

Ein „Green New Deal“ für Gatwick

Ein dringender Aufruf für Investitionen in neue Beschäftigung als Antwort auf Covid-19

Dieser Bericht beschreibt und beurteilt die Beschäftigungssituation am Flughafen Gatwick und in dessen Umgebung als Ergebnis der Covid-19 Pandemie.

Er bietet eine zunächst bestürzende Darstellung – „dass es keine Arbeit mehr geben wird“.

Wir untersuchen die vorhandenen/verborgenen beruflichen Potentiale der ehemaligen Flughafen-Beschäftigten und schlagen konstruktive, positive Investitionen in Qualität und sichere Arbeitsplätze vor – Arbeitsplätze, die den künftigen Bedürfnisse der Region und der Umwelt entsprechen.

Autoren:

Tahir Latif, PCS Aviation Group President

Jonathan Essex, Green House Think Tank

Robert Magowan, Green New Deal UK and PCS
member

Sam Mason, PCS policy officer

Jack Baart, Green House Think Tank

Die Autoren sind dankbar für Beiträge und Kommentierungen von einer großen Bandbreite von Organisatoren und von Einzelpersonen aus der Region Gatwick und aus dem gesamten Vereinigten Königreich (UK). Insbesondere bedanken wir uns für die Beiträge von Finlay Asher und Kollegen von Safe Landing und Sarah Finch. Entsprechend unseren Schlussfolgerungen im Bericht hoffen wir, dass dies der Beginn einer Diskussion über die Zukunft von Gatwick und nicht über dessen Ende ist.

- Die "Public and Commercial Services Union (PCS)" ist eine der größten Gewerkschaften im UK mit 180.000 Mitgliedern, einschließlich Beschäftigten in der Flugüberwachung, des Flugpersonals und des Bodenpersonals an den größten Flughäfen im UK.
- Green House ist eine im Jahr 2011 gegründete Denkfabrik. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, die Entwicklung des grünen/nachhaltigen Denkens im UK anzuführen.
- Green New Deal UK ist eine gemeinnützige Organisation, die im Jahr 2019 gegründet wurde und die sich der sozialen, ökonomischen und klimatischen Gerechtigkeit verpflichtet hat.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
Einführung	5
1. Kein Weg zurück	6
- Zerstörung durch Covid-19	6
- Keine Rückkehr zum "Normalen"	10
- Langfristige Trends in der Luftverkehrswirtschaft	12
- Reaktion von Seiten der Regierung	15
2. Vorhandenes Potential	18
- Bewertung der beruflichen Fähigkeiten und Erfahrungen der Mitarbeiter in Gatwick und in der gesamten Lieferkette	18
- Arbeitsplätze in einem Green New Deal	19
- Fachwissen/Fähigkeiten in einem gerechten Übergang	19
- Fallstudien zur Übertragbarkeit von Fachwissen/Fähigkeiten	20
Umbau der Region	21
Ingenieure: Eine knappe Resource	22
Führen in der Krise	23
Ansichten eines Mitarbeiters:	
Ein in Gatwick beheimateter Pilot	24
- Pflege als Vorreiter eines Aufschwungs	25
3. Ein Green New Deal	26
- Führung durch den Öffentlichen Sektor	26
- Notwendigen Arbeiten – Potential für grüne Arbeitsplätze in der „Gatwick Diamond“ Region	27
- Fördermöglichkeiten	30
- Realisierung	32
Anhang 1 – Weitere Tabellen	33

Zusammenfassung

- Der Flughafen Gatwick und seine umgebende Region, die von ihm abhängt, erleben eine sehr ernsthafte Krise. Trotz erheblicher finanzieller Unterstützung der Fluggesellschaften und der Flughäfen wurden Tausende Mitarbeiter entlassen, annähernd 50.000 wurden in Kurzarbeit geschickt und es gibt keine Rückkehr zum vorherigen Ausmaß des Flugverkehrs in den nächsten Jahren - wenn überhaupt zum vorherigen Niveau.

- **Aber die Wahrnehmungen, dass es "keine Arbeit gibt", ist irreführend. Es gibt einen erheblichen Umfang an Arbeit, die getan werden muss.**

- Von der Isolierung von Gebäuden um nachhaltige Energieverwendung zu gewährleisten, zur Wiederherstellung der Natur, der Fürsorge für Kinder und Ältere, der Ausweitung des ÖPNV bis zur Kreislaufwirtschaft. Es gibt eine Fülle von Aufgaben im Bereich der Dekarbonisierung und des Umstiegs in eine zuverlässigere, sicherer und gutgehende Gesellschaft.

- **Wir haben festgestellt, dass 16.000 dieser nachhaltigen Arbeitsplätze unmittelbar innerhalb der „Gatwick Diamond“ Region** in 7 Kreisen in der Teil-Grafschaft East Surrey und der Grafschaft West Sussex geschaffen werden könnten, viele davon in den nächsten 2 Jahren. Weitere tausende Arbeitsplätze würden entstehen, um die Vorproduktion und die örtliche Wirtschaft in die Lage zu versetzen, die Tätigkeit der oben Genannten zu unterstützen.

- Darüber hinaus haben wir festgestellt, dass zahlreiche Fähigkeiten der verschiedenen Flughafen-Beschäftigten - von Piloten, Flugbegleiter, Ingenieuren, Gepäckabfertigern bis zu IT-Fachleuten, Verkaufspersonal, Personal für Transport und den Betriebsablauf – sehr gut übertragbar sind für die nachhaltigen Beschäftigungen, für die es in der Gatwick Region eine große Nachfrage gibt.

- **Die jährlichen vom Steuerzahler zu übernehmenden Kosten für diesen Umfang der Beschäftigungsunterstützung würden zwischen £ 287 und 532 Mio (€ 315 -585 Mio) liegen,** abhängig vom Umfang der von der Regierung übernommenen Gehalts-/Lohnkosten. Über die erheblichen Einmal-Anschubkosten hinaus, die bisher vom lokalen Town Funds (£25 Mio, € 28 Mio) und dem Coast to Capital Local Enterprise Partnership (£19 Mio, € 21 Mio) zur Verfügung gestellt wurden, **würden diese geschätzten Kosten deutlich unter der Hälfte und letztlich ein Viertel des Anteils von Gatwick an dem durch den Flugverkehr verursachten Steuerausfall des UK (Steuereinnahmen im Jahr 2019 £1,250 Mio (€ 1.375 Mio) ausmachen.**

- Der Betrag ist vergleichbar mit Gatwicks Anteil am 12-Monats "Air Passenger Duty („Fluggaststeuer“) - Stilllegungsanteil, der von den UK- Luftfahrtgesellschaften angefordert wurde – **obwohl der Betrag in Gatwick die doppelte Anzahl von Arbeitsplätzen im Vergleich zu den Arbeitsplätzen in den gesamtem UK (8.000) ermöglicht.**

- Und weiterhin könnten diese Investitionen weitere Nebenwirkungen beinhalten haben, wie wärmere, energieeffizientere Häuser, bessere Betreuungsleistungen, bessere lokale Lebensumstände und eine bessere lokale Wirtschaftsstruktur.

Einführung

In der Gatwick Region hängen ein großer Anteil der Arbeitsplätze vom Flughafen oder von Wirtschaftsbereichen, die mit ihm zusammenhängen, ab.

Der Ausbruch der Covid-19 Pandemie im Jahre 2020 führte nahezu zu einem Stillstand des Flugverkehrs, gefolgt von einem wahrscheinlich über mehrere Jahre dauernden langsamen Wachstum hin zu dem ursprünglichen Niveau.

Daraus folgt, dass Überlegungen zu unterschiedlichen Zukunftsaussichten der Beschäftigten in der „Gatwick Diamond“-Flughafenregion eine dringende Aufgabe sind.

Covid-19 hat die Luftfahrtbranche früher an einen entscheidende Kipp-Punkt gebracht, als dies erwartet werden konnte.

Während die Gewerkschaften, die die Interessen der Beschäftigten am Flughafen Gatwick vertreten, weiterhin dafür kämpfen müssen, die Rechte der Beschäftigten und deren Arbeitsplätze zu sichern, ist die Flugverkehrswirtschaft wahrscheinlich in einer jahrelangen Flaute, und es nicht davon auszugehen, dass der Flughafen zukünftig einen Anstieg Beschäftigtenzahl erschafft.

Stattdessen bietet sich die Möglichkeit, nun die wirklichen Bedürfnisse der Region zu ergründen um wichtige Investitionen in Angriff zu nehmen – im Bereich des Klimawandels, sozialer Dienstleistungen und gesellschaftlich sinnvoller Produktion – sowie der Umschulung der Beschäftigten für den vorgesehenen Übergang.

In diesem Bericht werden das Ausmaß der Krise, die durch den Zusammenbruch der Luftfahrt verursacht wurde, die Kenntnisse/Fähigkeiten der Beschäftigten, die befürchten müssen, ihren Arbeitsplatz zu verlieren und die alternativen Beschäftigungsmöglichkeiten untersucht und bewertet. Obwohl die Prinzipien eines New Green Deal schon häufig auf nationaler Ebene und manchmal abstraktem Niveau untersucht wurden, besteht hier die Absicht, diese Prinzipien auf die konkrete Situation der Beschäftigten in der Region anzuwenden und damit die Art eines Übergangs herbeizuführen, der den Beschäftigten, der Umwelt und der regionalen Wirtschaft im Interesse aller nützt.

Tahir Latif

PCS Aviation Group President

1. Kein Weg zurück

Zerstörung durch Covid-19

Die Luftfahrtindustrie war eine der ersten und am stärksten betroffenen Industrien, die von der weltweiten Verbreitung von Coronaviren im Frühjahr 2020 betroffen wurde. Im Mai war die Anzahl der internationalen Flugpassagieren gegenüber dem Vorjahr um 98,7% gesunken¹. Am Flughafen Gatwick - dem zweitgrößten Flughafen Großbritanniens - ging die Gesamtzahl der Passagiere im ersten Halbjahr um zwei Drittel oder fast 15 Millionen zurück². Schaubild 1 zeigt das Ausmaß des Zusammenbruchs. Sogar Im Juli und August, als das UK aus seinem ersten landesweiten Lockdown wieder heraustrat, als die Reiseverbote aufgehoben und die Quarantäneliste verkürzt wurden, lagen die Passagierzahlen immer noch unter 20% ihres Vergleichswertes von 2019³. Die zweite Sperre in Großbritannien, die am 31. Oktober angekündigt wurde, untersagte fast alle Reisen innerhalb und außerhalb Großbritanniens und spätestens am 2. Dezember ist es an allen wesentlichen Flughäfen wieder ruhig geworden.

Schaubild 1

Noch nicht eingefügt

Schaubild 1: Flugbewegungen und Passagierzahlen des Flughafens Gatwick im Jahr 2020 im Verhältnis zu entsprechenden Zahlen im Jahr 2019.

¹ IATA (2020) Recovery Delayed as International Travel Remains Locked Down. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-07-28-02/>

² BBC (2020) Coronavirus: Gatwick passenger numbers collapse by 14.7 million. <https://www.bbc.com/news/business-53943734>

³ CAA (2020) UK airport data. <https://www.caa.co.uk/Data-and-analysis/UK-aviation-market/Airports/Datasets/UK-Airport-data>

Die Belegschaft von Gatwick spürte die Auswirkungen sofort. Gatwick Airport Limited (GAL) - der Eigentümer und Betreiber des Flughafens und direkter Arbeitgeber von 3.000 der Flughafenbeschäftigten, kündigte 200 Arbeitsverträge im März, noch bevor der Lockdown wirksam wurde. Das Arbeitsplatzerhaltungsprogramm der Regierung war eine wichtige Maßnahme zur Vermeidung einer noch weiter verbreiteten Arbeitslosigkeit, zusammen mit zinsgünstigen und ohne Auflagen vergebenen Darlehen der Bank of England in Höhe von fast 2 Mrd. GBP für den Sektor⁴. Dies ermöglichte es GAL 90% der Mitarbeiter „freizustellen“, dh in Kurzarbeit zu schicken, von denen 75 % bis zum September durch das obige Programm unterstützt wurden⁵. Crawley wurde mit 25.800 Personen zur „Urlaubshauptstadt Englands“ – das entsprach 41% der gesamten arbeitsfähigen Bevölkerung.

