

inside direct

05/2020

14. Dezember 2020



Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Kick-Off for The BEST New NORMAL

Auslöser für diese Kick-off Veranstaltung ist die anhaltende Krise (bedingt durch die Covid 19 Pandemie) im Luftverkehr. Die Situation im Luftverkehr spiegelt ein Barometer der Wirtschaft wieder.

Die ZOOM Online Veranstaltung (am 28. Oktober 2020), die von Verdi-Verkehr, mit live Videoübertragung in das Soziale Medium von Facebook mit 150 aktiven Teilnehmern und über 3000 FB Follower durchgeführt wurde, war ein guter Start für weitere geplante Dialoge bezüglich der Zukunft des Luftverkehrs.

Dem Veranstalter, den Mitwirkenden und den Teilnehmern, möchten wir unseren Dank für die gelungene Veranstaltung aussprechen und freuen uns auf weitere Veranstaltungen.

In dieser Inside 05-2020 haben wir nun einige interessante Statements der Kick off Veranstaltung aufgelistet, in der Hoffnung, dass die eine oder andere Aussage Gehör finden.

Situation und Ängste/Sorgen/Allgemeines

- Die Situation in der gesamten Luftverkehrsbranche war und ist sehr kritisch
- Die Luftfahrt ist durch COVID 19, die am schlimmsten, am frühesten, am stärksten und aller Voraussicht nach am längsten betroffene Branche, ein Ende ist noch nicht in Sicht.
- Die Beschäftigten der Luftverkehrsbranche (Airliner, Bodenverkehrsdienste, Flughafenbeschäftigt, ATC Dienste uvm.) habe große Zukunftsängste
- 90% Passagierrückgänge (seit März 20). Es sind kaum Flieger in der Luft, außer ein wenig Cargo
- Durch die „2. Infektionswelle“ wurde der spürbare leichte Aufwärtstrend in der Luftfahrt leider wieder gebremst
- Europaweite unklare/unterschiedliche Regelungen der Reise- und Quarantäne Bestimmungen erschweren die angespannte Situation
- Die Infrastruktur des Gesamten Luftverkehrs und das Globale Mobilitätsversprechen ist in Gefahr und somit auch viele Arbeitsplätze
- Viele Dienstleistungsbetriebe sind insolvent bzw. stehen kurz davor
- Auch die Lufthansa ist durch den Wegfall von Geschäfts-, Tourismus- und Intercontinental Flüge stark und länger betroffen, dieses hatte bis dato einen Stellenabbau von ca. 50. Tsd Arbeitsplätze zur Folge
- „Sale & Lease back“ von Lfz der Airlines bringt große Unruhe in den Markt
- Kleinere Airlines (Germanwings, RGW) haben den Flugbetrieb eingestellt
- Viele Flughäfen haben Existenzängste und stehen vor einer Schließung
- Europaweit sind bereits bei den Bodenverkehrsdiensten mehr als 150 Tsd. Stellen gestrichen worden
- Längerfristige Kurzarbeit, keine Neueinstellungen, weiterer Arbeitsplatzabbau und der Wegfall von hohen AP Standards (Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz), weniger oder sogar gar

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!

keine Fort- und Weiterbildung, sind weitere Auswirkung auf die Betriebe der Luftverkehrswirtschaft

- *A Typische und Scheinbeschäftigte sind die Folge, aus denen (zB. Ryanair, Ocean u.A. Low Price Anbieter) eine Markt-/ Wettbewerbsverzerrung erzeugt wird. Das spiegelt u.a. den Expansionskurs von Wizz Air wider*
- *Selbst wohlgeollte Staatshilfen für die Airlines haben keine Arbeitsplatzsicherung oder gar neu Arbeitsplätze gebracht, sondern leider eine beschleunigte Markt-/Wettbewerbsverzerrungen zur Folge*
- *Die allgemeine Erholung nach der COVID 19 Pandemie des Luftverkehrs zu den alten Zahlen, wird zu dem jetzigen Zeitpunkt, weitaus später als 2025 erwartet*
- *Ohne die finanziellen Hilfe des Staates (9 Mrd. Euro) wäre die LH in die Insolvenz gegangen, Leider flossen die Mittel nur in den Konzern, Vorgaben für eine Nutzung im sozialen Bereich (Arbeits-/Gesundheitsschutz/AP Sicherung u-ä-) gab es leider nicht. Der größte Teil der Staatshilfen floss in die Infrastruktur, den Erhalt und dem Erhalt der Gesellschaften*
- *Die Folgen der Krise und das Billig fliegen, gehen auf den Rücken der Beschäftigten der LV Branche. Das Schlimme an der Krise, Airlines wie Swiss Air, Ryanair und andere Billigflieger setzen genau da wieder an; wo Sie vor der Krise aufgehört haben*
- *Gewinne werden nicht zur Reorganisierung der LV Branche genutzt, sondern fließen in die Taschen der Aktionäre*

