

Bilanz des Arbeitskampfs im Wach- und Sicherheitsgewerbe  
in Nordrhein-Westfalen und Hamburg 2013

# „Auch unsere Löhne sollen abheben“



Fachbereich 13 • Besondere Dienstleistungen  
Nordrhein-Westfalen & Hamburg

ver.di

**I N H A L T**

**Vorwort von Andrea Becker** 2

**„Wir betteln nicht mehr, wir fordern!“** 3  
Rückblick auf einen außergewöhnlichen und erfolgreichen Arbeitskampf

**Das lukrative Geschäft mit der Sicherheit** 4

**Hamburger Impressionen** 8

**„Auch unsere Löhne sollen abheben“** 10  
Chronologie des Arbeitskampfes im Wach- und Sicherheitsgewerbe in NRW und Hamburg 2013

**Wildern im fremden Revier** 12  
Die Deutsche Polizeigewerkschaft (DPOlG) mit krummen Touren auf Mitgliederfang

**„Wir lassen uns nicht mehr gegeneinander ausspielen“** 16  
Interview mit Achim Grabner, Betriebsratsvorsitzender bei Kötter in Essen und Mitglied der Tarifkommission

**Heiner Dribbusch (WSI): Streiks in Deutschland** 17  
Entwicklungen und Tendenzen

**Nachbetrachtung von Peter Bremme** 18



**I M P R E S S U M**

**HERAUSGEBER:**  
ver.di NRW  
Landesfachbereich 13  
Besondere Dienstleistungen  
Karlstraße 123-127, 40210 Düsseldorf  
<https://besondere-dienste-nrw.verdi.de>

**VERANTWORTLICH:**  
Andrea Becker (Landesfachbereichsleiterin, Nordrhein-Westfalen), Peter Bremme (Landesfachbereichsleiter, Hamburg)

**REDAKTION & GESTALTUNG:** Pascal Beucker ([www.beucker.de](http://www.beucker.de)), Anja Krüger

**FOTOS:** Viktor Hartwich, Stavros Siritoudis, ver.di Hamburg, ver.di NRW

**DRUCK:** Eigendruck



*Mit einer kleinen Portion Stolz stellen wir mit dieser Broschüre den Verlauf der Tarifrunde im Wach- und Sicherheitsgewerbe im Jahr 2013 in NRW und Hamburg dar. Es war eine besondere Tarifrunde weil wir fest entschlossen waren, das Lohndiktat der letzten Jahre zu durchbrechen. Wie sagt man so schön: Entscheidend ist was hinten rauskommt.*

*Mit über 10,43-prozentigen Lohnsteigerungen in der untersten Lohngruppe der Bewachung und 18,93 bzw. 22,96 Prozent Lohnsteigerungen im Bereich der Luftsicherheitskräfte in NRW sind die Beschäftigten mit den Ergebnissen sehr zufrieden, das hat die Zustimmung der Mitgliederbefragung von über 87 Prozent gezeigt.*

*Für uns bemisst sich der Erfolg jedoch gleichermaßen an dem Prozess der gewerkschaftlichen Organisierung und Beteiligung der Beschäftigten an Aktionen und Streiks, insbesondere am Düsseldorfer und Kölner Flughafen. Wir haben mit dieser Auseinandersetzung bewiesen, dass es für alle Beschäftigten eine Perspektive gibt: der solidarische Zusammenschluss in ver.di; um eine Gegenmacht aufzubauen und diese in einer aktiven Tarifauseinandersetzung zu nutzen.*

*Niemand konnte vorher ahnen, mit welcher Härte uns die Arbeitgeberseite entgegentritt. Nicht ducken, nicht klein begeben, sondern auf Augenhöhe den Konflikt führen, das war der Erfolg dieser Auseinandersetzung. Das war nur möglich, weil die Beschäftigten so entschlossen für ihre Forderungen eingetreten sind und wir den engen Zusammenschluss mit Hamburg gesucht haben.*

*Wir haben viel gelernt und gemeinsam erlebt. Das kann uns keiner mehr nehmen. Es ist der Anfang und nicht das Ende einer neuen Tarifpolitik im Wach- und Sicherheitsgewerbe NRW.*

**Andrea Becker**  
Landesfachbereichsleiterin ver.di NRW





# „Wir betteln nicht mehr, wir fordern!“

**Mit großem Einsatz stritten die Beschäftigten des Wach- und Sicherheitsgewerbes in Nordrhein-Westfalen und Hamburg im Frühjahr 2013 für eine bessere Bezahlung. Rückblick auf einen erfolgreichen Arbeitskampf**

**S**o einen Arbeitskampf hatte die Branche noch nicht gesehen. Die Beschäftigten des Wach- und Sicherheitsgewerbes aus dem Niedriglohnssektor zu holen – das war das erklärte Ziel von ver.di in Nordrhein-Westfalen und Hamburg. Vier Monate dauerte es, bis die Arbeitgeberseite dank Streiks und Aktionen im April 2013 dem Tarifabschluss mit zweistelligen Lohnerhöhungen zustimmte. Ein extrem großer Erfolg für Beschäftigte und ver.di. Von den „die heftigsten Tarifauseinandersetzungen in der 112-jährigen Geschichte des Sicherheitsgewerbes“, spricht Harald Olschok, Hauptgeschäftsführer des Bundesverband der Sicherheitswirtschaft (BDSW) und der Bundesvereinigung Deutscher Geld- und Wertdienste (BDGW).

34.000 Beschäftigte arbeiten im Wach- und Sicherheitsgewerbe in Nordrhein-

Westfalen. Ob an Flughäfen, in der Gebäudewachung, bei Werksfeuerwehren und anderen Sicherheitsdiensten in Nordrhein-Westfalen: Die Nachfrage der Branche nach Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wächst. Doch die Bezahlung hinkt hinterher. Hohe Erwartungen, aber niedrige Bereitschaft, anständige Löhne zu zahlen – das ist die Realität in einer Branche, in der sich viel Geld verdienen lässt. Nur nicht von den Beschäftigten.

Wach- und Sicherheitsleute haben viele von den Aufgaben übernommen, für die früher die Polizei und andere direkt oder indirekt von der öffentlichen Hand beschäftigte Berufsgruppen zuständig waren: Sie überprüfen an Flughäfen Passagiere, bewachen Bürogebäude oder das Atomlager in Ahaus, kontrollieren Fahrgäste der Düsseldorfer Rheinbahn oder

versehen ihren Dienst bei einer Werksfeuerwehr. Sie arbeiten hart – und regelmäßig sehr viel mehr Stunden in der Woche als der Arbeitsvertrag vorsieht. Bezahlt werden sie schlecht. „Die meisten in unserer Branche arbeiten 200 Stunden im Monat, um mit dem Geld klar zu kommen“, sagt Andreas Lietzow, der für Klüh im Sicherheitsdienst des Landtags arbeitet. Rund 70 Prozent der Beschäftigten sind in der untersten Lohngruppe angesiedelt. Sie sind auf jede Überstunde angewiesen. Wer negativ auffällt, bekommt vom Arbeitgeber nicht die nötigen Stunden.

## Arbeitskampffähig? Und ob!

Lange galten die Sicherheitskräfte als nicht organisierbar, geschweige denn arbeitskampffähig. Die Beschäftigten eines Unternehmens arbeiten an verschiedenen Standorten, sie kommen selten zusammen. Ihre Arbeitszeiten sind sehr unterschiedlich. Doch solche Widerstände sind überwindbar.

Schon vor dem Tarifkonflikt hatte der Düsseldorfer Gewerkschaftssekretär Özay Tarim intensiven Kontakt zu den Kolleginnen und Kollegen an den Flughäfen und in der Bewachung aufgenommen. Tarim baute Vertrauen auf, die Beschäftigten fühlten sich erstmals von ihrer Gewerkschaft ernst genommen – und glaubten, dass sie diesmal wirklich für ihre Sache kämpfen würde. „Die Kollegen sehen Özay als Kollegen an, nicht als Gewerkschaftsfunktionär“, berichtet Kötter-Betriebsrat Thorssten Bowelar. „Wenn der Özay nicht gewesen wäre, wäre es schwerer gewesen“, ist er überzeugt.

Rumort hatte es vielerorts schon lange, etwa bei Kötter. „Wir hatten sehr lange dauernde Auseinandersetzungen bei Kötter“, berichtet der damalige Kötter-Betriebsrat Andreas Rech. Kötter gehe „absolut dreckig“ mit den Beschäftigten um. Mitbestimmungsrechte gab es praktisch nicht. Lange erschien das Unternehmen als übermächtiger Gegner. „Die Belegschaft war wütend, die wollte sich zur Wehr setzen.“ Nachdem der Betriebsrat die Rechte der Beschäftigten juristisch durchzusetzen begann, erreichte er eine Menge. „Wir haben es geschafft, den Kollegen die Existenzangst zu nehmen“, er-

zählt Rech. Kötter musste befristete Verträge entfristen und Verträge mit wenigen vorgesehenen Stunden auf die tatsächlich geleisteten aufstocken. „Als wir solche Erfolge präsentierten, bekamen wir als Betriebsrat ein unglaubliches Standing bei der Belegschaft.“ Die Beschäftigten sahen: Der scheinbar übermächtige Gegner ist bezwingbar. So gelang es, von den 580 Leuten, die Kötter am Düsseldorfer Flughafen einsetzt, 80 Prozent in ver.di zu organisieren. „Wir hatten auch die nötige gewerkschaftliche Betreuung, das war fast wie aus dem Bilderbuch. Das war beinahe ein Selbstläufer“, berichtet Rech. Die Tarif-

auseinandersetzung sei dann gerade richtig gekommen. Als es losging, habe kein einziger Beschäftigter gezögert.

„Die Entschlossenheit der Beschäftigten war enorm“, sagt auch Andrea Becker, die Verhandlungsführerin für ver.di in dem Tarifkonflikt. „Es mangelt an Wertschätzung der hier agierenden Arbeitgeber gegenüber ihren Beschäftigten. In dieser Branche herrschen Ausbeutungsstrukturen“, sagt Becker, die Leiterin des Fachbereichs 13 – Besondere Dienstleistungen – von ver.di NRW ist.

Die Arbeitgeber machen aus der Geringerschätzung ihrer Belegschaft keinen Hehl.

**D**as Geschäft mit der Sicherheit wächst kräftig. „Der Bedarf an Sicherheitsdienstleistungen steigt“, überschrieb das Marktforschungsunternehmen Lünendorf die Ergebnisse seiner

Fachzeitschrift *Protector*. „Die Polizei wird sich weiter aus der Fläche und auch aus bestimmten Aufgaben zurückziehen“, ist Lehnert überzeugt. „Dies schafft unternehmerische Spielräume, die es für die Sicher-

der größeren Betriebe aus der Branche gegenüber Politik und Öffentlichkeit und ist gleichzeitig als Arbeitgeberverband Tarifpartner von ver.di.

Im BDSW sind 858 Unternehmen organisiert, deren Kerngeschäft überwiegend Sicherheitsdienstleistungen sind. „Die Mitgliedsunternehmen bieten vor allem hochwertige Dienstleistungen an wie Flughafensicherheit, Schutz von Kernkraftwerken, militärischen Liegenschaften und Industrieanlagen sowie Geld- und Wertdienste“, so der Verband. 2012 kamen seine Mitglieder auf einen Umsatz von 4 Milliarden Euro. Die im BDSW organisierten Firmen repräsentieren damit 80 Prozent des Branchenumsatzes.

Insgesamt erbringen 185.000 Beschäftigte in rund 4.000 Unternehmen Dienstleistungen im Bereich Sicherheit, allein in Nordrhein-Westfalen sind es mehr als 850. Im Jahr 2012 erwirtschafteten sie einen Umsatz von 5 Milliarden Euro. Mehr als die Hälfte des Umsatzes stammt aus dem Werk- und Objektschutz. Mit einem Anteil von zurzeit 22 Prozent sind Behörden und öffentliche Einrichtungen die größte Kundengruppe, gefolgt von der Industrie mit 11,3 Prozent und den Banken mit 11 Prozent. Wachstum erwarten die Sicherheitsdienstleister vor allem im Bereich Verkehr/Logistik. Hier liegt der Umsatzanteil 2013 schätzungsweise bei 6,8 Prozent. Der Branche geht es gut. Für 2013 gehen Branchenkenner von einem Wachstumsschub von 4 Prozent Umsatzplus aus.