Trotz des beispiellosen Schutzes, der durch das Programm gewährt wurde, kündigte der zweitgrößte Kunde von Gatwick, British Airways, bereits im April, einen Monat nach dem Beginn des genannten staatlichen Unterstützungsprogramms an, 12.000 seiner Mitarbeiter zu entlassen, nahezu fast ein Viertel seiner Gesamtbelegschaft. Darunter waren 1.100 Piloten, verteilt über in ganz Großbritannien und ein katastrophales Volumen von 60% der Kabinenbesetzung, stationiert in Gatwick⁷. Der größte Kunde des Flughafens, EasyJet, gab daraufhin bekannt, dass 30% seiner Mitarbeiter in den Bereichen Flughafenbetrieb, Gepäckabfertigung, Wartung, Vertrieb und Marketing entlassen werden⁸. Virgin Atlantic kündigte an, den Betrieb in Gatwick im Rahmen eines Personalabbaus um ein Drittel einzustellen⁹. Die GAL selbst folgte im August und kündigte 600 weitere Entlassungen zusätzlich zu den 785 an, die das Unternehmen bereits seit Beginn der Pandemie freiwillig oder unfreiwillig verlassen hatten¹⁰.

Dies entsprach einem Verlust von 40% der GAL-Belegschaft, noch vor dem Ende des „Freistellungsprogramms“ und der zweiten Sperrung. Im November kündigten mehrere Fluggesellschaften nach der Ankündigung eines zweiten Lockdowns die Einstellung aller Flüge zum und vom Flughafen an und dies verlängerte das erweiterte „Freistellungsprogramm“ für Tausende Mitarbeiter¹¹.

⁴ DeSmog (2020). Bank of England COVID Bailouts for Airlines the 'Antithesis' of a Green Recovery — Report. <https://www.desmog.co.uk/2020/07/01/bank-england-covid-bailouts-airlines-antithesis-green-recovery-report>

⁵ Gatwick Airport (2020) Written Evidence to House of Lords Economic Affairs Committee. <https://committees.parliament.uk/writtenevidence/11472/html/>

⁶ The Telegraph (2020) Crawley the furlough capital of England new figures reveal. <https://www.telegraph.co.uk/news/2020/06/11/crawley-furlough-capital-england-new-figures-reveal-20k-paid2/>

⁷ The Guardian (2020) British Airways to cut Gatwick operation. <https://www.theguardian.com/business/2020/apr/30/british-airways-to-cut-gatwick-operation-and-lay-off-1130-pilots>

⁸ Routes Online (2020) EasyJet to cut 30% of staff. www.routesonline.com/news/29/breaking-news/291498/easyjet-to-cut-30-of-staff-to-match-smaller-network/

⁹ Virgin Atlantic (2020) Our post-Covid19 future. <https://corporate.virginatlantic.com/gb/en/media/press-releases/Our-post-Covid19-future.html>

¹⁰ Gatwick Airport (2020) Written Evidence to House of Lords Economic Affairs Committee. <https://committees.parliament.uk/writtenevidence/11472/html/>

¹¹ The Argus (2020) Norwegian Air faces uncertainty as Gatwick staff furloughed. www.theargus.co.uk/news/18859463.norwegian-air-faces-uncertainty-gatwick-staff-furloughed/

Wie aus der nachfolgenden Tabelle 1 hervorgeht, befinden sich luftfahrtbezogene Arbeitsplätze in der Region Gatwick Diamond überwiegend in Crawley (am Flughafen selbst), in der sie mit 17.365. ca. 32% der gesamten Arbeitsplätze der Region ausmachen. Wenn die Anzahl der Arbeitsplätze, die mit dem Einzelhandel und dem Gastgewerbe hinzugerechnet werden, steigt die Anzahl auf 23.800. Dies erhöht sich weiter auf 36.000 durch die Einbeziehung von Lieferketten in der gesamten Gatwick Diamond Region, sodass der Flughafen für jeden 12. Arbeitsplatz in der Region beiträgt.

Tabelle 1: Flughafenbezogene Arbeitsplätze in der Gatwick Diamond Region (2019)

(Teil-)Grafschaft/Kreis	Mit der Flughafen verbundene Arbeitsplätze
East Surrey	355
Mole Valley	35
Reigate and Banstead	130
Tandridge	170
Epsom & Ewell	20
West Sussex	17.755
Crawley	17,365
Horsham	90
Mid Sussex	300
Flughafen-Arbeitsplätze in der Gatwick Diamond Region	18.125
Einschließlich unterstützender Dienstleistungen und Zulieferer In der Gatwick Diamond Region¹	36,000

Quelle: ONS (2020a), bzw. ¹Oxford Economics (2016)¹²

Die Gewerkschaft Unite berichtete im September, dass einschließlich der Lieferketten-Beschäftigte bereits mehr als 6.000 Arbeitnehmer (in Gebieten, in denen Unite organisiert ist) ihren Arbeitsplatz verloren hatten oder in Gefahr waren, ihren Arbeitsplatz zu verlieren¹³.

¹² ONS (2020a) UK Business Register and Employment Survey (BRES). Oxford Economics (2016) The Economic Impact of Gatwick Airport.

https://www.gatwickairport.com/globalassets/documents/business_and_community/about-gatwick/gatwick_growth_board_jan17.pdf

¹³ Unite (2020) 6,000 job losses at 'ghost town' Gatwick airport <https://unitetheunion.org/news-events/news/2020/september/6000-job-losses-at-ghost-town-gatwick-airport-demon-strates-devastation-in-uk-aviation/>

Besorgniserregende Anzeichen für weiterreichende Auswirkungen gibt es in Crawley, das im September die am schnellsten steigende Arbeitslosenquote aller großen Städte des Landes hatte, wobei die Zahl der Antragsteller seit August um 0,5 Prozentpunkte und seit März um 5,1 Prozentpunkte gestiegen ist. Die Jugendarbeitslosigkeit in Crawley hat sich seit Anfang des Jahres verdreifacht¹⁴.

Die Aussichten auf eine Erholung von dieser Entwicklung sind nicht positiv. Die neuesten Daten der Regierung zum Arbeitsplatzerhaltungsprogramm zeigen, dass die Arbeitslosenquote in Crawley am 28. Oktober 16 % betrug und damit die höchste im ganzen Land war. Die Raten für Horsham, Mid-Sussex und der gesamten Grafschaft West-Sussex liegen ebenfalls über dem britischen Durchschnitt. 47.300 Menschen sind in der Grafschaft West-Sussex und der Teil-Grafschaft East Surrey arbeitslos, weitere 31.200 haben Anspruch auf Einkommensunterstützung für Selbstständige (Self-Employment Income Support Scheme).

Tabelle 2: Freistellungsquote des Corona-Arbeitsplatzerhaltungsprogramms in der Gatwick Diamond Region (Oktober 2020)

(Teil-)Grafschaft/Kreis	Arbeits-Freistellungen am 28.Okt.2020	Gesamt-Beschäftigten	Freistellungsquote am 28.Okt.2020
East Surrey	20.800	188.300	11 %
Mole Valley	4.400	39.400	11 %
Reigate and Banstead	7.900	71.700	11 %
Tandridge	4.600	39.200	11 %
Epsom & Ewell	3.900	38.000	11 %
West Sussex	26.500	200.800	13 %
Crawley	10.300	62.900	16 %
Horsham	7.700	66.700	12 %
Mid Sussex	8.500	71.200	10 %
Gatwick Diamond Region	47.300	389.100	12 %
UK	3.274.900	30.353,200	11 %

¹⁴ Centre for Cities (2020) UK Unemployment Tracker. <https://www.centreforcities.org/data/uk-unemployment-tracker>

Covid-19 hat nachweislich stärkere Auswirkungen auf die Arbeitsplätze der jüngeren Generation¹⁵. Dies trifft auch auf die Region um den Flughafen Gatwick zu. Tabelle A2 im Anhang zeigt, dass Covid-19 in Crawley zu einer höheren Arbeitslosigkeit geführt hat und dass dies überproportional junge Menschen betroffen hat. Der Anteil der Leistungsbezieher im Alter von 18 bis 24 Jahren in Crawley (12,9 %) ist deutlich höher als die Gesamtquote der Leistungsbezieher (7,9 %) und dreimal höher als die Arbeitslosenquote (4,1 %). Dies ist besonders besorgniserregend für die regionale Wirtschaft, da Jugendarbeitslosigkeit in der Regel ein Vorläufer von langfristigen Schäden bei den Aussichten auf Arbeit und Einkommen ist¹⁶. Schwarze und Angehörige ethnischer Minderheiten sind ebenfalls stärker betroffen, sowohl in Bezug auf die Covid-19-Infektion als auch in wirtschaftlicher Hinsicht: Die Analyse zeigt, dass 22 % nach einer Arbeitsfreistellung in die Arbeitslosigkeit eintreten, verglichen mit 10 % der allgemeinen Bevölkerung¹⁷.

Die massiven sozialen Folgen dieser Arbeitslosenkrise sind in Gatwick und Umgebung bereits sichtbar. Berichten zufolge hat sich die Inanspruchnahme der Essensausgabe in Crawley seit Beginn der Pandemie verdoppelt¹⁸. Am Flughafen Heathrow ergab eine Unite-Umfrage, dass 55 % der Beschäftigten angaben, dass ihre psychische Gesundheit leide¹⁹.

Keine Rückkehr zum “Normalen”

Wie sehen die Aussichten für eine mittelfristige Erholung aus? Gatwicks Südterminal wird bis zum Sommer 2021 vollständig geschlossen bleiben, und der Flughafen hat den Investoren mitgeteilt, dass das Verkehrsaufkommen erst im Jahr 2024 wieder das Niveau von 2019 erreichen wird²⁰, was im Einklang mit den Erwartungen der International Air Transport Association (IATA) für das weltweite Verkehrsaufkommen steht²¹.

¹⁵BBC News (2020) Employment: Seven ways the young have been hit by Covid the young have been hit by Covid. <https://www.bbc.co.uk/news/explainers-54005156>

¹⁶Resolution Foundation (2020) Class of 2020: Education leavers in the current crisis. <https://www.resolutionfoundation.org/app/uploads/2020/05/Class-of-2020.pdf>

¹⁷Figures from Resolution Foundation (2020), Jobs, Jobs, Jobs, p.6. <https://www.resolutionfoundation.org/app/uploads/2020/10/Jobs-jobs-jobs.pdf>

¹⁸BBC News (2020) 'I know pilots who are driving for Sainsbury's now'. <https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-sussex-54480892>

¹⁹Unite (2020) Epidemic of ill health revealed at Heathrow. <https://unitetheunion.org/news-events/news/2020/october/epidemic-of-ill-health-revealed-at-heathrow-ascompany-presses-ahead-with-huge-pay-cuts/>

²⁰Gatwick Airport (2020) Gatwick Airport results. <https://www.gatwickairport.com/globalassets/business--community/investors/june-2020--mid-year/investor-presentation---results-for-the-period-ended-30-june-2020.pdf>

²¹IATA (2020) Recovery Delayed as International Travel Remains Locked Down. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-07-28-02/>

Auch Gatwicks Vorstandschef Stewart Wingate sagte die Rückkehr zum Verkehrsaufkommen von 2019 "wahrscheinlich nicht früher als in vier oder fünf Jahren" voraus²². Selbst diese Einschätzung könnten zu optimistisch sein. Das Beratungsunternehmen Oxford Economics prognostiziert als Datum für Rückkehr der britischen Passagierzahlen auf das Niveau von 2019 das Jahr 2023, als Negativszenario jedoch das Jahr 2039²³.

Es wird erwartet, dass der Langstreckenverkehr, der in Gatwick nur 17% des Flugvolumens, aber in den letzten Jahren den Großteil des Passagierwachstums ausmachte, länger braucht, um sich zu erholen als der Kurzstreckenverkehr²⁴. Covid-19 wird wahrscheinlich auch längerfristige Veränderungen in Geschäftspraktiken und Verhaltensweisen der Menschen bewirken. Geschäftsreisen, eine der lukrativsten Einnahmequellen der Branche (wobei insbesondere der internationale Transit einen bedeutenden Beitrag zum lokalen Übernachtungsaufkommen rund um Gatwick leistet)²⁵, hatten sich bereits vor der Pandemie an Londons Flughäfen stabilisiert oder waren rückläufig²⁶. Die Unternehmen gewöhnen sich daran, „aus der Ferne“ zu arbeiten und an Veranstaltungen teilzunehmen und haben massiv in die dafür erforderliche digitale Technologie investiert, so dass es wahrscheinlich ist, dass sich dieser Trend fortsetzen wird.

