

## Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt

Tagungsband



33



WIEN

Wien, 2007  
ISBN 978-3-7063-0350-7

Verkehr und Infrastruktur  
Nr 33

# Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt

Tagungsband



Zusammenstellung: Doris Unfried (AK-Wien)

Bearbeitung und  
Layout: Christine Schwed (AK-Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien  
Prinz-Eugen-Straße 20-22  
1040 Wien  
Tel: +43 1 50165 / 2698  
Fax: +43 1 50165 / 2105  
E-Mail: [christine.schwed@akwien.at](mailto:christine.schwed@akwien.at)

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2007, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

**Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme**

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien.

# Vorwort

Die Luftfahrt und ihre Akteure stehen unter großem Druck. Eine klimabedingten Änderungen der Umweltpolitik, die Verknappung der Rohstoffressourcen, die Liberalisierungen in der Luftfahrtpolitik der EU, die dynamische konkurrenzbetonte Entwicklung im Airlinebereich, verschärfte Sicherheitsbestimmung am Boden als auch in der Luft, ein verändertes Konsum- und Reiseverhalten der Passagiere und ähnliches mehr zwingen Flughäfen, Flugsicherung, Fluggesellschaften, die Luftfahrzeugindustrie und alle mit diesen verbundene Partner zu einer strategischen Neuausrichtung und Unternehmenspolitik für die kommenden Jahrzehnte.

Unternehmen geben den durch die Liberalisierung verursachten Kostendruck meist an die Belegschaft weiter, die dann von Sparmaßnahmen und dem Verlust von Arbeitsplätzen bedroht ist.

Im Luftfahrtsektor spielen die Beschäftigten eine zentrale Rolle. Im März 2007 waren in Österreich insgesamt 10.717 Personen beschäftigt. 2006 wurden über 1,1 Millionen Überflüge im österreichischen Luftraum kontrolliert und über 20 Millionen Passagiere an den österreichischen Flughäfen abgefertigt.

Egal ob im Bereich Catering, Wartung, Luft- und Bodenpersonal, Flugverkehrskontrolle, Flughäfen, all die dort Beschäftigten garantieren mit ihrem persönlichen Einsatz und mit ihren Qualifikationen, dass die Luftfahrt jene Attraktivität für Passagiere und Kunden beibehält die sie in den vergangenen Jahrzehnten auf- und ausgebaut hat.

Es ist keine Frage, dass die eingangs erwähnten Entwicklungen auch Veränderungen in der Unternehmens- und Personalpolitik und in der strategischen Ausrichtung der Luftfahrtakteure nach sich ziehen. Die damit verbundenen Veränderungsprozesse haben für die Beschäftigten in den meisten Fällen negative Auswirkungen durch Senkung der Personalkosten und den damit verbundenen Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen.

Um einen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gemeinsamen Weg der Veränderung zu beschreiten, müssen die unterschiedlichen Standpunkte und Sichtweisen geklärt werden.

Ziel dieser Veranstaltung war, diese Standpunkte und Sichtweisen transparent zu machen und Perspektiven für den sozialen Dialog und faire Bedingungen für die Beschäftigten zu diskutieren.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Die Vision der Europäischen Kommission bis 2020 Das Europäische Parlament als Gestalter eines neuen Rahmens (Jörg Leichtfried) .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Die europäischen Gewerkschaften und der europäische Flugverkehrssektor (Josef Maurer).....</b>	<b>31</b>
<b>3. Arbeitszeiten in der Luftfahrt (Gerda Heilegger).....</b>	<b>37</b>
<b>4. Auswirkungen von Liberalisierung und Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen (Roland Atzmüller) .....</b>	<b>45</b>
<b>5. Privatisierung in der Flugsicherung - Hintergründe und Auswirkungen (Klaus Berchtold-Nicholls) .....</b>	<b>51</b>
<b>6. Situation der Beschäftigten bei Austro Control – Schwerpunkt Air Traffic Management (Norbert Payr).....</b>	<b>57</b>
<b>7. Aktuelle und zukünftige Situation der Beschäftigten bei Austro Control (Helmut Harucksteiner).....</b>	<b>63</b>
<b>8. Situation der Beschäftigten aus Sicht der deutschen Dienstleistungs- gewerkschaft verdi (Ingo Kronsfoth) .....</b>	<b>79</b>
<b>9. Aktuelle und zukünftige Situation der österreichischen Zivilluftfahrt (Peter Malanik).....</b>	<b>99</b>
<b>10. Situation der Flugsicherung in Österreich und in Europa Christoph Baubin) .....</b>	<b>103</b>
<b>11. Situation der österreichischen Luftfahrtbehörde (Herbert Zulinski) .....</b>	<b>111</b>
<b>12. Strategie der ITF im Rahmen der internationalen und europäischen Entwicklungen in der Zivilluftfahrt (Ingo Marowsky) .....</b>	<b>115</b>
<b>Autorenverzeichnis.....</b>	<b>125</b>
<b>Programm zur Tagung am 25. Juni 2007 .....</b>	<b>127</b>
<b>Presseaussendungen .....</b>	<b>ab 129</b>

# 1. Die Vision der Europäischen Kommission bis 2020

## Das Europäische Parlament als Gestalter eines neuen Rahmens

MEP Jörg Leichtfried, Europäisches Parlament

Angesichts einer durchschnittliche Zunahme des Luftverkehrsvolumens in 2006 um 4,1% gegenüber 2005 bleibt die Frage der Bewältigung des Luftverkehrswachstums bei gleichzeitiger Beibehaltung hoher Sicherheitsstandards und Vermeidung übermäßiger Umweltauswirkungen im Zentrum aller Überlegungen.

Kommission hat diesbezüglich "**Airport Package**" auf den Weg gebracht: Flughäfen und deren Bedeutung für die Optimierung des Luftverkehrssystems werden in den Mittelpunkt gerückt. Das Paket enthält einen Richtlinienvorschlag zu **Flughafenentgelten**, eine **Mitteilung über Flughafenkapazitäten** und einen Bericht über die **Umsetzung der Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste von 1996**.

### Richtlinie zu Flughafenentgelten

Als **Hauptbestandteil des sogenannten "Airport Package"** hat die Europäische Kommission einen Richtlinien-Vorschlag zu Flughafenentgelten veröffentlicht. Darin wird eine Reihe von **Grundsätzen definiert**, die von den Flughafenbetreibern bei der **Festlegung von Flughafenentgelten einzuhalten** sind:

- **Transparenz:** Die Flughafenbetreiber müssen den Fluggesellschaften einmal jährlich eine Reihe von Informationen über die Komponenten bereitstellen, die der Festlegung der Höhe aller am Flughafen erhobenen Entgelte zugrunde liegen. Die Fluggesellschaften müssen den Flughafenbetreibern ihrerseits Angaben über ihre Verkehrsprognosen, den beabsichtigten Flotteneinsatz und künftige spezifische Erfordernisse übermitteln.
- **Nichtdiskriminierung:** Bei Entgelteregelnungen darf keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen oder Fluggästen stattfinden.
- **Konsultation:** Die Mitgliedstaaten müssen gewährleisten, dass an jedem Flughafen ein verbindliches und regelmäßig durchzuführendes Konsultationsverfahren zwischen Flughafen und Nutzern etabliert wird.

- **Nationale Regulierungsbehörde:** Die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften soll durch eine unabhängige nationale Regulierungsbehörde gewährleistet werden, die im Streitfall als Schlichtungsinstanz tätig wird.
- **Qualitätsstandards:** Die Mitgliedstaaten sollen gewährleisten, dass Flughafenbetreiber und Flughafenutzer mindestens alle zwei Jahre Vereinbarungen über die Qualität der am Flughafen angebotenen Dienstleistungen und Infrastrukturen treffen.
- **Entgeltedifferenzierung:** Dem Flughafen soll es ermöglicht werden, Qualität und Umfang bestimmter Dienstleistungen und Infrastrukturen zu variieren, um entsprechende Entgeltedifferenzierungen vornehmen zu können.
- **Sicherheitsentgelte:** Die zum Schutz der Fluggäste und der Luftfracht erhobenen Sicherheitsentgelte sind explizit nicht Gegenstand der vorliegenden Richtlinie und werden auf Grundlage anderer Regelungen definiert und erhoben.
- **Nationale Umsetzung:** Spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten die Vorschriften in nationales Recht umgesetzt und eine Behörde als unabhängige Regulierungsbehörde ernannt haben.

### **Mitteilung der Kommission "Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa"**

Mit ihrer Mitteilung stellt die Europäische Kommission einen umfassenden Aktionsplan vor, mit dem eine **kohärente Strategie zum verantwortungsvollen Umgang mit der Überlastung auf europäischen Flughäfen** verfolgt werden soll. Zwischen September 2005 und Anfang 2006 hatte die Kommission die Branchenbeteiligten konsultiert, um mögliche Lösungen für die Kapazitätsproblematik an europäischen Flughäfen zu ermitteln.

Als Ergebnis dieser Konsultation wurde eine **Liste von fünf besonders bedeutsamen Maßnahmen** erarbeitet, deren Umsetzung zur Bewältigung des Verkehrswachstums auf nachhaltige Weise beitragen könnte:

- **optimierte Nutzung der vorhandenen Flughafenkapazitäten:** Die Kommission empfiehlt zunächst eine **Kapazitätsbewertung durch EUROCONTROL**. Mit dem Mandat, welches EUROCONTROL für AFTM-Maßnahmen ("Air Traffic Flow Management") gegeben wurde, sollen Lösungen erarbeitet werden, die ein angemessenes Gleichgewicht zwischen Airport Slots und Flugplänen sichern. Außerdem schlägt die Kommission vor, EUROCONTROL ein Mandat zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften für die Einführung der kollaborativen Entscheidungsfindung an europäischen Flughäfen zu erteilen.
- **Konsistenter Ansatz für den sicheren Flughafenbetrieb:** Die **Zuständigkeit der EASA soll auf Sicherheitsvorschriften für Flughäfen ausgeweitet werden.**

Außerdem plant die Kommission die Inanspruchnahme des *Global Navigation Satellite System (GNSS)* für den europäischen Funknavigationsplan.

- **Förderung der „Ko-Modalität“:** Luft- und Schienenverkehr sollen einander besser ergänzt werden, indem **Verbindungen zwischen Flughäfen** (inklusive Regionalflughäfen) und **größeren Metropolen durch den Schienenverkehr weiterentwickelt werden.**
- **Verbesserung der Umweltkapazität von Flughäfen und des Planungsrahmens für neue Flughafeninfrastruktur:** Der Ausbau von Flughäfen wird durch Lärmschutzaspekte erheblich beschränkt. Daher soll ein **Bericht über die Umsetzung der Richtlinie über Lärmbeschränkungen (2003/30/EG)** erstellt und entschieden werden, ob ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie erforderlich ist. Des Weiteren sollen **Leitlinien für vorbildliche Praktiken**, mit denen eine verbesserte Koordinierung von Flughafenplänen und weitere Landnutzung gefördert wird, erarbeitet werden.
- **Entwicklung und Einführung kosteneffizienter technologischer Lösungen:** Ausgereifte Überwachungs- und Kontrollfunktionen sollen in allen Flughäfen in Europa implementiert werden. Durch das SESAR-Programm sollen weiter neue Werkzeuge und Systeme entwickelt werden, die für die Verbesserung der Flughafenkapazitäten ausschlaggebend sind.

### **Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG ('Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste')**

Nachdem die Europäische Kommission einige Zeit lang einen Vorschlag zur Revision der Richtlinie 96/67/EG in Betracht gezogen hatte, präsentierte sie als **Teil des "Airport Package"** Anfang 2007 lediglich einen **Bericht über die bisherige Anwendung der gültigen Bestimmungen von 1996**. Die Europäische Kommission zieht folgendes Fazit zur bisherigen Anwendung der Bodenverkehrsdienste-Richtlinie von 1996: siehe Anhang.

- Verkehrsausschuss des Parlamentes hat unter anderem auch eine **Studie über die Konsequenzen des wachsenden Low-Cost Sektors** auf die Verkehrsinfrastruktur und die Passagierströme in Europa in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse diesen Sommer erwartet werden.
- Im Hinblick auf die Sicherheit werden gegenwärtig zwei Gesetzesvorhaben diskutiert: einerseits die **Überarbeitung der nach dem 11. September verabschiedeten Security-Verordnung 2320/2002** und andererseits die **Übertragung neuer Befugnisse an die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)** im Safety-Bereich. Bei beiden Gesetzgebungsvorhaben stehen Parlament und Rat noch in intensiven Verhandlungen, inwieweit hier auf europäischer Ebene EU-weit gültige Standards definiert und durchgesetzt werden sollen.

## **Verordnung über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002**

Die Überarbeitung der "Sicherheitsverordnung" 2320/2002 gestaltete sich als das problematischste Gesetzesvorhaben im Bereich der europäischen Luftverkehrspolitik im abgelaufenen Jahr. Ziel des Verordnungsvorschlags der Kommission vom September 2005 ist es, Schutz vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sollen zukünftig nationale Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt, die Flughafensicherheit, für Luftfahrtunternehmen sowie für Stellen, die Luftsicherheitsnormen anwenden, aufgelegt werden. Nationale Qualitätsprogramme sollen es ermöglichen, die Qualität der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu kontrollieren und die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen zu überwachen. Der Kommissionsvorschlag macht detaillierte Vorgaben etwa hinsichtlich Durchsuchung, Zugangskontrolle und anderer Sicherheitskontrollen, der Festlegung sensibler Teile der Sicherheitsbereiche, Einstellung und Schulung von Personal, Kontrolle von Flugzeugen sowie verbotenen Gegenständen. Die Mitgliedstaaten dürfen strengere Maßnahmen anwenden als in der Verordnung vorgesehen. Auch soll künftig ein schnellerer Erlass bzw. eine Änderung von Sicherheitsbestimmungen ermöglicht werden. Dafür sollen zahlreiche Maßnahmen nicht mehr durch die Verordnung selbst geregelt werden, sondern mithilfe eines Komitologie-Ausschusses im Rahmen von Durchführungsverordnungen.

### **Wichtige Punkte der Richtlinie:**

- **Befristungsklausel ("Sunset Clause"):** Das Parlament fordert, dass die detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Sicherheitsnormen nach sechs Monaten auslaufen. Diese Durchführungsbestimmungen können jedoch beibehalten werden, wenn sie auch nach einer gründlichen Neubewertung der Sicherheitsrisiken und einer Überprüfung der Kosten und Auswirkungen auf den Flugbetrieb noch gerechtfertigt sind.
- **Sicherheit an Bord:** Erstmals enthält die Verordnung auch Bestimmungen zur Sicherheit im Flugzeug während des Fluges ("In-flight security"). Nach Ansicht des Parlaments sollen Waffen, mit Ausnahme der als Fracht deklarierten Waffen, an Bord eines Luftfahrzeugs nur gestattet werden, wenn drei Bedingungen erfüllt werden:
  - die entsprechenden Sicherheitsauflagen wurden erfüllt,
  - es liegt eine Genehmigung des Staats vor, der dem betreffenden Luftfahrtunternehmen die Betriebsgenehmigung erteilt hat und schließlich müssten
  - die Genehmigungen des "Abflug-Staates", des "Ankunft-Staates" sowie gegebenenfalls des Staates, über dessen Hoheitsgebiet der Flug erfolgt oder in dem Zwischenstopps eingelegt werden, müssen vorliegen.

Begleitende Sicherheitsbeamte ("**Sky Marshals**") dürfen an Bord eines Luftfahrzeugs nur eingesetzt werden, wenn die geltenden Sicherheitsbedingungen erfüllt sind und eine entsprechende Ausbildung stattgefunden hat. Die Mitgliedstaaten sollen jedoch nicht zum Einsatz von Sicherheitsbeamten an Bord verpflichtet werden.

- **Die Finanzierung der Sicherheitsmaßnahmen:** Hierbei handelt es sich um **einen der Hauptstreitpunkte** zwischen Parlament und Ministerrat. Anders als der Ministerrat fordert das Europäische Parlament eine 50:50-Kostenteilung zwischen den Mitgliedstaaten und den Passagieren, da es sich hier sowohl um eine hoheitliche Aufgabe als auch um ein privates Interesse der Passagiere handelt. Für die Anwendung strengerer Maßnahmen sollen die Mitgliedstaaten die Kosten allein tragen. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, **soll die Europäische Kommission jedoch schnellstmöglich einen Vorschlag zur Einführung einheitlicher Finanzierungsmodelle machen**. Die Abgeordneten legen zudem Wert darauf, dass die Kosten für die Sicherheit gesondert auf dem Ticket ausgewiesen oder dem Fluggast auf andere Weise mitgeteilt werden. Außerdem müssten Sicherheitssteuern und -abgaben transparent sein und dürften ausschließlich zur Deckung der auf den Flughäfen und an Bord während des Fluges anfallenden Kosten verwendet werden. Sie sollten nicht höher als für die Erfüllung der Sicherheitsvorgaben nötig sein.
- **Sicherheitschecks bei Passagieren und Handgepäck:** Alle abfliegende, weiterfliegende bzw. umsteigende Passagiere sowie ihr Handgepäck müssen durchsucht werden, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in Sicherheitsbereiche und an Bord eines Luftfahrzeugs gebracht werden. Umsteigende Passagiere und ihr Handgepäck sollen nach dem Willen des Parlaments jedoch nach dem Prinzip der "**One-stop security**" von einer Durchsuchung ausgenommen werden, wenn sie aus einem EU-Mitgliedstaat kommen oder aus einem Drittland, mit dem die EU ein Abkommen geschlossen hat, in dem anerkannt wird, dass diese Fluggäste und ihr Handgepäck nach Sicherheitsnormen durchsucht wurden, die den EU-Normen entsprechen. Weiterfliegende Fluggäste und ihr Handgepäck sollen dann von einer Durchsuchung ausgenommen werden, wenn sie an Bord des Flugzeugs bleiben, nicht mit anderen abfliegenden Fluggästen zusammen treffen, aus einem EU-Mitgliedstaat kommen oder aus einem Drittland einreisen, mit dem ein Abkommen besteht und in dem entsprechende Sicherheitsnormen gelten.

Da es voraussichtlich zu keiner Einigung zwischen Europäischem Parlament und Rat in 2. Lesung kommen wird, ist mit einem **Vermittlungsverfahren im Laufe des zweiten Halbjahres 2007** zu rechnen.

## **Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)**

Die Kommission hat im November 2005 einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung über die Befugnisse der EASA unterbreitet. Ziel des Vorschlags ist die Ausweitung des **Geltungsbereichs der Verordnung** um weitere Regulierungs- und Harmonisierungsaufgaben der EASA in Bereichen, die bislang durch die Arbeitsgemeinschaft Europäischer Luftfahrtbehörden (JAA) koordiniert wurden, was allerdings nicht verbindlich und oft nicht einheitlich geschah. Nach der **Abänderung des Kommissionsvorschlags durch das Europäische Parlament in 1. Lesung im März 2007** ist eine Kompetenzerweiterung zugunsten der EASA in folgenden Bereichen vorgesehen:

- **gemeinsame Vorschriften und Verfahren für den Flugbetrieb:** Gewerbliche Betreiber werden eine Zulassung benötigen, durch die nachgewiesen wird, dass sie in der Lage sind, der ihnen übertragenen Verantwortung gerecht zu werden. Nichtgewerbliche Betreiber von technisch komplizierten Luftfahrzeugen sollen erklären, dass sie in der Lage sind, die Betriebsregeln für ihre Luftfahrzeugkategorie einzuhalten. Zudem müssen sie über ein ordnungsgemäßes Zeugnis und eine ärztliche Bescheinigung verfügen müssen.
- **gemeinsame Vorschriften zur Erteilung von Pilotenlizenzen:** Luftfahrzeugführer, synthetische Flugübungsgeräte und Personen, die mit der Ausbildung, Prüfung oder flugmedizinischen Untersuchung von Luftfahrzeugführern befasst sind, müssen grundlegenden Sicherheitsanforderungen genügen.
- **einheitliche Regelungen für die Genehmigung von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten:** Ziel ist die Einführung einer Vorabüberprüfung, durch die festgestellt wird, ob der ausländische Betreiber den Sicherheitsstandards genügt, bevor er in der Gemeinschaft den Betrieb aufnimmt.
- **Sicherheitskultur ohne Sanktionen:** Informationsquellen, einschließlich Personen, die Missstände melden („Whistleblowers“), soll ein angemessenen Schutz geboten werden, um die Meldung von Ereignissen zu fördern, deren Analyse die Sicherheit erhöhen kann.
- **Geldbußen:** die EASA soll nach dem Wunsch des Europäischen Parlaments auch verstärkte Möglichkeiten im Bereich der Verhängung von Strafen erhalten. Sie soll Geldbußen erteilen können, wenn Personen oder Unternehmen vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen verstoßen.
- **Erhöhung des Finanzierungsvolumens durch den EU-Haushalt:** Das Parlament hat sich für eine Finanzierung der EASA-Tätigkeiten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ("Continuing Airworthiness") durch den EU-Haushalt ausge-

sprochen. Damit will das EP den jährlich auftretenden Haushaltengpässen der Agentur entgegentreten.

Mit dem **Vorschlag der Kommission zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel** wurde ein weiterer Schritt hin zu einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung gemacht. Ob und inwiefern hier Erfolge erzielt werden können, hängt aber auch davon ab, ob die Mitgliedstaaten ihre Hausaufgaben bei der Schaffung des "Single European Sky"-Programms erledigen. Die entsprechende Mitteilung der Kommission ist dabei eher skeptisch, wohingegen die technologische Flankierung des "Single European Sky" mit dem SESAR-Projekt scheinbar planmäßig voranschreitet.

### **Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft**

Mit ihrem Richtlinien-Vorschlag beabsichtigt die Europäische Kommission, die Luftfahrtindustrie in den bestehenden Handel mit CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG aufzunehmen. Demnach sind folgende Regelungen vorgesehen:

**Ab 2012** sollen **alle Flüge**, die einen EU-Flughafen an- bzw. von einem EU-Flughafen abfliegen (d.h. auch Interkontinentalflüge) in das Handelssystem einbezogen werden. **Intra-EU-Flüge** werden demgegenüber bereits **ab 2011** einbezogen.

- **Anfangs werden lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen in das Handelssystem einbezogen.** Mit der Absicht andere Gase zu reduzieren, wird die Europäische Kommission vor Ende 2008 einen Vorschlag zu den Stickoxiden aus der Luftfahrt vorlegen.
- **Bestimmte Flüge sind vom Emissionshandelsystem ausgenommen:** Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, Flüge nach Sichtflugregeln, Rundflüge, Flüge zum Testen von Navigationsgeräten oder Übungsflüge, Rettungsflüge sowie Flüge mit Luftfahrzeugen mit einem maximalen Startgewicht von weniger als 5 700 kg.
- Jeder **Flugzeugbetreiber untersteht der Verwaltung eines EU-Mitgliedstaats**, um den Verwaltungsaufwand gering zu halten.
- Die **Gesamtzahl der dem Luftverkehrssektor zuzuteilenden Zertifikate** wird auf Gemeinschaftsebene auf Basis der durchschnittlichen Luftverkehrsemissionen im **Zeitraum 2004-2006** festgesetzt ("Historische Emissionszertifikate").
- Auf Basis eines Richtwertes wird **Flugzeugbetreibern**, die einen diesbezüglichen Antrag stellen, ein **fester Prozentsatz der Gesamtmenge an Zertifikaten kostenfrei zugeteilt**.
- Die **Einzelheiten der Versteigerung von Zertifikaten** (etwa Verfahren und Zeitplan) werden durch eine **Verordnung der Europäische Kommission geregelt**.

- Wie schon die anderen Teilnehmer am Gemeinschaftssystem sind auch **Flugzeugbetreiber künftig verpflichtet, ihre Co2-Emissionen zu überwachen** und der zuständigen Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats darüber **Bericht zu erstatten**.
- Flugzeugbetreiber sollen Zertifikate **aus anderen Industriebranchen zukaufen** können.
- Eine **gesonderte Berücksichtigung von Flugverbindungen in entfernte oder isolierte Regionen**, die besonders abhängig von Luftverkehrsverbindungen sind, kann ggf. im Rahmen der bestehenden Maßnahmen erfolgen (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, Beihilfen sozialer Art, etc.).

Nachdem sich das **Europäische Parlament bereits 2006 grundsätzlich für die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ausgesprochen** hatte, liegt der Richtlinien-Vorschlag nun zur Beratung in 1. Lesung vor. Anders als gewöhnlich werden bei diesem Gesetzgebungsvorhaben gemäß dem "Verfahren der verstärkten Zusammenarbeit" zwei Parlamentsausschüsse, der Verkehrsausschuss (TRAN) und der Umweltausschuss (ENVI), federführend sein.

Eine gemeinsame Anhörung des TRAN- und des ENVI-Ausschusses fand am 27. Juni 2007 statt.

Was die weitere Defragmentierung des Luftverkehrsmarktes betrifft, sind mit dem Abschluss des **"Open Sky"-Abkommens mit den USA**, der Schaffung eines **gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums** und der momentanen Revision des **3. Liberalisierungspaketes von 1992** einige Erfolge zu verzeichnen. Ebenso einen großen Handlungserfolg der EU stellen die **Sibirien-Überflugsrechte** für die Erschließung neuer Märkte durch die europäische Luftverkehrsindustrie da.

