

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

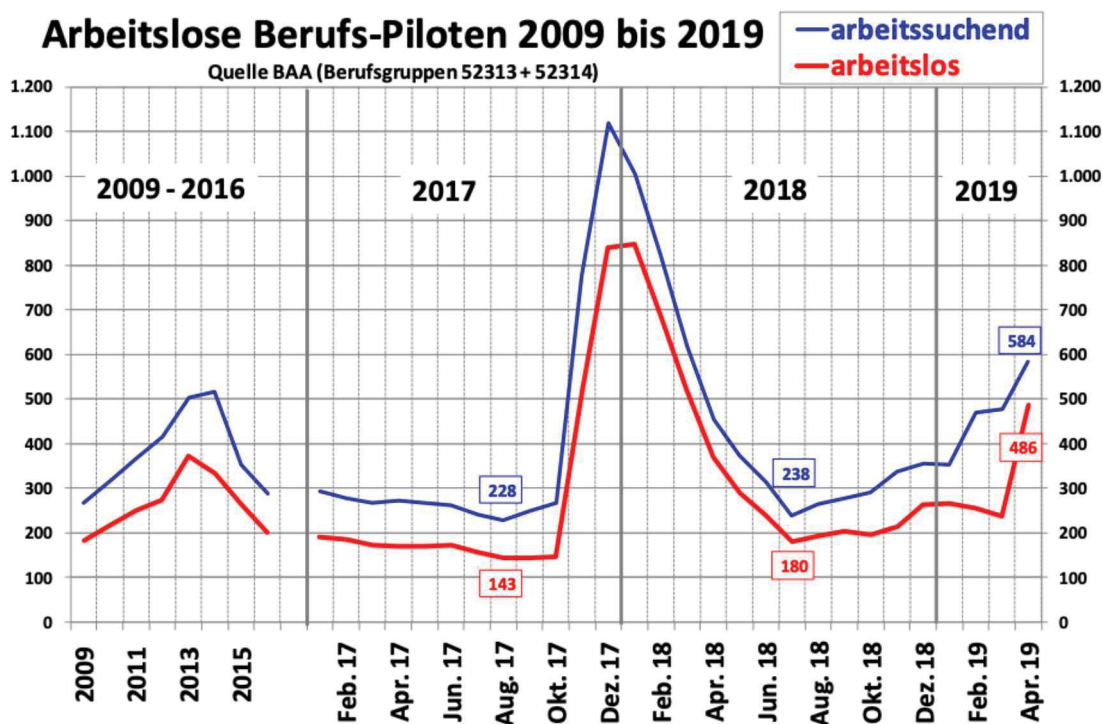
In Deutschland sind aktuell etwa 12.300 Verkehrspiloten sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Das lässt sich aus den Angaben des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) hochrechnen und entspricht rund 11.000 Vollzeit-Arbeitsstellen, da ungefähr ein Viertel der Flugzeugführer in Teilzeit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

(Gastautor werden)

Datum: 21.05.2019 - 07:22

Analyse (Gastautor werden)

Airline-Pleiten wirken auf Arbeitsmarkt in Kabine und Technik

Der Beschäftigungsstand in der Luftfahrt [<http://www.airliners.de/thema/personal>] ist derzeit zwar hoch, dennoch gibt es negative Effekte durch die Konsolidierung. Tarifexperte Eckhard Bergmann beleuchtet in einer zweiten Analyse die Situation für Flugbegleiter und Techniker [<http://www.airliners.de/karriere>].



Air-Berlin-Mitarbeiter vor dem letzten Abflug der Airline am 27. Oktober 2017. © dpa /Matthias Balk

Nach seiner vielbeachteten Arbeitsmarkt-Analyse für Piloten [<http://www.airliners.de/piloten-arbeitsmarkt-germania-pleite/50195>] auf [airliners.de](http://www.airliners.de) beleuchtet Tarifexperte Eckhard Bergmann nun den Arbeitsmarkt für Servicekräfte (einschließlich Flugbegleiter) und Techniker in der Luftfahrtbranche.

