

Keine Starthilfen ohne Klimaschutz

Greenpeace: Rettungspakete für europäische Fluggesellschaften in der Corona-Krise brauchen klare Bedingungen

Die Corona-Krise hat die Luftfahrtindustrie hart getroffen. In Europa wurden mehr als 90 Prozent der Flüge gestrichen¹, allein in Deutschland sind zehntausende Angestellte von Fluggesellschaften in Kurzarbeit. Lufthansa und Condor sind in finanziellen Schwierigkeiten und benötigen staatliche Hilfe, um überleben zu können. Die Branche verhandelt aktuell mit europäischen Regierungen über Kredite, Beteiligungen und Zuschüsse in zweistelliger Milliardenhöhe. Zu den Verhandlungen hat Greenpeace unter act.gp/eabot20 eine Übersicht vorgelegt, die Anträge von Fluggesellschaften in Europa auf staatliche Finanzhilfen listet.

Auch wenn aktuell die meisten Flugzeuge am Boden bleiben - die Luftfahrtindustrie ist ein zentraler Treiber der Klimakrise. Staatliche Rettungsmaßnahmen für Airlines müssen deshalb so ausgestaltet werden, dass sie einen klimaverträglichen Wandel der Luftfahrtindustrie ermöglichen und Arbeitsplätze sozialverträglich absichern.

Vor dem Ausbruch der weltweiten Covid-19-Pandemie nahmen der Flugverkehr und die daraus resultierenden klimaschädlichen Treibhausgasemissionen rasant zu: In Europa um 26 Prozent in den vergangenen fünf Jahren.² Milliarden schwere Steuerbefreiungen für Kerosin und weitere Subventionen ermöglichen günstige Flugtickets, die die Folgen für die Erderhitzung nicht einpreisen. Allein in Deutschland belief sich 2018 die Steuersubventionierung von Kerosin auf 8,4 Milliarden Euro³. Die

20 größten Fluggesellschaften (mit Sitz im europäischen Wirtschaftsraum und in Großbritannien) haben so in den letzten fünf Jahren rund 33 Milliarden Euro an Nettogewinnen erwirtschaftet. Pläne für einen tragfähigen Kurs zum Pariser Klimaschutzziel von 1,5 Grad haben die Fluggesellschaften nicht vorgelegt. Doch ein „weiter wie bisher“ darf es trotz Pandemie in der fortschreitenden Klimakrise nicht geben.

Die Corona-Krise hat Veränderungen beschleunigt und Entwicklungen in Frage gestellt, die sich auch auf die Nachfrage im Flugverkehr auswirken werden: Durch die weltweit verordneten Lock-Downs haben Firmen die Einführung und Nutzung digitaler Kollaborationsinstrumente wie Videokonferenzen rasant umgesetzt. Die meisten Unternehmen werden diese neu entwickelten Routinen nach Ende der Lock-Downs nicht mehr vollständig aufgeben und auf einen Teil ihrer Dienstreisen verzichten, weil das erhebliche Kosteneinsparungen bringt.

Zudem haben viele Firmen in der Corona-Krise erfahren müssen, wie verletzlich ihre globalen Lieferketten sind. Auch hier erwarten Analysten eine stärkere Regionalisierung und einen sinkenden Bedarf für Dienstreisen.⁴ Hinzu kommen Prognosen, die davon ausgehen, dass es gerade in Europa und China, mit vergleichsweise gut ausgebauten Hochgeschwindigkeitsnetzen, auf Strecken unter 1000 Kilometern eine zusätzliche Verschiebung vom Flugzeug auf die Bahn geben wird.⁵

¹ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-wider-economic-impact-from-air-transport-collapse/>

² <https://www.transportenvironment.org/news/airlines-are-biggest-carbon-emitters-four-european-countries>

³ Berechnet auf Basis des Kerosinabsatzes 2018 in Deutschlands und des Energiesteuersatzes von 65,45 Cent pro Liter.

⁴ <https://www.forbes.com/sites/richardaboulafia/2020/03/20/coronavirus-airlines-boeing-airbus/#51527b3346b9>

⁵ <https://www.ubs.com/global/en/investment-bank/in-focus/2020/by-train-or-by-plane.html>

Die Situation in Deutschland

In Deutschland sind die Lufthansa (inklusive zahlreicher Tochtergesellschaften mit 760 Flugzeugen und 135.000 Mitarbeitenden), die Ferienfluggesellschaften Condor (53 Flugzeuge und 4000 Mitarbeitende) und die TUI Gruppe (etwa 150 Flugzeuge in fünf Tochtergesellschaften, allein TUIfly Deutschland hat 2.400 Mitarbeitende) von der Krise betroffen.

