

Anne Britt Arps

Ryanair: Der hohe Preis des billigen Fliegens

Ob beim Volksentscheid über die Zukunft des Flughafens Berlin-Tegel, den das „Ja“-Lager für den Weiterbetrieb mit 56,1 zu 41,7 Prozent gewann, der Air-Berlin-Pleite oder den zahlreichen Flugausfällen – die Verhältnisse am Himmel sorgten in den vergangenen Wochen für Schlagzeilen wie schon lange nicht mehr. Hinter all dem steht nicht zuletzt die irische Billigfluggesellschaft Ryanair: Sie unterstützte nicht nur die „Tegel-Retter“, ihr Chef Michael O’Leary kritisierte auch das Insolvenzverfahren von Air Berlin immer wieder scharf als ein „abgekartetes Spiel“ zugunsten des Konkurrenten Lufthansa. Und schließlich sah sich die – vermeintlich streikfreie – Ryanair mit einem Arbeitskampf ihrer Piloten konfrontiert: Diese wollen den aktuellen Personalmangel des Konzerns, aufgrund dessen Ryanair über 2000 Flüge streichen musste, nutzen, um bessere Arbeitsbedingungen durchzusetzen: reguläre Arbeitsverträge für alle Mitarbeiter und Verhandlungen über Gehälter, die sich an denen konkurrierender Airlines orientieren.

Dadurch aber geriete Ryanairs auf günstigen Preisen und minimalen Kosten basierendes Geschäftsmodell ins Wanken. Die Ende der 1990er Jahre gegründete Airline betreibt ihr Geschäft mit einem hehren Anspruch: „Wir haben das Fliegen demokratisiert“, schwärmte O’Leary vor ein paar Jahren und steht damit Pars pro Toto für das gesamte Billigfluggeschäft.¹ Nicht mehr nur die Reichen stiegen

heute ins Flugzeug, sondern auch die Schuhputzer aus dem Flughafenterminal. Und tatsächlich hat sich durch die Billigairlines das Konsumverhalten enorm verändert: Gerade für viele junge Menschen aus der Mittelschicht gehört der Wochenendtrip nach Barcelona mittlerweile zum Lifestyle dazu wie das Smartphone oder das Tablet. Möglich wird das durch die extrem günstigen Ticketpreise, die mitunter weniger kosten als die Taxifahrt zum Flughafen: Einen einfachen Ryanair-Flug von Köln nach Mailand bekommt man in dieser Herbstsaison bereits ab 9,79 Euro, freilich ohne Sitzplatz- und Gepäckgebühren. In nicht allzu ferner Zukunft will das Unternehmen Flüge sogar zum Nulltarif anbieten – querfinanziert durch an Bord verkaufte Parfüms und Getränke sowie durch die über die Ryanair-Webseite buchbaren Mietwagen und Hotels.

Angesichts solcher Angebote boomt europaweit der Flugverkehr. Allein in Deutschland stieg die Zahl der Passagiere zwischen 2000 und 2015 von 71 auf fast 110 Millionen im Jahr, 2030 könnte sie Prognosen zufolge auf 175 Millionen anwachsen.²

Maßgeblich dazu beigetragen hat die EU-Kommission, die den Flugverkehr ab Ende der 1980er Jahre liberalisiert und damit die einst national regulierten Märkte für ausländische Anbieter geöffnet hat. Seither sind Billigflieger europaweit auf dem Vormarsch. Gut ein Drittel aller Flüge in Europa wird mittlerweile von ihnen abgewi-

1 Claas Tatje, Hauptsache, billig, www.zeit.de, 18.6.2013.

2 Vgl. Statista, Anzahl der beförderten Personen im deutschen Luftverkehr in den Jahren 2000 bis 2030, de.statista.com, 2017.

ckelt, in Deutschland sind es bereits 23 Prozent.³ An ihrer Spitze steht unangefochten Ryanair: Gemessen an den Passagierzahlen ist das Unternehmen mittlerweile sogar zur größten europäischen Fluggesellschaft aufgestiegen, noch vor der Lufthansa-Gruppe. Auch in Deutschland will die Airline expandieren und bedient seit diesem Jahr deshalb erstmals die großen Drehkreuze Frankfurt und – ab November – München.⁴

Doch so „schön“ die Idee von der Demokratisierung des Fliegens im Sinne der Gerechtigkeit sein mag – dahinter verbirgt sich ein gnadenloser Konkurrenzkampf der Airlines, dem kürzlich auch die bis dato zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft Air Berlin zum Opfer fiel. Ausgetragen wird dieser nicht zuletzt auf dem Rücken der Beschäftigten.

