
Berufsgewerkschaften als Hoffnungsträger?

JOCHEN GESTER

Berufsgewerkschaften sind eine junge Entwicklung in Deutschland. Sie sind zum einen eine Absage an die Trägheit, manchmal auch Ignoranz, der großen DGB-Gewerkschaften. Zum anderen bergen sie die Gefahr der Standespolitik. Die spektakulärsten Arbeitskämpfe wurden in letzter Zeit von der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) und der Flugbegleiter (UFO) geführt.

In gewerkschaftlicher Hinsicht haben Berufsgewerkschaften im Nachkriegsdeutschland keine große Rolle gespielt. Es gab fast so etwas wie eine Alleinvertretung durch die Einzelgewerkschaften des DGB. Unabhängig davon gab es nur den Deutschen Beamtenbund, der jedoch die Abschlüsse der DGB-Gewerkschaften für seinen Bereich in der Regel übernahm und in Arbeitskämpfen schon deshalb keine große Rolle spielte, weil seine Mitglieder ans Berufsbeamtentum gebunden waren, welches das Koalitionsrecht stark einschränkt und ein Streikrecht nicht vorsieht. Seine Organisationen bildeten dann vor allem ein Wählerreservoir der Unionsparteien.

Diese Situation hat sich in den letzten zehn Jahren geändert. Hauptgrund ist die schwindende Organisationsmacht der DGB-Gewerkschaften, die in erster Linie das Ergebnis des neoliberalen Gesellschaftsumbaus ist. Dafür, dass dieser so erfolgreich sein konnte, spielen auch selbst zu verantwortende Faktoren wie die starke Bindung an sozialpartnerschaftliche Ideologien eine wichtige Rolle. Dazu gehört auch die starke bürokratische Zentralisierung der Entscheidungsstrukturen, die zu einer zunehmenden Entmündigung der Mitglieder führt, die sich von ihrer Mitwirkung immer weniger versprechen. Ausdruck dieser Interventions- und Repräsentationskrise sind die Halbierung der Mitgliederzahlen seit der Wende 1989, die schrumpfende Tarifbindung und der teils drastische Abbau der sozialen Standards.

Diese Entwicklung verhalf den Berufsgewerkschaften zu neuer Bedeutung. Ihre wesentliche Triebkraft bilden Gruppen abhängig Beschäftigter, die entweder einen sehr hohen Organisationsgrad erreichen können oder/und eine strategisch wichtige Position im Arbeitsprozess einnehmen. Sie hoffen, auf diesem Wege für ihre Mitglieder mehr herausholen zu können, als dies unter dem Dach des DGB möglich war. Dafür stehen die heute im Marburger Bund organisierten Ärzte, die früher ebenso Bestandteil der Tarifgemeinschaft der ÖTV waren, wie auch die Gewerkschaften UFO, Cockpit oder GdF, die Gruppen von Beschäftigten im Luftverkehr organisieren. Ein anderes Beispiel ist die Lokführer-Gewerkschaft GdL, einst eine Traditionsgewerkschaft im Deutschen Beamtenbund, die im Zuge der starken Zunahme nicht verbeamteter Lokführer erstmals bedeutendere Arbeitskämpfe geführt hat. Gerade die im Verkehrssektor geführten Streiks führten zu außergewöhnlichen Beeinträchtigungen des Transportverkehrs mit Wirkung auf die Ökonomie, insbesondere auf das Geschäft der großen Verkehrskonzerne, die deshalb

auch die treibende Kraft bei den aktuellen politischen Bestrebungen sind, das Koalitionsrecht einzuschränken.

Davon, welches Potenzial und Selbstverständnis Berufsgewerkschaften entwickeln können, vermitteln die 2012 von GdF und UFO geführten Arbeitskämpfe eine erste Vorstellung.

I. «Eine egoistische Berufsgruppe» gegen alle?

Im Frühjahr 2012 kam es zu einer kurzen, heftigen Auseinandersetzung zwischen der Fraport AG und Mitgliedern der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF), die vom Flughafenbetreiber forderte, die Bezahlung des Flugsicherungspersonals in Frankfurt auf das an anderen Flughäfen bereits erreichte Niveau anzuheben. Die Fraport AG wird vor allem von der Deutschen Lufthansa als direkt betroffener Anteilseigner unterstützt. Beide wollen die Entwicklung neuer Gewerkschaften, die sich nicht in korporative Strategien einbinden lassen, verhindern oder wenigstens begrenzen. Sie favorisieren den Grundsatz «ein Betrieb, eine Gewerkschaft» mit Ver.di als einzigem Verhandlungspartner, der als Gegenleistung für einen teilweisen Verzicht des Arbeitgebers auf weitere Verschlechterung der Arbeitsbedingungen Arbeitsfrieden garantiert.

