



PREKÄRE PILOTEN?

DRUCKANSTIEG + HEFTIGE TURBULENZEN.

ARBEITSKÄMPFE IM COCKPIT

Exposé für eine unabhängige, frei finanzierte Studie. Köln, 5. Dezember 2017

Die Lage der deutschen Piloten ++ zwanzig Jahre nach der Liberalisierung des EU-Flugverkehrs 1997 ++ aggressive Unternehmerstrategien ++ die Rolle des Staates ++ gewerkschaftliche Organisation, Arbeitskämpfe und Union Busting

Ein Forschungsprojekt der aktion./arbeitsunrecht e.V.

Online spenden: <https://aktion.arbeitsunrecht.de/recherche-piloten>

KURZBESCHREIBUNG

Durch die Liberalisierung des Flugverkehrs in der EU ab 1997 sowie durch technologischen und strukturellen Wandel (Online-Buchungen, Überangebot an Flughäfen, Entstehen von Billig-Airlines etc.) hat sich die Lage der Piloten in Deutschland radikal geändert. Ihre Arbeitsbedingungen haben sich teilweise dramatisch verschlechtert. In den Cockpits herrschen große Unzufriedenheit und Unruhe.

Wir erforschen die Gründe für diese Unzufriedenheit und Unruhe. Wir wollen zweitens die Dynamik aus Angriffen und Gegenwehr begreifen, die sich zwischen Management und Beschäftigten entwickelt: Aggressive Umstrukturierung der Unternehmen, Widerstand des Flugpersonals gegen Managementpläne, Union Busting und erneute Umstrukturierungen, um den Widerstand auszuhebeln, zu umgehen oder zu brechen.

In einem Bermuda-Dreieck aus konkurrierenden Unternehmen - Lufthansa, Eurowings, Ryanair, TUIfly, Air Berlin († Okt. 2017), Condor und Germania -, staatlichen Behörden und Organen und der Europäischen Union als überstaatlicher Instanz müssen Piloten beständige Angriffe auf Tariflöhne und Arbeitsbedingungen und Arbeitsschutz erleben.

Sie wehren sich in traditioneller Form, etwa durch Mitbestimmung, Arbeitsgerichte, Einigungsstellen und Streiks. Sie wehren sich aber auch durch passive Resistenz wie Sick-out (kollektives Krankfeiern), Slow-down (Dienst nach Vorschrift, Bummelstreik - im Industriesoziologen-Jargon als "atypische Arbeitskampfformen" bezeichnet).

KÄMPFE DER PILOTEN WEITGEHEND UNERFORSCHT

Wir wollen die Dynamik aus Angriffen und Gegenwehr begreifen, die sich zwischen Management und Beschäftigten entwickelt. Die Forschung soll einen Beitrag leisten, um Arbeitsrechte und Arbeitsstandards zu verteidigen, Tarifverträge und demokratische Mitbestimmung zu erkämpfen.

Dabei konzentrieren wir uns zunächst auf die Berufsgruppe der Piloten, da hier eine lange Tradition von gewerkschaftlicher Organisation und Streiks bis hin zu unkonventionellen Arbeitskampfmethoden vorliegt (Sick-out, Slow-down), die bislang weitgehend unerforscht ist.

DIE ZEICHEN STEHEN AUF STURM

Eine Beruhigung der Lage ist auch nach der Air Berlin-Pleite nicht zu erwarten. Im Gegenteil.

Weitere Marktverschiebungen und Umwälzungen werfen ihre Schatten voraus:

- Der US-amerikanische Investmentfonds **Indigo Partners** hat soeben 430 Mittelstrecken-Jets von Airbus bestellt - der größte Auftrag der Luftfahrtgeschichte. Indigo-Boss **Bill Franke** will mit der ungarischen Billigfluglinie **Wizz Air** hinter Ryanair und Easyjet zur europäischen Nr. 3 im Niedrigpreis-Segment aufsteigen.
- Zahlreiche Airlines planen oder betreiben bereits Auslagerungen in **Niedriglohn-Staaten** in Osteuropa oder **Arbeitsrechts-Oasen** wie Österreich.
- Die NRW-Landesregierung hat mit **Friedrich Merz** einen Vertreter der weltgrößten Vermögensverwaltung **Blackrock** zum Aufsichtsratsvorsitzenden des Köln-Bonner Flughafens bestellt. Die Bundesregierung will ihre Flughafenanteile verkaufen.
- Selbst die **Flugsicherung** soll nach dem Willen der EU-Kommission privatisiert werden („Single European Sky“, SES).