Die großen Unternehmen der Branche werden immer größer. Dem Branchenreport des Marktforschungsunternehmens Lünendorf zufolge ist 2012 der Umsatz der 25 führenden Sicherheitsdienstleister im Inland um durchschnittlich 3,4 Prozent, der der Top 15 sogar um 4,3 Prozent gestiegen. „Vier Anbieter führen das Ranking

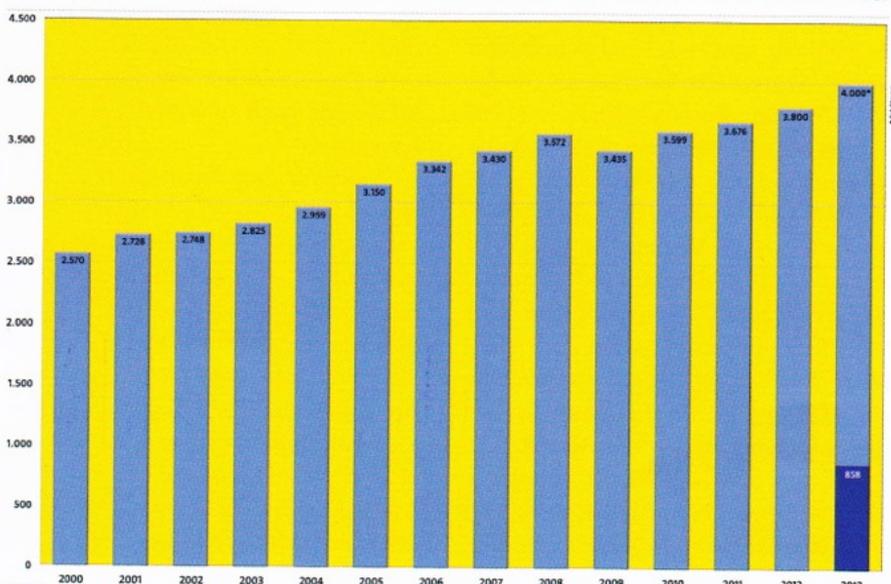
## Das lukrative Geschäft mit der Sicherheit

neuesten Studie zur wirtschaftlichen Lage des Sicherheitsgewerbes. Das sehen auch die Unternehmen der Branche so. „Die Bedeutung der privaten Sicherheit wird in Deutschland weiter zunehmen“, sagte der Gregor Lehnert, Präsident des Bundesverband der Sicherheitswirtschaft (BDSW) der

heitswirtschaft zu nutzen gilt.“ Auch immer mehr Unternehmen lagern ihre Sicherheitsaufgaben aus und beauftragen Dienstleister damit.

Der BDSW, der sich bis 2011 Bundesverband Deutscher Wach- und Sicherheitsunternehmen nannte, vertritt die Interessen

**Anzahl der Wach- und Sicherheitsunternehmen in Deutschland**



Quelle: Berechnungen des BDSW aufgrund Zahlenmaterials vom Statistischen Bundesamt (09.12.2013)

Weder im Arbeitsalltag noch bei Verhandlungen mit den Gewerkschaftern in der Tarifauseinandersetzung. „Die Arbeitgeber haben gesagt: Was wollt ihr denn, ihr seid doch Hilfsarbeiter“, berichtet Tarifkommissionsmitglied Andreas Rech.

### Konkrete Summen statt Prozente

In dem Tarifkonflikt ist ver.di neue Wege gegangen: Die Forderungen kommunizierte die Gewerkschaft diesmal nicht in Prozentzahlen, sondern aus gutem Grund in konkreten Euro-Beträgen. „30 Prozent klingt für die meisten nach viel, aber in der untersten Lohngruppe sind das nur 2,50

Euro“, sagt ver.di-Mann Özyar Tarım. Es ging um 2,50 Euro bis 3,64 Euro pro Stunde mehr für Beschäftigte, die Mini-Stundenlöhne von unter 10 Euro oder knapp darüber hatten. Die Arbeitgeber wollten zwischen 40 Cent und 1,14 Euro mehr zahlen – mehr nicht.

Am 13. November 2012 hatte die Landestarifkommission von ver.di ihre Forderungen verabschiedet. Dazu gehörten 2,50 Euro mehr pro Stunde für die Beschäftigten der Lohngruppen 1 bis 16 und 19, Erhöhung der Löhne im Bereich Aviation auf 16 Euro und Erhöhung der Löhne für die Werksfeuerwehr auf das Niveau des öf-

fentlichen Dienstes. Der laufende Lohn- und Gehaltstarifvertrag im Wach- und Sicherheitsgewerbe Nordrhein-Westfalen wurde zum 31. Dezember 2012 gekündigt.

Ebenfalls neu: Von Anfang an gehörte es zur Strategie, die Forderungen in der Tarifauseinandersetzung mit der Niedriglohndebatte zu verbinden. Das hat sich ausgezahlt. Denn in der Öffentlichkeit wurden die Forderungen überwiegend keineswegs als überzogen betrachtet – worauf die Arbeitgeber offenbar gebaut hatten. „Die Höhe der Forderung war auch innergewerkschaftlich etwas Neues und hat hier und da zu Irritationen geführt.

mit dreistelligen Millionenumsätzen unangefochten an. Dahinter befinden sich 21 Dienstleister mit einer Umsatzspanne von 71,7 Millionen Euro“, teilte Lünendonk mit. Branchenprimus ist Securitas mit einem Umsatz mit Sicherheitsdiensten von 644 Millionen Euro, gefolgt von Kötter mit 310 Millionen Euro, der Niedersächsischen WSG mit 184 Millionen Euro und Wisag als einziger Multidienstleister mit Security-Angeboten mit einem Umsatz von 152 Millionen Euro.

Securitas hat 2012 seinen Umsatz in Deutschland gegenüber 2011 um fast 50 Millionen Euro gesteigert. Die Zahl der Mitarbeiter blieb der Lünendonk-Studie aber mit 19.000 Beschäftigten konstant. Insgesamt ist das an der Stockholmer Börse notierte Unternehmen in mehr als 50 Ländern tätig. Weltweit rund 300.000 Mitarbeiter erwirtschafteten 2012 einen Umsatz von insgesamt 7,73 Milliarden Euro und einen Gewinn von 1,21 Milliarden Euro nach Steuern. Für Deutschland gibt Securitas keine Gewinnzahlen heraus.

Das Essener Familienunternehmen Kötter legte 2012 beim Umsatz mit Sicherheitsdienstleistungen um 25 Millionen Euro zu und erhöhte die Zahl seiner Mitarbeiter von 9.200 auf 9.450. Die Kötter Unternehmensgruppe, die unter anderem auch Reinigungs- und andere Gebäudedienstleistungen anbietet, kam 2012 auf einen Gesamtumsatz von 380 Millionen Euro. Seit 2001 ist sie unter dem Namen Kötter Aviation Security auch im Bereich Flughafensicherheit aktiv. Im Herbst 2013 teilte Kötter mit, dass das Unternehmen in Nordrhein-Westfalen 400 und in Nord- und Süddeutschland weitere 150 neue Stellen besetzen will. „Gerade vor dem Hintergrund des weiter wachsenden Wettbewerbsdrucks im Dienstleistungssektor freuen wir uns besonders über diese vielfältigen Stel-

lenangebote, die aus Neuaufträgen und Bestandsprojekten resultieren“, so Friedrich P. Kötter, Geschäftsführer von Kötter Security, Düsseldorf. „Dabei wird die Besetzung für uns als personalorientierte Dienstleistungsgruppe angesichts des fortschreitenden Fachkräftemangels zu einer immer größeren Herausforderung.“

Personal zu finden, ist nicht nur für Kötter schwierig. „Noch mehr als vom niedrigen Preisniveau fühlt sich die Sicherheitsbranche derzeit vom Personalmangel gehemmt“, kommentierte die *Immobilien-Zeitung* die Ergebnisse des Lünendonk-Reports. „Generell gilt, dass wir uns umso schwerer tun, je besser es der Wirtschaft insgesamt geht“, sagte BDSW-Präsident Lehnert im Oktober 2013 der Zeitschrift *Protector*. „Insofern führt die erfreulicher Weise gute Konjunktur in Deutschland tatsächlich dazu, dass es in manchen Regio-

nen sehr schwierig ist, geeignete Bewerber zu gewinnen.“

Der Personalmangel ist ein hausgemachtes Problem der Arbeitgeber, das zeigt der Blick auf die Lohnstruktur: 70 Prozent der Beschäftigten arbeiten in der untersten Lohngruppe. Die meisten Arbeitsverträge sind zeitlich befristet. Außerdem entspricht das darin vereinbarte Arbeitszeitvolumen nicht den tatsächlich geleisteten Stunden, sondern liegt oft deutlich darunter. Das macht den Job nicht gerade attraktiv. Immerhin ist Verbandschef Lehnert klar, dass es für das Problem eine Lösung gibt: „Deshalb werden die Löhne auf Grund der demografischen Entwicklung in einigen Regionen überproportional ansteigen müssen, ob über den Tariflohn oder über außertarifliche Zulagen.“ Bei den anstehenden Tarifverhandlungen wird ver.di ihn an seine Worte zu erinnern wissen.



Aber wir wussten ja, dass es den Mitgliedsunternehmen des Bundesverbands der Sicherheitswirtschaft möglich war, die aufgrund der Lohnerhöhungen steigenden Preise gegenüber ihren Kunden durchzusetzen, denn die unterste Lohngruppe ist ja für allgemeinverbindlich erklärt worden, sodass es zwischen den Betrieben nicht zu einem Unterbietungswettbewerb kommen konnte“, sagt Andrea Becker.

Die Tarifabschlüsse der vergangenen Jahre waren für die Beschäftigten mager ausgefallen. Die Lohngruppe 7 zum Beispiel erhielt 2006 einen Stundenlohn von 7,15 Euro und nach dem Tarifabschluss ab dem 1. Juni 2006 ganze 0,08 Euro mehr. Bereits 2009 hatte es einen ersten Streikaufruf gegeben. Aber der war nicht sehr erfolgreich. „Die Gewerkschaft ist mit For-

derungen von 20, 30 Cent mehr in die Verhandlungen gegangen“, sagt Kötter-Betriebsrat Thorsten Brewelar. „Dafür streiken die Leute nicht.“ Im Jahr 2012 verdienten die Beschäftigten der untersten Lohngruppe 8,15 Euro brutto in der Stunde. Nach 160 Arbeitsstunden kamen sie auf knapp 1.000 Euro im Monat.

### Warnstreik für Manteltarifvertrag

Unabhängig vom Tarifkonflikt in NRW war das Sicherheitspersonal an zehn deutschen Flughäfen bereits Mitte Dezember 2012 in den Warnstreik getreten, unter anderem in Köln/Bonn und in Düsseldorf. Bei dieser Auseinandersetzung ging es um den Manteltarifvertrag für 15.000 Beschäftigte im Sicherheitsbereich Aviation. Die Gewerkschaft forderte unter anderem,

dass die monatliche Arbeitszeit für bestimmte Beschäftigungsgruppen auf 208 Stunden begrenzt wird. Verhandlungen mit den Arbeitgebern waren ergebnislos geblieben. Um Lohnforderungen ging es bei diesen Verhandlungen nicht, denn die werden zwischen den Landesverbänden der Gewerkschaft und der Arbeitgeber ausgehandelt. Öffentlichkeit, Arbeitgeber und die Beschäftigten selbst bekamen bei dem bundesweiten Warnstreik aber einen Eindruck davon, was geschieht, wenn Sicherheitsleute nicht arbeiten. Der Ausstand wurde nicht angekündigt und überraschte Fluggäste und Arbeitgeber. „Streik-Chaos am Flughafen“, titelte der Düsseldorfer *Express*. Rund 50 Flugzeuge konnten nicht starten, viele Maschinen nur mit drastischer Verspätung. Vor den Terminals kam es zu langen Schlangen. „Droht Flug-Chaos an den Feiertagen?“, fragte das Boulevardblatt bange. Dazu kam es nicht.

### Gewachsenes Selbstbewusstsein

Aber die Kolleginnen und Kollegen wussten nach dem Warnstreik für den Bundesmanteltarifvertrag, was sie bewegen – oder blockieren – können. „Die Beschäftigten sind sich ihrer eigenen Macht bewusst geworden“, berichtet Betriebsrat Andreas Rech. „Sie haben sich immer wieder einen Nachrichtenbeitrag angeguckt, da stand der Sprecher in einer Schlange und hat gesagt, es sind 300 Meter bis zum Schalter, aber dahinten geht es noch 350 Meter weiter. Den Leuten ist klar geworden: Wir können den Flughafen lahmlegen – und wenn wir das an allen Flughäfen machen, bedeutet das de facto, dass der europäische Flugverkehr lahm liegt. Denn die Maschine, die hier nicht startet, die startet auch nicht in drei Stunden in Madrid.“

In NRW wurden die Verhandlungen im Dezember 2012 abgebrochen, weil sich die Arbeitgeber keinen Millimeter bewegen. 2,50 Euro die Stunde forderte ver.di; ganze 40 Cent Lohnerhöhung waren die Arbeitgeber in der zweiten Verhandlungsrunde bereit zu zahlen. „Als wir ihnen unsere Forderung eröffneten, sind sie fast ins Koma gefallen“, berichtet Andrea Becker. „Aber wir waren von der Berechtigung der Forderung völlig überzeugt.“ Denn Forderungen von beispielsweise vier Prozent hätten wieder nur die typischen Cent-Beträge ergeben. Für ver.di nicht akzeptabel. „Das ist für Menschen, die uns vor Terroranschlägen schützen sollen, zu wenig“, empört sich Becker. „Das würde auch weiter nicht zum Leben reichen.“

Die Arbeitgeber wollten in die Schlichtung, ver.di nicht. „Wir haben uns dem ver-





weigert mit dem Argument: In Deutschland verhandeln Tarifparteien so lange, bis sie an einen Punkt kommen, wo offensichtlich nichts mehr geht“, berichtet Becker. Aus Sicht von ver.di war dieser Punkt noch nicht erreicht. „Wir haben mehrere Brücken gebaut, um aus unserer Sicht einen Kompromiss finden zu können“, sagt Becker. „Doch auf der Gegenseite gab es keine Bereitschaft, und zwar auch deshalb nicht, weil der NRW-Tarifvertrag die Vorlage für alle bis 2014 noch anstehenden Tarifrunden in den anderen Landesbezirken ist und die Arbeitgeber in unserem Bezirk nicht mit besonders hohen Lohnsteigerungen vorpreschen wollten.“

### Arbeitgeber stellen sich stur

Erst einmal lagen die Gespräche zwischen ver.di und dem Arbeitgeberverband auf Eis. Bei einer Mobilisierungskonferenz in Sprockhövel bereitete ver.di Mitte Januar die ersten Warnstreiks an den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf vor. Am 24. und 25. Januar legten Fluggastkontrollrinnen und -kontrolleure die Arbeit nieder. Am Düsseldorfer Flughafen wurden 350 Verbindungen gestrichen, am Airport Köln/Bonn 90. Das Unternehmen Kötter versuchte, aus Erfurt Streikbrecher einzufliegen. Doch das gelang nicht, weil sich die Erfurter Kolleginnen und Kollegen weigerten. Mit Tankgutscheinen brachte Kötter allerdings einzelne Beschäftigte dazu, trotz Ausstand zu arbeiten. Später bedankten sich Geschäftsführer Friedrich Kötter

und Klaus Wedekind schriftlich bei den Mitarbeitern „für ihren unermüdlichen und fleißigen Einsatz trotz aller Schwierigkeiten“. Das Unternehmen knappste auch bei Streikbrechern: Die in Köln bekamen einen Tankgutschein über 40 Euro, für die in Düsseldorf gab's hingegen nur einen über 30 Euro.

