

MEINE SICHT

Das Faseln über den Flughafen



Andreas Fritsche
über einen neuen
Termin zur
Airporteröffnung
Foto: nd/Ulli Winkler

Der Bau des künftigen Hauptstadtflughafens BER in Schönefeld ist ein derartiges Desaster, dass eine Eröffnung längst nicht mehr in Sicht ist. Zwar wird zuweilen dieser oder jener Eröffnungstermin genannt. Aber den nimmt kaum jemand mehr ernst. Wird auf der Baustelle ein Mangel behoben, so taucht erfahrungsgemäß ein anderer auf.

Angeblich am 30. Juni 2018 könnte der Großflughafen nun also unter Umständen, eventuell, vielleicht, womöglich in Betrieb gehen – unter Umständen, die dann wahrscheinlich, bestimmt, sicher wieder nicht eintreten.

Die Flughafengesellschaft hat sich ihren schlechten Ruf hart erarbeitet. Mit ihren ständigen Vertröstungen und regelmäßigen Terminverschiebungen hat sie selbst dafür gesorgt, dass ihr niemand noch ein einziges Versprechen abnimmt. Sie tut im Grunde gut daran, intern ins Auge gefasste Termine nicht öffentlich zu machen. Damit erspart sie sich und allen Beteiligten nur weitere Enttäuschungen. Die Politik drängt freilich darauf, Termine zu erfahren. Was soll sie anderes tun? Die Sache laufen und die Zügel schleifen lassen? Das geht



Am 6. Februar streikten Beschäftigte der Charité-Tochter CFM – mal wieder.

Foto: Florian Boillot

Werkvertrag hebt Streikrecht aus

Gewerkschaft ver.di wirft Charité-Tochter CFM zwielichtige Geschäftspraktiken vor

Die Charité-Tochter CFM beschäftigt nicht nur Leiharbeiter, sondern auch Werkvertragnehmer. Ver.di sieht einen Zusammenhang zu laufenden Tarifverhandlungen.

Von Nelli Tügel

nicht. Weitere Unterschiede: Leiharbeiter werden vorübergehend voll in die Betriebsabläufe integriert, hier hat auch der Betriebsrat ein Mitbestimmungsrecht. Ein Werkvertrag dagegen wird für eine begrenzte Tätigkeit, die Erbringung eines »Werkes«, vergeben. Arbeitet der Werkvertragnehmer ausschließlich in der

Genau dies ist bei vielen Werkverträgen an der CFM nach Ansicht von ver.di und dem CFM-Betriebsrat, der auch juristisch dagegen vorgeht, der Fall. Zum Beispiel beim Bluttransport am Campus Virchow-Klinikum, einem Bereich, in dem ein Streik schnell spürbare Folgen haben kann. Hier ist Ende 2016 ein

Es ist ein Geflecht verschiedener Firmen, mit denen die CFM kooperiert. Eine von ihnen ist die Zeitarbeitsfirma »Allzeit Personal GmbH«, die Leiharbeiter vermittelt. Die Geschäftsführerin von »Allzeit«, Ramona Craig, meldete am 5. August 2016 eine zweite Firma an mit dem Namen »BC Berlin Personalmanagement

Werkvertrag hebt Streikrecht aus

Gewerkschaft ver.di wirft Charité-Tochter CFM zwielichtige Geschäftspraktiken vor

Die Charité-Tochter CFM beschäftigt nicht nur Leiharbeiter, sondern auch Werkvertragnehmer. Ver.di sieht einen Zusammenhang zu laufenden Tarifverhandlungen.

Von Nelli Tügel

Wieder mal ein Streik an der Charité – aber mit geringen Auswirkungen. Vergangene Woche legten Beschäftigte der Tochterfirma Charité Facility Management (CFM) die Arbeit nieder. Für die CFM, die die nicht-pflegerischen und nicht-medizinischen Leistungen an dem Uniklinikum erbringt, gilt kein Tarifvertrag. Die dort Angestellten verdienen weniger als ihre Charité-Kollegen, die nach dem Tarifvertrag des Öffentlichen Dienstes (TVöD) bezahlt werden. Die Gewerkschaft ver.di will das ändern. Seit Sommer 2016 finden Verhandlungen mit der Geschäftsleitung statt, es gab bereits mehrere Warnstreiks.

