

# Rekordgewinne für Airlines; Flughafenbeschäftigte unter Druck

Mai 2016

**A I R P O R T S**  
**U N I T E D**

## Kurzzusammenfassung

Die globale Luftverkehrsbranche ist in ausgezeichneter finanzieller Verfassung. Für das Jahr 2016 werden Rekordprofite in Höhe von 36,3 Milliarden US-Dollar erwartet, und das Passagierwachstum liegt stabil bei 6,9 Prozent. Trotz ihrer starken Finanzergebnisse haben die Fluggesellschaften einen Wettlauf nach unten in Gang gesetzt, der Flughafenbeschäftigte - sowie die Flughafensicherheit und die Servicequalität - unter immensen Druck setzt.

Der Arbeitsalltag von Flughafenbeschäftigten<sup>1</sup> ist heute geprägt von Stress, unregelmäßigen Arbeitszeiten und einem Vergütungsniveau, das für die Bestreitung der grundlegenden Lebenshaltungskosten oft nicht ausreicht.

Die Flughafenbelegschaften wurden mehrfach reduziert, wodurch sich die Arbeitsbelastung verdichtete. So kamen zum Beispiel am Flughafen Hamburg (Deutschland) im Jahr 2006 noch 531 Beschäftigte auf eine Million Fluggäste, 2011 wurden nur noch 466 Beschäftigte je eine Million Passagiere eingesetzt.

Hinzu kommt ein stetiger Rückgang der Entlohnung. Inzwischen ist es Normalität geworden, dass Fluggesellschaften Tätigkeiten an Flughäfen an neue Tochterunternehmen oder Agenturen auslagern, die deutlich schlechtere Bedingungen bieten. In Australien entließ Qantas 5.000 Beschäftigte und ersetzte sie durch 9.000 bei Tochtergesellschaften angestellte Teilzeitarbeitskräfte. In den USA ist die Realentlohnung von Flughafenbeschäftigten von 1991 bis 2001 um 19 Prozent gesunken. Die Folge ist, dass die Beschäftigten oft nicht den grundlegenden Lebensbedarf decken können, selbst keine Krankenversicherung.

Dieser dramatische Rückgang der Arbeitsplatzqualität bewirkt eine hohe Personalfluktuationsrate mit möglicherweise negativen Folgen für die Flughafensicherheit. Im Jahr 2014 brachten Beschäftigte im SeaTac Airport in den USA in einer schriftlichen Mitteilung ihre Sorge über die große Zahl unerfahrener Mitarbeiter/innen zum Ausdruck, deren Fehlerquote in puncto Sicherheit und Gefahrenabwehr fast doppelt so hoch war wie die ihrer erfahreneren Kolleg/innen. In Australien wirft die hohe Personalfluktuationsrate ferner Bedenken hinsichtlich der unverhältnismäßig hohen Anzahl von Angestellten mit befristeten Sicherheitsausweisen und ohne angemessene Ausbildung auf.

Gut ausgebildete Flughafenbeschäftigte sind unabdingbar für die Sicherheit und das Wohlergehen der Fluggäste. Sie sind diejenigen, die in Notfallsituationen als erste reagieren und lebenswichtige Hilfe leisten, indem sie die Passagiere in sichere Flughafenbereiche geleiten. Darüber hinaus haben sie die wichtige Aufgabe, sich um Hilfsbedürftige, wie ältere Menschen oder Fluggäste mit Behinderung, zu kümmern.

Der Rückgang der Standards ist leicht zu verhindern. Der Abwärtswettlauf wird von Kostensenkungsmaßnahmen in Gang gesetzt, aber Luftfahrtunternehmen haben es in der Hand, ihn zu stoppen und ein nachhaltiges Beschäftigungsmodell umzusetzen, das dazu angetan ist, eine qualifizierte und erfahrene Belegschaft zu halten. Es ist höchste Zeit, dass Fluggesellschaften dieses gravierende Problem, das den Kern der globalen Luftverkehrswirtschaft betrifft, in Angriff nehmen.

<sup>1</sup> Passagierdienste (in der Branche häufig auch als Bodenverkehrsdienste bezeichnet) umfassen weitgehend alle Dienstleistungen, die das Flugzeug und die Fluggäste zwischen Landung und Start benötigen. Dazu gehören Sicherheitschecks, Rollstuhlservice, Betankung, Fracht- und Gepäckabfertigung, Flugzeuginnenreinigung und die Passagierabfertigung.

## Abschnitt A: Überblick über die Wertschöpfungskette des Luftverkehrssektors

Umsatz- und Gewinnverteilung unter den wichtigsten Akteuren  
Anteil der Arbeitskosten der Flughafenbeschäftigten an den Gesamtkosten

Historische und aktuelle Gewinne von großen Fluggesellschaften und Flughäfen

Weitere wichtige Aspekte der Finanzlage des Sektors

### Umsatz- und Gewinnverteilung unter den wichtigsten Akteuren

Die Luftverkehrswirtschaft boomt, die Gewinne der Fluggesellschaften heben seit einigen Jahren buchstäblich ab,<sup>2</sup> und auch Flughäfen verzeichnen Umsatzwachstum und steigende Gewinne. Die Profite der internationalen Fluggesellschaften haben sich in den letzten fünf Jahren vervierfacht. Gemeinsam erzielten sie im Jahr 2015 einen Rekord-Nettogewinn von 33 Milliarden US-Dollar, für das Jahr 2016 prognostiziert die IATA 36,3 Milliarden US-Dollar.<sup>3</sup>

Jahr	Gesamtgewinn (Milliarden USD)
2011	8,3
2012	9,2
2013	10,7
2014	17,3
2015	33,0 (prognostiziert)
2016	36,3 (prognostiziert)

Quelle: IATA, "Economic performance of the airline industry", 2015

Die globalen Flughafenumsätze beliefen sich im Jahr 2013 auf 131 Mrd. US-Dollar, was einem Zuwachs von 5,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Fluggäste trugen mit rund 49 Mrd. US-Dollar zu den Erträgen der Flughäfen bei.<sup>4</sup> Von den steigenden Einnahmen profitieren in erster Linie die großen Flughäfen der Welt, von denen einige 2015 Gewinne in Höhe von mehreren hundert Millionen Dollar einstrichen.

Der Luftverkehr nimmt rasant zu, und für 2016 wird eine Wachstumsrate von 6,9 Prozent prognostiziert, deutlich über dem Trend von 5,5 Prozent der letzten 20 Jahre und damit das beste Jahr seit 2010.<sup>5</sup> Die Branche profitiert seit 2004 von einem durchschnittlichen jährlichen Passagierzuwachs von 5,5 Prozent sowie in jüngerer Zeit von deutlich gesunkenen Treibstoffpreisen (20,5 Prozent von 2014 auf 2015), die den Löwenanteil der Kosten von Fluggesellschaften ausmachen.<sup>6</sup>

<sup>2</sup> Alle Finanzdaten von Factiva, wenn nicht anders angegeben.

<sup>3</sup> Air Transport World: IATA forecasts record 2015, 2016 airline profits, but cautions on regional disparity, [Website], <http://atwonline.com/airlines/iata-forecasts-record-2015-2016-airline-profits-cautions-regional-disparity> (aufgerufen am 10. Mai 2016)

<sup>4</sup> Internationaler Flughafenrat (ACI): ACI releases the 19th edition of the Airport Economics Report /Paradox: Overall industry is in the black yet most airports lose money, [Website], 2015, <http://www.aci.aero/News/Releases/Most-Recent/2015/06/03/ACI-Releases-the-19th-edition-of-the-Airport-Economics-Report-Paradox-Overall-industry-is-in-the-black-yet-most-airports-lose-money> (aufgerufen am 10. Mai 2016)

<sup>5</sup> IATA: Economic performance of the airline industry, 2015

<sup>6</sup> IATA, a.a.O.

