



Interview "Personalprobleme sind der Hauptgrund"

Ryanair steht in etlichen Ländern Pilotenstreiks bevor, der Billigflieger lenkt ein und will mit den Gewerkschaften reden. Im Interview mit airliners.de schätzt Tarifexperte Eckhard Bergmann die Hintergründe ein und erklärt, warum die Piloten überhaupt die Arbeit niederlegen wollen.

airliners.de: Nach Italien, Portugal und Irland kündigt nun auch die VC in Deutschland Streiks bei Ryanair an - wird das dem Low-Cost-Carrier weh tun?

Eckhard Bergmann: Um das heute schon beurteilen zu können, müsste man wissen, wie weit die bisherigen Ryanair-Praktiken die Schmerzgrenzen der individuellen Piloten schon gereizt oder überschritten haben. Alles, was zu Arbeitsvertragspraktiken der vergangenen Jahre bekannt ist, zeigt allerdings, dass die Iren nicht der beliebteste Arbeitgeber sind.

Weil sie nur wenige Piloten fest anstellen und sich Tarifverhandlungen versperren?

Nicht ganz, Ryanair verhandelt ja mit ihren Crews - allerdings an jeder der etwa 80 Basen einzeln und nur intern. Gewerkschaften wurden bislang komplett ausgeschlossen, nicht so wie bei Easyjet, die sich gerade zu ihrem Tegel-Start nochmal mit Verdi zusammengesetzt haben.

Aber Ryanair scheint nun zur Vernunft gekommen zu sein, die Iren haben ja angekündigt, mit Gewerkschaften reden zu wollen ...

Ja, ein noch gestern von Chef Michael O'Leary kaum zu erwartender Schritt. Seine geforderte Voraussetzung für die Gesprächsbereitschaft, in Verhandlungen nur Vertretungen aus Mitarbeitern der Ryanair zu akzeptieren, ist bei den fraglichen Gewerkschaften in Irland, Großbritannien, Deutschland, Italien, Spanien und Portugal ohnehin üblich. Bei der Ankündigung der Anerkennung fehlen bislang - aus mir nicht bekannten Gründen - zum Beispiel Schweden und Belgien. In Frankreich gibt es anscheinend noch keine ausreichende gewerkschaftliche Organisation der Ryanair-Piloten.

Anpac sagt Ryanair-Streik ab

Die italienische Pilotengewerkschaft **Anpac** hat [den für Freitag geplanten Streik beim Billigflieger Ryanair](#) abgesagt. Grund sei die "Absicht Ryanairs, einen formalen Verhandlungsweg" Gewerkschaften aufzunehmen, hieß es in einer Mitteilung der Anpac. Ryanair hatte am Morgen angekündigt, die Arbeitnehmerbündnisse jetzt doch als Vertreter der Cockpit-Besatzungen anzuerkennen und hat die Pilotengewerkschaften in Irland, Großbritannien, Deutschland, Italien, Spanien und Portugal zu Gesprächen eingeladen.

Die deutsche Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (**VC**) hatte auf Nachfrage von airliners.de gesagt, dass sie die Ankündigung Ryanairs derzeit prüfe. Die VC hatte [Streiks noch in diesem Jahr an den zehn deutschen Basen angekündigt](#), ohne einen festen Termin zu nennen.

Stichwort Irland: Gerade der dortigen Ialpa verweigerte Ryanair ja immer so öffentlichkeitswirksam jedes Gespräch - war diese bisherige Verweigerungshaltung von Ryanair rechtens?

Nach einem Urteil des Irish Supreme Court war diese Haltung mit irischem Recht zumindest bis 2007 kompatibel – und Ryanair setzte irisches Recht in Arbeitsverträgen des Bordpersonals auch in Kontinental-Europa immer voraus. Seit einem diesjährigen EuGH-Urteil ist diese Voraussetzung nicht mehr ohne Weiteres haltbar. Mit dem Arbeits- und Kollektivvertragsrecht anderer EU- Staaten war die Verweigerung von Gewerkschaften

ohnehin nicht kompatibel. Und genau das legen die streikenden Pilotengewerkschaften bei ihrer Forderung nach Anerkennung nun zugrunde. Die irische Pilotengewerkschaft IALPA sieht nun ebenfalls endlich die Chance, bei Ryanair als Verhandlungspartner anerkannt zu werden.

Also wären die Streikmaßnahmen jetzt gerechtfertigt ...

Jedes EU-Land regelt Kollektivarbeits- und Arbeitskampfrecht anders. In Deutschland sind gewerkschaftlich organisierte Streiks nach Grundgesetz und einschlägiger Rechtsprechung zulässig. Anders als mit diesem letzten Ausweg Streik sind die Iren nicht an den Verhandlungstisch zu bekommen - und die Streikdrohung scheint ja zu funktionieren, wie man nun sieht.

