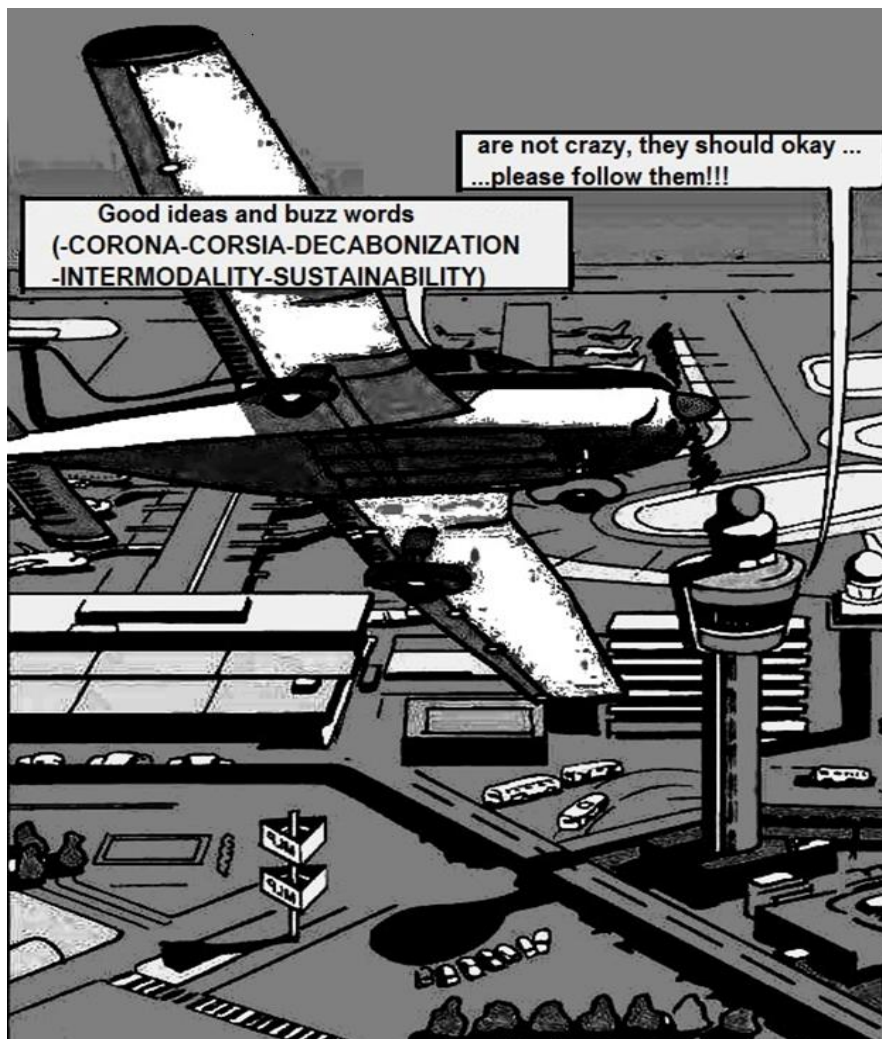


inside direct

02/2021

03. Oktober 2021

ZUKUNFT LUFTHAFT



Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Die Inhalte dieser beiden Insides sind die Themen, welche im ETF /CAS online Meeting im April 2021 besprochen wurden. Wir haben unseren beiden Insides, die Überschrift „ZUKUNFT LUFTFAHRT“ gegeben.

Der FDF bedankt sich bei allen Beteiligten, besonders bei François Ballestero (ETF political secretary for aviation), Eoin Coates (Head of Aviation/ETF) und Charles-Andre' Quesnel (Chairman of the ETF-ATM committee) für die Bereitstellung der umfangreichen Dokumente, Informationen, Assessment of ICAO, round table report sowie Präsentationen.

Für beide INSIDES haben wir hauptsächlich den „round table report“ genutzt, da hier fast alle Akteure der europäischen Luftfahrt (CAS member-INDUSTRIE-CANSO – EASA – Sozialpartner u.v.m.) beteiligt waren. Alle weiteren Dokumente werden, falls als LINK vorhanden im Anhang gelistet.