Wie der nachfolgenden Grafik zu entnehmen ist, fließen den Fluggesellschaften über 80 Prozent der Einnahmen aus dem Fluggastverkehr zu. Im Jahr 2016 wird dieser Betrag voraussichtlich auf fast 750 Milliarden US-Dollar steigen.

Jahr	Fluggäste (x 1.000.000)
2004	1.975
2005	2.135
2006	2.254
2007	2.452
2008	2.489
2009	2.479
2010	2.681
2011	2.858
2012	2.989
2013	3.143
2014	3.327
2015	3.545 (geschätzt)
2016	3.782 (geschätzt)

Quelle: IATA, "Economic performance of the airline industry", 2015



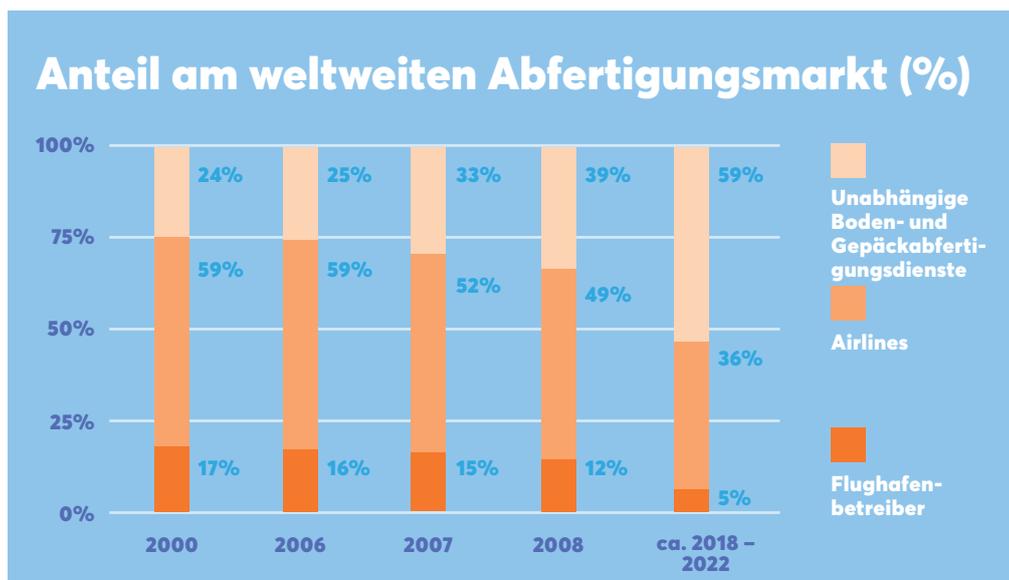
Quelle: IATA, "Economic performance of the airline industry", 2015, und Internationaler Flughafenrat (ACI), 19. Ausgabe des Airport Economics Report

## Anteil der Arbeitskosten der Flughafenbeschäftigten an den Gesamtkosten

Während die Luftverkehrswirtschaft floriert, verschlechtert sich die Qualität der Arbeitsplätze an den weltweiten Flughäfen. Arbeitsplätze bei Fluggesellschaften oder an Flughäfen galten einst als korrekt, sicher und relativ gut bezahlt. In den letzten Jahren nahmen die Privatisierung von Flughäfen und die Auslagerung von In-house Dienstleistungen von Fluggesellschaften dramatisch zu und führten zu einer flächendeckenden Erosion der Beschäftigungsbedingungen. Trotz steigender Passagierzahlen sanken die Arbeitskosten der Fluggesellschaften von 2014 auf 2015 um 5,5 Prozent.

Die Fremdvergabe von Bodenverkehrsdiensten ist ein wichtiger Wachstumsmarkt der Branche und beläuft sich weltweit auf 50 Mrd. US-Dollar. Allein in Europa sind in diesem Bereich 60.000 Arbeitskräfte beschäftigt. Bodenverkehrsdienste umfassen ein breites Spektrum von Dienstleistungen, die an den Flughäfen zur Unterstützung der Luftverkehrsdienste erbracht werden. Dazu gehören hochtechnische Dienste, wie Flugzeugwartung, Betankung und Frachtabfertigung, sowie Dienste für die Sicherheit und den Komfort der Fluggäste, wie Check-in, Catering, Gepäckabfertigung und Beförderungsdienste innerhalb des Flughafens.<sup>7</sup>

Der Anteil unabhängiger Bodenverkehrsunternehmen am weltweiten Abfertigungsmarkt wächst und wird bis zum Jahr 2022 voraussichtlich fast 60 Prozent erreichen.<sup>8</sup> In Anbetracht der Tatsache, dass der Faktor Arbeit bis zu 80 Prozent der Kosten im Bereich der Bodenverkehrs- und Sicherheitsdienste von Flughäfen verursacht, sind die Beschäftigten die Hauptleidtragenden der massiven Kostensenkungsmaßnahmen infolge der Auslagerung dieser Dienste an externe Unternehmen. Recherchen haben ergeben, dass diese Arbeitsplätze heute zunehmend durch geringe Entlohnung, unsichere und unregelmäßige Arbeitszeiten, eine hohe Personalfuktuation, mangelhafte Ausbildung und unzureichende Personalausstattung gekennzeichnet sind.<sup>9</sup>



Quelle: John Menzies Plc/BCG

<sup>7</sup> Europäische Kommission, MEPs to vote on "Better Airports" package, [Website], 2012, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-12-947\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-947_en.htm), (aufgerufen am 10. Mai 2016)

<sup>8</sup> John Menzies Plc, Interim results presentation, [Website], 2014, <http://www.johnmenziesplc.com/Data/Sites/1/Downloads/78/Menzies-Interim-Presentation-FINAL-19-08-14.pdf>, (aufgerufen am 10. Mai 2016)

<sup>9</sup> Europäische Kommission, a.a.O.

In Deutschland liegt die Bezahlung von Vertragsbeschäftigten bei ausgelagerten Bodenverkehrsdiensten 30 Prozent unter der ihrer Kolleg/innen auf gleichwertigen Arbeitsplätzen innerhalb des Stammunternehmens.<sup>10</sup> US-amerikanischen Recherchen zufolge ist das Vergütungsniveau in allen Tätigkeitsbereichen von Flughäfen in den letzten 20 Jahren real um 14 Prozent gesunken, auf einigen Arbeitsplätzen sogar fast um die Hälfte.<sup>11</sup> Aufgrund von unregelmäßigen und unsicheren Arbeitszeiten und dem Mangel an Vollzeitarbeitsplätzen sehen sich die Beschäftigten immer mehr außerstande, grundlegende Lebenshaltungskosten zu bestreiten. In der gesamten Branche werden korrekte Arbeitsplätze durch minderwertige, unsichere Werkverträge ersetzt. So entließ z. B. die australische Fluggesellschaft Qantas vor kurzem 5.000 Beschäftigte und ersetzte sie durch 9.000 Teilzeit-Arbeitskräfte bei ihren neuen Tochtergesellschaften QGS und Aerocare. QGS hat keine Vollzeitbeschäftigten und garantiert seinen Angestellten lediglich eine 20-Stunden-Woche.<sup>12</sup>

Schlechte Arbeitsbedingungen und geringe Entlohnung haben die Personalfuktuation erhöht, was mit einem Verlust an Erfahrungswissen und Produktivität bei den Belegschaften einhergeht. Ferner wird von unzureichender Personalausstattung berichtet. In einer Studie unter über 800.000 Luftverkehrsbeschäftigten gaben über 79 Prozent der Befragten an, dass ihnen übermäßige Arbeitslasten auferlegt würden.<sup>13</sup> Auch die angemessene Einarbeitung neuer Kolleg/innen fiel der Kostenminimierung zum Opfer.