### **"Open Skies"-Abkommen zwischen EU und USA**

Nach mehr als vier Jahre andauernden Verhandlungen haben sich die **EU und die USA im März 2007 auf ein "Open Skies"-Abkommen zur Liberalisierung des transatlantischen Luftraums geeinigt**. Das Abkommen, das voraussichtlich im Oktober in Kraft tritt, sieht folgende Neuerungen vor:

- **Aufhebung von Beschränkungen von Streckenrechten:** EU-Fluggesellschaften erhalten die Erlaubnis, ungeachtet ihres Heimatlandes und ohne jegliche Beschränkungen hinsichtlich des Preises und der Kapazität von jedem europäischen Flughafen zu jedem amerikanischen Flughafen zu fliegen ("*5. Freiheit*"). Gleiches gilt für amerikanische Fluggesellschaften, die die EU anfliegen möchten. Darüber hinaus erhalten EU-Carrier das Recht, von der EU über einen US-Flughafen in ei-

nen Drittstaat weiterzufliegen ("*7. Freiheit*"). Als einzige Bedingungen bestehen die USA auf ein bilaterales Abkommen mit dem entsprechenden Drittstaat und dass die jeweilige EU-Airline die Verbindung von einem Flughafen in ihrem Heimatland aufnimmt. Die gleiche Regelung wird auch auf Frachttransporte Anwendung finden.

- **Ausländische Eigentumsverhältnisse:** Die US-amerikanischen Regelungen, die es Europäern verbietet, mehr als 25% des Stimmanteils an US-Airlines zu besitzen, wird aufrecht erhalten und wechselseitig auch für Amerikaner innerhalb der EU eingeführt. Zukünftig können Europäer jedoch bis zu 100% statt bisher 24,9% der sogenannten "non-voting shares" erwerben.
- **Übertragung von Verkehrsrechten:** Für den Fall einer Übernahme einer Airline durch eine andere EU-Fluggesellschaft, werden die ausgehandelten Verkehrsrechte der übernommenen Airline nicht mehr wie bisher ausgesetzt. Vielmehr werden diese an die übernehmende Airline übertragen.
- **"Fly America":** Weiterhin erhalten die Europäer nun Zugang zum amerikanischen "Fly America"-Programm, von dem nicht-amerikanische Airlines bisher ausgeschlossen waren. Das "Fly America"-Programm deckt all diejenigen Flüge von Passagieren und Fracht ab, die von der US-Bundesregierung finanziert werden

### **Neufassung der Verordnungen über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft ("Revision des 3. Liberalisierungspakets")**

Mit dem Vorschlag der Europäischen Kommission soll das "3. Liberalisierungspaket" von 1992 (bestehend aus den Verordnungen (EG) Nr. 2407/92, (EG) Nr. 2408/92 und (EG) Nr. 2409/92) überarbeitet, vereinfacht und in einer einzigen EU-Verordnung zusammengefasst werden. Auch wenn dabei zahlreiche Vorschriften unberührt bleiben, sieht die Europäische Kommission an einigen Punkten erheblichen Nachbesserungsbedarf, um weiterhin bestehende Überkapazitäten bei einigen Fluggesellschaften und einer übermäßigen Marktzer-splitterung entgegenzuwirken:

- **Strengere und einheitlichere Anforderungen für die Erteilung und Aufhebung von Betriebsgenehmigungen:** Die finanzielle Gesundheit eines Unternehmens ist von zentraler Bedeutung zur Vermeidung von Sicherheitsrisiken. Daher fordert die Europäische Kommission von den Airlines den Beleg über ein Mindestnettokapital von 100.000 € und einen realistischen Nachweis darüber, dass sie ihren Tätigkeiten in den ersten drei Jahren nach Betriebsaufnahme nachkommen können. Weiterhin sollen im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingungen und der Marktkonsolidierung europaweit einheitliche Standards zur Prüfung der finanziellen Gesundheit festgelegt werden.

- **Verschärfte Anforderungen hinsichtlich des Leasings von Flugzeugen:** Die Europäische Kommission schlägt strengere Regelungen für das Leasing von Flugzeugen aus Drittstaaten vor. So sollen Leasingverträge mit kurzer Laufzeit nur noch für sechs Monate unter außergewöhnlichen Umständen oder zur Abdeckung eines (saisonal bedingten) vorübergehenden Bedarfs abgeschlossen werden. Eine Erneuerung eines solchen Vertrags soll nur einmalig für weitere sechs Monate möglich sein. Um hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten, Bedarf es hierfür einer vorherigen Genehmigung durch die zuständigen Behörden. Im Falle von "Wet Leasing"-Verträgen (also einschließlich Besatzung) soll darüber hinaus ein Abkommen über die Gegenseitigkeit mit den entsprechenden Drittstaaten verpflichtend werden.
- **Klarere Regelungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (PSO):** Die Europäische Kommission will die geltenden Regelungen überarbeiten, um den Verwaltungsaufwand zu senken und um einen übermäßigen Rückgriff auf PSO grundsätzlich zu vermeiden. So soll die Europäische Kommission im Einzelfall die Vorlage eines Wirtschaftsberichts verlangen und die Angemessenheit von PSO sorgfältiger überprüfen dürfen. Die Höchstdauer von Konzessionen soll von drei auf vier Jahre erhöht werden, bei Regionen äußerster Randlage sogar auf fünf Jahre. Mit der Etablierung eines Dringlichkeitsverfahrens will die Kommission bei plötzlichen Unterbrechungen der Bedienung von PSO-Strecken ein schnelles Eingreifen ermöglichen.
- **Beseitigung der Diskrepanzen zwischen dem EU-Luftverkehrsbinnenmarkt und Luftverkehrsdiensten in Drittstaaten:** Um für mehr Kohärenz zwischen dem Binnenmarkt und seinen externen Aspekten zu sorgen, fordert die Kommission ein allgemeines Verhandlungsmandat zur Aushandlung von verkehrsrechtlichen Gemeinschaftsabkommen mit Drittstaaten. Vorhandene Beschränkungen aus bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten sollen aufgehoben werden.
- **Neue Regeln für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen:** Das gegenwärtige zweistufige Verfahren der Verkehrsaufteilung nach Festlegung eines Flughafensystems soll durch ein einstufiges Procedere ersetzt werden. Den Mitgliedstaaten soll es erlaubt sein, Regeln für die Verkehrsaufteilung für Flughäfen, die dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen, nach vorheriger Genehmigung der Europäischen Kommission einzuführen. Somit wird das Konzept eines Flughafensystems aufgegeben.
- **Mehr Preistransparenz für Passagiere:** Angesichts der weit verbreiteten Praxis der Veröffentlichung von Flugpreisen ohne Angaben diverser Kostenfaktoren will die Kommission hier mehr Transparenz über die vom Verbraucher tatsächlich zu zahlenden Endpreise schaffen. Darüber hinaus soll jegliche Diskriminierung aufgrund des Wohnsitzes oder der Staatsangehörigkeit der Passagiere bzw. des Niederlassungsorts der Reisebüros unterbunden werden.

## Gemeinsamer europäischer Luftverkehrsraum

Das Europäische Parlament hat im April 2007 dem Übereinkommen zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums zugestimmt. Das Übereinkommen sieht im Wesentlichen die **allmähliche Ausweitung des Besitzstands der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs auf die Partnerländer** Island, Norwegen, Albanien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, die ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, Kroatien, Rumänien, Serbien und Montenegro sowie die Übergangsverwaltung der UNO in Kosovo vor. Es beruht auf der Prämisse, dass die internationale Zivilluftfahrt einen integrierten Charakter besitzt. Aus diesem Grunde hat das Übereinkommen einen umfangreichen Geltungsbereich und zielt auf die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums ab, basierend auf folgenden Grundsätzen: siehe Anlage

## Sibirien-Überflugrechte

Im November 2006 haben die Verhandlungspartner beim EU-Russland-Gipfel in Helsinki einen annähernd 20 Jahre währenden **Konflikt über Gebühren für Flüge europäischer Luftfahrtgesellschaften über Sibirien beigelegt**. Bisher müssen europäische Airlines hohe Summen an das russische Unternehmen Aeroflot zahlen, wenn sie über Russland nach Japan, China oder Südkorea fliegen wollen. Diese **Sondergebühren** betragen alleine **2006 insgesamt rund 300 Mio. €**

Die Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Verordnung über Kompensation bei Nichtbeförderung und Annullierung von Flügen lässt erahnen, dass dieses zentrale Verbraucherthema das Parlament in absehbarer Zeit wieder beschäftigen wird.

## 1. Verordnung über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002

Die Überarbeitung der "Sicherheitsverordnung" 2320/2002 gestaltete sich als das problematischste Gesetzesvorhaben im Bereich der europäischen Luftverkehrspolitik im abgelaufenen Jahr. Ziel des Verordnungsvorschlags der Kommission vom September 2005 ist es, Schutz vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sollen zukünftig nationale Sicherheitsprogramme für die Zivilluftfahrt, die Flughafensicherheit, für Luftfahrtunternehmen sowie für Stellen, die Luftsicherheitsnormen anwenden, aufgelegt werden. Nationale Qualitätsprogramme sollen es ermöglichen, die Qualität der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu kontrollieren und die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen zu überwachen. Der Kommissionsvorschlag macht detaillier-

te Vorgaben etwa hinsichtlich Durchsuchung, Zugangskontrolle und anderer Sicherheitskontrollen, der Festlegung sensibler Teile der Sicherheitsbereiche, Einstellung und Schulung von Personal, Kontrolle von Flugzeugen sowie verbotenen Gegenständen. Die Mitgliedstaaten dürfen strengere Maßnahmen anwenden als in der Verordnung vorgesehen. Auch soll künftig ein schnellerer Erlass bzw. eine Änderung von Sicherheitsbestimmungen ermöglicht werden. Dafür sollen zahlreiche Maßnahmen nicht mehr durch die Verordnung selbst geregelt werden, sondern mithilfe eines Komitologie-Ausschusses im Rahmen von Durchführungsverordnungen.

Im Verlaufe der 1. Lesung im Europäischen Parlament und der Annahme des Gemeinsamen Standpunktes durch den Ministerrat wurde deutlich, dass es weitreichende Meinungsverschiedenheiten zwischen den Institutionen gibt, v.a. bei der Frage der Finanzierung von Sicherheitsmaßnahmen. Das Europäische Parlament hat darauf hin in 2. Lesung im April 2007 u.a. die Änderungen aus der 1. Lesung wieder eingebracht und damit folgende Änderungen am Kommissionsvorschlag bzw. dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates vorgenommen:

- **Befristungsklausel ("Sunset Clause"):** Das Parlament fordert, dass die detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Sicherheitsnormen nach sechs Monaten auslaufen. Diese Durchführungsbestimmungen können jedoch beibehalten werden, wenn sie auch nach einer gründlichen Neubewertung der Sicherheitsrisiken und einer Überprüfung der Kosten und Auswirkungen auf den Flugbetrieb noch gerechtfertigt sind.
- **Sicherheit an Bord:** Erstmals enthält die Verordnung auch Bestimmungen zur Sicherheit im Flugzeug während des Fluges ("*In-flight security*"). Nach Ansicht des Parlaments sollen **Waffen**, mit Ausnahme der als Fracht deklarierten Waffen, an Bord eines Luftfahrzeugs nur gestattet werden, wenn drei Bedingungen erfüllt werden:
  - die entsprechenden **Sicherheitsauflagen** wurden **erfüllt**,
  - es liegt eine **Genehmigung des Staats vor**, der dem betreffenden Luftfahrtunternehmen die Betriebsgenehmigung erteilt hat und schließlich müssen
  - die Genehmigungen des "Abflug-Staates", des "Ankunft-Staates" sowie gegebenenfalls des Staates, über dessen Hoheitsgebiet der Flug erfolgt oder in dem Zwischenstopp eingelegt werden, müssen vorliegen.

Begleitende Sicherheitsbeamte ("**Sky Marshals**") dürfen an Bord eines Luftfahrzeugs nur eingesetzt werden, wenn die geltenden Sicherheitsbedingungen erfüllt sind und eine entsprechende Ausbildung stattgefunden hat. Die Mitgliedstaaten sollen jedoch nicht zum Einsatz von Sicherheitsbeamten an Bord verpflichtet werden.

- **Die Finanzierung der Sicherheitsmaßnahmen:** Hierbei handelt es sich um **einen der Hauptstreitpunkte** zwischen Parlament und Ministerrat. Anders als der

Ministerrat fordert das Europäische Parlament eine 50:50-Kostenteilung zwischen den Mitgliedstaaten und den Passagieren, da es sich hier sowohl um eine hoheitliche Aufgabe als auch um ein privates Interesse der Passagiere handelt. Für die Anwendung strengerer Maßnahmen sollen die Mitgliedstaaten die Kosten allein tragen. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, **soll die Europäische Kommission jedoch schnellstmöglich einen Vorschlag zur Einführung einheitlicher Finanzierungsmodelle machen**. Die Abgeordneten legen zudem Wert darauf, dass die Kosten für die Sicherheit gesondert auf dem Ticket ausgewiesen oder dem Fluggast auf andere Weise mitgeteilt werden. Außerdem müssten Sicherheitssteuern und -abgaben transparent sein und dürften ausschließlich zur Deckung der auf den Flughäfen und an Bord während des Fluges anfallenden Kosten verwendet werden. Sie sollten nicht höher als für die Erfüllung der Sicherheitsvorgaben nötig sein.

- **Sicherheitschecks bei Passagieren und Handgepäck:** Alle abfliegende, weiterfliegende bzw. umsteigende Passagiere sowie ihr Handgepäck müssen durchsucht werden, um zu verhindern, dass verbotene Gegenstände in Sicherheitsbereiche und an Bord eines Luftfahrzeugs gebracht werden. Umsteigende Passagiere und ihr Handgepäck sollen nach dem Willen des Parlaments jedoch nach dem Prinzip der "**One-stop security**" von einer Durchsuchung ausgenommen werden, wenn sie aus einem EU-Mitgliedstaat kommen oder aus einem Drittland, mit dem die EU ein Abkommen geschlossen hat, in dem anerkannt wird, dass diese Fluggäste und ihr Handgepäck nach Sicherheitsnormen durchsucht wurden, die den EU-Normen entsprechen. Weiterfliegende Fluggäste und ihr Handgepäck sollen dann von einer Durchsuchung ausgenommen werden, wenn sie an Bord des Flugzeugs bleiben, nicht mit anderen abfliegenden Fluggästen zusammen treffen, aus einem EU-Mitgliedstaat kommen oder aus einem Drittland einreisen, mit dem ein Abkommen besteht und in dem entsprechende Sicherheitsnormen gelten.

Da es voraussichtlich zu keiner Einigung zwischen Europäischem Parlament und Rat in 2. Lesung kommen wird, ist mit einem **Vermittungsverfahren im Laufe des zweiten Halbjahres 2007** zu rechnen.

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission (KOM(2005) 429) ist am 22. September 2005 erschienen. Der weitere Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ist bei *Pre-Lex* unter der Verfahrensnummer 2005/0191 (COD) einsehbar.

## **2. Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)**

Die 2003 gegründete und in Köln ansässige Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) ist eine rechtlich, verwaltungstechnisch und finanziell autonome EU-Agentur. **Ziel ihrer Arbeit ist die Gewährleistung EU-weit hoher einheitlicher Sicherheitsstandards für die Zivilluftfahrt.** Sie erlässt Musterzulassungen luftfahrttechnischer Produkte, erteilt Genehmigungen von Entwicklungsbetrieben weltweit sowie von Herstellungs- und Instandhaltungsbetrieben innerhalb der EU. Zu ihren Kompetenzen gehört weiterhin die Erstellung von Vorschriften, die Vorbereitung und Hilfestellung bei der Ausarbeitung von Gesetzesvorschlägen sowie die technische Beratung der Europäischen Kommission und der EU-Mitgliedstaaten. Die EASA führt Sicherheitsinspektionen durch und erarbeitet Ausbildungs- und Standardisierungs-Programme für eine einheitliche Umsetzung der europäischen Sicherheitsvorschriften. Weiterhin ist die EASA im Bereich der Datenerhebung, Analyse und Forschung tätig.

Die Kommission hat im November 2005 einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung über die Befugnisse der EASA unterbreitet. Ziel des Vorschlags ist die Ausweitung **des Geltungsbereichs der Verordnung** um weitere Regulierungs- und Harmonisierungsaufgaben der EASA in Bereichen, die bislang durch die Arbeitsgemeinschaft Europäischer Luftfahrtbehörden (JAA) koordiniert wurden, was allerdings nicht verbindlich und oft nicht einheitlich geschah. Nach der **Abänderung des Kommissionsvorschlags durch das Europäische Parlament in 1. Lesung im März 2007** ist eine Kompetenzerweiterung zugunsten der EASA in folgenden Bereichen vorgesehen:

- **gemeinsame Vorschriften und Verfahren für den Flugbetrieb:** Gewerbliche Betreiber werden eine Zulassung benötigen, durch die nachgewiesen wird, dass sie in der Lage sind, der ihnen übertragenen Verantwortung gerecht zu werden. Nichtgewerbliche Betreiber von technisch komplizierten Luftfahrzeugen sollen erklären, dass sie in der Lage sind, die Betriebsregeln für ihre Luftfahrzeugkategorie einzuhalten. Zudem müssen sie über ein ordnungsgemäßes Zeugnis und eine ärztliche Bescheinigung verfügen müssen.
- **gemeinsame Vorschriften zur Erteilung von Pilotenlizenzen:** Luftfahrzeugführer, synthetische Flugübungsgeräte und Personen, die mit der Ausbildung, Prüfung oder flugmedizinischen Untersuchung von Luftfahrzeugführern befasst sind, müssen grundlegenden Sicherheitsanforderungen genügen.
- **einheitliche Regelungen für die Genehmigung von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten:** Ziel ist die Einführung einer Vorabüberprüfung, durch die festgestellt wird, ob der ausländische Betreiber den Sicherheitsstandards genügt, bevor er in der Gemeinschaft den Betrieb aufnimmt.

- **Sicherheitskultur ohne Sanktionen:** Informationsquellen, einschließlich Personen, die Missstände melden („Whistleblowers“), soll ein angemessenen Schutz geboten werden, um die Meldung von Ereignissen zu fördern, deren Analyse die Sicherheit erhöhen kann.
- **Geldbußen:** die EASA soll nach dem Wunsch des Europäischen Parlaments auch verstärkte Möglichkeiten im Bereich der Verhängung von Strafen erhalten. Sie soll Geldbußen erteilen können, wenn Personen oder Unternehmen vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsbestimmungen verstoßen.
- **Erhöhung des Finanzierungsvolumens durch den EU-Haushalt:** Das Parlament hat sich für eine Finanzierung der EASA-Tätigkeiten zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit ("Continuing Airworthiness") durch den EU-Haushalt ausgesprochen. Damit will das EP den jährlich auftretenden Haushaltengpässen der Agentur entgegenzutreten.

Voraussichtlich werden sich das Europäische Parlament und der Ministerrat bis Ende des Jahres auf einen gemeinsamen Kompromisstext einigen.

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission (KOM(2005) 579) ist am 15. November 2005 erschienen. Der weitere Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ist bei *Pre-Lex* unter der Verfahrensnummer 2005/0228 (COD) einsehbar.

### **3. Neufassung der Verordnungen über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft ("Revision des 3. Liberalisierungspakets")**

Mit dem Vorschlag der Europäischen Kommission soll das "3. Liberalisierungspaket" von 1992 (bestehend aus den Verordnungen (EG) Nr. 2407/92, (EG) Nr. 2408/92 und (EG) Nr. 2409/92) überarbeitet, vereinfacht und in einer einzigen EU-Verordnung zusammengefasst werden. Auch wenn dabei zahlreiche Vorschriften unberührt bleiben, sieht die Europäische Kommission an einigen Punkten erheblichen Nachbesserungsbedarf, um weiterhin bestehende Überkapazitäten bei einigen Fluggesellschaften und einer übermäßigen Marktzer-splitterung entgegenzuwirken:

- **Strengere und einheitlichere Anforderungen für die Erteilung und Aufhebung von Betriebsgenehmigungen:** Die finanzielle Gesundheit eines Unternehmens ist von zentraler Bedeutung zur Vermeidung von Sicherheitsrisiken. Daher fordert die Europäische Kommission von den Airlines den Beleg über ein Mindestnettokapital von 100.000 € und einen realistischen Nachweis darüber, dass

sie ihren Tätigkeiten in den ersten drei Jahren nach Betriebsaufnahme nachkommen können. Weiterhin sollen im Sinne gleicher Wettbewerbsbedingungen und der Marktkonsolidierung europaweit einheitliche Standards zur Prüfung der finanziellen Gesundheit festgelegt werden.

- **Verschärfte Anforderungen hinsichtlich des Leasings von Flugzeugen:** Die Europäische Kommission schlägt strengere Regelungen für das Leasing von Flugzeugen aus Drittstaaten vor. So sollen Leasingverträge mit kurzer Laufzeit nur noch für sechs Monate unter außergewöhnlichen Umständen oder zur Abdeckung eines (saisonal bedingten) vorübergehenden Bedarfs abgeschlossen werden. Eine Erneuerung eines solchen Vertrags soll nur einmalig für weitere sechs Monate möglich sein. Um hohe Sicherheitsstandards zu gewährleisten, Bedarf es hierfür einer vorherigen Genehmigung durch die zuständigen Behörden. Im Falle von "Wet Leasing"-Verträgen (also einschließlich Besatzung) soll darüber hinaus ein Abkommen über die Gegenseitigkeit mit den entsprechenden Drittstaaten verpflichtend werden.
- **Klarere Regelungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (PSO):** Die Europäische Kommission will die geltenden Regelungen überarbeiten, um den Verwaltungsaufwand zu senken und um einen übermäßigen Rückgriff auf PSO grundsätzlich zu vermeiden. So soll die Europäische Kommission im Einzelfall die Vorlage eines Wirtschaftsberichts verlangen und die Angemessenheit von PSO sorgfältiger überprüfen dürfen. Die Höchstdauer von Konzessionen soll von drei auf vier Jahre erhöht werden, bei Regionen äußerster Randlage sogar auf fünf Jahre. Mit der Etablierung eines Dringlichkeitsverfahrens will die Kommission bei plötzlichen Unterbrechungen der Bedienung von PSO-Strecken ein schnelles Eingreifen ermöglichen.
- **Beseitigung der Diskrepanzen zwischen dem EU-Luftverkehrsbinnenmarkt und Luftverkehrsdiensten in Drittstaaten:** Um für mehr Kohärenz zwischen dem Binnenmarkt und seinen externen Aspekten zu sorgen, fordert die Kommission ein allgemeines Verhandlungsmandat zur Aushandlung von verkehrsrechtlichen Gemeinschaftsabkommen mit Drittstaaten. Vorhandene Beschränkungen aus bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten sollen aufgehoben werden.
- **Neue Regeln für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen:** Das gegenwärtige zweistufige Verfahren der Verkehrsaufteilung nach Festlegung eines Flughafensystems soll durch ein einstufiges Procedere ersetzt werden. Den Mitgliedstaaten soll es erlaubt sein, Regeln für die Verkehrsaufteilung für Flughäfen, die dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen, nach vorheriger Genehmigung der Europäischen Kommission einzuführen. Somit wird das Konzept eines Flughafensystems aufgegeben.

- **Mehr Preistransparenz für Passagiere:** Angesichts der weit verbreiteten Praxis der Veröffentlichung von Flugpreisen ohne Angaben diverser Kostenfaktoren will die Kommission hier mehr Transparenz über die vom Verbraucher tatsächlich zu zahlenden Endpreise schaffen. Darüber hinaus soll jegliche Diskriminierung aufgrund des Wohnsitzes oder der Staatsangehörigkeit der Passagiere bzw. des Niederlassungsorts der Reisebüros unterbunden werden.

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat bei seiner 1. Lesung im Mai 2007 zahlreiche Änderungen und Ergänzungen des Kommissionsvorschlags vorgenommen. Die wichtigsten Änderungen sind:

- Im Hinblick auf die Bestimmungen für die Gewährleistung der **Preistransparenz** gegenüber den Passagieren hat das **Parlament eine Konkretisierung der Bestimmungen** vorgenommen. Demnach soll bereits bei der Buchung eines Flugtickets neben dem Endpreis deutlich werden, welche Kosten zusätzlich zum eigentlichen Flugpreis anfallen. Die Darstellung soll unter Zuhilfenahme folgender Kategorisierung erfolgen:
  - **Steuern** und sonstige **staatliche Gebühren** und Abgaben
  - **Flugsicherungsgebühren**
  - Gebühren, Abgaben, Entgelte und sonstige Kosten **zugunsten der Fluggesellschaften**
  - Gebühren, Abgaben, Entgelte und sonstige Kosten **zugunsten der Flughafenbetreiber**

Zusätzlich soll deutlich gemacht werden, welche **Gebühren** den Passagieren **für die Buchung eines Fluges** (im Reisebüro, Internet, etc.) berechnet werden.

- Diese **Informationsrechte** sollen nicht nur innerhalb der EU gelten, sondern **auch auf Flügen in Drittstaaten sowie bei Flügen von einem Drittstaat in die EU**.
- Jede Airline soll **Maßnahmen** ergreifen, um die **negativen sozialen Folgen** einer Insolvenz **auszugleichen** bzw. **abzumildern**.
- Darüber hinaus sollen **Airlines** über einen **ausreichenden Versicherungsschutz** verfügen, um im Falle von Insolvenz bereits **gezahlte Beträge an die Passagiere zurückzuerstatten** bzw. **den Rücktransport** von Fluggästen **zu gewährleisten**.
- Beim Beschluss zur **Aussetzung** oder zum **Widerruf** einer **Betriebsgenehmigung** soll der betreffenden Fluggesellschaften eine **Anhörungsmöglichkeit** eingeräumt werden, ggf. unter Zuhilfenahme eines entsprechenden **Dringlichkeitsverfahrens**.

- **Für den Fall der Nichteinhaltung** der Vorschriften dieser Verordnung sollen die Mitgliedstaaten entsprechende **Sanktionen** festlegen.
- Die Mitgliedstaaten sollen sicherstellen, dass die **Sozialvorschriften der Gemeinschaft und die nationalen Sozialvorschriften** im Bezug auf die Beschäftigten eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft, das seine **operationelle Basis außerhalb des Hoheitsgebiets** des Mitgliedstaats hat, in dem dieses Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft seinen Hauptgeschäftssitz hat, **ordnungsgemäß angewendet** werden.
- Im Hinblick auf die Bedingungen **für die Genehmigung der Verkehrsaufteilung** wurden einige **Definitionen verschärft**, um eine zu weitgehende Auslegung zu vermeiden. So fordert das Parlament u.a., dass die betreffenden Flughäfen untereinander mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb einer Stunde erreichbar sind.
- Die **Vorschriften betreffend Preisführerschaft** wurden **abgeschafft**

Die Abstimmung im Plenum erfolgt im Juli 2007 (voraussichtlich ohne substantielle Änderungen). Anschließend nimmt der Ministerrat seine Beratungen in 1. Lesung vor.

