

Staatliche Mitbestimmung im Luftverkehr als Chance zur Verbesserung der Mobilitätsinfrastruktur und Stärkung der Arbeitnehmerrechte

Durch die Corona-Krise ist Staatshilfe zur Garantie des Luftverkehrs in und aus Deutschland heraus notwendig. Hierdurch ergibt sich die einmalige Chance für übergreifende Infrastrukturreformen, welche während und nach der Corona-Krise eine Vielzahl von bestehenden Problemen lösen können. Hierzu muss der Staat jedoch eine aktive Rolle einnehmen und nicht allein Liquidität durch stille Beteiligungen garantieren. Nur durch direkte Einflussnahme ist Steuerung im Wiederaufbau des Luftverkehrs überhaupt möglich.

UFO möchte mit diesem Papier Beispiele geben, um zu verdeutlichen, welche Chancen zu Reformen in der Transportinfrastruktur liegen. Zudem ist die Kampfparität zwischen Gewerkschaften und Unternehmen in dieser Krise aufgehoben. Soziale Sicherung ist den Gewerkschaften aufgrund dessen nicht mehr nach den im Grundgesetz vorgesehenen Regeln möglich. Ein Grundpfeiler der sozialen Marktwirtschaft ist damit außer Kraft gesetzt.

Wenn der Staat mit Mitteln der Gesellschaft Unternehmen stützt, so ist es geboten, die Rechte von Mitarbeitern und der Öffentlichkeit über das sonst übliche Maß hinaus zu schützen und zu fördern. Die Erfahrung aus der Bankenkrise, in der Verluste sozialisiert und Gewinne privatisiert wurden, darf sich nicht wiederholen. Hierdurch litt die Akzeptanz von Staatshilfen zur Rettung von systemrelevanten Unternehmen und Branchen. Durch eine aktive Beteiligung wird die Akzeptanz zur Unterstützung von Unternehmen durch Staatsgeld gestärkt.

Für die Gewährung staatlicher Unterstützung an Unternehmen im Luftverkehr sollten daher folgende Punkte berücksichtigt werden, um langfristige Ziele des Gemeinwohls zu erreichen:

1. Der Staat muss sicherstellen, dass Gelder der Gesellschaft auch den Gütern der Gesellschaft dienen. Die Verantwortung in der Mittelverwendung liegt damit auch beim Staat als Geldgeber.
2. An die Gewährung von staatlicher Unterstützung werden Vorgaben zur Unternehmensführung im Sinne der sozialen Marktwirtschaft geknüpft.
3. Die Kampfparität zwischen Unternehmen und Arbeitnehmern ist durch die Krise derzeit aufgehoben und langfristig eingeschränkt. Der Staat muss durch seine Vorgaben und deren Überwachung sicherstellen, dass hierdurch Arbeitnehmerinteressen nicht beeinträchtigt sind. Die Arbeitnehmermitbestimmung auf Augenhöhe muss gewährleistet sein.
4. Staatsgelder müssen dem langfristigen Erhalt von Arbeitsplätzen dienen. Unternehmerische Entscheidungen sind auf Erfüllung dieses Kriteriums zu überprüfen.
5. Während staatlicher Unterstützung keine Ausschüttung von Dividenden an Aktionäre, keine Zusatzgratifikationen jeglicher Art (Boni) an Top-Management inkl. Organvertreter, Deckelung des Festgehalts von Organvertretern auf das Vierfache des höchsten Tariflohns im Unternehmen.

6. Aktive Überwachung durch Übernahme von Aufsichtsratssitzen durch den Staat, Besetzung von Sitzen durch das Bundesparlament.
7. Im Wiederaufbau des Luftverkehrs können Infrastrukturreformen durchgeführt werden, um etwa Klimaziele, Wettbewerbsungleichgewichte und Regulierungschaos anzugehen.
8. Die Bundesregierung macht den Wiederaufbau des Luftverkehrs zu einem Thema während der kommenden EU-Ratspräsidentschaft und setzt sich damit aktiv für eine paneuropäische Luftverkehrs-Strategie ein.