Der intensive Wettbewerb zwischen den Anbietern und das Streben nach Kostensenkung wirken sich auch auf die Erfahrungen der Fluggäste und nicht zuletzt die Sicherheit und Gefahrenabwehr an Flughäfen aus. Weniger erfahrene, ungelernete und überarbeitete Beschäftigte sind mit großer Wahrscheinlichkeit weniger dazu in der Lage, reibungslose Passagierdienste zu erbringen oder ständig wachsam gegenüber Sicherheitsrisiken zu sein.

## Historische und aktuelle Gewinne von großen Fluggesellschaften und Flughäfen

Die beste Performance nach Regionen erbringen die Luftfahrtunternehmen in Nordamerika. Ihre Netto-Nachsteuergewinne werden im Jahr 2016 19,2 Mrd. US-Dollar erreichen. Das entspricht einem Nettogewinn von 21,44 US-Dollar pro Fluggast und einer deutlichen Verbesserung im Vergleich zu 13,30 US-Dollar Nettogewinn pro Fluggast im Jahr 2014.<sup>14</sup> American Airlines verzeichnete im Jahr 2015 einen Umsatz von 41 Mrd. US-Dollar und einen Reingewinn von 7,6 Mrd. US-Dollar.

Auch Europa zeigt solides Wachstum. Die Nettogewinne werden hier im Jahr 2016 voraussichtlich auf 8,5 Mrd. US-Dollar steigen, was einem Gewinn von 8,80 US-Dollar pro Fluggast entspricht (3,28 US-Dollar im Jahr 2014).<sup>15</sup> Die Lufthansa erzielte im Jahr 2015 einen Umsatz von 32 Mrd. Euro (36 Mrd. US-Dollar) und einen Reingewinn von 1,6 Mrd. Euro (1,8 Mrd. US-Dollar) - ein schwindelerregender Gewinnzuwachs von 2.987 Prozent gegenüber dem Jahr 2014.

Die Gewinne der Fluggesellschaften in der Region Asien/Pazifik klettern gleichfalls nach oben und werden von 2,1 Mrd. US-Dollar im Jahr 2014 voraussichtlich auf 6,6 Mrd. US-Dollar im Jahr 2016 steigen.<sup>16</sup>

<sup>10</sup> Ver.di, Ergebnisse der bundesweiten Umfrage im Bodenverkehrsdienst, [Website] 2015, <https://www.verdi-airport.de/187> (nur auf Deutsch), (aufgerufen am 10. Mai 2016)

<sup>11</sup> M. Dietz, P. Hall und K. Jacobs, Course correction reversing wage erosion to restore good jobs at American airports, University of California, Berkeley, 2013

<sup>12</sup> Transport Workers' Union of Australia, The Qantas effect: the changing nature of aviation employment, 2015

<sup>13</sup> Internationale Transportarbeiter-Föderation, "Stressed and Fatigued on the Ground and in the Sky", London, Großbritannien, 2009

<sup>14, 15, 16</sup> IATA, a.a.O.

Auch die Einnahmen und Gewinne der großen Flughäfen der Welt schnellen in die Höhe. Die Umsätze der Schiphol-Gruppe in den Niederlanden betragen im Jahr 2015 1,4 Mrd. Euro (1,6 Mrd. US-Dollar), und ihre Gewinne stiegen um 37 Prozent auf 374 Mio. Euro (426 Mio. US-Dollar). Der Flughafen München verzeichnete im Jahr 2015 mit Einnahmen in Höhe von 1,25 Mrd. Euro (1,42 Mrd. US-Dollar) hervorragende Finanzergebnisse. Laut vorläufigen Zahlen erzielte die FMG-Gruppe einen Nachsteuergewinn von 135 Mio. Euro (154 Mio. US-Dollar). Der Flughafen Sydney wies für das Jahr 2015 Umsätze in Höhe von 1,6 Mrd. australischen Dollar (1,17 Mrd. US-Dollar) und für die ersten sechs Monate des Jahres 2015 einen Nettogewinn von 133,9 Mio. australischen Dollar (98 Mio. US-Dollar) aus.<sup>17</sup>

### Performance ausgewählter großer Fluggesellschaften

<i>Fluggesellschaft</i>	<i>Umsatz (2015)</i>	<i>Gewinn (2015)</i>
Lufthansa	32 Mrd. EUR (36 Mrd. USD)	1,6 Mrd. EUR (1,8 Mrd. USD)
AF-KLM	26 Mrd. EUR (30 Mrd. USD)	115 Mio. EUR (131 Mio. USD)
SAS	39 Mrd. SEK (4,8 Mrd. USD)	956 Mio. SEK (117 Mio. USD)
Qantas	15,8 Mrd. AUD (1,6 Mrd. USD)	975 Mio. AUD (716 Mio. USD)
IAG (British Airways und Iberia)	16,5 Mrd. EUR (18,8 Mrd. USD)	1,5 Mrd. EUR (1,7 Mrd. USD)
Delta Airlines	40 Mrd. USD	4,5 Mrd. USD
American Airlines	41 Mrd. USD	7,6 Mrd. USD
United Continental (Holdings)	37,8 Mrd. USD	7,3 Mrd. USD
Southwest	19,8 Mrd. USD	2,1 Mrd. USD
Alaska Air Group	5,5 Mrd. USD	848 Mio. USD

### Performance ausgewählter großer Flughäfen

<i>Flughafen</i>	<i>Umsatz (2015)</i>	<i>Gewinn (2015)</i>
Fraport (Betreiber-gesellschaft des Flughafens Frankfurt)	2,6 Mrd. EUR (3 Mrd. USD)	276 Mio. EUR (314 Mio. USD)
München	1,25 Mrd. EUR (1,4 Mrd. USD)	135 Mio. EUR (154 Mio. USD) (FMG-Gruppe)
Schiphol-Gruppe	1,4 Mrd. EUR (1,6 Mrd. USD)	374 Mio. EUR (426 Mio. USD) (Steigerung von 37 % gegenüber 2014)
Sydney Airport	1,6 Mrd. AUD (1,17 Mrd. USD)	133,9 Mio. AUD (98 Mio. USD) in der ersten Jahreshälfte 2015
Heathrow Airport	2,6 Mrd. GBP (3,8 Mrd. USD) (2014)	211 Mio. GBP (304 Mio. USD) (2014)

<sup>17</sup> Luftfahrtzentrum CAPA, Airport financial results 1H2015 – primary airports, hubs, alliances, retail, sustain profitability, [Website], 2015, <http://centreforaviation.com/analysis/airport-financial-results-1h2015--primary-airports-hubs-alliances-retail-sustain-profitability-240555>, (aufgerufen am 10. Mai 2016)

## Weitere wichtige Aspekte der Finanzlage des Sektors

Der Luftverkehrssektor hat sich seit seiner Deregulierung Ende der 1970er Jahre stark gewandelt. Im Laufe der Zeit hat der private Sektor als Erbringer von Dienstleistungen und Investitionen an Bedeutung gewonnen. Flughäfen, die einst in erster Linie als öffentliche Versorgungsunternehmen galten, haben sich zu eigenständigen Profitcentern entwickelt, die meist wie Privatunternehmen bzw. kommerziell geführt werden. In den letzten zehn Jahren wurde der Konsum von Fluggästen an den Flughäfen zu einer sehr wichtigen Einnahmequelle, die einen wesentlichen Anteil der Gesamteinnahmen der Branche ausmacht.<sup>18</sup>

In jüngster Zeit profitiert der Sektor vom guten Wirtschaftswachstum, niedrigen Ölpreisen, erweiterten Flugnetzen und steigenden Passagierzahlen. Im Jahr 2016 werden die Fluggäste voraussichtlich 1 Prozent des globalen Bruttoinlandsprodukts für Flüge aufbringen.<sup>19</sup>

### Abschnitt B:

Arbeitsverdichtung  
Sinkende Löhne und Gehälter  
Flexible Arbeitszeiten  
Mangelhafte Ausbildung bzw. Sicherheit und Gefahrenabwehr  
an Flughäfen

### Arbeitsverdichtung

“

Ich arbeite seit 15 Jahren bei Qantas Airways in Perth. Vorher war ich zehn Jahre lang bei Ansett Airlines beschäftigt (bis die Fluggesellschaft pleite ging).

