**Deutscher Bundestag**
**7. Wahlperiode**

**Drucksache 7/4743**

16. 02. 76

# Antwort

## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Picard, Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Jobst, Vehar, Pfeffermann, Frau Tübler, Dr. Stavenhagen, Frau Verhülsdonk, Freiherr von Fircks, Geisenhofer, Orgaß, Hösl, Schmöle, Thürk und Genossen**
**– Drucksache 7/4667 –**

**betr. Beschäftigungslage bei deutschen Fluggesellschaften**

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 13. Februar 1976 – L 7/10/7016 A 76 (C 2) – die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie viele Beschäftigte gibt es in den einzelnen Bereichen des fliegenden Personals bei deutschen Fluggesellschaften?

Bei den deutschen Luftfahrtunternehmen sind gegenwärtig 2107 Luftfahrzeugführer, 628 Flugingenieure und 23 Flugnavigatoren beschäftigt.

2. Wie viele davon sind ausländischer Nationalität und welcher, aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Fluggesellschaften, so daß bei jeder Fluggesellschaft das Verhältnis zwischen deutschem und ausländischem Personal ersichtlich wird?

Der Personalbestand an Flugbesatzungsmitgliedern, getrennt nach Luftfahrern deutscher und ausländischer Nationalität, stellt sich wie aus der Anlage ersichtlich dar.

3. Wie verhalten sich die entsprechenden Zahlen beim Bodenpersonal?

Als lizenziertes Bodenpersonal sind derzeit ca. 1000 Prüfer von Luftfahrtgerät (davon 26 = 2,6 v. H. aus EG-Staaten und 30 = 3,0 v. H. aus Nicht-EG-Staaten) und 80 Flugdienstberater (davon ein EG-Ausländer = 1,3 v. H. und 4 =5,0 v. H. aus Nicht-EG-Staaten) tätig.

4. Wie viele deutsche Staatsbürger sind beim fliegenden und beim Bodenpersonal ausländischer Fluggesellschaften beschäftigt und bei welchem?

Die Zahl der bei ausländischen Luftfahrtunternehmen beschäftigten deutschen Staatsangehörigen ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Druck: Thenée Druck KG, 53 Bonn, Tel.: (02221) 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1,
Postfach 821, Goethestr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

5. Wie viele Angehörige des fliegenden und des Bodenpersonals deutscher Staatsbürgerschaft sind gegenwärtig ohne Beschäftigung?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind gegenwärtig 131 Berufsluftfahrzeugführer, 45 Prüfer von Luftfahrtgerät und 5 Flugdienstberater als arbeitssuchend gemeldet. Erfahrungsgemäß sind davon jeweils rund 80 v. H. tatsächlich ohne Beschäftigung.

6. Welche Möglichkeit gibt es nach Auffassung der Bundesregierung, arbeitsloses fliegendes und Bodenpersonal deutscher Nationalität in ein seiner Ausbildung und Fähigkeit entsprechendes Beschäftigungsverhältnis zu bringen?

Die Bundesanstalt für Arbeit, deren Aufgabe nach dem Arbeitsförderungsgesetz die Durchführung der Arbeitsvermittlung ist, ist mit ihren Dienststellen ständig um die Vermittlung von arbeitslosen Angehörigen des fliegenden und des Bodenpersonals in neue Beschäftigungsstellen bemüht. Sie unterhält – neben den Arbeitsämtern und Landesarbeitsämtern – regionale und zentrale Fachvermittlungsstellen, denen die vermittlerische Betreuung besonders qualifizierter Fachkräfte im überörtlichen und überregionalen Arbeitsmarkt obliegt.

Für Flugbesatzungsmitglieder hat die Bundesanstalt für Arbeit der Landesstelle für Arbeitsvermittlung in Frankfurt/Main zentral die Aufgabe der Beratung und Vermittlung für das gesamte Bundesgebiet übertragen.

Bei der Vermittlung von arbeitslosem Flug- und Bodenpersonal können alle Hilfen des Arbeitsförderungsgesetzes, wie Eingliederungsbeihilfen und sonstige Leistungen zur Förderung der Arbeitsaufnahme, eingesetzt werden.

Um die Vermittlungsmöglichkeiten für deutsche Bewerber zu verbessern, hat die Bundesregierung mit Rechtsverordnung vom 8. Januar 1973 ausländische Flugzeugführer, Flugingenieure und Flugnavigatoren, die bis dahin keine Arbeitserlaubnis benötigten, in die Arbeitserlaubnispflicht einbezogen.

