

## Positionspapier 2023/148

# Nachhaltiger Luftverkehr: für eine umweltfreundlichere europäische Luftverkehrsbranche, in der die Beschäftigten im Mittelpunkt stehen

Die europäischen Beschäftigten der Luftfahrtindustrie fordern einen fairen und gerechten Strukturwandel hin zu einer nachhaltigeren Branche, der keine\*n Arbeitnehmer\*in und keine Region zurücklässt

Dokument in der 26. Sitzung des Exekutivausschusses von industriAll Europe verabschiedet  
Thessaloniki, 30. Mai 2023 | 2023/148

### Einführung

Die europäische Luftfahrtbranche steht unter zunehmendem Druck, nachhaltiger zu werden. Die europäischen Arbeitnehmer\*innen in der Luft- und Raumfahrt stehen im Mittelpunkt dieses grünen und digitalen Wandels, und die Gewerkschaften bestehen darauf, dass sich die Branche auf sozial verantwortliche Weise wandelt. Arbeitnehmer\*innen und Gewerkschaften müssen an der Gestaltung dieses Wandels beteiligt werden. Ihre Zukunft kann nicht ohne sie entschieden werden. Sie müssen den Wandel vielmehr proaktiv lenken, um sicherzustellen, dass der Übergang gute Arbeitsplätze und zukunftssichere Lösungen für alle bringt.

Während die Arbeiten bereits begonnen haben und einige glaubwürdige Optionen wie nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) bereits verfügbar sind, befinden sich andere Technologien noch in der Entwicklung, wobei der Zeitplan und die Auswirkungen auf die derzeitige und künftige Belegschaft unbekannt sind. Da die Beschäftigten in der Luft- und Raumfahrt bei der Entwicklung und Produktion dieser neuen Technologien eine Schlüsselrolle spielen werden, müssen sie in die Zukunftsplanung und die Abstimmung mit den Arbeitgebern und der nationalen Regierung einbezogen werden, um sicherzustellen, dass kein\*e Arbeitnehmer\*in und keine Region zurückbleibt. **Die Gewerkschaften bestehen auf einem gerechten Übergang!**

### Europäische Beschäftigte in der Luftfahrtindustrie

Die Ambitionen für einen umweltfreundlichen Luftverkehr sind in Europa am deutlichsten zu erkennen. Wichtige EU-Initiativen wie der Europäische Grüne Deal und das nachfolgende Fit-for-55-Paket zielen auf eine weitere Senkung der Treibhausgasemissionen durch einen höheren Kohlenstoffpreis und die Einführung nachhaltigerer Flugzeugtreibstoffe ab. Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass sich die internationalen Kohlenstoffemissionen aus kommerziellen Flügen bis 2050 verdreifachen werden, da die Nachfrage nach Reisen und Fracht stark ansteigt. Die Notwendigkeit, die Umweltauswirkungen des globalen Luftfahrtsektors zu reduzieren, ist eine große Herausforderung, bei der alle Regionen der Welt ihren Beitrag leisten müssen.

Europa hat derzeit die Chance, bei grünen Technologien, Flugzeugen ohne Kohlenstoffausstoß und erneuerbaren Kraftstoffen weltweit führend zu sein, und verfügt über ausgezeichnetes Know-how mit rund **600.000 Arbeitnehmer\*innen, die in hochwertigen und gut bezahlten Arbeitsplätzen beschäftigt**

**sind**, die es zu erhalten gilt. Ein gerechter Strukturwandel für **alle Beschäftigten** ist für das wirtschaftliche und soziale Wohlergehen der Arbeitnehmer\*innen in Europa nach wie vor unerlässlich.

### Aktuelle Situation und zukünftige Herausforderungen

Bei der Betrachtung der künftigen Dekarbonisierung des europäischen Luftverkehrssektors müssen auch verschiedene aktuelle globale Krisen berücksichtigt werden, von den anhaltenden langfristigen negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie bis hin zu den aktuellen Energie- und Rohstoffkrisen (einschließlich Aluminium und Titan) im Zusammenhang mit Russlands illegaler Invasion in der Ukraine. Diese Krisen haben sich sowohl auf die Beschäftigten in der Luftfahrt als auch auf die Industrie ausgewirkt, wobei die aktuelle Energiekrise zu der schlimmsten Explosion der Lebenshaltungskosten seit Jahrzehnten beiträgt. **Wir müssen mehr denn je hochwertige Arbeitsplätze sichern und für faire Löhne kämpfen.**

## Die Umweltauswirkungen der Luftverkehrsindustrie

Im Jahr 2019 wurden durch Flüge weltweit 915 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verursacht, was **2,5 % der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen** entspricht<sup>1</sup>. Es wurde ein **Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs um 30 % seit 2013 (+20 % in den USA, +30 % in Europa, +66 % in China)**<sup>2</sup> sowie ein Bevölkerungswachstum verzeichnet und es wird von einer Verdoppelung der Zahl der Fluggäste auf 10 Milliarden im Jahr 2050 (gegenüber 4,5 Milliarden im Jahr 2019) ausgegangen<sup>3</sup>.

### Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen

Auch wenn der Schwerpunkt dieses Papiers auf den CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt, darf nicht vergessen werden, dass es noch andere Umwelteinwirkungen gibt, die es zu bekämpfen gilt. Dazu gehören nitrose Gase, Wasserdampf, Ruß und Sulfatpartikel, die **Treibhausgase** freisetzen und den sogenannten **Strahlungsantrieb** verursachen können. Auch die **Lärmbelästigung** stellt weiterhin ein Problem für die Bürger\*innen und die einheimische Tierwelt dar, und es sind Maßnahmen erforderlich, um sie auf ein akzeptables Niveau zu reduzieren.

### Dekarbonisierung des Luftverkehrssektors

Wenn es um die Dekarbonisierung des Luftverkehrssektors geht, ist es wichtig, alle Aspekte des Fliegens zu analysieren, die gesamte „Reise“ von Anfang bis Ende. Dazu gehören die Entwicklung und Fertigung des Flugzeugs, das Gewährleisten eines effizienten und nachhaltigen Rollens, der Flughafenbetrieb und die Flugrouten. Es ist wichtig, alle Aspekte des Luftverkehrssektors zu dekarbonisieren und sicherzustellen, dass alle Flüge so effizient wie möglich sind. Der europäische Masterplan für das Flugverkehrsmanagement (ATM) zielt darauf ab, die **durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Flug** durch verstärkte Zusammenarbeit bis 2035 **um 5-10 %** (im Vergleich zu 2017) **zu senken**. **Auch die Flughäfen müssen eine Rolle spielen** und ihre Ambitionen steigern, um Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen und sich an den Zielen des Pariser Abkommens auszurichten.

<sup>1</sup> IATA Climate Change [Factsheet](#)

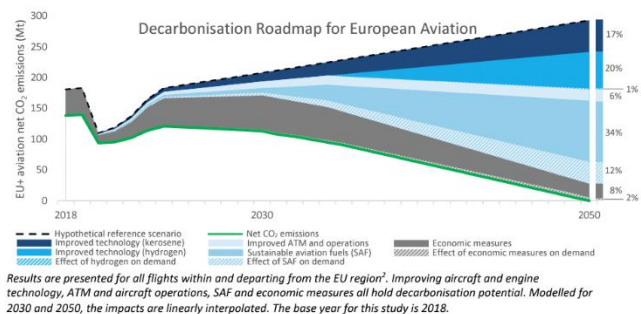
<sup>2</sup> EESI [The Growth in Greenhouse Gas Emissions from Commercial Aviation](#)

<sup>3</sup> ICAO Traffic Forecasts

Die Daten zeigen jedoch, dass der Antrieb bei weitem die meisten Treibhausgase verursacht. Daher kommt den Beschäftigten in der Luftfahrt eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung und Herstellung der saubersten verfügbaren Antriebsmethoden zu. Es ist ein wirklich ehrgeiziger und ganzheitlicher Ansatz erforderlich, um diesen komplexen Sektor von Anfang bis Ende zu dekarbonisieren. Wir brauchen effizientere Triebwerke, die kurzfristig auf nachhaltige Flugkraftstoffe und in Zukunft auf Wasserstoff und saubere Elektrizität setzen, effizientere Flugzeuge, u. a. durch den Einsatz von Verbundwerkstoffen, Morphing-Flügeln und 3D-Druck, sowie eine effizientere Flugverkehrskontrolle durch die Verbesserung des einheitlichen europäischen Luftraums und Automatisierungsverfahren. Es gibt jedoch noch weitere Herausforderungen, wie z. B. die Verwendung von Verbundwerkstoffen, die zwar leichter sind und zur Verringerung des Treibstoffverbrauchs beitragen, deren Herstellung jedoch viel Energie erfordert, und bei denen noch nicht bekannt ist, wie sie am besten recycelt werden können. Der Weg zu einem wirklich nachhaltigen Luftverkehr ist noch nicht klar, und er ist sicherlich nicht geradlinig.

Die europäische Luftverkehrsbranche erklärt, dass durch gemeinsame, koordinierte und entschlossene Anstrengungen der Branche und der Regierungen bis 2050 Null-Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen bei allen Flügen innerhalb der EU und aus der EU heraus erreicht werden können. [Destination 2050](#) zeigt einen möglichen Weg auf, der neue Technologien, verbesserte Abläufe, nachhaltige Flugkraftstoffe und wirtschaftliche Maßnahmen mit einer Reduzierung der absoluten Emissionen um 92 % kombiniert, während die verbleibenden 8 % durch negative Emissionen aus der Atmosphäre entfernt werden, die durch natürliche Kohlenstoffsinken oder spezielle Technologien erreicht werden.