Als ich hier anfang, gab es nur Vollzeitarbeit, und wir waren direkt bei Qantas angestellt. Die Arbeitsplätze waren gut. Mit einer Stelle bei Qantas hattest du ein lebenslanges Arbeitsverhältnis, das nur mit deinem Tod oder deinem Ausscheiden in den Ruhestand beendet wurde. Es war eine tolle Arbeit. Du hast hart geschuftet und lange Arbeitszeiten in Kauf genommen, aber die Arbeit war sicher und du konntest mit einem Einkommen eine Familie ernähren.

Dann hat unser Arbeitgeber Werkvertragsunternehmen ins Spiel gebracht und Zuschläge und Schichten abgeschafft, durch die wir zusätzliches Geld für unseren Lebensunterhalt verdienen konnten.

Mit den Bedingungen und der Bezahlung änderte sich auch die Arbeit selbst. Statt wie früher siebenköpfige Teams müssen heute vier Leute die gleiche oder sogar mehr Arbeit erledigen.

**Shane Dearie, Beschäftigter bei den Vorfelddiensten, Qantas Airways, Flughafen Perth, Australien**

<sup>18</sup> D. Gillen, 'The evolution of airport ownership and governance', Journal of Air Transport Management, Bd. 17, 2011, S. 3-13

<sup>19</sup> IATA, a.a.O.

Die Praxis der Unterauftragsvergabe erzeugt unter den Unternehmen einen intensiven Wettbewerb um Aufträge bei Fluggesellschaften und Flughäfen. Das setzt diese Dienstleister wiederum unter konstanten Kostensenkungsdruck. In der Praxis sieht das so aus, dass sie die Arbeitskosten senken, um Aufträge zu ergattern. Dies geschieht im Wesentlichen durch die Reduzierung der Anzahl von Beschäftigten, die für eine bestimmte Arbeit eingesetzt werden. Wenn weniger Arbeitskräfte dasselbe Arbeitsvolumen bewältigen müssen, bedeutet das, dass Flughafenbeschäftigte für weniger Geld viel härter arbeiten müssen.

Durch den Abbau von Arbeitsplätzen und die Auslagerung von immer mehr Tätigkeitsbereichen kommen heute auf einen Fluggast weniger Flughafenbeschäftigte als früher. Das hat unmittelbare Folgen für die Gesundheit der Beschäftigten und die Sicherheitsvorkehrungen der Flughäfen.

So kamen beispielsweise im Flughafen Hamburg im Jahr 2006 auf eine Million Passagiere noch 531 Beschäftigte. Im Jahr 2011 war diese Zahl auf 466 Beschäftigte pro eine Million Passagiere zurückgegangen.<sup>20</sup> Seit acht Jahren hinkt das Beschäftigungswachstum bei den Hamburger Flughafendiensten (20 Prozent) hinter dem Passagierwachstum (29 Prozent) und den Einnahmenezuwächsen des Flughafens (25 Prozent) her, und die neuen Beschäftigungsverhältnisse bei den Bodenverkehrs- und Sicherheitsdiensten sind überwiegend Teilzeitstellen.<sup>21</sup> In den USA ging die Gesamtzahl der Flughafenbeschäftigten (bei Airlines und Vertragsunternehmen) von 2001 bis 2011 um 19 Prozent zurück, während das Passagieraufkommen im selben Zeitraum kontinuierlich stieg.<sup>22</sup>

Eine jüngste Erhebung unter deutschen Flughafenbeschäftigten ergab Folgendes:

- Die Beschäftigten bei den Vorfelddiensten, im Sicherheitsbereich und an den Eincheckschaltern gaben an, dass die Arbeitsverdichtung mit einem hohen Grad an psychischer und physischer Belastung einhergehe. 70 Prozent der Vorfelddienstleistungen berichteten von häufigen Rückenbeschwerden bedingt durch das Laden und Entladen von Flugzeugen.
- 72 Prozent der Beschäftigten gaben an, dass Arbeitsschutzrichtlinien aufgrund des konstanten Arbeitszeitdrucks unmöglich eingehalten werden können.<sup>23</sup>

Eine im Jahr 2009 durchgeführte ITF-Erhebung unter Gewerkschaften, die 800.000 Luftverkehrsbeschäftigte in 116 Ländern vertreten, ergab, dass 58 Prozent der Beschäftigten bei den Bodenverkehrsdiensten sich über Streichungen im Personalbestand Sorgen machen und 62 Prozent sich über nicht zu bewältigende Arbeitsbelastungen beklagen. Dem Bericht zufolge ist der allgemeine Arbeitsstress, gemessen am Missverhältnis zwischen Arbeit und Anerkennung sowie an Übermüdung und Burnout, unter dem Bodenpersonal am größten.<sup>24</sup>

Durch direkten Kontakt zu Fluggästen spielt das Bodenverkehrspersonal von Airlines eine zentrale Rolle bei der Erbringung von Dienstleistungen und Beschwerdemanagementverfahren. Die Tätigkeit im Bodenverkehrsdienst erfordert den Umgang mit Massen von Passagieren, was hochgradigen Stress und psychische Erschöpfung verursachen kann, besonders wenn es um den Kontakt mit aggressiv werdenden Menschen geht. Laut Studien kann ein hoher Grad emotionaler Erschöpfung bei "emotionalen Tätigkeiten" zu "schlechten Leistungen, dem Wunsch nach Stellenwechsel und Krankmeldungen" führen.<sup>25</sup>

**20** Wilke, Maack und Partner, Eine Analyse von Beschäftigung, Entlohnung und Arbeitsbedingungen am Hamburger Flughafen, [Website], 2015, <http://www.boeckler.de/pdf/fof/S-2014-697-1-1.pdf> (aufgerufen am 10. Mai 2016)

**21** Ebda.

**22** M. Dietz, P. Hall und K. Jacobs, a.a.O.

**23** Verdi, a.a.O.

**24** Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF), a.a.O.

**25** O.M. Karatepe und H. Choubtarash, 'The effects of perceived crowding, emotional dissonance, and emotional exhaustion on critical job outcomes: A study of ground staff in the airline industry', *Journal of Air Transport Management*, Bd. 40, 2014, S. 182-183

## Sinkende Löhne und Gehälter



Ich habe 1962 im Reagan National Airport angefangen. Mein Job ist es, Passagiere und ihr Gepäck zu den Abflug-Gates zu bringen. Das ist eine wichtige Arbeit. Wir sind die ersten, die die Fluggäste in Empfang nehmen – also ihr erster Eindruck, den sie vom Flughafen und den Fluggesellschaften gewinnen. 1962 verdiente ich 1,75 Dollar pro Stunde, was wenig war. Aber wir erhielten bezahlte Gesundheits- und umfassende Familienleistungen. Wir hatten sogar Anspruch auf Kranken- und Erholungsurlaub.

Seitdem sind jedoch die Passagierzahlen nach oben geschneilt, und mit Beschäftigten wie mir ging es bergab. Heute bin ich immer noch am selben Flughafen für Eulen America tätig und verdiene 3,77 Dollar die Stunde ohne Anspruch auf irgendwelche Zulagen. In den gesamten 50 Jahren nur 2 Dollar mehr. Die Öffentlichkeit muss ihre Augen öffnen und sehen, wie schlecht es den Flughafenbeschäftigten geht. Keiner schert sich um uns, und das ist eine Schande. Ich fühle mich herabgesetzt. Wir arbeiten für ein wohlhabendes Unternehmen in einem wohlhabenden Land und helfen wohlhabenden Fluggästen, sicher zu ihrem Ziel zu gelangen – das stimmt doch vorne und hinten nicht.

