

ANTRAG

der Abgeordneten Razborcan, Mag. Heuras*), Tauchner*), Mag. Leichtfried, Mag. Hackl*), Antoni, Ing. Hofbauer*), Dworak, Lembacher*), Findeis, Mag. Mandl*), Gartner, Ing. Schulz*), Ing. Gratzner, Jahrman, Kernstock, Kraft, Onodi, Mag. Renner, Rosenmaier, Thumpser und Vladyka,

betreffend Ablehnung weiterer Marktöffnung bei den Bodenverkehrsdiensten auf den Flughäfen wegen drohenden Lohn- und Sozialdumpings.

Mit der Richtlinie der Europäischen Kommission vom 15. Okt. 1996 über den „Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste (BVD) Leistungen auf den Flughäfen der Gemeinschaft“ wurde eine Liberalisierung der Bodendienste auf den europäischen Flughäfen begonnen, die das Ziel verfolgte, einerseits eine Kostenreduktion für die Fluggesellschaften und andererseits eine höhere Qualität bei den Bodenabfertigungsdiensten zu erreichen. Die Praxis hat jedoch gezeigt, dass sich die Qualität der Bodenabfertigung mit der Regelung aus dem Jahr 1996 eher verschlechtert als verbessert hat. Das gibt die Kommission auch indirekt zu, indem sie die Feststellung trifft, dass 70 % der Verspätungen durch Probleme am Boden verursacht werden. Dennoch hat die Einführung der Richtlinie zu Effizienzgewinnen der Branche in der Höhe von 30 % geführt, der zugleich ein Lohnverfall um durchschnittlich etwa 20 % gegenüber steht.

Für die vier wesentlichsten Dienstleistungsbereiche Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste sowie Fracht- und Postabfertigung wurde 1996 jedoch eine Regelung geschaffen, die es ermöglicht, diese Dienste auf zwei Anbieter zu beschränken.

Die Kommission hat nunmehr einen Änderungsentwurf für die Bodenabfertigungsrichtlinie vorgelegt, die eine weitere Liberalisierung dieser Dienstleistungen zum Inhalt hat.

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass Flughafenbetreiber selbst keine Abfertigungsdienste mehr anbieten dürfen. Zudem sollen die Airlines künftig auf

Flughäfen mit einem Passagieraufkommen von mindesten fünf Millionen Passagieren jedenfalls zwischen drei Anbietern von Bodenverkehrsdiensten wählen können, dabei darf höchstens ein Unternehmen von der Flughafengesellschaft dominiert sein. Außerdem soll es nach dem Willen der Kommission unter anderem erlaubt sein, Aufträge an Subunternehmer weiter zu vergeben. Allen Fluggesellschaften sollen erweiterte Rechte zur Selbstabfertigung eingeräumt werden. Bislang ist eine Beschränkung auf zwei Fluggesellschaften möglich. Die Erbringung von Bodenverkehrsdiensten durch Flughäfen soll rechtlich von deren operativem Betrieb getrennt werden und die Vergabe an Dienstleister zur Erbringung von Bodenverkehrsdiensten soll zukünftig für zehn statt bislang sieben Jahre erfolgen.

Je mehr Unternehmen sich allerdings den Kuchen der abgefertigten Flugzeuge, Passagiere und Gepäckstücke teilen, desto weniger bleibt für jedes einzelne Unternehmen. Der Personalkostenanteil bei den Bodenabfertigungsdiensten beträgt bis zu 70 %, Einsparungen und Kürzungen dieser Verluste können daher nur über Kürzungen beim Gehalt oder durch Verschlechterung der Arbeitszeit aufgefangen werden. Dabei muss festgehalten werden, dass der Anteil der Handlingskosten an den Gesamtkosten einer Airline nur zwischen 3 und 5 % betragen.