Graph 1: Destination 2050 roadmap for European Aviation



## EU-Rechtsvorschriften und Initiativen

### \*Aktueller Stand zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts (Mai 2023).

Das Flaggschiff der Kommission, der **Europäische Green Deal**, fordert eine **90-prozentige Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr bis 2050**, um die EU zum ersten klimaneutralen Kontinent zu machen. Damit diese ehrgeizigen Ziele Wirklichkeit werden können, hat die EU 2021 das **Fit for 55-Paket** mit vier Initiativen veröffentlicht, die sich direkt auf den Luftverkehr auswirken: **ReFuelEU Aviation (Nachhaltiger Luftverkehr)**, **CORSIA** und das **EU-Emissionshandelssystem für den Luftverkehr**, die **Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** und die **Richtlinie zur Energiebesteuerung**.

### ReFuelEU Aviation (Nachhaltiger Luftverkehr)

Ziel von ReFuel Aviation ist es, den **Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) zu erhöhen**, um die Dekarbonisierung des Luftverkehrs zu beschleunigen. Die vorgeschlagene Rechtsvorschrift befasst sich mit der Frage, wie die Produktion hochgefahren und den Fluggesellschaften SAF zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung gestellt werden können, und wie gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Einführung von SAF gewährleistet werden können. Nach Verhandlungsrunden wurden die ursprünglichen Ziele erhöht, wobei man sich auf das Ziel einigte, die Verwendung von SAF auf EU-Flughäfen **bis 2030 auf 6 % und bis 2050 auf 70 %** zu erhöhen. Darüber hinaus wurde das Teilziel für synthetische Kraftstoffe auf **1,2 % zwischen 2030 und 2031 und auf 2 % von 2032 bis 2035 angehoben und schrittweise auf 35 % im**

**Jahr 2050** erhöht. Zu den förderfähigen SAF gehören Biokraftstoffe (Altöle und -fette), fortschrittliche Biokraftstoffe (Abfälle und Rückstände) und synthetische Flugkraftstoffe (Power-to-Liquid). Es ist zu hoffen, dass ReFuelEU Aviation später im Jahr 2023 in Kraft tritt.

Die Gewerkschaften betonen jedoch, dass **SAF nur eine mittelfristige Lösung darstellen**, da viele Aspekte noch unbekannt sind, darunter die sozialen und ökologischen Auswirkungen ihrer Herstellung und die Produktionskosten. Darüber hinaus schätzt die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), dass im Zeitraum 2016-2018 jährlich 6,5 Millionen Liter SAF produziert wurden, mit dem Potenzial, ab 2032 jährlich 8 Milliarden Liter zu produzieren<sup>4</sup>. Die International Air Transport Association (IATA) schätzt jedoch, dass **bis 2050 450 Milliarden Liter SAF benötigt werden**, um den Übergang zum „Net 0“-System zu bewältigen<sup>5</sup>. Offensichtlich ist bereits jetzt eine große Versorgungslücke abzusehen.

Da SAF derzeit nur 0,05% des Kraftstoffverbrauchs ausmachen, ist es klar, dass sowohl die Produktion als auch die Akzeptanz dringend gesteigert werden müssen. IndustriAll Europe unterstützt die ehrgeizigen Maßnahmen der EU zur Förderung des Einsatzes von SAF, wobei klare Nachhaltigkeitskriterien und eine diversifizierte und nachhaltige Rohstoffbasis erforderlich sind.

### Wasserstoff

Die wichtige Rolle von Wasserstoff sollte nicht vergessen werden, auch wenn es sich eher um eine mittel- bis langfristige Lösung handelt. Derzeit ist noch unklar, ob Wasserstoff für einen kommerziellen Flug technisch beherrschbar ist. Außerdem gibt es noch Fragen zur Verfügbarkeit, zu den Produktionskosten und zum Infrastrukturbedarf (alle Flughäfen, auch kleine Regionalflughäfen). Obwohl dies einen echten Wandel bewirken könnte, bezweifeln einige Experten, dass der Wasserstoffantrieb vor 2050 kommerziell nutzbar sein könnte, was bedeutet, dass es für diese Technologie einfach zu spät wäre. IndustriAll Europe, ein Mitglied der Wasserstoff-Allianz der EU, untersucht diese Fragen zusammen mit Interessenvertretern der Wasserstoffproduktion und der Nutzer, um herauszufinden, was nötig ist, um sicherzustellen, dass Wasserstoff für eine Vielzahl von Sektoren, einschließlich des Luftverkehrs, zugänglich und erschwinglich ist. Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass für die Herstellung ausreichender Mengen an Wasserstoff (und SAF) enorme Mengen an grüner Energie benötigt werden und dass jetzt damit begonnen werden muss, dafür zu sorgen, dass in Europa ausreichend saubere Energie und die richtige Infrastruktur vorhanden sind.

### CORSIA und EU-Emissionshandelssystem

Das Kohlenstoffausgleichs- und -reduktionssystem für den internationalen Luftverkehr (**Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - CORSIA**) ist ein globaler marktbasierter Ausgleichsmechanismus, der 2018 von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommen wurde. Im Jahr 2020 hatten 107 Länder ihr Interesse an einer Teilnahme an dem System bekundet, das nach wie vor als viel zu schwach angesehen wird, um einen transformativen Wandel herbeizuführen.