**David Tucker, Gepäckträger, Eulen America, Ronald Reagan National Airport, USA**

Da die Arbeitskosten einen so großen Anteil der Gesamtkosten der Bodenverkehrs- und Sicherheitsdienste ausmachen, sind die Beschäftigten die Hauptleidtragenden, wenn Fluggesellschaften und Flughäfen beschließen, möglichst preisgünstige Dienstleistungen bei Vertragsunternehmen einzukaufen. Aufgrund der geringen Entlohnung und unzureichender Arbeitszeiten haben Arbeitnehmer/innen immer mehr Probleme, ihren Lebensunterhalt zu bestreiten, sodass sie in vielen Fällen auf staatliche Hilfsleistungen angewiesen sind. Durch die zunehmende Auftragsvergabe sind unweigerlich auch die Entlohnung und Beschäftigungsbedingungen der Stammbeslegschaften unter Druck geraten, was in der gesamten Branche einen Unterbietungswettbewerb bei den Arbeitsnormen ausgelöst hat. Aus US-amerikanischen Recherchen geht hervor, wie sich die Bezahlung mit der zunehmenden Auslagerung von Tätigkeitsbereichen verschlechtert hat:

- Im Zeitraum von 2002 bis 2012 hat sich der Anteil der über Werkvertragsunternehmen beschäftigten Gepäckträger mehr als verdreifacht - von 25 auf 84 Prozent. Gleichzeitig sanken die durchschnittlichen Stundenlöhne sowohl der direkt beschäftigten Arbeitskräfte als auch der Beschäftigten mit Werkverträgen real um 45 Prozent, von über 19 US-Dollar auf 10,60 US-Dollar pro Stunde (im Jahr 2012).
- Die Zahl der ausgelagerten Arbeitsplätze im Bereich der Fahrzeug- und Gerätereinigung hat sich in der Zeit von 2002 bis 2012 verdoppelt - von 40 Prozent auf 84 Prozent. Die Bezahlung fiel von umgerechnet mehr als 15 US-Dollar auf 11,40 US-Dollar pro Stunde, ein Rückgang um 25 Prozent.
- Im Jahr 2012 verdienen selbst die bestbezahlten Beschäftigten bei Werkvertragsunternehmen im Bodenverkehrsdienst real weniger als ein durchschnittlich verdienender Stammbeschäftigter im selben Tätigkeitsbereich zehn Jahre zuvor.
- Die durchschnittlichen Wochenlöhne im Flughafensektor (ausgenommen bei den Flugsicherungsdiensten) blieben hinter der Inflation zurück und fielen im Zeitraum von 1991 bis 2011 real um 14 Prozent.<sup>26</sup>

In deutschen Flughäfen, wo die Bodenverkehrsdienste Anfang der 2000er Jahre liberalisiert wurden, gingen die neuen Unternehmen dazu über, ihren Angestellten 30 Prozent weniger als ihren Kolleg/innen in der Stammebelegschaft auszuzahlen. Der Druck auf die Entlohnung veranlasste auch einige öffentliche Unternehmen (z. B. an den Flughäfen Frankfurt und München), ihre Bezahlung zu senken und Tochtergesellschaften zu gründen, die Arbeitskräfte einstellten, um sie dann zu geringerer Gebühr an die öffentlichen Unternehmen zurück zu "verleihen" (z. B. in Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München und Nürnberg).<sup>27</sup>

Laut Erhebungen unter Flughafenbeschäftigten in Australien sind über 60 Prozent der Meinung, nicht gerecht entlohnt zu werden.<sup>28</sup> In Deutschland nannten 83 Prozent der befragten Beschäftigten in einer Umfrage bei den Bodenverkehrsdiensten unsichere Bezahlung als wichtiges Problem.<sup>29</sup> Unzureichende und unregelmäßige Teilzeitbeschäftigung hat zur Folge, dass viele Arbeitnehmer/innen mit ihrem Verdienst kaum über die Runden kommen. In Australien geben 68 Prozent der Luftverkehrsbeschäftigten an, dass ihr Einkommen nicht zur Bestreitung ihres Lebensunterhalts ausreicht. Mehr als drei Viertel bezweifeln, mit 65 Jahren in Rente gehen zu können.<sup>30</sup> Unter den Angestellten von Qantas sind diese Zahlen sogar noch höher: 80 Prozent sagen, dass ihr Einkommen nicht zur Deckung ihrer Lebenshaltungskosten ausreicht und fast 84 Prozent glauben nicht, dass sie im Alter von 65 Jahren ihren Ruhestand antreten können.

Armutslöhne haben breite gesellschaftliche Auswirkungen, insbesondere für die Bevölkerung an und im Umfeld von Flughafenstandorten. Eine von der Universität von Kalifornien-Berkeley durchgeführte Studie ergab, dass im Jahr 2012 mehr als ein Drittel (37 Prozent) der Flughafenbeschäftigten bei den Reinigungs- und Gepäckdiensten, sowohl im Stammunternehmen als auch bei Werkvertragsunternehmen, in oder am Rande der Armut lebten. Schlechte Bezahlung und geringe Leistungen hatten zur Folge, dass ein ähnlich großer Anteil dieser Beschäftigten und ihre Familien auf staatliche Hilfeleistungen angewiesen waren, um ihren Lebensunterhalt zu decken.<sup>31</sup>

Niedrige Entgelte und unzureichende Arbeitsstunden verursachen darüber hinaus eine hohe Personalfluktuation. Das führt möglicherweise zu einem Verlust an Erfahrungswissen bei den Flughafenbelegschaften, was die Passagierdienste beeinträchtigen - 70 Prozent aller Flugverzögerungen werden durch Probleme am Boden verursacht - und sich negativ auf die Sicherheit und Gefahrenabwehr an Flughäfen auswirken kann.<sup>32</sup> Den Unternehmen entstehen darüber hinaus beträchtliche Kosten, wenn sie kurzfristig Personal ersetzen müssen.<sup>33</sup>

Fluggesellschaften und Flughäfen bestreiten jede Verantwortung für diese Entgelte, weil die Beschäftigten nicht ihre Angestellten seien. Dennoch sind sie letzten Endes verantwortlich für die Zerstückelung wesentlicher Aufgabenbereiche im Luftverkehrssektor und deren Vergabe an Unternehmen, die die Beschäftigten, die diese Aufgaben ausführen, unterbezahlen und ihre Arbeit gering schätzen.

**27** Ver.di, a.a.O.

**28** Transport Workers' Union of Australia, Australien, a.a.O.

**29** Ver.di, a.a.O.

**30** Transport Workers' Union of Australia, Australien, a.a.O.

**31** M. Dietz, P. Hall und K. Jacobs, a.a.O.

**32** Europäische Kommission, a.a.O.

**33** O. M. Karatepe und H. Choubtarash, a.a.O., S. 182-191

“

Ich arbeite seit 27 Jahren bei KLM am Flughafen Schiphol. Ich bin Gruppenleiter im Vorfelddienst. Mir gefällt meine Arbeit und ich bin stolz darauf, im Lauf der Jahre so vielen Reisenden meine Dienste erbracht zu haben.

Aber die Zukunft macht mir große Sorgen. KLM will unsere Arbeitsplätze auslagern, das wurde 6.000 von uns mitgeteilt. Ich kenne die Beschäftigten bei Subunternehmen in Schiphol. Sie werden viel schlechter bezahlt, viele von ihnen beziehen keine Gesundheits- oder Rentenleistungen, und die Arbeitskräfte kommen und gehen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass im Bereich der Sicherheit und beim Verladen von Spezialgut die Standards, auf die wir bei KLM so stolz sind, aufrechterhalten werden können, wenn KLM gute Arbeitsplätze auslagert.