EINFLUSS AUF DIE WERTSCHÖPFUNGSKETTEN

Verschiedene Player streiten um strategischen Einfluss auf Wertschöpfungsketten und Regulierungsbehörden. Der us-amerikanische Billig-Linien-Pionier Bill Franke verrät, wohin die Reise gehen soll: *"Am Ende des Tages gewinnt die Strategie den Wettbewerb, welche die niedrigsten Kosten und Gebühren verursacht"* (aero.de, [17.11.2017](http://aero.de)).

Tausende von Arbeitsplätzen sind betroffen: von Piloten und Flugbegleitern über Fluglotsen, das Bodenpersonal bis zur Security an den Terminals. Löhne und Arbeitsbedingungen werden weiter unter Druck geraten.

METHODE

- Qualitative Interviews mit Piloten
- Hintergrundgespräche mit Experten wie Gewerkschaftern und Rechtsanwälten
- Literatur- und Presserecherche

- Recherche der Netzwerke aus Unternehmen, Politik und Dienstleistern und deren Publikationen

ZIEL

Aus der Forschung sollen nützliche Publikationen erwachsen, die zur Meinungsbildung beitragen: eine Studie als Broschüre und pdf, ein Buch, eine Vortragsreihe.

ZIELGRUPPEN

Piloten, Beschäftigte und Gewerkschafter der Transportbranche, Journalisten, Politiker und staatliche Entscheidungsträger (Arbeitsgerichte, Kontrollbehörden).

INHALTLICHER RAHMEN| HYPOTHESEN

Die tatsächliche Lage der deutschen Piloten ist der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt.

Einzelne Schlaglichter sorgen zwar für gelegentliche Irritationen: Razzien bei Ryanair wegen massenhafter Nötigung zu Scheinselbständigkeit, massiver Flugausfall ebenfalls bei Ryanair 2017, Sick-outs bei TUfly 2016 und Air Berlin 2017, die Germanwings-Katastrophe vom 25. März 2015. Diese Irritationen nehmen zu. Dennoch herrscht in der breiten Öffentlichkeit das Bild vor, Piloten seien "*privilegiert*". Sie wollten lediglich "*ihre Besitzstände verteidigen*". Piloten nähmen für die rücksichtslose Durchsetzung ihrer "*Partikular-Interessen*" unschuldige "*Touristen als Geiseln*", die an Flughäfen stranden. Sogar von "*Terror*" ist die Rede.

Diese und ähnlich gestrickte Propaganda der Unternehmen und ihrer PR-Agenturen wird von erschreckend vielen Medienberichten wieder gekäut und schallt aus dem Munde des Volkes zurück. Hardliner fordern auf Grundlage dieser Meinungsmache Streikverbote in der Daseinsvorsorge, darunter selbstverständlich im Flugverkehr.

Die meisten Touristen und Geschäftsreisenden können froh sein, nichts von der tatsächlichen Lage in vielen Cockpits zu wissen.

Es grenzt an ein Wunder, dass es bislang nur zu vereinzelt Katastrophen gekommen ist. Tatsächlich liegt es im Eigeninteresse der Flugreisenden, sicher ans Ziel gebracht zu werden von gut ausgebildeten, gut ausgeschlafenen, gewerkschaftlich gut organisierten und gut bezahlten Piloten.

