Flughafen-Feuerwehren. In engem Zusammenwirken gewährleisten alle Beteiligten gemeinsam einen verlässlichen, sicheren und möglichst reibungslosen Flugverkehr.

Damit ist der Luftverkehr in Deutschland und in der EU eine Dienstleistung im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse.

Alle Flughäfen ermöglichen als eine der notwendigen Aufgaben im allgemeinen Interesse auch während der Covid-19-Krise einen weiteren Flugbetrieb. So konnten in der bisherigen Krise Flüge für die Luftfracht, Krankentransporte und Sonderverkehre (wie zum Beispiel für den Einsatz von Erntehelfer*innen) sichergestellt werden. Die daraus entstandenen Vorhaltekosten der Flughäfen sind betriebswirtschaftlich nicht darstellbar und können nur als eine öffentliche Aufgabe aus Steuermitteln finanziert werden.

Kleinere Regionalflughäfen sind bereits vor der Krise wirtschaftlich zunehmend unter Druck geraten, obwohl sie als wichtiges Element einer regionalen Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaftsregionen vor Ort eine wesentliche Bedeutung haben können. Mit ihrer infrastrukturellen Bedeutung in diesen Regionen können sie für Kommunen, Landkreise und Bundesländer jenseits ihrer konkreten betriebswirtschaftlichen Ergebnisse einen wichtigen volkswirtschaftlichen Mehrwert erzielen.

Auch private und ausgegliederte Bodenverkehrsdienste an den Flughäfen sind wichtige Elemente dieser Infrastruktur. Ohne deren Beschäftigte ist ein verlässlicher Flughafenbetrieb nicht möglich. Auch bei einem Wiederanfahren der Flughafenbetriebe nach der Pandemie ist deren Arbeit unerlässlich.

Sollten diese Unternehmen in Folge der Pandemie in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht werden, müssen sie daher wie auch andere Gesellschaften Staatshilfen erhalten. In Folge von Insolvenzen ist die Übernahme der betroffenen Beschäftigten durch die Flughafengesellschaften zu prüfen, um so eine Fortführung der für den Flugbetrieb erforderlichen Arbeiten zu sichern.

Als Teil einer wesentlichen Verkehrsinfrastruktur müssen bei einer Neugestaltung des Luftverkehrs die Gemeinwohlinteressen verstärkt Berücksichtigung finden und dessen bisherigen Rahmenbedingungen und Regulierungsvorgaben kritisch hinterfragt werden.

Seit mehr als 30 Jahren war das politische Primat sowohl in der EU als auch in Deutschland das der Deregulierung und der Privatisierung. In dieser Phase wurde die Lufthansa vollständig privatisiert. Einige Bundesländer trennten sich von Gesellschaftsanteilen an Flughäfen.

Zur Durchsetzung eines weitgehend deregulierten Wettbewerbes wurden u.a. Quersubventionierungen für Tochtergesellschaften untersagt und rigide Ausschreibevorgaben erlassen.

Diese Politik der Privatisierung, Liberalisierung und Deregulierung der vergangenen Jahrzehnte hat dazu geführt, dass die Arbeitsbedingungen und Tarifverträge der Beschäftigten an Flughäfen und bei den Airlines einem dramatischen Wettbewerb unterzogen worden sind und die ökologischen Folgekosten sich nicht in den Ticketpreisen wiedergefunden haben. Ohne jegliche soziale Flankierungen wurde der Preisverfall im Flugverkehr primär über Tarifflicht, Arbeitsverdichtung, Dumpinglöhne, Ausgliederungen und eine dramatische Zunahme prekärer Arbeitsbedingungen (zum Beispiel Befristungen, Leiharbeit oder Modelle der Arbeit auf Abruf) kompensiert.

Die in dieser politischen Ausrichtung alles überragende Zielsetzung möglichst billiger Flugpreise und niedriger Abfertigungsgebühren hat die Beachtung weitergehender Wertekategorien weitestgehend verhindert.

Mit einem politischen und gesellschaftlichen Verständnis des Luftverkehrs als Dienstleister im allgemeinen Interesse muss auch einhergehen, dass Gewinn- und Dividendenausschüttungen an Gesellschafter und Aktionäre künftig begrenzt bleiben. Primäres Ziel der Unternehmen des Luftverkehrs darf nicht mehr die Ausschüttung an deren Anteilseigner sondern die Sicherstellung der für den Luftverkehr erforderlichen Abläufe, Einrichtungen, Gebäude, Maschinen und Gerätschaften sein. Auch die Beschäftigten würden davon profitieren. Ein höherer Anteil für die zur Verfügung stehenden Personalkosten würde dazu beitragen, die Arbeit im Luftverkehr für alle Beschäftigten wieder attraktiver gestalten zu können.