Auch für die 600 Beschäftigten privater Sicherheitsunternehmen am Hamburger Flughafen laufen in den ersten Monaten des Jahres 2013 Tarifverhandlungen. Sie verdienen 11,80 Euro die Stunde, ver.di fordert 14,50 Euro. Auch die Kolleginnen und Kollegen in Hamburg untermauern ihre Forderungen mit Streiks. Am 18. Januar können 12.000 von 19.000 Gästen nicht fliegen. Der Ausstand des Sicherheitspersonals komme einer Schließung des Flughafens gleich, sagt der Geschäftsführer der Betreibergesellschaft des Hamburger Airports, Michael Eggenschwiler. Der Umsatzverlust liege bei mehreren 100.000 Euro. Der Ex-Fernsehjournalist Klaus-Peter Siegloch, inzwischen Präsident des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, forderte vom Bund, dass er für Ersatzpersonal zu sorgen hätte. Schließlich seien die Kontrollen eine staatliche Aufgabe.

Doch so einfach ist das nicht. Die Bundespolizei wies darauf hin, dass der Einsatz von Bundesbeamten ein Unterlaufen des garantierten Streikrechts bedeuten würde. Außerdem hat die Bundespolizei gar nicht genug geeignetes geschultes Per-

sonal, das dazu in der Lage ist, bei der Gepäckdurchleuchtung Waffen oder Sprengstoff zu erkennen. Obwohl der Streik unangekündigt erfolgte und viele Reisende überraschte, war das Presseecho durchaus verständnisvoll. Die Forderung von 22 Prozent mehr Lohn möge überzogen wirken, schrieb das *Hamburger Abendblatt*. „Es lässt sich aber nicht übersehen, dass in diesem Fall nicht etwa eine kleine Gruppe von Privilegierten ihre Macht ausnutzt“, kommentierte die Zeitung den Arbeitskampf in Anspielung auf die Streiks von Piloten und Ärzten. „Die Mitarbeiter an den Kontrollschleusen sind letztlich selber Opfer. Die Löhne sind niedrig, die Arbeitsbedingungen sind unattraktiv.“

### Arbeitgeber verlieren die Contenance

Die Arbeitgeberseite reagiert immer dünnhäutiger. In einem an die Presse verteilten Offenen Brief greift BDSW-Hauptgeschäftsführer Harald Olschok die ver.di-Verhandlungsführerin Andrea Becker scharf und mit sexistischem Unterton an. Sie sei „naiv“, behauptet Olschok – eine Unterstellung, die er einem männlichen Unterhändler kaum gemacht hätte. „Arbeitgeber zweifeln an der Kompetenz von Ver.di“, titelt die *Rheinische Post*.

Grund für Olschoks Aktion ist ein Schreiben, das Becker am 5. Februar 2013 an die Kunden der Sicherheitsunternehmen gerichtet hatte. „In den Tarifverhandlungen und auch zunehmend in der öffentlichen Debatte werden wir mir den Argumenten

# Ver.di will Hamburgs Flughafen lahmlegen

# Gewerkschaften lösen Verkehrschaos aus

Erhebliche Warnstreiks bei der Bahn / Tarifeinigung für Flughafenpersonal geplatzt

dc. BERLIN, 18. März. Zwischen den großen Branchentarifkunden im öffentlichen Dienst und in der Industrie trumpfen derzeit im Verkehrssektor gleich zwei der Beschäftigtenmächte auf. Die Deutsche Bahn sorgte die Eisenbahngewerkschaft EVG am Montag mit Warnstreiks in Stellwerken und Bahnhöfen für viele Zugausfälle. Parallel verschärfte sich abermals die Tarifauseinandersetzung zwischen den Gewerkschaften und dem Arbeitgeberverband für die Sicherheitswirtschaft. Im öffentlichen Dienst und in der Industrie trumpfen derzeit im Verkehrssektor gleich zwei der Beschäftigtenmächte auf. Die Deutsche Bahn sorgte die Eisenbahngewerkschaft EVG am Montag mit Warnstreiks in Stellwerken und Bahnhöfen für viele Zugausfälle. Parallel verschärfte sich abermals die Tarifauseinandersetzung zwischen den Gewerkschaften und dem Arbeitgeberverband für die Sicherheitswirtschaft. Im öffentlichen Dienst und in der Industrie trumpfen derzeit im Verkehrssektor gleich zwei der Beschäftigtenmächte auf. Die Deutsche Bahn sorgte die Eisenbahngewerkschaft EVG am Montag mit Warnstreiks in Stellwerken und Bahnhöfen für viele Zugausfälle. Parallel verschärfte sich abermals die Tarifauseinandersetzung zwischen den Gewerkschaften und dem Arbeitgeberverband für die Sicherheitswirtschaft.

# 15 Prozent mehr Lohn nach Flughafen-Streik

Am Donnerstag legt die Gewerkschaft ein neues Antriebsprogramm vor. Unzufriedene Mitglieder in der Bahn kann sich zurzeit keine Gewerkschaft leisten.

## Die Streikenden sind selber Opfer

Das Muster ist bekannt: Im Schienenverkehr im Luftverkehr können wenige Beschäftigte durch einen Streik enorme Wirkung erzielen. Die Preisdrück auf den Luftverkehr ist enorm. Die Streikenden sind selber Opfer.

# Chaos am Hamburger Flughafen

Sicherheitspersonal im Streik. Viele der 19.000 Reisenden verpassen ihre Maschinen. Schon Montag neuer Ausstand?

ANDRÉ ZAND-VAKILI  
Fernsehen und Internet wurden Flugdienste aufgedockt, erst gar nicht zum Airport zu kommen – und wenn möglich auf Flur oder Bahn umzusteigen. Schon am Montag könnte es nach Abendsblatt-Informationen zu neuen Streiks kommen. Die Gewerkschaften fordern eine 15-prozentige Lohnerhöhung. Der Arbeitgeberverband für die Sicherheitswirtschaft hat ein Verhandlungsangebot vorgelegt. Sollte dies auch weiterhin nicht geschehen, werde es neue Aktionen geben. Die Betriebsräte sind ebenfalls im Streik.



# Hamburger Impressionen

des zuständigen Arbeitgeberverbandes BDSW konfrontiert, dass erhöhte Tariflöhne bei Ihnen, als Kunde nicht durchsetzbar sind“, heißt es darin. „Aus vielen Telefonaten und auch persönlichen Kontakten mit Kundenunternehmen wissen wir, dass nicht Sie ursächlich für die Verweigerung zur Einigung im Tarifstreit sind“, schreibt Becker weiter. Aus diesem Grund würde

ver.di eine Liste positiver Beispiele erstellen, „um den Fokus auf die Arbeitgeber der Sicherheitsbranche zu lenken, denn nur sie sind in der Verantwortung zur Lösung eines Tarifstreits.“ Ihr Vorstoß sei „der Gipfel der Naivität“, giftet Olschok in seinem Brief vom 8. Februar 2013 an Becker: „Mit der Versendung Ihres Schreibens haben Sie einen großen

Fehler begangen.“ Ihr Schreiben würde bei den Adressaten „die Frage nach der Kompetenz von ver.di aufwerfen“. Doch tatsächlich ist Beckers Schreiben ein kluger Schachzug. Denn er nimmt der Arbeitgeberseite der Möglichkeit, weiter unwidersprochen ihre Kunden als Alibi der eigenen Verweigerungshaltung zu instrumentalisieren.

Die Gespräche zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaft in Nordrhein-Westfalen und in Hamburg stocken weiter. Am 8. Februar kündigt der ver.di-Bundesverband flexible Streiks des Sicherheitspersonals an den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen und Hamburg an. „Es ist für ver.di völlig inakzeptabel, dass die Arbeitgeber die Beschäftigten im Wach- und Sicherheitsgewerbe für ihre verantwortungsvolle Tätigkeit dauerhaft mit Niedriglöhnen abspeisen wollen“, sagt ver.di-Bundesvorstandsmitglied Petra Gerstenkorn. Während es bei den Verhandlungen über einen Bundes-Manteltarifvertrag für die Luftsicherheitskräfte deutliche Fortschritte und wichtige Annäherungen in zentralen Punkten gegeben habe, hätten die Arbeitgeber bei den Entgelt-Tarifverhandlungen in NRW und Hamburg neue Lohnangebote explizit verweigert. ver.di sei entschlossen, mit weiteren flexiblen und koordinierten Streiks auch an den Flughäfen in NRW und Hamburg den „Lernprozess der Arbeitgeber“ zu beschleunigen.

### Effektiver Ausstand

Die Sondierungsgespräche zwischen ver.di und den Arbeitgebern Anfang Februar führen zu keinem Ergebnis. Die Arbeitgeber legen kein neues Angebot vor und gehen auf keinen Vorschlag von ver.di ein. „Düsseldorf ist im Warnstreik“, steht auf dem Plakat, mit dem Beschäftigte am 14. Februar in die Schalterhalle des Düsseldorfer Flughafens ziehen. Dutzende von Kolleginnen und Kollegen demonstrieren für ihre Forderungen „Wir sind es wert“, steht auf ihren Plakaten. Vor den Sicherheitsschleusen, hinter denen sie sonst stehen, bilden sich lange Schlangen. Die öffentliche Aufmerksamkeit ist enorm.

Journalisten suchen und finden mehr oder weniger prominente Zeitgenossen, die nicht fliegen können. Zum Beispiel „Bachelor“ Jan Kralitschka aus der gleichnamigen RTL-Reihe. Er muss vier Stunden auf seinen Flug nach Miami warten. Dort hat er einen Model-Job. Bei ihrem Zug durchs Terminal entdecken die streikenden Kollegen und Kolleginnen den Fernsehdarsteller und begrüßen ihn freudig. „Flughafen: Sogar der Bachelor musste warten“, schreibt später der *Express*. Kralitschka ist nicht verärgert wegen der Verspätung, sondern nett. „Ich hatte das Gefühl, dass mich ein paar gerne in ihren Reihen gehabt hätten“, sagt er augenzwinkernd der *Bild-Zeitung*. „Aber ich hatte ja schon einen anderen Auftrag.“

Der Ausstand der Sicherheitskräfte an den Flughäfen ist ungeheuer effektiv. Al-



lein in Düsseldorf müssen im Laufe des Tarifkonflikts mehr als 1.000 Flüge gestrichen werden. Mit Rücksicht auf die Reisenden werden die Streiks einen Tag vorher von der örtlichen Streikleitung angekündigt. Die Stimmung unter den wartenden Passagieren ist unterschiedlich. Sie ärgern sich zwar über die Verspätungen und annullierten Flüge, viele zeigen aber auch Verständnis. Denn sie wissen, dass die Streikenden nicht in Saus und Braus leben.