Die Gewerkschaft Verdi, war hier schon Vorreiter und hat schon in dieser Zeit, der größten Krise, ein Luftverkehrskonzept mit über 30 Forderungen erstellt und diese an alle Beteiligten in der LV Branche weiter gereicht, auch weil die Rahmenbedingungen im Luftverkehr in der Vergangenheit schon sehr strittig waren und so auch zukünftig nicht so bleiben dürfen.

Schlagworte hierfür sind :

- *starker (unfairer) Wettbewerb*
- *Dumping Preise /-Löhne*
- *Drittanbieter- Outsourcing- Prekäre Beschäftigungsverhältnisse*
- *Fliegen ohne Lohn / - Gehalt*
- *Wet-and dry leasing / sale and leasing back*
- *Verschlechterung der Arbeitsverhältnisse / höhere Arbeitsverdichtung*
- *Weniger Ausgaben für den Arbeits-/ Gesundheitsschutz und Weniger Ausgaben für den Sozialleistung für die Beschäftigten*
- *Weniger Aus-, Fort- und Weiterbildung*
- *Vernachlässigung von Umwelt- / Klimaschutz*

Warum jetzt?

Die Passagierzahlen stiegen in den letzten Jahren exponentiell an, die Zahl der Beschäftigten in der LV Branche blieben nahezu gleich.



Die daraus resultierenden Folgen waren Überlastung, hoher Krankenstand (3x höher als üblich) und eine Überalterung der Beschäftigten im Bereich der Luftfahrt, da keine Neueinstellungen erfolgten.

1. Thema *Personal*

Dann kam die Pandemie, diese ließ die Passagier- und Verkehrszahlen und den Gewinn einbrechen, der Preisdruck stieg, der Wettbewerb war und wurde härter.

Gewinner sind dann einige wenige und die Verlierer die Beschäftigten.

Die hohen Krankheitsquoten bei den Bodenverkehrsdiensten und das Durchschnittsalter der Beschäftigten sind ein klares Warnsignal dafür, dass es so nicht geht.

Das war das erste Hauptthema, hier besteht ein großer Handlungsbedarf „PERSONAL“

2. Thema *Flugverkehrskonzept*

Der LV kann in Deutschland nur eine Zukunft haben, wenn die notwendige, gesellschaftliche und politische Akzeptanz vorhanden ist. Auf jeden Fall sind in allen Bereichen des Luftverkehrs verstärkte Anstrengungen im Bereich Klimaschutz erforderlich.

In dem erarbeiteten Luftverkehrskonzept der Gewerkschaft Verdi, ist der Luftverkehr eingebunden in einem Gesamtverkehrskonzept, das bedeutet hier sind alle größeren Verkehrsflughäfen an das Fernstreckennetz der Bahn angeschlossen.

Wir stellen uns die Frage wo fließt die Luftverkehrssteuer hin? Kommen speziell diese Einnahmen dem Bereich LV zu Gute oder versanden diese in dem großen Staatshaushalt. Fachverbände und Gewerkschaften vertreten die Meinung, dass es besser wäre diese Einnahmen umzuwidmen in eine Klimaschutzabgabe und die Flughafenentgelte/Nützungsgebühr danach auszurichten, wie zum Beispiel die Emissionswerte der Fluggeräte sind, welche dann fliegen. Dadurch hat man zwei Steuerungselemente geschaffen, den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit (kein weiterer Stellen-/Personalabbau), die keine Gegensätze darstellen, sondern sich sinnvoll ergänzen.

