

Analyse ( Gastautor werden )

## Piloten-Arbeitsmarkt nach Germania-Pleite angespannt

Aktuell sind mehr als doppelt so viele Piloten arbeitslos, wie zu normalen Zeiten. Das liegt an den Airline-Pleiten [<http://www.airliners.de/thema/fluggesellschaften>] der vergangenen Monate. Die Konsolidierung in Deutschland [<http://www.airliners.de/thema/konsolidierung>] hat etliche Piloten sogar mehrfach erwischt, analysiert Tarifexperte Eckhard Bergmann.



Ein Pilot geht im Flughafen "Franz Josef Strauß" in München mit seinem Koffer durch ein Terminal. © dpa /Armin Weigel

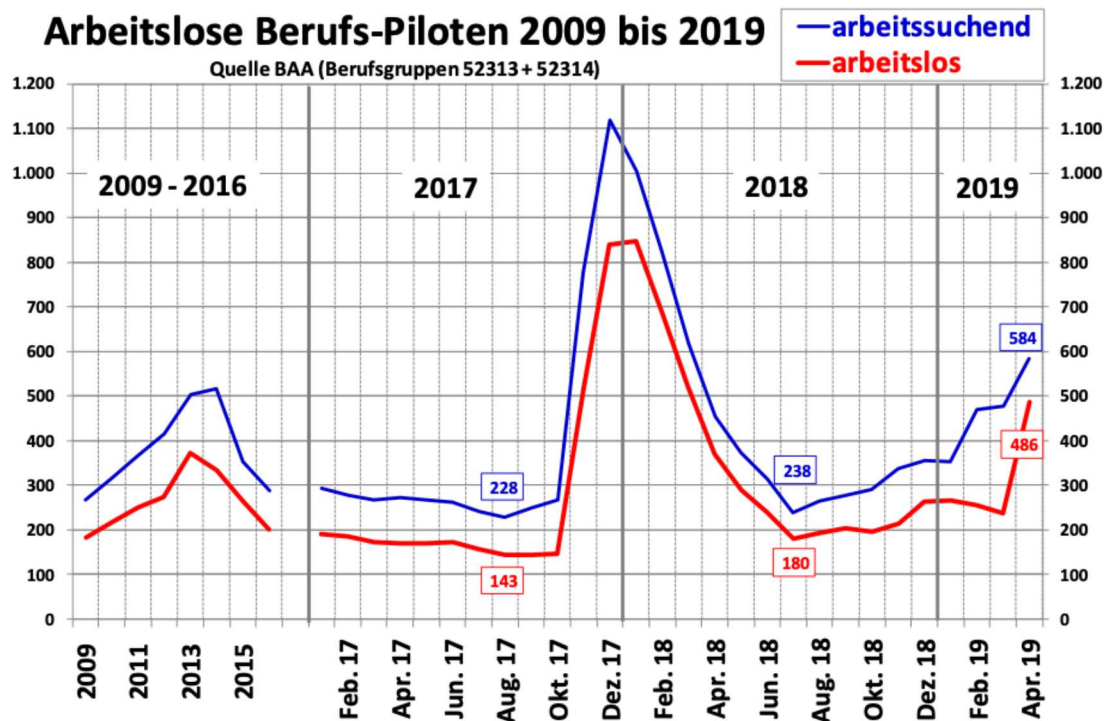
In Deutschland sind aktuell etwa 12.300 Verkehrspiloten sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Das lässt sich aus den Angaben des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) hochrechnen und entspricht rund 11.000 Vollzeit-Arbeitsstellen, da ungefähr ein Viertel der Flugzeugführer in Teilzeit arbeitet.

Die neuesten Zahlen der Agentur für Arbeit (BAA) von Ende April zeigen, dass derzeit knapp 490 erfahrene Berufsflugzeugführer arbeitslos sind. Zusätzlich suchen knapp 100 weitere Piloten eine Arbeitsstelle. Eigentlich sind rund 4,5 Prozent Arbeitslosenquote nicht dramatisch, aber die jüngste Entwicklung ist gleichwohl besorgniserregend.