Wenn wir davon ausgehen, dass die Arbeitsbedingungen der Piloten weitgehend unbekannt sind, dann liegen die aggressiven Methoden und Strategien von Unternehmen und ihrer professionellen Dienstleister erst recht im Dunklen. Auch hier hat sich die Wertschöpfungskette zergliedert. Unternehmens-Strategien und deren Umsetzung werden längst nicht mehr in den Konzernen und Unternehmerverbänden geplant, sondern nicht zuletzt in:

- Anwaltskanzleien (Gerichtliche Streikverbote, Schadenersatzforderungen, Lobbyismus für Gesetzesänderungen durch Allen & Overy, Thomas Ueber für Lufthansa, Air Berlin, Fraport u.a.)
- Unternehmensberatungen
- PR-Beratungen und -agenturen (Schraner Negotiation Institute, Zürich u.a.)
- Think-Tanks und Instituten (von Weizsäcker Stiftung, Bucerius Law School, ZAAR u.a. zu Streikverboten in der Daseinsvorsorge)

SINKENDE STANDARDS

Tatsächlich sinkt das Lohnniveau der Piloten in Deutschland beständig. Unternehmen senken Arbeitsrechte und höhlen den Arbeitsschutz gezielt aus.

Seit 1997 ist eine breite Diversifizierung von Arbeitsverträgen und Arbeitsbedingungen von Piloten entstanden, bis hin zu einem hoch verschuldeten Piloten-Sub-Proletariat, das für Flüge bezahlen muss, um an ausreichende Flugstunden für dringend benötigte Flug-Lizenzen zu kommen.

Airlines wie Norwegian, Germania, Ryanair und andere fliegen weit unter Niveau zu oftmals haarsträubenden Bedingungen.

Nicht zuletzt haben unternehmenseigene Auslagerungen großer Konzerne an Niedriglohn-Tochterfirmen - Lufthansa nutzt dafür Eurowings - den Status der ehemals gut abgesicherten Berufsgruppe zusätzlich unterhöhlt.

ZWIESPÄLTIGE ROLLE DES STAATES

Auch die zwiespältige Rolle des Staates ist weitgehend unverstanden. Sie ist in mehrfacher Hinsicht kritikwürdig: Einerseits betrieben deutsche Regierungen die Umwandlung von staatlichen Fluglinien wie Lufthansa und Flughäfen wie Fraport zu aggressiven Playern auf Weltmarktniveau, um sie zu privatisieren.

Teils sind Bund, Länder und Kommunen über die Beteiligungen an wichtigen Flughäfen wie Frankfurt, Köln/Bonn, München, Berlin-Brandenburg selbst in der Branche aktiv.

Durch massive staatliche Subventionen von Flugzeugbauern wie EADS/Airbus und großen, mittelgroßen und kleinen Flughäfen, die ohne staatliche Programme kaum überlebensfähig wären, schafft der Staat die Grundlage für die massive Ausweitung des Flugverkehrs und den neu entstandenen, hart umkämpften Markt der Billigfluglinien. Während die erzielten Gewinne in die Taschen der Unternehmen fließen, belasten die Kosten dieser verdeckten Subventionierung das Gemeinwesen.

Andererseits wären staatliche Organe als Aufsichtsbehörden und Ermittlungsinstanzen verpflichtet, Arbeitsschutz und Arbeitsrechte sicher zu stellen und kriminelle Verstöße gegen geltende Gesetze und Vorschriften zu ahnden. Das geschieht offenbar in unzureichender Weise.

Die Studie beschreibt das Entstehen von Arbeitsvertrags-Oasen wie Österreich und Irland, die als Unternehmenssitz gezielt genutzt werden, um deutsche Arbeitsverträge und ihre relativ höheren Standards zu vermeiden. Diese Oasen haben sich innerhalb der EU analog zu Finanzoasen entwickelt. Für den deutschsprachigen Raum spielt Österreich diese Rolle - genutzt von den Vorreitern Air Berlin¹ und Lufthansa -,² auf europäischem Niveau nimmt Irland momentan die Führungsposition ein, wenn es darum geht, Arbeitsrechtsstandards zu unterlaufen.

Wir halten folgenden Umstand für einen Skandal: Ein Unternehmen wie die Lufthansa, dessen Aktienmehrheit aufgrund seiner nationalen Relevanz laut Gesetz in deutscher Hand bleiben muss, nutzt über seine Töchter Austrian Airlines und Eurowings Europe Arbeitsvertrags-Oasen wie Österreich, um Gesetze der Bundesrepublik gezielt zu umgehen. Warum wandert die Lufthansa nicht gleich in das noch niedriger reguliert Irland ab? Vermutlich liegt hier der Grund: Österreich, ein Land mit noch konservativerem Image als Bayern, gilt in der öffentlichen Wahrnehmung als gediegen und gut beleumundet. Irland ist hingegen als Steuervermeidungs und Lohndumping-Oase bekannt.