Im Luftverkehr der Zukunft werden die Themen:

- *Klimaschutz,*
- *Nachhaltigkeit,*
- *mehr Gesundheitsschutz für alle Beschäftigten*
- *und eine positive Beschäftigungsperspektiven in der Luftfahrt, eine sehr hohe Priorität haben und zum Erfolg führen*



An alle Sozialpartner des deutschen-/europäischen Luftverkehr, habt den Mut für ein „**NEUES NORMALES ANDERES**“, ein weiter so „**geht nicht mehr**“.

Allen Schreckensmeldungen zum Trotz, sind die vielen Beschäftigten, Sozialpartner und Fachverbände bereit, die „neue Zukunft“ mitzugestalten.

Aus der Sicht/Äußerungen des Verkehrsministerium:

- Das BMVI fragt sich, wie kann das Ministerium die von der Krise gefährdeten LV Unternehmen retten? Der Erhalt der Vollbeschäftigung im Bereich der Luftfahrt war ja in der Tat schon vor und während Corona eine Herausforderung und wird es auch zukünftig bleiben.
- Der Luftverkehr hat seit vielen Jahren ein erhebliches Wachstum gehabt
- **die Anzahl der Mitarbeiter nahm jedoch leider ab**, das brachte eine enorme Arbeitsverdichtung auf den Rücken der übrigen Beschäftigten mit sich
- Der Vorteil für viele Bürger war, dass heutzutage viele sich eine Flugreise leisten können.
- Das war und ist gut für den Flugverkehrsstandort „Deutschland“ mit seinen hohen Standards.
- Jedoch wurde von Ländern/Airlines/Flughafengesellschaften, die mit weitaus geringeren Standardanforderungen LV betreiben, ein unfairer Wettbewerb ausgelöst.
- Die aus der Luftfahrt resultierenden Steuereinnahmen, wurden jetzt in der Krise als Staatshilfen an Airlines, Flughäfen und Bodendienste weitergegeben und auch das Kurzarbeitergeld für die Beschäftigten wurde aus diesen bezahlt

Die Klimaschutzdiskussion in Deutschland machte sich zusätzlich im LV stark bemerkbar (nicht in den Buchungszahlen, aber in den politische Debatten) und den Anforderungen an die Standards.

Zum Beispiel hat sich der BMVI dafür entschieden, die Luftverkehrssteuer zu erhöhen, um mit diesen Einnahmen, die Mehrwertsteuersenkung bei der D Bahn zu finanzieren. Diese Mehreinnahmen fehlen in der jetzigen Situation leider.

Zusätzlich sollten die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer (100/200 Mio. Euro), in den Umweltschutz zur Entwicklung von alternativem Kerosin fließen.

Diese schon verplanten Mehreinnahmen fehlen in der jetzigen Situation leider an allen Ecken und Enden, aber die Maßnahmen sollen trotzdem weiter greifen, jetzt gilt es jedoch erstmal die Krise zu bewältigen.

Das BMVI ist in der LV Branche an u.a. Flughäfen und der DFS beteiligt (siehe Tabelle) und steht auch dort finanziell und politisch in der Verantwortung.

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Die anderen/kleineren Flughäfen Standorte sind auch nicht vergessen. Hier müssen gemeinsam mit den Ländern und den Flughafenbetreibern akzeptable Lösungen für die Beschäftigten und den Flughäfen erarbeitet werden.

Wirklich erschreckend ist die Situationen der Beschäftigten; wenn man liest welche Stellenstreichungen zur Debatte stehen oder schon erfolgt sind.

So kann bei einer Laufzeit (bis zu zwei Jahren) des Kurzarbeitergeldes, viel Beschäftigung gezahlt werden, auch wenn absehbar ist, dass in den kommenden Jahren weiterhin viel Verkehr wegbrechen wird.

Tabelle (A) Beteiligung BMVI

| Unternehmen | Standort | | Bemerkung |
|--|-----------------|-----------------------------------|---|
| Deutsche Flugsicherung | GmbH | Langen | BMVI vollständig im Bundeseigentum |
| Flughafen Berlin Brandenburg | GmbH | Berlin | BMVI 26 Prozent Bundeseigentum ^[9] |
| Flughafen Köln/Bonn | GmbH | Köln | BMVI 30,94 Prozent Bundeseigentum ^[10] |
| Flughafen München | GmbH | München-Flughafen | BMVI 26 Prozent Bundeseigentum ^[11] |

Alle sind sich einig, dass sich die Krise im Luftverkehrsbereich noch viel länger hinziehen wird. Aus der Krise und dem Lockdown kann man auch ein paar positive Effekte ziehen, in Bezug auf in Richtung Umwelt/Klimaschutz. Durch den Rückgang der Geschäftsreisen wurden auch die Möglichkeiten moderner Kommunikationstechnik mehr genutzt.