Seit Jahren hatte sich die Fraport AG auf den aktuellen Konflikt vorbereitet und Personal geschult, das als Streikbrecher eingesetzt werden sollte. Dabei soll auch die Lufthansa mit eigenem Personal ausgeholfen haben. Nach Angaben der GdF wurde unter anderem Personal eingesetzt, das die erforderliche fachliche Eignung nicht hat und deshalb Sicherheitsrisiken produziert. Die GdF reagierte mit einer Anzeige gegen Fraport beim Verkehrsministerium. Der durch die GdF ausgelöste Streik fügte dem Flughafenbetreiber und seiner wichtigsten Airline schmerzliche Verluste zu. *Zeit-online* spricht von 1400 ausgefallenen Flügen. Laut Presseangaben gab es dadurch bei der Fraport AG einen einstelligen, bei der Lufthansa einen zweistelligen Millionenverlust.

Arbeitsgericht beendet Arbeitskampf

Die GdF hatte frühzeitig erkannt, dass Verhandlungen wegen der stark auseinanderklaffenden Positionen schwierig würden, und deshalb eine Schlichtung vorgeschlagen, der Fraport sogar die Wahl des Schlichters zugestanden. Doch der von Schlichter Ole van Beust vorgelegte Schlichtungsvorschlag wurde von Fraport verworfen, die stattdessen eine PR-Kampagne lostrat, deren fast in allen Medien vermeldete zentrale Botschaft war: «Hier will eine egoistische Berufsgruppe auf Kosten der Allgemeinheit eine 70%ige Lohnforderung durchsetzen.» Verhandlungsführer der GdF, Markus Siebers, stellte in einem *Spiegel-online*-Interview klar, dass das Unsinn war: Im Endergebnis wären für ältere Arbeitnehmer Zuwächse bis zu 5% herausgekommen, für jüngere Mitarbeiter deutliche Lohnsteigerungen. Das angestrebte Volumen bewegte sich zwischen 30 und 50%, verteilt auf vier Jahre.

Für die Fraport AG war das jedoch zu keiner Zeit verhandlungsfähig. CDU-Mitglied und Vorstandsvorsitzender von Fraport, Schulte, formulierte die Arbeitgeberposition im *Handelsblatt* so: «Kein Kompromissangebot, kein Entgegenkommen, nicht mal ein Hauch von Verständnis.» Dafür fand er die Unterstützung von Ver.di, der größten Ge-

werkschaft unter den 19000 Flughafenbeschäftigten. Der von Ver.di dominierten Betriebsrat ließ ein Flugblatt verteilen, in dem es hieß: «Wir fordern den Vorstand auf, den überzogenen Forderungen der GdF keinesfalls nachzugeben.» Auch Frank Bsirske warnte den Flughafenbetreiber, ein Nachgeben gegenüber dem Flugsicherungspersonal werde entsprechende Nachforderungen bei den von Ver.di vertretenen Beschäftigungsgruppen nach sich ziehen.

Erst als eine weitere Verlängerung der Friedenspflicht die Haltung des Arbeitgebers nicht veränderte, leitete die GdF Kampfmaßnahmen ein. In Einhaltung der 24-stündigen Vorlaufzeit rief sie am Frankfurter Flughafen am 15. Februar ihre Mitglieder in der Verkehrszentrale, in der Vorfeldkontrolle und der Vorfeldaufsicht auf, am nächsten Tag zwischen 15 und 22 Uhr die Arbeit einzustellen. Darauf folgte die Ankündigung, das reibungslose Funktionieren des wichtigsten Verkehrsdrehkreuzes der Republik für Stunden zu unterbrechen. Dem Streikaufruf wurde Folge geleistet, der Streik aber nach einer Einstweiligen Verfügung von Arbeitgeberseite durch ein Urteil des Arbeitsgerichts Frankfurt am 29. 2. beendet. Die Richter erklärten die Aufforderung der GdF an die Fluglotsen, mit ihr in den Solidaritätsstreik zu treten, für unverhältnismäßig, weil dann der Stillstand für den gesamten Flugbetrieb gedroht hätte. Sie beanstandeten auch, das Forderungspaket enthalte Forderungen, die der Friedenspflicht unterlägen. Dagegen ging die GdF in Berufung. Unabhängig davon lagen dem Gericht Schadensersatzforderungen gegen die GdF vor. Diese Situation führte zu einer Einigung mit dem Arbeitgeber, der zugestand, dass alle von der GdF organisierten Beschäftigtengruppen in einen Tarifvertrag aufgenommen werden. Über das erzielte Gehaltsvolumen gibt es bis jetzt von keiner Seite verlässliche Informationen.