Der Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission (KOM(2006) 396) ist am 18. Juli 2006 erschienen. Der weitere Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ist bei *Pre-Lex* unter der Verfahrensnummer 2006/0130 (COD) einsehbar.

#### 4. Richtlinie zu Flughafenentgelten

**Als Hauptbestandteil des sogenannten "Airport Package"** hat die Europäische Kommission einen Richtlinien-Vorschlag zu Flughafenentgelten veröffentlicht. Darin wird eine Reihe von **Grundsätzen definiert**, die von den Flughafenbetreibern bei der **Festlegung von Flughafenentgelten einzuhalten sind**:

- **Transparenz:** Die Flughafenbetreiber müssen den Fluggesellschaften einmal jährlich eine Reihe von Informationen über die Komponenten bereitstellen, die der Festlegung der Höhe aller am Flughafen erhobenen Entgelte zugrunde liegen. Die Fluggesellschaften müssen den Flughafenbetreibern ihrerseits Angaben über ihre Verkehrsprognosen, den beabsichtigten Flotteneinsatz und künftige spezifische Erfordernisse übermitteln.
- **Nichtdiskriminierung:** Bei Entgeltere Regelungen darf keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen oder Fluggästen stattfinden.

- **Konsultation:** Die Mitgliedstaaten müssen gewährleisten, dass an jedem Flughafen ein verbindliches und regelmäßig durchzuführendes Konsultationsverfahren zwischen Flughafen und Nutzern etabliert wird.
- **Nationale Regulierungsbehörde:** Die ordnungsgemäße Anwendung der Vorschriften soll durch eine unabhängige nationale Regulierungsbehörde gewährleistet werden, die im Streitfall als Schlichtungsinstanz tätig wird.
- **Qualitätsstandards:** Die Mitgliedstaaten sollen gewährleisten, dass Flughafenbetreiber und Flughafenutzer mindestens alle zwei Jahre Vereinbarungen über die Qualität der am Flughafen angebotenen Dienstleistungen und Infrastrukturen treffen.
- **Entgeltedifferenzierung:** Dem Flughafen soll es ermöglicht werden, Qualität und Umfang bestimmter Dienstleistungen und Infrastrukturen zu variieren, um entsprechende Entgeltedifferenzierungen vornehmen zu können.
- **Sicherheitsentgelte:** Die zum Schutz der Fluggäste und der Luftfracht erhobenen Sicherheitsentgelte sind explizit nicht Gegenstand der vorliegenden Richtlinie und werden auf Grundlage anderer Regelungen definiert und erhoben.
- **Nationale Umsetzung:** Spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten die Vorschriften in nationales Recht umgesetzt und eine Behörde als unabhängige Regulierungsbehörde ernannt haben.

Eine erste Aussprache über den Richtlinien-Vorschlag der Europäischen Kommission hat im Verkehrsausschuss (TRAN) des Europäischen Parlaments im Mai 2007 stattgefunden. Dabei wurden insbesondere folgende Aspekte thematisiert:

- Die **Quersubventionierung** zwischen Flughäfen bei Flughafennetzwerken
- Der **Anwendungsbereich** der Richtlinie für Flughäfen mit einem Passagieraufkommen **ab 1 Mio. pro Jahr**
- Regelungen hinsichtlich der **Vorfinanzierung neuer Infrastrukturen**
- Die Möglichkeit zur **Differenzierung von Flughafenentgelten**

Der Richtlinien-Vorschlag der Europäischen Kommission (KOM(2006) 820) ist am 24. Januar 2007 erschienen und liegt dem Europäischen Parlament zur Beratung in 1. Lesung vor (Abstimmung im Plenum voraussichtlich im Oktober oder November 2007). Der weitere Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ist bei *Pre-Lex* unter der Verfahrensnummer 2007/0013 (COD) einsehbar.

## 5. Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft

Mit ihrem Richtlinien-Vorschlag beabsichtigt die Europäische Kommission, die Luftfahrtindustrie in den bestehenden Handel mit CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten gemäß der Richtlinie 2003/87/EG aufzunehmen. Demnach sind folgende Regelungen vorgesehen:

- **Ab 2012** sollen **alle Flüge**, die einen EU-Flughafen an- bzw. von einem EU-Flughafen abfliegen (d.h. auch Interkontinentalflüge) in das Handelssystem einbezogen werden. **Intra-EU-Flüge** werden demgegenüber bereits **ab 2011** einbezogen.
- **Anfangs werden lediglich CO<sub>2</sub>-Emissionen in das Handelssystem einbezogen.** Mit der Absicht andere Gase zu reduzieren, wird die Europäische Kommission vor Ende 2008 einen Vorschlag zu den Stickoxiden aus der Luftfahrt vorlegen.
- **Bestimmte Flüge sind vom Emissionshandelsystem ausgenommen:** Flüge mit Staatsluftfahrzeugen, Flüge nach Sichtflugregeln, Rundflüge, Flüge zum Testen von Navigationsgeräten oder Übungsflüge, Rettungsflüge sowie Flüge mit Luftfahrzeugen mit einem maximalen Startgewicht von weniger als 5 700 kg.
- **Jeder Flugzeugbetreiber untersteht der Verwaltung eines EU-Mitgliedstaats**, um den Verwaltungsaufwand gering zu halten.
- Die **Gesamtzahl der dem Luftverkehrssektor zuzuteilenden Zertifikate** wird auf Gemeinschaftsebene auf Basis der durchschnittlichen Luftverkehrsemissionen im **Zeitraum 2004-2006** festgesetzt ("Historische Emissionszertifikate").
- Auf Basis eines Richtwertes wird **Flugzeugbetreibern**, die einen diesbezüglichen Antrag stellen, ein **fester Prozentsatz der Gesamtmenge an Zertifikaten kostenfrei zugeteilt**.
- Die **Einzelheiten der Versteigerung** von Zertifikaten (etwa Verfahren und Zeitplan) werden **durch eine Verordnung der Europäischen Kommission geregelt**.
- Wie schon die anderen Teilnehmer am Gemeinschaftssystem sind auch **Flugzeugbetreiber künftig verpflichtet, ihre Co<sub>2</sub>-Emissionen zu überwachen** und der zuständigen Behörde des Verwaltungsmitgliedstaats darüber **Bericht zu erstatten**.
- Flugzeugbetreiber sollen **Zertifikate aus anderen Industriebranchen zukaufen** können.
- Eine **gesonderte Berücksichtigung von Flugverbindungen in entfernte oder isolierte Regionen**, die besonders abhängig von Luftverkehrsverbindungen sind, kann ggf. im Rahmen der bestehenden Maßnahmen erfolgen (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, Beihilfen sozialer Art, etc.).

Nachdem sich das **Europäische Parlament bereits 2006 grundsätzlich für die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ausgesprochen** hatte, liegt der Richtlinien-Vorschlag nun zur Beratung in 1. Lesung vor. Anders als gewöhnlich werden bei diesem Gesetzgebungsvorhaben gemäß dem "Verfahren der verstärkten Zusammenarbeit" zwei Parlamentsausschüsse, der Verkehrsausschuss (TRAN) und der Umweltausschuss (ENVI), federführend sein.

Eine gemeinsame Anhörung des TRAN- und des ENVI-Ausschusses fand am 27. Juni 2007 statt.

Der Richtlinien-Vorschlag der Europäischen Kommission (KOM(2006) 818) ist am 20. Dezember 2006 erschienen. Der weitere Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ist bei *Pre-Lex* unter der Verfahrensnummer 2006/0304 (COD) einsehbar.

## **6. Mitteilung der Kommission "Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa"**

Mit ihrer Mitteilung stellt die Europäische Kommission einen umfassenden Aktionsplan vor, mit dem eine **kohärente Strategie zum verantwortungsvollen Umgang mit der Überlastung auf europäischen Flughäfen** verfolgt werden soll. Zwischen September 2005 und Anfang 2006 hatte die Kommission die Branchenbeteiligten konsultiert, um mögliche Lösungen für die Kapazitätsproblematik an europäischen Flughäfen zu ermitteln.

Als Ergebnis dieser Konsultation wurde eine **Liste von fünf besonders bedeutsamen Maßnahmen** erarbeitet, deren Umsetzung zur Bewältigung des Verkehrswachstums auf nachhaltige Weise beitragen könnte:

- **Optimierte Nutzung der vorhandenen Flughafenkapazitäten:** Die Kommission empfiehlt zunächst eine **Kapazitätsbewertung durch EUROCONTROL**. Mit dem Mandat, welches EUROCONTROL für AFTM-Maßnahmen ("Air Traffic Flow Management") gegeben wurde, sollen Lösungen erarbeitet werden, die ein angemessenes Gleichgewicht zwischen Airport Slots und Flugplänen sichern. Außerdem schlägt die Kommission vor, EUROCONTROL ein Mandat zur Ausarbeitung von Durchführungsvorschriften für die Einführung der kollaborativen Entscheidungsfindung an europäischen Flughäfen zu erteilen.
- **Konsistenter Ansatz für den sicheren Flughafenbetrieb:** Die **Zuständigkeit der EASA soll auf Sicherheitsvorschriften für Flughäfen ausgeweitet werden**. Außerdem plant die Kommission die Inanspruchnahme des Global Navigation Satellite System (GNSS) für den europäischen Funknavigationsplan.
- **Förderung der „Ko-Modalität“:** Luft- und Schienenverkehr sollen einander besser ergänzt werden, indem **Verbindungen zwischen Flughäfen** (inklusive Regionalflughäfen) und **größeren Metropolen durch den Schienenverkehr weiterentwickelt** werden.

- **Verbesserung der Umweltkapazität von Flughäfen und des Planungsrahmens für neue Flughafeninfrastruktur:** Der Ausbau von Flughäfen wird durch Lärmschutzaspekte erheblich beschränkt. Daher soll ein **Bericht über die Umsetzung der Richtlinie über Lärmbeschränkungen (2003/30/EG)** erstellt und entschieden werden, ob ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie erforderlich ist. Des Weiteren sollen **Leitlinien für vorbildliche Praktiken**, mit denen eine verbesserte Koordinierung von Flughafenplänen und weitere Landnutzung gefördert wird, erarbeitet werden.
- **Entwicklung und Einführung kosteneffizienter technologischer Lösungen:** Ausgereifte Überwachungs- und Kontrollfunktionen sollen in allen Flughäfen in Europa implementiert werden. Durch das SESAR-Programm sollen weiter neue Werkzeuge und Systeme entwickelt werden, die für die Verbesserung der Flughafenkapazitäten ausschlaggebend sind.

Eine **erste Aussprache** über die Mitteilung der Europäischen Kommission hat **im Verkehrsausschuss (TRAN) des Europäischen Parlaments** im Mai 2007 stattgefunden. Dabei wurden insbesondere folgende Aspekte herausgehoben:

- Auf europäischer Ebene bedarf es eines koordinierten Ansatzes in Form eines **"europäischen Masterplans für den Ausbau von Infrastrukturen"**.
- Angesichts extrem langer Genehmigungsverfahren für Ausbaumaßnahmen sollte ein **Konzept für die Straffung der administrativen Vorgänge** erarbeitet werden.
- **Beispiele für vorbildliche Praktiken** sollten auf EU-Ebene ausgetauscht werden. Weiterhin sollten **gesamteuropäische Simulationen und Modelle für langfristige Ausbauszenarien** erstellt werden.

Die Mitteilung der Europäischen Kommission (KOM(2006) 819) ist am 24. Januar 2007 erschienen.

## **7. Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG ("Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste")**

Nachdem die Europäische Kommission einige Zeit lang einen Vorschlag zur Revision der Richtlinie 96/67/EG in Betracht gezogen hatte, präsentierte sie als **Teil des "Airport Package"** Anfang 2007 lediglich einen Bericht über die **bisherige Anwendung der gültigen Bestimmungen von 1996**. Die Europäische Kommission zieht folgendes Fazit zur bisherigen Anwendung der Bodenverkehrsdienste-Richtlinie von 1996.

- Insgesamt kam es zu **mehr Wettbewerb** und **größerer Auswahlmöglichkeit** bezüglich der Dienstleistungsanbieter für die Fluggesellschaften.

- Aus Sicht der Flughafenbetreiber hat dies jedoch **Auswirkungen auf das Niveau der Dienstleistungen** und auf die Flughafenverwaltung selbst, da **gelegentliche Fehler die Effizienz des gesamten Systems negativ beeinträchtigen** können.
- Das **Preis-Leistungs-Verhältnis** bei Bodenabfertigungsdiensten hat sich **insgesamt zugunsten der Fluggesellschaften verbessert**. Was die **Qualität** der Dienste anbetrifft, so konstatiert die Europäische Kommission eine **überwiegende Verbesserung**. Dennoch gibt es nach Angaben der Beteiligten auch **Fälle von Verschlechterung bzw. Fälle von gleich bleibendem Qualitätsniveau**.
- Die Preise für Bodenabfertigungsdienste unterliegen einem größeren Druck. **Allgemein** sind die **Preise für Bodenabfertigungsdienste** in fast allen Mitgliedstaaten **gesunken**, wobei der Preisrückgang in jenen Mitgliedstaaten deutlicher ausfiel, in denen es vor 1996 ein Monopol oder eine starke Marktregulierung gab.
- **In den meisten Mitgliedstaaten** verlief die **Umsetzung reibungslos**, auch wenn es in einigen Mitgliedstaaten Probleme bzw. Verzögerungen gab.
- In acht Fällen (Frankfurt, Hamburg, Stuttgart, Berlin-Tegel, 2 x Düsseldorf, Paris CDG und Funchal) erhielten Flughäfen die Erlaubnis, aufgrund besonderer Sachzwänge aus Platz- und Kapazitätsgründen die Zahl der Dienstleister zu begrenzen.
- **Negative Auswirkungen auf die Beschäftigungsbedingungen** (Arbeitsverhältnisse, Lohnniveau und Arbeitsbedingungen) **sind durchaus zu beobachten**. Insgesamt sieht die Europäische Kommission jedoch keine Belege für einen absoluten Rückgang der Beschäftigung.
- An den wirtschaftlich bedeutendsten Flughäfen der EU kam es zur **Umverteilung der Marktanteile** im Bodenverkehrssektor.
- Was die **Umsetzung der Richtlinie in den seit 2004 beigetreten EU-Staaten** betrifft, so sieht die Europäische Kommission nach Auswertung der Informationen **nur in einem Mitgliedstaat Probleme**.

Die Europäische Kommission will die Erörterung des vorliegenden Berichts im Europäischen Parlament und im Ministerrat zur Grundlage ihres weiteren Vorgehens machen. Dabei schließt sie - neben der Vereinfachung und Verdeutlichung der Richtlinie - auch einen Vorschlag zu einer weiteren Marktöffnung und zu anderen relevanten Themen nicht aus, z.B. hinsichtlich Versicherungsanforderungen und Qualitätsnormen für Flughäfen sowie zur Verbesserung des Verfahrens für die Auswahl von Dienstleistern.

Eine **erste Aussprache** über die Mitteilung der Europäischen Kommission hat **im Verkehrsausschuss (TRAN)** des Europäischen Parlaments im Mai 2007 stattgefunden. Die Mehrheit der Abgeordneten sprach sich dafür aus, dass vor einer weiteren Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste **zunächst eine effektive Umsetzung der gültigen Bestimmungen** zu erfolgen habe. Daneben bedürfe es einer **umfassenden ex-post-Analyse der**

**bisherigen Entwicklungen**, insbesondere unter Berücksichtigung der Situation der Arbeitnehmer in diesem Sektor. Der Bericht der Europäischen Kommission (KOM(2006) 821) ist am 24. Januar 2007 erschienen.

### **8. Mitteilung der Kommission über die Anwendung und die Ergebnisse der Verordnung über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen**

Zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Betreuungsleistungen für Fluggäste im Falle der Nichtbeförderung und bei der Annullierung oder großer Verspätung von Flügen hat die Europäische Kommission einen Bericht vorgelegt, in dem die Ergebnisse und die Durchführung der Verordnung über Fluggastrechte bewertet werden.

Demnach wurden seit dem Inkrafttreten der Verordnung am 17. Februar 2005 einige **Fort-schritte im Bereich der Fluggastrechte erzielt, wenngleich es noch weiterer Schritte bedarf**, um eine einheitlichere Anwendung der Bestimmungen durch die Luftfahrtunternehmen und eine bessere Durchsetzung der Vorschriften durch die Mitgliedstaaten sicherzustellen.

Nach Aussage der Europäischen Kommission zeigt die Praxis, dass gestrandete **Fluggäste** trotz ihrer Rechte sich **gegenüber den Luftfahrtunternehmen noch immer in einer schwächeren Position befinden**. Beispielsweise informieren die Luftfahrtunternehmen bei Flugunregelmäßigkeiten die Fluggäste trotz der gesetzlichen Verpflichtungen häufig nicht oder nicht ausreichend über ihre rechtlichen Ansprüche.

Als **Verbesserungsvorschläge** nennt die Europäische Kommission etwa eine **verbesserte Durchsetzung** der Bestimmungen, die **eindeutigere Auslegung** bestimmter Aspekte der Verordnung, eine **deutlichere Unterscheidung zwischen "Verspätung" und "Annullierung"** wegen der damit verbundenen unterschiedlichen Fluggastrechte und die **Stärkung der nationalen Aufsichtsstellen** bei der Anwendung der gemeinsamen Vorschriften.

Innerhalb von sechs Monaten wird die Europäische Kommission die Zusammenarbeit mit den nationalen Aufsichtsstellen und den Luftfahrtunternehmen intensivieren, um bessere Ergebnisse zu erzielen. Falls dennoch keine Verbesserung der Situation eintreten sollte, beabsichtigt die Europäische Kommission die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren gegen die Mitgliedstaaten. Sollte auch dies nicht den gewünschten Erfolg erzielen, wird die Kommission eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ins Auge fassen.

Bei einer **Aussprache** mit dem EU-Verkehrskommissar, Jacques Barrot, im Mai 2007 **plädierte der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (TRAN) für eine baldige Novellierung der Verordnung**. Kernforderungen der Abgeordneten waren:

- Ab einem bestimmten Zeitpunkt sind **Verspätungen** hinsichtlich des Erstattungsanspruchs **ebenso zu behandeln wie Annullierungen**.
- Eine **aktive Informationspflicht** der Airlines über Kompensationsansprüche sollte festgeschrieben werden.
- Den Passagieren sollen bei Verspätungen **eindeutigere Informationen über die Situation** übermittelt werden, um ein "Hinhalten" der Passagiere zu unterbinden.
- Es soll eine **präzise Definition von "außergewöhnlichen Umständen"** (z.B. Nebel, Glatteis, etc.) erfolgen, deren Eintreten von der jeweiligen Flughafenverwaltung zentral gemeldet wird. Dadurch soll **im Nachhinein die Nachprüfbarkeit** des Vorliegens solcher außergewöhnlichen Umstände **erleichtert** werden.
- Das für die Abfertigung und Betreuung der Passagiere zuständige **Personal** soll bei Verspätungen und Flugstreichungen **aufgestockt** werden.

Die Mitteilung der Europäischen Kommission (KOM (2007) 168) ist am 4. April 2007 erschienen.

### **9. Mitteilung der Kommission über die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums durch funktionelle Luftraumblöcke - Sachstandsbericht zur Halbzeit**

Nach dem Inkrafttreten der Verordnungen zur Errichtung des "Single European Sky" im Jahr 2004 hat die Europäische Kommission nun einen **Sachstandsbericht über die Schaffung der grenzüberschreitenden, funktionalen Luftraumblöcke** vorgelegt. Darin nimmt die Europäische Kommission zwar zur Kenntnis, dass **fast alle EU-Mitgliedstaaten**, entsprechend dem Bottom-up-Ansatz, **Initiativen** zur Auflösung der nationalen Luftraumblöcke zugunsten des "Single European Sky"-Projekts **in Angriff genommen** haben. Dennoch kommt die Europäische Kommission zu dem Schluss, dass die Mitgliedstaaten ihre **Anstrengungen noch deutlich erhöhen müssen**, um bis 2008 tatsächliche Fortschritte bei der Entfragmentierung des europäischen Luftraums zu erreichen. **Für das kommende Jahr** hat die Europäische Kommission eine **entsprechende Bewertung** der Effizienz des Bottom-up-Ansatzes angekündigt. Sollten die Ergebnisse auch dann noch als ungenügend eingestuft werden, schließt die Europäische Kommission auch eine Änderung des geltenden Rechtsrahmens nicht mehr aus.

Die Mitteilung der Europäischen Kommission (KOM(2007) 101) ist am 15. März 2007 erschienen.

## 10. Mitteilung der Kommission über den Stand des Vorhabens zur Errichtung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)

Am 27. Februar 2007 trat die Verordnung (EG) Nr. 219/2007 zur "Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)" in Kraft. Damit **möchte die EU** angesichts des rasant wachsenden Luftverkehrsaufkommens und der Errichtung des "*Single European Sky*" **die dringend notwendige technologische Grundlage für ein effizientes und sicheres Flugverkehrsmanagement in Europa schaffen.**

In ihrer Mitteilung erstattet die Kommission **Bericht über die neuesten Entwicklungen im Rahmen der SESAR-Definitionsphase (2004 bis 2008)**, die von der EU mit rund 30 Mio. Euro ko-finanziert wird. Demnach **schreiten die Arbeiten** in der Definitionsphase mit der Veröffentlichung der Abschnittsberichte D1 und D2 im Juli und Dezember 2006 **bisher planmäßig voran.** Auch die **langfristige Finanzierung des Projektes scheint** mit der Bewilligung von 350 Mio. € aus dem 7. Forschungsrahmenprogramm der EU, 350 Mio. € aus dem EU-TEN-V-Programm, 700 Mio. € von EUROCONTROL und zugesagten 0,9 bis 1,3 Mrd. € seitens der Wirtschaft **gesichert.**

Ebenfalls nimmt die Europäische Kommission zur Kenntnis, dass die Initiierung des **SESAR-Projektes bereits zur Bündelung und Koordinierung von europäischen Forschungstätigkeiten geführt** hat, wodurch sich unnötige zeit- und kostenaufwendige Doppelungen von Aktivitäten vermeiden lassen.

Die Mitteilung der Europäischen Kommission (KOM(2007) 103) zum Sachstand des SESAR-Projekts ist am 15. März 2007 erschienen.

## 11. Bericht der Kommission über die Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr

Mit dem Bericht gibt die Europäische Kommission planmäßig ihre Erfahrungen über die ersten drei Jahre der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 bekannt. Durch die Verordnung wurde **eine bereits vorher verwendete Methodik der Erhebung von Daten über die Beförderung von Passagieren, Fracht und Post per Flugzeug offiziell eingeführt.** Hintergrund der Verordnung ist das Ziel der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik, hochwertige Datensätze bereitzustellen, um mit den daraus gewonnenen Kenntnissen die Leistungsfähigkeit und Effektivität der europäischen Verkehrssysteme zu optimieren.

Die **Europäische Kommission bewertet die Erfahrungen** und Ergebnisse im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung als **insgesamt sehr positiv.** Die meisten der auftretenden **Probleme** konnten **behandelt und angemessen gelöst** werden, sodass sich die Datenqualität und -aktualität deutlich verbessern konnte. **Für die Zukunft** sieht die Europäische Kommission jedoch **Verbesserungsbedarf** bei folgenden Punkten:

- Weitere Verbesserung der **Datenqualität**
- Bereitstellung von **Angaben zu den Luftfahrtunternehmen**
- **Umsetzung der Vorschriften in Bulgarien und Rumänien**
- **Ausdehnung der Datenerhebung** auf weitere Variablen
- Verkürzung der **Frist für die Datenübermittlung auf fünf Monate**
- Freiwillige **Ausweitung** des **geographischen Erfassungsbereichs** auf Drittländer

Die Mitteilung der Europäischen Kommission (KOM(2007) 187) ist am 17. April 2007 erschienen.

## 12. Gemeinsamer europäischer Luftverkehrsraum

Das Europäische Parlament hat im April 2007 dem Übereinkommen zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums zugestimmt. Das Übereinkommen sieht im Wesentlichen die **allmähliche Ausweitung des Besitzstands der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs auf die Partnerländer** Island, Norwegen, Albanien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, die ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, Kroatien, Rumänien, Serbien und Montenegro sowie die Übergangsverwaltung der UNO in Kosovo vor. Es beruht auf der Prämisse, dass die internationale Zivilluftfahrt einen integrierten Charakter besitzt. Aus diesem Grunde hat das Übereinkommen einen umfangreichen Geltungsbereich und zielt auf die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums ab, basierend auf folgenden Grundsätzen:

- **Nichtdiskriminierung** aufgrund der Nationalität
- **Niederlassungsfreiheit** (Unternehmen und Einzelpersonen)
- **Gemeinsame Regelungen über die Flugsicherheit** gewährleisten die Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen
- Das **Flugverkehrsmanagement basiert auf einer Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums**, einschließlich des Betriebs des SESAR-Systems.
- Im Bereich des Wettbewerbs werden **staatliche Monopole schrittweise einem Anpassungsprozess unterzogen**, um jegliche Diskriminierung bei der Beschaffung und der Vermarktung von Waren auszuschließen.
- **Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen** werden schrittweise **mit dem gemeinschaftlichen Besitzstand in Einklang** gebracht.