Das in den letzten Jahren oftmals zu beobachtende Chaos an den Flughäfen – sei es bei der Sicherheitskontrolle, beim Check-In, beim Boarding oder bei der Gepäckabfertigung – ist oftmals die direkte Folge einer allein auf Kostenersparnis ausgerichteten Personalpolitik.

Auch sicherheitsrelevante Tätigkeiten sind davon betroffen. Die chronische Überlastung der Beschäftigten erzeugt bei extrem dünner Personalausstattung zwangsläufig eine Zunahme von krankheitsbedingten Ausfällen. So wurde zum Beispiel bei den Bodenverkehrsdiensten mit bis zu 20 Prozent personeller Unterdeckung gearbeitet. Entsprechende Kapazitätsengpässe und zunehmende Sicherheitsrisiken sind die logische Konsequenz.

Niedrige Löhne und fehlende Aus- und Weiterbildung führen zu Problemen bei der Personalbeschaffung und Absentismus. Dies hat negative Auswirkungen auf alle Marktteilnehmer innerhalb der Wertschöpfungskette, ergab eine von der EU Kommission geförderte wissenschaftliche Studie der Europäischen Sozialpartner aus dem Jahr 2018.

Mit großem Engagement und hoher Verantwortung arbeiten die Beschäftigten im Luftverkehr, an Flughäfen, bei privatwirtschaftlichen Dienstleistern und den Airlines für die Zufriedenheit und Sicherheit von über 220 Millionen Passagieren. Dafür benötigen die Beschäftigten Qualifikationen und soziale Sicherheiten. Für einen reibungslosen Neustart der Branche muss der Schutz der Arbeitsplätze höchste Priorität haben.

ver.di fordert daher auch einen allgemeinverbindlichen bundesweiten Tarifvertrag für die gesamte Branche der Bodenverkehrsdienste. Nur verbindliche Spielregeln werden dafür sorgen, dass die sicherheits- und qualitätsrelevanten Tätigkeiten dem Preisdruck der Fluggesellschaften entzogen werden und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Unternehmen herrschen.

3. SOZIALE BEDINGUNGEN UND STAATSHILFEN

Zur Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie haben viele Unternehmen des Luftverkehrs Staatshilfen (zum Beispiel über KfW-Kredite, als Liquiditätshilfen oder direkt über den Wirtschaftsstrukturfond der Bundesregierung -WSF) beantragt oder bereits gewährt bekommen. Jedoch benötigt nicht nur die Branche sondern auch die Beschäftigten einen Schutzschirm.

Zum Erhalt der wesentlichen Flugverkehrsinfrastruktur insbesondere auch als Teil der Daseinsvorsorge begrüßt die Gewerkschaft ver.di grundsätzlich die Bereitschaft des Bundes und der Länder, die Unternehmen des Luftverkehrs finanziell zu unterstützen. Diese Staatshilfen kann es jedoch nicht ohne Bedingungen geben. Steuergelder, die zu einem großen Anteil von den Beschäftigten geleistet wurden, dürfen nicht vorrangig dazu genutzt werden, über Staatshilfen Gewinne, Dividenden, Vorstandsbezüge und Bonuszahlungen an Führungskräfte zu sichern. Kritisch zu bewerten wäre auch, wenn Steuergelder dazu genutzt werden können, sich bei dem zu erwartenden „Preiskrieg“ nach Beendigung der Covid19 Krise einen Wettbewerbsvorteil zu sichern, um mit niedrigen Preisen den Ticketverkauf zu stimulieren.

Die Vorgabe des Erhalts der Arbeitsplätze und der jeweiligen Einkommensbedingungen der Beschäftigten muss zwingend erfolgen, wenn Unternehmen mit Steuergeldern subventioniert werden sollen. Eine Unternehmenspolitik des sozialen Kahlschlags, der Streichung von Arbeitsplätzen, der Tariffucht und der dauerhaften Absenkung tarifvertraglicher Standards ist kein verantwortungsvoller Umgang mit der Krise und kann nicht mit einer Gewährung staatlicher Hilfen einhergehen.