Die **Lufthansa** hat 700 ihrer Flugzeuge stillgelegt und führt aktuell vor allem Frachtverkehr und Rückführungsflüge im Auftrag der Bundesregierung durch. Sie hat etwa zwei Drittel ihrer weltweit 135.000 Mitarbeitenden in Kurzarbeit geschickt und angekündigt,⁶ die (bereits geplante) Auflösung ihrer Tochter Germanwings vorzuziehen. Germanwings flog bereits seit einigen Jahren unter dem Label von Eurowings, einer weiteren Lufthansa-Tochter. Trotzdem verliert die Lufthansa laut Vorstandsvorsitzendem Spohr pro Stunde etwa eine Millionen Euro.⁷ Gegenwärtig laufen Verhandlungen mit der Bundesregierung über Kredite oder eine staatliche Beteiligung. Eine Mehrheitsbeteiligung des Bundes schloss der Lufthansa-Chef bisher aus. Gleichzeitig verhandelt die Lufthansa mit den belgischen, österreichischen und schweizer Regierungen über Staatshilfen für ihre Tochtergesellschaften Brussels Airlines, Austrian Airlines und Swiss Air.

Auch die **Condor** hat einen großen Teil der Beschäftigten in Kurzarbeit geschickt und bis zum 11. April Rückführungsflüge für die Bundesregierung durchgeführt. Große Probleme macht die eigentlich geplante Übernahme durch die polnische Airline LOT, die im Zuge der Corona-Krise geplazt ist. Condor war durch die Pleite der Konzernmutter Thomas Cook bereits 2019 selbst in Insolvenz geraten und wurde

⁶ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/corona-krise-lufthansa-verhandelt-mit-bund-ueber-staatsbeteiligung-a-291e4724-dea7-4969-b861-296897f48d31>

⁷ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/coronakrise-lufthansa-verliert-jede-stunde-eine-million-euro-a-6dfdc46-3e95-47b7-8ab4-141669b2c34a>

durch staatliche Kredite gestützt, die im April durch den Verkauf der Condor zurückgezahlt werden sollten. Dieser staatliche Kredit wurde zunächst verlängert. Jetzt steht eine Verstaatlichung im Raum.

TUI: Die TUI Gruppe hat staatliche Hilfskredite in Höhe von 1,8 Milliarden Euro beantragt, um die Krise in seinem Airline-, Kreuzfahrt und Hotelgeschäft bewältigen zu können. Für die Belegschaft von TUIfly Deutschland wurde von April bis Ende September Kurzarbeit beantragt.

Neben den Airlines sind auch die deutschen Flughafengesellschaften von der Krise betroffen. So hat beispielsweise die Fraport AG 18.000 ihrer 22.000 Beschäftigten in Kurzarbeit geschickt. Der Flughafen Düsseldorf hat für seine 2.300 Mitarbeitenden gleich bis Jahresende Kurzarbeit beantragt.

Greenpeace-Forderungen

1. Rettungsgelder müssen den Arbeitnehmenden zu Gute kommen und eine klimafreundliche Neuausrichtung der Industrie sozialverträglich absichern:
 - Keine Dividendenzahlungen an Aktionäre während der ersten drei Jahre nach Antrag auf Staatshilfe.
 - Keine Boni und Gehaltserhöhungen für Manager während der ersten drei Jahren nach Antrag auf Staatshilfe.
 - Keine Aktienrückkäufe während der Zeit, in der ein Unternehmen Staatshilfe bezieht
 - Verzicht auf Kündigungen und Einhaltung aller nationalen und europäischen Arbeitsbestimmungen

2. Die Luftfahrtindustrie sollte nur Staatshilfe bekommen, wenn sie in Zukunft auch angemessenen Steuern bezahlt:
 - Abschaffung der Steuerbefreiung für Kerosin zur Refinanzierung der Staatshilfen
 - Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge
 - Beendigung der kostenlosen Zuteilung von Emissionszertifikaten im Rahmen des Europäischen Emissionshandels

 3. Staatshilfen müssen an Bedingungen geknüpft werden, die einen klimafreundlichen Neustart der Luftfahrtindustrie gewährleisten:
 - Staatsbeteiligungen an Fluggesellschaften müssen mit Stimmrechten einhergehen, um die Einführung klimaverträglicher Unternehmensstrategien kontrollieren zu können
 - Fluggesellschaften müssen 1,5°C-kompatible Businesspläne mit verbindlichen Reduktionsfahrplänen entwickeln und entsprechende Managementinstrumente etablieren (interner CO₂-Preis, Managerboni an Klimaperformance orientieren etc.)
 - Verbot von innerdeutschen Flügen. Die Alternativen zum Fliegen, insbesondere der Bahnverkehr, müssen deutlich stärker als bisher geplant ausgebaut werden
 - Neuorganisation von Streckennetzen an Hand klimafreundlicher Prinzipien
 - Einführung einer verbindlichen, ansteigenden Beimischungsquote von synthetischem Kerosin auf Basis von erneuerbarem Strom
- Ende der Subventionierung von Regionalflughäfen