Noch besorgniserregender für das wachstumsabhängige Gatwick ist eine internationale IATA-Umfrage vom Juli, die ergab, dass 66 % der Befragten erwarten, in einer Welt nach der Pandemie weniger geschäftlich und privat zu reisen²⁷. Eine aktuelle Umfrage des Guardian ergab, dass 30 % der Menschen in Großbritannien nach der Pandemie weniger fliegen würden (im Vergleich zu 15 %, die mehr fliegen würden)²⁸. Möglicherweise spiegelt dies das wachsende Bewusstsein für den erheblichen Beitrag des Flugverkehrs zu den Treibhausgasemissionen in Großbritannien (7 % des Gesamtausstoßes) und die zunehmende Unterstützung für die Reduzierung des Nachfragewachstums durch Maßnahmen wie eine Vielfliegerabgabe wider²⁹.

Selbst wenn sich die Passagierzahlen bis zur Mitte des Jahrzehnts wieder erholen sollten, deuten die Erfahrungen aus vergangenen Krisen darauf hin, dass die Zahl der Arbeitsplätze wahrscheinlich sich nicht im gleichen Tempo erholen wird.

²² BBC (2020) Covid: Gatwick Airport job losses affect 40% of employees.

<https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-sussex-54648338>

²³ The UK's aviation towns reel from the downturn in flights.

<https://www.ft.com/content/0662c2fb-39bc-4c56-a777-ef432da04f37>

²⁴ BCG (2020) The Post-COVID-19 Flight Plan for Airlines.

<https://www.bcg.com/publications/2020/post-covid-airline-industry-strategy>

²⁵ Oxford Economics (2018) Gatwick Airport's impact on the visitor economy, p. 16.

<https://www.gatwickairport.com/globalassets/business--community/new-community--sustainability/economy/gatwick-visitor-economy-impact-final.pdf>

²⁶ A Free Ride (2018) Runway for the Few.

https://s3-eu-west-1.amazonaws.com/media.afreeride.org/documents/RunwayForTheFew_WEB.pdf

²⁷ IATA (2020) Traveler Survey Reveals COVID-19 Concerns.

<https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-07-07-01/>

²⁸ The Guardian (2020) People plan to drive more post-Covid, climate poll shows.

<https://www.theguardian.com/environment/2020/nov/10/people-drive-fly-climate-crisis-global-poll-green-recovery-covid-pandemic>

²⁹ Climate Assembly UK (2020) The path to net zero.

<https://www.climateassembly.uk/report/read/final-report.pdf>

Eine Analyse der New Economics Foundation (siehe Schaubild 2) ergab, dass sich die Zahl der Arbeitsplätze in der britischen Luftfahrt zehn Jahre nach der Finanzkrise 2007/08 immer noch nicht erholt hat, obwohl die Passagierzahlen in die Höhe schossen.

Schaubild 2
Noch nicht eingefügt

Schaubild 2: Erholung der britischen Luftfahrt nach der Finanzkrise 2007/08
Quelle: NEF (2020) Crisis support to aviation and the right to retrain.

Langfristige Trends in der Luftverkehrswirtschaft

Der ruhige Himmel und der daraus resultierende Rückgang der Kohlendioxidemissionen und anderer Umweltbelastungen durch den Luftverkehr hat einige zu der Frage veranlasst, wie der Rückgang des Luftverkehrs über die Pandemie hinaus aufrechterhalten werden kann³⁰. Dies ist eine Ansicht, die eindeutig gegen die Kernaussage des Luftverkehrswachstumstrends - Passagiere und Fracht - vor der Pandemie verstößt. Die Luftfahrtstrategie 2050 der britischen Regierung basiert beispielsweise auf der Unterstützung des "Wachstums der Luftfahrtindustrie". Der jüngste Masterplan des Flughafens Gatwick sieht vor, dass durch die Nutzung der (derzeit nur als Rollweg genutzten) zweiten Start-/Landebahn die Passagierzahlen bis 2032/33 um 50 % und die Fracht um 200 % steigen könnten³¹. Die Covid-19-Pandemie hat die Widersprüche und die mangelnde Nachhaltigkeit des derzeitigen Wirtschaftsmodells deutlich gemacht, und das vielleicht in keinem Sektor mehr als in der Luftfahrt.

³⁰ Fouquet and O'Garra (2020) The behavioural, welfare and environmental impacts of air travel reductions during and beyond COVID-19.
<https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/wp-content/uploads/2020/07/working-paper-342-Fouquet-OGarra.pdf>

³¹ Gatwick Airport (2019) Master Plan 2019.
<https://www.gatwickairport.com/globalassets/business--community/growing-gatwick/master-plan-2019/gatwick-master-plan-2019.pdf>

In Bezug auf den Klimawandel hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) prognostiziert, dass die Emissionen des Flugverkehrs ohne zusätzliche Maßnahmen bis 2050 um über 300 % steigen werden³². Durch den vermehrten Flugverkehr werden auch andere Nicht-CO₂-Schadstoffe wie Lachgas und Wasserdampf-Wolkenschleier zunehmen, die erhebliche wärmende Auswirkungen auf den Planeten haben³³. Der Kohlenstoff-Fußabdruck des Flugverkehrs konzentriert sich auf eine sehr kleine Anzahl von Vielfliegern - nur 1 % der Weltbevölkerung verursacht die Hälfte der gesamten Flugverkehrsemissionen³⁴. Da der Luftverkehr aus dem Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 herausfällt und der britische Ausschuss für Klimawandel feststellt, dass ein kohlenstofffreier Luftverkehr bis 2050 "höchstwahrscheinlich nicht realisierbar ist", plant die britische Industrie, den größten Teil ihres "Netto-Null"-Ziels durch Kompensation und nicht durch tatsächliche Emissionsreduzierung zu erreichen³⁵. Auf dieser Grundlage ist es nicht überraschend, dass die Teilnehmer der Bürgerversammlung 2020 zum Klimawandel die Projektionen der Industrie für das zukünftige Wachstum "entschieden zurückgewiesen" haben³⁶. Dies ist eindeutig nicht der Zeitpunkt für einen "Neustart", sondern für ein Überdenken der langfristigen Nachfrageprognosen für einen Flugverkehr, die sich innerhalb der von der Erde gegebenen Grenzen bewegen.

Wie auch immer sich die Luftfahrtbranche entscheidet, auf diese Herausforderung zu reagieren, die Aussicht auf den klimatischen und ökologischen Notstand birgt eine Fülle von externen Bedrohungen für das künftige Wachstum: physische Auswirkungen auf die Fliegerei wie extreme Wetterereignisse, Überschwemmungen und Hitze; mehr und mehr schädliche Zoonosen und damit verbundene Pandemien; freiwillige Änderungen des Lebensstils auf der Grundlage eines gestiegenen Umweltbewusstseins; und politische Eingriffe wie ungünstigere Steuerregelungen (in anderen Ländern, wenn nicht auch in Großbritannien).

Abgesehen von Klima- und Umweltfragen ist das Geschäftsmodell des Luftverkehrs instabil und auch längerfristig nicht tragfähig. Eine Einschätzung der IATA stellte fest, dass "schon vor COVID-19 ein Großteil der Branche fragil" und mit hohen Schulden belastet war³⁷.

³² Transport & Environment (2020) Decarbonisation of aviation: why EU and ICAO action is needed. <https://www.transportenvironment.org/publications/decarbonisation-aviation-why-eu-and-icao-action-needed>

³³ Lee et al. (2021) The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689>

³⁴ The Guardian (2020). 1% of people cause half of global aviation emissions – study. <https://www.theguardian.com/business/2020/nov/17/people-cause-global-aviation-emissions-study-covid-19>

³⁵ Sustainable Aviation (2020) Decarbonisation Roadmap: a path to net zero. https://www.sustainableaviation.co.uk/wp-content/uploads/2020/02/SustainableAviationCarbonLeaflet_20200129.pdf

³⁶ House of Commons (2020) Aviation, decarbonization and climate change. <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-8826/>

³⁷ IATA (2020) COVID-19: Outlook for the airline industry 2020/21. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june2020-presentation/>

Ein Großteil des Luftfahrtsektors ist auf staatliche Steuererleichterungen angewiesen - insgesamt 8 Milliarden Pfund pro Jahr in Großbritannien (oder 1,25 Milliarden Pfund anteilig für Gatwick) - sowie auf andere staatliche Unterstützung für Expansionspläne³⁸. Dies ist Geld, das in grüne Arbeitsplätze investiert werden könnte. Angesichts der sehr hohen Kosten für alternative Kraftstoffe werden weitere Investitionen in die Luftfahrt in Zukunft noch höhere Subventionen erfordern, um einen Anstieg der Ticketpreise zu vermeiden³⁹. Die politische Nicht-Nachhaltigkeit der Branche könnte sogar noch 39 stärker sein als ihre ökologische Nicht-Nachhaltigkeit³⁹.

Hinzu kommt die zunehmende Automatisierung oder Digitalisierung der Arbeit - die, wie Untersuchungen gezeigt haben, in Wechselwirkung mit den Auswirkungen von Covid-19 wahrscheinlich zu dauerhafter Arbeitslosigkeit führen wird⁴⁰ -, so dass die Prognosen für die Beschäftigung in der Luftverkehrswirtschaft, die auf Wachstumsmodellen für den Luftverkehr beruhen, in der Realität wahrscheinlich nie eintreffen werden. All dies bedeutet nicht, dass der Flughafen zukünftig nicht mehr existieren wird, sondern vielmehr, dass die Abhängigkeit des Umlands und der Lieferketten vom Wachstum Gatwicks wirtschaftlich ungesund ist und irgendwann vor ernsthaften Herausforderungen stehen würde, wenn auch nicht ganz so dramatisch wie jetzt.

Dies ist ein ernsthaftes Problem für eine Region, deren Wirtschaftsstrategie - "Gatwick 360°" - explizit auf den Flughafen ausgerichtet ist⁴¹. Insbesondere Crawley ist mehr als jede andere Großstadt in Großbritannien vom privaten Sektor abhängig, mit einem Verhältnis von privat zu öffentlich von 7,9 im Vergleich zum britischen Durchschnitt von 2,9. Die Behauptung der GAL, jeden zwölften Arbeitsplatz in der Diamond-Region und 85.000 in ganz Großbritannien zu unterstützen, steht im Mittelpunkt ihrer langjährigen Argumentation für eine fortgesetzte staatliche Subventionierung.

Dass diese Strategie mit Risiken behaftet war, ist für diejenigen, die ihren Arbeitsplatz verloren haben, oder für künftige Arbeitnehmer, die möglicherweise auf dem Flughafen eine Beschäftigung suchten, kein Trost. Umso mehr gilt es, einen anderen Weg für die Zukunft der Region einzuschlagen, der nicht von der Aussicht auf eine schnelle Erholung und ein weiteres Wachstum des Flughafens abhängig ist. Aus dieser Krise heraus muss die Regierung auf die sozialen Bedürfnisse vor Ort reagieren und sichere Wege in neue Beschäftigungsmöglichkeiten, die die Vielfalt der Fähigkeiten und Kenntnisse der Arbeitnehmer nutzen.

³⁸ £8 billion is an updated calculation based on the Full Fact methodology from 2012 <https://fullfact.org/news/does-government-subsidise-airlines-10-billion/>. Other recent estimates are slightly lower at £7 billion. The Gatwick share of £1.25 billion is a crude calculation of proportionality based on CAA data on passengers by airport, of which Gatwick makes up 15.69%. This assumes that Gatwick's receipt per passenger aligns with the UK average. However, we see no reason why it would deviate significantly based on its customer profile. Calculation available upon request.

³⁹ Asher (2020) Sustainable Aviation? <https://drive.google.com/file/d/1lMrCjXdt0s8EahZBiL6fLaRzgHuyPsFh/view>

⁴⁰ RSA (2020) Work and automation in the time of Covid-19. <https://www.thersa.org/reports/work-automation-covid>

⁴¹ Coast to Capital LEP (2018) Gatwick 360°: The Coast to Capital Strategic Economic Plan 2018-2030. <https://www.coast2capital.org.uk/storage/downloads/coast-to-capital-strategic-economic-plan-2018-2030-pdf-15-35099447.pdf>

Reaktionen von Seiten der Regierung

Trotz der verheerenden Auswirkungen, die bereits in Gatwick zu spüren sind, haben sowohl die Regierung als auch die Luftfahrtindustrie es versäumt, die Lebensgrundlagen derer zu schützen, die vom Flughafen abhängig sind, und Maßnahmen zu ergreifen, um die langfristige Nachhaltigkeit dieses Wirtschaftszweiges zu verbessern.