Natürlich hat das BMVI die Situation aller Beschäftigten (angefangen von den Piloten, Lotsen bis hin zu den Sicherheitskontrollen, Beschäftigte der Bodenabfertigung

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



und Beschäftigte der Shops) im Blick. Es sind viele von der Krise betroffen, deswegen ist es wichtig und im Interesse aller, dass der Verkehr verantwortungsvoll so schnell wie möglich wieder hochgefahren wird.

Viele, schnellere und bessere COVID Test und Testergebnisse sind gut für die weitere, hoffentlich positive Entwicklung des Luftverkehrs.

Die zukünftige Herausforderungen sind:

- der Klimaschutz (z.B. welche Strecken werden noch bedient)
- die zeitlich- und krisenbedingte Hilfe (Covid Hilfen, Kurzarbeitergeld (über 9 Mio. Anträge usw.) für die Unternehmen der Luftfahrtbranche

Es sind von staatlicher Seite viele Unterstützungsgelder (ca. 9 Mrd.) in die Unternehmen geflossen, ohne soziale Bedingungen oder direkte Sicherung von Arbeitsplätzen.

Ohne diese schnelle, unbürokratische Hilfe, hätte die Lufthansa wahrscheinlich jetzt oder demnächst Insolvenz anmelden müssen. Dann hätte man ein echtes Problem gehabt.

Das BMVI steht zu diesem Unternehmen (LH), weil es einfach wichtig ist, nahezu systemrelevant für Deutschland, für Europa und weil natürlich auch viele Arbeitsplätze betroffen wären und erhalten bleiben sollen.

Allen Beteiligten ist klar, ob privatwirtschaftlich oder staatlich geführtes Unternehmen, es wird eine Herausforderung werden, die Anzahl von Arbeitsplätzen und das hochqualifizierte Personal auch bis nach der Krise zu erhalten. Trotzdem wird es im Luftverkehr zu starken Jobverlusten kommen

Aus der Sicht/Äußerungen des Arbeitsministerium (BAMS):

Die Vertreterin der BAMS knüpft an einigen Punkten des BMVI an. Die Vergabe, Kriterien und Verträge der Kredite an Lufthansa, sind/waren im BAMS nicht bekannt. Deswegen gab es auch keine Einflussnahme auf die Nutzungsbedingungen der Kredite (bei LH).



Das Arbeitsministerium hat trotzdem gute Arbeit geleistet und seine Hausaufgaben gemacht. Die Luftverkehrsbranche und alle anderen mussten mit zwei Dingen fertig werden, mit der Corona-Krise und mit mittelfristige und langfristige Probleme.

Diese sind ->

1.) ökologische Erfordernisse sind die Verlagerung des Warenverkehrs und des Tourismus. Dazu gibt es eine Alternative bei der Entwicklung und dem Einsatz von alternativen Kraftstoffen.

2.) Die Corona getriebene Digitalisierung und weitere Entwicklung der künstlichen Intelligenz, haben ein spürbares Ergebnis, dass es zB weniger Dienstreisen geben wird. Das BAMS hat reagiert und Mittel über 9 Mio. Euro für die Beschäftigten in Kurzarbeit für die Dauer von 2 Jahren bereitgestellt.

Es gab eine Entlastung leider nur für die Arbeitgeber, durch Aussetzen und Rückerstattung der Sozialversicherungsleistung.