Zur Vorgeschichte der GdF

Die 2004 gegründete Gewerkschaft GdF hat ca. 3800 Mitglieder. Ihre wichtigsten Verbandsstrukturen sind Mitgliederversammlungen in etwa 30 Orten. Die Organisation hat seit ihrer Gründung Tarifverträge an mehr als einem Dutzend von Flughäfen abgeschlossen. Ihre Gründungsmitglieder kamen aus dem Verband der Deutschen Flugleiter (VDF) und dem Verband Deutscher Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure (FTI). Diese Berufsgruppen waren damals verbeamtet. Als die Flugsicherung privatisiert wurde, schloss der FTI einen Kooperationsvertrag mit der Deutschen Angestelltengewerkschaft (DAG), der die Mitglieder jedoch enttäuschte. Es kam – so resümiert die GdF – zu Situationen, in denen die DAG die Vertretung der Interessen der Flugsicherer verweigerte, oder diese mit minderwertigen Abschlüssen abzuspeisen versuchte. Der Verband der Flugsicherungstechniker unternahm dann den Versuch, eine Kooperation mit der neu entstandenen Ver.di abzuschließen, kam hier jedoch, in den Worten der GdF, vom Regen in die Traufe, so dass der Kooperationsvertrag am 31.12.03 endete. Die darauf folgende Tarifrunde fand ohne VDF und FTI statt. Als Bescherung gab es ein negatives Verhandlungsergebnis.

Daraufhin gründeten die Flugsicherungstechniker eine eigene Gewerkschaft, die GdF, die sich nicht als Berufs- oder Spartengewerkschaft begreift und gerade dabei ist, neue Berufsgruppen zu organisieren – vor allem aus dem Bereich der Lufthansa. Es sind Dispatcher bei Lufthansa Cargo und Mitarbeiter der Verkehrszentrale, also im «operati-

ven Herz des Flugbetriebs», die der ständigen Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen ein Ende setzen wollen und vor allem gegen einen extrem belastenden Schichtplan rebellieren. Sie alle eint die Unzufriedenheit darüber, dass Ver.di nicht in der Lage oder bereit ist, für diese Gruppen «bessere Arbeitsbedingungen, vernünftige Lohnentwicklung, Sicherheit vor Sparzwang» zu erkämpfen, sagt Matthias Maas, Sprecher der GdF.

Ver.di unterschrieb 2009 ein 24-Millionen-Sparprogramm über drei Jahre. Die Beschäftigten bezahlten den Verzicht des Fraport-Managements, die Bodenverkehrsdienste auszulagern, mit der Streichung überbetrieblicher Leistungen und bezahlter Pausen. In der Abwehr der auch gegen sie gerichteten Bestrebungen, das Koalitionsrecht einzuschränken, schrieb die GdF: «Wir sind bereit, alle Mittel einzusetzen, die uns zur Verfügung stehen, um den Ausverkauf von Arbeitnehmerinteressen aufzuhalten ... Es geht hier schon lange nicht mehr um eine Vergütungsanpassung oder andere inhaltliche Regelungen, es handelt sich um einen gut organisierten und geplanten Angriff der Arbeitgeber auf das Grundrecht der Koalitionsfreiheit. Dieses Grundrecht soll zur Diskussion gestellt und gekippt werden. Die Interessen von Spezialistengruppen sollen wieder in die träge, für diese Interessen gänzlich unsensible und uninformierte Masse der Großgewerkschaften integriert werden, wo sie dann ins Leere laufen und keinen Schaden mehr anrichten können. Der soziale Friede, der gern vollmundig auch seitens der Großgewerkschaften ins Feld geführt wird, ist in Wahrheit der Friede der Unternehmen, die weiterhin komfortabel die Arbeitnehmerinteressen ignorieren und freie Hand bei der Gestaltung von Arbeitsumfeldern haben wollen, die den Beschäftigten schaden und sie ausbeuten. Das geht natürlich viel leichter, wenn man als Verhandlungspartner nur eine große, träge Gewerkschaft hat, deren Führer mit erheblich weniger Aufwand kontrolliert und manipuliert werden können.»