Das gilt vor allem für die Betroffenen. In den ersten Monaten des Jahres die Anstellung zu verlieren, wie es gerade den Piloten der Germania geschah, ist besonders übel. Fluggesellschaften müssen den errechneten Mehrbedarf für die Sommersaison nämlich bis spätestens Ende März gedeckt haben. Die Neueinstellungen für die aktuelle Saison sind deshalb bereits weitgehend abgeschlossen.

## Doppelt so viele arbeitslose Piloten wie normal

Die folgende Grafik zeigt die aktuelle Entwicklung in Fortsetzung der Entwicklung seit August 2018 [<http://www.airliners.de/der-arbeitsmarkt-piloten-air-berlin-gastbeitrag/46318>], nachdem Air Berlin 2017 Insolvenz anmeldete; die Beschäftigungslosigkeit hat sich nach der Germania-Pleite im Vergleich zum Normal-Niveau mehr als verdoppelt:



Grafik: © Bergmann, mit Zahlen der Agentur für Arbeit

Zudem zeigt die Grafik eindeutig, dass die von der Air-Berlin-Insolvenz betroffenen Flugzeugführer ihre missliche Lage lange verdrängten beziehungsweise nicht glaubten: Die blaue Kurve – die Zahl der bei der BAA als arbeitssuchend gemeldeten Piloten – müsste sofort nach Bekanntwerden der Insolvenz am 14./15. August 2017 ansteigen. Sie steigt aber erst im November.

Die Germania-Piloten waren hier etwas schneller, wie der deutliche Anstieg der blauen Kurve schon im Februar 2019 zeigt, obwohl auch hier einige noch bis April zögerten. Allerdings erhielt Air Berlin 150 Millionen vom Staat, um den Flugbetrieb aufrecht zu erhalten – zur Germania-Insolvenz hatte der Bundeswirtschaftsminister nur den knappen Hinweis, dass so etwas in der Marktwirtschaft normal sei, außerdem war kein Wahlkampf wie 2017.

## Fertige Pilotenschüler kaum erfasst

Die Dunkelziffer arbeitsloser beziehungsweise arbeitssuchender Piloten dürfte deutlich höher liegen, als von der BAA erfasst und oben dargestellt, da sich dort offensichtlich nur die Flugzeugführer melden, die vorher bereits eine Anstellung hatten und Anspruch auf Arbeitslosengeld haben.

Für alle anderen, besonders Flugschüler, die nur die Ausbildung ohne bisherige Berufserfahrung abgeschlossen haben, ergibt die Meldung wenig Sinn, da ein Anspruch auf Arbeitslosengeld meist nicht besteht und Piloten selten über die BAA vermittelt werden. Die Airlines melden dort offene Stellen praktisch nie, da sie ohnehin ständig aus hunderten Bewerbungen auswählen können, oft allerdings von Piloten ohne Berufserfahrung. Im Durchschnitt sind bei der BAA von den Airlines etwa 30 offene Piloten-Arbeitsplätze gemeldet (0,3 Prozent der Arbeitsplätze), 28 waren es Ende April 2019.

## Konsolidierung: Etliche Piloten mehrfach betroffen

Der sehr harte Wettbewerb in der Luftfahrt, generiert durch die Liberalisierung des (EU-) Luftverkehrs mit massiven Preiskämpfen führte auch in Deutschland zu Neugründungen und einer Marktkonsolidierung durch Insolvenzen und Übernahmen. Der Arbeitsmarkt für Piloten – außerhalb des Lufthansa Kernbereiches (DLH und Lufthansa Cargo) – wurde so sehr volatil.

In den letzten zehn Jahren waren etwa 20 Prozent der Pilotenarbeitsplätze von Insolvenzen betroffen, fast die Hälfte der Arbeitsplätze außerhalb des Lufthansa Kernbereiches. Viele Flugzeugführer hat es dabei mehr als einmal getroffen.