Um die Umsetzung dieser Vorgaben im Weiterbetrieb der Unternehmen kontrollieren und nachvollziehen zu können muss darüber hinaus der Grundsatz „keine öffentlichen Gelder ohne öffentliche Kontrolle“ zur Geltung kommen.

Folgende soziale Kriterien sind für ver.di bei der Neugestaltung der Rahmenbedingungen des Luftverkehrs maßgeblich und müssen insbesondere bei der Gewährung staatlicher Hilfen gewährleistet werden:

1. Erhalt der Arbeitsplätze, insbesondere vor dem Hintergrund der in den letzten 20 Jahren vollzogenen Arbeitsverdichtung, welche angesichts eines wahrscheinlichen Nachfragerückgangs abnehmen wird und dadurch endlich die Einhaltung aller Arbeits- und Gesundheitsschutzvorgaben ermöglichen kann.
2. Entwicklung von Personalentwicklungskonzepten mit Qualifizierungsprogrammen für die von möglichen Jobverlusten Betroffenen auch unter Beachtung der mittelfristigen Auswirkungen des demografischen Wandels im Zusammenwirken der Betriebs- und Tarifparteien.
3. Finanzierung eines sozialverträglichen Personalabbaus ohne Kündigungen, d.h. unter Nutzung aller zur Verfügung stehenden Instrumente, gestalten. Dazu gehören zum Beispiel Qualifikationsangebote, Versetzungen, maximale Nutzung der Kurzarbeit mit Aufstockung Abfindungszahlungen bei einvernehmlichen Ausscheiden, Altersteilzeit- und Vorruhestandsmodelle, Teilzeit und unbezahlter Urlaub.

4. Erhalt und Sicherstellung der Ausbildung.
5. Keine Absenkung von tarifvertraglich fixierten Standards.
6. Kein Outsourcing von Unternehmensteilen mit damit einhergehendem Verlust der Tarifbindung („Tariffucht“).
7. Sicherstellung eines umfassenden Infektions- und Gesundheitsschutzes für Beschäftigte und Passagiere.
8. Keine Nutzung von Steueroasen zur Steuerflucht.
9. Keine Dividendenauszahlungen, Gewinnausschüttungen oder Aktienrückkäufe.
10. Begrenzung von Vorstands- und Managementbezügen, keine Auszahlung von Bonuszahlungen.
11. Wahrung und Sicherung der betrieblichen und der Unternehmens-Mitbestimmung.

4. NACHHALTIGKEIT UND KLIMASCHUTZ

Eine Strategie des verstärkten Klimaschutzes und für mehr Nachhaltigkeit im Sinne eines ressourcenschonenden Luftverkehrs ist eine Zielsetzung der Daseinsvorsorge.

Nachhaltigkeit ist für ver.di die gleichberechtigte Berücksichtigung der medizinisch-epidemiologischen, sozialen, wirtschaftlichen, qualitätsbezogenen und ökologischen Dimensionen für Beschäftigten, Passagiere und Unternehmen.

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 Kohlendioxidausstoß reduzieren. Diese Klimaschutzziele werden nur zu erreichen sein, wenn alle Sektoren einen signifikanten Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten.

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.

Die Auswirkungen des Klimawandels sind bereits spürbar. Extreme Wetterphänomene haben heute schon große Auswirkungen auf Flugpläne und Infrastruktur und damit auf die Kosten des Luftverkehrs. Das Wetter stellt Flugsicherung und Infrastruktur vor große Herausforderung. 64% der Flughäfen weltweit beschreiben heute schon wetterbedingte Kostensteigerungen.

ver.di unterstützt die Zielsetzungen der Branchenverbände im Luftverkehr zum Klimaschutz nach denen die CO₂-Emissionen an Flughäfen bis 2030 um 50% gesenkt werden sollen.

Nach dem Branchenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen) soll ab 2050 ein klimaneutraler Flughafenbetrieb möglich sein.

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, Gesundheitsschutz und Qualifikationsanforderungen zu berücksichtigen.

Als konkrete Maßnahmen für einen verstärkten Klima- und Gesundheitsschutz im Luftverkehr stellt ver.di zur Diskussion:

INTERNATIONALER FLUGRAUM UND GESAMTVERKEHRSKONZEPT

- Entwicklung eines nationalen und europäischen Gesamtverkehrskonzeptes unter Berücksichtigung aller verfügbaren Verkehrsträger mit dem Ziel der Optimierung von Fernverbindungen
- Abstimmung der internationalen und europäischen Flugstrecken („European Single Sky“) zur Optimierung durch eine Verkürzung der Flugstrecken und Flugzeiten.
- Dabei darf das Projekt des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) 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.