Beispiele für mögliche Bereiche von Infrastrukturreformen

Klimaziele

Zur Verbesserung der CO₂-Bilanz soll Luftverkehr, insbesondere auf unrentablen, kurzen Strecken reduziert werden. Die Nachfrage vor Ausbruch der Corona-Pandemie zeigte jedoch, dass allein aus der politischen Debatte über nachhaltiges Reisen keine Veränderung des Reiseverhaltens resultierte. Stündliche und halbstündliche Verbindungen auf Strecken wie Frankfurt-Düsseldorf, Frankfurt-Berlin, Frankfurt-Hamburg oder München-Berlin waren Normalität und sehr nachgefragt. Im Wiederaufbau des Luftverkehrs könnte durch aktive Steuerung gezielt zunächst paneuropäischer und internationaler Luftverkehr aufgebaut werden. Für innerdeutschen Luftverkehr könnte nach Abschluss von Machbarkeits- und Bedarfsanalysen eine andere Gewichtung zwischen Luft-, Bahn- und Straßentransport hergestellt werden.

Auf europäischer Ebene ist eine bessere Vernetzung zwischen teilstaatlichen Fluggesellschaften möglich, um etwa die Notwendigkeit von paneuropäischem Luftverkehr insbesondere bei grenzüberschreitenden Flügen zu überprüfen. Weiterhin kann grenzüberschreitend die Lage und Notwendigkeit von Passagierflughäfen überprüft werden. Länder- und Bundeshaushalt könnten durch eine höhere Effizienz stark entlastet werden. Als ein solches Projekt sei hier der sogenannte *single european sky* genannt, welches die Synchronisation der europäischen Luftraumüberwachung zum Ziel hat.

Wettbewerb

Vor der Corona-Krise bestanden massive Überkapazitäten im Luftverkehrsmarkt. Hinzu kommen asymmetrische Wettbewerbsbedingungen zwischen deutschen, europäischen und internationalen Konkurrenten sowie starke Veränderungen der Nachfrage. Das Privatreisesegment wuchs in der kürzeren Vergangenheit am stärksten, worauf etablierte Fluggesellschaften mit der Gründung von eigenen Billig-Plattformen reagierten. Der Preiskampf auf manchen nationalen und internationalen Strecken musste durch andere Unternehmen/Unternehmensteile quersubventioniert werden.

Bei unregelter Wiederaufnahme droht eine massive Verschiebung der Verhältnisse. Gesellschaften wie Condor, welche das Ferien- und Privatreisesegment bedienen, könnten gegen einen

Lufthansakonzern im direkten Wettbewerb nicht lange bestehen, sofern Lufthansa weiterhin mit Marktmacht und Preiskampf Verdrängungswettbewerb betreibt. Im Wiederaufbau des Luftverkehrs könnte der Staat steuernd eingreifen, um faire Wettbewerbschancen zu garantieren.

Auf internationaler Ebene bietet sich die Chance, den Standort Deutschland als Reisedrehkreuz zu stärken, indem heimische Fluggesellschaften im asymmetrischen Konkurrenzkampf gegen Wettbewerber wie etwa aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, unterstützt werden. Langfristig könnte Deutschland so als Luftverkehrs-, Handels- und Touristikstandort gestärkt werden.

Regulierung

Die Regulierung des Luftverkehrs ist sehr komplex und von nationalen Auflagen geprägt. Auch Gebührenordnungen für Landrechte und Luftraumüberwachung sind reformbedürftig. Insbesondere die Kosten für die heute schon öffentlich getragene Flugsicherung bedürfen einer Lösung im Wiederaufbau des Luftverkehrs. Der Staat muss die Fluggesellschaften zur Wiedererlangung von Wettbewerbskraft in den geltenden Gebührensystemen entlasten. Weiterhin könnten Gebührensysteme Anreize zu sozial und ökologisch verantwortlichem Handeln beinhalten.

Zur notwendigen Stärkung von Arbeitnehmerrechten

Die in der sozialen Marktwirtschaft notwendige Mitbestimmung durch Betriebsräte und Gewerkschaften ist durch die Krise gefährdet. Die internationale Konkurrenz im Luftverkehr hat sehr unterschiedliche Bedingungen in diesem Feld. Dies hat unter anderem dazu geführt, dass es für fliegendes Personal bis heute keinen Flächentarifvertrag gibt, sondern die Tarifbedingungen massiv differieren.