1 Air Berlin kaufte sich 2004 bei Niki ein. Bei den Österreichern waren lange Zeit nur Leiharbeitskräfte an Bord, so dass die österreichische Gewerkschaft Vida bei späteren Direktanstellungen sehr niedrige Gehälter akzeptieren musste. <http://www.airliners.de/verlagerung-billiglohnland-hintergrund/39736>, abgerufen 25.10.2017.

2 Die Lufthansa übernahm 2009 die Austrian Airlines (AUA). Über einen zwischenzeitlichen Betriebsübergang auf die Tochter Tyrolean gelang es dem Konzern, die alten AUA-Kollektivverträge auszuhebeln und geringere Bedingungen durchzusetzen. ebd.

ORGANISIERUNG, WIDERSTAND UND UNION BUSTING

Die Piloten und Flugbegleiter sind in dem Prozess nicht nur Opfer, sondern auch Kombattanten. Sie leisten auf verschiedene Weise Gegenwehr.

Unzufriedenheit, Unruhe bis hin zu blinder Wut oder Resignation sind in vielen Bereichen der deutschen Wirtschaft anzutreffen - unter der Oberfläche gärt es. Anders als die meisten Beschäftigten, denen es an den Kragen geht, gehören Piloten zu einer Berufsgruppe, die traditionell nicht nur sehr gut organisiert ist. Was sie von anderen Berufsgruppen unterscheidet: Ihre Produktionsmacht ist durch die enorme Zersplitterung der globalisierten Wertschöpfungsketten um ein Vielfaches gewachsen. Denn die globalisierten Wertschöpfungsketten werden einzig und allein durch einen Transportsektor zusammen gehalten, der bereits ohne Arbeitskämpfmaßnahmen in Stoßzeiten vor dem Kollaps steht. Gut organisierte und koordinierte Piloten könnten die deutsche Wirtschaft tatsächlich lahm legen. Sie haben die Macht eine Airline empfindlich zu schädigen oder gar zu ruinieren.

KONFLIKTPORTRAITS

Die Studie zeichnet Arbeitskonflikte einzelner Airlines mit organisierten Piloten nach. Es wird gesonderte Kapitel zur Lufthansa, Germania, Ryanair, TUI, Air Berlin und anderen geben.

REFORMVORSCHLÄGE

Die Forschung soll einen Anstoß für konkrete Reformvorschläge geben. So erscheint der Sonderstatus im Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG, §117) als nicht mehr zeitgemäß, nach dem Piloten und Flugbegleiter_innen seit 1954 vom Recht, Betriebsräte zu wählen ausgeschlossen sind.

Es wäre ferner zu diskutieren,

- ob ein flächendeckender Branchentarifvertrag für den Flugverkehr erstrebenswert ist,
- ob verschärfte Kabotage-Regeln Sinn ergäben - analog zum LKW- und Schiffsverkehr ,
- wie Arbeitsvertrags-Oasen innerhalb der EU geschlossen werden können.

UNABHÄNGIGE FINANZIERUNG DURCH SPENDEN

Die Forschung ist organisatorisch und finanziell unabhängig von Parteien und Gewerkschaften sowie von staatlichen, gewerkschafts- und parteinahen Stiftungen.

Das Projekt finanziert sich durch Spenden von Piloten, Gewerkschaftern und interessierten Privatpersonen an den Recherche-Fonds der aktion./arbeitsunrecht e.V.

Empfänger: aktion ./arbeitsunrecht e.V.

Stichwort: Recherche Piloten

Bank: VR Bank Altenburger Land eG

IBAN: DE13 8306 5408 0004 8161 53

BIC: GENODEF1SLR

**Der Verein ist durch das Finanzamt Köln-Nord als gemeinnützig anerkannt.
Die Spenden sind von der Steuer absetzbar.**

Machen Sie unabhängige, kritische Forschung möglich!

Online spenden: <https://aktion.arbeitsunrecht.de/recherche-piloten>

DER AUTOR

Elmar Wigand (*1968), lebt und arbeitet als Journalist und Sozialforscher in Köln.