Während der Kurzarbeit ist eine Kündigung von Mitarbeiter nicht möglich, hier muss der Mitarbeiter aus der Kurzarbeit herausgenommen werden, um dann im Nachgang gekündigt zu werden. Um die Entwicklung der Digitalisierung nicht im Weg zu stehen, wurde ein **Qualifizierungschancengesetz** und ein **Arbeit von morgen Gesetz** beschlossen und weitere Maßnahmen werden noch folgen. Es gibt heute die Möglichkeit, der lebenslangen Berufsberatung durch die Agentur für Arbeit und für jeden Arbeitnehmer, der im Zuge von Demographie und Engpassberufen im Rahmen der Fortschreitenden Digitalisierung beruflich betroffen wäre, Fortbildungen zu erhalten. Unternehmen erhalten an dieser Stelle Unterstützung, was besonders für kleine und mittelständige Unternehmen ein starke Entlastung ist, da hier Lehrgangskosten und Entgeltfortzahlung durch die BAMS übernommen wird. Bei größeren Unternehmen ist dieses auf Grund der eigenen Leistungsfähigkeit etwas weniger. Das BAMS ist stolz, erstmal eine Art von Prävention in der Arbeitslosenversicherung zu haben. Zu erwähnen wäre noch das Beschäftigungssicherungsgesetz bei gering Verdienern, bei älteren Arbeitnehmer und evtl. Transfergesellschaften. Das BAMS versteht die Sorgen/Ängste der Beschäftigten in der LV Branche und auf die Bitte, auf Zahlung des Kurzarbeitergeldes über das Jahr 2021 bis sogar 2025 hinaus, aber man muss die Situation im Auge behalten und so kann man STEP by STEP reagieren. Erschreckend sind die aktuellen Verhältnisse der Kurzarbeit bei

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Ryanair. Ehemals stolze Piloten, welche nur noch Stundengeld erhalten. Ein Entgelt was zum Leben nicht reicht.

Aus der Sicht/Äußerungen des BDL (Bundesverband der Luftverkehrswirtschaft):

Die Mitglieder des BDL sind:

- die Fluggesellschaften
 - Condor
 - Lufthansa
 - TUIfly
 - DHL

- die Flughäfen
 - BER
 - FRAPORT

- DFS (Deutsche Flugsicherung)
- Gebr. Heinemann SE & Co.KG

- die Verbände
 - ADV
 - BDF

Der BDL sieht sich nicht nur in der Krise stark in der Verantwortung, natürlich muss reflektiert werden, wie die jetzige Situation ist.

In dieser Konferenz sind die Beschäftigten Unternehmen, die vom BDL vertreten werden und diese Menschen wissen:

Wenn die Politik mit (unseren) Unternehmen, den Unternehmensvorständen, den Aufsichtsräten, den Betriebs- und Personalräten im April 2020 nicht gehandelt hätten, gäbe es heute keinen dieser Arbeitsplätze mehr.

- dann hätten wir eine Viertel Million Arbeitslose mehr, das ist die Realität
- Die Politik hat hier in Deutschland sehr schnell gehandelt

An erster Stelle ging es darum, mit Kurzarbeitergeld überhaupt sicherzustellen, dass diese Arbeitsplätze durch Kurzarbeit gehalten werden konnten.



An zweiter Stelle ging es darum die Liquidität (unserer) Unternehmen zu sichern, denn auch ohne diese Maßnahmen, wären diese Unternehmen und deren Arbeitsplätze heute nicht mehr.

Was ist Liquiditätssicherung?

Liquiditätssicherung heißt, die Unternehmen müssen sich finanzieren können.

Ein Teil der Unternehmen bekommen noch Kredite von Banken und dem privatem Kapitalmarkt, das sind im Wesentlichen die Unternehmen (siehe Tabelle (A) Beteiligung BMVI), die noch in staatlicher Beteiligung sind.

Viele andere Unternehmen, Fluggesellschaften und Privatunternehmen bekommen angesichts der Krise seit geraumer Zeit keine Kredite mehr, deswegen war es zwingend erforderlich, um auch diese Unternehmen zu sichern, dass der Staat vorübergehend Finanzielle Mittel bereitstellt hat um die Existenz der Firmen zu sichern.

Kredite sind keine Geschenke oder Beihilfen, sondern diese Kredite müssen zurückgezahlt werden. Der Staat/Steuerzahler, der dieses Geld bereitstellt, tritt hier als Kreditgeber ein, übrigens zu guten Konditionen. Der Staat/ Steuerzahler verliert hier auf Dauer kein Geld, diese Gelder sind alles rückzahlbare Kredite, Einlagen und Beteiligungen.

An dritter Stelle kommt hinzu, dass der Staat erkannt hat, dass die Mobilität am Standort Deutschland und Europa gesichert werden muss, damit unser Wirtschaftsstandort mit all seinen Arbeitsplätzen nicht ins Rutschen gerät.