**Walter van der Vlies, Leiter Vorfelddienste, KLM, Schiphol Airport, Niederlande**

“

Ich bin als Rollstuhlbegleiterin bei einem Unternehmen namens Prospect am Internationalen Flughafen von Philadelphia tätig. Ich verdiene 8,40 Dollar pro Stunde, zuzüglich Trinkgeld, das zwar nicht garantiert ist, aber mein Einkommen in der Regel auf etwas mehr als den Mindestlohn aufstockt.

Meistens nehme ich alle zwei Wochen durchschnittlich 400 Dollar netto mit nach Hause. Wenn ich meine Rechnungen bezahlt habe, bleibt nichts mehr übrig. Als Mutter und Großmutter ist meine Familie mir das Wichtigste. Wie die meisten Großeltern will ich meine Enkelkinder gerne verwöhnen, aber ich kann es mir kaum leisten, Weihnachtsgeschenke für sie zu kaufen. Nur einmal würde ich meine Enkel gerne ins Kino einladen, ohne dafür gezwungen zu sein, meine Stromrechnung nicht zu bezahlen oder auf ein Mittagessen zu verzichten.

Viele denken, dass ich gut verdiene, weil ich am Flughafen arbeite. Die Leute verstehen aber nicht, dass ich nicht direkt bei den Fluggesellschaften beschäftigt bin, sondern bei einem Subunternehmen. Wenn du bei einem Subunternehmen arbeitest, fällst du leicht durch die Maschen.

Ich habe Anspruch auf einen Stundenlohn von 12 Dollar. Meine Kollegen und ich haben drei Jahre lang gekämpft, um für Flughafenbeschäftigte mit Werkverträgen die Geltung der städtischen Verordnung für existenzsichernde Löhne durchzusetzen. Wir waren erfolgreich, und am 1. Juli dieses Jahres wurde die Bezahlung von Tausenden von Flughafenbeschäftigten auf 12 Dollar angehoben. Leider gehöre ich nicht zu ihnen. Mein Arbeitgeber Prospect verweigert uns den Stundenlohn von 12 Dollar mit dem Argument, dass wir Trinkgelder bekommen. In der Verordnung steht allerdings nichts davon, dass Beschäftigte mit Trinkgeld von ihr ausgenommen sind.

Wir müssen 28 Dollar am Tag melden. Tun wir das nicht, werden wir gefeuert. Mein Vorgesetzter kam zu uns und erklärte: Meldet 28 Dollar am Tag, oder ihr fliegt raus. Was ist, wenn wir nicht so viel bekommen? Sie sagen: "Dann meldet es trotzdem". Ich bekomme oft nicht mal annähernd 28 Dollar Trinkgeld. Tatsächlich geben viele Leute überhaupt kein Trinkgeld.

**Onetha McKnight, Begleiterin von Fluggästen im Rollstuhl, Prospect, Philadelphia Airport, USA**

## Unsichere und unhaltbare Einsatzpläne



Ich habe zwei Stellen im Flughafen Fort Lauderdale und kann mir trotzdem noch nicht einmal eine anständige Einzimmerwohnung mit meiner Tochter leisten. Meine Krankenversicherung ist sehr teuer und ich bekomme keinen bezahlten Krankenurlaub.

Vier Jahre lang verdiente ich nur etwas mehr als 5 Dollar die Stunde und 8,05 Dollar als Kabinenreinigungskraft. In diesem Jahr bekomme ich eine Lohnerhöhung, weil wir nach jahrelangen Protesten, Kundgebungen und Streiks in Broward County endlich eine existenzsichernde Entlohnung durchgesetzt haben. Viele von uns werden mindestens 11,68 Dollar pro Stunde verdienen.

In Wahrheit bieten aber viele dieser Unternehmen nur Teilzeitjobs, wenig Leistungen und eine unerschwingliche Krankenversicherung. Durch die hohen Lebenshaltungskosten in Süd-Florida trennt uns nach wie vor oft nur ein Gehaltsscheck oder ein Krankenversicherungsbeitrag von der Armutsgrenze.

**Sandra Smith, Rollstuhlbegleiterin und Kabinenreinigungskraft, Fort Lauderdale-Hollywood Airport, USA**

Die Unterauftragsvergabe hat zu zunehmend unsicheren und nicht ausreichenden Arbeitszeiten sowie einer drastischen Ausweitung der Teilzeitbeschäftigung geführt. Den Flughafenbeschäftigten zufolge ist Flexibilität nur für die Arbeitgeber ein Vorteil. Diese bedienen sich in Arbeitnehmerpools ohne Arbeitszeitgarantien, um ihre Arbeitskosten auf ein Minimum zu drücken.

Erhebungen haben ergeben, dass die Beschäftigten sicherere Arbeitszeiten, die Kontinuität der Beschäftigung und eine Erhöhung ihrer aktuellen Arbeitsstunden außerordentlich begrüßen würden. Eine jüngste Studie wirft ein Schlaglicht auf den Vormarsch der Teilzeitbeschäftigung im australischen Luftverkehrssektor - 42 Prozent der Beschäftigten haben Teilzeitverträge. Die Belegschaft von Qantas Airways besteht zu ungefähr 18 Prozent aus Teilzeitbeschäftigten, bei der neuen Qantas-Tochter QGS gibt es keine einzige Vollzeitstelle. Die Mitarbeiter/innen des Qantas-Stammunternehmens in Australien arbeiten durchschnittlich 38 Stunden in der Woche, bei den Tochtergesellschaften des Unternehmens (QGS) beträgt die Wochenarbeitszeit nur 27 Stunden. Die überwältigende Mehrheit der befragten Beschäftigten betonte jedoch den Wunsch nach einer Vollzeitstelle. Fast 65 Prozent bezeichneten das als "sehr wichtig" und fast 85 Prozent bewerteten mehr Arbeitsplatzsicherheit als "sehr wichtig".<sup>34</sup>

Eine Umfrage unter Beschäftigten im Flughafen Hamburg ergab, dass die Mehrzahl der in den letzten Jahren geschaffenen Arbeitsplätze Teilzeitstellen waren. Neueinstellungen bei der Flughafen-Tochtergesellschaft Groundstars erfolgen überwiegend auf der Basis so genannter Flex- oder Effektivstundenverträge, die nur eine Mindestanzahl von Arbeitsstunden garantieren (in der Regel 40 Stunden im Monat). Die restliche Zeit arbeiten die Beschäftigten auf Abruf. Das führt nicht nur zu Einkommensunsicherheit, sondern erschwert aufgrund der Unvorhersehbarkeit der Arbeitsschichten auch die Planung des Privat- und Familienlebens. Während das Verhältnis von Vollzeit- zu Teilzeitstellen im Flughafen 70/30 beträgt, liegt die Teilzeitbeschäftigung im Einzelhandels- und Bankensektor, bei den Bodenverkehrsdiensten, bei Reisebüros und -veranstaltern sowie den Sicherheitsdiensten mit über 50 Prozent weit über dem Durchschnitt.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Transport Workers' Union of Australia, Australien, a.a.O.

<sup>35</sup> Wilke, Maack und Partner, a.a.O.

Prekäre Beschäftigung wirkt sich nachweislich negativ auf Gesundheit und Sicherheit aus. Recherchen zufolge sind prekäre Beschäftigungsverhältnisse vor allem in Bereichen vorzufinden, die anstrengende und sich wiederholende Arbeitsprozesse und eine hohe Lärmbelastung aufweisen. Prekär Beschäftigten wird häufig auch weniger Flexibilität im Hinblick auf die Wahl ihrer Urlaubstage zugestanden, und sie sind in Ausschüssen für berufliche Gesundheit und Sicherheit nicht unbedingt vertreten. Infolgedessen treten bei ihnen Verletzungen und Gesundheitsprobleme tendenziell häufiger auf. Auch die materielle und soziale Benachteiligung kann schädliche Folgen für die Gesundheit von prekär Beschäftigten haben.<sup>36</sup>

“

Ich habe vorher auf dem Bau gearbeitet und hatte nie gesundheitliche Probleme. In zwei Jahren Tätigkeit bei den Bodenverkehrsdiensten im Flughafen hatte ich zweimal einen Bandscheibenvorfall und einmal einen Muskelfaserriss und einen Meniskusris.