II. UFO mit beeindruckender Landung

Seit Ende August befindet sich die Lufthansa mit der Unabhängigen Flugbegleiterorganisation (UFO) in einem offenen Arbeitskonflikt, der mehr ist als das bekannte «Business as usual». Fast wie selbstverständlich für die gegenwärtige Periode des neoliberalen Kapitalismus sind es die Arbeitgeber, die den Handschuh in den Ring geworfen haben und den Status quo in Frage stellen. Sie fordern die Deregulierung des Anbietermarkts, um das beklagte «Tarifkorsett» zu sprengen. Ein Ergebnis sind die sog. Billigfluglinien, die den großen Fluglinien auf den Kurzstrecken mittlerweile beachtliches Geld wegnehmen. Die Antwort darauf heißt, wie überall: Restrukturierungsmaßnahmen. Die Methoden der Billigkonkurrenz sollen kopiert und den Beschäftigten die Last aufgebürdet werden. Die Lufthansa AG möchte einen Teil ihres derzeit Verluste schreibenden Europageschäfts in eine neu zu gründende Tochter einbringen, die das Personal in 90 Flugzeugen deutlich schlechter bezahlt. Zudem möchte der Vorstand die Leiharbeit ausdehnen. Mit dem Programm Score will die Lufthansa das ehrgeizige Ziel realisieren, bis 2014 den Gewinn um 1,4 Mrd. Euro zu erhöhen. Die Passagiersparte soll davon 900 Mio. abwerfen.

Dagegen hat sich unerwartet heftiger Widerstand entwickelt. Die UFO-Webseite gab über die Gründe dafür folgende Auskunft: «Lufthansa verlangt von uns enorme Lohn-

einbußen und will gleichzeitig unsere Vergütungsstruktur zerschlagen. Diese Vergütungsstrukturen ermöglichen es uns aber erst, den Beruf des Flugbegleiters auch über Jahre ausüben zu können. Das ‹Angebot› der Lufthansa sieht das aber nicht mehr vor. Als Folge des sogenannten Angebots würde der Beruf des Flugbegleiters zum Billigjob verkommen, da sich niemand von uns mehr ein langjähriges Verbleiben in der Kabine leisten könnte. Szenarien mit Leiharbeitern und das Outsourcen ganzer Bereiche stehen ganz oben auf der Agenda des LH-Topmanagements.»

Die UFO-Mitglieder, die etwa zwei Drittel der etwa 18000 Flugbegleiter organisieren, halten dagegen. Sie fordern eine Gehaltserhöhung von 5% und den generellen Verzicht auf Leiharbeit und auf das Outsourcing von Unternehmensteilen. Über diese Punkte hatte die Gewerkschaft mit der Fluglinie 13 Monate lang ergebnislos verhandelt. Im August erklärte sie das Scheitern der Gespräche und leitete den Arbeitskampf ein. In der Absicht, den Arbeitskampf nicht zu einem unwirksamen Ritual zu machen, wurde der Streik erst sechs Stunden vor Beginn bekanntgegeben. Die Lufthansa hatte damit wenig Möglichkeiten, der Wucht der Arbeitsverweigerung zu entgehen. Bereits am ersten achtstündigen Streiktag fiel der Großteil der 360 in Frankfurt geplanten Flüge aus, darunter auch einige der besonders lukrativen Langstreckenflüge. 26000 Passagiere saßen fest und sorgten für einen heftigen Imageschaden. Vorübergehend durfte aus ganz Europa kein Flug nach Frankfurt starten. Der Streik wurde in der Folge auf München, Berlin und Stuttgart ausgeweitet. Auch hier gab es beträchtliche Flugausfälle. Nur in der Hauptstadt hob knapp die Hälfte der vorgesehenen 80 Maschinen ab, weil hier Leiharbeiter zum Einsatz kamen. Insgesamt waren 100000 Passagiere von der Absage der Flüge betroffen – für die Lufthansa ein Schaden in zweistelliger Millionenhöhe.

Trotz dieser für die Gewerkschaft beeindruckenden Streikbilanz versuchte der Lufthansa-Vorstand, an seiner Linie ‹nur Verhandlungen über Löhne, kein Angebot zu den anderen Forderungen› festzuhalten. Erst als die UFO einen bundesweiten Ausstand von 24 Stunden für das darauffolgende Wochenende ankündigte, gab die Lufthansa ihren Blockadekurs auf. Ein neues Angebot kam auf den Tisch, das schon als Erfolg der Flugbegleiter betrachtet werden kann. Auch stimmte der Vorstand einer Schlichtungsinitiative der Gewerkschaft zu.