Die Mobilitätsinfrastruktur und die Mobilitätsanbindung Deutschlands muss erhalten bleiben. Deswegen hält der Staat an dem Luftverkehrssystem weiterhin fest.

Dieses Luftverkehrssystem hat sich bewährt/funktioniert und ist Interessanterweise überall auf der Welt gleich.

Trotz der chaotischen Zustände, konnte ein Minimum des Luftverkehr erhalten bleiben Das geht aber auch nur mit Menschen, zB mit Piloten, Flugbegleiter, mit Leuten, die an der Rampe arbeiten. Diese Menschen arbeiten aktuell unter Pandemiebedingungen und nun musste dafür Sorge getragen werden, dass:

- ihre Familien abgesichert sind,
- die Kinder in die Kita können,
- sie in die Schule können
- weiter studiert werden kann

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Deswegen hat der BDL sich im Frühjahr an die Bundesregierung gewandt und gesagt (gefordert), ihr müsst sicherstellen, dass diese Menschen (Systemrelevantes Personal) jegliche Unterstützungen erhalten und deren Kinder weiterhin in die Kindertagesstätten und Schulen betreut werden können.

Ohne diese Hilfen und Zugeständnisse wäre das heute alles nicht mehr.

Wie das Verkehrssystem morgen aussehen wird, kann aktuell Keiner vorhersagen. Aber wenn die Frage gestellt wird, wie könnte es Morgen, Übermorgen aussehen, wird sich etwas verändern?

Die kurze Antwort kann nur lauten „JA“ es wird sich etwas verändern.

Deswegen ist es wichtig, jetzt gut aus der Krise herauszukommen.

Man kann davon ausgehen, dass die Anwendung der digitaler Kommunikation dazu führen wird, dass der eine oder andere Geschäftsflug ausbleibt, touristische Flüge stagnieren und auch in absehbarer Zeit der Luftverkehr in der Welt sich nicht so schnell verändert oder erholen wird.

Zukünftig gibt es 2 Herausforderungen, es müssen faire Wettbewerbsbedingungen herrschen und es muss im Einklang mit dem Klimaschutz und der Nachhaltigkeit gehen. Das sind die Aufgaben an den wir intensiv arbeiten werden.

Zwei Fragen wurden von den Konferenz Teilnehmern an den Vertreter BDL gestellt:

Frage warum gab es an der Kreditvergabe u.A. für den LH Konzern keine sozialen Bedingungen?

Der BDL ist sich ganz sicher, dass es natürlich Beschäftigte gibt, die sich eine sozialere Komponente gewünscht hätten, dass es Auflagen von „Arbeitsplatz erhalten“ gegeben hätte, aber es gibt genauso oft Beschäftigte, die natürlich wissen, dass es nicht gut ist, wenn die Infrastruktur vernachlässigt wird.



Warum ist eine Verstaatlichung der LH oder andere Unternehmen keine Option?
Wir haben ja gesehen, wohin die Staatswirtschaft im Luft Verkehr führt, bestes Beispiel sei hier die Alitalia. Dieses ist eine katastrophale Geschichte und am Ende katastrophal für die Beschäftigten gewesen. Wir in Deutschland sind wirklich sehr gut beraten, einen solchen Unfug nicht zu machen, sondern dafür Sorge zu tragen, dass die Liquidität der Unternehmen gegeben ist. Wir stehen für eine soziale Partnerschaft, im Rahmen und den Möglichkeiten, die die Betriebe haben. Der BDL stehe für gute Arbeitsbedingungen bei den Airlines, Flughäfen und Betrieben. Der BDL macht die „Schmutzkonferenz“ der Konkurrenz nicht mit, das ist nicht ihre Politik.