Die Rettungsdarlehen an Fluggesellschaften über die COVID Corporate Financing Facility (CCFF) - Fluggesellschaften, die zusammen 21.000 Entlassungen angekündigt haben - haben 1,8 Mrd. £ überschritten⁴². Anders als in Frankreich wurde keiner dieser Kredite an auch nur schwache Bedingungen zur Verbesserung der CO₂-Effizienz des Flugverkehrs geknüpft⁴³, obwohl die Regierung bereits 125 Millionen Pfund an öffentlichen Geldern für einen "grüneren Flug" im Jahr 2019 zugesagt hatte⁴⁴. Dies war eine riesige verpasste Gelegenheit, dringend benötigte grüne Investitionen und Arbeitsplätze für den Wirtschaftszweig zu sichern sowie die Umweltverschmutzung zu reduzieren.

Es folgten eine Reihe von Regierungsinitiativen, die darauf abzielen, den Wirtschaftszweig so schnell wie möglich wieder auf den Wachstumspfad zu bringen, wenn auch mit einem grüneren Anstrich:

- Eine Whitehall (britisches Regierungsviertel, d. Übers.) -übergreifende Global Travel Taskforce, die überlegen soll, wie die neuesten Regelungen und ein erhöhtes Verbrauchervertrauen am besten "sicheres Reisen nach und aus Großbritannien fördern" können⁴⁵.
- Ein "Jet Zero Council" wird die Bemühungen zwischen Industrie und Regierung in Richtung "Netto-Null-Emissionsflug" koordinieren⁴⁶.
- Ein "Aviation Recovery Plan", der laut Verkehrsminister Grant Shapps "weitere Maßnahmen zur Ankurbelung des Flugverkehrs" vorsieht⁴⁷.

In ähnlicher Weise griff das Gatwick Airport Consultative Committee (GATCOM) den Slogan des Premierministers "Build Back Better" auf und forderte die Fristverlängerung für Gewerbesteuerzahlungen und "nachhaltige Wachstumsmaßnahmen".

⁴² DeSmog (2020) Bank of England COVID Bailouts for Airlines the 'Antithesis' of a Green Recovery. <https://www.desmog.co.uk/2020/07/01/bank-england-covid-bailouts-airlines-antithesis-green-recovery-report>

⁴³ BBC (2020) Coronavirus aid: Air France 'must cut domestic flights to get state loan'. www.bbc.co.uk/news/world-europe-52527517

⁴⁴ Department for Transport (2019), Developing the future of flight: take part in the challenge. <https://www.gov.uk/government/news/developing-the-future-of-flight-take-part-in-the-challenge>

⁴⁵ UK Government (2020), Global Travel Taskforce. <https://www.gov.uk/government/groups/global-travel-taskforce#terms-of-reference>

⁴⁶ Department for Transport (2020), Jet Zero Council. <https://www.gov.uk/government/groups/jet-zero-council>

⁴⁷ Department for Transport (2020), "Beyond the crisis" - speech to the aviation industry. <https://www.gov.uk/government/speeches/beyond-the-crisis-speech-to-the-aviation-industry>

Mehrere Branchenverbände und 29 Parlamentarier, angeführt vom Abgeordneten Henry Smith aus Crawley, haben die Aussetzung der Fluggaststeuer zur weiteren Subventionierung der gestiegenen Nachfrage gefordert⁴⁸.

Solche Vorschläge bieten der beträchtlichen Anzahl von Arbeitnehmern, die bereits ihren Arbeitsplatz in diesem Wirtschaftszweig verloren haben, wenig. Sie bieten auch wenig Zuversicht für diejenigen, die immer noch den Unwägbarkeiten des globalen Marktes und der Fluggesellschaften und Flughäfen, die ihn dominieren, unterworfen sind, Unternehmen, die eindeutig die Bereitschaft gezeigt haben, "erst zu feuern, dann zu denken", obwohl sie jährlich Millionen an Steuererleichterungen und Krisenunterstützung erhalten.

Es gab einige vielversprechende Schritte in Richtung einer direkten Intervention auf dem Arbeitsmarkt, um diejenigen zu unterstützen, die bereits ihre Beschäftigung verloren haben oder in den kommenden Monaten und Jahren zu verlieren drohen. Das 2-Milliarden-Pfund-Kickstart-Programm der Regierung subventioniert 6-Monats-Arbeitsplätze für 16- bis 24-Jährige, die den Universal Credit beziehen. Die Coast to Capital Local Enterprise Partnership hat 19,2 Millionen Pfund aus dem nationalen Getting Building Fund erhalten, um sofort umsetzbare Infrastrukturprojekte zu realisieren, darunter ein neues 8 Millionen Pfund teures Innovationszentrum in Crawley⁴⁹. Crawley ist auch eine von 100 Städten, die aufgefordert wurden, sich um 25 Millionen Pfund aus dem Towns Fund der Regierung zu bewerben, und der städtische Investitionsplan des Kreistags enthält eine Reihe von "Maßnahmen, um die übermäßige Abhängigkeit von [der] Luftfahrtindustrie zu bekämpfen"⁵⁰, darunter Qualifizierungsprogramme, Stadterneuerung, Verkehr und digitale Konnektivität.

Dies sind positive Initiativen und die Höhe der Finanzierung ist deutlich höher als die, die den meisten anderen lokalen Behörden unter den derzeitigen Umständen zur Verfügung steht. Aber sie folgen weiterhin dem konventionellen Ansatz, die Beschäftigung im privaten Sektor und zukünftige Direktinvestitionen aus dem Ausland zu fördern. Das bedeutet nicht nur, dass es keine Garantie dafür gibt, dass das gewünschte Ausmaß und die Geschwindigkeit der Schaffung von Arbeitsplätzen erreicht wird, sondern auch, dass ein Großteil der zukünftigen Beschäftigung von den Wechselwirkungen des Marktes und der Nachfrage nach Konsum abhängt, die sie aufrechterhält - eine Nachfrage, die unter Covid-19 oder unterdrückter Nachfrage während eines wirtschaftlichen Abschwungs nicht garantiert werden kann. Vor allem aber verblässen die Zahlen im Vergleich zu den dringend erforderlichen Investitionen.

⁴⁸ Future of Aviation Group (2020), Parliamentarians call for temporary suspension of APD to boost aviation recovery.

<https://www.futureofaviationgroup.org.uk/news/parliamentarians-call-for-temporary-suspension-of-apd-to-boost-aviation-recovery>

⁴⁹ Coast to Capital (2020) Coast to Capital awarded £19.2 million Getting Building Funds.

<https://www.coast2capital.org.uk/media-centre/press-releases/coast-to-capital-awarded-19-2-million-getting-buildin-g-funds.html>

⁵⁰ Crawley Borough Council (2020) Crawley Town Investment Plan.

<https://crawley.gov.uk/sites/default/files/2020-09/CERT%20TIP%20%28draft%29%2016%20September%202020.pdf>

Zum Vergleich: Die einmalige Investition des Getting Building Fund wird nur 310 direkte Arbeitsplätze schaffen⁵¹, was weit entfernt ist von den 51 11.600 Arbeitslosen im gesamten Gatwick Diamond⁵².

Der "Zehn-Punkte-Plan" der Regierung, der im November angekündigt wurde, beläuft sich auf gerade einmal 4 Milliarden Pfund für neue grüne Anreize, weniger als die Hälfte des Betrags, der von Frankreich bereitgestellt wurde, und ein Drittel des Betrags, der in den letzten Monaten von Deutschland bereitgestellt wurde⁵³. Die 250.000 Arbeitsplätze, die damit bis 2030 gefördert werden sollen, 53 verblissen im Vergleich zu den 2 Millionen grünen Arbeitsplätzen, die durch einen umfassenden Green New Deal geschaffen werden könnten⁵⁴.

Es ist ein Indiz dafür, wie verwundbar die Luftfahrtindustrie ist und wie wenig Vertrauen die Reaktion der Regierung auf diese Krise bisher erweckt hat, dass die jüngste Ankündigung erfolgreicher Impfstoffversuche so viel Aufregung in der Branche hervorrief. Die Aktien von IAG, dem Eigentümer von EasyJet und British Airways, sprangen nach der Ankündigung um mehr als 30 % in die Höhe⁵⁵, und der Abgeordnete Henry Smith aus Crawley schwenkte schnell von dem Regierungsslogan "Build Back Better" auf die Hoffnung um, dass ein Impfstoff der Wirtschaft helfen könnte, "zur Normalität zurückzukehren"⁵⁶. Wie wir jedoch gezeigt haben, gibt es kein Zurück zur Normalität. Gatwick braucht eine andere Route.

⁵¹ Ministry of Housing, Communities & Local Government (2020) Coast to Capital LEP Getting Building Fund.

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/906575/GBF_Summary_Coast_to_Capital_LEP.pdf

⁵² Nomis (October 2020) Local Authority Profiles.

<https://www.nomisweb.co.uk/>

⁵³ Green New Deal UK (2020) 'The government has pledged just £4bn of new money for the green recovery. To see how little that really is, watch to the end.' <https://fb.watch/1WQoecvx-3/>

⁵⁴ Green New Deal UK (2020) Green Jobs for All Report.

<https://www.greennewdealuk.org/updates/green-jobs-for-all-report/>

⁵⁵ City AM (2020) Airline stocks soar on Pfizer Covid-19 vaccine breakthrough.

<https://www.cityam.com/airline-stocks-soar-on-pfizer-covid-19-vaccine-breakthrough/>

⁵⁶ The Argus (2020) MP Henry Smith hopes covid vaccine can help Crawley recover.

<https://www.theargus.co.uk/news/18862341.mp-help-aviation-industry-recover/>

2. Vorhandenes Potential

Bewertung der beruflichen Fähigkeiten und Erfahrungen der Mitarbeiter in Gatwick und in der gesamten Lieferkette

Gemäß der Website des Flughafens Gatwick arbeiteten vor der Pandemie 24.000 Menschen auf dem gesamten Gatwick-Gelände. Diese sind in acht Schlüsselbereiche unterteilt: Einzelhandel/Gastronomie, Passagierbetrieb, Technik, Sicherheit, Bau, IT, Flugplatzbetrieb und Gepäckabfertigung. Darüber hinaus gibt es Arbeitnehmer, die bei den Fluggesellschaften (Piloten und Kabinenpersonal), in der Flugverkehrskontrolle und in weiteren touristischen Funktionen beschäftigt sind. Und es gibt viele Arbeitsplätze in der Lieferkette, wie z.B. im Catering der Fluggesellschaften, und induzierte Arbeitsplätze, die durch den Flughafen entstehen, wie z.B. im Bereich zusätzlicher Transportdienste, wie Busse und Züge, sodass in der Gatwick-Diamond-Region die Arbeitsplätze von 36.000 Menschen vom Flughafen abhängen⁵⁷.

Diejenigen Arbeitnehmer, die ihren Arbeitsplatz verloren haben oder einer ungewissen Zukunft entgegensehen, verlieren nicht nur ihre Existenzgrundlage. Sie nehmen eine ganze Reihe von Fähigkeiten und Erfahrungen mit (oder werden von der Arbeit freigestellt, sind zu Hause und können nicht arbeiten). Einige haben spezifische Qualifikationen, die für ihren Job erforderlich sind, wie z. B. anspruchsvolle oder technische Fähigkeiten: Piloten, Ingenieure, Projektmanager, Datenanalysten und Logistikfachleute. Andere haben Soft Skills, darunter versteht man im Allgemeinen jene Fähigkeiten, die nicht berufsspezifisch sind, aber für eine produktive Arbeit ebenso wichtig sein können.