Viele Tageszeitungen schildern in den Tagen der Februar-Warnstreiks, wie wenig die meisten Sicherheitskräfte verdienen: 8,23 Euro die Stunde. „Wir leben am finanziellen Existenzminimum“, zitiert der *Express* einen Beschäftigten, der anonym bleiben möchte. „Wenn mein Auto kaputt gehen sollte, weiß ich nicht, wie ich das bezahlen soll.“

Die Berichterstattung über den Ausstand sorgt durchaus für Sympathie mit den Streikenden, auch wenn sich manche Medien Panikmache nicht verkneifen können. „Ist mein Oster-Urlaub in Gefahr?“ fragt die *Bild-Zeitung* nach dem Warnstreik an den Flughäfen Köln/Bonn, der einen Tag später stattfindet. Das Blatt zeigt ein Foto mit verwaisten Schaltern: „Tausende Reisende konnten nicht fliegen.“ 250 gestrichene Flüge, 20.000 betroffene Reisende. „Wir wollen vor den Ferien fertig werden“, zitiert die *Bild-Zeitung* den ver.di-NRW-Sprecher Günter Isemeyer. Die nicht gerade für ihre Gewerkschaftsfreundlichkeit bekannte Boulevardzeitung weiß, woran es liegt, wenn der Tarifkonflikt bis dahin nicht beendet ist: „Doch klar ist auch: ver.di will streiken, bis ein akzeptables Angebot vorliegt.“

Die dritte Verhandlungsrunde Anfang März bringt erneut kein Ergebnis. Am Internationalen Frauentag, dem 8. März, streiken die Sicherheitskräfte am Flughafen Köln/Bonn wieder. Um 4 Uhr morgens treten 150 Beschäftigte in den Streik, im Laufe des Tages steigt die Zahl auf 220 – das sind fast alle Sicherheitskräfte. Nur drei Sicherheitsschleusen sind in Betrieb – sonst sind es 12 bis 15. „Viele Passagiere zeigten sich nervenstark oder blieben von vorneherein fern“, ist anschließend im *Kölnner Stadt-Anzeiger* zu lesen.

Seit Januar ist der Flughafen Köln/Bonn damit insgesamt viermal bestreikt worden, der drittgrößte deutsche Flughafen in Düsseldorf dreimal. Bis Mitte März sind allein in der Landeshauptstadt mehr als 800 Flüge ausgefallen. Die Streikbereitschaft ist ungebrochen hoch.

### Bewegung in Hamburg

Im nordrhein-westfälischen Tarifkonflikt bewegt sich noch nichts. Das ist in Hamburg anders. Dort scheint eine Einigung für die 600 am Flughafen beschäftigten Sicherheitsmitarbeiter in Sicht zu sein. Nach vier Streiktagen und einem Spitzengespräch haben die Arbeitgeber am 11. März ein neues Angebot vorgelegt. Der Stundenlohn der Fluggastkontrolleure soll in zwei Schritten um insgesamt 15 Prozent auf 13,60 Euro steigen. Die Streiks am Airport der Hansestadt sind beendet. Eine Einigung gibt es jedoch noch nicht. In einer Befragung sprechen sich 75-Prozent der ver.di-Mitglieder für eine Schlichtung aus.

In NRW nehmen ver.di und der Arbeitgeberverband wieder Kontakt auf. Vor der nächsten Verhandlung demonstriert die

**13. November 2012:** Die Landestarifkommission von ver.di verabschiedet ihre Forderungen. Dazu gehören 2,50 Euro mehr pro Stunde für die Beschäftigten der Lohngruppen 1 bis 16 und 19, Erhöhung der Löhne im Bereich Aviation auf 16 Euro, Erhöhung der Löhne für die Werksfeuerwehr auf das Niveau des öffentlichen Dienstes. Der laufende Lohn- und Gehaltstarifvertrag im Wach- und Sicherheitsgewerbe Nordrhein-Westfalen ist zum 31. Dezember 2012 gekündigt.

**6. Dezember 2012:** Die Tarifverhandlungen für das Wach- und Sicherheitsgewerbe in Baden-Württemberg werden abgeschlossen. Die Ergebnisse liegen weit unter dem, was ver.di in Nordrhein-Westfalen fordert.

**7. Dezember 2012:** Die Arbeitgeber in Nordrhein-Westfalen legen ein erstes Angebot für die Tarifverhandlungen vor. Für ver.di ist es völlig inakzeptabel.

**10. Dezember 2012:** Warnstreiks an zehn deutschen Flughäfen zum Bundesmanteltarifvertrag. Rund 50 Flüge müssen ausfallen. ver.di will einheitliche und gerechte Arbeitsbedingungen an allen Airports erreichen. Dazu gehören geregelte Dienstpläne und unbefristete Arbeitsverträge.

**18. Dezember 2012:** Die Arbeitgeber in Nordrhein-Westfalen legen ein neues Angebot vor. Auch das ist unzureichend. Es sieht unter anderem 40 Cent mehr für die Mitarbeiter der Lohngruppen 1 bis 4, 6 bis 16 und 19 sowie 38 Cent mehr für die Beschäftigten der Werksfeuerwehren vor. Die Arbeitgeber lehnen einen dritten Verhandlungstermin ab. Die Verhandlungen werden als gescheitert erklärt. Die ver.di-Tarifkommission beschließt Streiks. Die Strategie: flexibel und nicht berechenbar vorgehen. ver.di beginnt, die Kolleginnen und Kollegen zu mobilisieren: „Die Zeit ist reif für einen Arbeitskampf!“

**21. Dezember 2012:** Die Arbeitgeber beantragen beim Landesarbeitsministerium Nordrhein-Westfalen die Hinzuziehung des Landesschlichters Bernhard Pollmeyer.

**3. Januar 2013:** Landesfachbereichsleiterin Andrea Becker teilt dem Landesschlichter Bernhard Pollmeyer mit, dass sich die Tarifkommission von ver.di gegen die Schlichtung ausgesprochen hat, nachdem sich die Arbeitgeberseite gegen einen weiteren von ver.di angebotenen Verhandlungstermin ausgesprochen hat

**18. Januar 2013:** Unangekündigter Streik der Sicherheitskräfte am Hamburger Flughafen. 12.000 von 19.000 Passagieren können ihren Flug nicht antreten.

**24. Januar 2013:** Tarifverhandlungen in Hamburg führen zu keinem Ergebnis.

**24./25. Januar 2013:** Streiks an den Flughäfen Köln und Düsseldorf. Fluggastkontrollere und -kontrollleurinnen legen an zwei Tagen in Folge die Arbeit nieder. Am Düsseldorfer Flughafen werden 350 Verbindungen gestrichen, am Airport Köln/Bonn sind es 90. Warnstreikaufruf an die Beschäftigten von FIS.

**28. Januar 2013:** Streik der Beschäftigten im Brennelementelager Ahaus und der Werksfeuerwehr des Chemieunternehmens Solvay in Rheinberg.

**29. Januar 2013:** Der Bundesverband der Sicherheitswirtschaft (BDSW) gibt eine Pressemitteilung heraus, in der er erklärt, dass die „Arbeitgeber weiterhin gesprächsbereit“ seien. ver.di bietet neue Verhandlungstermine an. Unterdessen bereitet der Branchenweite, das Unternehmen Kötter, Maßnahmen zum Unterlaufen eines Streiks am Düsseldorfer Flughafen vor. Schon während des vorangegangenen Ausstands in Düsseldorf hatte Kötter vergeblich versucht, Beschäftigte aus Erfurt als Streikbrecher einzusetzen. Jetzt versucht das Unternehmen, die Beschäftigten zu einer „außerordentlichen Ausbildungsmaßnahme“ von mindestens 15 Stunden Einsatz in Dienstkleidung nach Düsseldorf zu bringen. ver.di kündigt für diesen Fall an, Kötter wegen Verstoß gegen das Arbeitszeitgesetz zu verklagen

**7. Februar 2013:** Sondierungsgespräche zwischen ver.di und den Arbeitgebern füh-



# „Auch uns sollen a

## Chronologie des Arbeit Sicherheitsgewerbe in

ren zu keinem Ergebnis. Die Arbeitgeber legen kein neues Angebot vor und gehen auf keinen Vorschlag von ver.di ein. Stattdessen beginnen sie mit persönlichen Angriffen auf ver.di-Verhandlungsführerin Andrea Becker.

**8. Februar 2013:** ver.di kündigt flexible Streiks des Sicherheitspersonals an den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen und Hamburg an. Mit Rücksicht auf die Reisenden werden die Streiks einen Tag vorher von der örtlichen Streikleitung angekündigt.

**14. Februar 2013:** Streik am Flughafen Düsseldorf. Rund 200 der vorgesehenen 550 Flüge werden gestrichen. Streik in Hamburg, jeder zweite Flug wird gestrichen.

**15. Februar 2013:** Streiks an den Flughäfen Köln-Bonn und Hamburg.





# ere Löhne oheben“

## skampfs im Wach- und RW und Hamburg 2013

**19. Februar 2013:** Warnstreiks und Aktionen zum „Tag der Bewachung“: „8,23 Euro reichen nicht für ein gutes Leben!“ ver.di ruft die Beschäftigten der Unternehmen Kötter, Klüh, WISAG, Securitas, W.I.S., VSU Ahaus, Westfälischer Wachschutz, Dussmann und Vereinigte Sicherheitsunternehmen Rheinberg zum Warnstreik auf. Objektschützer, Kontrollschaffner, Fahrer und Personenschützer streiken. Rund 250 Kollegen und Kolleginnen treffen sich vor der ver.di-Landesgeschäftsstelle in Düsseldorf. Solidaritätserklärungen von den Beschäftigten aus dem Handel, dem Versicherungsgewerbe und dem Bereich Telekommunikation. ver.di-Landesleiterin Gabriele Schmidt nimmt an Aktionen teil.

**20. Februar 2013:** Kundgebung vor dem Kongresshotel in Potsdam anlässlich der „5. Luftsicherheitstagung“, die von den Arbeitgebern ausgerichtet wird.

**20. Februar 2013:** Vierter Streiktag in Hamburg, 115 von 181 Abflügen werden gestrichen.

**21. Februar 2013:** Die Frühschichten der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn streiken.

**1. März 2013:** Die dritte Verhandlungsrunde bleibt ergebnislos. Die Arbeitgeber legen bei den Tarifverhandlungen kein neues Angebot vor. Die Tarifkommission beschließt weitere Streiks.

**6. März 2013:** Streik der Beschäftigten im Bereich Luftfracht am Flughafen Köln/Bonn.

**7. März 2013:** Streik der Beschäftigten der Feuerwehr und der kerntechnischen Anlagen, Streik der Bewacher, Kundgebung der Bewacher in der Essener Innenstadt, Solidaritätsadresse des DGB, Unterstützung und Grüße von den Aviations-Beschäftigten, Unterschriftenaktion „Wir treten ein“.

**8. März 2013:** Streik am Flughafen Köln/Bonn. ver.di will einen Tarifabschluss vor Ostern erreichen.

**11. März 2013:** Streik am Flughafen Düsseldorf. 250 Mitarbeiter legen die Arbeit nieder. Nur die Hälfte der Kontrollstellen ist besetzt. 180 von 593 Flügen werden gestrichen. Arbeitgeber und ver.di nehmen wieder Kontakt auf und vereinbaren einen Verhandlungstermin.

**11. März 2013:** Einigung der Tarifparteien für die 600 Sicherheitskräfte am Hamburger Flughafen. Ihr Stundenlohn soll ab 1. April 2013 von 11,80 Euro auf 13,10 Euro steigen. Ein Jahr später soll eine Erhöhung auf 13,60 Euro folgen. Das entspricht einer Erhöhung von 15 Prozent, ver.di hatte 30 Prozent gefordert, das entspricht einem Stundenlohn von 14,50 Euro. Bei der Mitgliederbefragung votiert eine Mehrheit von 75 Prozent gegen das Ergebnis aus. Die Beschäftigten fordern die Schlichtung.

**15. März 2013:** Streik der Objektschützer und der Sicherheitskräfte im Düsseldorfer

Landtag. Erneuter Doppelstreik der Beschäftigten an den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf. In Köln fallen 66 Flüge aus. Allein in Düsseldorf werden im Laufe der Tarifeinmündung mehr als 1.000 Flüge gestrichen, mehr als 100.000 Passagiere sind betroffen.

**18. März 2013:** ver.di und die Arbeitgeber in NRW einigen sich darauf, den Landesschlichter Bernhard Pollmeyer einzuschalten. Die Streiks werden ausgesetzt.

**5. April 2013:** Schlichter Pollmeyer legt seinen Schlichterspruch vor. Die Arbeitgeber akzeptieren ihn, obwohl er weit von ihrem Angebot entfernt ist. Auch die ver.di-Tarifkommission empfiehlt einstimmig die Annahme.

**8. April 2013:** Die Urabstimmung der ver.di-Mitglieder in den 20 Betrieben beginnt, die sich an den Streiks beteiligt haben.

**15. April 2013:** Überwältigende 87,04 Prozent der ver.di-Mitglieder in den bestreikten Betrieben sprechen sich für die Annahme des Schlichterspruchs aus. In Hamburg beginnt die Schichtung, die ebenfalls NRW-Landesschlichter Bernhard Pollmeyer führt. Das Ergebnis: Die Löhne steigen um 18 Prozent in einem ersten Schritt ab dem nächsten Monat.

**1. Mai 2013:** Der erste Schritt des Tarifvertrags in NRW wird umgesetzt. In Hamburg steigt der Stundenlohn für die 600 Beschäftigten in der Personen- und Gepäckkontrolle am Hamburger Flughafen auf 13,20 Euro.

**26. August 2013:** Der nordrhein-westfälische Arbeitsminister Guntram Schneider (SPD) erklärt den Tarifvertrag für allgemeinverbindlich.