Fragen / Aussagen /Stichworte der Vertreter der Betriebs- & Personalvertretungen (FFM & LH)/Verdi Bundesfachgruppe Luftverkehr

- Überbelastung der MA
- Arbeitsversäumnisse durch hohen Krankenstand der Beschäftigten
- Maßnahmen im Arbeits- und Gesundheitsschutz wurden vernachlässigt.
- Liberalisierung des LV ging auf Kosten der MA
- Personal anpassen auf Stand der aktuellen Entwicklung
- Niedrige Löhne der Beschäftigten haben noch geringeres Kurzarbeitergeld zur Folge, damit können viele MA nicht auskommen, nicht leben
- Privatisierungen von LV Betrieben wurde auf den Rücken der Belegschaft ausgetragen.
- Die Politik kann sehr wohl unternehmerische Verantwortung übernehmen, das zeigt das Beispiel Fraport
- Der Klimaschutz hat in der Öffentlichkeit ein höheren Stellenwert bekommen und ist in der LV eine Stellgröße
- Der LV braucht globale einheitliche Regelungen
- Die Luftverkehrssteuer muss zweckgebunden (für ein evtl. ökologischen Umbau der LV Branche) eingesetzt werden
- Ein positive Verkehrsentwicklung ist in den nächsten Jahren nicht zu erwarten
- Die Ausweitung des Direktionsrecht (z.B. bei der LH) in der jetzigen Phase ist zu verurteilen.
- Betriebliche Mitbestimmung ist nie ein lästiges Übel und wird nicht wirklich gelebt.
- Vertrauen aller Beteiligten (Sozialpartner) muss wiederhergestellt werden
- Zu erwartenden Personalabbau im Bereich LV muss sozial verträglich sein
- Eine sozial verträgliche Versorgung aller MA im LV muss auch auf lange Sicht gewährleistet sein
- Die Intermodalität wird neue Berufe hervorbringen
- Verkehrskonzepte müssen erneuert/angepasst werden, Europaweit
- Die Flugpreise realistisch anpassen (keine Dumpingpreise mehr, o.Ä.)



Es geht um Menschen, Mitarbeiter, Bürger, Intermodalität, neue Verkehrskonzepte, mehr Nachhaltigkeit, Mobilität und Klimaschutz.

Man muss die Chance nutzen, um eine Neuausrichtung des gesamten Luftverkehrs mitzugestalten, voranzutreiben und das Luftverkehrskonzept sinnvoll (wie von Christine Behle bereits angesprochen) zu verändern.

Wir (Beschäftigte und Sozialpartner) müssen die Zukunft gestalten, bevor Andere es tun.

Diesem Motto schließt sich der FdF (Fachverband der Flugsicherung) an.

FdF (Fachverband der Flugsicherung)

Wir haben uns bereits in den vorherigen Insides 02, 03 und 04-2020 auf die Situation der Flugsicherung, der Einflussnahme und auch mögliche Ideen für **ein Danach** geäußert.

6000 AP (3000 OP) und viele hochqualifizierte Tätigkeiten mit angemessener Bezahlung sind aktuell in Gefahr, da nur 30 % der Verkehrszahlen erreicht werden und da u.A. geringere FS Gebühren eingenommen werden.

Ob nun am Tag 1000 oder 10.000 Flugbewegungen verzeichnet werden, die Kosten für Personal und Infrastruktur sind und bleiben die Gleichen, für das Vorhalten von Flugsicherungsdienstleistungen. Hier ist der Gesellschafter (100% BMVI) gefordert. Sicher erhält die FS noch Kredite aus der privat Wirtschaft, aber ob das für die Zukunft reicht, sei dahingestellt. In den nächsten entscheidenden Jahren sind wahrscheinlich 3 bis 5 Mrd. Euro nötig, um die öffentlichen Darseinsfürsorge zu garantieren, um Arbeitsplätze und hochqualifiziertes Personal zu halten, dieses aus-, fort- und weiterbilden zu können.

Der FDF möchte sich den u.A., Statements der stellv. Vorsitzenden Verdi Christine Behle und der Verdi Bereichsleiterin Luftverkehr Mira Neumaier anschließen, bekräftigen und unterstützen.

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Die Folgen der Krise, dürfen nicht auf dem Rücken der Passagiere oder der Beschäftigten ausgetragen werden und zu Lasten der Umwelt gehen, um daraus Gewinn zu erwirtschaften. Soziale- und ökologische Nachhaltigkeit, sind die Schlüsselworte im Bereich der Luftfahrt.

Ein „Weiter so“ kann es nicht geben...

- und eine weitere Verschlechterung der Situation darf es nicht geben.
- wir müssen jetzt über Zukunft reden
- wir müssen jetzt über dem Danach reden
- im LV muss eine Deregulierung und ein Umdenken stattfinden

Gewinn der Airlines/Flughäfen/Bodendienste müssen in die Unternehmen/Infrastruktur und den Beschäftigten reinvestiert werden.