Fähigkeiten werden auch durch Arbeit entwickelt und erworben, indem dies durch Erfahrung geschieht, wie z. B. Problemlösung oder das Treffen von Entscheidungen unter Druck. Arbeitnehmer in der Luftfahrtindustrie verfügen im Allgemeinen über wertvolle Fähigkeiten im Zusammenhang mit der Arbeit in einem Umfeld mit hohem Druck, in dem Zeit, Sicherheit und Präzision entscheidend sind und ein hohes Maß an Teamarbeit und Kommunikation erforderlich ist. An einem internationalen Flughafen wie Gatwick werden auch Fähigkeiten in Bezug auf Sprachen und kulturelles Verständnis benötigt, da Passagiere aus der ganzen Welt ein- und ausfliegen, sowie die Arbeit mit Passagieren mit Beeinträchtigungen oder gesundheitlichen Bedürfnissen.

Es muss berücksichtigt werden, dass Arbeitnehmer zwar Beschwerden über Arbeitsbedingungen oder Bezahlung haben können, aber oft eine starke Bindung zu ihrer Branche, ihrem Arbeitsplatz und ihren Kollegen entwickelt haben. Daher ist der Wechsel zu einem neuen Arbeitsplatz in einem völlig neuen Sektor nicht einfach nur eine Frage des Job-Wechsels oder des Erlernens neuer Fähigkeiten.

⁵⁷ Oxford Economics (2016) The Economic Impact of Gatwick Airport.
www.oxfordeconomics.com/recent-releases/the-economic-impact-of-gatwick-airport

Arbeitsplätze in einem Green New Deal

Der Klimawandel ist jetzt eine unausweichliche Tatsache unseres Lebens, verbunden mit breiter öffentlicher und politischer Unterstützung für Maßnahmen, die ergriffen werden müssen, um die anhaltende Krise zu bewältigen. Aber die Dekarbonisierung - das Entfernen der Treibhausgasproduktion aus unseren Aktivitäten - ist nicht die einzige Maßnahme, die wir ergreifen müssen, so groß und komplex sie auch ist.

Die Auswirkungen von Covid-19 sollten uns nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, **dass es noch eine Menge Arbeit zu tun gibt.**

Die Bewältigung der miteinander verknüpften Probleme des Klimawandels, der Landnutzung, des Verlusts der biologischen Vielfalt und der Ressourcennutzung - und der sozialen und wirtschaftlichen Schäden, die sie verursachen (und durch sie aufrechterhalten werden) - erfordert ein sehr umfangreiches Paket von Investitionen. Viele dieser Investitionen sind jedoch sehr arbeitsintensiv: Die Nachrüstung von Dachgeschossen, zum Beispiel, um eine bessere Isolierung zu erreichen, ist sehr arbeitsintensiv, während eine Ausweitung des Recyclings und andere Maßnahmen zur Unterstützung der "Kreislaufwirtschaft" viele neue Arbeitsplätze schaffen dürften.

Aber wenn wir von grünen Arbeitsplätzen sprechen, meinen wir nicht nur Schutzhelme und Solarpaneele, sondern auch Arbeiten, die systematisch unterbewertet wurden, aber für eine gute Gesellschaft und eine kohlenstoffarme Wirtschaft der Zukunft grundlegend sind: die Arbeit von Pflegekräften, Lehrern, Krankenschwestern und vielen anderen. Dies sind *Arbeitsplätze, die das Leben erhalten* - unsere systemrelevanten Arbeitnehmer während der Pandemie - oder "gesellschaftlich nützliche Produktion", wie es in den vorausschauenden Forderungen des Lucas-Plans beschrieben wird⁵⁸. Und da sie von Natur aus sozial sind, neigen sie dazu, sehr arbeitsintensiv zu sein. Investitionen in die Pflege schaffen zum Beispiel fast dreimal so viele Arbeitsplätze wie Bauinvestitionen und betreffen in hohem Maße Frauen und andere, die auf dem Arbeitsmarkt gewöhnlich diskriminiert werden⁵⁹.

Indem wir diese Herausforderungen angehen, können wir nicht nur einen Großteil der erwarteten Arbeitsplatzverluste durch Covid-19 wiedergewinnen, sondern unsere gesamte Wirtschaft weg von kohlenstoffintensiven, ressourcenintensiven und schadensintensiven Aktivitäten führen.

Fachwissen/Fähigkeiten in einem gerechten Übergang

Die oben skizzierten Fähigkeiten sind in hohem Maße auf neue Tätigkeiten übertragbar, die für eine grüne Wirtschaft dringend benötigt werden, und könnten durch ein strukturiertes Unterstützungsprogramm vermittelt werden.

⁵⁸ The Lucas Plan.

<http://lucasplan.org.uk/>

⁵⁹ Women's Budget Group (2020) A care-led recovery from coronavirus.

<https://wbg.org.uk/analysis/reports/a-care-led-recovery-from-coronavirus>

Diese Arbeitsplätze sind dort zu finden, wo bereits Berufs- und Qualifikationslücken auf dem Arbeitsmarkt bestehen, z. B. im Gesundheits-, Pflege- und Bildungssektor. Andere übertragbare Tätigkeiten sind im Transportsektor (Bus- oder Zugfahrer), im Baugewerbe, in der Energiewirtschaft, bei Maschinenbauern oder in der Schifffahrtsindustrie, in der Überschneidungen mit Piloten und Flugzeugingenieuren gibt.

Berufe im Pflege-, Gesundheits- und Bildungswesen erfordern neben formalen Qualifikationen auch gute zwischenmenschliche Fähigkeiten, Zuhören und Geduld. Aufgaben mit Publikums- oder Kundenkontakt sind für die Durchführung eines Programms zur Sanierung von größeren Mietwohnungs-Objekten unerlässlich, das ein hohes Maß an Koordination und Kundenservice neben den eher technischen Aufgaben erfordert, die möglicherweise berufliche Qualifikationen im Baugewerbe und in der entsprechenden Berufsausbildung erfordern. Die handwerklichen Fähigkeiten von Energie-, Bau- oder Bauhandwerkern können verbessert oder umgewidmet werden, um Arbeiter für Nachrüstung, Wärmepumpen oder Solarthermie zu werden.

Es geht hier nicht darum, bestimmte potenzielle Arbeitsplätze vorzuschreiben, sondern die Möglichkeiten aufzuzeigen, die eine öffentlich geförderte, proaktive Arbeitsmarktintervention bietet. Diese stellen sicher, dass die Fähigkeiten und das Wissen der Arbeitnehmer in der breiten Erwerbsbevölkerung verbleiben und auf die grüne Wirtschaft und die Arbeit, die jetzt dringend erledigt werden muss, umgelenkt werden (siehe im folgenden Abschnitt 3). Dies muss mit einem Unterstützungspaket gekoppelt werden, das auch sicherstellt, dass die Arbeitnehmer nicht mit dem Risiko einer Umschulung konfrontiert werden, weder finanziell noch im Hinblick auf das Arbeitsangebot, zu welchem sie führen soll.

Das UK hat seit langem das Problem, dass zu wenig in die Qualifikation und Ausbildung von Arbeitnehmern investiert wird⁶⁰. Angesichts der Tatsache, dass ein erheblicher Anteil der Arbeitnehmer in der Region in Kurzarbeit/Freistellung ist, gibt es genügend Kapazitäten, um in die Ausbildung für qualitativ hochwertige Arbeitsplätze zu investieren, die den zukünftigen Anforderungen entsprechen. Daher ist dieses Maß an öffentlicher Führung in Verbindung mit der Finanzierung (und Bezahlung) von Umschulungen für Arbeitnehmer ein entscheidender Teil des Just Transition-Prozesses.

Fallstudien zur Übertragbarkeit von Fachwissen/Fähigkeiten

*Der folgende Abschnitt erhielt Input von „**Safe Landing**“, einer Gruppe von Arbeitnehmern aus der Luftfahrtindustrie: Piloten, Kabinenpersonal, Flughafenpersonal, Luft- und Raumfahrtingenieure und Fabrikarbeiter.*

⁶⁰ TUC (2019) Britain needs urgent investment in skills and training, says TUC.

<https://www.tuc.org.uk/news/britain-needs-urgent-investment-skills-and-training-says-tuc-0>

"Wir fordern, dass der Fokus auf langfristige, nachhaltige Beschäftigung im Vordergrund jeder Diskussion im Zusammenhang mit der Klimakrise und dem notwendigen Übergang zu einer kohlenstoffarmen Weltwirtschaft steht. Die globale Coronavirus-Pandemie steht für turbulente Bedingungen, und unsere Branche muss eine neue Flugroute einschlagen. Wir brauchen dringend eine sichere Landung, die sicherstellt, dass kein zweiter, weitaus größerer Branchencrash bevorsteht."

Umbau der Region

Gebäude tragen zu 37 % der britischen Kohlenstoffemissionen bei; zwei Drittel davon sind Wohngebäude. Trotz der bemerkenswerten Nebeneffekte, die eine radikale Verbesserung der Energieeffizienz des Gebäudebestands mit sich bringt, darunter niedrigere Kosten für die Bewohner, weniger Mangel an Brennstoffen, Einsparungen beim Gesundheitsdienst und eine halbe Million Arbeitsplätze⁶¹, hat es laut dem UK Green Buildings Council ein "systemisches Versagen bei der Bewältigung dieser Herausforderung" gegeben⁶². Das Ergebnis ist, dass dringend notwendige Investitionen wegen des Mangels an erforderlichen Fähigkeiten und Qualifikationen nicht erfolgten. Das Investitionsniveau muss außerdem mehr als das Doppelte der von der Regierung kürzlich beschlossenen jährlichen Investitionen in Höhe von 3 Mrd. £ in die Energieeffizienz erreichen.

Eine Studie der New Economics Foundation schlug einen gebietsbezogenen Ansatz für die Nachrüstung vor, der lokale Gebiete regeneriert, einschließlich eines 50-Millionen-Pfund-Programms zur öffentlichen Finanzierung von auf Nachrüstung ausgerichteten Bildungskursen, akademischen Qualifikationen und Lehrlingsausbildung pro Jahr⁶³. Neben einer steigenden Anzahl von Elektrikern, Fenstermonteuren, allgemeinen Bauarbeitern, Gasinstallateuren, Schreibern und Verputzern wird dies auch die Schaffung von einer größeren Anzahl von Arbeitsplätzen für Solarinstallateure und Spezialisten für erneuerbare Wärme beinhalten, sowie eine neue Rolle für das Projektmanagement des Prozesses: Nachrüstungskoordinatoren. Letztere benötigen nach Berechnungen der Retrofitworks-Initiative etwa 2,4 Millionen Pfund zusätzliche Mittel pro 100.000 Haushalte für die lokalen Behörden, damit diese die lokale Koordinations- und Führungsrolle übernehmen.

Die Nachrüstung von Häusern und Gebäuden des öffentlichen Sektors kann für viele der Beschäftigten, die in Gatwick in verschiedenen Bereichen wie Bodenpersonal und Wartung, Fahrzeugbetrieb, Produktions- und Wartungsmanagement und Logistik tätig sind, sowie für die Arbeiter, die das Investitionsprogramm für neue Gebäude und Infrastruktur im Wert von 200 Millionen Pfund pro Jahr umsetzen, alternative Arbeitsplätze bieten⁶⁴.

⁶¹ New Economics Foundation (2020) A Green Stimulus for Housing.

https://neweconomics.org/uploads/files/Green-stimulus-for-housing_NEF.pdf

⁶² UKGBC (2020) The Retrofit Playbook: Driving retrofit of existing homes – a resource for local authorities.

<https://www.ukgbc.org/wp-content/uploads/2020/10/Retrofit-Playbook-Version-1.0.pdf>

⁶³ New Economics Foundation (2020) A Green Stimulus for Housing.

Keine Quelle !

⁶⁴ GAL (2019) Gatwick Airport Master Plan 2019.

<https://www.gatwickairport.com/globalassets/business--community/growing-gatwick/master-plan-2019/gatwick-master-plan-2019.pdf>

Weitere/s Fachwissen/Fähigkeiten sind in der Luft- und Raumfahrtindustrie vorhanden, die mehreren Unternehmen in der Gatwick Diamond Region unterhalten und vor ähnlichen Herausforderungen steht wie die Luftfahrtbranche.

Viele dieser Arbeitskräfte sind es gewohnt, detaillierte technische Anweisungen zu befolgen und Arbeiten nach strengen Qualitätsstandards auszuführen oder zu beaufsichtigen, mit einem hohen Maß an Genauigkeit, Präzision und Konsistenz, die aufgrund der Sicherheitsanforderungen der Luft- und Raumfahrt erforderlich sind.