Der damit verschärfte Wettbewerb geht jedoch weiter zu Lasten der Qualität der Bodenabfertigungsgeräte und der Beschäftigten. Denn bei den Ausschreibungen für diese Dienste wird wie üblich jener Anbieter gewinnen, der das günstigste Angebot abgibt, d. h. auch derjenige, der am meisten bei der Infrastruktur und insbesondere bei den Löhnen für die ArbeitnehmerInnen spart. Für eine voraussichtliche Kostenersparnis von weniger als zwei Euro pro Passagier und Ticket wird mit Lohndumping und Einsparungen bei der Bodenabfertigungsinfrastruktur das für den Flugverkehr unerlässliche hohe Maß an Sicherheit und Zuverlässigkeit aufs Spiel gesetzt.

Die EU-Kommission möchte massiv in die unternehmerische Freiheit eingreifen. Die Vermutung der EU-Kommission, der eigene Bodenverkehrsdienst werde vom Flughafenmanagement bevorzugt, ist nicht mit Tatsachen belegt. Die bereits derzeit geltende Richtlinie verpflichtet den Flughafen bereits zur buchmäßigen Trennung und verbietet eine Quersubvention. Ein Wettbewerbsvorteil ist daher nicht erkennbar. Der

Zwang der EU-Kommission zur Ausgliederung der beschäftigungs- und lohnintensiven Bodenverkehrsdienste und der zentralen Infrastruktur der Flughäfen in eine rechtlich eigenständige Gesellschaft ist daher inhaltlich abzulehnen.

Soll ein erweiterter Wettbewerb nicht auf Kosten der Qualität der Bodenverkehrsdienstleistungen gehen, ist die Regulierung gewisser sozialer Mindeststandards unerlässlich. Echte Effizienzgewinne werden in der Regel über intelligente Produktionskonzepte und hohe Qualität generiert. Ein Wettbewerb, welcher sich im Wesentlichen auf Personalkosten stützt, führt dagegen in diesem hochsensiblen Bereich zu Qualitätseinbußen. Diese sind auch die Folge, wenn erfahrene Beschäftigte bei Auftragsübergang an neue Unternehmen vom neuen Dienstleister nicht übernommen werden.

Der Gesetzentwurf lässt auch konkrete Vorgaben zur Qualität der Ausbildung der Beschäftigten wie auch Regelungen zu sozialen Standards vermissen. Die ungenauen Vorgaben zur Qualifikation der Beschäftigten sind auch aus Gründen der Sicherheit außerordentlich bedenklich, da die Beschäftigten der Bodenverkehrsdienste die Letzten sind, die vor dem Start an einem Flugzeug arbeiten. Die fehlenden Qualifikationsvorgaben entwerten zudem den Beruf des geprüften Flugzeugabfertigers.

Die EU-Kommission hat keine Lehren aus der ersten Marktöffnung und den damit einhergehenden sozialen Verwerfungen für die Beschäftigten der Bodenabfertigungsdienste gezogen. Bereits diese erste Phase der Liberalisierung brachte erhebliche negative Auswirkungen für die Beschäftigten der Bodenabfertigungsdienste mit sich, wie etwa:

- einen erheblichen Preisdruck seitens der übermächtigen, den Luftverkehrsmarkt beherrschenden Airlines von bisher ca. - 30 %;
- eine einseitige Abwälzung des Kostendrucks auf die Beschäftigten der Bodenabfertigungsdienste und damit ein Verfall der Löhne und Gehälter um ca. 25 %;

- eine erhebliche Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, wie Wegfall von Zulagen, Pausenreduzierungen und unsoziale Arbeitszeitgestaltung;
- eine Zunahme von prekären Arbeitsverhältnissen, wie Leiharbeit und befristete Arbeitsverhältnisse;
- zahlreiche Ausgliederungen der Bodenabfertigungsdienste aus dem Flughafenbetrieb und die damit verbundene Tarifflicht

Die EU-Kommission strebt das Modell eines von sozialen Regeln ungebändigten Wettbewerbs an. Eine weitere Deregulierung der Bodenverkehrsdienste wäre ein Schritt zu noch weniger Arbeitnehmerrechten im Luftverkehr. Die Folgen für die Arbeitsbedingungen und die Wirtschaft wären unabsehbar.