FLUGHÄFEN

- Bei der Gebäudetechnik, der Beleuchtung, der Klimatisierung und der IT-Technik müssen alle verfügbaren Energieeffizienzpotentiale identifiziert und genutzt werden.
- 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.
- Nach wie vor herrscht 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.

- An den Flughäfen sind alle Optionen zur Stromproduktion aus erneuerbaren Energien zu nutzen. Hier scheinen Photovoltaikanlagen - unter Beachtung der spezifischen Bedingungen eines sicheren Flugbetriebes - besonders geeignet.
- 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.

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 notwendig. Insbesondere die zügige Weiterentwicklung des Power-to-Liquid-Verfahrens muss intensiviert werden. Synthetische Kraftstoffe werden jedoch bislang nur in geringen Mengen hergestellt und sind daher für einen flächendeckenden Einsatz 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 oder der Militärflugzeugflotte 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.
- An Bord von Flugzeugen gilt die Arbeitsstättenverordnung nicht. Daher gibt es nur selten Crewtoiletten. Für die Crews muss aus Infektions- und Arbeitsschutzgründen gewährleistet werden, dass das erforderliche Händewaschen in einer reservierten Personaltoilette erfolgen kann.

FINANZIERUNG

- ver.di beurteilt die bisherige Luftverkehrssteuer und Forderungen nach deren Erhöhung kritisch. Diese Steuer im Volumen von 1,175 Mrd. Euro 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.
- Ähnlich kritisch beurteilt daher ver.di auch die Forderungen nach einer Kerosinsteuer in Deutschland. Diese Steuer würde im Übrigen auch gegen internationale Abkommen zur Organisation des zivilen Luftverkehrs (Chicagoer Abkommen von 1944) und wahrscheinlich auch gegen EU-Recht verstoßen.
- ver.di begrüßt die Ablösung des bisherigen Einbezuges des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem (ETS) durch das System „CORSIA“ der ICAO, da über dieses Zertifikate-Handelssystem spezifische Beiträge für CO₂-Reduktionen im Luftverkehr erbracht werden können. 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. Sollte es zu einer Neujustierung von CORSIA wegen der aktuellen

Krise im Rahmen der ICAO kommen, müssen alle relevanten Stakeholder dabei einbezogen werden.

- 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 umgewidmet werden.
- In einem EU-weiten Vorgehen sollten die bisher von den Airlines zu zahlenden Flughafenentgelte nach Klimaskritkriterien 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 „coronabedingten“ Staatshilfen können gezielt Investitionen mit dem Ziel eines verstärkten Klimaschutzes gefördert werden. Über 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.

5. EUROPÄISCHE UND GLOBALE DIMENSION

Der größte Teil des Luftverkehrs ist intraeuropäischer Verkehr zwischen zwei Ländern. In der EU ist der jeweils nationale Inlandsmarkt klein und beträgt nur ca. 25 % der Sitze in Westeuropa sowie 30 % der Sitze in Ost- und Mitteleuropa. Dabei kommt dem Umsteigeverkehr zwischen zwei Langstrecken in den so genannten Hubs bei (Frankfurt, München, Paris, London, Amsterdam etc.) eine bedeutsame Rolle zu. Zum Vergleich: In den USA beträgt der Inlandsmarkt hingegen 85% der Sitze der US-Fluggesellschaften. Ohne eine Wiedereröffnung der europäischen Grenzen kann sich daher der europäische Luftverkehr mit dem notwendigen Umsteigeverkehr nicht erholen.

Darüber hinaus sind ein großer Teil der Rahmenvorgaben des europäischen Luftverkehrs EU-Richtlinien und EU-Vorgaben sowie Vorschriften der Europäischen Luftsicherheitsagentur (EASA). Die Flugaufsicht wird von EUROCONTROL europaweit koordiniert.

Ungeachtet dessen finden die aktuellen Kontroversen über eine Neuausrichtung des Luftverkehrs und der dafür erforderlichen Staatshilfe derzeit 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.

Zu erwarten ist, dass die EU für den Neustart des Luftverkehrs gleichfalls ein Maßnahmenpaket mit massiven Finanzhilfen (Europäischer Rettungsplan) vorlegen wird. Gleichfalls ist mit einer Überarbeitung der – zunächst für die Krise befristet ausgesetzten – Beihilfevorgaben zu rechnen, um nationale Staatshilfen längerfristig zu ermöglichen. Dies steht für ver.di im Einklang mit der Rolle des Luftverkehrs als öffentlicher Daseinsvorsorge.