In Deutschland sind aktuell etwa 45.000 Servicekräfte im Luftverkehr sozialversicherungspflichtig beschäftigt, davon geschätzte 35.000 Flugbegleiter. Das lässt sich aus Zahlen des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) [<http://iab.de/>] und der Agentur für Arbeit (BAA) hochrechnen. Da in den Statistiken der BAA hier nicht so genau unterschieden wird, ist eine Darstellung nur der Flugbegleiter einerseits und der Luftfahrzeugtechniker andererseits nicht ohne weiteres möglich.

Die folgende Grafik umfasst daher alle Servicekräfte im Luftverkehr (Berufsgruppe 51422). Darunter befinden sich neben der überwiegenden Zahl der Flugbegleiter auch Servicekaufleute und Bodenstewards/-essen, nicht aber Luftverkehrskaufleute, Ramp-Agents und Duty-Officers.

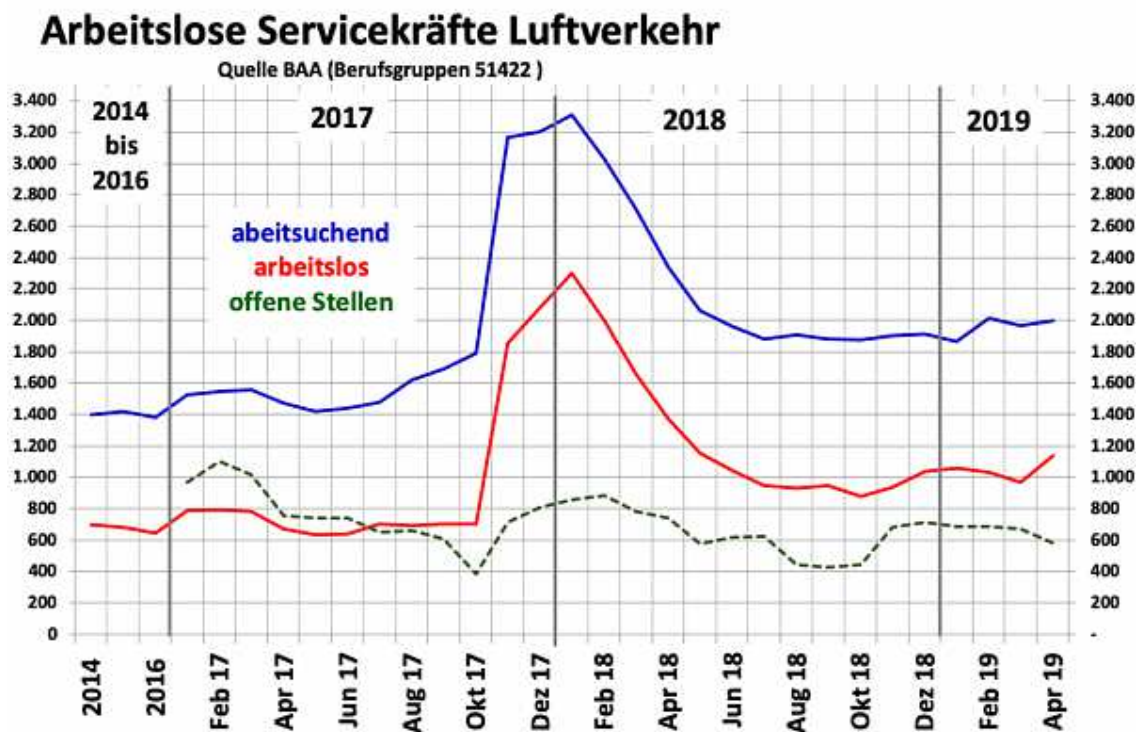


Foto: © Bergmann, mit Zahlen der Agentur für Arbeit.

Ähnlich wie bei Piloten gelten etwa 2,5 Prozent Arbeitslose "normal", und die Folge der Air Berlin-Insolvenz ist klar zu sehen (etwa fünf bis sechs Prozent Arbeitslose im Winter 2017/18). Allerdings werden anscheinend – anders als bei Piloten – offene Stellen der BAA gemeldet (grüne Kurve).

Zu sehen ist auch, dass die Arbeitslosenzahl vor der Air-Berlin-Pleite von etwa 700 seither durch weitere Marktaustritte (Azur-Air-Rückzug/ Small-Planet-Insolvenz) wie bei den Piloten immer übertroffen wurde und nach der jüngsten Germania-Insolvenz ansteigt; auch das ist für die Betroffenen sehr schlecht.