Wenn die EU-Kommission sich damit durchsetzt, wären die Kolleginnen und Kollegen bei den Bodenverkehrsdiensten die Leidtragenden, und nicht viel später auch alle anderen Beschäftigten am Flughafen.

Nachdem die Kommission ihre Legislativvorschläge weiterhin mit mangelnden sozialpolitischen Gespür schreibt, ist zu hoffen, dass Rat und Europäisches Parlament, die in dieser Sache nun am Wort sind, zu der Feststellung kommen, dass mehr Wettbewerb nicht in jedem Fall höhere Qualität und mehr Effizienz bedeutet, sondern auch durchaus das Gegenteil zur Folge haben kann.

Das Land Niederösterreich ist Miteigentümer an der Flughafen Wien AG, der größte österreichische Flughafen (Wien Schwechat) liegt zudem in Niederösterreich. Der Landtag von Niederösterreich kann daher den Änderungsentwurf für die Bodenabfertigungsrichtlinie nicht kommentarlos zur Kenntnis nehmen.

Der Standort Flughafen Wien ist der größte Arbeitgeber Ostösterreichs. In den Jahren 2010/2011 waren und sind es durchschnittlich 18.000 Beschäftigte in rund 230 Betrieben, die sich um Pünktlichkeit, Komfort und Sicherheit kümmern. Weitere 52.500 Arbeitsplätze sind indirekt mit dem Flughafen Wien verbunden. Der laufende Betrieb des Flughafens führt zu einem österreichweiten Steueraufkommen von knapp einer Milliarde Euro pro Jahr.

Die Flughafen Wien AG beschäftigt rund 4.500 Mitarbeiter, die für den reibungslosen Ablauf des Betriebes für die rund 20 Millionen Passagiere (2011) sorgen.

Der Bodenverkehrsdienst ist einer der beschäftigungsintensivsten Bereiche am Flughafen, gleichzeitig aber zählt er aber auch zu den Bereichen mit dem geringsten Lohnniveau. Eine weitere Verschärfung des Wettbewerbs würde daher zu weiterem Lohndumping und der Ausweitung von Leiharbeit führen.

Eine weitergehende Regulierung im Bereich der Bodenabfertigungsdienste wäre daher vom Niederösterreichischen Landtag im Interesse der Beschäftigten im Bereich der Bodenabfertigungsdienste, aber auch im Interesse der Aufrechterhaltung des hohen Sicherheitsstandards bei der Flugabfertigung, abzulehnen.

Die Gefertigten stellen daher den

Antrag:

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung, wird ersucht,

- bei der Bundesregierung und den österreichischen Mitgliedern des Europäischen Parlamentes, darauf zu drängen, dass sie bei allen ihnen sich bietenden Gelegenheiten bei den Institutionen der Europäischen Union auf die in der Antragsbegründung angeführte Problematik bei der weiteren Marktöffnung bei den Bodenverkehrsdiensten auf den Flughäfen hinweisen und eine weitergehende Regulierung im Bereich der Bodenabfertigungsdienste ablehnen,
- den Vertretern des Rates der Europäischen Union und des Europäischen Parlaments sowie dem zuständigen Verkehrskommissar Siim Kallas die Haltung des NÖ Landtages zur Problematik bei der weiteren Marktöffnung bei den Bodenverkehrsdiensten auf den Flughäfen im Sinne der Antragsbegründung mitzuteilen.

Der Herr Präsident wird ersucht, diesen Antrag dem EUROPA - AUSSCHUSS so rechtzeitig zur Vorberatung zuzuweisen, dass eine Behandlung am 19. Jänner 2012 möglich ist.