Vorbemerkung (Einleitung)

Um die schwerste Krise der europäischen Luftfahrt zu überwinden, haben sich die Vertreter der zivilen europäischen Luftfahrt (Fluggesellschaften, Flughäfen, **Flugsicherungsdienstleister**, Luftfahrtindustrie, **Gewerkschaften**, Nichtregierungsorganisationen für Umwelt- und Verbraucherschutz, Dienstleister, Bodenabfertigungsdienste, Duty Free und Travel Retail, Flughafenkoordinatoren, Vertreter der Allgemeine und Geschäftsluftfahrt, Expressunternehmen, Reisebüros, Reiseveranstalter, Reisevertriebe der gesamten Tourismusbranche) im European Aviation Round Table zusammengefunden, um gemeinsam von den politischen Entscheidungsträgern der EU schnelle, gezielte und entschlossene Hilfen für die Luftfahrt Branche zu fordern.

Es stellt sich die Frage: Wie geht es für 10 Mio. Arbeitnehmer (EU) nach der COVID Krise GERECHT und FAIR („**NEU**“) weiter.

Die Forderungen der Vertreter der europäischen Luftfahrt an die EU – eindeutige einfache Regeln für die Bewältigung der Folgen der Pandemie zu finden .



Abb. 1./2. Säule EU Hilfsprogramm/-Bündnis



1. Säule

Hilfsprogramm

für die Luftfahrt

- 1.) Der Luftverkehr wird erst 2025(2X) wieder seinen Stand von 2019 erreichen und erst dann soll das **Aviation Relief Programm** greifen.
- 2.) Mit dem **ARP** den Bereich der krisengebeutelten Luftfahrt zu stabilisieren, sowie vorhandene und neue Arbeitsplätze und Vernetzung wiederherzustellen ist der Wunsch aller.
- 3.) Der EU-Luftfahrtsektor ist bereit, mit der EU Maßnahmen zur weiteren Verringerung der Einnahmelücken und der wünschenswerten, schnellen, nachhaltigen Erholung zu entwickeln.
- 4.) der Runde Tisch begrüßt die Verlängerung des Rahmens der staatlichen Hilfen, situationsbedingt vorerst bis zum 30. Juni 2021, eine Fortführung ist erforderlich und wünschenswert.
- 5.) Es wird erwartet, dass **allen Teilen** des Luftfahrtsektors die benötigten Hilfsfinanzierungen (EU Aufbaufond) zu einem fairen Preis bereitgestellt werden.
- 6.) Es ist wichtig die strategische Bedeutung der Luftfahrt in Europa hervorzuheben und weiterhin eine wettbewerbsfähige EU-Luftfahrtindustrie weltweit zu fördern.
- 7.) Praktizieren und Fortschreiben ausgehandelter bilateraler und multilateraler Luftverkehrsabkommen mit den Zielen: fairer Wettbewerb, hohe Standards in Bereichen der Sicherheit, Schutz der Umwelt und soziale Rechte.
- 8.) Schaffung neuer hochqualifizierter Arbeitsplätze im Bereich der Luftfahrt
- 9.) Obligations (PSO) der EU, um der langen Erholungsphase der Luftfahrt in der EU mit gezieltem Förderprogramm Rechnung zu tragen.
- 10.) Zusätzliche temporäre Notfall-PSOs schaffen wäre sinnvoll und wichtig, um z.B. eine nachhaltige Finanzierung von emissionsarmen Technologien durch die EIB Group zu garantieren.