Wigand ist verantwortlicher Redakteur des Blogs *Arbeitsunrecht in Deutschland* <http://arbeitsunrecht.de>. Er berät Betriebsräte und Gewerkschaften.

Wigand forscht seit 2012 mit Werner Rügemer zu *Union Busting in Deutschland* - die systematische Bekämpfung von gewerkschaftlicher Organisation und Betriebsräten mit Hilfe professioneller Dienstleister. Er begleitet Streikaktivitäten von berufsständischen Gewerkschaften im Transportsektor.

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

- Nicolay Baublies, Unabhängige Flugbegleiter Organisation UFO
- Martin Bechert, Arbeitsrechtsanwalt
- Ralph Borell, MBA Aviation Management
- Prof. Dr. Wolfgang Däubler, Arbeitsrecht
- Benedikt Hesse, Pilot
- Albrecht Müller, Publizist
- Henrik Müller, Redakteur
- Dr. Werner Rügemer, Publizist (Leitung)
- Prof. Dr. Mechthild Schrooten, Hochschule Bremen
- Ingolf Schumacher, Vereinigung Cockpit VC
- Prof. Dr. Stefan Sell, Hochschule Koblenz
- Dr. Gudrun Trautwein-Kalms, ehemals WSI
- Dr. Winfried Wolf, Verkehrsexperte

FUNDRAISING-ZIEL

30.000,- Euro

SPENDEN-ANREIZE

- ab 150,- Euro - Handsignierte Erstaussgabe der Printversion
- ab 500,- Euro - Einladung zum Pressegespräch nach Frankfurt bei Veröffentlichung
- ab 1.500,- Euro - Namentliche Erwähnung in der Publikation (falls gewünscht).
"Diese Publikation wurde ermöglicht durch: Name, Vorname, Stadt."

ZEITPLAN

- Start Fundraising: Dezember 2017.
- Erster Zwischenstand: Juni 2018.
- Veröffentlichung der Studie: Herbst 2018

LITERATUR

ifo Institut (2013): Luftfahrt und Wirtschaft. In: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (Hrsg.): Report 2013 Luftfahrt und Wirtschaft. Berlin.

Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ (2006): Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb.

Jorens, Y. / Gillis, D. / Valcke, L. / De Conick, J. (2015): Atypical forms of Employment in the Aviations Sector, Studie im Auftrag der EU-Kommission, Universität Gent.

McCartin, Joseph A. (2011): Collision Course. Ronald Reagan, The Air Traffic Controllers, and the Strike that changed America, Oxford University Press, New York.

Rosenstein, David E. (2013): The Changing Low-Cost Airline Model: An Analysis of Spirit Airlines, Purdue University Department of Aviation Technology, West Lafayette.

Rürup, Bert / Reichart, Tim (2014): Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Luftverkehr. Handelsblatt Research Institute,

Schenk, Gordon Paul (2004): Auf dem Weg zu einem gemeinsamen Markt im Luftverkehr. Entwicklung der Liberalisierung und der Verkehrsmärkte in den USA und Europa, Hochschule für Wirtschaft und Politik. Hamburg.

Teuscher, Wolf Rütger (1994): Zur Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa, Göttingen.

Trumpfheller, Michael (2007): Strategisches Flughafenmanagement: Positionierung und Wertschöpfung von Flughafentypen, Springer-Verlag.

Wilke, Peter / Schmid, Katrin / Gröning, Stefanie (2016): Branchenanalyse Luftverkehr. Entwicklung von Beschäftigung und Arbeitsbedingungen. Hans-Böckler-Stiftung, Reihe Study 326, Düsseldorf.

Wissenschaftliche Dienste (2016): Vertragsgestaltung sowie Arbeits- und Flugdienstzeiten für Piloten in der Europäischen Union. Rechtslage in ausgewählten Mitgliedstaaten, Deutscher Bundestag, Az. WD 6-3000-017/16, 29. April.

Wu, Alexander C. / Donnelly-McLay, Deborah / Weisskopf, Marc G. / McNeely, Eileen / Betancourt, Theresa S. / Allen, Joseph G. (2016): Airplane pilot mental health and suicidal thoughts: a cross-sectional descriptive study via anonymous web-based survey. Harvard Department of Environmental Health, Boston.