Anders als bei Piloten benötigt man für Flugbegleiter nicht vier bis fünf Monate Schulungsvorlauf (sondern etwa sechs Wochen plus Einstellungsverfahren), aber Ende März waren auch diese Einstellungen weitgehend beendet. Airlines außerhalb Deutschlands wie etwa am Persischen Golf suchen allerdings wegen des eigenen Wachstums und relativ hoher Fluktuation nahezu ständig.

Flugbegleiter-Leihearbeit inzwischen legal

Auch Ryanair sucht meistens. Bis Februar 2019 war die beim Bordpersonal übliche Leihearbeit über Beschäftigungsfirmen dort illegal; inzwischen haben diese Verleiher aber eine BAA-Genehmigung nach §1 Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) [https://www.gesetze-im-internet.de/a_g/], wie unter anderem "Die Welt" berichtete. [<https://www.welt.de/wirtschaft/article190730641/Billigflieger-Deutsche-Behoerden-erlauben-Ryanair-billige-Leih-Flugbegleiter.html>] Da Verdi kurz danach stolz einen Tarifabschluss mit Ryanair [<https://verkehr.verdi.de/themen/nachrichten/++co++9993cd10-5073-11e9-ad5f-525400f67940>] für dortige Flugbegleiter verkündete, fand diese Genehmigung wohl mit deren Wissen statt, um sich zwei Monate später bereits erneut über das Gebaren der Iren zu echauffieren [<https://verkehr.verdi.de/themen/nachrichten/++co++ccfc8df4-7878-11e9-8500-001a4a160100>]. Hoffentlich kennen die Entleiher den neu gefassten §11(5) AÜG [https://www.gesetze-im-internet.de/a_g/_11.html], um sich beim nächsten Ryanair-Cabin-Streik in Deutschland nicht darüber wundern zu müssen, dass bei einem Streik Leihpersonal nicht eingesetzt werden darf.

Der Beruf des Flugbegleiters ist wie der des Piloten gesetzlich nicht anerkannt. Sie erhalten auch keine Lizenz wie ihre Cockpit-Kollegen - es ist ein Anlernberuf. Nach EU-Verordnung 2018/1139 Artikel 22(1) gilt: "Im gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Flugbegleiter benötigen eine Bescheinigung." Die EU-Verordnung 290/2012 (besonders Anhang V, "Qualifikation von Flugbegleitern, die an der gewerbsmäßigen Beförderung im Luftverkehr mitwirken") konkretisiert die Anforderungen an diese Flugbegleiterbescheinigung.

Die 2016 bei Lufthansa tarifvertraglich vereinbarte Fortbildungsmöglichkeit, die mit einer IHK Prüfung zum Fachberater/-in für Servicemanagement [<https://www.frankfurt-main.ihk.de/berufsbildung/weiterbildung/profile/sonstige/servicemanagement/index.html>] enden kann, verbessert die Vermittlungschancen auf dem Arbeitsmarkt. Für den überwiegenden Teil der Flugbegleiter gilt, dass man vor der Aufnahme der Tätigkeit eine abgeschlossene andere Berufsausbildung haben sollte, um von Arbeitslosigkeit nicht so hart getroffen zu werden.

Luftfahrttechniker Arbeitslosenkurve verläuft anders

Nach Zahlen des LBA [https://www.lba.de/DE/Presse/Statistiken/Statistiken_node.html] gibt es etwa 22.000 lizenzierte Luftfahrttechniker (nach Part 66 und Prüfer für Luftfahrtgerät). Eine Beschäftigtenzahl für Raumfahrttechniker konnte nicht ermittelt werden; sie dürfte allerdings deutlich geringer sein. Die folgende Grafik umfasst auch diese.