**1. Januar 2014:** Der zweite Schritt des Tarifvertrags tritt in Kraft.

**1. April 2014:** Der Stundenlohn für die 600 Beschäftigten in der Personen- und Gepäckkontrolle am Hamburger Flughafen steigt auf 14 Euro.

**31. Dezember 2014:** Die Tarifverträge in NRW und Hamburg laufen aus.





Gewerkschaft Stärke. Für den 15. März ist ein weiterer Streik in Düsseldorf und in Köln angekündigt. Für Düsseldorf sind 586 Starts und Landungen geplant, 53.200 Reisende müssen bedient werden. „Um die Kontrollen zu beschleunigen, sollten Pas-

sagiere wenn möglich auf Handgepäck verzichten“, rät die *Westdeutsche Zeitung* ihren Leserinnen und Lesern. Insgesamt fallen 233 Flüge aus.

Allein die Lufthansa muss fast zwei Drittel ihrer 130 für Düsseldorf geplanten Ab-

flüge absagen. Passagiere werden umgelenkt. Maschinen fliegen ohne Gäste, damit sie an anderen Orten nicht fehlen. „Der Schaden ist beträchtlich, der Aufwand auch“, sagt ein Lufthansa-Sprecher. Aufgrund des Streiks in Nordrhein-Westfalen müssen auch in Berlin-Tegel 30 Flüge gestrichen werden. An vielen anderen Orten kommt es ebenfalls zu Ausfällen und Verspätungen. Der Ausstand ist extrem effektiv. Er wirke wie ein Generalstreik im gesamten Luftfahrtsektor, stellt entnervt der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft fest.

### Viel Verständnis bei Fluggästen

Die öffentliche Meinung ist gespalten. Tageszeitungen wie die *Westdeutsche Zeitung* fragen ihre Leser und Leserinnen, ob sie Verständnis für die Streiks haben. Das haben etliche. „Nur Bitte sagen, hat noch bei keiner Tarifverhandlung geholfen. Irgendwann kommt der Zeitpunkt, an dem man deutlich werden muss“, schreibt Le-

## Wildern im fremden Revier

### Die Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG) mit krummen Touren auf Mitgliederfang

**G**leich zwei Protestmärsche und zwei Kundgebungen waren im März 2013 im Arbeitskampf des öffentlichen Dienstes in Düsseldorf zu beobachten: Mitglieder und Unterstützer von ver.di, GEW und Gewerkschaft der Polizei (GdP) demonstrierten vor dem Landtag, die Anhänger des Deutschen Beamtenbunds (dbb) und der dazu gehörenden Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG) versammelten sich vor dem Düsseldorfer Finanzministerium. Der Grund für die getrennten Veranstaltungen: Der dbb wollte unbedingt den DPoIG-Vorsitzenden Rainer Wendt sprechen lassen. „Herr Wendt ist weder mit der Gewerkschaft der Polizei kompatibel noch unseren Mitgliedern vermittelbar“, sagte Günter Isemeyer, Sprecher von ver.di-NRW. Die zum DGB-gehörende GdP und Wendts DPoIG konkurrieren um die gleichen Mitglieder. Und nicht nur die: Die Weigerung der DGB-Gewerkschaften, Wendt vor dem Landtag sprechen zu lassen, ist die Quittung dafür, dass die DPoIG mit einer dreisten Werbekampagne Sicherheitsmitarbeiter an

Flughäfen gewinnen wollte – und damit gegen die eigene Satzung verstieß. ver.di konnte den unlauteren Vorstoß abwehren und den damit verbundenen Etikettenschwindel erfolgreich anprangern.

Bereits Ende 2011 hat die DPoIG damit begonnen, massiv um die Sicherheitskräfte an Flughäfen zu werben. ver.di ist der einzige Verhandlungspartner des zuständigen Arbeitgeberverbandes, dem Bundesverband der Sicherheitswirtschaft (BDSW). Doch das will die Polizeigewerkschaft offenbar ändern. Sie verteilt am Düsseldorfer Flughafen Werbezettel an die Sicherheitskräfte. „Wir sind die Polizeigewerkschaft und kennen und mit Sicherheit aus“, steht darauf. „Wir werden künftig mit Euch und für Euch verhandeln und gestalten.“

Der Düsseldorfer ver.di-Sekretär Özay Tarim beschwerte sich bei der DPoIG über die Anwerbeversuche der Polizeigewerkschaft am Flughafen in der Landeshauptstadt. Doch in einem Brief schob Wendt die Verantwortung dafür auf seine Leute vor Ort und bestritt sogar die Anwerbekampagne. „Die DPoIG-

Bundesorganisation hat weder beschlossen, nunmehr bundesweit an deutschen Verkehrsflughäfen Mitglieder zu organisieren (was auch eine Satzungsänderung erforderlich machte), noch ist dies beabsichtigt“, schrieb Wendt dem ver.di-Sekretär.

Dass die DPoIG-Vertreter mit ihrer Anwerbekampagne gegen ihre eigene Satzung verstießen, störte sie nicht. In Paragraph 4 der Satzung steht, die ordentliche Mitgliedschaft könne „von jedem Polizeibeschäftigten, von Fördermitgliedern oder Verbänden und Vereinen erworben werden, die im Bereich der öffentlichen Sicherheit tätig sind und deren Ziele und Prinzipien der DPoIG weitgehend entsprechen“. Von Mitarbeitern privater Sicherheitsdienste wie Klüh, Kötter oder FIS ist nirgendwo die Rede. Die Polizeigewerkschaft half sich mit einem Trick: Sie gründete einen speziellen Verband – den Verband private Sicherheit (VPS) – in dem die neuen Mitglieder organisiert werden. Über den Verband sollten sie Mitglied der DPoIG werden können.

Die Funktionäre der DPoIG versprachen interessierten Sicherheitskräften nicht nur, dass die drei Monate keine Mitgliedsbeiträge zahlen müssten. Sie lockten auch mit Kinogutscheinen und vor allem Mitgliedsausweisen, die ein offiziell wirkendes Polizei-Emblem zeigen sowie dem Satz auf der Rückseite: „Der Inhaber dieses Ausweises ist Polizeibe-

ser Peter Siebrandt aus Grefrath. Und Leser Johannes Herrmann aus Krefeld klingt, als würde er am liebsten mitstreiken: „Es ist sicherlich ärgerlich, wenn ich meinen Flug nicht wie geplant antreten kann. Aber den Ärger und Frust am Sicherheitspersonal auszulassen, ist falsch. Während sich die hoch bezahlten Flughafenmanager ihre Bilanzen durch Hungerlöhne bei Mitarbeitern am anderen Ende der Lohnskala verschönern, stopfen sie sich selbst die Taschen voll.“ Aber es gibt auch andere Stimmen. „Gewerkschaft zielt auf Profilierung ab“, meint der Wuppertaler Leser Hans Schneider. „Lufthansa soll Bsirske verklagen“, fordert der ebenfalls in Wuppertal lebende Ulrich Koch.

Am 18. März steht die nächste Verhandlungsrunde an. Doch ein neues Angebot haben die Arbeitgeber noch immer nicht vorgelegt. Die Beschäftigten auf den Flughäfen, im Gebäudeschutz und bei den Werksfeuerwehren sind weiterhin kampfbereit. Der Streik ist für sie zwar sehr an-



strengend. Trotzdem gibt er ihnen mehr als er an Kraft kostet. „Der Streik heute hat tiefe Emotionen und Glücksgefühle in mir geweckt, ich habe mich lange nicht mehr so gut und voller Hoffnung gefühlt wie heute“, schildert Luftsicherheitsassistent

Hendrik R. in einer E-Mail an den Gewerkschaftssekretär Özay Tarim seine Gefühle. Sieben Jahre arbeitet Hendrik R. am Düsseldorfer Flughafen. Zu den Höhepunkten im Streik gehört für ihn der Augenblick, in dem er und seine Truppe die Kölner Kol-

schäftigter.“ Das stimmte aber nicht. „Wildern im fremden Revier“, schrieb der *Spiegel*. Die DPoIG verpasse den Security-Beschäftigten ein wohlkalkuliertes Upgrade in Sachen Berufsdefinition: „Die sogenannten Luftsicherheitsassistenten werden kurzerhand zu Polizeibeschäftigten geadelt.“ Der Polizeigewerkschaft gehe es um Macht, denn wer die Tarifhoheit über die 15.000 Security-Beschäftigten erobere, habe das Sagen. „Da werden dann auch unsolidarisch anmutende Methoden schick“, stellte der *Spiegel* fest.

Die DPoIG täusche die Sicherheitskräfte bewusst, wenn sie ihnen vormache, Polizeibeschäftigte zu sein, so ver.di-Gewerkschaftssekretär Tarim. Im Gegensatz zu ver.di gilt die DPoIG als arbeitgebernah. Die Polizei-Gewerkschaft wolle die Belegschaft an den Flughäfen spalten und die Verhandlungsmacht von ver.di untergraben, so Tarim.

Wie das aussieht, zeigte sich bei Tarifgesprächen mit ver.di im Sommer 2012. „Beim letzten Tarifgespräch Ende Juli brach der Arbeitgeberverband die Gespräche ab und wanderte im gebuchten Hotel einfach einen Konferenzsaal weiter. Dort warteten schon die Verhandlungsführer der Polizeigewerkschaft“, berichtete der *Spiegel*.

Schützenhilfe bekam ver.di von der Bundespolizei. Sie beschäftigt die Sicherheitskräfte mit der Bezeichnung

Luftsicherheitsassistenten als „Beliehene mit hoheitlichen Aufgaben“. In einem Schreiben des Bundespolizeipräsidium in Potsdam an ver.di-Mann Tarim heißt es: „Diese Luftsicherheitsassistenten sind keine Tarifbeschäftigten der Bundespolizei, sie sind Angestellte des beauftragten Sicherheitsdienstleisters und haben mit diesem einen Arbeitsvertrag. Der Status eines ‚Polizeibeschäftigten‘ liegt bei diesen beliehenen Luftsicherheitsassistenten demnach nicht vor.“

In der Tarifaueinandersetzung spitzte sich der Konflikt zu. „Sollte die DPoIG bei den voraussichtlich Mitte bis Ende April anstehenden Tarifverhandlungen mit am Tisch sitzen, werden unsere Mitglieder die Gespräche sofort abbrechen und in den Streik treten“, drohte Gewerkschaftssekretär Tarim im März 2012.

Ende 2012 hatte Rainer Wendt angekündigt, dass die dbb tarifunion für seine Organisation ab Frühjahr vom zuständigen Arbeitgeberverband, dem Bundesverband der Sicherheitswirtschaft (BDSW), als Verhandlungspartner anerkannt würde. Der BDSW bestätigte Gespräche mit der DPoIG. Das seien aber keine Tarifverhandlungen, sondern Sondierungsgespräche, hieß es. Eine Provokation – schließlich ist ver.di der einzige Verhandlungspartner des Arbeitgeberverbandes. Das hält die DPoIG aber nicht davon ab, an den Flughäfen Informationsveranstaltungen für die Sicherheits-

kräfte anzubieten. Das Gebaren der Polizistengewerkschaft sorgt schließlich dafür, dass sich schließlich selbst der Arbeitgeberverband dazu genötigt sieht, die tatsächlichen Verhältnisse klar zu stellen. „DPoIG und VPS sind keine Tarifpartner in der Luftsicherheit“ überschrieb der Verband die entsprechende Pressemitteilung.

„Die DPoIG -Deutsche Polizeigewerkschaft im DBB und der Verband Private Sicherheit (VPS) in der DPoIG Berlin können aus satzungsrechtlichen Gründen keine Tarifpartner des Bundesverbandes der Sicherheitswirtschaft (BDSW) sein“, stellte Hauptgeschäftsführer Harald Olschok klar. „Mit dieser Klarstellung reagierte der Hauptgeschäftsführer des BDSW auf teilweise irreführende Tarifinformationen der dbb tarifunion, die die laufenden Tarifverhandlungen belasten“, heißt es in der Presseinformation. Olschok appellierte an die dbb tarifunion, nicht mit „politischen Ränkespielen“ den Erfolg der Tarifverhandlungen leichtfertig aufs Spiel zu setzen.

„Wir begrüßen, dass nun endlich auch der Tarifpartner unsere Auffassung anerkannt hat“, sagte ver.di-Verhandlungsführer Andreas Sander. „Dank der deutlichen Klarstellung des BDSW ist der Weg jetzt frei für konstruktive Verhandlungen um dringend notwendige tarifliche Verbesserungen für die 15.000 Beschäftigten in der Luftsicherheit.“



leginnen und Kollegen abgeholt haben. „Es erinnert mich jetzt noch an den Film *Braveheart*“, schreibt er. Dort stehen sich zwei Armeen gegenüber, doch statt sich gegenseitig zu bekämpfen, fallen sich die Kämpfer in die Arme. „Ich hatte in diesem Augenblick eine Träne in meinen Augen, so glücklich hat es mich gemacht, dass wir alle so sehr zusammenhalten und für eine Sache eintreten“, schreibt er weiter. Solidarität und gemeinsames Handeln – das ist für viele Beschäftigte im Wach- und Sicherheitsgewerbe eine Erfahrung, die sie mit ihrer Teilnahme an den Streiks und Aktionen zum ersten Mal machen.