- **Abkommen, die den Wettbewerb verzerren** oder beschränken, der Missbrauch einer beherrschenden Stellung oder staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verzerren, **sind mit dem Übereinkommen unvereinbar.**
- Die assoziierten Parteien sind aufgefordert, **unabhängige staatliche Stellen** einzurichten, die mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet sind, um die **Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens zu gewährleisten.**
- Werden **staatliche Beihilfen** gemäß den Bestimmungen des Übereinkommens genehmigt, müssen sie **transparent** sein.
- **Soziale Harmonisierung**

Das Europäische Parlament hat sich in einer weiteren Resolution dafür ausgesprochen, dass das vorliegende **Übereinkommen die geltenden und künftige Rechtsvorschriften der EU über Emissionen sowie sonstige Maßnahmen zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs abdecken sollte.** Das EP begrüßte, dass die Unterzeichnerstaaten die mögliche Einbeziehung des Luftverkehrs in die Emissionshandelssysteme zu einem künftigen Zeitpunkt akzeptieren, und **forderte die Beteiligten dazu auf,** dass alle **EU-Rechtsvorschriften im Bereich Sicherheit und Gefahrenabwehr** sowie die **Verordnung über die Rechte von Flugreisenden eingeschränkter Mobilität** in den operationellen Anhang zu dem Übereinkommen **aufgenommen werden müssen.** Darüber hinaus verlangte das Parlament die **Einhaltung des einschlägigen EU-Sozialrechts** bei der Umsetzung des Übereinkommens.

Der Vorschlag der Europäischen Kommission für das Abkommen (KOM(2006) 113) wurde am 14. März 2006 veröffentlicht.

### 13. "Open Skies"-Abkommen zwischen EU und USA

Nach mehr als vier Jahre andauernden Verhandlungen haben sich die **EU und die USA im März 2007 auf ein "Open Skies"-Abkommen zur Liberalisierung des transatlantischen Luftraums geeinigt.** Das Abkommen, das voraussichtlich im Oktober in Kraft tritt, sieht folgende Neuerungen vor:

- **Aufhebung von Beschränkungen von Streckenrechten:** EU-Fluggesellschaften erhalten die Erlaubnis, ungeachtet ihres Heimatlandes und ohne jegliche Beschränkungen hinsichtlich des Preises und der Kapazität von jedem europäischen Flughafen zu jedem amerikanischen Flughafen zu fliegen ("**5. Freiheit**"). Gleiches gilt für amerikanische Fluggesellschaften, die die EU anfliegen möchten. Darüber hinaus erhalten EU-Carrier das Recht, von der EU über einen US-Flughafen in einen Drittstaat weiterzufliegen ("**7. Freiheit**"). Als einzige Bedingungen bestehen die USA auf ein bilaterales Abkommen mit dem entsprechenden Drittstaat und dass die jeweilige EU-Airline die Verbindung von einem Flughafen in ihrem Hei-

matland aufnimmt. Die gleiche Regelung wird auch auf Frachttransporte Anwendung finden.

- **Ausländische Eigentumsverhältnisse:** Die US-amerikanischen Regelungen, die es Europäern verbietet, mehr als 25% des Stimmanteils an US-Airlines zu besitzen, wird aufrecht erhalten und wechselseitig auch für Amerikaner innerhalb der EU eingeführt. Zukünftig können Europäer jedoch bis zu 100% statt bisher 24,9% der sogenannten "non-voting shares" erwerben.
- **Übertragung von Verkehrsrechten:** Für den Fall einer Übernahme einer Airline durch eine andere EU-Fluggesellschaft, werden die ausgehandelten Verkehrsrechte der übernommenen Airline nicht mehr wie bisher ausgesetzt. Vielmehr werden diese an die übernehmende Airline übertragen.
- **"Fly America":** Weiterhin erhalten die Europäer nun Zugang zum amerikanischen "Fly America"-Programm, von dem nicht-amerikanische Airlines bisher ausgeschlossen waren. Das "Fly America"-Programm deckt all diejenigen Flüge von Passagieren und Fracht ab, die von der US-Bundesregierung finanziert werden.

Zu keinem endgültigen Abschluss kamen demgegenüber die Verhandlungen über die technische Zusammenarbeit im Hinblick auf den Klimawandel sowie hinsichtlich der Frage, ob die Zivilluftfahrt in den EU-Emissionshandel (EU-ETS) aufgenommen werden soll. Hier besteht noch großer Widerstand seitens der Amerikaner. Einigen konnten sich die EU und die USA jedoch auf eine gemeinsame Initiative in internationalen Organisationen wie der ICAO.

Der Entwurf des "Open Skies"-Abkommen ist vom EU-Verkehrsministerrat am 22. März 2007 angenommen und im Mai auf dem EU-USA-Gipfel in Washington formell unterzeichnet worden.

Das Europäische Parlament hat im März 2007 eine Entschließung zum "Open Skies"-Abkommen verabschiedet und darin das Abkommen begrüßt.

#### 14. Sibirien-Überflugrechte

Im November 2006 haben die Verhandlungspartner beim EU-Russland-Gipfel in Helsinki einen annähernd 20 Jahre währenden **Konflikt über Gebühren für Flüge europäischer Luftfahrtgesellschaften über Sibirien beigelegt**. Bisher müssen europäische Airlines hohe Summen an das russische Unternehmen Aeroflot zahlen, wenn sie über Russland nach Japan, China oder Südkorea fliegen wollen. Diese **Sondergebühren** betragen alleine **2006 insgesamt rund 300 Mio. €**

Mit dem Abkommen, das auch eine Voraussetzung für Russlands Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO) darstellt, werden die aus Sicht der Europäer rechtswidrigen **Überfluggebühren ab 2010 allmählich reduziert und bis Ende 2013 endgültig abgeschafft**. Da-

nach sind nur noch die üblichen Navigationsgebühren nach dem Abkommen von Chicago fällig. Die Europäische Kommission erhofft sich von diesem Abkommen eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbslage europäischer Fluglinien, für die der Flugbetrieb zwischen Europa und den wachsenden Märkten in Asien deutlich erleichtert wird.

Alle zwischen der EU und Russland vereinbarten Grundsätze müssen in bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und Russland umgesetzt werden.

## 2. Die europäischen Gewerkschaften und der europäische Flugverkehrssektor

**Josef Maurer, Europäische Transportarbeiter Föderation ETF**

Darf ich mich an dieser Stelle erst kurz vorstellen: mein Name ist Josef Maurer, ich komme aus der Tschechischen Republik und bin Flugbegleiter von Beruf, im Moment fliege ich als Purser und Cabin Crew Examiner bei CSA Czech Airlines. Daneben bin ich Vorsitzender der Flugbegleitergewerkschaft OOPL sowie Mitglied des Exekutivausschusses der tschechischen Transportarbeitergewerkschaft OSD.

Bei dieser Veranstaltung vertrete ich heute die Europäische Transportarbeiterföderation ETF, nämlich die Sektion Zivilluftfahrt, von der ich Vizepräsident bin. Eigentlich sollte hier die ETF durch die Präsidentin unserer Sektion, Erika Young, vertreten sein – leider ist sie gerade auf dem Weg aus Washington, wo sie an den Verhandlungen zu „EU-US Open Skies“ teilgenommen hat.

Jetzt noch einige Informationen zu der ETF: es ist eine paneuropäische Gewerkschaftsföderation, mit zirka 2,5 Mio. Mitglieder in 8 Transportbranchen: Eisenbahn, Straßenverkehr, Seeverkehr, Häfen, Binnenlandschiffverkehr, Fischerei, Tourismus und natürlich Zivilluftfahrt. Die Aktivitäten der ETF sind nicht nur auf das Territorium der Europäischen Union beschränkt, wir haben Mitglieder in etwa 40 Länder Europas. Unsere Aufgaben sind: Repräsentierung und Verteidigung der Interessen unserer Mitglieder auf der europäischen Ebene, Formulierung und Koordinierung der Gewerkschaftspolitik für den Transportbereich, Training- und Bildungsaktivitäten und weil wir natürlich Gewerkschafter sind, auch Organisation von gemeinsamen Aktionstagen, bzw. Streikaktionen. Die ETF ist die europäische Sparte der ITF – der Internationalen Transportarbeiterföderation, einer Weltgewerkschaftsorganisation mit mehr als 100 Jahre langen Tradition.

Ich möchte gerne mein Referat mit einer persönlichen Erfahrung anfangen: als ich mich vor 10 Jahren bei Czech Airlines als Flugbegleiter beworben habe, war es für mich ein Traumberuf: CSA war ein sog. „flag carrier“, mit exklusiven Flugverkehrsrechten für die meisten Routen und mit vollem Service in Business und Economy Klassen. Wir waren damals 700 Kandidaten für etwa 50 Stellen. Sogar manche Gewerkschaften waren eifersüchtig über unsere Arbeitsbedingungen. Es ist aber heute alles völlig anders ... Vor einiger Zeit musste unsere Firma das Anforderungsprofil für Neuanfänger senken, damit wir überhaupt genug Personal hätten. Die ganze Fliegerei ist nicht mehr so exklusiv wie früher.

Am 12 September 2001 (also zufälligerweise nur ein Tag nach den tragischen Ereignissen in den Vereinigten Staaten) hat die Europäische Kommission ein „white paper“ veröffent-

licht unter dem Titel „European Transport Policy for 2010: Time to decide“, also so etwas wie „Europäische Transportpolitik für Jahr 2010: Zeit für Entscheidung“. Seitdem ist viel passiert und dieses Dokument reflektiert gar nicht die heutige Situation. Im Rahmen von Sozialdialog auf der EU-Ebene, um genauer zu sein im Rahmen der Arbeitsgruppe „Future of the Industry“, haben wir vor zwei Jahren damit angefangen, eine Gemeinsame Position mit den Arbeitgebern zu formulieren, aber – wie sie sich vorstellen können – es ist nicht genau leicht und wir brauchen noch mehr Zeit. Was uns als Arbeitnehmerseite am meisten stört, ist das dieses „white paper“ kaum das Wort „sozial“ beinhaltet. Das ist ganz offensichtlich im Widerspruch zu der Lissabonner Strategie, die 3 Pfeiler hat – ökonomisch, ökologisch und sozial. Und meiner Meinung nach orientiert sich die Kommission zuviel auf den ökonomischen Teil, sprich um Geld. Aber wir müssen uns die Frage stellen ob es genug ist, oder - wie man heute sagt – ob es nachhaltig ist.

Vor ein paar Jahren war ganz Europa von dem neuen Phänomen der Billigfluglinien oder „low-cost airlines“ begeistert. Diese Airlines verkauften oft Tickets für Dumpingpreise oder manchmal haben sie sie umsonst vergeben (natürlich ausgenommen Flughafensteuer und Gebühren jeglicher Art). Und wie haben diese Fluggesellschaften so niedrige Preise erzielt? Oft durch Outsourcing in allen Arbeitnehmergruppen – erst Bodenabfertigung, dann Flugbegleiter und manchmal sogar Piloten. Einige von ihnen waren auch wegen illegaler Staatssubventionen angeklagt. Aber – wie einer von meinen Kollegen sehr zutreffend gesagt hat – „You only get what you pay for“ oder „Du kriegst nur das wofür Du bezahlt hast“. Diese Firmen konkurrieren untereinander unter anderem mit Hilfe von Lohndumping. Und sogar die Fluggäste sind nicht mehr so enthusiastisch, manche sind inzwischen zu den „alten guten“ traditionellen Airlines zurückgekommen. Nur damit ich mich ganz eindeutig ausdrücke: die ETF hat nichts gegen das low-cost Modell allgemein, wir haben auch gute Beispiele, wo es Gewerkschaften als anerkannte Sozialpartner gibt und wo Tarifverträge abgeschlossen sind. Es gibt aber auch schlechte Beispiele, wo wir für Grundsatzfreiheiten vor Gericht kämpfen müssen.

Die traditionellen Fluggesellschaften waren aber durch diese Cowboys auch gezwungen, die Betriebskosten zu senken. Dann haben wir am Verhandlungstisch oft als Argument gehört, dass alle anderen Kosten als Personalkosten fix definiert und unveränderlich seien und deswegen Löhne gekürzt sein müssten. Das hat das ganze Tarifvertragverhandlungsmechanismus auf den Kopf gestellt – statt um bessere Zukunft kämpfen wir jetzt um „status quo“.

Als eine weitere Maßnahme um konkurrenzfähig zu bleiben haben sich die einstigen „flag carriers“ in Allianzen versammelt. Die drei wichtigsten sind notorisch bekannt – Star Alliance (geführt von Lufthansa), SkyTeam (mit Air France/KLM) und Oneworld mit British Airways. Einige Airlines haben im Kampf ums Überleben fusioniert wie Air France/KLM oder sind gekauft worden, wie z. B. Swiss von der Lufthansa. Die Gewerkschaften haben darauf reagiert und haben auch gemeinsame Koalitionen gegründet, wo die spezifischen Probleme der einzelnen Allianzen behandelt werden. Diese Arbeit wird durch unsere Mutterorganisation ITF in London koordiniert. Ein natürlicher weiterer Schritt, der meiner Meinung bald

zu erwarten ist, ist die Gründung einer globalen Airline. Und darauf werden wir auch weiter reagieren müssen, z. B. mit Tarifverhandlungen auf der globalen Ebene. Und sie können sich sicher vorstellen, dass die Koordination nicht leicht wird.

Aber nicht nur die Fluggesellschaften, sondern auch die Flughäfen wurden von der Liberalisierung betroffen. Sie wurden erst in private Flughafenbetriebsgesellschaften umgewandelt, die später an „global players“ wie Fraport verkauft worden sind. Aber die neuesten Trends zeigen, dass einige Flughäfen durch Investitionsfonds gekauft werden, die gar nichts mit Zivilluftfahrt zu tun haben und deshalb kein entsprechendes Know-how besitzen. Die Kommission hat die Flughäfen zur vollen Separation von Bodenabfertigung und Flughafenbetrieb gezwungen und im Rahmen der Revision des Dritten Paketes gibt es auch Einsicht, dass die Flughäfen gar kein Handling durchführen dürfen sollten.

Und unsere Fluglotsen-Kollegen wurden vor der Liberalisierung auch nicht verschont: ich meine damit jetzt das Projekt mit dem Namen „Single European Sky“. Das Ziel ist Umstrukturierung des europäischen Luftraumes in ein grenzenfreies Gebiet. Auf den ersten Blick klingt es gut, es geht ja doch um Effektivität des Luftverkehrs. Wenn wir aber tiefer Eintauchen, können wir herausfinden, dass es um Arbeitsplätze und Arbeitermobilität geht.

Es gibt auch ein Link zwischen der Liberalisierung und der Sicherheit – ein Beispiel von der Ryanair-Kampagne der ITF: als Feedback an der Ryan-Be-Fair.org-Webseite haben die Londoner Kollegen gehört, dass oft die gesetzlich vorgeschriebenen Limite von 900 Blockstunden, bzw. 2000 Arbeitsstunden (und das ohne Standby!) überschritten werden ... Denken sie, dass so etwas sicher ist?

An diesen Beispielen können Sie einfach sehen, dass wir statt dem Motto der Lissabonner Strategie „More and better jobs“ in der Zivilluftfahrt weniger und qualitativ niedrigere Arbeitsplätze haben. Also, woran liegt jetzt die Rolle der Gewerkschaften in dem EU-System?

Einige Kollegen haben uns gute Beispiele an der Nationalebene gegeben: die spanische Gewerkschaft CC.OO hat mit einer Arbeitnehmerorganisation ein Abkommen über Personaltransfer untergeschrieben. Das Prinzip ist sehr einfach: wo die Arbeit hinget, dahin gehen automatisch auch die Arbeiter – auch im Fall von Outsourcing. Ein weiteres Beispiel ist das sog. „French Decree“, das genau im Gegensatz zu der bekannten Bolkenstein-Direktive funktioniert. Es legt nämlich fest, dass in Frankreich die Arbeiter dieselben Sozialschutzbedingungen genießen gleichgültig ob sie für eine französische oder ausländische Firma arbeiten.

Gegen diese nationalen Besonderheiten wird in Brüssel oft als Argument das sog. „level playing Field“ benutzt. Meiner Meinung nach aber manchmal ganz unfair und falsch. Während im Falle von Flugbegleiterlizenzierung das Begriff level playing field de facto „keine Lizenzen“ bedeutet (obwohl in der EU 27 mehr als die Hälfte der Mitgliedstaaten irgendeine Form von Flugbegleiterzertifizierung hat), in dem Fall von FTL (oder Flugzeiteinschränkung) hat EU-Ministerrat vorgeschlagen, dass Ausnahmen von EASA-FTLs möglich sind und das auch ohne vorherigen EASA Bewilligung. Wo ist also das level playing field?

Ich denke, dass die europäischen Gewerkschaften in diesem Prozess eine aktive Rolle besitzen. Und was für Instrumente haben wir?

Erstens ist es Sozialdialog auf der EU-Ebene. Dadurch können wir sicherstellen, dass die Umwandlungen uns nicht aufgedrückt, sondern mit uns verhandelt werden. Zurzeit sind die Vertreter der Zivilluftfahrtsektion in 4 Arbeitsgruppen aktiv, die die ganze Industrie abdecken. Drei davon sind berufsspezifisch und eine horizontal. Die Arbeitsgruppen treffen sich zwei bis viermal jährlich und sie werden durch DG EMPL organisiert und gefördert. Je nach Bedarf gibt es auch subgroups, die auch finanziert werden. Neben unserem natürlichen Widerpart auf der Arbeitnehmerseite gibt es auch korporatistische Arbeitnehmerorganisationen, die auch gerne Zutritt zum EU-Sozialdialog hätten. Ich spreche ganz gezielt nicht von Gewerkschaften, weil es keine Gewerkschafter sind. Diese Leute vertreten nur ihre eigenen Interessen und das Wort Solidarität ist für sie ein leeres Begriff. Eine helle Ausnahme unter diesen Organisationen ist ECA, die Europäische Pilotenassoziation, mit der wir gute Beziehungen haben. In diesem Respekt möchte ich auch alle vida-Kollegen herzlich beglückwünschen – durch Entstehung von vida als Repräsentant aller Arbeitergruppen in der Zivilluftfahrt haben sie diese Probleme überwunden.

Ein weiteres Instrument ist EASA – die Europäische Luftfahrtsicherheitsagentur in Köln. Sie arbeitet auf dem Prinzip von Arbeitsgruppen: alle „interested parties“ können da vertreten sein. Die EASA-Arbeit hat ihre Vorteile, aber auch Nachteile. Ein Vorteil ist dass alle Mitglieder der Arbeitsgruppe gleichwertig sind – egal ob ETF oder Airline, Nachteil ist dass es um rein technische Arbeit geht. Es gibt kein Platz für politische Statements (was für uns als Gewerkschafter manchmal ziemlich schwer sein kann) und alle Repräsentanten müssen hoch qualifiziert sein.

Oft unterschätzen wir auch Lobbying in allen EU-Behörden. Obwohl es kein beliebtes Instrument für die Gewerkschaften sein kann, wir müssen einfach daran mitmachen. In diesem Zusammenhang möchte ich ihnen eine Publikation empfehlen, die vor kurzem im ÖGB-Verlag erschienen ist. Sie heißt „Internationales Lobbying in der Gewerkschaftsarbeit“ und die Autorinnen sind Natascha Wendt und Barbara Lavaud.

Und wenn alle diese Instrumente versagen, da kommen koordinierte Aktionstage und Streikaktionen. Für manche von uns klingt es vielleicht altmodisch, aber in der ETF selbst haben wir ein Paar gute Beispiele – sei es Aktionstag der Bodenabfertigungsangestellten, der das Dritte Liberalisierungspaket stark beeinflusst hat oder die Blockade unserer Hafentarbeiter gegen Liberalisierung.

Sie können sich jetzt Fragen wie stark und einflussreich die ETF ist. Das Sekretariat in Brüssel ist ein Team von ungefähr 12 Personen, die alle sehr professionell und loyal sind. Aber ohne Unterstützung und aktive Einbeziehung nationaler Gewerkschaften schaffen sie nicht. Ganz einfach gesagt: man muss erst die Hausaufgaben machen und erst dann um Hilfe in Brüssel bitten.

Ich möchte gerne mein Referat mit der Aussage abschließen, dass ich tief daran glaube, dass die Gewerkschaften auch in der Zukunft der Europäischen Union seine unververtretbare Rolle haben und diese Rolle auch spielen sollen.

„Lissabon“ klappt nur mit uns, ein gesundes Wachstum in Europa klappt nur mit uns und wer den Sozialen Dialog ernst meint, der muss dafür sorgen, dass die Sozialpartner in Europa ernsthaft untereinander verhandeln. Wir die Gewerkschaften des europäischen Transportsektors, und die ETF, die ich hier vertrete, sind dazu bereit.

# 3. Arbeitszeiten in der Luftfahrt

Gerda Heilegger, Arbeiterkammer Wien

## Arbeitszeiten in der Luftfahrt

**Regelungen im Arbeitszeitgesetz  
Europarechtliche Vorschriften  
Probleme in der Praxis**

Mag. Gerda Heilegger, AK Wien, Abt Sozialpolitik



## **Regelungen im AZG**

### **ABSCHNITT 1, Geltungsbereich**

Das **Arbeitszeitgesetz** ist **grundsätzlich** auch auf das Personal von Luftverkehrsunternehmen **anwendbar**.

Die Ausnahme des § 1 Abs 2 Z 7 AZG („Arbeitnehmer, die im Rahmen des Bordpersonals von Luftverkehrsunternehmungen tätig sind“) wurde 2004 aufgehoben.



## **Regeln für öffentlichen Verkehr**

### **ABSCHNITT 5 des AZG**

- **Sonderbestimmungen für Arbeitnehmer in Betrieben des öffentlichen Verkehrs (§ 18 AZG):**  
Für gewisse Arbeitnehmer in Betrieben des öffentlichen Verkehrs werden die Regelungen des AZG im Abschnitt 5 modifiziert, nämlich für:



## Regeln für öffentlichen Verkehr

### ABSCHNITT 5 des AZG

- § 18 Abs 1 Z 6 „Arbeitnehmer, die in Unternehmen nach dem
  - a) Luftfahrtgesetz
  - b) Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz
  - c) Luftfahrtsicherheitsgesetzals Flughafenpersonal oder als Flugsicherungspersonal Tätigkeiten ausüben, die zur Aufrechterhaltung des Luftverkehrs ständig erforderlich sind ...“



## Aufrechterhaltung des Verkehrs

### ABSCHNITT 5 AZG

- Bei Durchrechnung der wöchentlichen Normalarbeitszeit innerhalb eines mehrwöchigen Durchrechnungszeitraumes sowie bei Überstundenleistung darf die die sonst gültige **tägliche Höchstarbeitszeit** insoweit überschritten werden, als dies die **Aufrechterhaltung des Verkehrs** erfordert.



## **Probleme in der Praxis**

### **Luftverkehrsüberwachung und -koordination**

- Anordnung von **Rufbereitschaft**
- Kurzfristige Anordnung **zusätzlicher Dienste**
- Anordnung von **Überstundenleistung**: Wie weit wegen „Aufrechterhaltung des Verkehrs“ zulässig?



## **Fliegendes Personal**

### **§ 18e AZG**

- Für das fliegende Personal von Luftfahrtunternehmen sind die Abschnitte 2 und 3 sowie die §§ 12a Abs 4 – 6, 20a und 20b AZG **nicht anzuwenden**.
- Für diese Arbeitnehmer richten sich die höchstzulässigen Arbeitszeiten und die täglichen Mindestruhezeiten nach den auf Grund der „Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2004 (AOCV 2004) durch Bescheid genehmigten **Flugbetriebsvorschriften**.



## Umsetzung in den Flughandbüchern

- Arbeitszeit-Regelung **stammt vom Arbeitgeber (!)**, im Flughandbuch festgeschrieben, vom BMVIT (auf Grundlage der AOCV) genehmigt.
- Bei jedem Unternehmen anders – **Beträchtliche Unterschiede** bei den Arbeitszeitgrenzen!
- **Wettbewerbsrechtliche Problematik**
- **Schutz** der Arbeitnehmer? **Sicherheit?**



## Arbeitszeitrichtlinie für das fliegende Personal

- RL 2000/79/EG
- Zieht gewisse **Mindestlimits** ein:
- zB: **maximale jährliche Arbeitszeit** (einschließlich Bereitschaftszeit) 2000 Stunden, wobei die **Blockzeit** auf 900 Stunden beschränkt ist.