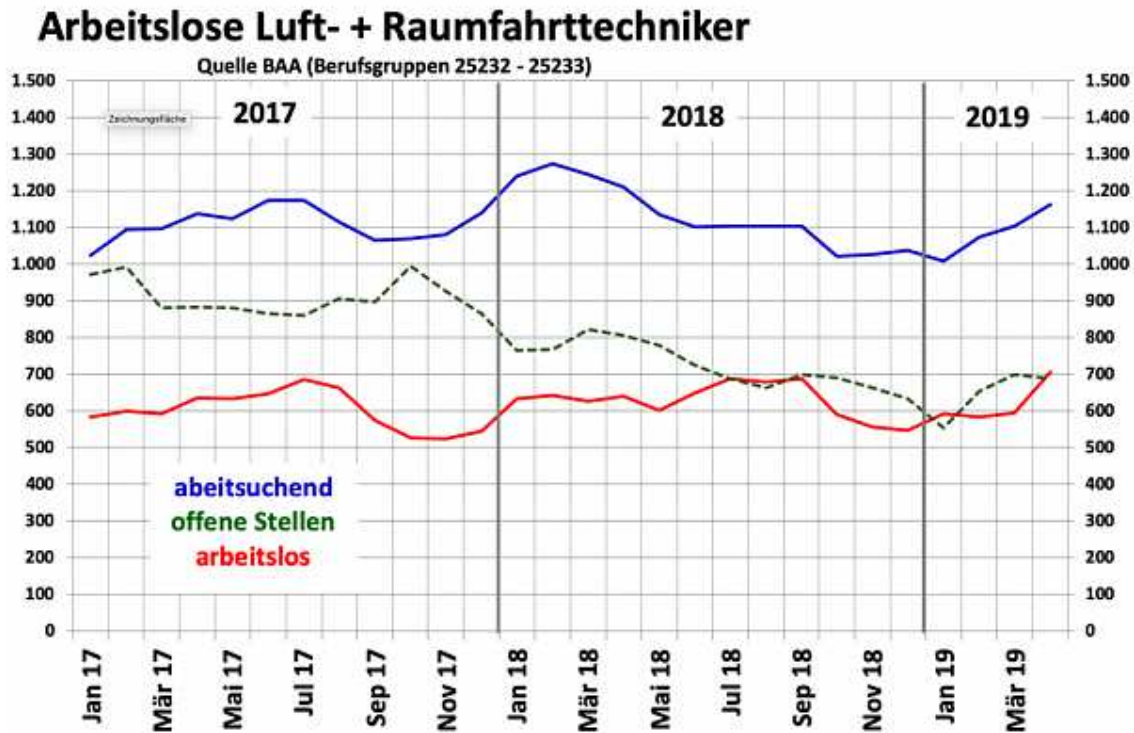


Foto: © Bergmann, mit Zahlen der Agentur für Arbeit.

Nimmt man die genannten 22.000 Arbeitnehmer als Basis, ist auch hier die "normale" Arbeitslosenquote etwa 2,5 Prozent. Der "Air Berlin-Insolvenzknick" ist hier bei den Arbeitslosen längst nicht so ausgeprägt wie bei Flugbegleitern/Servicekräften und Piloten. Dies liegt an der damals etablierten und für sechs Monate offenen Transfergesellschaft (nur für das Bodenpersonal), in der schon im November 2017 280 Bodenmitarbeiter registriert und damit natürlich auch abesuchend waren, wie der Anstieg der blauen Kurve im Winter 17/18 bestätigt. Nach diesen sechs Monaten stieg die Arbeitslosenzahl um knapp 100, um im Oktober 2018 wieder zu fallen.

Die Germania-Insolvenz führte - wie bei Piloten und Flugbegleitern - zu einem deutlichen Anstieg um über 100 Arbeitslose, von einer Transfergesellschaft ist nichts bekannt. Dazu muss man wissen, dass der gewerkschaftliche Organisationsgrad bei Germania relativ gering war, befördert durch entsprechendes Verhalten der Unternehmensführung über Jahrzehnte.

Piloten-Arbeitslosenzahl von Insolvenzen relativ am stärksten betroffen

Anders war das bei den Piloten. Die folgende Grafik zeigt den Verlauf nur der Arbeitslosenzahlen. Sie zeigt, dass sich die Piloten-Arbeitslosigkeit sowohl bei der Air Berlin-Insolvenz wie der Germania-Insolvenz relativ am stärksten erhöhte.