2. Säule EU Bündnis für eine nachhaltige Luftfahrt

- 1.) Der Runde Tisch lädt die Verantwortlichen der EU ein, gemeinsame Vereinbarungen (2021) zu schließen, um zwischen den ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen ein Gleichgewicht zu erreichen und Nachhaltigkeit im Luftverkehr zu garantieren.
- 2.) Der europäische Luftverkehrssektor begrüßt die Absicht aller Beteiligten den sogenannten „ökologischen Fußabdruck“ mit Maßnahmen die an Ort und Stelle (EU-/weltweit) erfolgen müssen, drastisch zu verringern.
- 3.) Die meisten Beteiligten und politische Entscheidungsträger (national/EU) haben sich für die Umsetzung „des europäischen Grünen Deals“ ausgesprochen.
- 4.) Die im Jahr 2019 verursachte der Co2 Emission (als Wert (100%)) ist der Beginn.
- 5.) Das Ziel ist es, einen Netto-Null-CO₂-Ausstoß von allen (Flüge innerhalb und aus der EU bis 2050) zu erreichen und schon jetzt damit zu beginnen signifikante Emissionsreduktionen bis 2030 vorzuweisen, ohne dass die errungen sozialen und wirtschaftlichen Vorteile, die Leistung des Luftfahrtsektors geschmälert werden.
- 6.) Alle Bereiche des Luftfahrtsektors haben sich verpflichtet aktiv bei dem Thema „Dekarbonisierung“ (z.B. - durch Elektrifizierung – durch Einsatz von nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAFs), - durch Hybridantriebe, - durch Verlagerung des Passagieraufkommen auf andere Verkehrsmittel e.c.t.) mitzuwirken und voran zu treiben, mit dem Ziel, die lokalen Luftqualitäten zu steigern und die hochgesteckten Umweltzielen zu erreichen.
- 7.) Für die Maßnahmen und Erreichung der Ziele, sind die politischen - und finanziellen Rahmen festzulegen (EU-Rechtsrahmen und starten von div. Finanzmechanismen)
- 8.) Nach der COVID-19 Krise, hat der Umweltschutz in der Luftfahrt einen hohen Stellenwert, dabei spielen Technologie und Innovation eine entscheidende Rolle
- 10.) Die EU sollte daher ein “a green incentive scheme (grünes Anreizsystem)” für z.B. - zentralgesteuerte Flottenerneuerung (materiell/personell) und eine deutliche Erhöhung der öffentlichen Co-Finanzierungssätze für Forschung und Innovation in der Zivilluftfahrt (Clean Luftfahrt und SESAR) schaffen.



11.) Wichtig ist die Überarbeitung eines einheitlichen europäischen Luftraums und die Fortsetzung des EU-Emissionshandelssystem / CORSIA, das auch zur Reduzierung der Luftverkehrsemissionen beitragen wird.

12.) Durch Verträge müssen alle Beteiligten sicher stellen, dass die sozialen, europäischen und nationalen Rechtsvorschriften, welche in den Arbeitnehmerrechten verankert sind, auch zukünftig gelebt werden.

13.) Alle sind sich einig, dass der Erhalt der Arbeitsplätze, das Halten von Arbeitskräften und die soziale Besitzstandswahrung wichtig sind und soziale Ungerechtigkeiten oder sonstiger Missachtung im Luftverkehr mit allen erforderlichen Mitteln bekämpft werden.

14.) Es besteht die Forderung der Beteiligten - Das eine Bindung und Gewinnung von Fachkräften, sowie die Öffnung von hochqualifizierten Berufsfeldern in der Luftfahrtbranche für ALLE verpflichtend ist.

15.) Die europäische Luftfahrtbranche muss für seine Mitarbeiter für faire Arbeitsbedingungen sorgen und zukünftig auch Work-Life-Balance angemessen berücksichtigen.

16.) Um eine sozial nachhaltige Industrie zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass die bilateralen, sozialen Dialogstrukturen effektiv genutzt werden.

17.) Der europäische Luftfahrt BEREICH verpflichtet sich, diese guten, vorhandenen Mechanismen zu nutzen und auch über die Krisenzeiten hinaus in „normalen“ Zeiten damit zu arbeiten.

18.) Zusammenfassend sollte das Bündnis Luftfahrt dem gesamten Bereich, - der europäischen Luftfahrt, - den Fluggästen - den Arbeitnehmern – sowohl von der ökologischen und sozialen Seite betrachtet, zugutekommen.