## **Arbeitszeitrichtlinie für das fliegende Personal**

- **Möglichst gleichmäßige Verteilung** der maximalen jährlichen Arbeitszeit über das Jahr
- **Flugdienst- und bereitschaftsfreie Tage:**  
Mindestens 7 Ortstage pro Kalendermonat  
Mindestens 96 Ortstage pro Kalenderjahr
- **Regelt nicht:**  
Tägliche / wöchentliche Arbeitszeitgrenzen



## **Die neue VO (EG) Nr. 1899/2006**

**VO zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt**

- Enthält auch Regelungen zu Flug-, Arbeits- und Ruhezeiten!
- Tritt am 16. Juli 2008 in Kraft
- Verordnung ist unmittelbar anwendbar



## **Ausblick**

- **Notwendige Anpassungen an die neue VO**
- **Weg von Arbeitszeitregelungen in den Flughandbüchern, hin zu genereller Regelung (auf Gesetzes- bzw Kollektivvertragsebene)**
- **Klärung unscharfer Begriffe**
- **Ein vorhandener hoher Standard soll nicht durch Sparmaßnahmen gefährdet werden!**



# 4. Auswirkungen von Liberalisierung und Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen

Roland Atzmüller, Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt FORBA

Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt

25. Juni 2007

Auswirkungen von Liberalisierung und  
Privatisierung öffentlicher  
Dienstleistungen auf Beschäftigung  
und Arbeitsbedingungen

Roland Atzmüller (FORBA)

FORBA

## Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung

### Arbeitsplatzverluste und "low road to flexibility"

- Beschäftigungsreduktion
- Reduktion der Lohn- und Arbeitskosten
- Wachsende Arbeitsintensität

2

## Beschäftigungsabbau

- Bis zu 50% in den untersuchten Sektoren in den ersten 10 Jahren nach Beginn der Liberalisierung und Privatisierung
- Beschäftigungsaustausch zwischen 70% und 85% (Beispiel: Deutsche Bahn)
- Neue Anbieter können die Arbeitsplatzverluste nicht kompensieren

3

## Formen des Beschäftigungsabbaus

- Anreizsysteme: Frühpensionierungen und "Golden Handshakes"
- Freiwilligkeit und natürliche Fluktuation
- Unternehmenseigene Beschäftigungs-, Vermittlungs- und Umschulungsagenturen
- Betriebsbedingte Kündigungen selten – Drohung um Zugeständnissen zu erzwingen
- Gefahr der negativen Auswahl bei freiwilligen Programmen zum Personalabbau: hochqualifizierte Beschäftigte und Know-How verlassen das Unternehmen

4

## Ist „sozial verträglicher“ Personalabbau sozial verträglich?

- Permanente Restrukturierung – erzwungene Mobilität (Frauen verlassen das Unternehmen)
- Permanente Restrukturierung – Arbeitskräfte unter wachsendem Druck
- Permanente Restrukturierung – Beschäftigte verlieren Perspektive im Unternehmen (innere Kündigung, Flucht in Frühpension etc)
- Betriebseigene Beschäftigungsagenturen – Arbeitskräfte fühlen sich in Stich gelassen, nutzlos und in Sackgasse abgeschoben

5

## Reduktion der Arbeitskosten

- Schlechtere KV (-25% für neue Beschäftigte), Kündigung von Betriebsvereinbarungen
- Outsourcing und neue Anbieter (oft ohne KV)
- Reduktion der Sozialleistungen und Zulagensysteme
- Tendenz des Lohndumpings – neue Niedriglohnsektoren entstehen
- Arbeitszeit und Lohn werden entkoppelt
- Reduktion in Relation zu vergleichbaren Sektoren

6

## Intensivierung der Arbeit

- Neue Arbeitszeitregime: Flexibilisierung, Verdichtung und Verlängerung
- Individualisierung der Arbeitsverträge
- Atypische und prekäre Beschäftigungsverträge
- Teilzeitarbeit
- Reduktion der Lehrstellen und Ausbildungsplätze

7

## Mögliche Auswirkungen von Liberalisierung und Privatisierung

- Erosion der Beschäftigungsstandards unterminiert die Qualität der öffentlichen Dienstleistungen
- Frustration, Unsicherheit und Demotivation
- Beschäftigte haben den Eindruck, die Qualität der Dienstleistung wird sekundär

8

**DANKE FÜR IHR INTERESSE!**

Mehr dazu auf unserer Website unter  
[www.forba.at](http://www.forba.at)

9

# 5. Privatisierung in der Flugsicherung - Hintergründe und Auswirkungen

Klaus Berchtold-Nicholls, Gewerkschaft der Flugsicherung Deutschland

## Privatisierung in der Flugsicherung

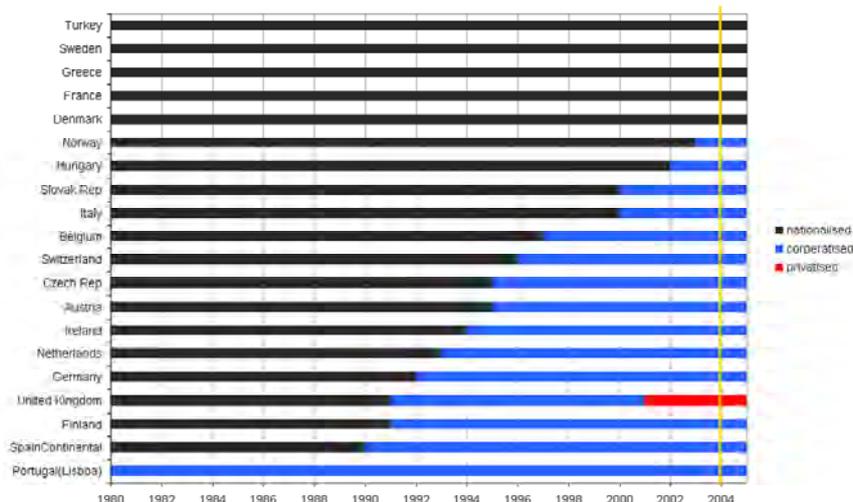
Hintergründe und Auswirkungen

Klaus Berchtold-Nicholls  
Gewerkschaft der Flugsicherung GdF

## Der Status in Europa 2007 (1)

- In der ECAC Area gibt es 37 Flugsicherungsorganisationen in ebenso vielen unabhängigen Staaten.
- Die Single European Sky (SES) Initiative verfolgt die Harmonisierung und Vereinheitlichung der Flugsicherung in Europa.
- Eines der Kernprojekte von SES ist die Schaffung von so genannten Functional Airspace Blocks (FABs), um die Zusammenfassung von größeren Lufträumen mit einheitlichen Verfahren und Systemen zu beschleunigen.
- Unterschwellig strebt SES eine Integration von Flugsicherungen innerhalb der FABs an, um die De-Fragmentierung des Luftraums zu befördern.
- SES wird in vielen Ländern unterschiedlich interpretiert und zum Teil als Rechtfertigung für die Privatisierung der Flugsicherung gesehen: der in Teilbereichen angeregte Wettbewerb erfordere eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit der nationalen FS-Organisation.

## Der Status in Europa 2007 (2)



## Der Status in Europa 2007 (3)

- Derzeit ist nur eine Flugsicherung in Europa (teil-) privatisiert: NATS (die Mehrheit befindet sich, theoretisch beim Staat, faktisch bestimmen die Minderheitseigner die Geschäftspolitik und –entwicklung) (in Europa höchster Gebührensatz)
- Die Schweizer Eidgenossenschaft kaufte in den letzten Jahren massiv privatisierte Anteile der nationalen Flugsicherung Skyguide zurück und befindet sich zu über 97% in Staatseigentum.
- Die deutsche Bundesregierung und das deutsche Parlament arbeiten zur Zeit an der Privatisierung (Verkauf von 49,9% - 74,1%) der Deutschen Flugsicherung GmbH. Sie wurde im Jahr 1993 organisationsprivatisiert (Behörde → GmbH)

## Die Problematik – 3 gesonderte Aspekte

- Auswirkungen der Privatisierung auf die Mitarbeiter (Gewerkschaftssicht)
- Auswirkungen der Privatisierung auf die europäische Entwicklung (Berufsverbandssicht, Luftfahrtsicht)
- Auswirkungen der Privatisierung auf die öffentliche Sicherheit (Gesellschaftssicht)

## Auswirkungen auf die Mitarbeiter

- Organisationsprivatisierung: deutliche Verbesserung der Gehälter, gleichzeitig extreme Arbeitsverdichtung durch effizienteren Personaleinsatz und Personalabbau (insbesondere im operativen Bereich)
- Die Auswirkungen der Kapital-Privatisierung der Flugsicherung auf die Mitarbeiter sind nur zum Teil eindeutig vorab zu definieren, teilweise hängen sie von der Stärke der betreffenden Gewerkschaften ab.
- Eindeutig sind vorab zu nennen: Verstärkung der o.a. negativen Effekte (durch Forderungen nach hoher Rendite und/oder gesenkten FS-Kosten), verbunden mit Angriffen auf Löhne und Sozialleistungen. Möglicher positiver Effekt: Mitarbeiterbeteiligung am Unternehmen; dieser Effekt ist nur dann positiv, wenn sich die MA aktiv an der Kostensenkung beteiligen, indem sie die oben genannten Anstrengungen mittragen („survival of the fittest“).
- Die nicht eindeutigen Effekte hängen davon ab, wie erfolgreich sich die Gewerkschaften den genannten Angriffen auf Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen widersetzen können. Je erfolgreicher, desto weniger wirksam sind die Effekte, die als Begründung für die Privatisierung genannt werden (Wettbewerbsfähigkeit, Kostensenkung)

## Auswirkungen auf die europäische Entwicklung

- Privatisierung hat als Folge verstärkten Kostendruck (Profit/Gebührensenkung). Im Falle des Erwerbs durch nationale Airlines ergibt sich zudem die Frage der Wettbewerbsverzerrung, im Falle des Erwerbs durch Finanzinvestoren ein größerer Kostendruck (höhere Gewinnmarge? Dem stünde eine effektive ökonomische Regulierung und Gesetzgebung gegenüber.).
- Eine weitere Folge ist die Notwendigkeit, nationale Flugsicherungen und damit souveräne, nationale Lufträume vor feindlichen Übernahmen durch ausländische (Privat-) Unternehmen zu schützen. Rechtliche Aspekte (Luftverteidigung etc.) dürften hier eine noch größere Rolle spielen als Identitätsaspekte. Die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch auf internationaler Ebene wird sich zurückhaltender gestalten, um Defensivstrategien und Wettbewerbsvorteile zu ermöglichen.
- Die Integration verschiedener nationaler Flugsicherungen unterschiedlicher Eigentümerstruktur ist unwahrscheinlich. Innerhalb der FABs entstünden dann bestenfalls Holdings verschiedener nationaler Flugsicherungen, wodurch die Fragmentierung noch verstärkt würde (zusätzliche Organisationsebene).
- International formiert sich der fachliche Widerstand gegen die Privatisierung, weil hierdurch die europäische Entwicklung vsl. empfindlich gestört würde. Dadurch würde der Erfolg sämtlicher Anstrengungen in Frage gestellt.

## Auswirkungen auf die öffentliche Sicherheit

- Flugsicherung ist ein Teilelement der öffentlichen Sicherheit: Sicherheit der Teilnehmer am Luftverkehr, vor allem der Passagiere; Sicherheit der Bevölkerung am Boden vor Luftfahrtunfällen und terroristischen Anschlägen (unter Zuhilfenahme von Luftfahrzeugen); Sicherheit der militärischen Luftfahrt vor illegalen Eingriffen
- Die Organisations-Privatisierung hatte als positive Effekte eine Anhebung der Professionalität und des statistisch erfassbaren Sicherheitsniveaus. Gleichzeitig kommen verstärkt Praktiken wie die Einfachbesetzung von Sektoren und Einsparung bei der technischen Instandhaltung und –setzung zum Einsatz.
- Die Berufsverbände und Gewerkschaften sehen die Flugsicherung als öffentliche Aufgabe, deren Prioritäten sich ändern, wenn sie privaten Eigentümern übertragen wird. Deren Hauptzweck ist die Erzielung von Gewinnen, während der Hauptzweck der Flugsicherung die Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs und des gleichberechtigten Zugangs zum Luftraum (=öffentliche Ressource) nach den von der ICAO bestimmten Prioritäten (sicher, geordnet, flüssig, umweltschonend) ist. Der Interessenkonflikt erschwert die Aufgabe, Sicherheit und Qualität der Flugsicherung zu gewährleisten.
- Als Beispiel hierfür lässt sich die Absenkung der Sicherheits- und Qualitätsanforderungen in Deutschland bereits im Vorgriff auf die Kapitalprivatisierung – und entgegen der „non regression clause“ des EP – durch zum Beispiel die Abschaffung der Lizenzierung des technischen Personals nennen.

## Zusammenfassung

- Privatisierung/Kommerzialisierung in der Flugsicherung bedroht mehrere vitale Interessen der Bevölkerung:
- Sicherheit im Luftverkehr (durch Gewinnstreben und Kostendruck)
- Fairen Zugang zum Luftraum (durch einseitige Interessen der Eigentümer)
- Steigerung von Kapazität und Effizienz in der Luftfahrt (durch Gewinnstreben, Kostendruck und Wettbewerbsgedanken)
- Privatisierung/Kommerzialisierung in der Flugsicherung gefährdet Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen.
- Privatisierung in der Flugsicherung bringt keine absehbaren positiven Effekte für die Luftfahrt, die Mitarbeiter oder die Bevölkerung im Allgemeinen.

# 6. Situation der Beschäftigten bei Austro Control – Schwerpunkt Air Traffic Management

Norbert Payr, Austro Control



HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT  
AIR TRAFFIC CONTROL

Situation der Arbeitnehmer bei Austro Control

Schwerpunkt Air Traffic Management

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG



## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL



### Situation bei Austro Control

- o Ehemals Bundesamt für Zivilluftfahrt
- o Ausgliederung in Austro Control GmbH
- o Eigentümerin: 100% Republik Österreich

**Privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen unter politischer Einflussnahme, das keinen Profit machen darf**

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG



## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL



### Situation der Air Traffic Controller

- o Noch immer starke personelle Unterdeckung aufgrund überzogener Sparpolitik und falscher Verkehrsprognosen
- o Mangel an FluglotsInnen in (beinahe)ganz Europa
- o SPO während Nacht an allen TERM-Units
- o Wunsch nach Kurzdiensten, Containerschichten...
- o keine gesetzliche Pausenregelung ausg. Bildschirmarbeitsgesetz, ungelöste Fragen zu Arbeitszeitregelungen, Arbeitszeitüberschreitungen („Aufrechterhaltung des Verkehrs“), maximaler Arbeitszeit, Rufberietschaft

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

**vida**  
deine gewerkschaft

## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL



**Erwartung**

Wettbewerb der Europäischen ANSPs um ausgebildetes und gut qualifiziertes Personal, Wettbewerb der ANSPs um Verkehrsströme

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

**vida**  
deine gewerkschaft

## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL



**Managementziel**

„Seit 2005 seien die Gebühren damit um 17 bzw. 18 Prozent gesunken. In den nächsten fünf Jahren sollen die Gebühren um weitere 7 bis 10 Prozent sinken.“

Source: APA vom 30.5.2007

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL

*«Air navigation control, [...] is a task involving the exercise of public authority and is not of an economic nature, since that activity constitutes a service in the public interest which is intended to protect both the users of air transport and the populations affected by aircraft flying over them».*

(Extract of decision C.364/92 of the European Court of Justice)

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL



Ziel der Belegschaft

**Sicherheit und Qualität statt  
Einsparungsfetischismus.**

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

**vida**  
deine gewerkschaft

## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL



„Echte Privatisierung“

- o NATS UK mehrheitlich privatisiert
- o DFS ?

**«Air navigation control, [...] is a task involving the exercise of public authority and is not of an economic nature, since that activity constitutes a service in the public interest which is intended to protect both the users of air transport and the populations affected by aircraft flying over them». (Extract of decision C.364/92 of the European Court of Justice).**

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

**vida**  
deine gewerkschaft

## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL

### Forderungen

- o Staatliche Dienstleistungen statt privater Monopole
- o Eine einheitliche Unit Rate für Europa statt Wettbewerb der ANSPs
- o Echte Harmonisierung der Systeme statt politischer Schlagwörter
- o Europäische Normen für ATCO Working Conditions?

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

**vida**  
deine gewerkschaft

## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL

### Herausforderungen

- o Ein FAB für Europa
- o Lernendes System durch „Just Culture“
- o Anerkennung von Berufsbild und Ausbildung der ATCOs in Österreich
- o Altersgerechtes Arbeiten und Formen der Stressbewältigung
- o Standards für ATCO working conditions
- o Weiterentwicklung des ATM-Systems durch SESAR

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

**vida**  
deine gewerkschaft

## HERAUSFORDERUNGEN IN DER EUROPÄISCHEN LUFTFAHRT AIR TRAFFIC CONTROL

***«Air navigation control, [...] is a task involving the exercise of public authority and is not of an economic nature, since that activity constitutes a service in the public interest which is intended to protect both the users of air transport and the populations affected by aircraft flying over them».***

(Extract of decision C.364/92 of the European Court of Justice)

AUSSCHUSS FLUGSICHERUNG

# 7. Aktuelle und zukünftige Situation der Beschäftigten bei Austro Control

Helmut Harucksteiner, Austro Control

**Aktuelle und zukünftige Situation der Beschäftigten bei Austro Control**

- Fluglotsen  
(Norbert Payr, BR Vorsitzender ACG Schwechat)
- Flugsicherungspersonal allgemein  
(Helmut Harucksteiner, ZBR Vorsitzender ACG)

60 JAHRE OGB Österreichischer Gewerkschaftsbund  
WIR GESTALTEN ZUKUNFT

## Was zeigt die derzeitige Entwicklung in der Europäischen Luftfahrt?

austro  
CONTROL

- Ticketpreise sinken
- Billig-Airlines breiten sich am Markt aus
- Druck auf Flugsicherungen steigt, Preise zu senken



2

## Flugsicherungen reagieren mit Effizienzsteigerungsprogrammen ==> Einsparungen

austro  
CONTROL

- Verschiebung von Investitionen
- Preisdruck auf Lieferfirmen
- Einsparungen bei Personalkosten



3

## Verschiebung von Investitionen

austro  
CONTROL

- Umstellung auf neue Technologien dauert länger
- Harmonisierungsprogramm der EU wird verzögert
- Störanfälliges Gerät bleibt länger im Einsatz
- Steigerung der Wartungskosten
- Bindung von Personal zur Wartung



4

## Preisdruck auf Lieferfirmen

austro  
CONTROL

- Implementierung der billigsten, nicht der optimalen Lösung
- Minimalerfüllung der Spezifikationen (Kunde bekommt was er bestellt, nicht was er möchte)
- Qualität wird zu Rechenwert
- Wieviel kostet das Risiko eines Menschenlebens?



5

## Risiko muss messbar gemacht werden:

austro  
CONTROL

- Eurocontrol Programm "Safety and Efficiency"
- Normen die zu erfüllen sind, anstatt Sicherheit nach bestem Wissen und Gewissen
- Entlastung für das persönliche Verantwortungsgefühl des Managements
- Wenn das Programm eingehalten wurde, ist genug für die Sicherheit getan
- Das Ziel ist erreicht, der Auftrag ist erfüllt



6

## Das Leben ist ein Rechenwert?

austro  
CONTROL

- Kosten die durch mögliche Opfer von Flugunfällen auftreten können
- gegen
- Kosten für Flugsicherung und damit Kosten der Airlines an FS-Gebühren



7

## Einsparungen bei Personalkosten

- Qualifiziertes Personal kostet viel Geld
- Personal auf Vorrat halten kostet viel Geld
- Techniker in Bereitschaft, rund um die Uhr, kostet viel Geld
- Meteorologen, rund um die Uhr, kostet viel Geld

## Wo kann man Sparen?

## Erfahrungen die man aus der Lagerhaltung (bzw. deren Abschaffung) gemacht hat

austro  
CONTROL

- eigene Vorräte halten ist teuer
  - es wird nicht alles verbraucht, dass auf Lager liegt
- Auf Personal umgelegt: teure Arbeitszeit wird verschwendet



10

## Lösung für das moderne Management:

austro  
CONTROL

- Externe Firmen, denen man exakt die benötigte Leistung bezahlt



11

## Aber: Probleme externer Firmen sind die gleichen wie die internen

austro  
CONTROL

- Reserven werden gering gehalten
- in Notfällen wird dann der Vertrag nicht erfüllt (Pönale ist billiger)



12

## Personalleasingfirmen zahlen nur ein Minimum

austro  
CONTROL

- unerfahrenes Personal
- hohe Fluktuation
- geringe Identifikation des Leasingpersonals mit dem Produkt



13

## Externe Firmen stehen unter hohem Kostendruck

austro  
CONTROL

- Qualität wird auf Mindestmaß beschränkt
- mangelhafte Einschulung von Wartungspersonal
- Oberflächliche Dokumentation
- unzureichende Fehlerbeschreibungen
- Probleme bei Ausfällen (Krankheit, Kündigung)



14

## Mögliche daraus resultierende Probleme der Flugsicherung:

austro  
CONTROL

- Eigene Aufgabe kann dann nicht erfüllt werden
- Kostenumwälzung auf den Kunden
- Airlines zahlen diese Kosten nicht gleich als Unit Rate, sondern als eigene Betriebskosten



15

## Wie erkennt man vorzeitig/rechtzeitig die zu erwartenden Probleme?

austro  
CONTROL

- mehr Aufwand für Fehlerbehebung als für Weiterentwicklung
- mehr Problembehebungen als neue Funktionen
- Anstieg der Absage angekündigter Änderungen
- Anstieg der technischen Änderungen (Korrektur der Korrektur)



16

## Welche Lösungen bieten sich an?

austro  
CONTROL

- Ausbau der Kernkompetenz
- Konzentration auf Kerngeschäft
- Gemeinsam statt gegeneinander
- Expansion statt Ausverkauf



17

## Standardlösungen kann man günstig zukaufen

austro  
CONTROL

- Büroausstattung (PCs, Drucker,...)
- Reinigung
- Portier
- Fahrzeugpool



18

## Was kann man nicht (zu einem akzeptablen Preis) kaufen?

austro  
CONTROL

- **Sicherheit in der Luftfahrt**



19

## Systeme und Prozeduren die sicherheitsrelevant sind:

- Flugsicherungssysteme
- Flugtechnische Anlagen
- Flugmeteorologie in der CTL oder FIR



20

## Diese Systeme und Prozeduren müssen überprüft werden:

- durch Experten mit Erfahrung aus dem jeweiligen Bereich
- Auf ‚Single Point of failure‘ im System und in der Gesamtheit der Systeme
- auf Ausfallwahrscheinlichkeit und Toleranzen
- nicht nur formell, sondern in der Praxis (Testläufe, Belastungstests, Fehlersimulation,...)



21

## Zusätzlich gibt es noch politische Rahmenbedingungen:

austro  
CONTROL

- Eigenverantwortung der Staaten für ihren Luftraum erhalten
- Eigene Wirtschaft an der Wertschöpfung der Flugsicherung beteiligen
- Eigenes Fachpersonal einsetzen



22

## Von den Flugsicherungen angestrebte Möglichkeit der Verringerung von Personalkosten:

austro  
CONTROL

Weiterentwicklung der Flugsicherung zum "Management by exception"

- Standardabläufe werden durch Prozeduren festgelegt
- Prozeduren werden durch Technik geregelt und unterstützt
- Abläufe werden durch Fluglotsen überwacht
- Eingreifen der Fluglotsen nur noch bei Ausnahmen/Gefahr



23

## Folgen:

- bei technischen Ausfällen starke Verkehrseinschränkungen
  - Notwendigkeit schneller Ersatzschaltungen oder
  - sofortige Reparatur
- um hohe Verluste auf der Airlineseite durch Restrictions zu vermeiden

## Erfordernisse bei starker prozeduraler Unterstützung durch Technik:

- hohe Fehlertoleranz der Systeme
- hohe Ausfallsicherheit
- regelmäßige, intensive Wartung
- rasch reagierendes incident Management
- Verfahren, um Sicherheit bei technischen Ausfällen zu gewährleisten

## Wo liegt die Zukunft und Wie ist sie zu realisieren?

austro  
CONTROL

- Harmonisierung von Verfahren und Systemen
- gemeinsame technische Basis durch verteilte Flugsicherungssysteme
- gegenseitige Unterstützung bei Notfällen
- Spezialisierung des Personals bei FAB-weiter Einsatzmöglichkeit



26

## Hieraus ergeben sich die Forderungen von Gewerkschaft und

austro  
CONTROL

### Personalvertretung:

- Beibehaltung bzw. Verbesserung des Aus- und Weiterbildungsstandards für Flugsicherungspersonal
- Ausgeprägtes Sicherheitsdenken der MA als Einsatzkriterium im Flugsicherungsbereich
- Nur erprobtes Personal bei kritischen Prozeduren und Systemen einsetzen
- keine Auslagerung von sicherheitsrelevanten Aufgaben auf externes Personal
- Nur Mitarbeiter mit Flugsicherungserfahrung für Führungsaufgaben in FS einsetzen
- Verantwortung der Führung für sicherheitsrelevante Tätigkeiten einfordern (mit Konsequenzen)
- Beibehaltung der Flugsicherung als Organisationseinheit (Betrieb+Technik+Flugwetterdienst)
- Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit auf allen Ebenen



27

## Was bietet gut ausgebildetes Flugsicherungspersonal?

austro  
CONTROL

- fachliche Spezialisierung
- Verständnis für Notwendigkeiten im Spezialgebiet Flugsicherung
- Verinnerlichtes Sicherheitsrelevantes Denken
- Verantwortungsgefühl
- Identifikation mit dem Gesamtprodukt Flugsicherung



30

## Unternehmensbereiche der Austro Control

austro  
CONTROL

- Luftfahrtagentur (Behördliche Aufgaben)
- Flugmeteorologie
- Flugsicherungstechnik und Datenverarbeitung
- Administration



31

## Verbesserungsvorschlag:

austro  
CONTROL

- Einrichtung einer Schlichtungsstelle für sicherheitsrelevante Fragen beim Regulator



32

## Konstruktive Zusammenarbeit mit Airlines

austro  
CONTROL



### Air. Traffic. Control. Three words that say it all

In Europe, there are 34 different air traffic control authorities. In the USA - a similar land area there is just one.

If we had a 'single European sky', travel would be more efficient and you would spend less time in the air. This alone would cut CO<sub>2</sub> emissions in Europe by 12 million tonnes.

Airlines are working hard to limit the 2% of global CO<sub>2</sub> emissions attributed to air transport by investing in more fuel-efficient aircraft, among other measures. And by working together with governments, we can shorten routes and improve air traffic control.

Flying's a wonderful thing

Austrian



This advertisement is supported by Airbus, Pratt & Whitney and Rolls-Royce



33

## 8. Situation der Beschäftigten aus Sicht der deutschen Dienstleistungsgewerkschaft verdi

Ingo Kronsfoth, verdi

Konferenz

**Neue  
Herausforderungen in der  
europäischen Luftfahrt**

Arbeiterkammer Wien

Wien, 25.06.07

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K



Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft 1

## Die Situation am Beispiel der

# Bodenverkehrsdienste

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

2

### Die BVD-Richtlinie

Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15.10.1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft

In Stufen, differenziert nach Selbst- und Drittabfertigung, erfolgte ab dem 01.01.1998 eine Marktöffnung.