Man droht mit Streik und schon redet Ryanair - so einfach ist das?

Offenbar ja, denn nach der heutigen Ryanair-Pressemitteilung war der Zeitpunkt kurz vor Weihnachten der Grund für die 180-Grad-Wende der Iren. Zum Wohle der Weihnachtsturlauber sollten Streiks verhindert werden. Die erheblichen Personalprobleme der letzten Zeit wurden dort nicht adressiert, waren aber sicher der Hauptgrund.

Über den Interviewpartner

Dipl.-Ing. und Flugingenieur Eckhard Bergmann ist seit 36 Jahren in der Luftfahrt tätig. Über 17 Jahre und 10.000 Stunden flog er im Cockpit und arbeitet seit 2002 als selbstständiger Luftfahrt-Berater und Geschäftsführer der Europairs GmbH. Er lebt in Ratingen und Bern. Bergmann ist außerdem Autor des Buches ["Fliegen - Ein \(Alb-\)Traum?", das hier erhältlich ist.](#)

Kontakt: www.europairs.org

Worum geht's den Piloten eigentlich? Nur ums Geld?

Das wäre viel zu einfach. Es geht darum, die Piloten über einklagbare tarifvertragliche Rechte vor unternehmerischer Willkür zu schützen, zum Beispiel bei Versetzungen an andere Stationierungsorte. Um Bezahlung mag es auch gehen, hier aber wohl eher um die Vergütungsstrukturen als um die absolute Höhe. Nach Ryanair Angaben sind selbst bei festangestellten Piloten nur rund zwei Drittel der Vergütung fix, 31 Prozent sind abhängig von durchgeführten Flügen. Das Beschäftigungsrisiko liegt also sogar bei festangestellten Piloten zu fast einem Drittel beim Arbeitnehmer. Bei den Piloten, die über Vertragskonstruktionen, die nach deutschem Recht offensichtlich unzulässige Scheinselbständigkeit bedeuten, liegt dieses Beschäftigungsrisiko bei 100 Prozent: kein Flug im Dienstplan, Urlaub oder krank = kein Geld. Hier liegt sicher ebenfalls ein Hauptansatzpunkt der Gewerkschaften.

Als erste Forderung hat die deutsche Vereinigung Cockpit die Bedingungen von Tuifly in den Raum gestellt - sind die OK?

Sicher sind die Tuifly-Piloten-Vertragsbedingungen aus Arbeitnehmersicht in Ordnung. Auch sind sie in ihrer Qualität nahe beim Wettbewerber Easyjet, der im Gegensatz zu Ryanair übliche Tarifverträge an den meisten Stationierungsorten, auch in Deutschland, vereinbart hat.

Aber Tarifabschlüsse sind teuer - das passt nicht gut zu einem Low-Cost-Carrier ...

Ryanair hätte durch den Abschluss dieser Bedingungen keinen Wettbewerbsnachteil. Allerdings würden sie einen bisherigen Kostenvorteil gegenüber Airlines verlieren, die ihr Personal nach in der EU üblichen sozialstaatlichen Standards behandeln.

Die Streiks in mehreren europäischen Ländern sind über den Dachverband "European Cockpit Association" organisiert - was ist das für ein Verband?

Die European Cockpit Association (ECA) ist der europäische Dachverband der Pilotenverbände und -gewerkschaften, über die EU hinaus auch in der European Common Aviation Area, und eine Teilorganisation des Weltpilotenverbandes IFALPA. In der EU ist

die ECA als Sozialpartner im politischen Brüssel anerkannt, kann aber wegen unterschiedlichem Arbeits- und Tarifrecht in den EU-Mitgliedstaaten nicht als Tarifpartner von Unternehmen auftreten, auch nicht von transnationalen Airlines wie Ryanair. Ein Vorteil dieser Airlines, der in Brüssel schon lange diskutiert wird - bislang ergebnislos.



[Lesen Sie auch: Nicht nur Streik: Ryanair droht Piloten-Exodus](#)

Aber es geht doch um nationale Lösungen!?

Deshalb sind die Gewerkschaften in den Mitgliedstaaten gefordert und die ECA arbeitet in dieser Frage als organisatorischer und politischer Link für die Mitgliedsverbände. ECA hat in letzter Zeit unter anderem Fundraising betrieben, um Piloten, die durch ihre Repräsentationstätigkeit in Schwierigkeiten geraten, unterstützen zu können. Diese Vorsichtsmaßnahme ist als Erinnerung an Zeiten der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert geeignet - back to the future.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Bergmann.

Von: cs, br

Datum: 15.12.2017 - 13:55

Adresse: <http://www.airliners.de/personalprobleme-hauptgrund-interview/43165>