

Ein Beitrag von Kollegen der Bodenverkehre an Berliner Flughäfen:

Für die Respektierung des Flächentarifvertrags

Ein Flughafen gehört zur Öffentlichen Daseinsvorsorge, und zwar der ganze Betrieb, einschließlich jener Kollegen, die in den Vorfelddiensten, wie der Be- und Entladung der Flugzeuge und bei der Beförderung von Gepäck und Passagieren arbeiten, sowie bei der Gepäck-, Fracht- und Postabfertigung und zahlreichen anderen Serviceleistungen bis hin zu den Betankungsdiensten.

Wann der BER fertig wird, ist weiterhin völlig ungewiss, Untersuchungsausschüsse werden noch Jahre beschäftigt sein, die Ursachen für die Verschiebung der Flughafeneröffnung zu finden. So werden, bis der BER fertig ist, über die Flughäfen Schönefeld und Tegel immer mehr Flüge abgewickelt, brechen hier die Passagierzahlen einen Rekord nach dem anderen.

Am Anfang dieser Entwicklung steht die EU-Richtlinie, die den Wettbewerb der Bodenverkehre verlangt. Diese schreiben vor, dass der Bodenverkehr von mindestens zwei Firmen übernommen wird, die aber in Wirklichkeit weitere Sub- und Sub-Sub – Unternehmen organisieren und eigene Leiharbeiterbuden eröffnen.

Die Länder Berlin und Brandenburg praktizieren die Verschleuderung des Bodenverkehrs durch die vollständigen Privatisierung (siehe Kasten). Zwar können sie weiterhin die Lizenz für die Berliner Flughäfen vergeben. Aber durch die Vollprivatisierung der Bodenverkehrsdienste haben die Länder keinen wirklichen Einfluss mehr, obwohl sie als Lizenzgeber weiterhin in der Verantwortung für einen reibungslosen, sicheren Betriebsablauf sind.

Kurz nachdem der Dienstleistungskonzern WISAG den Bodenverkehrsdienstleister GlobeGround gekauft hatte, spaltete er diesen kurzerhand auf und gründete eigenständige GmbHs, die AGSB für das Vorfeld, die AWSB für die Werkstatt und die APSB für den Check-In. An diese drei Subunternehmen vergibt die WISAG Aufträge für Arbeiten am Flughafen und kann sie auch wieder entziehen. Das ist z.B. der APSB passiert. Mitarbeiter die teilweise seit Jahrzehnten an den Berliner Flughäfen arbeiteten, erhielten alle ihre Kündigungen und das Unternehmen stellte den Betrieb ein.

Bei der AGSB wurden sinnentleert Tätigkeiten aus dem operativen Bereich rausgelöst, welches eine reibungslose Abfertigung verhindert. Diverse Schnittstellen wurden geschaffen bei den Passagiertreppen, Transfersortieranlagen und Gepäckannahmestellen, so dass es an jedem dieser Punkte eines zusätzlichen Koordinators bedarf. Dadurch leiden die Betriebsabläufe, es kommt zu Ausfällen und Verspätungen. Die Qualität und auch die Sicherheit nehmen dadurch mit jedem Jahr ab, die Passagiere sind neben den Beschäftigten die Leidtragenden. Der WISAG sind die erfah-

ren Mitarbeiter zu teuer, deshalb ersetzt er sie in sicherheitsrelevanten Bereichen zunehmend durch Leiharbeiter, ohne ausreichende Qualifizierung.

Doch das Personal wächst nicht mit, die Arbeitsabläufe werden immer chaotischer und die Dumpinglöhne greifen weiter um sich. Und das trotz eines erkämpften, allgemeinverbindlich erklärten Flächentarifvertrages für die Bodenverkehre in Berlin-Brandenburg, wie die KollegInnen am 5. November bei der Veranstaltung gegen prekäre Beschäftigung erklärten.