Das Prekariat der Lüfte

Um Arbeitskosten einzusparen, betreiben Billigairlines wie Ryanair ein regelrechtes Sozialdumping: Sie nutzen die unterschiedlichen Steuer-, Sozial- und Arbeitsgesetze der EU-Mitgliedsstaaten gezielt zu ihren Gunsten aus. Durch komplizierte Vertragskonstruktionen umgeht Ryanair so nicht nur den Arbeitgeberanteil für die Sozialabgaben seiner Mitarbeiter, sondern auch das Arbeitsrecht der Länder, in denen die Crews eingesetzt sind. So beschäftigt das Unternehmen einen Großteil seiner 3500 Piloten nicht selbst, sondern über eine irische Leiharbeitsfirma. Doch auch diese stellt die Piloten nicht an, sondern unterstützt sie mit Steuerberatern bei der Gründung ihrer eigenen Briefkastenfirmen in Irland. Diese wiederum gründen eine Filiale im Einsatzland der Piloten. Am Ende arbeiten diese hier als Angestellte ihrer

selbst, vermittelt über die Leiharbeitsfirma – die Dienstpläne, Arbeitsanweisungen und Uniformen stammen jedoch von Ryanair. Durch dieses Modell spart sich das Unternehmen nicht nur Arbeitgeberkosten – als formell Selbstständige müssen die Piloten Sozialabgaben selbst entrichten. Es kann auch flexibel auf Auftragsschwankungen – etwa im Winter – reagieren. So sehen die Verträge mit der Leiharbeitsfirma vor, dass die Piloten bei geringem Bedarf in unbezahlten Urlaub geschickt werden können. Bei Krankheit müssen sie dagegen nacharbeiten und bei häufigem Ausfall darum bangen, überhaupt wieder für Flüge eingeteilt zu werden. Auf diese Weise wälzt Ryanair einen Teil seines unternehmerischen Risikos knallhart auf seine Mitarbeiter ab. Auf den so beschäftigten Piloten hingegen lastet ein enormer Druck: Sie werden es sich zweimal überlegen, ob sie bei einer Grippe zu Hause bleiben, zumal sie nach irischem Arbeitsrecht – auf das sich Ryanair aufgrund der irischen Verträge beruft – ohnehin keinen Anspruch auf Lohnfortzahlung im Krankheitsfall haben.

Auch die Bezahlung der Piloten lässt sich bei weitem nicht mit der traditionellen Fluggesellschaften vergleichen: Verdient ein erfahrener Flugkapitän bei Lufthansa ein Bruttojahresgehalt von 225 000 Euro, sind es bei Ryanair 85 000 Euro. Noch prekärer wird es bei Berufseinsteigern und Co-Piloten. Sie kommen nur auf ein durchschnittliches Jahresgehalt von 53 000 bzw. 25 000 Euro (Stand 2014).⁵ Dabei schwankt die Vergütung je nach Anzahl der Flugstunden. Bezahlt wird obendrein nur die reine Flugzeit, Verspätungen, Wartezeiten zwischen den Flügen, aber auch die Vor- und Nachbereitung eines Fluges bleiben unvergütet.

Verschärfend kommt hinzu, dass angehende Piloten durch die hohen Ausbildungskosten von um die 80 000 Euro

3 Vgl. Low Cost Monitor, www.dlr.de, 16.5.2017.

4 Bislang entfallen in Deutschland 21,5 Prozent der Billigflüge auf Ryanair, 50,2 Prozent auf Eurowings und 11,2 Prozent auf Easyjet.

5 Peter Wilke, Katrin Schmid und Stefanie Gröning, Branchenanalyse Luftverkehr, Hans-Böckler-Stiftung (Hg.), Düsseldorf 2016, S. 62.

oft hoch verschuldet sind. Gerade Billigflieger lassen sich zudem die Einweisung in Flugzeugtypen und erforderliche Praxisstunden nach dem Prinzip „pay to fly“ von den Piloten bezahlen. Berufsanfänger starten ihre Laufbahn so nicht selten mit einem Schuldenberg von bis zu 150 000 Euro – bereit, jeden Job anzunehmen und etliche Überstunden zu leisten.