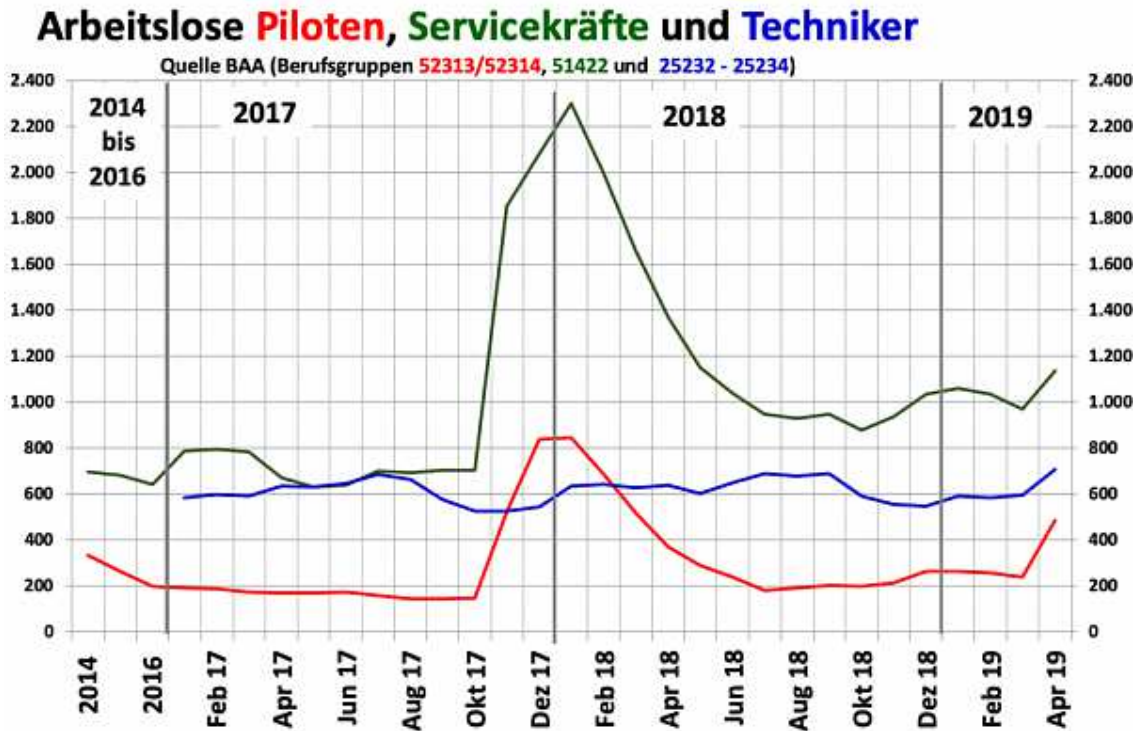


Foto: © Bergmann, mit Zahlen der Agentur für Arbeit.

Insgesamt zeigen die Analysen, dass das (Bord-) Personal von Fluggesellschaften – insbesondere im Bereich Low-Cost-Fliegerei – relativ plötzlich und auch mehrfach von Arbeitslosigkeit durch Insolvenzen betroffen wird, die dem sehr harten Wettbewerb mit der Folge von brutalen Preiskämpfen geschuldet sind.

Über den Autor



Dipl.-Ing. und Flugingenieur Eckhard Bergmann ist seit 36 Jahren in der Luftfahrt tätig. Über 17 Jahre und 10.000 Stunden flog er im Cockpit und arbeitet seit 2002 als selbstständiger Luftfahrt-Berater und Geschäftsführer der Europairs GmbH. Er lebt in Ratingen und Bern. Bergmann ist außerdem Autor des Buches "Fliegen - Ein (Alb-)Traum?" [<http://www.airliners.de/fliegen-alp-traum-literaturtipp/35918>], das hier [http://www.amazon.de/gp/product/3863869184/ref=as_li_tl?ie=UTF8&camp=1638&creative=19454&creativeASIN=3863869184&linkCode=as2&tag=airlinersde0b-21&linkId=2S7ZDA5YKLW2DDYD] erhältlich ist.

Kontakt: www.europairs.org [<http://www.europairs.org/>]

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

(Gastautor werden)

Datum: 31.05.2019 - 10:58