Die Landesstelle für Arbeitsvermittlung in Frankfurt/Main prüft vor jeder Erteilung einer Arbeitserlaubnis, ob ein geeigneter deutscher Bewerber zur Verfügung steht, und stellt damit sicher, daß deutsche Arbeitssuchende nicht benachteiligt werden. Angehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften benötigen allerdings wegen des Grundsatzes der Freizügigkeit innerhalb der Gemeinschaften keine Arbeitserlaubnis. Aus Gründen der Wahrung des Besitzstandes gilt die Erlaubnispflicht ebenfalls nicht für ausländische Flugzeugführer, Flugingenieure und Flugnavigatoren, deren Arbeitsverhältnis vor dem 1. Januar 1973 begründet worden ist.

Es ist beabsichtigt, auch solche ausländischen Flugzeugführer, Flugingenieure und Flugnavigatoren der Arbeitserlaubnispflicht zu unterwerfen, die außerhalb von Luftfahrtunternehmen in anderen Unternehmen (z. B. bei der Luftfahrtindustrie, der Geschäftsluftfahrt und beim Flugzeughandel) tätig sind.

Zusätzlich zu den vorgenannten gesetzgeberischen Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits im November 1972 die deutschen Luftfahrtunternehmen nachdrücklich um Mitarbeit bei der Behebung der Arbeitslosigkeit deutscher Flugbesatzungsmitglieder gebeten und sie ersucht, bei freiwerdenden oder neu zu besetzenden Stellen für dieses Personal bevorzugt Deutsche zu berücksichtigen und bei etwaigen Entlassungen sinngemäß zu verfahren.

Diese Maßnahmen haben dazu geführt, daß der Anteil ausländischer Luftfahrer am Gesamtbestand an Flugbesatzungsmitgliedern von 1972 bis 1975 um ein Fünftel zurückgegangen ist.

7. Trifft es zu, daß in der EWG die garantierte Freizügigkeit von Arbeitskräften nicht bei allen Fluggesellschaften der neun EWG-Länder gewahrt ist und gegebenenfalls bei welchen?

Seit einer entsprechenden Intervention bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften im Jahre 1973 ist der Bundesregierung kein Fall mehr bekannt geworden, in dem Bewerbungen deutscher Luftfahrzeugführer von Luftfahrtunternehmen im EG-Raum aus Gründen der Staatsangehörigkeit und damit unter Mißachtung der garantierten Freizügigkeit ablehnend beschieden worden sind.

8. Auf welche Weise gedenkt die Bundesregierung – falls die Frage 7 zu bejahen ist – die Freizügigkeit auch für deutsches fliegendes und Bodenpersonal herzustellen?

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Ist es nicht auch nach Auffassung der Bundesregierung notwendig, den Nachwuchs – besonders an fliegendem Personal – aus dem eigenen Lande heranzuziehen und auch vor allem ausscheidende Piloten der Luftwaffe für die Zivilluftfahrt zu gewinnen?

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

## Anlage

(D = Deutsche, EG = Angehörige aus EG-Staaten, NEG = Angehörige von Nicht-EG-Staaten)

| | Luftfahrzeugführer | | | Flugingenieure | | | Flugnavigatoren | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | D | EG | NEG | D | EG | NEG | D | EG | NEG |
| Aero-Dienst Nürnberg | 11 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Bavaria-Fluggesellschaft München | 55 | 1 | 7 | – | – | – | – | – | – |
| Condor-Flugdienst GmbH Neu-Isenburg | 161 | 12 | 6 | 84 | 6 | 2 | – | – | – |
| Contactair Flugdienst Stuttgart | 8 | – | 1 | – | – | – | – | – | – |
| Deutsche Lufthansa AG Köln | 1159 | 39 | 43 | 455 | 6 | 39 | 19 | 4 | – |
| Germanair Bedarfsluftfahrt GmbH Frankfurt/M. | 55 | 3 | 11 | 4 | 1 | – | – | – | – |
| Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH Bremen | 41 | 2 | 2 | 16 | 5 | 1 | – | – | – |
| LTU-Lufttransport-Unternehmen GmbH Düsseldorf | 45 | – | 1 | 8 | – | 1 | – | – | – |
| WDL-Flugdienst Mülheim | 9 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Westflug GmbH Düsseldorf | 3 | – | 1 | – | – | – | – | – | – |
| Unternehmen mit Luftfahrzeugen bis 5700 kg Höchstgewicht (etwa 100) | 408 | 4 | 19 | | | | | | |
| Summe: | 1955 | 61 | 91 | 567 | 18 | 43 | 19 | 4 | – |
| Gesamt: | | 2107 | | | 628 | | | 23 | |
| Proz. Anteil: | 92,8 % | 2,9 % | 4,3 % | 90,3 % | 2,9 % | 6,8 % | 82,6 % | 17,4 % | |