Für die Flugbegleiter sieht es ähnlich düster aus: Laut der Gewerkschaft UFO erhält ein in Deutschland lebender und arbeitender Vollzeitflugbegleiter bei Ryanair nur ein Bruttojahresgehalt zwischen 11 000 und maximal 18 000 Euro, besitzt keine deutsche Krankenversicherung und erwirbt bei einer Anstellung nach irischem Recht auch keinerlei deutsche Rentenansprüche. Bei einer Entlassung bestünde nicht einmal Anspruch auf Arbeitslosengeld.⁶ Ob sich die Ryanair-Piloten nun mit ihren Forderungen durchsetzen können, ist indes äußerst ungewiss: In der Vergangenheit jedenfalls weigerte sich Konzernchef O’Leary wiederholt, Gewerkschaften wie die 2012 gegründete Ryanair Pilot Group, die nach eigenen Angaben immerhin mehr als die Hälfte der Piloten vertritt, als Verhandlungspartner anzuerkennen.

Zwar sind Beschäftigungsmodelle wie bei Ryanair Extremfälle, die arbeitsrechtlich höchst umstritten sind. Seit Jahren ermittelt deswegen die Staatsanwaltschaft Koblenz gegen zwei für Ryanair tätige irische Personaldienstleister, gegen leitende Mitarbeiter der Airline sowie gegen Hunderte Piloten, unter anderem wegen des Verdachts auf Sozialversicherungsbetrug und Steuerhinterziehung. Zudem könnte ein EUGH-Urteil vom September Klagen von Ryanair-Beschäftigten in ihren Einsatzländern zukünftig erleichtern.⁷

6 Vgl. Ernst August Ginten, *Schöner Schein*, www.welt.de, 14.5.2016.

7 Vgl. Marcus Theurer und Hendrik Wieduwilt, *Ryanair drohen teure Prozesse*, www.faz.net, 14.9.2017.

Dennoch beschleunigen solche Modelle den Trend zu prekären Arbeitsverhältnissen in der Branche insgesamt: Einer Studie der Universität Gent zufolge waren im Jahr 2014 bereits 16 Prozent aller befragten Piloten in Europa atypisch beschäftigt.⁸ Und auch bei den Flugbegleitern oder dem Bodenpersonal greifen Leih- und Teilzeitarbeit sowie befristete Verträge um sich.

Das betrifft bei weitem nicht nur Billigflieger. Der verschärfte Konkurrenzkampf setzt ebenso die etablierten Gesellschaften unter Druck, ihre Kosten immer weiter abzusenken. So baut auch Lufthansa zunehmend auf Leiharbeit, und bei ihren Billigtöchtern Germanwings und Eurowings gelten deutlich niedrigere Tarife als im Mutterkonzern. Für viele Air-Berlin-Beschäftigte drohen bei der Übernahme durch Eurowings deswegen deutliche Gehaltseinbußen.

Sparen auf Kosten der Sicherheit

Schließlich drücken die Billigairlines durch ihre Marktmacht auch auf den Flughäfen die Preise: So gewährte die weitgehend landeseigene Betreibergesellschaft des Frankfurter Flughafens, Fraport, Ryanair Preisnachlässe bei den Flughafengebühren. Und auch die Anbieter von Bodenverkehrsdiensten, die seit der Liberalisierung durch die EU ohnehin in verschärftem Wettbewerb stehen, setzt der Unterbietungskampf im Fluggeschäft zusätzlich unter Druck, ihre Kosten zu senken – zulasten der Beschäftigten.