### Arbeitgeber bleiben uneinsichtig

Der Arbeitgeberverband BDSW hält naturgemäß die Forderungen von ver.di für überzogen. „Unsinnige Forderungen sind nun einmal wirtschaftlich nicht umsetzbar und würden in vielen Bereichen Arbeitsplätze massiv bedrohen“, erklärt der langjährige Verhandlungsführer des Arbeitgeberverbandes BDSW, Gunnar Vielhaack.

Die Streiks an den Flughäfen seien gegenüber Tausenden Fluggästen „hochgradig unsozial“, sagt ein Sprecher des Verbands der *Rheinischen Post*. Schon bei den Warnstreiks im Februar hatte sich der Verband mit einem offenen Brief an die Passagiere gewandt: „Sie werden von ver.di-Aktivist\*innen, die weniger als zwei Prozent der Beschäftigten der Branche in NRW umfassen, an den Flughäfen in Beugehaft genommen, um 30 bis 70 Prozent Lohnerhöhungen zu erstreiken.“ Der Verband fordert die Reisenden auf, sich bei

ver.di-Verhandlungsführerin Andrea Becker zu beschweren.

Auch die direkten und indirekten Kunden der Sicherheitsunternehmen werden ungeduldiger. Ein Sprecher des Flughafens Düsseldorf erklärt, das Verständnis der Flughafenbetreiber werde zunehmend strapaziert. Die Flughafengesellschaft Köln/Bonn sieht sich als bloßes Opfer des Konflikts: „Die Flughäfen sind nicht Tarifpartner, sondern lediglich die Arbeitsstätte, an der dieser Arbeitskampf ausgetragen wird.“ Für die Sicherheitskontrollen sei die Bundespolizei verantwortlich.

Schnell kommen die ersten Stimmen auf, die auf eine Änderung des Streikrechts zielen. Die Politik müsse über neue Rahmenbedingungen für Tarifaueinandersetzungen nachdenken, fordert am 8. März der Chef der Lufthansa-Tochter Germanwings, Thomas Winkelmann. Die Fluglinie hat ihren Stammsitz am Flughafen Köln/Bonn. „Wir sind nicht Teil des Tarifkonflikts“, sagt Winkelmann. Deshalb habe sein Unternehmen keinen Einfluss auf den Verlauf der Auseinandersetzung, müsse aber wirtschaftliche Schäden in Millionenhöhe tragen. Eine etwas schlichte Sicht der Dinge.

Angesichts des eskalierenden Tarifkonflikts breitet sich in den Medien die Angst aus, dass die Flughäfen auch in den nahenden Osterferien durch die Streiks lahmgelegt werden könnten. Die Osterferien beginnen am 25. März. Wieder einmal signalisiert ver.di, dass die Beschäftigten an einer raschen Einigung interessiert sind. Man erwarte einen Abschluss vor den

Osterferien, sagt ein ver.di-Sprecher. Wenn die Arbeitgeber kein neues Angebot vorlegen würden, sei man aber durchaus auf weitere Aktionen vorbereitet. Doch auch die Verhandlungen am 18. März bringen kein Ergebnis. Die Arbeitgeber erhöhen ihr Angebot für die unterste Lohngruppe lediglich um 2 Cent – das ist nicht der Abschied aus dem Niedriglohnsektor, den ver.di fordert. Jetzt schlägt die Gewerkschaft die Einschaltung eines Schlichters vor. „Das ist nach den fünf unfruchtbaren Gesprächen der geeignete Versuch, den 34.000 Beschäftigten endlich zu einer angemessenen Lohnerhöhung zu verhelfen“, sagte ver.di-Verhandlungsführerin Andrea Becker. Die Arbeitgeber schlagen den Landeschlichter Bernhard Pollmeyer vor. Die Arbeitnehmer sind einverstanden.

### Die Schlichtung

Bei den anschließenden Verhandlungen ging es bis tief in die Nacht kräftig zur Sache. „Die Schlichtung war hart, das ging nicht nur an die körperlichen, sondern auch an die psychischen Grenzen“, sagt Tarifkommissionsmitglied Andreas Rech. Den Arbeitnehmervertretern sei eine enorme Aggression seitens der Arbeitgeber entgegengeschlagen. So redeten sie davon, bei den Beschäftigten würde es sich doch nur um Hilfsarbeiter handeln, die nicht mehr verdient hätten. Doch die gewerkschaftlichen Unterhändler ließen sich davon nicht kleinkriegen. „Dass wir trotzdem so geschlossen waren, war für mich das große Erlebnis“, sagt Rech. Die Kolleginnen und Kollegen draußen nah-





men virtuell Anteil – via Facebook. „Bei der Schlichtung, da haben wir gesehen, da sind über hundert Leute online, gleichzeitig. Die schreiben: Wir sind da, lasst euch nicht kleinkriegen, knickt nicht ein“, berichtet er. Die Unterstützung sei enorm wichtig gewesen.

### Einigung in Nordrhein-Westfalen

Nach vier Runden Tarifverhandlungen, zwei Sondierungsgesprächen, neun ganztägigen Streiktagen und zwei Schlichtungsverhandlungen legt Landesschlichter Pollmeyer schließlich am 7. April 2013 seinen Vorschlag vor: Danach steigen die Löhne der unteren Lohngruppe während der zweijährigen Laufzeit um 10,43 Prozent von 8,15 Euro auf 9 Euro. In dieser Gruppe ist die überwiegende Zahl der 34.000 Beschäftigten der Branche in NRW beschäftigt. Im Bereich der Personenkontrolle an den Flughäfen bekommen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter künftig einen Stundenlohn von 14,70 Euro, das entspricht einem Plus von 18,93 Prozent. In der Waren- und Frachtkontrolle wird ab 2014 ein Stundenlohn von 12,05 Euro gezahlt, ein Plus von 22,96 Prozent. Die Werkfeuerwehren können immerhin eine Gehaltserhöhung um mehr als 9 Prozent verbuchen. Der Manteltarifvertrag wird wieder in Kraft gesetzt und gilt für alle Beschäftigten.

Die Tarifkommission von ver.di empfiehlt einstimmig die Annahme des Kompromisses, aber zähneknirschend: Die Beschäftigten müssen vier Monate ohne Lohnerhöhung hinnehmen. Die Tarifierhö-

hungen treten erst am 1. Mai in Kraft. Nicht der einzige Wermutstropfen: Der für die unterste Lohngruppe erhoffte Lohnsprung ist noch nicht gelungen, die Tätigkeiten im Aviation-Bereich der Flughäfen in eine Lohngruppe zusammen zu fassen, ebenfalls nicht. „Wir haben sowieso gedacht: Das wird nichts mit den 11 Euro. Aber wir haben gehofft, dass es zweistellig wird – 10,05 Euro oder so“, sagt Olaf Hartung, freigestellter Betriebsrat bei Klüh Sicherheit am Düsseldorfer Flughafen. Das konnte für die Servicekräfte nicht erreicht werden. „Deshalb ist bei uns die Belegschaft ein bisschen gespalten. Aber trotzdem ist es ein tierischer Sprung. Wir haben vorher in den acht Jahren zusammen eine Lohnerhöhung von 1,30 oder 1,40 Euro gehabt, was wir jetzt auf einmal geschafft haben“, sagt Hartung.

Insgesamt ist das Ergebnis ein riesiger Fortschritt – und liegt weit über den ursprünglichen „Angeboten“ der Arbeitgeber. „Das kann sich mehr als nur sehen lassen“, so ver.di-Funktionär Andreas Sander aus Berlin. Er spricht von einer „historischen Marke“, die ver.di mit dem Abschluss gesetzt hat. Mit überwältigender Mehrheit stimmen die ver.di-Mitglieder in den Unternehmen, die den Streik getragen haben, dafür: Mit 87,04 Prozent sprechen sie sich bei der Mitgliederbefragung für den Schlichterspruch aus.

### Einigung in Hamburg

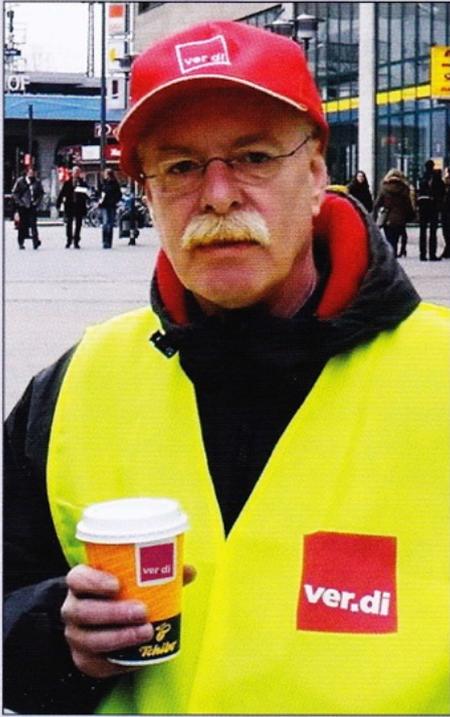
Auch in Hamburg gibt es am 15. April 2013 eine Einigung per Schlichterspruch: Mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember

2014 erhöhen sich die Löhne der Luftsicherheitsassistentinnen und Luftsicherheitsassistenten insgesamt um 18 Prozent. „Wir haben damit ein Schlichtungsergebnis erzielt, das sogar noch das Ergebnis der Verhandlung am 11. März überholt hat“, freut sich der zuständige Fachbereichsleiter und ver.di-Verhandlungsführer Peter Bremme. „Es ist deutlich geworden, dass gewerkschaftliches Engagement und konsequentes Auftreten im Kampf gegen Niedriglöhne zum Erfolg führen.“

### Signalwirkung für die gesamte Branche

Am 26. August 2013 erklärte der nordrhein-westfälische Arbeitsminister Guntram Schneider den NRW-Tarifvertrag für allgemeinverbindlich. Das von der Arbeitgeberseite an die Wand gemalte Schreckensszenario blieb aus: Pleiten gab es in der Folge der Lohnerhöhungen nicht. „Dem beugt auch die Allgemeinverbindlichkeit für die unterste Lohngruppe vor, was bedeutet, dass alle Unternehmen, egal ob sie im Verband sind oder nicht, diesen Lohn zahlen müssen“, sagt Ver.di-Verhandlungsführerin Andrea Becker. Der Tarifabschluss habe auch innergewerkschaftlich Auswirkungen, ist sie überzeugt. Dadurch sei eine Diskussion ausgelöst worden, „ob unsere Forderungen nicht deutlich höher sein müssten, um schneller aus dem Niedriglohnsektor rauszukommen“. Die Debatte um den gesetzlichen Mindestlohn sei wichtig. „Aber genauso entscheidend ist die Frage, was wir über unsere eigenen Instrumente, die Tarifverträge, erreichen können“, sagt Becker.





hat eine Bewegung eingesetzt, die zu einem Umschwung geführt hat. Die Tarifkommission wurde erweitert, außerdem gab es mit Andrea Becker eine neue Verhandlungsführerin. Dieser Umbruch war eine wichtige Voraussetzung für unseren Erfolg. Wir haben gesagt: Wir treten für einen Lohn an, von dem man leben kann.

*Die Bewacher waren eine wichtiger Teil der Streikbewegung. Wie ist es gelungen, sie zu organisieren?*

**Grabner:** Es musste sehr viel Ausbauarbeit geleistet werden. Bewacher sind schwer zu organisieren. Viele haben befristete Verträge und sind auf die verschiedenen Objekte verteilt, man kommt an die Kolleginnen und Kollegen sehr schwer ran. Ich habe eine ver.di-Gruppe aufgebaut, habe mit Kollegen gesprochen. Schon vor dem Streik haben wir viele Kollegen überzeugen kön-

ginnen und Kollegen sehr gut gefallen. Ich bin aber auch viel mit dem Auto zu den Kolleginnen und Kollegen gefahren und habe persönlich mit ihnen gesprochen. Was uns Bewachern sehr gut geholfen hat: dass die Kollegen vom Flughafen im Arbeitskampf dabei waren. Denn alleine sind wir noch nicht so stark, dass wir einen Streik so gut hinkriegen. Bei uns gibt es vor allem Einzelarbeit. Wenn die Kolleginnen und Kollegen vor der Tür stehen, das fällt nicht so auf.

*Wie sah die Streiktaktik der Bewacher aus?*

**Grabner:** Für uns war der Revierbereich wichtig. Das sind die Kolleginnen und Kollegen, die nachts die Objekte abfahren, sie begehen und kontrollieren, ob alles in Ordnung ist. Das war unser Steckenpferd, das können wir lahmlegen. Das klappte wunderbar. Die Arbeitgeber müssen Ersatz finden. Der Streik in diesem Bereich hat sie getroffen. Wir haben die Arbeitgeber erschreckt, und sie haben damit nicht gerechnet. Beim „Tag der Bewachung“ in Essen haben wir eine Kundgebung abgehalten, die Wirkung in der Öffentlichkeit hatte. Unsere Botschaft war: Wir sind Wachleute, wir sind für die Sicherheit verantwortlich, und das muss auch honoriert werden. Wir wollen für unsere Arbeit Anerkennung und Wertschätzung.