Umgesetzt wurde die BVD-Richtlinie in Deutschland durch die Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) vom 10.12.97. Seit dem 01.01.2001 gilt:

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

3

Die BVD-Richtlinie

Dritt- und Selbstabfertigung

Flughäfen unter 2 Mio Fluggästen oder 50t to Fracht/Jahr



Staaten können über die Zulassung von Dienstleistern selbst entscheiden

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K 4

Die BVD-Richtlinie

Dritt- und Selbstabfertigung

Flughäfen mit mind. 2 Mio Fluggästen oder 50t to Fracht/Jahr



Grundsätzlich unbegrenzt. Für Gepäckabfertigung, Vorfeld-, Betankungsdienste sowie Fracht- u. Postabfertigung können Staaten die Zulassung begrenzen, müssen jedoch mind. 2 Abfertiger zulassen.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K 5

## Die BVD-RL

Für Dritt- und Selbstabfertigung gilt:

Mindestens einer der Dienstleister für Gepäckabfertigung, Vorfeld-, Betankungsdienste sowie Fracht- u. Postabfertigung darf nicht durch den Flughafenunternehmer oder anderen Dienstleister, der mehr als 25 % der Fluggäste oder Fracht befördert, beherrscht werden.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

6

## Die BVD-RL

Für die Dienstleistungen insgesamt gilt:

Für alle anderen Bodenverkehrsdienste ist in Deutschland jeweils eine Zulassung von 2 bis zu einer unbegrenzten Anzahl geregelt.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

7

Die BVD-RL

Schutz der Arbeitnehmer

Die Deregulierung der Bodenverkehrsdienste war sehr umstritten. Als Kompromiss enthält die BVD-Richtlinie die Regelung:

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

8

Die BVD-RL

Schutz der Arbeitnehmer

Art. 18 BVD-RL:

„Die Mitgliedstaaten können ... alle notwendigen Maßnahmen ergreifen, um den Schutz der Arbeitnehmer ... sicherzustellen.“

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

9

Die **BADV**

Schutz der Arbeitnehmer

In Italien und Deutschland wurde diese Möglichkeit genutzt. So hieß es in der deutschen BADV:

„Der Flugplatzunternehmer kann von einem Dienstleister ... die Übernahme von Arbeitnehmern entsprechend den ... übergehenden Bodenabfertigungsdiensten fordern.“ (§ 8 Abs. 2 BADV)

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

10

Die **BADV**

Schutz der Arbeitnehmer

§ 9 Abs. 3 BADV:

Der Flugplatzunternehmer kann ein Entgelt für den Zugang, die Vorhaltung und Nutzung seiner Einrichtungen erheben. Dabei darf er notwendige Auslagen, die ihm durch die Nichtübernahme von Arbeitnehmern durch andere Dienstleister entstehen, in angemessener Höhe berücksichtigen.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

11

Die **BADV**

## Schutz der Arbeitnehmer

Die Regelungen der §§ 8 Abs. 2 und 9 Abs. 3 BADV waren in keinem Fall zur Anwendung gekommen. Jedoch schützten sie allein durch ihre Existenz sowohl die Flughafenenunternehmen wie die Arbeitnehmer.

Jedoch bremsten sie nur negative Entwicklungen, aufgehalten wurden diese nicht.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

12

Die BVD-RL und die **BADV**

## Auswirkungen auf die Arbeitnehmer

Die BVD-Richtlinie hat ihre Wirkung im Zusammenspiel mit der schon davor stattgefundenen Deregulierung durch die open-sky-Politik im Luftverkehr entfaltet. Für die **Flughafengesellschaften** waren und sind die Folgen:

- ⇒ Die Carrier setzen die Flughafengesellschaften unter Druck, die Preise für ihre Dienstleistungen zu senken.
- ⇒ Die Konkurrenz durch Abfertigungsunternehmen bewirkt einen weiteren Kostensenkungsdruck.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

13

Die BVD-RL und die **BADV**

## Auswirkungen auf die Arbeitnehmer

Die **Flughafengesellschaften** haben Strategien entwickelt, ihre Lohnkosten zu senken:

- ⇒ Aufforderungen an ver.di, Absenkungen von Tarifniveaus zu vereinbaren.
- ⇒ Tarifflicht durch Verlassen oder Wechsel des Arbeitgeberverbandes.
- ⇒ Tarifflicht durch Gründung neuer Unternehmen.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

14

Die BVD-RL und die **BADV**

## Auswirkungen auf die Arbeitnehmer

Auch die **Drittabfertiger** werden unter Kostensenkungsdruck gesetzt. Um in der Konkurrenz zu anderen Dienstleistern zu bestehen, werden massiv Kostenvorteile, insbes. durch geringe Lohnkosten, gesucht.

- ⇒ Meist besteht keine Mitgliedschaft in einem Arbeitgeberverband, es existiert kein Branchentarifvertrag; z. T. versuchen die Unternehmen, jegliche Tarifbindung zu vermeiden.
- ⇒ Tarifverträge werden verschlechtert.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

15

Die BVD-RL und die **BADV**

## Auswirkungen auf die Arbeitnehmer

Im Ergebnis hat dies in der **ges. Branche** bewirkt:

⇒ Massive Umwandlung von unbefristeten und Vollzeit-Arbeitsverhältnissen in befristete und Teilzeit-Beschäftigungsverhältnisse.

Unternehmen wie Swissport, AHS haben einen Anteil prekärer Arbeitsverhältnisse von 50 bis 80 %

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

16

Die BVD-RL und die **BADV**

## Auswirkungen auf die Arbeitnehmer

⇒ Verschlechterung des durchschnittlichen Tarifniveaus in der gesamten Branche:

Bei den Flughafengesellschaften fanden in den letzten Jahren nominal geringe Lohnsteigerungen statt.

In den neu gegründeten BVD-Tochterunternehmen werden meist deutlich geringere Löhne als früher gezahlt zu schlechteren Mantelregelungen.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

17

Die BVD-RL und die **BADV**

Auswirkungen auf die Arbeitnehmer

Sowohl die überregionalen Dienstleister wie kleine regionale bieten Vergütungen, die bis zu 50 % derjenigen der Flughafengesellschaften ausmachen. Auch die Mantelregelungen sind schlechter.

Im Ergebnis hat die Deregulierung eine Verschlechterung der Löhne und Arbeitsbedingungen um im Durchschnitt rund 20 % bewirkt.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

18

Die BVD-RL und die **BADV**

Auswirkungen auf die Arbeitnehmer

Im Ergebnis hat dies bewirkt:

⇒ Trennung der Belegschaften in unterschiedliche Unternehmen, u.a. geringere Mitbestimmungsmöglichkeiten.

⇒ Unsicherheit über die Zukunft des eigenen Arbeitsplatzes.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

19

Die BVD-RL und die **BADV**Beanstandungsverfahren gegen die **BADV**

Die EU-Kommission hatte vor dem Europäischen Gerichtshof eine Klage gegen Deutschland eingereicht:

Die Regelungen der **BADV** zum Arbeitnehmerschutz würden gegen europäisches Recht verstoßen.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

20

Die BVD-RL und die **BADV**Beanstandungsverfahren gegen die **BADV**

Die Begründung der Kommission:

- Marktneulinge „würden für den Markteintritt bestraft, da sie verpflichtet sind, ... auch Personal zu übernehmen.“



- Die Regelungen würden eine Liberalisierung behindern und seien deshalb mit der BVD-RL und dem europäischen Recht unvereinbar.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

21

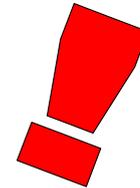
Die BVD-RL und die **BADV**

Beanstandungsverfahren gegen die BADV

Der EuGH hat diese Position in seinem Urteil vom 14.07.05 übernommen:



- Die BADV gefährde die Verringerung der Kosten und die Öffnung der Märkte.
- Eine Verpflichtung zur Übernahme von Arbeitnehmern verteuere den Marktzugang und benachteilige neue Unternehmen.



ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

22

Die BVD-RL und die **BADV**

Beanstandungsverfahren gegen die BADV

- Jede Regelung, die einen freien Markt behindert, soll unzulässig sein.



**Damit legt der EuGH die BVD-RL einseitig zugunsten einer Marktöffnung und zu Lasten des sozialen Schutzes von Arbeitnehmern aus. Es handelt sich um ein politisches Urteil.**



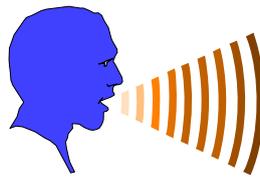
ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

23

## BVD-RL

## Revision der BVD-RL

Seit Jahren will die Kommission eine Revision der BVD-RL vorschlagen, zuletzt war dies für den 22.11.06 angekündigt.



ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

24

## BVD-RL

## Revision der BVD-RL

Die Kommission will unbedingt mindestens folgende Punkte in einer novellierten Richtlinie regeln:

- ➔ Anhebung der Zahl von Dritt- und Selbstabfertigern auf 3 bei Flughäfen ab 10 Mio Passagieren bzw. 100.000 to Fracht, auf 4 ab 20 Mio./200.000 to.
- ➔ So genannte „Integrators“ (z.B. UPS) sollen das Recht auf „Selbstabfertigung“ erhalten.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

25

## BVD-RL

### Revision der BVD-RL

- ➔ Zwang der unternehmensrechtlichen Trennung von Flughafenunternehmen und BVD und Pflicht der Ausschreibung von Dienstleistungen, mind. bei Flughäfen mit mehr als 10 Mio. Passagieren.
- ➔ Wegfall einer speziellen Schutzregelung für Arbeitnehmer, dafür lediglich die Einführung von Qualifizierungsansprüchen für Personal.



ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

26

## BVD-RL

### Revision der BVD-RL

Der Widerstand insbesondere der europäischen Luftverkehrsgewerkschaften, aber auch Erfahrungen der Kommission bei ihren Versuchen einer Deregulierung der Hafendienstleistungen („port package“) haben dazu geführt, dass die Kommission noch keinen Vorschlag vorgestellt hat.



ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

27

## BVD-RL

## Revision der BVD-RL

Stattdessen hat die Kommission vorgelegt:

- Bericht der Kommission über die Anwendung der BVD-RL,
- Mitteilung „Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa“ (KOM(2006) 819 endg)
- Vorschlag für eine Richtlinie zu Flughafenentgelten

(KOM(2006) 820 endg).

## BVD-RL

## Revision der BVD-RL

Belastbare Argumente für eine weitere Deregulierung konnte die Kommission offenbar nicht finden.

Die sozialen Auswirkungen der Deregulierung waren der Kommission nur schwammige Randbemerkungen wert.

## BVD-RL

### Revision der BVD-RL

Die Kommission will offensichtlich ihre Ziele weiterhin verfolgen.

Ihre Mitteilung über Flughafenkapazitäten und Ground Handling soll mit ihrem Wunsch weiterer Deregulierungsschritte diskutiert werden.

Das EP wird sich bis zum Oktober 2007 eine Stellungnahme erarbeiten („Jensen-Report“)

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

30

## BVD-RL

### Revision der BVD-RL

Die Position der  zur Novellierung:

Vereinte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft

1. Aus Kosten- u. Qualitätsgründen keine Notwendigkeit
2. Deregulierung verschlechtert Arbeitsbedingungen
3. Notwendig sind hohe Standards für die Qualität der Dienstleistungen und für die Ausbildung der Beschäftigten.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

31

## BVD-RL

## Revision der BVD-RL

Die Position der  zur Novellierung:

Vereinigte  
Dienstleistungs-  
gewerkschaft

4. Verpflichtung, dass der am jeweiligen Flughafen repräsentative Tarifvertrag angewendet wird.
5. Bei Wechsel des Dienstleisters Recht auf Übergang der Arbeitsverhältnisse wie bei einem Betriebsübergang.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

32

### Grundsätzliche Thesen zur Deregulierung und Liberalisierung:

- In der EU werden die bestehenden Verträge und Richtlinien/Verordnungen meist zugunsten eines möglichst freien Marktes ausgelegt.
- Verantwortlich dafür sind
  - ▶ die erfolgreiche Lobbyarbeit von Unternehmen,
  - ▶ die politische Ausrichtung der nationalen Vertreter im Rat,
  - ▶ der entsprechend ideologisch ausgerichtete Teil der EU-Beamten.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

33

## Grundsätzliche Thesen zur Deregulierung und Liberalisierung:

- Deregulierung/Lib. wird von Interessengruppen der Unternehmen mit dem letztlichem Ziel der Steigerung der Gewinne befürwortet.
- Mit diesem Ziel der Deregulierung ist eine soziale Absicherung der Beschäftigten tendenziell nicht vereinbar.
- Zudem entspricht Deregulierung der Ideologie, dass ein freier Markt einen volkswirtschaftlichen Wohlstandsgewinn mit sich bringt. Dies ist falsch.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

34

## Grundsätzliche Thesen zur Deregulierung und Liberalisierung:

- Politische Entscheidungsträger können zur Ablehnung von Deregulierung überzeugt werden, wenn die Folgen für die soziale Lage der Beschäftigten, für die Qualität der Dienstleistung, für die Sicherheit im Luftverkehr und nicht zuletzt für eine volkswirtschaftliche Gesamtrechnung überzeugend dargelegt werden.
- Gewerkschaften können Bündnisse mit Unternehmen eingehen, wenn diese aufgrund der von mächtigeren Unternehmensinteressen geforderten Deregulierung eine schwierigere Lage für sich befürchten.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

35

## Grundsätzliche Thesen zur Deregulierung und Liberalisierung:

- Die Gewerkschaften werden die durch Deregulierung und Liberalisierung ausgelöste Herausforderung dann bestehen, wenn sie
  - ▶ die negativen Folgen dieser Politik gegenüber den europäischen Entscheidungsträgern und insbesondere
  - ▶ gegenüber der nationalen Bevölkerung deutlich machen können und dabei
  - ▶ nicht nur am einzelnen Gesetzgebungsprojekt Widerstand erzeugen, sondern auch gegen die Grundrichtung eines „freien Marktes“.

ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

36



ver.di, Fachgruppe Luftverkehr, K

37

# 9. Aktuelle und zukünftige Situation der österreichischen Zivilluftfahrt

**Peter Malanik, Austrian Airlines**

## **Vorbemerkungen**

Gemäß einer Prognose des Industriewissenschaftlichen Institutes werden im Jahr 2007 ca. 24.000 Personen direkt von der österreichischen Luftverkehrswirtschaft im engeren Sinne beschäftigt sein und einen Produktionswert von ca. 3,76 Mrd. Euro erwirtschaften<sup>1</sup>.

Österreichs Luftfahrt transportierte im Jahr 2006 21,4 Mio. Passagiere; um 6, 2 Mio. Passagiere mehr, als noch im Jahr 2001. Auch dem Luftfracht gehört erhebliches Entwicklungspotential, wurden doch im Jahr 2006 190.000 Tonnen durch Österreichs Luftverkehrswirtschaft transportiert, dies um 75.000 Tonnen mehr als noch im Jahr 2001<sup>2</sup>.

Den Gutteil davon generierte die Austrian Airlines Group mit 10,8 Mio. Passagiere und 171.000 Tonnen Luftfracht im Jahr 2006.

## **Der Standortfaktor Luftverkehr**

Der Luftverkehr stellt gegenwärtig eine der bedeutendsten Wachstumsbranchen weltweit dar. Die Zahl der weltweit insgesamt von der Luftfahrt beförderten Personen wird sich von aktuell ca. 2 Mrd. bis 2025 verdoppeln, wobei die Zuwächse besonders in den weniger entwickelten Gebieten exorbitant sein werden. In Westeuropa fliegen bereits 16 von 100 Menschen, in Polen sind es 0,5 und in China 0,05. Diese Entwicklung steht erst am Anfang und resultiert aus dem logischen Zusammenhang zwischen Mobilität und Wohlstand.

Die europäische Luftverkehrswirtschaft transportiert jährlich gegenwärtig ca. 700 Mio. Passagiere und gilt als einer der Beschäftigungsmotoren Europas schlechthin (ca. 4 Mio. Personen direkt und indirekt).

Diese beachtliche Wirtschaftsleistung sucht ihre Zugpferde, findet aber ihre Verfolger. Die gegenwärtige Entwicklung bestätigt, dass sich Europas Fluglinien nun schon seit längerem

---

<sup>1</sup> Diese Zahlen beziehen sich unmittelbar auf die Luftfahrt im engeren Sinne und enthalten des Weiteren noch keine indirekten Effekte (z.B. die von der Austrian Airlines Group generierten Impulse aufgrund von Zukauf von Dienstleistungen) sowie induzierte Effekte (Konsumeffekte). Man kann also davon ausgehen, dass die tatsächliche Bedeutung des Sektors in der Österreichischen Volkswirtschaft weit über diese Kernindikatoren hinausgeht.

<sup>2</sup> *Statistik Austria*

in hartem Wettbewerb mit Fluggesellschaften aus Wirtschaftsräumen wie China, Indien, Südostasien, der Golfregion und den USA befinden. Zusätzlich üben die die europäische Luftfahrt bestimmende Liberalisierung, die zunehmende Konsolidierung und das aggressive Marktverhalten der Low-Cost-Airlines starken Druck auf die gesamte europäische Luftfahrtsbranche aus.

Um sich weiterhin erfolgreich am Markt behaupten zu können, ist die europäische Luftfahrt stark vom Funktionieren der gesamten Wertschöpfungskette „Luftfahrt“ abhängig.

Für die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft ist die österreichische Luftfahrtsindustrie als ein zentraler Standortfaktor zu betrachten, der als Hochleistungsmotor für die heimische Konjunktur elementar zu Österreichs Wohlstand beiträgt.

Der Luftverkehrsstandort Österreich und hier speziell der Hub Wien haben sich in den letzten Jahren gut behaupten können, verspürt man hier jedoch im Wettbewerb mit anderen Verkehrsknoten wie München, Zürich, Prag oder Budapest zunehmenden Druck.

Die durch Österreichs Luftverkehrswirtschaft generierte Verkehrsleistung<sup>3</sup> betrug im Jahr 2006 21,4 Mio. Passagiere und ca. 190.000 Tonnen Fracht; daraus resultierte eine Wertschöpfung von ca. € 3,5 Mrd. und eine Beschäftigtenzahl von (direkt und indirekt) ca. 50.000 Personen.

Auch für die österreichische Exportwirtschaft sind leistungsstarke internationale Verkehrsverbindungen von größter Bedeutung, generierte sie doch 2006 ein Exportwachstum von 12,7 % und ein Gesamtvolumen von € 106,8 Mrd.<sup>4</sup>.

Auch für den österreichischen Tourismus spielt die Austrian Airlines Group eine bedeutende Rolle: ca. 3 Mio. Austrian-Fluggäste verbrachten ca. 7 Mio. Nächte in Österreich, mehr als 50% der Gäste der Wiener Hotellerie waren Passagiere der Austrian Airlines Group.

### **Die Bedeutung der Austrian Airlines Group für den Wirtschaftsstandort Österreich**

Mit der Gründung von Austrian Airlines am 30. September 1957 als nationale Fluglinie wurde der Grundstein für eine erfolgreiche Entwicklung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft gelegt.

Im Jahr 2006 transportierte die Austrian Airlines Group 10,8 Mio. Passagiere und 171.000 Tonnen Luftfracht nach, über und von Österreich in die Welt.

Die EU-Osterweiterung im Jahr 2004, aber auch die rasante wirtschaftliche Entwicklung der anderen süd- und osteuropäische Länder und der GUS-Staaten sowie die stark wachsenden Volkswirtschaften Asiens eröffnen für die Austrian Airlines Group durch ihre strategische Ausrichtung „Focus East“ große Wachstumschancen. Gegenwärtig bedient die

<sup>3</sup> Statistik Austria; Kommerzielle Luftfahrt 2006

<sup>4</sup> Wirtschaftskammer Österreich (www.wko.at) bzw. Statistik Austria (www.statistik.at)

Austrian Airlines Group weltweit ca. 130 Destinationen, davon 45 Ziele in 23 Staaten Zentral- und Osteuropas sowie Zentralasiens.

Eine Vielzahl von CEE<sup>5</sup>-Zentralen multinationaler Großkonzerne haben sich nicht nur wegen der hervorragenden Lebensqualität in Wien angesiedelt; bevorzugt wird Wien vor allem für seine hervorragenden Anbindungen in die sich rasant entwickelten Ostregionen und hier speziell an Sekundär- und Tertiärdestinationen wie Burgas, Varna oder Krasnodar.

Eine Studie der Wirtschaftsuniversität Wien<sup>6</sup> kam zum Ergebnis, dass die Ost- und Südosteuropäischen Länder von Wien aus am besten zu erreichen sind. Diese optimale Erreichbarkeit ist kein Zufallsprodukt, sondern das Ergebnis einer konsequenten und zwischen den beiden größten Unternehmen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft – Austrian Airlines Group und Flughafen Wien – gut aufeinander abgestimmten strategischen Ausrichtung auf Ost- und Südosteuropa. Diese Ausrichtung entspricht auch der der übrigen österreichischen Wirtschaft.

### **Die Entwicklung einer aktiven österreichischen Luftverkehrspolitik**

Eine vitale Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und eine damit verbundene Absicherung jedes Wirtschaftsstandortes sind somit effiziente, wettbewerbsfähige und somit schnelle Verkehrsverbindungen.

Wachstum entsteht dort, wo die Infrastruktur zur Verfügung steht, um dieses Wachstum auch stattfinden zu lassen. Oder anders gesagt: Verkehrsverbindungen entstehen dort, wo sie Platz für die Entwicklung finden.

Geeignete nationale wie auch internationale Infrastrukturmaßnahmen (z.B. 3. Piste am Flughafen Wien, „Single European Sky“) müssen sicherstellen, dass sich der österreichische Luftverkehr und somit die Austrian Airlines Group weiterentwickeln kann. Dies dient der Absicherung und der Stärkung des gesamten Wirtschaftsstandortes Österreich.

Die Politik hat daher die Aufgabe, die Rahmenbedingungen für eine optimale Entwicklung der Luftfahrt zu verbessern. Wirtschafts- und luftverkehrspolitische Maßnahmen müssen sicherstellen, dass die österreichische Luftverkehrswirtschaft weiter unabhängig bestehen und sich im Rahmen international bestmöglicher Wettbewerbs- und Kostenbedingungen optimal weiterentwickeln kann.

Darüber hinaus müssen zusätzliche Auflagen und Kostenbelastungen (z.B. Kerosinsteuer, Emissionshandel) im Interesse einer nachhaltig gestärkten heimischen Luftverkehrswirt-

---

<sup>5</sup> CEE = Central and Eastern Europe

<sup>6</sup> Studie: *Kummer/Medenbach*: Die wirtschaftliche Bedeutung der österreichischen Luftverkehrswirtschaft – Stand und Entwicklungsperspektiven des Personenluftverkehrs; Wirtschaftsuniversität Wien, Institut für Transportwirtschaft und Logistik, Wien 2004

schaft vermieden werden, insbesondere dann, wenn die Luftfahrt überproportional im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern davon betroffen ist.

Erfreulich ist, dass die gegenwärtige Bundesregierung die Bedeutung der Luftfahrt offenbar doch erkennt und diese in ihr Regierungsprogramm für die XXIII. Gesetzgebungsperiode aufgenommen hat. Dieses enthält eine Reihe Maßnahmen, die den Luftfahrtsstandort Österreich stärken.

Als Feststellung enthält dieses Regierungsprogramm: *„Das oberstes Ziel der Luftfahrt ist die Sicherstellung einer optimalen Anbindung Österreichs an die europäischen und internationalen Wirtschaftszentren. Dazu sind die nachhaltige Stärkung der AUA als nationaler Carrier sowie der Ausbau des Flughafens Wien Schwechat zum internationalen Luftfahrt-drehkreuz weiter voranzutreiben. Die Internationalisierungsstrategie des Flughafens Wien wird unterstützt.“*

Neben eines Masterplans für die Luftfahrt, der Effizienzsteigerung der Luftfahrtsbehörde, der Beseitigung der Infrastrukturengpässe sowohl am Boden wie auch in der Luft, der Qualitätsoffensive für den Luftfahrtsstandort (Reform der Sicherheitsabgabe, One-Stop-Security, Verbesserung der Verspätungssituation im Luftraum Wien sowie Umwelt- und Fluglärm) muss der Flughafen Wien als integrierender Bestandteil des transeuropäischen Transport-Netzwerkes intermodal angebunden sein.

Auch innerhalb der Europäischen Union muss in verstärktem Ausmaß durch eine aktive österreichische Luftverkehrspolitik darauf hingewiesen werden, dass die heimische Luftverkehrswirtschaft (geographische Lage und vorhandenes Aufkommen) in Bezug auf den Verkehr nach Osten deutliche Vorteile mit sich bringt.

Die Aufgabe der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit dem Luftverkehr ist es aber nicht, nun doch Infrastrukturprojekte zu finanzieren. Keiner will einen Paradigmenwechsel herbeiführen und den Luftverkehr nun auch zum öffentlich finanzierten Bereich machen.

## **Ausblick**

Die österreichische Luftverkehrswirtschaft stellt einen der wichtigsten Konjunkturmotoren der heimischen Wirtschaft dar welcher unmittelbar zu Österreichs Wohlstand beiträgt. Die österreichische Politik sollte sie bei der Weiterentwicklung nicht behindern (z.B. Kerosinsteuer), sondern diese im Gegenteil in allen möglichen Bereichen stärken (z.B. Umsetzung der Inhalte des Regierungsprogramms, Einführung eines Single European Sky etc.). Essentiell ist darüber hinaus auch der schnelle Ausbau der notwendigen Infrastruktur (z.B. Sky-Link-Terminal und die 3. Piste am Flughafen Wien; Anbindung des Flughafens Wien an das höherrangige Schienennetz), damit Wien und somit die gesamte österreichische Luftverkehrswirtschaft sich im Wettbewerb mit anderen großen Hubs in Europa behaupten kann.