Die EU verfügt über ihr eigenes System zur Bepreisung von Kohlenstoff, das **EU-Emissionshandelssystem (EHS)**, das seit 2012 CO<sub>2</sub>-Emissionen von Flügen innerhalb der EU abdeckt, wobei der Branche einige kostenlose Zertifikate zugestanden werden. Im Rahmen des Fit for 55-Pakets wurde das EU-EHS jedoch überarbeitet, mit folgenden Auswirkungen auf den Luftverkehr:

---

<sup>4</sup> <https://www.icao.int/environmentalprotection/pages/SAF.aspx>

<sup>5</sup> <https://www.icao.int/environmentalprotection/pages/SAF.aspx>

- **Abschaffung der kostenlosen Zuteilung von Zertifikaten für den Luftfahrtsektor bis 2026**, mit einem schrittweisen Auslaufen (d.h. Verringerung der kostenlosen Zuteilung um 25 % für 2024 und 50 % für 2025).
- **Eine Reserve von 20 Millionen Zertifikaten für Betreiber, die verstärkt nachhaltige Luftverkehrskraftstoffe (SAF) verwenden**, wie Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen, erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs und fortschrittliche Biokraftstoffe.
- **Die Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs werden schrittweise in das EU-EHS aufgenommen**, zunächst mit einem Überwachungs- und Prüfsystem bis 2027 und einem Legislativvorschlag im Jahr 2028.
- **Die Versteigerungseinnahmen aus 5 Millionen Zertifikaten werden über den Innovationsfonds für den Luftverkehr zweckgebunden**, um neue Technologien, einschließlich der Elektrifizierung des Sektors, zu unterstützen.
- Für **Flughäfen in äußerster Randlage** eines EU-Landes wird bis 2030 eine Ausnahmeregelung gelten.

Was die internationalen Flüge betrifft, so müsste die Kommission im Falle einer negativen Bewertung der CORSIA-Fortschritte bis zum 1. Juli 2026 einen Vorschlag unterbreiten, um die Emissionen von Flügen, die von einem Flughafen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) in ein Drittland starten, in den Anwendungsbereich des EU-EHS einzubeziehen. Ab 2027 werden Flüge in Drittländer, die CORSIA nicht anwenden, in den Anwendungsbereich des EU-Emissionshandelsystems fallen.

### Verordnung über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Die **Verordnung über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** ist wichtig für die Dekarbonisierung des Sektors, da sie sich auf die **Flughafeninfrastruktur** (einschließlich der Stromversorgung für stationäre Flugzeuge), die **Verringerung der Emissionen** und die **lokale Luftqualität** konzentriert. In dem Vorschlag werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, dafür zu sorgen, dass der Strom für Flugzeuge ab 2030 aus erneuerbaren Energiequellen stammt und dass Pläne für die Einführung von Wasserstoff- und Elektrotankstellen ausgearbeitet wurden.

### Richtlinie zur Energiebesteuerung

Schließlich wird in der **Richtlinie zur Energiebesteuerung** vorgeschlagen, die derzeitige Steuerbefreiung für Flugzeugtreibstoffe für Flüge innerhalb der EU aufzuheben und einen neuen Mindeststeuersatz festzulegen. Konkrete Vorschläge beinhalten einen **Mindeststeuersatz für Kerosin**, der in den nächsten 10 Jahren erhöht werden sollte, sowie einen Mindeststeuersatz von Null für SAF und Elektrizität während einer 10-jährigen Übergangszeit, in der Hoffnung, dass dies den Fluggesellschaften einen Anreiz bietet, von Kerosin auf nachhaltigere Kraftstoffe umzusteigen. Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Dokuments stocken die Beratungen über dieses Dossier im Europäischen Rat, wo Einstimmigkeit erforderlich ist.

### Europäische Initiativen

Neben den oben genannten spezifischen EU-Rechtsvorschriften befassen sich verschiedene Gruppen europäischer Interessenvertreter mit der Frage der Dekarbonisierung des Luftverkehrssektors. Eine dieser Gruppen ist der **European Aviation Roundtable**. IndustriAll Europe ist Mitglied dieser Gruppe, die einen **EU-Pakt für nachhaltigen Luftverkehr** fordert.

Die Forderung wurde erstmals im Jahr 2020 während der COVID-19-Krise erhoben, die katastrophale Auswirkungen auf den Luftverkehr hatte. Die Notwendigkeit eines solchen Pakts ist jedoch auch heute

noch aktuell, da die Auswirkungen von COVID im europäischen Luftverkehrssektor immer noch spürbar sind. Der Pakt würde den **Weg zu Netto-Null-CO<sub>2</sub>-Emissionen aufzeigen** und den **unterstützenden politischen Rahmen und die finanziellen Maßnahmen** festlegen, die auf EU-Ebene erforderlich sind, um diese Ziele zu erreichen. Allerdings geht es bei dem Pakt um mehr als nur um Industriepolitik. Die Interessengruppen bestehen darauf, dass der Pakt eine **soziale Dimension** haben sollte und dass die EU, die Mitgliedstaaten und die Sozialpartner mit Hilfe des Paktes sicherstellen sollten, dass die in der europäischen und nationalen Gesetzgebung verankerten Sozial- und Beschäftigungsrechte für alle Arbeitnehmer\*innen wirksam angewendet werden.