Die UFO beurteilte die eingetretene Situation wie folgt:

«Noch vor der Unterzeichnung des Abkommens zur Einleitung eines Schlichtungsverfahrens hat die Lufthansa öffentlichkeitswirksam auf Leiharbeit verzichtet. Naja... – nicht wirklich, da vorerst nur in Berlin, nur in der Kabine und nur auf ‹absehbare› Zeit. Allerdings ist hier erst einmal das Symbol das richtige. Die Lufthansa hat damit der Öffentlichkeit signalisiert, dass sie die Einwände der UFO gegen die bisherigen Planungen nicht mehr ignorieren kann. Nun ist es an uns, auch an diesem Thema weiter zu arbeiten, damit die Leiharbeit dauerhaft ausgeschlossen wird und auch die Kollegen, die bisher bei Aviation-Power für LH geflogen sind, einen sicheren und attraktiven Arbeitsplatz in der Kabine bekommen. Einen Arbeitsplatz, wie wir ihn auch für uns alle erhalten und für künftige Lufthanseaten schaffen müssen.»

Für die Flugbegleiter ist dies der erste wirkliche Arbeitskampf. Er bringt zum Ausdruck, dass hier etwas Neues entsteht, das Anlass zur bescheidenen Hoffnung gibt, dass gewerkschaftliche Tarifikämpfe mit angezogener Handbremse unter Beschuss kommen.

Berufsgewerkschaften beginnen in den Kategorien von «Siegern» und «Besiegten» zu denken, resümierte Detlef Esslinger, Wirtschaftskommentator der *Süddeutschen Zeitung*. Dies würde die großen Gewerkschaften unter Druck setzen. Finden sie keine Antwort, werden sich die kleinen vermehren und das Land verändern. Die UFO hat nicht vor, die sozialpartnerschaftliche Orientierung völlig in Frage zu stellen. Doch ist diese nicht mehr bedingungslos. Das Interessanteste daran ist, dass sie ihren Mitgliedern wieder eine größere Rolle einräumen will. Erstes Ergebnis: Für die Annahme eines möglichen Verhandlungsergebnisses aus der Schlichtung soll das erforderliche Quorum auf 50 % erhöht werden. Mit dieser Hürde lässt sich dann wirklich nicht mehr jedes Linsengericht durchwinken.

Keine eindeutige Schlussfolgerung

Es ist kaum möglich, aus diesen Erfahrungen allgemeine Schlussfolgerungen über die Perspektiven von Berufsgewerkschaften zu ziehen. Dazu sind sie zu unterschiedlich und zum Teil erst in einer Art Embryonalstadium. So mussten nicht nur die GDL-Mitglieder im Verlauf des ersten großen Lokführerstreiks die Erfahrung machen, dass ihre Gewerkschaft es mit der innergewerkschaftlichen Demokratie nicht besonders ernst nimmt und links orientierten Basisaktivisten eher als Störfaktoren begreift. Auch viele im Marburger Bund organisierten Ärzte lassen das Interesse dafür vermissen, wie sie mit Hilfe ihrer exponierten Position dazu beitragen können, auch die mit ihnen arbeitenden Krankenschwestern und Krankenpfleger zu unterstützen, und beanspruchen Sonderrechte als Elite. Wie sich das politische Profil der Berufsorganisationen weiter entwickelt, bleibt eine offene Frage. Ihre Beantwortung hängt auch davon ab, wie die Mitglieder in den Einzelgewerkschaften des DGB mit den Arbeitskämpfen dieser Kolleg/innen umgehen, ob sie auf deren Scheitern setzen oder von ihnen erkämpfte Fortschritte als eine Hilfe begreifen, selber voran zu kommen.

Positiv entwickelt hat sich auf jeden Fall der Kampf gegen die Einschränkung des Koalitionsrechts. Der innergewerkschaftlichen Opposition bei Ver.di und einer Kooperation von Gewerkschaftern quer durch die Organisationen gelang es, den ersten Versuch einer Gesetzesinitiative für die sog. «Tarifeinheit» von Arbeitgeberverbänden und einem elitären Führungszirkel aus Ver.di, IG Metall und IG BCE zu Fall zu bringen. Der Ver.di-Vorsitzende Bsirske musste sich aus diesem reaktionären Projekt zurückziehen. Es sagt viel aus über den politischen Standort der heutigen IG Metall, wenn deren Vorsitzender Bertold Huber eben dies kritisiert und nun mit Hilfe der SPD-Bundestagsfraktion doch noch eine Beschränkung des Koalitionsrecht durchsetzen will – Welch bemerkenswerte Karriere eines Mannes, der vom Vorkämpfer proletarischer Weltrevolution zu einem von der Kanzlerin geschätzten Ordnungspolitiker mutierte!