Das Aufgabenspektrum ist breit gefächert, so dass die Beschäftigten sowohl über spezifische Kenntnisse als auch über die Fähigkeit verfügen müssen, ganz unterschiedliche und vielfältige Tätigkeiten zu planen und durchzuführen. Diese Fähigkeiten machen sie für die Baubranche begehrenswert, wenn es darum geht, Häuser im Passivhausstandard zu bauen oder bestehende Gebäude auf diesen Standard umzurüsten.

Trotz der Tatsache, dass Gatwick den Anspruch erhebt, ein Motor zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen sei, wird die Schaffung dieser Nachrüstungs-Beschäftigung mehr Arbeitsplätze schaffen als die bestehenden Investitionspläne für den Flughafen. Anstatt dass das Kapital an den Beschäftigten vorbei in Maschinen, Treibstoff und Materialien fließt, wird ein größerer Teil der Investitionen den Lebensunterhalt der Beschäftigten gewährleisten. Die Analyse legt nahe, dass eine Umstellung von diesen großen Infrastrukturprogrammen auf Ausgaben in gleicher Höhe für Gebäude-Sanierung dreimal so viele Menschen beschäftigen würde⁶⁵.

Ingenieure: Eine knappe Ressource

Einige der Arbeitsplätze, die am Flughafen Gatwick und in der Luft- und Raumfahrtbranche in der Umgebung verloren gehen, werden hochqualifizierte Ingenieurjobs sein, die für einen schnellen Übergang zu einer kohlenstofffreien Wirtschaft benötigt werden. Dazu gehören:

- Maschinenbauingenieure: spezialisiert auf Disziplinen wie Strukturmechanik, Aerodynamik, Thermodynamik, Akustik/Lärm, Fluidsysteme, Wärmemanagementsysteme, Konstruktion und Fertigung von Flugzeugen und Triebwerken.
- Elektroingenieure: elektrische Energiesysteme, Elektronik, Steuerungssysteme.
- IT-Ingenieure: Telekommunikation, Computersysteme, Datenanalyse.
- Bauingenieure: Flughafengebäude, Landebahnen, Autobahnen und zugehörige Dienstleistungen.

⁶⁵ Forbes et al. (2012) Forecasting the number of jobs created through construction. In Proceedings of the 28th Annual Conference of the Association of Researchers in Construction Management (pp. 317-26).

http://www.arcom.ac.uk/-docs/proceedings/ar2012-0317-0326_Forbes_El-Haram_Horner_Lilley.pdf: Tables 1 and 4.

Diese Beschäftigten haben technische Fähigkeiten (und entweder einen Universitätsabschluss oder eine berufliche Ausbildung), die sie in hohem Maße beschäftigungsfähig machen. Alle Ingenieure, die an der Konstruktion, Herstellung, Montage und Wartung von Flugzeugen und Flughafensystemen arbeiten, haben Fähigkeiten, die leicht auf ähnliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit kohlenstoffarmen Technologien und Dienstleistungen übertragbar sind. Zum Beispiel: erneuerbare Energieerzeugung, Elektrofahrzeuge und elektrische Ladestationen, erneuerbare Energiespeicherung, Wasserstofffahrzeuge, Gebäude mit passiver Heizung und energiesparende Heizsysteme wie Luft- und Bodenwärmepumpen. Die Tätigkeit von Ingenieuren der Zulieferindustrien, die in der "Gatwick Diamond Region" und darüber hinaus angesiedelt sind, könnten auf die Beschäftigung für emissionsarme Alternativen zum Fliegen wie elektrische Fahrräder, Autos oder Busse übertragen werden. Diejenigen, die mit der Überwachung der Daten von Flugzeugen und Motoren beschäftigt sind, würden sich gut für die Überwachung von Flotten von Windturbinen, Solaranlagen oder elektrisch betriebenen autonomen Fahrzeugen am Boden eignen.

Führen in der Krise

Seit dem Ausbruch der Pandemie in Europa sind schätzungsweise 10.000 Pilotenstellen verloren gegangen, weitere 5.000 sind gefährdet - etwa 1/5 aller Piloten in Europa⁶⁶. Die überwiegende Mehrheit dieser Verluste betrifft diejenigen, die einen atypischen oder "selbständigen" Vertrag haben, d.h. wenn ihr Vertrag gekündigt wird, gibt es weder eine Kündigungsfrist, die Pflicht der Zustimmung von Gewerkschaften, noch erhalten sie Arbeitslosengeld vom Unternehmen⁶⁷. Für viele neue Piloten sind die finanziellen Belastungen durch die Ausbildungskosten beträchtlich, und angesichts des aktuellen Umfangs der Arbeitsplatzverluste in ihrem Berufsfeld können sie nicht vier oder fünf Jahre abwarten, die es dauern wird, bis die Branche wieder das Niveau von vor dem COVID erreicht⁶⁸.

In Neuseeland und der Schweiz wurden Piloten, die ihren Job wegen COVID-19 verloren haben, zu Lokführern umgeschult. Peter Lensink, Geschäftsführer von Transdev, sagte: "Wir stellen nur hochqualifizierte Leute ein, und Flugpiloten aufgrund ihrer Ausbildung ähnliche Fähigkeiten und Kompetenzen, die als Zugführer erforderlich sind. Er fuhr fort: "Sowohl der Fluglinien- als auch der Bahnsektor haben eine starke Sicherheitskultur und erfordern spezifische Fähigkeiten, einschließlich Konzentration"⁶⁹.

⁶⁶ Personnel Today (2020) 'Don't begin pilot training – there aren't any jobs,' warns union.

<https://www.personneltoday.com/hr/dont-begin-pilot-training-there-arent-any-jobs-warns-union/>

⁶⁷ European Cockpit Association (2020). Redundancy tracker: European pilots losing their jobs.

<https://www.eurocockpit.be/news/redundancy-tracker-european-pilots-losing-their-jobs>

⁶⁸ BBC News (2020) Covid 19: I've lost my job, should I retrain? <https://www.bbc.co.uk/news/uk-54552132>

⁶⁹ New Zealand Herald (2020) COVID 19 coronavirus: Jobless pilots becoming train drivers in Auckland.

https://www.nzherald.co.nz/business/covid-19-coronavirus-jobless-pilots-becoming-train-drivers-in-auckland/YGWF7_43XIDB3O7X73CXLB5OPTU/

In der Schweiz sind die Schweizerischen Bundesbahnen in Gesprächen mit Swiss International Airlines (Swiss, Lufthansa Tochtergesellschaft, der Übersetzer), um entlassene Piloten als Lokführer zu beschäftigen. Da die notwendigen Fähigkeiten eines Piloten die Anforderungen an eine Ausbildung zum Lokführer erfüllen, kann die Umschulung der Piloten sofort beginnen. In der Schweiz herrscht ein Mangel an Lokführern, so dass der Wechsel durchaus sinnvoll ist⁷⁰.

Die Situation in Großbritannien ist auffallend ähnlich; der Mangel an Zugpersonal verursacht Schätzungen zufolge landesweit 1/10 der Verspätungen. Ein Sprecher der Thameslink Railway sagte: "Wir haben nicht genug Zugpersonal, um sowohl den täglichen Betrieb als auch die umfangreichen Schulungen durchzuführen, die erforderlich sind, um den Service für die Fahrgäste langfristig zu verbessern, ohne dass das Zugpersonal an Ruhetagen arbeiten muss"⁷¹. Ein "Green New Deal" für Gatwick könnte die britischen Eisenbahnen dabei unterstützen, effizienter zu werden und die Menschen dazu zu ermutigen, sie zu nutzen, während weniger Piloten arbeitslos bleiben und neue Möglichkeiten für eine sichere und erfüllende Arbeit entstehen.

Ansichten eines Mitarbeiters:

Ein in Gatwick beheimateter Pilot

"Es war mein lebenslanger Traum, zu fliegen. Viele von uns entscheiden sich dafür, nachdem sie ihre vorherige Karriere geopfert haben und mit immensen Ausbildungsschulden belastet sind. Die Vorstellung, diesen großen Teil unseres Lebens zu verlieren, ist unglaublich beängstigend; unseren Job zu verlieren, ist, als würden wir einen Teil von uns selbst verlieren.

Aber als Piloten müssen wir unsere Fähigkeiten im Bedrohungs- und Fehlermanagement nutzen, um die größte Bedrohung für unsere Karriere, die Welt und unser Leben zu erkennen. Wenn es sich um einen Notfall im Flug handeln würde, wären wir schon längst zu einem sicheren Ziel umgeleitet worden, um Leben zu retten. Wir können nicht einfach blindlings weiter zum geplanten Ziel fliegen, während sich das Cockpit mit Rauch füllt.

Der Einfluss unserer Industrie auf die globalen Emissionen ist unbestreitbar. Die so genannten Lösungen, um die Branche in ihrem derzeitigen Umfang "grün" zu machen, sind Jahrzehnte entfernt und weder global noch ökologisch "gerecht". Angesichts des steigenden Umweltbewusstseins wird der Luftfahrtsektor, ähnlich wie andere Industrien mit fossilen Brennstoffen, entweder durch einen "gerechten Übergang" für die Arbeitnehmer schrumpfen, oder durch eine Katastrophe.

Wir müssen einen Weg finden, die Arbeitnehmer an die Spitze der grünen Revolution zu stellen, die sicherstellt, dass alle Ausbildungsschulden beglichen werden und wir die Möglichkeit haben, in die grünen Jobs der Zukunft umgeschult zu werden."

⁷⁰ Flying Insight (2020) Swiss Pilots to Possibly Retrain as Train Drivers.

<https://www.flyinginsight.com/2020/10/04/swiss-pilots-to-possibly-retrain-as-train-drivers/>

⁷¹ BBC News (2016) Why do crew shortages cause one in 10 train delays?

<https://www.bbc.co.uk/news/magazine-35293307>

Pflege als Vorreiter eines Aufschwungs

Die Women's Budget Group (UK Netzwerk von Uni-Professoren, politischen Experten und Aktivisten, der Übersetzer) berichtet, dass es insgesamt 122.000 freie Stellen in der sozialen Erwachsenenbetreuung und 1,4 Millionen Menschen mit nicht befriedigtem Pflegebedarf gibt⁷². Der Migrationsbeirat der Regierung hat schon seit einigen Jahren festgestellt, dass das „grundlegende Problem eher darin besteht, dass diese Arbeitsplätze zu den derzeitigen Bedingungen nicht für genügend Menschen in Großbritanniens attraktiv sind“, als in einem Mangel an Fachkräften⁷³. Wahrscheinlich wird es einen noch größeren Mangel an Pflegekräften geben, da dies derzeit nicht in den Bereich der Ausnahmen fällt, wenn die Freizügigkeit mit der EU dieses Jahr endet⁷⁴.

Trotz des unermesslichen Nutzens für die Gesellschaft gibt es ein seit Jahren feststellbares Versäumnis der nationalen Regierung, Kinderbetreuung und soziale Betreuung anzuerkennen und zu belohnen, so dass die unterfinanzierten Kommunen in diesen Bereich einen Sektor aufweisen, der für extrem mangelnde Ausstattung, schlechte Bezahlung und notorische Personalfluktuations berüchtigt ist. Ein "Green New Deal" für Gatwick wäre Teil der nationalen Finanzierungslösung, die kürzlich von der Surrey Care Association gefordert wurde, und würde den Sozialpflegesektor "neu erfinden", seine Kultur und Wertschätzung verändern und für eine angemessene Bezahlung, Arbeitsbedingungen und Sozialleistungen sorgen⁷⁵.

Es steht außer Frage, dass viele Beschäftigte in der Luftfahrt, insbesondere diejenigen in kundenorientierten Funktionen, einen Wert für ein solches reformiertes Umfeld darstellen würden. Zwischen dem Pflegeunternehmen Cera und Airlines UK wurde bereits ein Programm zur Schulung und Zertifizierung von Flugpersonal eingerichtet, dessen Fähigkeiten laut Cera-Mitbegründer Dr. Mahiben Maruthappu "in hohem Maße auf die soziale Pflege übertragbar" sind⁷⁶. Die Regierung erkennt dies eindeutig an, indem der Minister für Arbeit und Renten vorschlägt, "übertragbare Fähigkeiten, die [Luftfahrtarbeiter] haben und die in der sozialen Pflege eingesetzt werden könnten", zu nutzen. Aber ein sofortiges Eingreifen in den Sektor und eine angemessene Finanzierung muss die Vorstellungen des Übergangs untermauern.