Die o.a. Säulen zeigen viele Möglichkeiten auf, die aber auch eine Herausforderung für allen Beteiligten darstellt, welche bewältigt werden muss, um:

- die europäische Luftfahrt widerstandsfähiger gegenüber Krisen zu machen und darüber hinaus zu stärken.
- Beseitigung der ineffizienten Arbeitsweisen im Bereich der Luftfahrt
- die Stärkung seiner*Governance (*Steuerung und Regelung der Organisation)
- die Verbesserung der Flexibilität in allen Bereichen

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



-
- Steigerung internationaler Wettbewerbsfähigkeit
 - Vorantreiben der Digitalisierung ist eine Voraussetzung für die Modernisierung und die Dekarbonisierung des EU-Luftfahrtsystems
 - **Single European Sky** und seine bevorstehenden Berichtigungen und Ergänzungen müssen zügig umgesetzt werden; Diese Projekte/Programme sind der Schlüssel für eine weitere Entwicklung der europäischen Luftfahrt.
 - In einem mehrjährigen (2021- 27) Finanzrahmen sollte die EU das SESAR Programm, das ATM-Forschungsprogramm für den einheitlichen europäischen Luftraum (einschließlich Forschung und Innovation, weitere Industrialisierung und Digitalisierung) wieder starten.
 - Die EU sollte die Finanzierungsraten für die ATM-Forschungspartnerschaft und den SESAR-Einsatz vorübergehend zu 100 % für Luftfahrtakteure bereitstellen, um die Kontinuität bestehender Projekte sicherzustellen und regulatorische Prozesse anzupassen. Neue-, andere Partner, einschließlich unbemannter Flugzeugsysteme (UAS) und unbemanntes Verkehrsmanagement (UTM) müssen berücksichtigt werden.
 - Die europäischen Verbände, die das gesamte europäische Luftfahrt-Ökosystem repräsentieren, fordern die EU und ihre Mitgliedsstaaten auf, die notwendige Unterstützung und den Regulierungsrahmen bereitzustellen, um die vorgeschlagenen Maßnahmen zeitnah umzusetzen.

Lancierung/Ansatz

Die europäische Luftfahrt erlebt die seit 1945 schwerste existenzielle Krise überhaupt. Der Ausbruch der COVID-19 Pandemie traf den Bereich Luftfahrt sehr früh und am härtesten. Seit März 2020 ist der gesamte Flugverkehr zum Erliegen gekommen, auch mehr als ein Jahr später ist keine nennenswerte Erholung in Sicht. Aus dieser Situation heraus, haben sich die Stakeholder der europäischen Luftfahrt zusammengetan, um gegenüber den politischen Verantwortlichen mit einer (Ihrer) Stimme zum Appell für Maßnahmen zur Bewältigung der Krise und der Erholung der Luftfahrt zu sprechen. Eine so einheitliche Stimme ist das Ergebnis intensiver Diskussionen zwischen einem breiten Spektrum von folgenden Interessenvertretern: Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherungen, Zulieferern, Luftfahrtindustrie, Gewerkschaften, aber auch Nichtregierungsorganisationen Umwelt- und Verbraucherschützer; sowie Dienstleister, Bodenabfertigungsdienste, der Duty-Free- und Reise-einzelhandel, Flughafenkoordinatoren, allgemeine und geschäftliche Luftfahrt, Express Beförderer, Reisebüros, Reiseveranstalter, Reisevertriebe und die gesamte

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Tourismusbranche. Anhand der großen Resonanz ist die Dringlichkeit und der Ernst der Lage zu erkennen, welche schnelle, gemeinsame, wirksame und zukunftsorientierte Maßnahmen erfordert.

- Die Zahlen sprechen für sich, 90% Verkehrsrückgang (2020) im Vergleich zum Vorjahr (2019). Die kurze und schwache Erholung im Sommer (2020) auf 50% und nach neuesten Prognosen bis August 2021 65%, das heißt die Verkehrszahlen liegen derzeit um 35 % unter dem Niveau von 2019.

belastende Faktoren sind:

- 73 % weniger Passagieren
Umsatzverlust der europäischen Fluggesellschaften bei ca. 70 Mrd. €/jährlich
- Umsatzverluste der europäischen Flughäfen bei ca. 45 Mrd. €/jährlich
- Viele regionale Flughäfen in Europa sind vom Konkurs bedroht, auch staatliche Hilfen können die Passagierzahlen (Auslastung) nicht "herbeibeschwören", mit schwindender Nachfrage, ist der Wunsch nach Entspannung gefährdet.
- 10 Millionen Arbeitsplätze der europäischen Luftfahrt und mehr als 670 Mrd.€ Umsatz für die EU-Wirtschaft sind gefährdet.

