

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Klaus Ernst, Herbert Behrens, Caren Lay, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Jutta Krellmann, Thomas Nord, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Axel Troost, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im deutschen Luftverkehr

Europas Luftverkehr wächst im Billigsegment (www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/eurowings-ryanair-easyjet-der-siegeszug-der-billig-airlines-geht-weiter/12573840.html). Die Eurowings Europe GmbH, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa AG, soll am 29. Juni 2016 ihren Betrieb aufnehmen. Laut Lufthansa-Vorstand K. U. G., soll die Eurowings Europe GmbH im Wettbewerb mit anderen Billigfluggesellschaften konkurrieren (www.capital.de/dasmagazin/eurowings-eifert-ryanair-nach.html). Mehrere Gewerkschaften beschuldigen die Deutsche Lufthansa AG, dass durch die Neugründung der Tochtergesellschaft in Österreich Tarifflicht und Lohndumping betrieben werden sollen (www.zdf.de/frontal-21/lufthansa-umfliegt-tarifrecht-sparkurs-bei-billigableger-eurowings-europe-42014054.html). J. Sch., verantwortlich für Luftverkehr in der österreichischen Gewerkschaft vida, kritisiert, es würden „Profitsteigerungen auf Kosten von Arbeitnehmerrechten bis hin zur prekären Beschäftigung“ angestrebt (ebd.). Der Sprecher der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e. V., M. W., sieht Qualitäts- und Sicherheitsstandards in Gefahr (ebd.). Der Wettbewerb im Billigsegment des europäischen Luftverkehrs ist intensiv. Die europäische Pilotenvereinigung ECA kritisiert, dass junge Piloten künftig fast ausschließlich Beschäftigungen bei Billigflug-Airlines zu ungesicherten Bedingungen finden werden (www.airliners.de/europaeische-pilotenvereinigung-veraenderungsprozess/35522). Laut der Vereinigung Cockpit e. V. sind Scheinselbstständigkeit und Leiharbeit die am häufigsten angewandten Methoden von Fluggesellschaften, um Lohnnebenkosten zu drücken. Laut der Vereinigung Cockpit e. V. könne das auch Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben (ebd.). Diese Einschätzung wird durch eine Studie der Universität Gent aus dem Jahr 2015 untermauert. Laut der Studie gaben gerade atypisch in sogenannten „Pay-to-Fly“-Modellen beschäftigte Pilotinnen und Piloten an, Entscheidungen zur Flugsicherheit in nicht ausreichendem Maß selbstständig treffen zu können (www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/themen/faire_Arbeitsbedingungen/atypische-Besch%C3%A4ftigung-Luftfahrt.pdf).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für welche Berufsgruppen will die neu gegründete Industriegewerkschaft Luftverkehr e. V. (IGL) nach Kenntnis der Bundesregierung Tarifverhandlungen führen?
2. Will die IGL nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig auch Tarifverhandlungen für Berufsgruppen führen, die bislang oder auch weiterhin von anderen Gewerkschaften vertreten werden?
Wenn ja, um welche Berufsgruppen und Gewerkschaften handelt es sich?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gründung der IGL vor dem Hintergrund des Tarifeinheitsgesetzes?
4. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 10. Oktober 2015, dass die Einwände der Sparten Gewerkschaften Marburger Bund – Verband der angestellten und beamteten Ärztinnen und Ärzte Deutschlands e. V., Vereinigung Cockpit e. V. und des Deutschen Journalisten-Verbandes e. V. prinzipiell ihre Berechtigung hätten (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.gesetz-zur-tarifeinheit-fingerzeig-aus-karlsruhe.e8d1b875-dbb1-47d4-a134-d919928b20bd.html) und es sich sogar vorbehalte, von Amts wegen eine einstweilige Anordnung zum Stopp des Gesetzes zu erlassen (www.lto.de/recht/nachrichten/n/bverfg-beschluss-1bvr157115-eilantrag-scheitert-tarifeinheitsgesetz-gewerkschaften/)?
5. Wie oft wurde in der Vergangenheit nach Kenntnis der Bundesregierung das Bundesverfassungsgericht von Amts wegen gegen ein Gesetz tätig?
Welche Schlüsse und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
6. Hält die Bundesregierung das Gesetz angesichts des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes immer noch für verfassungskonform (vgl. Plenarprotokoll 18/107, S. 10229 B zur zweiten und dritten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Tarifeinheit – Tarifeinheitsgesetz)?
7. Würde sich die Bundesregierung der Feststellung des Bundesverfassungsgerichtes anschließen, dass Berufsgewerkschaften gegenüber Branchengewerkschaften in einzelnen Fällen durch das Tarifeinheitsgesetz „durchaus gewichtige Nachteile“ (www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2015/bvg15-073.html) erfahren haben?
Welche Schlüsse und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
8. Welche solcher Fälle, in denen Berufsgewerkschaften gegenüber Branchengewerkschaften Nachteile erfahren haben, sind der Bundesregierung bekannt?
9. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Studie der Universität Gent aus dem Jahr 2015, die vor einer Beeinträchtigung der Flugsicherheit warnt, weil sich Pilotinnen und Piloten in atypischer Beschäftigung durch die ökonomischen Interessen der Arbeitgeber in ihren Entscheidungen bezüglich der Flugsicherheit eingeschränkt sehen (vgl. Jorens et al., 2015: Atypical Employment in Aviation, Final Report, online unter: www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/themen/faire_Arbeitsbedingungen/AtypicalEmployment-Study_UniGhent_2015.pdf)?
10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil von atypisch Beschäftigten Airline-Mitarbeitern und Flugzeugbesatzungen in Europa, und um welche atypischen Beschäftigungsformen handelt es sich dabei (bitte nach Alter und Beschäftigungsform aufschlüsseln)?