Die neue Führung der DFS muss sich klar sein, dass auch zukünftig das gut ausgebildete Personal, ihr Kapital ist und die Infrastruktur bedient und am Laufen hält.

In diesem Sinne wünscht der FdF allen Lesern schöne Feiertage und ein gesundes 2021

BLEBEN SIE UND IHRE ANGEHÖRIGEN GESUND

Geleitet und durch die Podiumsdiskussion führten uns sehr souverän Verdi Referenten der Bundesverwaltung Fani Zaneta und Dennis Dacke... dafür recht herzlichen Dank.

gelistet die Podiumsmitglieder der Kick off Veranstaltung :

Claudia Amier (FRA Port Betriebsrat)

https://www.google.de/search?q=claudia+amier+fraport&source=lmns&hl=de&sa=X&ved=2ahU-KEwjR-M-OxP3sAhVNO-wKHTg_ASgQ_AUoAHoECAEQAA

Christan Hirsch (LH Gesamtbetriebsrat)

<https://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/de/corporate-governance/aufsichtsrat/Hirsch-201912.pdf>

Anette Kramme (BMAS)

https://de.wikipedia.org/wiki/Anette_Kramme

Steffen Bilger (BMVI)

https://de.wikipedia.org/wiki/Steffen_Bilger

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!



Matthias von Randow (BDL)

https://de.wikipedia.org/wiki/Matthias_von_Randow

Christine Behle (stellv. Vorsitzende VERDI)

Mira Neumaier (ver.di-Bundesfachgruppenleiterin Luftverkehr)

<https://verkehr.verdi.de/ueber-uns/ansprechpersonen-bundesebene>

weitere Link/Quellen

Liquiditätssicherung

<http://www.wirtschaftslexikon24.com/d/liquiditaetssicherung/liquiditaetssicherung.htm>

Qualifizierungschancengesetz (SGBIII)

[BMAS - Qualifizierungschancengesetz](#)

Arbeit von morgen Gesetz

[BMAS - Arbeit-von-morgen-Gesetz](#)

Beschäftigungssicherungsgesetz

[BMAS - Beschäftigungssicherungsgesetz](#)

SGB III § 82

https://www.gesetze-im-internet.de/sgb_3/_82.html

SGB III § 106a

https://www.gesetze-im-internet.de/sgb_3/_106a.html

SGB IV Rückerstattung von Sozialversicherungsbeiträgen

[SGB IV Gemeinsame Vorschriften für die Sozialversicherung - SGB IV Sozialgesetzbuch \(sozialgesetzbuch-sgb.de\)](#)

Liste privatrechtlicher Unternehmen mit Bundesbeteiligung in Deutschland

https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_privatrechtlicher_Unternehmen_mit_Bundesbeteiligung_in_Deutschland

BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft)

https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesverband_der_Deutschen_Luftverkehrswirtschaft

ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen)

https://de.wikipedia.org/wiki/Arbeitsgemeinschaft_Deutscher_Verkehrsflugh%C3%A4fen

BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften)

https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesverband_der_Deutschen_Fluggesellschaften

IDRF (Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze)

<https://www.idrf.de/>



BMAS (Bundesministerium für Arbeit und Soziales)

<https://www.bmas.de/DE/Startseite/start.html>

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur)

<https://www.bmvi.de/DE/Home/home.html>

DFS (Deutsche Flugsicherung)

https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/

LH (Lufthansa)

<https://www.lufthansa.com/de/de/homepage>

FRAPORT (Frankfurt Airport)

<https://www.fraport.com/de.html>

FdF (Fachverband der Flugsicherung)

<http://fdf-online.de/>

- *Inside 02 Informationen zum Coronavirus*
<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-02-2020.pdf>
- *Inside 03 Wie geht es weiter nach Covid 19*
<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-03-2020.pdf>
- *Inside 04 Coronavirus und Luftfahrt*
<http://fdf-online.de/wp-content/uploads/2013/09/Inside-04-2020.pdf>

Nachlese der Vereinigung AirCrewAlliance

<https://aircrewalliance.com/news/for-the-best-new-normal-ein-rueckblick/>

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/>

Bitte weiterreichen - auch in andere Bereiche!!!!