# 10. Situation der Flugsicherung in Österreich und in Europa

Christoph Baubin, Austro Control



**Neue Herausforderungen  
in der europäischen Luftfahrt**

**Mittel- und langfristige Entwicklungen ATM**

**Dr. Christoph Baubin**  
**25. Juni 2007**

**SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT**

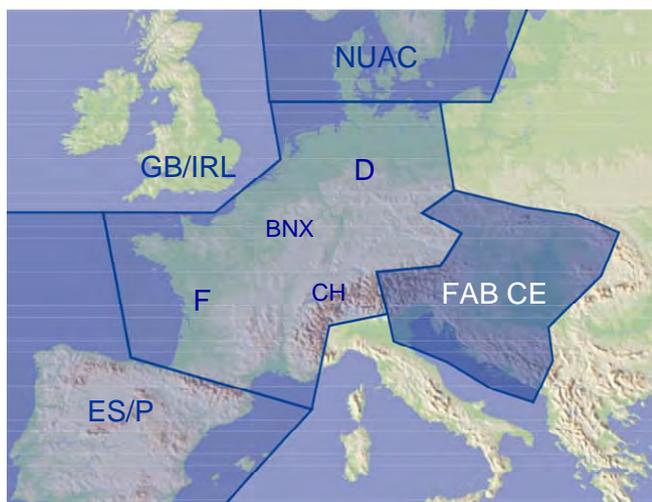


## DER EUROPÄISCHE LUFTRAUM IST FRAGMENTIERT

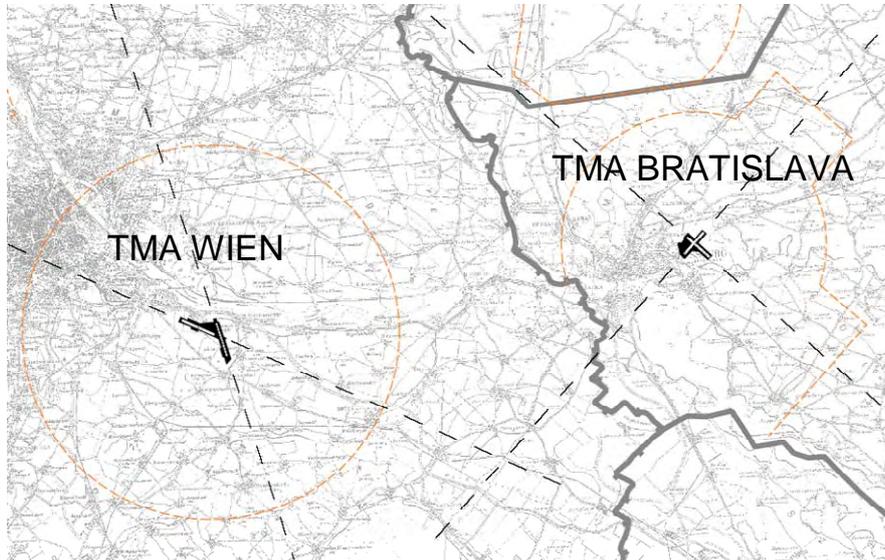
European Civil Aviation Conference airspace organisation



## MÖGLICHE FUNCTIONAL AIRSPACE BLOCKS IM RAHMEN VON SES



### HOTSPOT TMA WIEN - BRATISLAVA

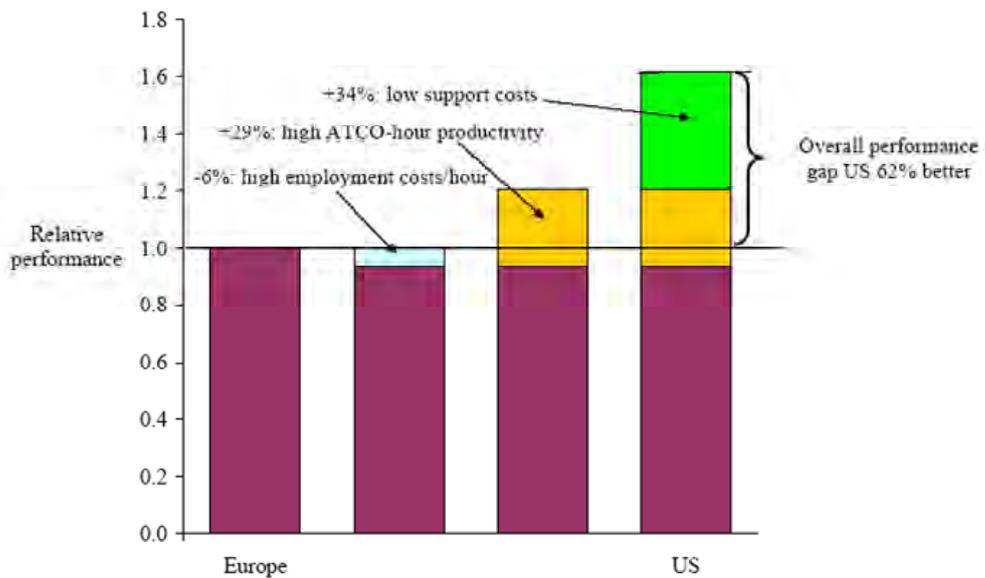


SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT



4

**Figure 4.8: Breakdown of cost-effectiveness differences**



## Designed for Growth – Deployed by 2020

### A modernised, Performance-based European wide Air Traffic Management System - with a Vision

#### SESAR Targets for 2020:

- Handle Capacity deployment of 73 % increase in traffic
- Safety: reach an improvement factor of 3
- ATM will deliver its maximum contribution to the Environment
- Cost-effectiveness: Halve the total direct ATM Costs

#### Designed for the long-term future:

- Enable 3-fold increase in Capacity compared to 2006
- Subsequently enhance Safety by a factor of 10

Page : 6



## Key elements to build the Future Concept

- **The Business Trajectory** at the heart of the Concept of Operations synthesises ATM constraints and Customer requirements
- **The Human** remains central and becomes the ultimate decision-maker
- **A Powerful Information Management Network** provides one common language
- **Optimized Use of Airports** reduces environmental impact while enhancing cost efficiency
- Advanced use of **Prediction Capabilities** creates higher capacity and efficiency
- **Maximum Use of New Technology/Tools** to support air and ground Operators

**There is more to come -  
The SESAR Concept of Operations is in the process  
of being finalized!**

Page : 7



## The Business Trajectory – a novel Approach

Benefits of the Business Trajectory approach:

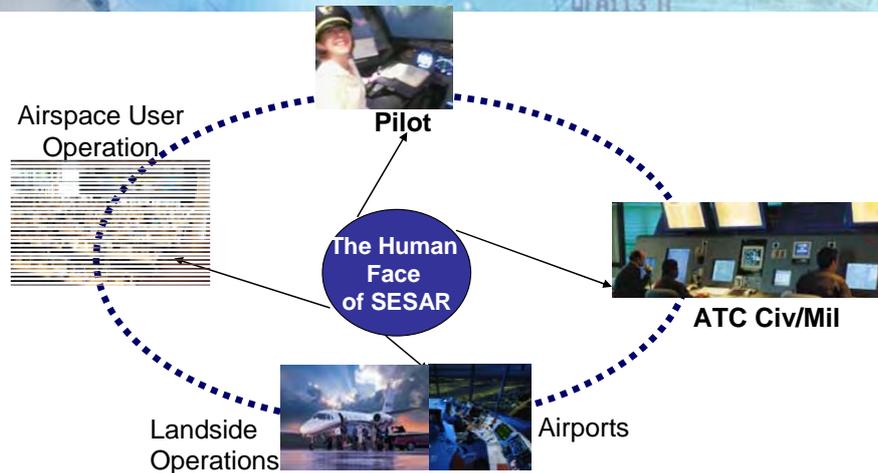
- Get as close as possible to the user-preferred trajectory (shortest distance/optimized profile between two points)
- Airspace Users define, in accordance with their business objectives, how to address constraints in all dimensions (time, route, profile, altitude)
- Common and shared representation of the flight information
- Optimum accuracy: best use of existing technologies and procedures (FMS, AOC, weather prediction...)

**Integrating ATM constraints and Customer requirements  
whilst guaranteeing  
“the best Business outcome” for an individual flight**

Page : 8



## The Human is central in SESAR as the ultimate Decision-maker



**From tactical to anticipated operations**

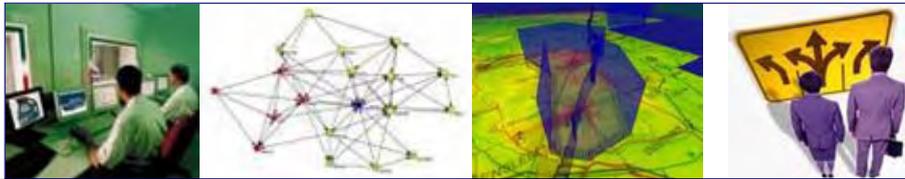
Page : 9



## Speaking with one Language = a Powerful Information Management Network

A new Information Management Network shared by all actors of the Air transport industry:

- To support planning and shifting from tactical control to anticipated management
- To share the most accurate 4D trajectories from Aircraft/AOC
- To support the automation tools on air and ground
- To support Decision making



Page : 10



## Optimum use of airports = less noise, less environmental impact ... and more capacity

Improved Airport operations by:

- More efficient and environment friendly Approach and Descent Profiles
- Maintaining Throughput on the runway
- Eliminating Holding and Ground Queues

The SESAR concept solution:

- The airport turnaround phase is completely integrated in the planning process
- Reduced runway occupancy time, e.g. Wake Vortex detection, brake to vacate and interlaced take-off and landing
- Better coordination of hubs and clustered airports
- All-weather / low visibility conditions are supported by improved taxiway operations



Page : 11



## Higher Level of Prediction = More Capacity, Efficiency and Safety

Better traffic prediction will be achieved by utilizing the Business Trajectories supported by the Information Management Network!

Three levels of prediction:

1. Planning / demand-capacity balancing
2. Queue Management
3. Execution phase

These three levels are supported by

- One information system for all
- Improved CDM process which provides the Users all means to come to decisions addressing their business objectives to the maximum possible
- Weather prediction

**Better prediction of traffic enables the shift from tactical to more strategic control.**

Page : 12



## Maximum Use of New Technology/Tools to support air and ground Operators

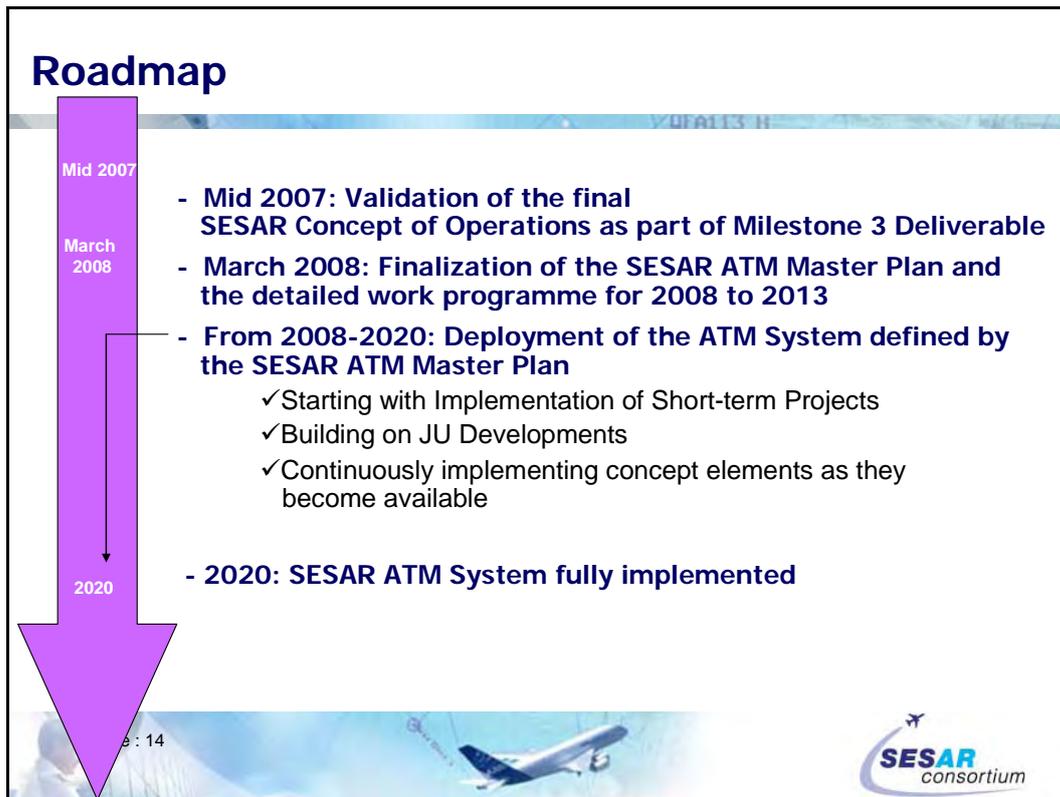
New tools will be developed to support the actors to handle 3 times the traffic

- Sharing of tasks between pilot and controllers in air and ground, e.g. for separation management
- Planning and trajectory negotiation support tools
- Surface management, Departure management and Arrival management tools
- Cockpit situation awareness tools
- Trajectory conformance monitoring and conflict detection tools
- Improved navigation accuracy



Page : 13





# 11. Situation der österreichischen Luftfahrtbehörde

Herbert Zulinski, Oberste Zivilluftfahrtbehörde

Dr. Herbert ZULINSKI

Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB)



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

„Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt“

„Qualität der Leistungen und die Auswirkungen auf die  
Beschäftigten unter geänderten Bedingungen“

„Aktuelle und zukünftige Situation der OZB“

baksymp/ppt

*Dynamik mit Verantwortung* 20-06-2007

1

aktuelle und anstehende luftfahrtpolitische Probleme und die zu erwartenden Auswirkungen auf die Beschäftigten:



- - SICHERHEIT (SECURITY)
- - KLIMAPOLITIK
- - FLUGHAFENKAPAZITÄT / FLUGLÄRM
- - LIBERALISIERUNG DES LUFTVERKEHRS
- - LUFTFAHRTFÖRDERUNGSPOLITIK

*Dynamik mit Verantwortung* 20-06-2007

2

## SECURITY



- - überzogene EU-Anlassgesetzgebung belastet den Luftverkehr in operationeller und finanzieller Hinsicht;
- - zahlreiche Arbeitsplätze werden geschaffen, allerdings zumeist im niedrigwertigen Bereich und für die Lufttransportdienstleistungen un- oder sogar kontraproduktiv;
- - BMVIT forciert die im Regierungsprogramm angekündigte „Reform der Sicherheitsgebühr“, was auf eine Vereinheitlichung/Verbesserung der Arbeitsabläufe auf den Flughäfen hinauslaufen soll: Effizienzgewinne durch höherwertige Arbeitsplätze !

*Dynamik mit Verantwortung* 20-06-2007

3

## KLIMAPOLITIK



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

- - von der EU wird auf Druck der Umweltlobby die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem (ETS) und in ein weltweites Post-KYOTO-Regime ab 2012 verfolgt;
- - das wird auf jeden Fall finanzielle Belastungen der EU-Luftbeförderungsunternehmen zur Folge haben und die EU-Standorte tendenziell verschlechtern. Aufgrund der hohen Reduktionsverpflichtungen bzw. Zusagen Österreichs/BMLFUW ist eine entsprechend starke Beeinträchtigung der österreichischen Luftfahrt zu befürchten mit nachteiligen Auswirkungen auf die Beschäftigung;
- - OZB ist bemüht, mäßigend und bremsend auf das BMLFUW einzuwirken.

*Dynamik mit Verantwortung* 20-06-2007

4

## FLUGHAFENKAPAZITÄT / FLUGLÄRM



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

- - die kurzfristig gefährlichste Bedrohung des österreichischen Luftverkehrs und der Beschäftigung geht von den Flughafenarrainern sowie der Wohnbevölkerung entlang der An- und Abflugrouten aus und dies umso mehr, sobald höherwertige Wohngebiete wie insb. in Wien, Innsbruck und Salzburg vom Fluglärm betroffen sind;
- - die verschiedensten Lösungsansätze sind schon versucht worden: Nachtflugbeschränkungen, Flugverbote für laute Lfz-Typen, lärmabhängige Flughafentarife, Lärmschutzmaßnahmen, finanzielle Abgeltungen etc. Die Umsetzung des Mediationsvertrages am Flughafen Wien wird zeigen, ob unter diesen Umständen die Nutzung und der Ausbau der vorhandenen Flughafenkapazitäten und Beschäftigung überhaupt noch politisch und rechtlich durchsetzbar sein wird;
- - OZB ist entschlossen, eine „Erdrosselung“ der österreichischen Luftverkehrsinfrastruktur durch Stilllegung von Flughafenkapazitäten, Diskriminierung von Flughafenutzern, ein Nachtflugverbot für Wien odgl. zu verhindern.

*Dynamik mit Verantwortung* 20-06-2007

5

## LIBERALISIERUNG DES LUFTVERKEHRS



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

- - da EU-Luftverkehrsbinnenmarkt bereits weitgehend liberalisiert worden ist, sind nur mehr geringfügige Veränderungen zu erwarten (z.B. Bodenabfertigung);
- - hingegen ist aufgrund von Kompetenzverschiebungen von den Mitgliedsstaaten zur EU mit weiteren Liberalisierungsschritten im Drittlandsverkehr zu rechnen („Open Skies“);
- - „Liberalisierung“ bedeutet Marktöffnung, bedeutet verschärfte Konkurrenz, bedeutet Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen, bedeutet Sinken der Lohnquote. Diese für die Beschäftigten negative Spirale kann bestenfalls durch Branchenwachstum einigermaßen kompensiert werden,
- - OZB ist bemüht, bremsend auf die EU-Gesetzgebung einzuwirken.

*Dynamik mit Verantwortung* 20-06-2007

6

## LUFTFAHRT- FÖRDERUNGSPOLITIK



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

- - auf EU-Ebene wird die Bedeutung der Luftfahrt = Zivil+Militärluftfahrt (und der Raumfahrt) als strategische Schlüsselindustrie seit langem durchaus anerkannt, insbesondere im globalen Wettbewerb mit den USA. Dafür werden bedeutende Fördermittel von der EU und den Mitgliedsstaaten bereitgestellt, die Unternehmungen wie AIRBUS und GALILEO und den dort Beschäftigten zugute kommen;
- - Österreich hat in den letzten Jahren nicht ohne Erfolg versucht, an diesen Projekten zu partizipieren und es ist gelungen, im Luft+ Raumfahrt-Komponentenbau hoch- und höchstwertige Arbeitsplätze zu schaffen;
- - BMVIT forciert die im Regierungsprogramm vorgesehene „Luftfahrtstrategie 2020“ mit dem Ziel, Österreich in die technologische Spitzengruppe der Luft- und Raumfahrtproduzenten zu bringen.

*Dynamik mit Verantwortung* 20-06-2007

7

## **12. Strategie der ITF im Rahmen der internationalen und europäischen Entwicklungen in der Zivilluftfahrt**

Ingo Marowsky, ITF



### ***Luftfahrt “2007 and beyond” Eine internationale Perspektive***

*Vida/GPA-DJP/GPF/AK Konferenz  
Wien, Juni 2007  
Ingo Marowsky, Luftfahrt-Sekretär ITF*



## Ganz schnell: Was ist die ITF?



Kompletter Transportsektor

> 500 Gewerkschaften > 120 Laender

- (Luftfahrt 200 Gewerkschaften, 100 Laender)

Boden, Bord, Fluglotsen

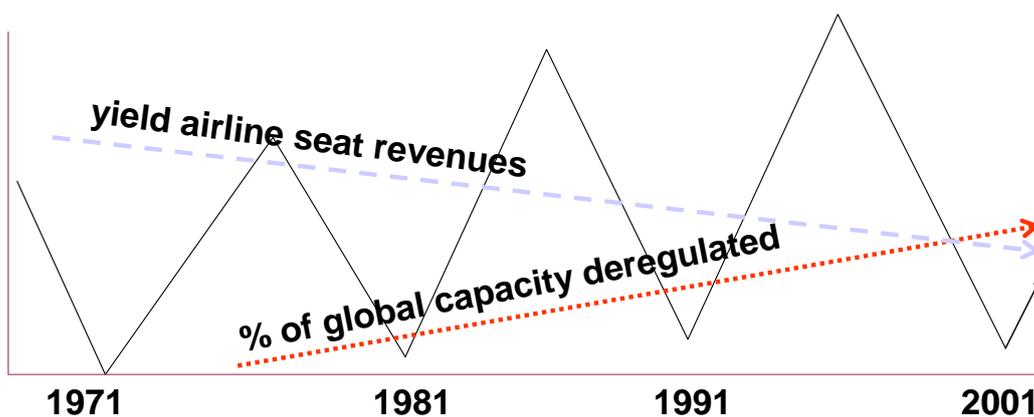
Coop mit anderen Verbaenden

Solidaritaet, Repraesentation, Kampagnen

Civil Aviation Section - ITF



## Aviation industry cycle



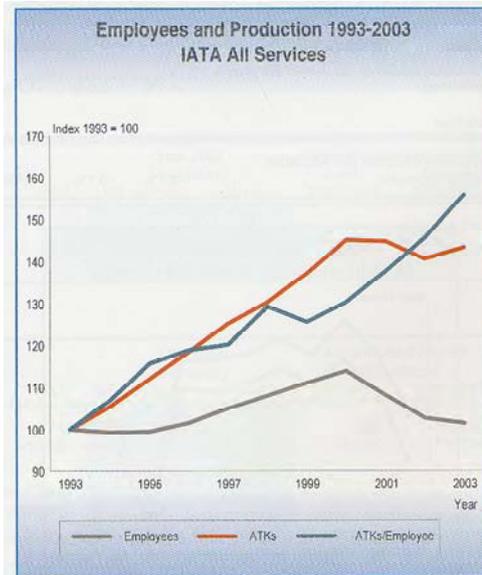
Source: McGill University 09/04

Civil Aviation Section - ITF



## Productivity of workers

+55% in 10 Years



Source: IATA 2004



## Frage: Sind wir bereit?

- Regionales Wachstum Low Cost
- Globale Unternehmen und Allianzen
- Fluglotsen und Korridore
- Internationale Uebernahmen
- Umweltfragen

Civil Aviation Section - ITF



## Focus Low Cost in Europa



Civil Aviation Section - ITF

The slide features a map of Europe with several airline logos overlaid. The logos are: HAPAG-LLOYD EXPRESS (top center), easyJet (top left), AIR-BERLIN (top right), RYANAIR (middle left), SKY EUROPE (middle right), vida (bottom center), and WIZZ (bottom right). Each logo is enclosed in a red rectangular box. The ITF logo is in the top left corner.



## Focus Globale Strukturen



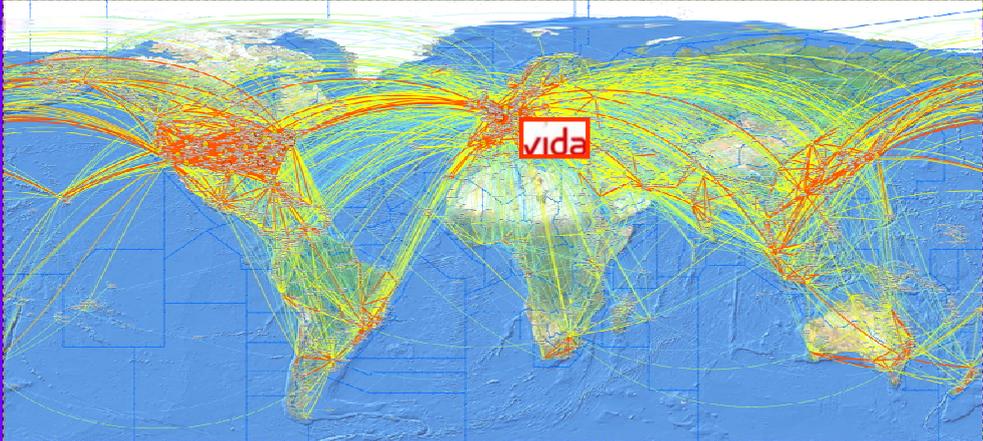
Civil Aviation Section - ITF

The slide features a world map with several logos overlaid. The logos are: Salegourmet (top left), LSG Sky Chefs (middle left), DO&CO (bottom left), vida (center), STAR ALLIANCE (top right), oneworld (middle right), and SKY TEAM (bottom right). The ITF logo is in the top left corner. The URL [www.theodora.com/maps](http://www.theodora.com/maps) is visible at the bottom of the map.



# Focus Globale Fluglotsen

 World Air Traffic Flow Chart
  Carte du réseau mondial des courants de trafic aérien

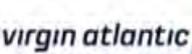


 Carta de la circulación aérea mundial
  Карта мировых потоков воздушного движения



# Focus Internationale Merger









 ?
  ?
  ?
  ?

Civil Aviation Section - ITF



## Focus Umweltfragen

- Kommt EU Emissionshandel?
- Kommt Kerosin-Steuer?
- Was tut sich bei ICAO?
- Was tun andere Gewerkschaften?
- Wie siehts wirklich aus?  
~2% CO<sub>2</sub> ?!