Diesen Sommer stand der Bodenverkehr kurz vor dem Zusammenbruch, z.B. die gestrandeten Koffer stapelten sich schon zu Tausenden. Droht jetzt der Zusammenbruch des Flugverkehrs in Berlin - in Folge des immer größer werdenden Personalmangels, der immer chaotischere Betriebsabläufe provoziert?

renen Mitarbeiter zu teuer, deshalb ersetzt er sie in sicherheitsrelevanten Bereichen zunehmend durch Leiharbeiter, ohne ausreichende Qualifizierung.

Folgt dem organisierten Chaos der Zusammenbruch?

Dem größten Chaos versuchte die Landesregierung dadurch zu begegnen, dass sie bei der letzten Lizenzvergabe die Zahl der Sub- und Sub-Subunternehmen begrenzte.

Es zeigt sich inzwischen, dass diese Vorschriften nicht ausreichen, um das Chaos zu verhindern.

2013 ist der erste allgemeinverbindliche Flächentarifvertrag für Bodenverkehrsdienste in Kraft getreten. Dieser wurde von der Gewerkschaft ver.di erkämpft und es wurde erreicht, dass er von beiden Landesregierungen für allgemeinverbindlich erklärt wurde.

In der Praxis wird dieser Tarifvertrag unterwandert. So werden z.B. Leiharbeiter nach einem anderen, schlechteren Tarifvertrag bezahlt und es wurden auch Tätigkeiten mit dem Ziel ausgegliedert, höherwertige Eingruppierungen zu umgehen.

Die Leiharbeiter werden nicht in die Stammbelagschaft integriert, sondern verbleiben über Jahre in ihren Unternehmen. Zurzeit arbeitet allein die AGSB mit neun verschiedenen Leiharbeitsfirmen zusammen. In nur einer wird nach dem Flächentarifvertrag für die Bodenverkehre bezahlt.

Inzwischen sind die Arbeitsbedingungen so katastrophal, dass die Firmen kein Personal mehr finden und aus anderen Städten, ja sogar Ländern, Personal einfliegen müssen. Die verbliebenen KollegInnen schaffen kaum noch die Arbeit. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann der Zusammenbruch eintritt.

Deshalb treten wir, KollegInnen bei den Bodenverkehren, ein:

- für die Respektierung des Flächentarifvertrags und seine Einhaltung für alle KollegInnen und Kollegen.
- für die Aufhebung von Leiharbeit und Werksverträgen und die unbefristete



Integration der KollegInnen in den Normalbetrieb. Alle nichtausgebildeten KollegInnen müssen das Recht auf eine Qualifizierung haben.

- Für den gleichen Lohn, für gleiche Arbeit.
- Für die Rückkehr in den TVöD

2008 hat der Aufsichtsrat der Berliner Flughafengesellschaft der Gesellschafterversammlung empfohlen die GlobeGround Berlin GmbH & Co. KG zu verkaufen. Bis dahin gehörte die GlobeGround zur Lufthansa und zur staatlichen Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg.

Damit wurde die GlobeGround der einzige Bodenverkehrsdienstleister in ganz Deutschland, der zu 100% privatisiert wurde. Für den Verkauf der GGB bekam die Berliner Flughafengesellschaft nur 3,9 Millionen Euro. **Öffentliches Eigentum verschleudert für einen Schnäppchenpreis!** Dabei hat die Abfertigungsgesellschaft am drittgrößten Flughafenstandort Deutschlands einen Marktanteil von rund 80% und schrieb schwarze Zahlen in Millionenhöhe. Das Finanzierungskonzept für den Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International ging 2004 davon aus, dass dieses Geschäft der BFG zehn Millionen Euro einbringt. Nur etwas mehr als ein Drittel ist in die Kasse gekommen – für ein saniertes Unternehmen mit einem Jahresumsatz von 80 Mio, sowie einem Stammkapital von 6,1 Mio.