Um die Erholung des europäischen Luftverkehrssektors zu ermöglichen, bedarf es der staatlichen Unterstützung. Es ist zu garantieren, dass diese öffentlichen Mittel verantwortungsvoll, effizient und nachhaltig eingesetzt werden, damit der Bereich Luftfahrt den europäischen Bürgern weiterhin sozialen und wirtschaftlichen Nutzen bringen kann. Bei gleichzeitiger Anstrengung sind die negativen Umweltauswirkungen drastisch zu reduzieren. Diese Unterstützung wird der Luftfahrt helfen, ihre finanzielle Tragfähigkeit und damit die Fähigkeit, zu investieren und zur Erhöhung der öffentlichen Einnahmen beizutragen. Wann und wie sich die Branche erholt, ob Gewinne erzielt werden und keine öffentlichen Mittel mehr benötigt werden, ist im Augenblick noch nicht abzuschätzen. Die unmittelbare COVID 19 Krise hat längerfristige Auswirkungen auf die Nachfrage im Luftverkehr und auf die Struktur des Luftfahrtmarktes, deswegen sind geeignete Sanierungsstrategien festzulegen. Das ist

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



der Grund dafür warum die Stakeholder zusammengekommen sind und diesen Bericht im Namen Aller erstellten, deren Lebensgrundlagen von der Erholung der europäischen Luftfahrt und des gesamten Tourismus-Ökosystems abhängt.

Die **fünf Kapitel des Berichts** konzentrieren sich auf die prioritären Bereiche, in denen dringender Handlungsbedarf besteht:

- **Wiederherstellung des öffentlichen Vertrauens,**
- **Bereitstellung eines Weges für eine ökologisch und sozial nachhaltige Erholung,**
- **auf Technologie und Digitalisierung setzen,**
- **den europäischen Binnenmarkt und seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und**
- **Stärkung der Widerstandsfähigkeit des europäischen Luftverkehrs gegenüber zukünftigen Schocks.**

POSTULAT (Stakeholder)

Die Stakeholder repräsentieren gemeinsam das gesamte europäische Luftfahrt-Ökosystem und fordern die europäischen politischen Entscheidungsträger auf, ihre Empfehlungen umzusetzen. Die Verpflichtung zur Unterstützung wird nachdrücklich sichergestellt. Der EU-Luftverkehrsbinnenmarkt ist eine der wahren Erfolgsgeschichten der europäischen Integration. Es ist zwingend nötig das Thema Umweltschutz (Schlagwort: ökologischen Fußabdruck) im Blick zu behalten und weiter zu verbessern, um die Luftfahrt, eine Industriehochburg in Europa, ein Motor für Innovation und technologischen Fortschritts mit starken Interdependenzen mit anderen Wirtschaftssektoren wie Reisen und Tourismus wieder in Gang zu bringen. Die Schlüsselindustrie ist für die Bürger der Türöffner, sich mit dem Rest Europas und dem Rest der Welt zu verbinden.

Die Stakeholder fordern die politischen Entscheidungsträger auf, die regulativen Voraussetzungen zu schaffen, um gemeinsam eine nachhaltige europäische Luftfahrt als Motor der europäischen Wirtschaft hervor zu bringen.



Angefertigt & für die Richtigkeit: Wolfgang Hieronymus-Amberger

Gerrit Kühne

Vorstand für Presse- & Öffentlichkeitsarbeit

Wolfgang Hieronymus-Amberger

Vorstand für
Technik, Beamte und Gewerkschaft ver.di

Besucht den Fachverband auch im Internet unter <http://fdf-online.de/>,
https://de.wikipedia.org/wiki/Fachverband_der_Flugsicherung_Deutschland
oder auf unserer Facebook-Seite <https://www.facebook.com/#!/groups/FDF.de/>