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

Der Neustart muss auch auf der europäischen Ebene als Chance genutzt werden, das politische Primat der Liberalisierung, Deregulierung und des Wettbewerbes der letzten Jahrzehnte unverzüglich zu beenden. 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.

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

Zur Sicherung von sozialen Kriterien 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.

Um nach Covid19 das Vertrauen der Passagiere in die Luftfahrt zurück zu gewinnen und unfairen Wettbewerb zu vermeiden, brauchen wir verbindliche Standards beim medizinisch-epidemiologischen Gesundheits- und Arbeitsschutz für die Beschäftigten und Passagiere auf der EU-Ebene (EASA) und globaler Ebene (ICAO) .

6. EINE ERFOLGREICHE NEUAUSRICHTUNG DES LUFTVERKEHRS KANN ES NUR MIT DEN BESCHÄFTIGTEN GEBEN

Der Weg eines „Weiter So“ im Luftverkehr wird während und nach der Covid-19-Krise einen erheblichen Kostendruck für alle Unternehmen mit sich bringen und damit erneut eine Senkung von Personalkosten auf die Tagesordnung setzen. Damit werden in einer weiteren Kostenspirale die Beschäftigungsbedingungen, Tarifverträge und betrieblichen Altersversorgungen unter Druck geraten. Ein weiterer Weg des Personalabbaus, der Leistungsverdichtung, des Tarifdumpings und der Tarifflicht ist in diesem Prozess jedoch kontraproduktiv. Er würde eine massive Gegenwehr der Beschäftigten mit sich bringen und damit die Qualität, die Sicherheit und Pünktlichkeit des Flugverkehrs verschlechtern.

ver.di lehnt eine weitere Aufweichung von Vorgaben zur Arbeitszeit, Flugstundenbegrenzungen und der Standards zum Arbeits- und Gesundheitsschutz entschieden ab. Die Beschäftigten im

Luftverkehr brauchen gesundheitserhaltende Arbeitsbedingungen. Sie brauchen mehr statt weniger Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Neuausrichtung des Luftverkehrs und der Unternehmen ist eine enge Einbindung und das Mitnehmen der Beschäftigten.

Die Neuausrichtung nach sozialen und ökologischen, am Gemeinwohl orientierten Vorgaben bietet die Chance, dass ein möglicher Abbau von Arbeitsplätzen in der Größenordnung nicht mit den von verschiedenen Seiten bereits angekündigtem Kapazitätsabbau (20 bis 30 %) korrespondieren muss. Ein Kapazitätsrückgang muss auch zur Entlastung von Beschäftigten, die bisher oft überbelastet unter erheblichem Leistungsdruck gearbeitet haben, genutzt werden.

Die Anzahl der Passagierabfertigungen ist von 2006 bis 2019 um 45 Prozent gestiegen (von 170 Millionen im Jahr 2006 auf 248 Millionen). Dieser Anstieg von rund 80 Millionen Passagiere wurde in vielen Bereichen mit nahezu dem gleichen Personalbestand bewältigt. Mit entsprechenden Folgen für die Gesundheit der Beschäftigten und die Sicherheit und Qualität der Dienstleistungen. Ein nachhaltiger, nach ökologischen Kriterien und sozialer Verantwortung ausgerichteter Umbau des Luftverkehrs bietet darüber hinaus auch neue Beschäftigungsmöglichkeiten. Dabei kommt den geforderten Personalentwicklungskonzepten eine zentrale Bedeutung zu. Ein Personalumbau mit den erforderlichen Qualifizierungsmaßnahmen statt einem rigiden Personalabbau muss Leitlinie des Handelns werden. Dabei ist es unerlässlich, dass diese Personalentwicklungskonzepte in enger Zusammenarbeit der Unternehmen mit den Betriebsräten, Personalvertretungen und den Gewerkschaften erstellt werden. Dabei können, wenn unumgänglich auch Perspektiven außerhalb des Luftverkehrs Berücksichtigung finden.

Vor der Covid-19-Krise war in vielen Bereichen bereits ein durch den demografischen Wandel bedingter Mangel an Fachkräften zu verzeichnen. Dieses muss jetzt beim Neustart des Luftverkehrs nach der Krise auch als Chance verstanden werden, über mittelfristige Personal-konzepte einen sozialverträglichen Umbau zu gestalten.