⁷² Women's Budget Group (2020) A Care-Led Recovery from Coronavirus.

<https://wbg.org.uk/wp-content/uploads/2020/06/Care-led-recovery-final.pdf>

⁷³ Migration Advisory Committee (2020) Review of the Shortage Occupation List.

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/927352/SOL_2_020_Report_Final.pdf

⁷⁴ Eichler, W (2020) Carers added to list of occupations hit by migration restrictions. 30 September 2020.

<https://www.localgov.co.uk/Carers-added-to-list-of-occupations-hit-by-migration-restrictions/51160>.

⁷⁵ Surrey Care Association (2020) Reinventing Social Care.

<https://www.surreycare.org.uk/news/reinventing-social-care>

⁷⁶ iNews (2020). 'I want to make a difference': 1,000 cabin crew staff to be retrained as carers.

<https://inews.co.uk/news/real-life/airline-staff-jobs-carer-retrain-coronavirus-british-airways-442846>

3. Ein Green New Deal

Führung durch den Öffentlichen Sektor

Wie in Abschnitt 1 dargelegt, wird die derzeitige Reaktion der Regierung durch ihre Weigerung gelähmt, sich für die direkte Schaffung von Arbeitsplätzen auf breiter Ebene in Bereichen mit künftigem Bedarf zu engagieren.

Diese Art der Reaktion ist bezeichnend für das Unvermögen der aktuellen Führung, die Initiative zu ergreifen und die Probleme zu lösen. 238 Millionen Pfund, die Arbeitslosenberater auszugeben⁷⁷, reichen bei weitem nicht, um das Mantra vom Wiederaufbau zu erfüllen. Theoretisch ist zwar das in Übereinstimmung bringen von Fähigkeiten sinnvoll, aber ohne Investitionen in die Umschulung der bestehenden Belegschaft und die Schaffung neuer Beschäftigungsmöglichkeiten wird es keinen gerechten Übergang geben⁷⁸.

Leider gibt es eine allzu weit verbreitete Ansicht, dass Massenarbeitslosigkeit das unvermeidliche Ergebnis eines Nachfragerückgangs ist - dass "es keine Arbeit gibt" und dass die Regierung machtlos ist, zu handeln. Kürzlich durchgeführte Umfragen zeigten, dass nur 17% der Öffentlichkeit glaubten, die Regierung könne die durch die Pandemie ausgelöste Arbeitslosigkeit reduzieren, obwohl 73% befürchteten, die Krise würde die Ungleichheit erhöhen⁷⁹.

Und doch, wie eine Fülle aktueller Analysen des Potenzials für einen grünen Aufschwung gezeigt haben, kann die Regierung in großem Umfang investieren - in der Tat gibt es keinen besseren Zeitpunkt, dies zu tun. Ein Bericht von Green New Deal UK fand heraus, dass die Pandemie zwar eine strukturelle Bedrohung für fast 1 Million Arbeitsplätze in den nächsten zwei Jahren darstellt, dass aber im gleichen Zeitraum insgesamt 1,2 Millionen Arbeitsplätze geschaffen werden könnten - Arbeitsplätze, die die Krisen der Umwelt, der Sozialfürsorge und der Ungleichheit alle gleichzeitig angehen würden⁸⁰. Die Führungsrolle des öffentlichen Sektors in einem Jahrzehnt, das von diesen Krisen bestimmt sein wird, bedeutet nicht "Arbeitsbeschaffungsprogramme" - es bedeutet erfüllende Beschäftigung, die sich auf Gemeinschaft, Pflege und Klima konzentriert. Wenn der öffentliche Sektor sich auf Investitionen in diesen Bereichen konzentrieren kann, dann ist ein Gerechter Übergang in greifbare Nähe gerückt.

⁷⁷ BBC News (2020) Covid-19: Government launches £238m scheme for jobseekers.

<https://www.bbc.co.uk/news/uk-politics-54412574>

⁷⁸ Scott, D. & Richardson, T. (2020) Green New Deal Would Reshape Blue-Collar Jobs, Training. Bloomberg Law.

<https://news.bloomberglaw.com/daily-labor-report/green-new-deal-would-reshape-blue-collar-jobs-training>

⁷⁹ The Mirror (2020) Two million jobs at risk in coronavirus crisis, warns Build Back Better campaign.

<https://www.mirror.co.uk/news/politics/two-million-jobs-risk-coronavirus-22999363>

⁸⁰ Green New Deal UK (2020) Green Jobs for All Report.

<https://www.greennewdealuk.org/updates/green-jobs-for-all-report/>

Notwendigen Arbeiten – Potential für grüne Arbeitsplätze in der „Gatwick Diamond“ Region

Ein Großteil der Arbeit für den Übergang Großbritanniens zu einer kohlenstofffreien Gesellschaft muss noch geleistet werden. Es ist keine Übertreibung, von einer "Null-Kohlenstoff-Armee" zu sprechen - ein angemessener Weg des Pariser Abkommens für das Vereinigte Königreich wird "ein Ausmaß an Veränderungen in der physischen Infrastruktur erfordern, das an den Marshall-Plan nach dem Zweiten Weltkrieg erinnert"⁸¹. Eine nicht erschöpfende Zusammenstellung sektoraler Daten über das Arbeitsplatzpotenzial dieses Übergangs in der Gatwick Diamond Region ist in Tabelle 3 aufgeführt.

Das direkte Arbeitsplatzschaffungspotenzial liegt bei insgesamt 16.100, was fast der Gesamtzahl von 18.125 luftfahrtbezogenen Arbeitsplätzen entspricht, die vor der Krise bestanden (wie in Tabelle 1 dargestellt). Da weder Arbeitsplätze in der Infrastruktur (z. B. Bau öffentlicher Verkehrsmittel) noch in der Zulieferkette (Herstellung von Dämmstoffen) in dieser Analyse enthalten sind, zeigen diese Zahlen das außergewöhnliche Arbeitsplatzpotenzial von Investitionen in einen Green New Deal für Gatwick.

Tabelle 3: Zusammenstellung des Arbeitsplatzpotenzials eines Green New Deal in der Gatwick Diamond Region

Sektor	Übergang in 10 Jahre	Langfristiger Übergang
Wiederverwertung & Recycling	431	864
Transport	1.251	2.466
Gebäudenachrüstung	4.843	659
Erneuerbare Energie	390	79
Ausbildung und Unterstützung	484	339
Wiederherstellung der Natur	820	-
Pflege	7.881	24.156
Total	16.100	28.563

Siehe Anhang 1 für weitere Details. Hinweis: Die Arbeitsplätze in den Bereichen Transport und Wiederverwertung & Recycling werden für die Mitte des Übergangs zu einer kohlenstofffreien Zukunft geschätzt. Die Zahl der Arbeitsplätze in der Pflege bezieht sich auf die nächsten zwei Jahre.

⁸¹ Anderson et al. (2020) A factor of two: how the mitigation plans of 'climate progressive' nations fall far short of Paris-compliant pathways.

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14693062.2020.1728209>

Einige der verschiedenen Arten von Arbeitsplätzen, die erforderlich sind, um das Gebiet um den Flughafen Gatwick in eine kohlenstofffreie Zukunft zu überführen, werden im Folgenden zusammengefasst:

- **Energetische Haus-Sanierung.** Diese Arbeitsplätze umfassen sowohl Verbesserungen der Isolierung als auch die Nachrüstung von Technologien für erneuerbare Energien (z. B. solare Warmwasserbereitung, Photovoltaik, Wärmepumpen) an Wohnhäusern. Die Anzahl stellt eine Annahme für die Nachrüstungen für den 10-Jahres-Übergang dar und danach Pflege-/Wartungsarbeiten. Es werden zusätzliche Arbeitsplätze für die Nachrüstung von gewerblichen und öffentlichen Gebäuden geschaffen.
- **Nachhaltiger Transport.** Dies basiert auf dem Modul „Verlagerung in Zero Carbon Britain“⁸². Es berücksichtigt die Arbeitsplätze, die bei der Wartung von Privatfahrzeugen verloren gehen (da Elektrofahrzeuge weniger Wartung benötigen), sowie die Arbeitsplätze, die beim Fahren und Warten von Zügen und Bussen entstehen. Die Arbeitsplätze werden mit der Verlagerung des Verkehrs zunehmen. Die Schätzung für den Übergang liegt in der Mitte der langfristigen Gesamtzahl.
- **Erneuerbare Energieerzeugung.** Dies sind Arbeitsplätze im Bereich der erneuerbaren Energieerzeugung - basierend auf nationalen Schätzungen, die entsprechend der Größe der als ländlich eingestuften Gebiete innerhalb des Gatwick-Diamond hochgerechnet wurden. Die Schätzung geht von einer konstanten Rate an Wind- und Photovoltaik-Installationen über den Zehnjahreszeitraum aus.
- **Wiederverwendung und Recycling.** Die Schätzung geht von einem Übergang zur Abfallreduzierung und einer Steigerung der Wiederverwendung und des Recyclings in Übereinstimmung mit dem ehrgeizigen Szenario der Green Alliance und WRAP aus⁸³. Die Schätzung bezieht sich auf die zusätzlichen Arbeitsplätze, die durch eine Umstellung auf 90%ige Recyclingraten durch höherwertiges Recycling im Gewerbe- und Bausektor und eine Kombination aus Abfallreduzierung, Wiederverwendung und Recycling durch bessere Sortierung und neue lokale Unternehmen geschaffen werden, um eine Kreislaufwirtschaft zu schaffen, die den größten Teil der Haushaltsabfälle erfasst. Die Modellierung schließt zusätzliche Arbeitsplätze in der Recyclingsammlung und in der Deponierung verlorene Arbeitsplätze ein. Zusätzliche Arbeitsplätze in der Wiederverwendung und Wiederaufbereitung sind nicht enthalten. Die Schätzung der Arbeitsplätze für den Übergang ist diejenige auf halbem Weg zur langfristigen Umstellung.
- **Wiederherstellung der Natur.** Es gibt eine echte Chance, unsere natürliche Umwelt besser zu pflegen, einschließlich der Bewirtschaftung von Wäldern und der Verbesserung des Schutzes gegen Überschwemmungen und Verbesserung der Artenvielfalt.

⁸² Allen, P. et al (2013) Zero Carbon Britain; Rethinking the Future, Centre for Alternative Technology, Machynlleth, Powys. p.51

⁸³ Morgan, J. and Mitchell, P., (2015) Employment and the circular economy: Job creation in a more resource efficient Britain. Green Alliance.

Diese Schätzung ist skaliert aus den NEF-Zahlen für das gesamte Vereinigte Königreich von 48.000 Arbeitsplätzen für Aufforstung und 20.000 Arbeitsplätzen für Hochwasserschutzmaßnahmen⁸⁴.

● **Lebensmittel und Landwirtschaft.** Obwohl lokale nachhaltige Lebensmittelherstellung und Anbaumethoden und eine verstärkte lokale Produktion und der Verkauf von Obst und Gemüse für den Übergang zu einer nachhaltigen Zukunft entscheidend sind, wurden sie nicht berücksichtigt, da das damit verbundene Potenzial zur Schaffung von Arbeitsplätzen schwer abzuschätzen ist.

● **Ausbildung und Unterstützung.** Zusätzliche Arbeitsplätze werden in der Ausbildung benötigt - etwa im vorgeschlagenen Crawley Innovation Zentrum, dem Crawley and East Surrey College und bei der Ausbildung am Arbeitsplatz. Unterstützende Arbeitskräfte werden benötigt, um sicherzustellen, dass die Arbeit/Ausbildung für alle zugänglich ist.

● **Altenpflege.** Eine Analyse von Daten aus dem Bereich der Erwachsenenpflege durch Green New Deal UK zeigt, dass in Großbritannien in den nächsten zwei Jahren insgesamt 646.000 Pflegearbeitsplätze und bis 2030 1,98 Millionen geschaffen werden könnten; diese wurden auf die Gatwick Diamond Region heruntergerechnet⁸⁵. Weitere Details zu diesem Element des Übergangs im Abschnitt ‚Pflege als Vorreiter eines Aufschwungs‘ im 2. Abschnitt.