*Wirkt der Arbeitskampf noch nach?*

**Grabner:** Ja, sehr. Die Kollegen und Kolleginnen aus den unterschiedlichen Sicherheitsunternehmen wie Securitas, Klüh und so weiter sind jetzt gut miteinander vernetzt. Wir haben einen Stammtisch mit den Betriebsratsvorsitzenden, auch andere kommen dahin. Wir nutzen das Internet zum Austausch, zum Beispiel Facebook und Whatsapp. Früher hat der Arbeitgeber zu uns gesagt: Wenn ihr streikt kriegt, kriegt Securitas den Auftrag und den Kollegen von Securitas hat man gesagt, wenn ihr streikt, kriegt Kötter den Auftrag. Das funktioniert nicht mehr. Wir alle zusammen sind das Wachgewerbe. Wir lassen uns nicht mehr gegeneinander ausspielen. Den Zahn haben wir dem Arbeitgeber gezogen. Der Zusammenhalt ist gewachsen, er wächst weiter. Wenn jemand von einem Betrieb zum anderen wechseln will, erkundigt er sich bei den Kollegen vorher, was da läuft – so wie der Arbeitgeber sich auch über Bewerber erkundigt. Die Kommunikationsmittel sind heute ja sehr schnell, wenn mal jemand einen Tipp braucht. Das macht Spaß.

## „Wir lassen uns nicht mehr gegeneinander ausspielen“

### Interview mit Achim Grabner, Betriebsratsvorsitzender bei Kötter in Essen und Mitglied der Tarifkommission

*Herr Grabner, wenn Sie heute auf die vergangene Tarifaufeinandersetzung zurückblicken, wie bewerten Sie sie?*

**Grabner:** Ich fand den letzten Arbeitskampf superklasse – von der Begeisterung der Kollegen und Kolleginnen und vom Ergebnis her. Seit dem letzten Streik ist in der Bewachung eine Bewegung, mit der der Arbeitgeber nie gerechnet hat. Die Leute haben gesehen, wenn wir zusammenstehen, können wir viel erreichen. Der Dornröschenschlaf, den wir im Bewachungsgewerbe hatten, ist zu Ende.

*Was war anders als bei früheren Arbeitskämpfen?*

**Grabner:** Das war der erste Tarifkampf, den ich als Beteiligter miterlebt habe, der supererfolgreich war. Gerade für die Bewacher. Früher kamen immer ein paar Cent raus, das hat mir gestunken. Deshalb habe ich mich bei ver.di engagiert und war auch schon bei den Tarifverhandlungen davor dabei. Bei diesen Tarifverhandlungen waren viele neu. Da

nen, sich zu organisieren. So haben wir es bei Kötter in Essen zum Beispiel geschafft, 70 Leute für ver.di zu gewinnen. Dort arbeiten 472 Leuten, von denen einige schon vorher bei ver.di waren.

*Wie haben Sie die Kolleginnen und Kollegen erreicht?*

**Grabner:** Ich habe von zu Hause aus die ver.di-Gruppe gegründet. Dafür habe ich auch die neue Medien genutzt und die Kollegen und Kolleginnen per E-Mail oder Whatsapp angeschrieben. Jeder hat heute ein Smartphone und ist darüber erreichbar. Wir haben auch eine Facebook-Gruppe, die immer größer wird. In der Verhandlungsphase in der Tarifaufeinandersetzung habe ich diese Wege immer genutzt und berichtet, was passiert. So waren die Kolleginnen und Kollegen immer informiert. Natürlich haben wir auch vorher über unsere Forderungen gesprochen und über unsere neue Strategie, keine Prozent zu fordern, sondern konkrete Geldbeträge. Das war eine sehr gute Taktik, und das hat den Kolle-

# Streiks in Deutschland

## Entwicklungen und Tendenzen

Von **Heiner Dribbusch** (WSI)

**D**ie Streiks des Sicherheitspersonals an den Flughäfen in Düsseldorf, Köln und Hamburg waren die spektakulärsten Arbeitskämpfe die bis dahin überhaupt im Wach- und Sicherheitsbereich stattgefunden haben. Während dabei in Hamburg im Rahmen von Verhandlungen, die allein das Sicherheitspersonal an den Flughäfen betrafen gestreikt wurde, ging es in NRW nicht nur um das Flughafenpersonal, sondern um die Entlohnungsbedingungen von insgesamt circa 34.000 Beschäftigten des Bewachungsgewerbes. Die Auseinandersetzung in NRW war dabei in drei Punkten besonders bemerkenswert.

Erstens wurde in enger Abstimmung mit Beschäftigten und den ver.di Mitgliedern eine Forderung entwickelt, für die sich die Beschäftigten im Schlüsselbereich der Flughafensicherheit begeistern konnten. Nicht Inflationsausgleich und Produktivität, sondern die chronisch schlechte Bezahlung der Beschäftigten war der Ausgangspunkt der Überlegungen. Auf dieser Basis wurden feste Steigerungsbeträge entwickelt, die wirksame Erhöhungen bedeuteten und zugleich eine klare tarifpolitische Botschaft vermittelten: Es reicht mit dem Niedriglohn.

Zum zweiten streikte das Sicherheitspersonal am Düsseldorfer und Kölner Flughafen nicht allein für sich, sondern zugleich für die gesamte Bewachungsbranche in NRW mit. So wurde das besonders hohe Druckpotenzial, dass ein Streik am Flughafen beinhaltet, auch für diejenigen Bewacherinnen und Bewacher nutzbar gemacht, die auf Grund ihrer oft isolierten Arbeitsorte weniger durchsetzungsstark sind.

Drittens schließlich wurde ein Ergebnis erzielt, das sich, obgleich es letztlich auch einen Kompromiss darstellte, deutlich von dem bisher in der Branche Üblichen abhob. Besonders hoch fiel das Ergebnis entsprechend dem Streikverlauf für die Beschäftigten an den Flughäfen aus, in zweiter Linie profitierten aber auch alle anderen Beschäftigten im Bewachungsgewerbe in NRW durch einen überdurchschnittlich hohen Abschluss.

Die Streiks an den Flughäfen bedeuteten für ver.di NRW einen Wendepunkt in der Branche. Spielte die Gewerkschaft bis dahin beim Sicherheitspersonal der Flughäfen lediglich eine unbedeutende Nebenrolle, hat sich im Verlauf der Vorbereitung und Durch-

führung der Tarifrunde ein Großteil der Beschäftigten organisiert. Entscheidend dafür war, dass die Beschäftigten sich erstmals wirklich ernst genommen fühlten und die Tarifrunde nicht wie in den Jahren zuvor offenbar üblich, allein in Hinterzimmern entschieden wurde.

### Relativ wenig Streiktage im internationalen Vergleich

Die Streiks in der Bewachungsbranche fügen sich in einen seit etwa 10 Jahren zu beobachtenden Trend ein. Das Arbeitskampfgeschehen konzentriert sich nicht mehr allein auf die Industrie, sondern seine neuen Schwerpunkte liegen in den diversen Dienstleistungsbereichen. Immer häufiger zeigt sich, dass auch Beschäftigtengruppen, die bisher eher wenig Arbeitskämpferfahrung haben, wirksam streiken können.

Die Überraschung in Teilen der Öffentlichkeit über die Entwicklung rührt vermutlich auch daher, dass die Bundesrepublik bisher ein im internationalen Vergleich eher streikarmes Land ist. So registrierte das gewerkschaftsnahe Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Institut (WSI) zwischen 2005 und 2012 im Jahresdurchschnitt lediglich 16 Streiktage pro 1.000 Beschäftigte. Nach der, allerdings extrem lückenhaften, offiziellen Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) fielen im Schnitt pro 1.000 Beschäftigte sogar lediglich 4 Streiktage an. Zum Vergleich: In Frankreich gab es im gleichen Zeitraum im Jahresdurchschnitt 150 Streiktage, wobei noch nicht einmal alle Streiks im öffentlichen Dienst berücksichtigt sind, in Kanada waren es 117 und in Norwegen immerhin 59 Streiktage pro 1.000 Beschäftigte.

### Arbeitskämpfe nehmen zu

Die relativ geringe Zahl an Streiktagen hat in Deutschland nicht zuletzt damit zu tun, dass es noch vergleichsweise viele Flächentarifverträge gibt. Dies reduziert die Anzahl möglicher Tarifkonflikte. Lange andauernde, branchenweite Streiks um Flächentarifverträge sind in Deutschland eher selten. Gerade an dieser Stelle sind jedoch Erosionserscheinungen nicht zu übersehen. Seit Mitte der 1990er Jahre lassen sich eine abnehmende Bindekraft der großen Flächentarifverträge und eine zunehmende Differenzierung der

Tariflandschaft beobachten. Ursache ist einmal die Welle von Privatisierungen, die weite Teile des öffentlichen Dienstes betrafen und bei Schienenverkehr, Post und Telekommunikation, aber auch im Gesundheitswesen zu einer bis dahin nicht gekannten Ausdifferenzierung der Tariflandschaft und Zunahme tarifpolitischer Konfrontationen führte.

Verstärkt wurde dies durch das vermehrte Auftreten von Unternehmen, die versuchen Tarifbindungen aufzukündigen oder gar nicht erst Tarifverträge abzuschließen. Die Folgen sind eine große Zahl von Arbeitskämpfen um Anerkennungs- und Haustarifverträge, mit denen Gewerkschaften versuchen mussten, verlorene oder von Unternehmen gar nicht erst eingegangene Tarifbindungen zu erstreiken. Sparprogramme, Lohnabsenkungen, Verlagerung oder Standortschließungen erhöhten ebenfalls das Konfliktpotenzial.

In der Folge hat in den letzten Jahren die Zahl der Streiks deutlich zugenommen. Die weitaus größte Mehrheit davon betreffen Auseinandersetzungen mit einzelnen Firmen oder Dienstleistungsunternehmen. So hat sich die Zahl der Arbeitskämpfe im Organisationsbereich von ver.di zwischen 2004 und 2009 mehr als vervierfacht. Im Durchschnitt der letzten Jahre hat sich die Zahl der allein von ver.di geführten Arbeitskämpfe auf circa 150 pro Jahr eingepegelt. 2012 war ver.di sogar in knapp über 200 Arbeitskämpfe verwickelt. Diese reichen von Auseinandersetzungen um Tarifverträge für einzelne Kindertagesstätten bis hin zu monatelangen Auseinandersetzungen um die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen wie 2013 im Einzelhandel. Der Arbeitskampf bei Amazon steht stellvertretend für die Arbeitskämpfe, in denen es darum geht, überhaupt einen Tarifvertrag zu erreichen.

### Die Streikkultur

Gestreikt wird in der Regel nur dann, wenn anders gar keine Lösung zu erreichen ist. Diese generelle Zurückhaltung der Gewerkschaften geriet in den letzten Jahren jedoch verstärkt unter Druck. Je häufiger Unternehmen oder auch öffentliche Arbeitgeber ganze Tarifverträge in Frage stellten, Einschnitte bei mühsam erreichten Errungenschaften verlangten oder bei Verhandlungen kaum noch Kompromissbereitschaft erkennen ließen, desto häufiger erwarten gerade die aktiven Mitglieder von ihrer Gewerkschaft organisierten Widerstand. Seien es die Beschäftigten der Kindertagesstätten oder die Gebäudereinigerinnen, die 2009 erstmals bundesweit streikten oder auch die Verkäuferinnen im Einzelhandel des Jahres 2013 oder eben auch die Frauen und Männer des Sicherheitspersonals an den Flughäfen: Die

Unzufriedenheit wächst und darauf reagieren die Gewerkschaften. Es zeigt sich, dass auch in Bereichen, in denen Arbeitskämpfe schwieriger zu organisieren sind, weil die Belegschaften kleiner und örtlich zersplittert sind als in der alten Großindustrie, erfolgreiche Arbeitskämpfe möglich sind – auch wenn nicht jeder Streik so endet, wie der an den NRW-Flughäfen und manchmal auch Rückschläge verkräftet werden müssen.

Insgesamt stellen Streiks bisher Ausnahme-situationen dar, mit denen nur eine – wenn auch beachtliche – Minderheit der Beschäftigten in ihrem Berufsleben konfrontiert wird. Lediglich 20 Prozent aller Beschäftigten gaben 2008 in einer bundesweiten repräsentativen Befragung an, mindestens einmal in ihrem Berufsleben an einem Streik oder Warnstreik teilgenommen zu haben. Mit 44 Prozent lag der entsprechende Anteil unter Gewerkschaftsmitgliedern mehr als doppelt so hoch. Dies verwundert nicht, finden Streiks doch überwiegend in Betrieben statt, in denen es eine starke Gewerkschaftspräsenz gibt.

### Einstellung der Beschäftigten

Gegenüber den Gewerkschaften haben die Beschäftigten in Bezug auf Arbeitskämpfe zwei Erwartungen. In einer Infratest-Umfrage, die der DGB im Jahr 2007 durchführen ließ, zeigte sich zum einen, dass der Streik unter den Beschäftigten als unverzichtbares Druckmittel im Prinzip eine sehr hohe Akzeptanz besitzt. Demnach ist es 81 Prozent aller Gewerkschaftsmitglieder „wichtig“ bis „äußerst wichtig“, „dass die Gewerkschaft in

Tarifauseinandersetzungen Streiks als Druckmittel einsetzt“. Diese Haltung wird auch von einer deutlichen Mehrheit von 59 Prozent aller Nichtmitglieder geteilt, wobei sich in beiden Fällen wenig Unterschiede zwischen West- und Ostdeutschen zeigen.