Viele meiner Kollegen mit befristeten Verträgen arbeiten trotz gesundheitlicher Probleme. Sie kommen zur Arbeit, obwohl sie langfristige Gesundheitsprobleme riskieren. Bandscheibenvorfälle, Leistenbrüche und Gelenkschmerzen sind unser Berufsalltag. Aber die Leute kommen trotz allem zur Arbeit, weil sie Angst haben ihre Stelle zu verlieren. Wenn ihre Verträge dann entfristet werden, ist es oft zu spät, denn ihre Gesundheitsschäden sind schon so groß, dass sie nicht mehr ohne Schmerzen oder Probleme arbeiten können. Das führt zu einer hohen Personalfluktuation und vielen Fehltagen aus gesundheitlichen Gründen.

**Francesco Ognissanto, Flugzeugabfertiger, Airport Personal Service, Flughafen Frankfurt, Deutschland**

“

Ich arbeite im Lebensmittelkühlraum und verpacke Lebensmittel für Air France, Air Tahiti, Thai Airways und die meisten anderen Fluggesellschaften, die einen Vertrag mit Flying Food haben.

Ich arbeite in einem Kühlraum. Damit die Lebensmittel nicht verderben, wird die Temperatur innerhalb eines Kühlraums bei bis zu minus 2 Grad Celsius gehalten. Das ist, als würde man acht oder mehr Stunden am Tag in einem Kühlschranks arbeiten. Für jede dieser kalten Stunden bekomme ich nur 10 Dollar.

Es ist nicht nur unangenehm, die ganze Zeit zu frieren, sondern die Arbeit in einem Kühlraum wirkt sich auch negativ auf unsere Gesundheit aus. Wir haben alle Gelenk- und Kreislaufprobleme. Ich bin erst 25, aber ich habe schon Arthritis, und mein Arzt hat mir gesagt, dass das darauf zurückzuführen ist, weil ich die ganze Zeit in einer solchen Kälte arbeite. Dabei hat uns Flying Food noch nicht einmal Jacken oder Hosen gegeben, um uns vor der Kälte zu schützen, obwohl uns das versprochen wurde.

**Morena Henriques, Beschäftigte im Kühlraumbereich, Flying Food Group, Los Angeles International Airport, USA**

<sup>36</sup> J. Benach und C. Muntaner, 'Precarious employment and health: developing a research agenda', Journal of Epidemiology Community Health Bd. 61, 2007, S. 276-277

## Sicherheit und Gefahrenabwehr an Flughäfen



Zwischen der Abfertigung einzelner Flugzeuge gibt es oft keine Pausen. Wir haben also keine Gelegenheit, zwischendurch etwas zu trinken oder zu essen, und leiden schnell an Unterzuckerung. Im Sommer müssen wir oft darum betteln, etwas trinken gehen zu dürfen, nachdem wir mehrere Flugzeuge abfertigt haben.

Weil es keine festen Teams gibt, ist es schwierig, die Arbeitskräfte gerecht aufzuteilen. Das führt für einige Beschäftigte oft zu einer noch größeren körperlichen Belastung. Das Rotationsprinzip funktioniert einfach nicht richtig.

Manchmal arbeiten wir nur zu zweit an einem Flugzeug. Wir haben beispielsweise schon einmal eine Boeing 757 nur mit zwei Leuten abgefertigt.

So können wir keine Sicherheitsvorschriften einhalten. Bei einem Einsatz sollte ich zum Beispiel die Gangway zum Flugzeug bringen. Die Gangway war aber kaputt. Das habe ich meinem Ramp Agent gemeldet. Der sagte mir aber, ich sollte die Gangway sofort zum Flugzeug bringen, weil wir dort nur eine zur Verfügung hatten.

Manchmal funktioniert der Container-Transporter nicht. Das bedeutet, dass wir zusätzlich zur Gepäckverladung auch noch die Container von Hand schieben müssen.

Die Hälfte der Ausrüstung ist abgenutzt. Wir müssen oft Gepäckwagen ziehen. Die wiegen 400 Kilo, dazu kommt dann noch das Gepäck. Manchmal müssen wir auch die Gangways ziehen. Häufig müssen wir kniend arbeiten.

**Francesco Ognissanto, Flugzeugabfertiger, Airport Personal Service, Flughafen Frankfurt, Deutschland**

Die Hektik, die mit der Einhaltung kurzer Bodenzeiten bei personeller Unterbesetzung verbunden ist, führt zu nachlässiger Arbeit, wodurch die Sicherheit des Personals und des Flugzeugs gefährdet wird. Die Kosten der vom Bodenpersonal verursachten Flugzeugschäden belaufen sich branchenweit auf etwa 4 Mrd. US-Dollar pro Jahr.<sup>37</sup>

Die Symptome der Auslagerung von Tätigkeitsbereichen - niedrige Bezahlung, Arbeitsverdichtung und unsichere Arbeitsplätze und -zeiten - führen zu einer deutlichen Erhöhung der Personalfluktuation. Aus einer vor kurzem durchgeführten deutschen Studie geht hervor, dass 71 Prozent der Flughafenbeschäftigten die Fluktuation für problematisch halten.<sup>38</sup> Die Fluktuationsrate unter den Beschäftigten im O'Hare International Airport in Chicago, dem verkehrsreichsten Flughafen der USA, lag im Jahr 2014 in einer Gruppe von 17 Subunternehmen bei 80 Prozent.<sup>39</sup>

Eine Untersuchung über prekäre Beschäftigung im Flughafen von Sydney aus dem Jahr 2011 verdeutlicht die durch die hohe Fluktuation bedingten Sicherheitsrisiken. Der hohe Personalwechsel an Flughäfen bedeutet, dass zu jedem Zeitpunkt Hunderte von Beschäftigten nur einen vorläufigen Passierschein haben und noch keiner Sicherheitsüberprüfung unterzogen wurden. Das stellt an sich schon ein Sicherheitsrisiko dar, das jedoch zusätzlich dadurch erhöht wird, dass für die Beaufsichtigung der Tätigkeit dieser Be-

<sup>37</sup> Luftfahrtzentrum CAPA, Airport ground handling – industry overview 2014. Part 1: Liberalisation, efficiency and compensation, [Website], 2014, <http://centreforaviation.com/analysis/airport-ground-handling--industry-overview-2014-part-1-liberalisation-efficiency--compensation-195301>, (aufgerufen am 10. Mai 2016)

<sup>38</sup> Ver.di, a.a.O.