**Jahr      Betrieb eingestellt      Piloten-Arbeitsplätze (etwa)**

Quelle: Bergmann

Jahr	Betrieb eingestellt	Piloten-Arbeitsplätze (etwa)
2010	Blue Wings	116
2010	Bremenfly	26
2012	Contact Air	100
2012	Cirrus Airlines	110
2012	XL Airways	60
2013	Augsburg Airways	180
2013	Air Cargo Germany	50
2015	Hamburg Airways	50
2017	Air Berlin	1300
2018	Azur Air	45
2018	Small Planet	25
2019	Germania	330
Summe der Arbeitsplätze		2.392
Prozent der Gesamtarbeitsplätze		20%

Quelle: Bergmann

Und seit dem Tarifabschluss der Vereinigung Cockpit bei der Lufthansa im Herbst 2017 (just nach der Air Berlin Pleite), der nunmehr starkes Konzernwachstum unter der Marke Eurowings (mit Ex-Air-Berlin-Piloten) zulässt, sind im Lufthansa-Konzern fliegende Piloten nicht mehr vor Veränderungen gefeit, wie unter anderen die seit 2017 von zwei Übernahmen betroffenen LGW-Mitarbeiter erzählen können.

Auch die in Düsseldorf ihre ehemalgen Langstrecken der LTU/Air Berlin fliegenden Piloten der Eurowings, beschäftigt bei der Lufthansa-eigenen Brussels Airlines, wissen noch nicht wirklich, wo ihre Reise langfristig hingeht. Ähnliches gilt für die Eurowings-Langstreckenpiloten der Lufthansa-Beteiligung SunExpress, deren A-330 Flotte auf dem Airline-Monopoly-Brett bislang ständig hin und hergeschoben wird.

## "Atypische" Arbeitsverhältnisse auf dem Vormarsch

Dieses alles findet vor dem Hintergrund eines europäischen Piloten-Arbeitsmarktes mit Arbeitsbedingungen statt, die zunehmend ins Visier der EU-Kommission und des EU-Parlamentes geraten sind. Die EU-Sozialgesetzgebung konnte nicht mit der rasanten Liberalisierung des Airline-Marktes Schritthalten.

Durch Ausnützen von Gesetzeslücken und -unschärfen führte dies häufig zu "atypischen" Beschäftigungsbedingungen, wie auch an dieser Stelle schon seit 2015 wiederholt dargestellt [<http://www.airliners.de/zum-schein-gastbeitrag/35834>]. Eine Analyse im Auftrag der EU-Kommission, die "Study on employment and working conditions of aircrews in the EU internal aviation market" [Ricardo Studie aus 01/2019 [<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/97abb7bb-54f3-11e9-a8ed-01aa75ed71a1>]] , weist detailliert auf die Folgen hin wie Arbeitsverträge mit Temporary work agencies/intermediary companies, Pay-to-fly, [Bogus] Self-employment und/oder Posted workers [<http://www.airliners.de/arbeitsrecht-luftfahrt-basiswissen-luftrecht/49990>].

## **Die meisten Piloten haben noch sehr gute Arbeitsbedingungen**

Ein ehemaliger Luftfahrtmanager nannte dies kürzlich "die Normalisierung des Pilotenberufes". Das stimmt so (noch) nicht ganz. Ein sehr großer Teil (über 50 Prozent) arbeitet in Deutschland noch immer unter aus Arbeitnehmersicht hervorragenden tariflich abgesicherten Bedingungen: der Pilot ist (nach 15 Jahren) quasi unkündbar, rechnet sich nach der Einstellung immer noch das zu erwartende Lebenseinkommen inklusive (2017 wegen des Kapitalmarktes leicht verringerter) Altersversorgung aus und hat eigentlich nur eine Sorge – wann endlich werde ich Kapitän (nach etwa acht – 18 Jahren, je nach Wachstum der Arbeitsplätze).

50 Prozent der anderen Hälfte der deutschen Piloten hat allerdings die Schattenseiten des harten Airline-Wettbewerbs schon selbst erlebt, wie oben beschrieben teilweise sogar mehrfach. Die Zahlen in obiger Grafik und Tabelle und die noch nicht abgeschlossene Marktkonsolidierung lassen – in Deutschland - für Piloten in Zukunft keine besseren Zustände erwarten. Ganz anders als in Fernost, insbesondere China, wo die Grenzen des Wachstums noch lange nicht so sichtbar sind.

Von: Eckhard Bergmann für [airliners.de](http://www.airliners.de)

( Gastautor werden )

Datum: 21.05.2019 - 07:22