Der European Aviation Roundtable fordert außerdem Anreize für die **Flottenerneuerung**, um die Inlandsnachfrage anzukurbeln, was den europäischen Arbeitnehmer\*innen in der Luftfahrtindustrie zugute käme und durch die beschleunigte Einführung umweltfreundlicherer Flugzeuge zu einer schnelleren Dekarbonisierung führen würde.

IndustriAll Europe ist außerdem Teil zweier neu gegründeten EU-Allianzen, der **Zero-Emission Aviation Alliance** und der **Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance**. Diese Allianzen zielen darauf ab, alle Interessengruppen zusammenzubringen, um zu diskutieren und zu vereinbaren, wie sichergestellt werden kann, dass die richtigen Kraftstoffe und Infrastrukturen vorhanden sind, um den Sektor zu dekarbonisieren. IndustriAll Europe wird weiterhin die gewerkschaftlichen Forderungen in diesen Allianzen vorbringen, um sicherzustellen, dass die Stimmen der Arbeitnehmer\*innen gehört werden.

## Dekarbonisierung: das Erfordernis eines globalen

Eine echte Dekarbonisierung der Luftfahrtindustrie ist nur möglich, wenn sich **alle internationalen Akteure** auf ehrgeizige und verbindliche Verpflichtungen **einigen**. Europa kann das Problem nicht allein lösen. IndustriAll Europe und IndustriALL Global arbeiteten mit den internationalen Transportarbeiterverbänden ETF und ITF zusammen, um auf der ICAO-Generalversammlung im September 2022 ein Arbeitspapier zu erstellen, das sich auf die Dekarbonisierung des internationalen Luftverkehrs konzentriert und gleichzeitig einen gerechten Strukturwandel für die Beschäftigten gewährleistet.

Die gemeinsamen Forderungen der Gewerkschaften folgten auf die Arbeit von industriAll Europe an der **Erklärung von Toulouse**, in der die 27 EU-Mitgliedstaaten und 11 weitere Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz ihre Unterstützung für das Ziel der Kohlenstoffneutralität im Luftverkehr bis 2050 bekräftigten. Die [Erklärung](#) wurde von über 150 Interessenvertretern unterstützt und enthielt wichtige gewerkschaftliche Forderungen zu sozialer Nachhaltigkeit und zur Gewährleistung eines gerechten Übergangs für die Arbeitnehmer\*innen.

Obwohl die ICAO-Generalversammlung damit endete, dass die Staaten [ein globales Netto-Null-Ziel für den internationalen Flugbetrieb bis 2050 verabschiedeten](#), waren die [Gewerkschaften frustriert](#) über das Fehlen verbindlicher Verpflichtungen und die fehlende Berücksichtigung der sozialen Aspekte von Nachhaltigkeit. Daher fordert industriAll Europe weiterhin verstärkte Maßnahmen und Verpflichtungen aller Regionen weltweit, um den globalen Luftverkehr wirklich zu dekarbonisieren und gleichzeitig einen gerechten Strukturwandel für die Beschäftigten zu gewährleisten.

## Folgen für die Beschäftigten der Luftfahrt

Das volle Ausmaß der Auswirkungen der Dekarbonisierung des Luftverkehrs auf die Beschäftigten in der gesamten Lieferkette ist nicht bekannt. Einerseits könnten höhere Ticketkosten (Steuern, Inflation alternativer Treibstoffe) und Änderungen der Lebensgewohnheiten zu einem Nachfragerückgang führen, und derzeit gibt es keinen Strategieplan zur Bewältigung dieses Problems und der enormen sozialen Auswirkungen, die es haben würde. Andererseits könnte Europa bei der Herstellung umweltfreundlicher Technologie und umweltfreundlicher Flugzeuge eine Führungsrolle übernehmen und mit einem Anstieg der Nachfrage Arbeitsplätze sichern oder sogar neue schaffen.

Im Hinblick auf den grünen oder digitalen Wandel des europäischen Luftverkehrs muss unbedingt sichergestellt werden, dass dieser auf sozial gerechte Weise vollzogen wird. Für die Gewerkschaften bedeutet dies, einen gerechten Strukturwandel zu gewährleisten, um zu verhindern, dass auch nur ein\*e Arbeitnehmer\*in oder eine Region zurückgelassen wird. Jeder Strukturwandel mit Folgen für die Beschäftigten in der Luftfahrt muss in vollem Umfang vorausschauend geplant und mit den Arbeitnehmervertreter\*innen erörtert werden, wobei eine angemessene Umschulung und Höherqualifizierung sowie bei Bedarf ein Übergang von einem Arbeitsplatz zu einem anderen gleichwertigen gewährleistet werden muss. Ein qualitativ hochwertiger sozialer Dialog ist nicht verhandelbar, und die Arbeitnehmer\*innen müssen einen Platz am Tisch haben: „Nichts über uns ohne uns!“.