11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil atypisch Beschäftigter bei den in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Piloten und Besatzungsmitgliedern?
12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil atypischer Beschäftigungen bei deutschen und bei in Europa fliegenden Piloten und Besatzungsmitgliedern seit dem Jahr 1995 entwickelt?
13. Wie viele Berufspiloten und wie viele Besatzungsmitglieder sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland selbstständig (bitte wenn möglich nach Alter, Art der Beschäftigung und Geschäftsmodell differenzieren)?

Wie viele sind es nach Kenntnis der Bundesregierung in Europa?

14. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Selbstständigen bei europäischen und wie hoch bei in der Bundesrepublik Deutschland agierenden Billig-Airlines?
15. Würde sich die Bundesregierung der Einschätzung der von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie der Universität Gent aus dem Jahr 2015 (vgl. Jorens et al., 2015: Atypical Employment in Aviation, Final Report, online unter: www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/themen/faire_Arbeitsbedingungen/AtypicalEmployment-Study_UniGhent_2015.pdf) anschließen, dass es sich bei der Selbstständigkeit von Piloten häufig um Scheinselbstständigkeiten handelt (ebd., S.20)?

Wenn nein, warum nicht?

16. Wie viele Berufspiloten und wie viele Besatzungsmitglieder sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland befristet beschäftigt?
Wie viele sind es nach Kenntnis der Bundesregierung in Europa?
17. Wie viele Berufspiloten und wie viele Besatzungsmitglieder sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland über eine Zeitarbeitsfirma bei einer in der Bundesrepublik Deutschland agierenden Airline beschäftigt?
Wie viele sind es nach Kenntnis der Bundesregierung in Europa?
18. Wie viele Berufspiloten und wie viele Besatzungsmitglieder sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland als Werkvertragsnehmerinnen und Werkvertragsnehmer beschäftigt (falls keine aktuellen Zahlen vorliegen, bitte die letzten verfügbaren Zahlen angeben)?

Wie viele sind es nach Kenntnis der Bundesregierung in Europa?

19. Wie hoch war der in der deutschen und in der europäischen Luftfahrtbranche im Jahr 2014 erwirtschaftete Gewinn pro Airline?

Berlin, den 14. Juli 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