● **Schulbildung und Krankenpflege.** Investitionen in diese unterbesetzten und überlasteten Bereiche sind ein wesentlicher Beitrag zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft der Zukunft. Trotz des grundlegenden Charakters dieser Arbeit und der wiederholten Zusagen der Regierung, Personal einzustellen und anzuerkennen, gibt es nach wie vor eine beträchtliche Anzahl freier Stellen. Wir waren jedoch nicht in der Lage, genaue Zahlen über offene Stellen in der Region Gatwick zu erhalten, weshalb sie in der obigen Tabelle nicht enthalten sind.

Nicht nur Arbeitsplätze: Die positiven Nebeneffekte eines Green New Deal für Gatwick

1. Stärkere Gemeinden durch angemessen honorierte Pflegeleistungen
2. Bessere lokale Umwelt und geringere Verschmutzung
3. Geringere Kohlenstoffemissionen von Häusern und Unternehmen
4. Wärmere, kosteneffizientere Häuser und Arbeitsplätze
5. Stärkeres und widerstandsfähigeres lokales Wirtschaftsleben
6. Mehr lokale Arbeitsplätze: Reduzierung von Pendelkosten und -zeiten
7. Geringere Kohlenstoffintensität der Arbeit
8. Chancen stehen im Einklang mit wachsenden Interessen an Nachhaltigkeit und Pflege

⁸⁴ Figures cited in Green New Deal UK (2020) Green Jobs for All. Scaled for the Gatwick Diamond on the basis of a population of 813,562, or 1.22% of UK total. The figure is therefore a crude estimate, however it compares favorably to a National Nature Service 'Crawley Rangers' case study which proposed the creation of 250 jobs in Crawley alone. Available upon request:

www.nationalnatureservice.org/

⁸⁵ Green New Deal UK (2020) Green Jobs for All. Scaled as in Footnote 84.

Fördermöglichkeiten

Das gesamte Finanzierungspaket zur Umsetzung dieses zehnjährigen "Green New Deal for Gatwick" bedeutet Kosten von bis zu £ 287-532 Mio (€ 315-584 Mio) in jedem Jahr. Darin enthalten sind geschätzte £ 122 Mio (€ 134 Mio) für die 7.881 neuen Arbeitsplätze in der Pflege und £ 165-410 Mio (€ 181-450 Mio) für die traditionellen grünen Arbeitsplätze der Wiederverwendung und des Recyclings bis hin zur Wiederherstellung der Natur (basierend auf den öffentlichen Lohnkosten von £ 20.000 - £ 50.000 (€ 21.950 - € 54.880) staatlicher Subventionen, die pro Arbeitsplatz erforderlich sind⁸⁶. In einigen Fällen werden sich diese Arbeitsplätze selbst tragen, wenn sie einmal geschaffen wurden, während in anderen Fällen ein gewisses Maß an laufender Subvention erforderlich ist, um sie zu erhalten.

Dieser "Green New Deal" für Gatwick hat ein weitaus größeres Ausmaß als das, was die britische Regierung bisher zugesagt hat. Zum Beispiel wird der Umfang der Haussanierung für den Gatwick-Diamond (48.000 Arbeitsjahre über einen Zeitraum von zehn Jahren) den 140.000 Arbeitsjahren gegenübergestellt, die bisher für die Sanierung von Häusern und öffentlichen Gebäuden in ganz Großbritannien finanziert wurden⁸⁷. Während also bisher £ 3 Mrd (€ 3,3 Mrd) für das gesamte Vereinigte Königreich zugesagt wurden, wäre mindestens £ 1 Mrd (€ 1,1 Mrd) für die vollständige Umrüstung aller Häuser in den sieben Kreisen (Stadt- und Gemeindebezirken) der Gatwick-Diamond Region erforderlich. Die zwei Millionen grünen Arbeitsplätze für das gesamte Vereinigte Königreich, die bis 2030 versprochen wurden⁸⁸, werden jetzt benötigt, wenn wir einen grünen Aufschwung haben wollen, der die während der Covid-19-Pandemie verlorenen Arbeitsplätze wieder in Beschäftigung bringt.

Die oben angegebenen öffentlichen Lohnkostenzuschüsse in Höhe von £ 287-532 Mio (€ 315-584 Mio) pro Jahr sind mehr als das 10-fache der £ 19,2 Mio (€ 10,1 Mio) an Anreizen, die dem Coast to Capital Local Enterprise Partnership (LEP) durch den nationalen Getting Building Fund (Covid-19 Wiederaufbau-Programm, d. Übersetzer) zugewiesen wurden⁸⁹, und die £ 25 Mio (€ 27,4 Mio), die der Stadtverwaltung von Crawley durch den Towns Fund⁹⁰ der Regierung zur Verfügung gestellt wurden. Die Summe entspricht annähernd den jährlichen £ 600 Mio (€ 658 Mio), die die Regierung für einen National Skills Fund (Nationale Erwachsenen-Ausbildung-Initiative, d. Übersetzer) und ein "Recht auf Umschulung" in ganz Großbritannien zugesagt hat⁹¹.

⁸⁶ Care cost estimate based on Green New Deal UK (2020) Green Jobs for All analysis. A total of £20 billion for two years is halved to annualize and then scaled as in Footnote 84. The public wage costs estimate is consistent with this estimate and that noted in BEIS (2020) UK government launches taskforce to support drive for 2 million green jobs by 2030.

<https://www.gov.uk/government/news/uk-government-launches-taskforce-to-support-drive-for-2-million-green-jobs-by-2030>

⁸⁷ BEIS (2020) UK government launches taskforce to support drive for 2 million green jobs by 2030.

<https://www.gov.uk/government/news/uk-government-launches-taskforce-to-support-drive-for-2-million-green-jobs-by-2030>

⁸⁸ ibid.

⁸⁹ Coast to Capital (2020) Coast to Capital awarded £19.2 million Getting Building Funds.

⁹¹ Crawley Borough Council (2020) Crawley Town Investment Plan.

⁹¹ FE Week (2019) Conservatives announce manifesto pledge of £3bn for national skills fund.

<https://feweek.co.uk/2019/11/23/conservatives-announce-manifesto-pledge-of-3bn-for-a-new-national-skills-fund/>

Die Kosten würden jedoch weniger als die Hälfte und nur ein Viertel des Anteils des Flughafens Gatwick an den jährlichen Steuervergünstigungen für die britische Luftfahrt (1,25 Mrd. £ im Jahr 2019) betragen⁹². Somit könnten die finanziellen Mittel für ein

zehnjähriges Green-New-Deal-Programm zur Dekarbonisierung des Gatwick Diamond durch die Halbierung der Höhe der Nettosubvention (Treibstoffsteuer und Mehrwertsteuerbefreiung abzüglich Fluggaststeuer (APD), die der Flughafen erhält, finanziert werden. Die Kosten wären zwar 60 % höher als Gatwicks Anteil an der 12-monatigen Abschaffung der APD, die von der Luftfahrtbranche als weitere Steuererleichterung gefordert wird, aber das direkte Arbeitsplatzschaffungspotenzial von 16.100 Arbeitsplätzen ist 13-mal höher als Gatwicks Anteil an den nationalen Arbeitsplätzen im Luftverkehr, die sich aus der APD-Senkung ergeben⁹³. Anstatt noch mehr Steuererleichterungen für eine Branche zu gewähren, die es bisher versäumt hat, ihre Arbeitnehmer zu schützen, könnte die Regierung einen grünen Aufschwung finanzieren, der nachhaltige Arbeitsplätze für den weiteren Umkreis schafft.

Diese Strategie könnte von einer "Green New Deal"-Arbeitsgruppe umgesetzt werden, die die Art und Weise beaufsichtigt, wie der Übergang zum Netto-Null Co2-Ausstoß in der Gatwick Diamond-Region neue Beschäftigungsmöglichkeiten für die Anwohner schafft. Diese sollte eine Vertretung der Gewerkschaften und derjenigen beinhalten, deren Arbeitsplätze verloren gegangen sind oder bedroht sind, und entsprechend den Empfehlungen des TUC (Trade Union Congress, Verband der UK Gewerkschaften d. Übersetzer) zur Bildung von lokalen Corona Reconstruction- and Wiederaufbau-Gremien handeln. Dies sollte eine Verbindung zum neuen Employment and Skills Board des Coast to Capital LEP (wie von Coast to Capital vorgeschlagen) und dessen Vertretung beinhalten⁹⁴.

Einige dieser Arbeitsplätze sind sofort einsatzbereit, andere sind es nicht und erfordern Umschulungen. Ausreichende Bildungs- und Qualifizierungsangebote und Finanzmittel (unterstützt von der nationalen Regierung, finanziert über die lokalen Behörden) sind erforderlich, um vorhandene Arbeitskräfte in neuen Arbeitsplätzen einsetzen zu können. Solche Umschulungen und Weiterbildungen zur Verlagerung von Arbeitsplätzen in diese neuen Bereiche sollten ein Schwerpunkt in der Erwachsenenbildung (z. B. Volkshochschulen in der Gatwick Diamond Region) sein - einschließlich des Crawley College und des East Surrey College - sowie für das vorgeschlagene neue (grüne) Innovation Akzelerator Center in Crawley / Manor Royal. Aber jede Verpflichtung, diese neuen Möglichkeiten vor Ort zu anzunehmen, muss mit einer Verpflichtung der Regierung einhergehen, zu investieren, um diese Arbeitsplätze zu schaffen und zu erhalten.

⁹² See Footnote 38.

⁹³ Airlines UK (2020) The Demand and Connectivity Impact of a 12 Month Air Passenger Duty Waiver. https://airlinesuk.org/wp-content/uploads/2020/07/Airlines-UK_Demand-and-Connectivity-Impact-of-a-12-Month-AirPassenger-Duty-Waiver.pdf. Figures are scaled to Gatwick based on passenger data (see Footnote 38).

⁹⁴ Coast to Capital LEP (2018) Gatwick 360°: The Coast to Capital Strategic Economic Plan 2018-2030. https://www.coast2capital.org.uk/storage/downloads/coast_to_capital_strategic_economic_plan_2018-2030_pdf-15_35099447.pdf

Realisierung

Dies ist nur der Umriss eines Vorschlags und ein Hinweis auf das Ausmaß der Möglichkeiten und der Machbarkeit, um eine Diskussion über die Zukunft von Gatwick und die Notwendigkeit eines neuen Weges in die Zukunft anzuregen - mit den Arbeitnehmern und den Kommunen im Fahrersitz. Aufbauend auf einer ähnlichen Konsultation, die von der Plattform durchgeführt wurde und bei der Nordsee-Ölarbeiter über die Aussicht auf einen gerechten Übergang von Öl zu erneuerbaren Energien befragt wurden⁹⁵, stellen wir uns einen Prozess vor, der es den Flughafenmitarbeitern ermöglicht, politische Forderungen für einen Übergang zu formulieren, der für sie funktioniert, und herauszufinden, in welchen der durch einen Green New Deal geschaffenen Jobs sie arbeiten möchten. Wir begrüßen nun die Gelegenheit, mit lokalen Interessenvertretern zusammenzuarbeiten, um diesen Plan weiterzuentwickeln und einen Green New Deal für Gatwick Wirklichkeit werden zu lassen.

⁹⁵ Platform, Friends of the Earth Scotland and Greenpeace UK (2020) OFFSHORE: Worker's views on industry conditions and the energy transition.

<https://foe.scot/wp-content/uploads/2020/09/Oil-Gas-Workers-Report-Final.pdf>

Anhang 1 – Weitere Tabellen

Tabelle A 1: Potenzial Grüner Arbeitsplätze in der Gatwick Diamond Region (10 Jahresplan zur Reduzierung CO2 auf Null)

Tabelle folgt

Source: Chapman, Sims and Essex (2018). Climate Jobs: East Surrey and Climate Jobs: West Sussex (North East). GreenHouseThinkTank.org. Adapted for a ten-year transition.

https://greenhouse.chiltern.org.uk/regional_reports/Region_Climate_Jobs_Summary_v2019a_UKJ26.pdf

und

https://greenhouse.chiltern.org.uk/regional_reports/Region_Climate_Jobs_Summary_v2019a_UKJ28.pdf.

Tabelle A 2: Arbeitslosen- und Arbeitslosengeld- Raten in der Gatwick Diamond Region im Oktober 2020

Tabelle folgt

Source: Nomis (2020) Labour Market Profiles. Office for National Statistics. Last Accessed 28 October 2020.