### Grüne Technologie und Arbeitskräfte

Die steigende Nachfrage nach umweltfreundlicher Technologie wird die derzeitige Produktionsstruktur in der Luftfahrt verändern. Die Gewerkschaften bestehen darauf, dass größere Veränderungen in der Produktion eingehend mit den Arbeitnehmer\*innen und Gewerkschaften diskutiert werden müssen, wobei das **Recht der Arbeitnehmer\*innen auf Unterrichtung und Anhörung in vollem Umfang zu respektieren** ist. Es wird notwendig sein, die Folgen der veränderten Produktion für die Belegschaft zu analysieren. IndustriAll Europe besteht darauf, dass die **derzeitige Belegschaft weitergebildet und umgeschult** wird, um zu verhindern, dass auch nur ein\*e Arbeitnehmer\*in zurückbleibt. Darüber hinaus müssen Änderungen in den Prozessen, einschließlich der Handhabung neuer nachhaltiger Brennstoffe, angemessen gehandhabt werden, wobei alle Arbeitnehmer\*innen eine angemessene Schulung zum Arbeits- und Gesundheitsschutz erhalten müssen, um ihre Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten.

### Digitalisierung am Arbeitsplatz

Der Übergang zu einer stärker digitalisierten Arbeitswelt muss auf sozial verantwortliche Weise vollzogen werden. Auch wenn eine weitere Digitalisierung und Automatisierung in einer derartigen High-Tech-Branche unvermeidlich ist, ist es wichtig, die Auswirkungen auf die Arbeitskräfte umfassend zu berücksichtigen, einschließlich der Auswirkungen auf die derzeitigen Arbeitsplätze, den Qualifikationsbedarf und den Datenschutz, wie in dem Papier von industriAll Europe über künstliche Intelligenz (KI) dargelegt<sup>6</sup>.

Es kann nur dann einen gerechten Strukturwandel geben, wenn die Beschäftigten aktiv an der Gestaltung des digitalen Übergangs beteiligt werden. Die Arbeitnehmervertreter\*innen müssen umfassend - und

<sup>6</sup> <https://news.industrial-all-europe.eu/Article/753>

rechtzeitig - in die Einführung und Gestaltung neuer Systeme am Arbeitsplatz einbezogen werden. Da es sich bei der KI um eine bahnbrechende Technologie mit erheblichen Auswirkungen auf Arbeitnehmer\*innen, Beschäftigung und Unternehmensleitung handelt, müssen alle Interessengruppen eng in die Verhandlungen darüber einbezogen werden, welche Technologie für welche Zwecke benötigt wird. Die Arbeitnehmer\*innen und ihre Vertreter\*innen müssen in der Lage sein, fundierte Entscheidungen zu treffen und die Technologie richtig zu bewerten, bevor diese in ihrem Unternehmen eingeführt wird. Sie müssen rechtzeitig auf aussagekräftige und umfassende Informationen zugreifen können und über genügend Zeit und Ressourcen verfügen, um diese mit Unterstützung von externen Expert\*innen ihrer Wahl zu bewerten.

Daher besteht industriAll Europe darauf, dass die Unternehmensleitung den Arbeitnehmer\*innen volle Transparenz über Ziel, Umfang und Funktionsweise der KI-Anwendung, über die gesammelten Daten und die vorhersehbaren Auswirkungen auf die Beschäftigten bieten muss.

Darüber hinaus sollten Produktivitätssteigerungen sowohl den Arbeitnehmer\*innen als auch der Unternehmensleitung zugute kommen und nicht zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, wie z. B. einer Intensivierung der Arbeit, führen. Honorierungen sollten mit der Belegschaft geteilt werden, z. B. durch verkürzte Wochenarbeitszeiten bei gleichbleibendem Lohnniveau.

### **Gerechter Strukturwandel**

Wenn es um den grünen oder digitalen Wandel geht, müssen die Gewerkschaften von Anfang an einbezogen werden. Die Unterrichtung und Anhörung von Arbeitnehmer\*innen und Gewerkschaften ist nicht verhandelbar. Zur Analyse der Auswirkungen auf die Beschäftigung (Anzahl der Arbeitsplätze, Art der Arbeitsplätze usw.) sollte eine detaillierte Beschäftigungsanalyse durchgeführt werden, die die gesamte Lieferkette abdeckt. Dies ist wichtig, um künftige Qualifikationsdefizite zu ermitteln, damit genügend Zeit bleibt, die Umschulung und Höherqualifizierung der Arbeitnehmer\*innen vorzubereiten und den Übergang von einem Arbeitsplatz zum anderen zu gewährleisten. Die Beschäftigten müssen einen Platz am Tisch haben. Das industriAll Europe- [Manifest für einen gerechten Strukturwandel](#) enthält unsere klare gewerkschaftliche Forderung, dass die Arbeitnehmer\*innen von Anfang an in jeden Strukturwandel einbezogen werden: „Nichts über uns ohne uns“.