Zudem sind viele Gesetzesstandards für Arbeitnehmer im Luftverkehr außer Kraft, wie etwa das Arbeitszeitgesetz, die Betriebsstättenchutzverordnung oder bis zuletzt die gesamte Betriebsverfassung. Europäische Regulierungen über EASA bilden den Mindeststandard, welcher durch Gewerkschaften im Verteilungskampf regelmäßig verbessert werden muss. Für Mitbestimmungsrechte nach BetrVG wurde zwar im Jahr 2019 die Errichtung von Betriebsräten ermöglicht, jedoch wird weiterhin mit tarifvertraglicher betrieblicher Mitbestimmung agiert. Durch Historie und andere gesetzliche Grundlagen im Vergleich zu anderen Arbeitnehmern gelten sogar innerhalb eines Konzerns wie der Lufthansa Gruppe erhebliche Unterschiede in den Mitbestimmungsmöglichkeiten der Arbeitnehmer. Eine Verbesserung dieser Rechte wäre nur durch Arbeitskampf durchsetzbar.

Auch auf tariflicher Ebene sind Arbeitnehmer im Luftverkehr mangels etablierter beruflicher Qualifizierung erheblich schlechter gestellt. Wahrscheinliche und schon beschlossene Betriebsschließungen im Rahmen der Corona-Krise führen zu weiteren Verteilungskämpfen. Langjährige Arbeitnehmer, deren Arbeitsplatz wegfällt oder verschoben wird, haben keinerlei Garantie auf soziale Sicherung, da die Tarifbedingungen unterschiedlich sind. Auch hier ist innerhalb des Lufthansakonzerns keine Synchronisation vorhanden. Vielmehr müssen sich Mitarbeiter des Konzerns zwischen einzelnen Gesellschaften wie externe Arbeitnehmer bewerben und im Ergebnis mit Gehaltseinbußen von mehr als 60% rechnen. Eine Verbesserung dieser Situation wäre im Streitfall nur per Arbeitskampf durchsetzbar.

Gerade der Lufthansa-Konzern hatte keine Bestrebungen in den vergangenen Jahren, um soziale Sicherung innerhalb des eigenen Unternehmensverbunds zu gewährleisten. Teilweise wurden sogar Konstrukte zur Tarifflicht aktiv genutzt. Ein Beispiel dafür war die Gründung von Eurowings Europe; welche mit Sitz in Österreich Flüge aus Deutschland heraus anbietet, jedoch Arbeitsbedingungen und Arbeitsrecht nach österreichischem Recht vorsieht. Ryanair agiert mit den gleichen Methoden und musste erst durch Arbeitskampf zur Anerkennung von deutschem Recht gezwungen werden.

Die teilweise schon vor der Corona-Krise geplanten Umbauten der Gesellschaftsstruktur in Verbindung mit den durch die Krise notwendigen Veränderungen sind damit für die Arbeitnehmer eine Bedrohung ihrer sozialen Existenz an sich. Nur auf Druck der Öffentlichkeit wurde etwa den Germanwings-Mitarbeitern eine Anschlussbeschäftigung im Konzern versprochen. Tatsächlich bleibt bisher jede Bestrebung aus, dies umzusetzen; für Kabinenmitarbeiter werden übergreifende Lösungen sogar vehement abgelehnt. Bei einer weiteren Schrumpfung des Konzerns, zu diesem Datum wird von 10.000 Stellen Abbau gesprochen, droht sich diese Haltung der aktuellen Konzernführung fortzusetzen. Die Verbesserung dieser Situation wäre nur durch Arbeitskampf zu erreichen.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass schon die Sicherung sozialer Standards im Lufthansa-Konzern nur durch Arbeitskampf durchzusetzen war. Sowohl in der Corona-Krise als auch im Wiederaufbau nach der Corona-Krise ist die grundgesetzlich garantierte Kampfparität aufgehoben und langfristig massiv eingeschränkt. Dieses Ungleichgewicht kann nur durch aktive staatliche Beteiligung und Steuerung ausgeglichen werden. Ein unter normalen Umständen wirtschaftlich gesundes Unternehmen wie die Lufthansa-Gruppe sollte nicht nur zur sozialen Sicherung verpflichtet werden, es muss dabei aktiv begleitet werden.