Doch die Ausbreitung prekärer, immer schlechter bezahlter Jobs hat gravierende Konsequenzen für die Sicherheit – denn sie schlägt sich auf die Qualität der Arbeit nieder. Gerade beim Beladen von Flugzeugen können kleine Fehler etwa wegen steigender Arbeitsbelastung oder mangelnder Qualifika-

8 Vgl. Yves Jorens et al., *Atypical Employment in Aviation*, European Commission 2015, www.eurocockpit.be.

tion der Mitarbeiter gefährliche Folgen haben. Vor allem aber kommt es immer wieder vor, dass Piloten krank oder in psychisch labilem Zustand ins Cockpit steigen und bis zur Erschöpfung arbeiten. Den hohen Druck auf die Piloten nutzen die Fluggesellschaften ihrerseits aus, um sie zur Einhaltung ihrer teils gesetzeswidrigen Arbeitsanweisungen und Sparvorgaben zu drängen – etwa zum massiven Überschreiten der maximal erlaubten Flugdienstzeiten. Laut eines in einer ARD-Dokumentation zitierten anonymen Co-Piloten einer kleinen deutschen Airline weisen die Fluggesellschaften Mitarbeiter beispielsweise an, zu lange Flugdienstzeiten und selbst technische Mängel aus dem System zu löschen, damit das Luftfahrtbundesamt keinen Verdacht schöpft.⁹

Ryanair wiederum veröffentlichte unternehmensintern Listen über den Treibstoffverbrauch seiner Piloten, um sie zum sparsamen Betanken der Flugzeuge anzuhalten – denn das Gewicht des teuren Treibstoffs erhöht zusätzlich den Spritverbrauch.

Gerade bei Billigfliegern häufen sich angesichts dessen gefährliche Zwischenfälle. So verlor ein Ryanair-Pilot im September 2005 beim Landeanflug auf Rom während eines Unwetters völlig die Kontrolle über sein Flugzeug. Er wich schließlich auf einen anderen Flughafen aus und landete sicher. Eine Untersuchung ergab später, dass er wochenlang um das Leben seines kranken Sohnes gebangt hatte, der drei Tage zuvor gestorben war. Dennoch war er zur Arbeit erschienen – aus Angst, seinen Job zu verlieren.¹⁰ Und im Juli 2012 mussten gleich drei Ryanair-Maschinen aufgrund eines Unwetters in der spanischen Stadt Valencia notlanden, weil sie nicht genügend Treibstoff getankt hatten. Wegen

solch ungeheurer Sparrisiken kamen anderswo bereits Menschen zu Tode: etwa beim Absturz eines bolivianischen Flugzeugs im kolumbianischen Dschungel im vergangenen November, das fast die gesamte Mannschaft des brasilianischen Fußball-Erstligisten Chapecoense an Bord hatte. Insgesamt 71 Menschen verloren bei dem Unfall ihr Leben. Schreiten Politik und Behörden nicht ein, ist es nur eine Frage der Zeit, bis die Sparpolitik der Airlines auch in Europa zu Unfällen führt.

Eine Frage der Klimagerechtigkeit

Doch das billige Fliegen müsste eigentlich noch an eine weitere, entscheidende Grenze stoßen: die Umwelt. Flugzeuge sind die im Vergleich zu Auto und Bahn mit Abstand klimaschädlichsten Verkehrsmittel. Sie verursachen mindestens fünf Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen – Tendenz rasant steigend. Damit stellt sich auch die Frage der Klimagerechtigkeit: Denn während die weiße Mittelschicht Europas billig auf die Kanaren jettet, kann sich dies die große Mehrheit der Menschen im globalen Süden nicht leisten. Stattdessen müssen die Menschen dort in besonderem Maße die Folgen des Klimawandels ausbaden. Die Politik setzt dennoch weiter auf ein Wachstum der Branche und bezuschusst diese zu allem Überfluss mit einer Befreiung von der Kerosinsteuer – das Erreichen der Pariser Klimaziele rückt damit in weite Ferne.

Letztlich machen die Billigflieger so Profit auf Kosten aller – der Beschäftigten, die immer schlechtere Arbeitsbedingungen hinnehmen müssen, der Passagiere, deren Sicherheit aufs Spiel gesetzt wird, des Staates, dem Einnahmen entgehen und des Klimas, das durch den gigantischen CO₂-Ausstoß der Flugzeuge weiter angeheizt wird. Fest steht: Die von O'Leary propagierte „Demokratisierung“ des Fliegens können wir uns auf Dauer nicht leisten.

9 Vgl. (Alb-)Traumjob Pilot, ARD-Dokumentation, 15.5.2017.

10 Vgl. Profit. Auf Kosten aller? Der gnadenlose Preiskampf der Billigairlines, ARD-Dokumentation, 20.3.2017.