## **Forderungen von industriAll Europe**

Alle Beteiligten müssen zusammenkommen, um auf einen erfolgreichen Übergang zu einem nachhaltigeren europäischen Luftverkehrssektor hinzuarbeiten. Es bedarf einer starken Industriepolitik, um sicherzustellen, dass der Übergang rechtzeitig und unter Gewährleistung sozialer Nachhaltigkeit erfolgen kann. Arbeitnehmer\*innen und Gewerkschaften müssen in alle Phasen des Strukturwandels einbezogen werden, und der soziale Dialog bleibt von zentraler Bedeutung.

Daher richtet industriAll Europe eine Reihe von Forderungen an die politischen Entscheidungsträger\*innen der EU, die Mitgliedstaaten, die Behörden und die Unternehmen, um einen gerechten Übergang zu einem sozialen und nachhaltigen europäischen Luftverkehrssektor zu gewährleisten.



## EU- Entscheidungsträger\*innen

### IndustriAll Europe fordert die EU-Entscheidungsträger\*innen auf:

1. einen **EU-Pakt für einen nachhaltigen Luftverkehr** zu verabschieden, um die Netto-CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Null zu bringen, wie im Bericht des European Aviation Roundtable skizziert<sup>7</sup>.
2. sicherzustellen, dass nach einer ehrgeizigen **Überarbeitung des EU-EHS auch auf internationaler Ebene** verstärkt Maßnahmen zur Emissionsreduzierung ergriffen werden.
3. die Suche nach weiteren Möglichkeiten zur Schaffung von Anreizen und zur Förderung der verstärkten Produktion von SAF nach der Annahme von **ReFuelEU Aviation** und **AFIR** fortzusetzen.
4. einer angemessenen **finanziellen Unterstützung der EU zur Finanzierung von „SURE 2.0“** zuzustimmen, um alle von der derzeitigen Energiekrise betroffenen Arbeitnehmer\*innen zu unterstützen, wobei soziale Auflagen gelten müssen.
5. weitere Maßnahmen zur Gewährleistung eines **fairen internationalen Handels** und weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen zu treffen.
6. den Kauf neuer umweltfreundlicher Flugzeuge mittels eines **EU-Programms für „Umweltpremien/grüne Anreize“** anzukurbeln.
7. sich zu einer **ausreichenden und langfristigen EU-Finanzierung von Forschung und Entwicklung** zu verpflichten, die auf eine rasche Dekarbonisierung des Sektors abzielt.
8. eine europäische **Beobachtungsstelle für einen gerechten Strukturwandel** einzurichten, um die Umsetzung aller Politiken und Maßnahmen im Zusammenhang mit dem gesamten Anwendungsbereich des Europäischen Green Deal zu überwachen.
9. eine **EU-Finanzierungsstrategie für die europäischen Regionen zu entwickeln, die den gerechten Übergang unterstützt**, einschließlich der Verwendung von EHS-Einnahmen zur Stärkung der Instrumente für den gerechten Übergang.
10. **soziale Auflagen für EU-Fonds und industriepolitische Initiativen** durchzusetzen, um sicherzustellen, dass Tarifverhandlungen, qualitativ hochwertige Arbeitsplätze und hochwertige Ausbildungsplätze unterstützt werden. Befristete und prekäre Arbeitsverträge müssen begrenzt werden, gute Entlohnung und der Zugang zu Schulungen müssen sichergestellt werden.
11. einen **EU-Rechtsrahmen für das vorausschauende Planen und Bewältigen eines gerechten Strukturwandels auf Unternehmensebene** vorzulegen, der sich am Cercas-Bericht 2013 orientiert und verbindliche Regeln für die rechtzeitige und qualitativ hochwertige Unterrichtung, Anhörung und Beteiligung von Gewerkschaften und Arbeitnehmervertreter\*innen auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene sowie soziale Garantien für Arbeitnehmer\*innen umfasst.
12. **Pläne für einen gerechten Strukturwandel** verpflichtend zu machen, die von allen Unternehmen unter umfassender Einbeziehung von Gewerkschaften und Arbeitnehmervertreter\*innen verabschiedet werden müssen.

## Nationale Regierungen und Behörden

### IndustriAll Europe fordert die EU-Mitgliedstaaten und die Behörden auf:

1. **sektorale Aktionspläne** mit den Sozialpartnern **zu entwickeln und umzusetzen**, um den grünen und digitalen Wandel zu antizipieren, mit einem qualitativ hochwertigen sozialen Dialog, der für

---

<sup>7</sup> [European Aviation Roundtable Report 2020](#)

einen erfolgreichen und fairen Strukturwandel im Sektor und für die Arbeitnehmer\*innen unerlässlich ist.