Gleichzeitig halten 88 Prozent der Mitglieder und 89 Prozent der Nichtmitglieder es für „wichtig“ bis „äußerst wichtig“, dass die Gewerkschaft „Tarifergebnisse ohne Streik erzielt“. Die Antworten spiegeln somit sowohl den Wunsch wider, die Gewerkschaft möge hart mit der Gegenseite verhandeln, wie auch die Erwartung, die Gewerkschaften sollten möglichst so verhandeln, dass es nicht zum Streik kommt.

Die Beschäftigten, so das Fazit, sind nicht unbedingt erpicht auf einen Arbeitskampf, wenn sich auch anders befriedigende Ergebnisse erzielen lassen, wissen aber, dass der Streik im Zweifelsfall ein notwendiges Mittel zur Durchsetzung eigener Interessen ist. Dies zeigen immer wieder die sehr hohen Zustimmungsquoten, wenn es zu Urabstimmungen über Streiks kommt. Die generelle Zurückhaltung gegenüber dem Streik wird besonders schnell aufgegeben, wenn substanzielle Besitzstände oder gar die Arbeitsplätze bedroht sind oder sich Unternehmen nicht an einmal gemachte Zusagen halten.

### Streiktaktiken

Die EINE beste Streiktaktik gibt es nicht. Letztlich muss in jedem Einzelfall von den Streikenden und ihrer Gewerkschaft entschieden werden, wie am wirkungsvollsten

Druck aufgebaut werden kann. Dabei hängt die jeweilige Streiktaktik nicht zuletzt davon ab, wie das Management reagiert.

Bei betrieblichen Tarifkonflikten gibt es da ganz unterschiedliche Erfahrungen. In manchen Fällen reicht bereits ein kurzer Warnstreik, manchmal sogar selbst eine erfolgreiche Urabstimmung aus, um wieder an den Verhandlungstisch und zu einem tragbaren Kompromiss zu kommen.

In anderen Fällen allerdings fassen die Inhaber oder das Management einen Streik fast als persönlichen Angriff auf und meinen, mit allen Mitteln Belegschaft und Gewerkschaft in die Knie zwingen zu müssen. Teilweise nimmt dies fast irrationale Züge an, so dass der Eindruck entsteht, Kosten spielten seitens dieser Unternehmen keine Rolle mehr. Organisierter Streikbruch kostet Geld, die Beauftragung von spezialisierten Anwälten ebenso, mögliche Imageschäden sind oft nicht berücksichtigt. Das Problem für die betroffenen Beschäftigten: Arbeitskämpfe mit solchen Unternehmen ziehen sich oft in die Länge. Sie kosten deshalb sehr viel Kraft.

Die klassische Streiktaktik ist: Alle legen die Arbeit nieder und es wird so lange gestreikt, bis das Unternehmen nachgibt. Dieses Vorgehen hat unbestritten einige Vorteile. Die Streikenden verlassen den Betrieb und erfahren zusammen in Versammlungen gemeinsame Stärke. Wenn der Streik ausreichend massiv befolgt wird, die Produktion gar nicht oder nur sehr schwierig fortzuführen ist, entsteht so ein erheblicher Druck auf die betreffenden Unternehmen. Ein Vorteil

## Nachbetrachtung von Peter Bremme:

# Auch unsere Löhne sollen abheben ...

... unter diesem Motto standen die Aktionen in Hamburg und Nordrhein-Westfalen. Rückblickend gibt es verschiedene Sichtweisen zum und Erkenntnisse aus dem Arbeitskampf. Hier eine Auswahl:

### 1. Der Streik hat neues Selbstbewusstsein für eine ganze Branche gebracht.

18 Prozent Lohnerhöhung – mehr als der alte Klunker damals in den 1970ern im öffentlichen Dienst erstreikt hat – das war zu Beginn des Arbeitskampfes unvorstellbar. Nun mussten es die Zeitungen drucken und die Botschaft war in der Welt: Es gibt ein Mittel gegen Frustration am Arbeitsplatz und prekäre Löhne. Organisiert euch, bildet eine Gewerkschaft und fordert

das, was euch zusteht und streikt klug. Dieses Signal haben wir ausgesandt und es ist gehört worden – vielfach, zuletzt in Frankfurt am Flughafen, wo, wie es in einem Flugblatt stolz verkündet wurde „das beste Ergebnis aller Zeiten“ eingefahren wurde – 26,5 Prozent mehr Lohn!

### 2. Der Streik war einmalig – weitere Aktivitäten werden allerdings daran gemessen.

Die Bewachungstätigkeiten, die früher von der Bundespolizei selbst ausgeübt wurden, sind fremdvergeben worden. Das übliche Trauerspiel neoliberaler Wirtschaftspolitik. Sicherheitsunternehmen konnten in wirtschaftlich unsichereren Zeiten Menschen für diese Tätigkeit einstellen ohne die tariflichen Errungenschaften des öffentlichen Dienstes (Rentenzahlungen, Überstundenbezahlung, Urlaubs- und Weihnachtsgeld ...). Zudem wurden die Löhne halbiert. Vor 10 Jahren lagen die Löhne in Hamburg noch unter dem Mindestlohniveau (7,50 Euro). Heute sind sie bei 14 Euro. Mit der Organisation dieses Bereichs und dem anschließenden Arbeitskampf haben wir also endlich die Lücke geschlossen, die durch Outsourcing entstanden ist. Hier haben die Kosten erfolgreich rebellierte und den Anschluss an das Alte ÖD-Niveau hergestellt.

des Dauerstreiks ist auch, dass die Beschäftigten nicht durch Vorgesetzte unter Druck gesetzt werden können. Allerdings schützt das nicht davor, dass diese versuchen, durch persönliche Anschreiben an die Privatadressen Streikende zur Wiederaufnahme der Arbeit zu bewegen.

Der größte Nachteil des Dauerstreiks ist seine Berechenbarkeit. Die Firma stellt sich auf die Situation ein. Arbeitet ein Teil der Beschäftigten weiter oder ist es dem Management möglich, ein ausreichendes Maß an Produktion beispielsweise durch Leiharbeit fortzuführen, dann verliert der Dauerstreik erheblich an Wirkung. An den Flughäfen war es auf Grund der Sicherheitsbestimmungen sehr schwierig durch Leiharbeit den Streikbruch zu organisieren. Hier kam es darauf an, zu verhindern, dass von anderen Flughäfen Ersatzpersonal herangeschafft werden konnte.

In vielen Situationen kann es besonders wirkungsvoll sein, flexibel zu streiken. Dies verringert die Berechenbarkeit einer Arbeitsniederlegung erheblich. Eine typische Form des flexiblen Arbeitskampfes wurde an den Flughäfen angewendet. Die Beschäftigten streikten immer nur lediglich für einen Tag, ohne dass dem Unternehmen allerdings lange vorher bekannt wurde, wann der nächste Streiktag sein würde.

Diese Taktik erfordert seitens der Streikenden ein hohes Maß an Organisation, aber auch an Durchhaltevermögen. Sie müssen damit rechnen, von Vorgesetzten auf den Streik angesprochen und zum Abbruch des

Arbeitskampfes gedrängt zu werden. Zusammenhalt und die Überzeugung von der Notwendigkeit des Streiks werden so immer wieder auf die Probe gestellt. Zugleich kann es aber auch ermutigend sein, wenn im Betrieb festgestellt werden kann, dass die einzelnen Streiktage die Abläufe durcheinander bringen, es deshalb zu Ausfällen und Verzögerungen kommt.

Kurz: Entscheidend ist, dass die Streikenden merken, dass ihre Aktionen Wirkung zeigen. Die Wirkung auf das Unternehmen ist letztlich der wichtigste Maßstab dafür, ob eine Streiktaktik angemessen ist oder nicht. In manchen Fällen kann es sinnvoll sein, die Flexi-Taktik noch dadurch zu verfeinern, dass immer nur bestimmte Abteilungen streiken. Dies erfordert jedoch noch einmal einen größeren Aufwand an Koordination. Das Gleiche gilt für die Taktik, mitten aus dem laufenden Betrieb heraus für nur wenige Stunden zu streiken und dadurch gezielt Abläufe zu stören und den Einsatz von Streikbrecherinnen und -brechern zu erschweren.

Egal welche Taktik gewählt wird: In fast allen Fällen wird die Wirkung eines Streiks durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit deutlich erhöht. Gerade kleine Auseinandersetzungen schaffen es in aller Regel nicht bis in die „Tagesschau“. Für Streiks an den Flughäfen gilt dies allerdings nicht. Sie genießen immer eine besondere Aufmerksamkeit, gerade weil sie quasi in der Öffentlichkeit stattfinden. Hier kommt es dann auch darauf an, eine Balance zu finden zwischen der notwendigen Verunsicherung des Unternehmens

und einer möglichst geringen Verärgerung der Fluggäste. In Düsseldorf bedeutete dies, dass Streiks zumindest so rechtzeitig angekündigt wurden, dass möglichst wenige Fluggäste umsonst zum Flughafen fahren.

Sehr wichtig für einen erfolgreichen Arbeitskampf ist auch, dass zwischen den Streikenden, ihrer Streikleitung und der Gewerkschaft ein Vertrauensverhältnis besteht. Diese Erfahrung galt auch für den Streik an den Flughäfen. Die an jedem Streiktag stattfindenden Versammlungen waren hierfür besonders wichtig.

Das Gefühl, sich nicht alles gefallen zu lassen und gemeinsam etwas zu erreichen, stärkt zugleich das Selbstbewusstsein der Streikenden – auch später wieder im Betrieb.

### Ausblick

Ohne das Recht zum Streik, so stellte bereits 1980 das Bundesarbeitsgericht fest, wären Tarifverhandlungen nichts anderes als kollektives Betteln. Das Streikrecht nützt freilich nichts, wenn keine Streikfähigkeit vorhanden ist. Hält das Management Gewerkschaft und Beschäftigte für schwach, ist seine Kompromissbereitschaft gering. Nichts leistet hier mehr Überzeugungsarbeit als ein erfolgreicher Streik. Wie zum Beispiel die im Bewachungsgewerbe in Nordrhein-Westfalen und Hamburg in 2013.

Der gelernte Schreiner und Politikwissenschaftler HEINER DRIBBUSCH arbeitet am Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Institut (WSI) der Hans-Böckler-Stiftung.

### 3. Der Streik hat uns einerseits Grenzen aufgezeigt und andererseits Wege eröffnet für weitere gewerkschaftliche Aufgaben.

Der Streik hat viele auf- und wachgerüttelt, besonders am Flughafen. Andere Berufsgruppen, ver.di-nahe wie die Bodenverkehrsdienste oder ver.di-fernere Bereiche wie die Piloten, sehen den Arbeitskampf am Flughafen als ihr originäres Instrument, für ihre Interessen das Beste herauszuholen. Nur wenn jede einzelne Berufsgruppe ausschließlich ihre Interessen sieht und nicht die Weiterentwicklung aller Berufsgruppen im Blick hat, dann wird auch der Streik ein stumpfes Schwert. Denn der öffentliche Zuspruch, den wir in den Bewachungsstreiks größtenteils noch erfahren haben, wird kippen, wenn zu sehr des Deutschen liebstes Kind, der Urlaub, und vielmehr noch die Wirtschaftsinteressen durch Flugausfall massiv gestört werden. Einen Vorgeschmack darauf lieferte der letzte Pilotenstreik.

Andererseits: Wer hindert uns als Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, die Fachbereiche Verkehr, Besondere Dienstleistungen, Logistik und Handel in einen neuen gemeinsamen Arbeitszusammenhang zu bringen und den Flughafen als systemisches Ganzes zu organisieren? Wir könnten Ressourcen bündeln, gemeinsame Analysen erstellen, Tarifrunden miteinander verzahnen, gemeinsame Aktionsgruppen gründen, Verbesse-

rungen gemeinsam durchsetzen – und öffentlich darüber reden.

Ein erster Schritt in diese Richtung war die Tagung „Ready for take off?“ im Frühjahr 2014. Hier waren die haupt- und ehrenamtlichen Aktiven nicht nur aus der Bundesrepublik, sondern aus den USA, Australien, Großbritannien, Schweden, Niederlanden und ihre internationalen Organisationen wie UNI und ITF/ETF zusammengekommen, um sich über Arbeitskämpfe an Flughäfen auszutauschen und eine Koordinierung ihrer zukünftigen Aktivitäten sicherzustellen. Vielleicht war die wichtigste Erkenntnis dieser Tagung: Weltweit sind es die gleichen Unternehmensinteressen, die die Arbeitsverhältnisse an Flughäfen bestimmen. Weltweit gibt es darauf nur eine Antwort unsererseits – **let's organize and talk about it!**

PETER BREMME ist Landesfachbereichsleiter Besondere Dienstleistungen im ver.di-Landesbezirk Hamburg.