<sup>39</sup> Presseerklärung der SEIU, 31. März 2015

schäftigten mehr leitende Mitarbeiter/innen benötigt werden, denen infolgedessen weniger Zeit für die Wachsamkeit gegenüber sonstigen potenziellen Sicherheitsbedrohungen bleibt.<sup>40</sup>

Hohe Fluktuationsraten bedeuten auch einen Verlust an Erfahrungs- und Fachwissen unter den Beschäftigten. Diese kennen möglicherweise die einschlägigen Arbeitsschutzverfahren nicht. Zudem haben Subunternehmen nachweislich weniger die Tendenz, Gesundheits- und Sicherheitsgefahren zu identifizieren und zu melden.<sup>41</sup>

Im Juni 2014 brachten Beschäftigte im Seattle-Tacoma International Airport in den USA in einer schriftlichen Mitteilung die niedrige Bezahlung bei Subunternehmen im Bereich der Passagierdienste mit der hohen Personalfuktuation in Verbindung, die bei einigen im Flughafen tätigen Unternehmen 80 Prozent pro Jahr beträgt.<sup>42</sup> Sie stellten die Fluktuation in einen direkten Zusammenhang mit Sicherheitsproblemen und stellten fest, dass neu eingestellte Mitarbeiter/innen zweimal so häufig wegen der Verletzung von Sicherheitsvorschriften belangt werden wie erfahrenere Beschäftigte.<sup>43</sup> Hier ein Auszug aus der Mitteilung:

“Die Flughafenbeschäftigten kommen zu dem Schluss, dass eine höhere Entlohnung und bessere Einarbeitungs- und Schulungsmöglichkeiten die Fluktuation verringern und die Zufriedenheit der Beschäftigten in wesentlichen Arbeitsbereichen des Flughafens erhöhen wird ... Die Flughafenbeschäftigten schlussfolgern ferner, dass durch die Senkung der Fluktuationsrate und die höhere Zufriedenheit der Angestellten ein größeres Erfahrungswissen der Belegschaft gewährleistet werden, was wiederum bei einer zusätzlichen Flankierung durch umfassende Schulungsmaßnahmen den Flughafenbetrieb sicherer und gefahrloser machen wird.”<sup>44</sup>

Eine große ausgelagerte Belegschaft, die mehreren Arbeitgebern untersteht, beeinträchtigt darüber hinaus die Voraussetzungen für eine einheitliche und koordinierte Reaktion des Flughafens in Notfallsituationen. Im internationalen Flughafen Los Angeles (LAX) teilen sich beispielsweise 8.900 Arbeitnehmer/innen im Bereich der Flughafendienste auf 60 verschiedene Subunternehmen auf. Als am 1. November 2013 ein mit einem Gewehr bewaffneter Mann im Flughafen einen Menschen tötete und drei weitere verletzte, wurde offenkundig, wie unzureichend das Kommunikationssystem zwischen der Flughafenverwaltung, den Fluggesellschaften, den Subunternehmen und schließlich auch den Beschäftigten funktionierte, die unmittelbar mit dem Notfall konfrontiert waren. In einem Sicherheitsbericht, der nach dem Vorfall erstellt wurde, heißt es:

“Nur wenige Flughafenbeschäftigte erfuhren aus offiziellen Quellen, z. B. von ihren Arbeitgebern (Subunternehmen), den Fluggesellschaften oder der LAWA [Los Angeles World Airports], von den Schüssen.”<sup>45</sup>

“Eine aktive, offizielle Kommunikation fehlte, die Koordination – falls überhaupt geplant – brach zusammen.”<sup>46</sup>

Die Beschäftigten bei den Flughafendiensten sind oft die ersten, die bei einem Notfall reagieren. Sie helfen dabei, die Passagiere in sichere Flughafenbereiche zu führen, evakuieren

<sup>40</sup> Macquarie University, Investigating the impacts of precarious employment and contracting chains on aviation safety, security and occupational health and safety, 2011

<sup>41</sup> M. Dietz, P. Hall und K. Jacobs, a.a.O.

<sup>42</sup> Port of Seattle, Staff Briefing, Minimum requirements for aeronautical workers with safety and security responsibilities at Seattle-Tacoma International Airport, [Website], 2014, [http://www.portseattle.org/About/Commission/Meetings/2014/2014\\_07\\_01\\_SM\\_6a\\_memo\\_overview.pdf](http://www.portseattle.org/About/Commission/Meetings/2014/2014_07_01_SM_6a_memo_overview.pdf), (aufgerufen am 10. Mai 2016)

<sup>43</sup> Port of Seattle, a.a.O.

<sup>44</sup> Port of Seattle, a.a.O.

<sup>45</sup> SEIU, Standing up for passenger safety at LAX, [Website], 2014, <http://www.seiu-usww.org/files/2014/03/lax-white-pages-3-4-14.pdf>, (aufgerufen am 10. Mai 2016)

<sup>46</sup> SEIU, 2014, a.a.O.

ren Fluggäste und kümmern sich um Hilfsbedürftige. Als sich der Vorfall ereignete, stellte sich jedoch heraus, dass die betreffenden Beschäftigten in die Kommunikation und Schulungen des Flughafens zur Krisenreaktion nicht einbezogen waren und auf eigene Faust improvisieren mussten, oft mit defekter Ausrüstung und ohne jegliche Anleitung. So betont der Bericht:

“Dies dürfte in einer Kultur der Auftragsvergabe, in der Flughafenbeschäftigte nur minimal für ihre täglichen Aufgaben geschult werden, nicht überraschend sein.”<sup>47</sup>

Bedenken hinsichtlich der Sicherheit und Gefahrenabwehr in US-amerikanischen Flughäfen riefen die Bundesagentur für Katastrophenschutz (Federal Emergency Management Administration) auf den Plan. Im Jahr 2011 wurde ein unabhängiges “Blue Ribbon“-Gremium für den Flughafen Los Angeles gegründet, das sich für einen umfassenden Ansatz der Katastrophenvorsorge einsetzte, der alle im Flughafenumfeld beschäftigten Akteure einbezieht, nicht nur die ausgewiesenen Sicherheitsbeschäftigten. Damit dies möglich ist, müssen Flughäfen über eine erfahrene und gut ausgebildete Belegschaft verfügen und Sicherheitsbedienstete in die Notfallschutzübungen der Flughäfen einbezogen werden.

“

Seit Anfang der 1990er Jahre sind die Sicherheitskontrollen in Arlanda an verschiedene Sicherheitsfirmen ausgelagert. Alle drei Jahre findet eine Ausschreibung statt, was die Beschäftigten unter Stress setzt, weil sie nicht wissen, ob der neue Auftragnehmer sie weiter beschäftigen wird oder nicht. Der Auftrag für die Sicherheitsdienste in Arlanda ist der größte in diesem Bereich in Schweden und die großen Sicherheitsfirmen rangeln vehement um den Zuschlag. Dabei überbieten sie sich gegenseitig mit Preis- und Flexibilitätsversprechen. Beide Aspekte wirken sich auf die Situation der Beschäftigten aus, durch geringere Personalausstattung, höhere Arbeitslasten und schlechtere Arbeitszeitplanung. Vor zehn Jahren war eine umfassende (etwa zehntägige) Sicherheitsausbildung für das Personal an den Sicherheitskontrollen obligatorisch, hinzu kam eine Screening-Schulung. Heute besteht zwar die Forderung nach mehr und besserer Sicherheit, aber das Personal an den Sicherheitskontrollen wird nur noch für das Screening ausgebildet (fünf Tage). Die Beschäftigten befürchten, dass bei weiteren Kosteneinsparungen die Schulungen noch unspezifischer und die Tätigkeiten noch statischer werden, was schon jetzt ein Problem für Gesundheit und Sicherheit darstellt.

**Josephine Dahlby, Sicherheitsbedienstete, Flughafen Stockholm-Arlanda, Schweden**

“

Die niedrige Bezahlung und die schlechten Bedingungen beeinträchtigen auch die Sicherheit und die Qualität der Arbeit. Die Leute haben Zweitjobs und sind so übermüdet, dass sie Fehler machen. Der ständige Wechsel hat zur Folge, dass sie weniger erfahren und ausgebildet sind.

Das Unternehmen sagt es zwar nicht geradeheraus, aber im Grunde genommen geht es ihm nur darum, Flüge zu möglichst geringen Kosten zu betreiben. Es will keine Verantwortung dafür übernehmen, was das in Zukunft für seine Arbeitskräfte, geschweige denn die Sicherheit und Gefahrenabwehr bedeutet.

**Shane Dearie, Beschäftigter bei den Vorfelddiensten, Qantas Airways, Flughafen Perth, Australien**

**A I R P O R T S**  
**U N I T E D**