2. **öffentliche Zentren zur Beobachtung des grünen und digitalen Wandels auf nationaler Ebene** einzurichten; dabei ist zu betonen, dass die öffentliche Finanzierung mit starken sozialen Auflagen verbunden sein muss und dass die nationale Unterstützung alle Ebenen der Lieferkette erreichen muss.
3. **aktive arbeitsmarktpolitische Maßnahmen** sicherzustellen, um reibungslose Übergänge von einem Arbeitsplatz zum anderen zu ermöglichen und die sozialen Sicherheitsnetze für alle Arbeitnehmer\*innen zu stärken, um so einen **gerechten Strukturwandel** zu gewährleisten.
4. auf **verbindliche internationale Verpflichtungen aller ICAO-Staaten zur Dekarbonisierung** zu drängen, mit Schwerpunkt auch auf soziale Nachhaltigkeit.
5. die **ICAO aufzufordern, die Konzepte „gerechter Strukturwandel“ und „soziale Nachhaltigkeit“ in ihre Arbeit einzubeziehen** und Ausschüsse für einen gerechten Strukturwandel einzurichten, in denen alle Akteure der Zivilluftfahrt vertreten sind.
6. Unternehmen nachdrücklich zu ermutigen und Anreize zu schaffen, **um grüne Technologien weiterzuentwickeln**.
7. **stärker in Kompetenzen zu investieren**, einschließlich flexibler Wege zwischen allgemeiner und beruflicher Bildung und der Arbeitswelt (lebenslanges Lernen, modulare Lernsysteme, duales Lernen, eLearning und Wissenstransfer).
8. die Koordinierung mit dem Energiesektor zu verbessern, um die Produktion von erneuerbaren und sauberen Energien zu erschwinglichen und stabilen Preisen zu steigern.
9. Maßnahmen zur **Förderung der Entstehung nachhaltiger Kraftstoffproduktionsketten** für die Luftfahrt zu ergreifen.

## Luftfahrtunternehmen, Fluggesellschaften und Flughäfen

### IndustriAll Europe fordert die Luftfahrtunternehmen, Fluggesellschaften und Flughäfen auf:

1. hohe **Gesundheits- und Sicherheitsstandards** für alle Arbeitnehmer\*innen sicherzustellen, insbesondere bei der Einführung neuer umweltfreundlicher oder digitaler Verfahren und beim Einsatz neuer Brennstoffe.
2. Instrumente zu entwickeln, die eine **rechtzeitige Antizipation und Bewältigung des grünen und digitalen Wandels** in der gesamten Lieferkette ermöglichen, insbesondere im Zusammenhang mit der erforderlichen Dekarbonisierung der Branche.
3. sich zu einem **qualitativ hochwertigen sozialen Dialog** in der gesamten Lieferkette und der Achtung der Rechte der Arbeitnehmer\*innen auf Unterrichtung und Anhörung zu verpflichten.
4. **Pläne für einen gerechten Übergang** mit den Gewerkschaften und den regionalen/nationalen politischen Entscheidungsträgern\*innen zu entwickeln, um sicherzustellen, dass der grüne und digitale Übergang erfolgreich bewältigt wird.
5. **prekäre Arbeitsverhältnisse** abzuschaffen, gute Arbeitsbedingungen und die Arbeitnehmerrechte für alle Arbeitnehmer\*innen zu gewährleisten, einschließlich der Leiharbeiter\*innen und der **Subunternehmern** entlang der gesamten Lieferkette.
6. ein hohes Niveau an **Schulungsprogrammen** zur Sicherung des internen Know-hows aufrechtzuerhalten, wobei zu beachten ist, dass die Branche unter einer alternden Belegschaft leidet.

7. neu entstehende und verschwindende Berufsprofile und den künftigen Qualifikationsbedarf zu erfassen, in die **Weiter- und Höherqualifizierung** ihrer Arbeitskräfte und die interne Mobilität zu investieren, um alle Arbeitnehmer\*innen an Bord zu halten.
8. in **F&E-Programme zu investieren**, insbesondere in Bezug auf umweltfreundliche Technologien zur Reduzierung der Emissionen, einschließlich wasserstoff- oder elektrisch betriebener Flugzeuge.
9. alle Aspekte der **Dekarbonisierung und Energieeffizienz** zu verbessern, auch an den Flughäfen und während der gesamten Reise, z. B. beim Anrollen, wobei auch die Effizienz der Flugrouten und das Flugverkehrsmanagement eine wichtige Rolle spielen müssen.
10. **verstärkt SAF** mit der richtigen Infrastruktur **einzuführen**.

## Zeit zu Handeln

Der europäische Luftfahrtsektor hat die Chance, eine Vorreiterrolle bei der Dekarbonisierung einzunehmen. Diese gilt es zu nutzen. Um eine echte Wirkung im Kampf gegen den Klimawandel zu erzielen, sind jedoch wirklich ehrgeizige globale Anstrengungen erforderlich, bei denen soziale Nachhaltigkeit und die Arbeitnehmer\*innen im Mittelpunkt stehen. Gewerkschaften, Arbeitgeber und politische Entscheidungsträger\*innen müssen zusammenkommen und Lösungen finden, um die Branche zu dekarbonisieren und gleichzeitig sicherzustellen, dass kein\*e Arbeitnehmer\*in und keine Region zurückgelassen wird. Wir bestehen auf einem gerechten Strukturwandel für alle Arbeitnehmer\*innen.