Sollte ein Personalabbau unumgänglich werden, ist dieser ohne betriebsbedingte Kündigungen sozialverträglich zu gestalten. Zu diesem Zweck sind alle zur Verfügung stehenden personalwirtschaftlichen Instrumente zu nutzen.

Zu diesen Instrumenten gehören zum Beispiel:

- Qualifikationsangebote,
- Versetzungen,
- maximale Nutzung der Kurzarbeit (24 Monate) mit Aufstockung,
- Abfindungszahlungen bei einvernehmlichen Ausscheiden,
- Altersteilzeit- und Vorruhestandsmodelle,
- Teilzeit und unbezahlter Urlaub.

Mit Blick auf die Neuausrichtung des Luftverkehrs nach sozialen und ökologischen Kriterien und zur Bewältigung des demografischen Wandels ist der Erhalt und die Sicherstellung einer qualitativ

hochwertigen Ausbildung notwendig. Nur so kann es gelingen den mittel- und längerfristig notwendigen Fachkräftebedarf im Luftverkehr zu sichern.

Kontraproduktiv in diesem Neugestaltungsprozess des Luftverkehrs in Deutschland und Europa ist eine Absenkung tarifvertraglich fixierter Standards, die in den vergangenen Jahren bereits durch Liberalisierung und Wettbewerb erheblich unter Druck geraten sind. Den jetzt von den Arbeitgebern im Luftverkehr erhobenen Forderungen nach Entgeltabsenkungen, Arbeitszeitverkürzungen mit Lohnkürzungen und einer Aufweichung der Arbeitszeitvorgaben muss Einhalt geboten werden.

Was wir jetzt brauchen sind attraktive Arbeitsbedingungen, Entgelte deutlich über den gesetzlichen Mindestlöhnen und motivierte Beschäftigte, die den Neustart des Luftverkehrs mittragen. Eine Absenkung von Tarifverträgen ist dafür der falsche Weg.

Dabei dürfen die Beschäftigten nicht mehr vorrangig als beliebig steuerbarer Kostenfaktor gesehen werden. Die Beschäftigten in allen Bereichen des Luftverkehrs, ihre Qualifikationen und ihr Engagement bilden das Fundament eines sicheren und zuverlässigen Luftverkehrs. Ihre Arbeit ist unerlässlich wenn darüber hinaus ein nachhaltiger und klimaschonender Umbau des Luftverkehrs gelingen soll

Ein intelligenter Personalumbau statt einem phantasielosen Personalabbau ist das Gebot der Stunde.

7. 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 Beschäftigten gleichermaßen Beachtung finden.**
- ... **der Luftverkehr als Teil der globalen Verkehrsinfrastruktur und als Dienstleister im allgemeinen Interesse verstanden wird, der nicht einseitig den Marktkräften überlassen werden darf.**
- ... **die von der EU Kommission forcierte Politik der Deregulierung und Privatisierung und deren verheerenden Folgen umgehend revidiert werden; Dazu gehört auch die Übernahme von ausgegliederten oder privatisierten Dienstleistungen an den Flughäfen im Falle von Insolvenzen.**

- ... sichergestellt wird, dass die durch die in der Covid19 Krise eingesetzten 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 angesichts eines erwarteten Nachfragerückgangs zuvorderst die Einhaltung aller Arbeits- und Gesundheitsschutzvorgaben ermöglicht werden. Kommt es zu noch weitergehenden Kapazitätsrückgängen, ist es in der Verantwortung von Unternehmen und Staat eine sozialverträgliche Transformation zu ermöglichen.
- ... durch die Allgemeinverbindlichkeit von Tarifverträgen existenzsichernde Arbeitsplätze und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Unternehmen geschaffen werden.
- ... die Einnahmen der Luftverkehrssteuer für die Einrichtung eines Klimaschutzfonds, aus dem Investitionen in klimaneutrales Fliegen finanziert werden, umgewidmet werden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die intensive Erforschung in synthetische Kraftstoffe 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.
- ... wenn die bisher ungenügend beachtete 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.



| Stand 06/2020 (das Papier wird regelmäßig weiterentwickelt)

KONTAKT:

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)
Bundesfachgruppe Luftverkehr
Paula-Thiede-Ufer 10
10179 Berlin
luftverkehr@verdi.de
030 – 6956 - 2620