Civil Aviation Section - ITF



## Nach der Analyse...

***“Erfahrungen und Visionen”***

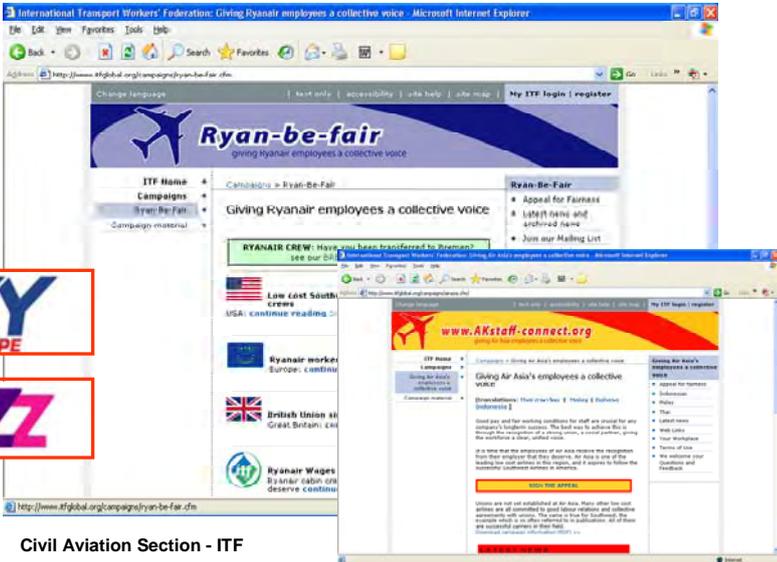
***“Alternativen und Ausblicke”***

⇒ ***Was tun wir am besten?!***

Civil Aviation Section - ITF



# www.ryan-be-fair.org

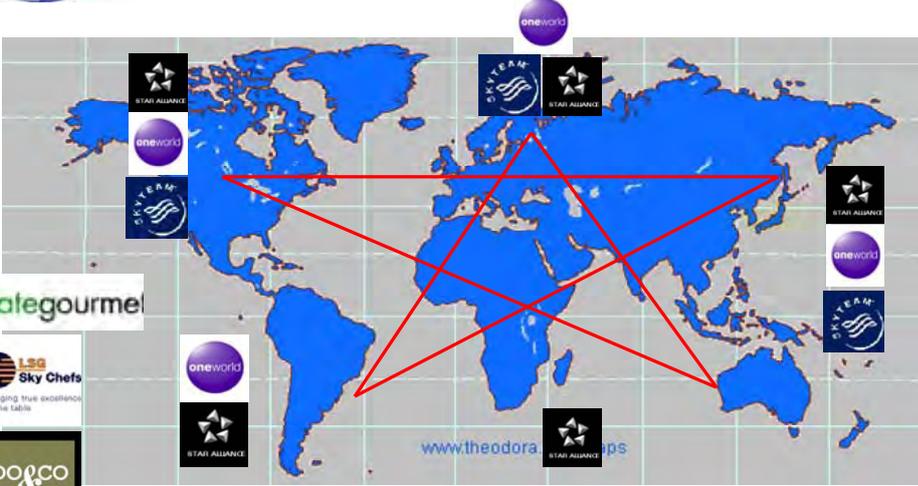




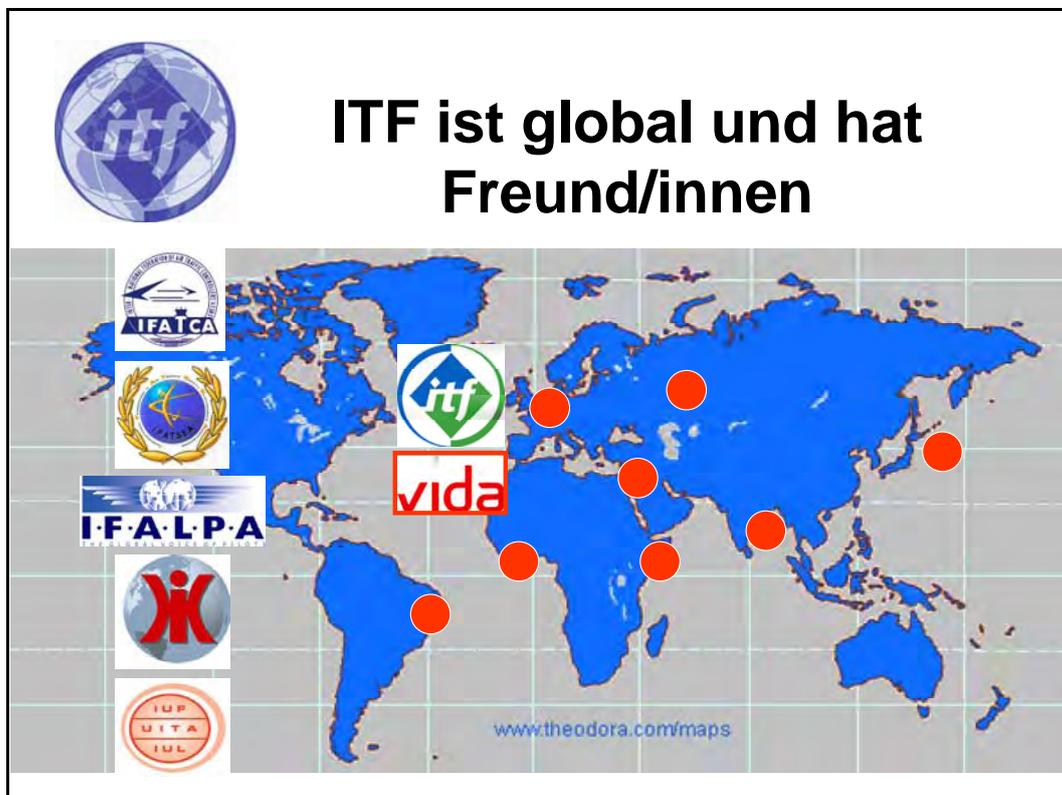
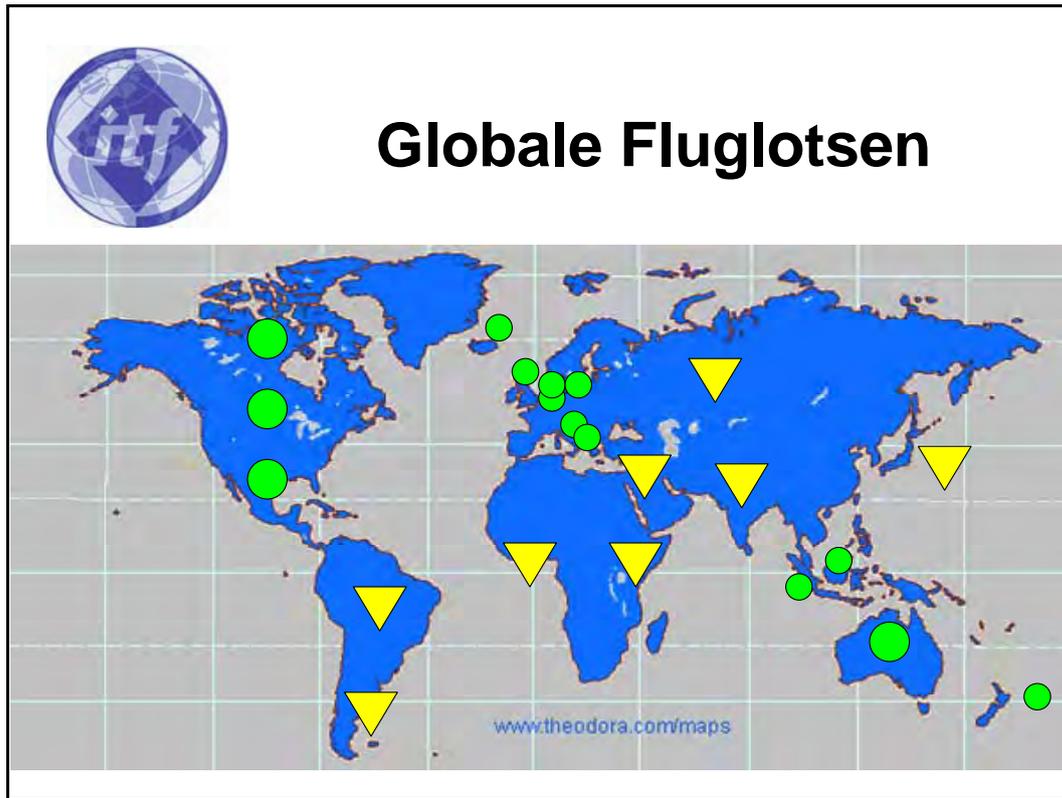

Civil Aviation Section - ITF



# Globale Netzwerke



Civil Aviation Section - ITF





## How to stay in touch:

**aviation @ itf.org.uk**

**[www.itf.org.uk](http://www.itf.org.uk)**

Civil Aviation Section - ITF

# Autorenverzeichnis

Roland **Atzmüller**

Politologe und wissenschaftlicher Mitarbeiter der Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt FORBA in Wien

E-Mail: [atzmuller@forba.at](mailto:atzmuller@forba.at)

Christoph **Baubin**

Vorsitzender des Vorstands der Austro Control GmbH

E-Mail: [christoph.baubin@austrocontrol.at](mailto:christoph.baubin@austrocontrol.at)

Klaus **Berchtold-Nicholls**

Bundsvorsitzender der Gewerkschaft der Flugsicherung in Deutschland

E-Mail: [klaus.berchtold@gdf.de](mailto:klaus.berchtold@gdf.de)

Manfred **Biegler**

Vorsitzender des Angestellten-Betriebsrats der Flughafen Wien AG, Vorsitzender des Wirtschaftsbereichs Verkehr der GPA-DJP

(leider kein Beitrag eingelangt)

E-Mail: [m.biegler@viennaairport.com](mailto:m.biegler@viennaairport.com)

Helmut **Harucksteiner**

Vorsitzender des Zentral-Betriebsrats der Austro Control GmbH

E-Mail: [Helmut.harucksteiner@austrocontrol.at](mailto:Helmut.harucksteiner@austrocontrol.at)

Gerda **Heilegger**

Abteilung Sozialpolitik der Bundesarbeitskammer

E-Mail: [gerda.heilegger@akwien.at](mailto:gerda.heilegger@akwien.at)

Robert **Hengster**

Sekretär der Bundesfachgruppe Luft – Wasser in der Gewerkschaft vida

(leider kein Beitrag eingelangt)

E-Mail: [Robert.hengster@vida.at](mailto:Robert.hengster@vida.at)

**Ingo Kronsfoth**

Tarifsekretär in der Fachgruppe Luftfahrt beim verdi-Bundesvorstand, Aufsichtsrat der Luft-hansa-City Line und der Hapag-Lloyd GmbH

E-Mail: [ingo.kronsfoth@verdi.de](mailto:ingo.kronsfoth@verdi.de)

**Jörg Leichtfried**

Abgeordneter im Europäischen Parlament

E-Mail: [jleichtfried@europarl.eu.int](mailto:jleichtfried@europarl.eu.int)

**Peter Malanik**

Generalsekretär der Austrian Airlines Group und Präsident des Aufsichtsrats der Star Alliance

E-Mail: [peter.malanik@austrian.com](mailto:peter.malanik@austrian.com)

**Ingo Marowsky**

Sekretär der Sektion Zivilluftfahrt der Internationalen Transportarbeiterföderation ITF

E-Mail: [marowsky\\_ingo@itf.org.uk](mailto:marowsky_ingo@itf.org.uk)

**Josef Maurer**

Vizepräsident der Sektion Zivilluftfahrt der Europäischen Transportarbeiterföderation ETF, Mitglied des Bordpersonals der Czech Airlines und Vorstandsmitglied der tschechischen Transportarbeitergewerkschaft

E-Mail: [josef.maurer@post.cz](mailto:josef.maurer@post.cz)

**Norbert Payr**

Betriebsrat der Austro Control GmbH

E-Mail: [norbert.payr@austrocontrol.at](mailto:norbert.payr@austrocontrol.at)

**Erich Steinacher**

Vorsitzender des Arbeiter-Betriebsrats der Airest GmbH

(leider kein Beitrag eingelangt)

E-Mail: [erich.steinacher@airest.at](mailto:erich.steinacher@airest.at)

**Herbert Zulinski**

Vertreter der Obersten Zivilluftfahrtbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

E-Mail: herbert [zulinski@bmvit.gv.at](mailto:zulinski@bmvit.gv.at)

# Programm zur Tagung am 25. Juni 2007

08.45 Uhr **Anmeldung und Empfang**

09.00 Uhr **Eröffnung und politische Statements**

Herbert Tumpel, Präsident der AK Wien

Dwora Stein, Bundesgeschäftsführerin der GPA-DJP, Vizepräsidentin der AK Wien

Wilhelm Haberzettl, Vorsitzender der Sektion Verkehr, vda

Gerhard Fritz, Vorsitzender der GPF

Moderation: Doris Unfried, AK Wien

09.45 Uhr **Zukunft der europäischen Luftfahrt**

Die Vision der Europäischen Kommission bis 2020

Das Europäische Parlament als Gestalter eines neuen Rahmens

MEP Jörg Leichtfried, Europäisches Parlament

Die europäischen Gewerkschaften und der europäische Flugverkehrssektor

Josef Maurer, ETF

Arbeitszeiten in der Luftfahrt

Gerda Heilegger, AK Wien, Sozialpolitik

11.00 Uhr Diskussion

12.00 Uhr Mittagessen

13.00 Uhr **Qualität der Leistungen und die Auswirkungen auf die Beschäftigten unter geänderten Bedingungen (Teil 1)**

Auswirkungen der Liberalisierung auf die Beschäftigten, Erfahrungen aus anderen Sektoren

Roland Atzmüller, Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt FORBA

Erfahrungen aus dem Bereich Flugsicherung, Auswirkungen auf die Beschäftigten

Klaus Berchtold-Nicholls, Gewerkschaft der Flugsicherung Deutschland

Aktuelle und zukünftige Situation der Beschäftigten bei Austro Control

Helmut Harucksteiner, Vorsitzender des Zentralbetriebsrats und

Norbert Payr, Betriebsrat der Austro Control GmbH

- Aktuelle und zukünftige Situation der Beschäftigten auf den österreichischen Verkehrsflughäfen  
Manfred Biegler, Vorsitzender des Angestellten-Betriebsrates, Flughafen Wien, Vorsitzender des Wirtschaftsbereichs Verkehr der GPA-DJP
- Aktuelle und zukünftige Situation im Airline Catering.  
Wie geht es den Beschäftigten?  
Erich Steinacher, Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats, Airest
- 15.00 Uhr Diskussion, anschließend Kaffeepause
- 16.00 Uhr **Qualität der Leistungen und die Auswirkungen auf die Beschäftigten unter geänderten Bedingungen (Teil 2)**
- Aktuelle und zukünftige Situation der Beschäftigten aus Sicht der deutschen Dienstleistungsgewerkschaft verdi  
Ingo Kronsfoth, verdi
- Aktuelle und zukünftige Situation der österreichischen Zivilluftfahrt  
Peter Malanik, Generalsekretär der Austrian Airlines und Präsident des Aufsichtsrats der Star Alliance
- Aktuelle und zukünftige Situation der Flugsicherung in Österreich und in Europa  
Christoph Baubin, Vorstand der Austro Control GmbH
- Aktuelle und zukünftige Situation der österreichischen Luftfahrtbehörde  
Herbert Zulinski, Oberste Zivilluftfahrtbehörde
- Arbeitsschwerpunkte der Gewerkschaft vida, Strategie, Reaktionen  
Robert Hengster, Bundesfachgruppensekretär vida
- 17.30 Uhr **Erfahrungen und Visionen, Alternativen und Ausblicke**
- Strategie der ITF im Rahmen der internationalen und europäischen Entwicklungen in der Zivilluftfahrt  
Ingo Marowsky, ITF
- 18.00 Uhr Diskussion
- 18.30 Uhr **Ende der Tagung**

# **Presseaussendungen**

**AK: Sicherheit in der Luftfahrt muss gewährleistet bleiben!**

**GPA-DJP: Stein fordert Branchenkollektivvertrag für die Luftfahrt**

**Vida: Haberzettel zur Luftfahrt – Sozialdumping verhindern, Sicherheitsstandards absichern**



PAK 173/2007

## AK: Sicherheit in der Luftfahrt muss gewährleistet bleiben!

**Sicherheit für Arbeitnehmer und Flugpassagiere muss in der Luftfahrt oberstes Anliegen sein, fordert die AK heute, Montag, anlässlich einer AK Veranstaltung zur europäischen Luftfahrt. Tag für Tag fliegen mehr als 25.000 Airlines kreuz und quer über Europa. Durch den weltweiten Klimawandel, Liberalisierung oder verschärfte Sicherheitsbedingungen steht die Luftfahrt unter großem Druck. Das geht letztlich zu Lasten der Beschäftigten, die von Sparmaßnahmen und Verlust ihrer Arbeitsplätze bedroht sind. Damit die Arbeitnehmer, aber auch die Konsumenten nicht draufzahlen, sind Kollektivverträge und faire Arbeitsbedingungen zu schaffen oder beizubehalten. Nur durch intensive Einbeziehung der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretung im Rahmen des sozialen Dialoges können hohe Sicherheits- und Qualitätsstandards garantiert werden, sagt die AK.**

Die europäische Lufttransportindustrie umfasst mehr als 130 Fluggesellschaften, mehr als 450 Flughäfen und etwa 60 Flugsicherungsorganisationen. Im Frühjahr 2007 waren in Österreich insgesamt fast 11.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf Flughäfen, bei Fluggesellschaften und in der Flugsicherung beschäftigt. Im Vorjahr wurden über eine Million Überflüge im österreichischen Luftraum kontrolliert und über 20 Millionen Passagiere an den österreichischen Flughäfen abgefertigt.

Die Luftfahrt steht unter großem Druck durch Klimaveränderung, Liberalisierungen in der Luftfahrtpolitik der EU, verschärfte Sicherheitsbestimmungen am Boden und auch in der Luft und verändertes Konsum- und Reiseverhalten der Passagiere. Das erhöht auch den Druck auf die Arbeitnehmer deutlich, die immer flexibler sein müssen, sagt die AK bei der AK Veranstaltung „Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt“, gemeinsam mit der Gewerkschaft vida, der Gewerkschaft der Post- und Fernmeldebediensteten und der Gewerkschaft der Privatangestellten, Druck, Journalismus, Papier sowie der Europäischen Transportarbeiter Föderation. Folgen davon sind Maßnahmen, um die Produktivität zu steigern, wie Personalabbau, veränderte Arbeits- und Ruhezeiten oder Schichtpläne oder neue Kollektivverträge.

Die Probleme und Entwicklungen in der Luftfahrt wirken sich auch auf die Qualität des Luftverkehrs aus, so die AK. Dass die Luftfahrt mit erheblichen Qualitätsproblemen zu kämpfen hat, zeigen die Verspätungsstatistiken in der Luftfahrt und die Beschwerden der Passagiere. Verspätungen, Überbuchung oder gestrichen Flüge kosten jede Fluggesellschaft mehrere Millionen Euro pro Jahr. Etwa die Hälfte der Flugverspätungen liegt im Bereich der Fluggesellschaften. Ein Teil geht allerdings zu Lasten der Flugsicherung und der angespannten Personalsituation. In Österreich gibt es aber in der monatlichen Verspätungsstatistik erfreuliche Ergebnisse: Der Flughafen Wien Schwechat war laut AEA (Association of European Airlines) im ersten Quartal 2007 der pünktlichste Airport in Europa – lediglich 14 Prozent aller Flüge waren um mehr als eine Viertel Stunde verspätet.

### PRESSEDienst

MEDIENTHÄDER, REDAKTION  
HERSTELLUNG  
KAMMER FÜR ARBEITER  
UND ANGESTELLTE FÜR WIEN  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN

VERLAGS- HERSTELLUNGSORT:  
1040 WIEN

REDAKTION  
AK WIEN, KOMMUNIKATION  
T 01 507 65-2565

<http://wien.arbeiterkammer.at>

Die AK baut für Sie ein neues  
Berufungszentrum.  
Während des Umbaus  
finden Sie uns:

PRINZ EUGEN STRASSE 18G  
1040 WIEN

PAK 173  
25.6.2007 (ds)

1/1



GPA-DJP-Presseaussendung vom 25/06/2007  
GPA-DJP/ Luftfahrt/ Liberalisierung/

### **GPA-DJP Stein fordert Branchenkollektivvertrag für die Luftfahrt**

Utl.: Liberalisierung darf nicht zu Lasten der Beschäftigten gehen

Wien (GPA-DJP). „Die österreichische Luftfahrt braucht mittelfristig einen gemeinsamen Branchenkollektivvertrag“, forderte Dwora Stein, Bundesgeschäftsführerin der Gewerkschaft der Privatangestellten, Druck, Journalismus, Papier (GPA-DJP) bei der Eröffnung der heutigen Veranstaltung ‚Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt‘. „Die GPA-DJP wird gemeinsam mit den anderen zuständigen Gewerkschaften in Österreich und Europa dafür sorgen, dass bei all den Umbrüchen, die es in der europäischen Luftfahrt gibt, die Beschäftigten nicht unter die Räder kommen“, so Stein. ++++

Aus einer Reihe von aktuellen Konflikten in der Branche hob Stein die langen Verhandlungen mit der AUA hervor, die erst im Mai zu einem Kollektivvertragsabschluss geführt hatten. „Die Verhandlungen konnten vor allem auch aufgrund des öffentlichen Drucks, den wir aufgebaut haben, erfolgreich zu Ende geführt werden“, erklärte Stein und forderte: „Bei der AUA muss es nun, ausgehend von den Kollektivvertragsverhandlungen, substantielle Gespräche über eine MitarbeiterInnenbeteiligung geben.“

Bei den ausländischen Fluglinien hingegen steht ein Abschluss auch nach drei Verhandlungsrunden noch aus. Die Arbeitgeber fordern massive Einschnitte für alle Beschäftigten, der Konflikt ist vorprogrammiert. Dazu Stein: „Jetzt ist die Solidarität innerhalb der Branche im eigenen Interesse notwendig.“

„Das derzeit wichtigste Thema für die europäischen Flughäfen ist die EU-Bodenabfertigungsrichtlinie mit direkten Auswirkungen auf das österreichische Bodenabfertigungsgesetz“, so Stein weiter. Es handelt sich dabei um die Liberalisierung von Sicherheitsdienstleistungen auf den Flughäfen und auf dem Flugfeld, mit all den Gefahren, die mit dieser Liberalisierung verbunden sind. „Es geht um nicht mehr und nicht weniger als um die Sicherheit der Passagiere, die Qualität der Vorfelddarbeiten, die Zahl und Qualität der Arbeitsplätze und die Höhe der Einkommen“, sagte Stein.

„Wichtig für eine gute Entwicklung der Flughäfen sind aus unserer Sicht gleiche Bedingungen für alle Beschäftigten und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Firmen. Wir brauchen eine europaweite Vernetzung aller Akteure, also aller Gewerkschaften und Betriebsräte, um gemeinsam agieren zu können“, so Stein abschließend.

Die GPA-DJP vertritt zwei Drittel der Beschäftigten in der Luftfahrtsbranche. Die Veranstaltung ‚Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt‘ wurde gemeinsam von der Bundesarbeitskammer mit den Gewerkschaften vda, GPF und GPA-DJP in Kooperation mit der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) organisiert.

Rückfragen:

GPA-DJP, Dr. Barbara Lavaud

Tel.: 05 0301-21533, Mobil: 05 0301-61533

E-Mail: [barbara.lavaud@gpa-djp.at](mailto:barbara.lavaud@gpa-djp.at), <http://www.gpa-djp.at>



vida-Pressesaussendung vom 25. Juni 2007

Haberzettl zu Luftfahrt: Sozialdumping verhindern - Sicherheitsstandards absichern

Utl.: ETF: Liberalisierungsfolgen brauchen gewerkschaftliche Begleitmaßnahmen - globalen Sozialen Dialog mit Arbeitgebern verstärken

Wien (ÖGB/ETF/vida) - Ausbildung, Stressverminderung, Verhinderung von Sozialdumping, die neuen Formen der Arbeit und insbesondere die Absicherung der Sicherheitsstandards seien die dringenden Themen, mit denen sich der Soziale Dialog in Zukunft beschäftigen müsse, betonte der Präsident der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF) und Vorsitzende der Sektion Verkehr in der Gewerkschaft vida, Wilhelm Haberzettl, bei der Eröffnung der Veranstaltung "Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt" am Montag in Wien. "Diese Themen sind aus europäischer, wenn nicht sogar aus globaler Sicht zu behandeln", appellierte Haberzettl, die Folgen der Liberalisierungen weiter mit gewerkschaftlichen Begleitmaßnahmen im Sinne der ArbeitnehmerInnen zu gestalten.

Damit dies gelingen könne, müsse der Soziale Dialog wieder stärker gelebt werden. Aber nicht nur zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern, sondern auch mit der EU-Kommission, den europäischen Wettbewerbsregulierungsstellen und den Branchenvertretern in Brüssel, so der ETF-Präsident. "Die ETF ist im Transportsektor der Sozialpartner auf europäischer Ebene schlechthin. Gestaltung ist im Liberalisierungsrahmen auf europäischer und globaler Ebene zu suchen: Die Schwierigkeit ist, dass sich zwischen Amerika und Europa dabei Welten auftun", unterstrich Haberzettl.

Die große Herausforderung sei, dass die Solidarität zwischen den einzelnen Gewerkschaften und Beschäftigten, die mittelbar und unmittelbar in den Sektoren des Luftfahrtbereichs betroffen seien, gut funktioniere. Die marktbezogenen Entwicklungen in der Luftfahrt mögen auch für viele Bereiche ein warnendes Beispiel sein, was passieren könne, wenn die Liberalisierungen nicht gewerkschaftlich gezügelt werden, sagte Haberzettl.

Arbeitsplätze und Einkommen seien unter massiven Druck gekommen: "Bei den Billigfluglinien sind die KonsumentInnen die Gewinner - Verlierer sind die ArbeitnehmerInnen, gleiches passiert auch im Straßen- und Eisenbahnbereich", kritisierte der ETF-Präsident: "In der Luftfahrt und in ihrem Umfeld leidet vor allem auch der Dienstleistungsbereich unter Kostendruck, der voll auf die Beschäftigten abgewälzt wird."

Die Veranstaltung "Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt" wurde gemeinsam von der Bundesarbeitskammer mit den Gewerkschaften vida, GPF und GPA-DJP in Kooperation mit der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) organisiert. Ziel der Veranstaltung ist es, vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen in Europa, die Auswirkungen für die Beschäftigten, die Entwicklungen des Sozialen samt Chancen und Risiken für den Sektor der Zivilluftfahrt und seiner Randbereiche (Flugzeugcatering, Reinigungs- und Sicherheitsdienstleistungen auf den Flughäfen) zu analysieren und eine Basis für die weitere gemeinsame Zusammenarbeit zu schaffen.