Doch die Arbeitsniederlegungen haben nur geringe Auswirkungen. Ein Grund dafür ist aus Sicht von ver.di, dass seit Monaten Tätigkeiten, die zuvor Festangestellte oder auch Leiharbeiter ausführten, an Werkvertragnehmer ausgelagert und Leiharbeiter »umetikettiert« werden. Denn: Leiharbeiter dürfen nicht als Streikbrecher eingesetzt werden. Für Werkvertragnehmer gilt diese Regelung

nicht. Weitere Unterschiede: Leiharbeiter werden vorübergehend voll in die Betriebsabläufe integriert, hier hat auch der Betriebsrat ein Mitbestimmungsrecht. Ein Werkvertrag dagegen wird für eine begrenzte Tätigkeit, die Erbringung eines »Werkes«, vergeben. Arbeitet der Werkvertragnehmer im alltäglichen Betriebsablauf mit, handelt es sich um verdeckte Leiharbeit.

Stefanie Kirschner, Fachanwältin für Arbeitsrecht von der Kanzlei Berger, Groß, Höhmann & Partner, er-

»Solche Praktiken verbieten sich bei einem Unternehmen in öffentlicher Verantwortung.«

Kalle Kunkel,
Gewerkschaftssekretär

klärt: »Werden die »Werkvertragsbeschäftigten« des Auftragnehmers wie Leiharbeiternehmer in den Betrieb des Auftraggebers eingegliedert, indem sie sich zum Beispiel an dessen Arbeitszeiten halten müssen, seine Arbeitsmittel verwenden und weisungsabhängig sind, liegt in Wahrheit kein Werkvertrag vor.«

Genau dies ist bei vielen Werkverträgen an der CFM nach Ansicht von ver.di und dem CFM-Betriebsrat, der auch juristisch dagegen vorgeht, der Fall. Zum Beispiel beim Bluttransport am Campus Virchow-Klinikum, einem Bereich, in dem ein Streik schnell spürbare Folgen haben kann. Hier sei Ende 2016 sieben Festangestellten und bei ver.di organisierten Boten in Einzelgesprächen eine Versetzung nahegelegt worden. »Mir wurden diverse Bereiche der CFM, sogar mit Wechsel auf einen anderen Campus, angeboten«, sagt Sven F., der seinen vollständigen Namen nicht in der Zeitung lesen möchte. Die Kollegen lehnten ab, jetzt würden sie nur noch nachts als Blutboten eingesetzt, tagsüber müssten sie meist Müll einsammeln. Ihren alten Job machen laut ver.di: Werkvertragnehmer. Im Januar berichtete der »rbb« darüber, die CFM widersprach den Vorwürfen.

Lukas Schmolzi von der Initiative »Berliner Aktion gegen Arbeitgeberunrecht« sieht hier eine Strategie. »Oft suchen sich Unternehmen eine Abteilung aus, in der die Beschäftigten durch Schein-Werkvertragnehmer ersetzt werden. So soll eine Drohkulisse aufgebaut werden, die Botschaft ist: Wenn ihr bei euren Forderungen bleibt, können wir euch jederzeit ersetzen.«

Es ist ein Geflecht verschiedener Firmen, mit denen die CFM kooperiert. Eine von ihnen ist die Zeitarbeitsfirma »Allzeit Personal GmbH«, die Leiharbeiter vermittelt. Die Geschäftsführerin von »Allzeit«, Ramona Craig, meldete am 5. August 2016 eine zweite Firma an mit dem Namen »RC Berlin Personalservice« – wenige Tage nach Beginn der Tarifverhandlungen zwischen CFM und ver.di. Einem Auszug aus dem Handelsregister zufolge, ist neben der Geschäftsführerin auch die Anschrift der beiden Firmen identisch. Eine eigene Internetpräsenz hat »RC Berlin Personalservice« nicht.

Berichte von CFM-Kollegen legen nahe, dass es sich dabei um ein Unternehmen handelt, über das Schein-Werkvertragnehmer an die CFM gebracht werden. Ver.di berichtet zudem von »Allzeit«-Leiharbeitern, die plötzlich als Werkvertragnehmer von »RC Berlin Personalservice« auftauchen. »Das sind Praktiken, die man eher aus zwielichtigen Kreisen kennt. Sie verbieten sich bei einem Unternehmen in öffentlicher Verantwortung«, sagt Gewerkschaftssekretär Kalle Kunkel. Der CFM-Hauptegnener Charité gehört zu 100 Prozent dem Land Berlin. Weder »Allzeit« oder »RC Berlin Personalservice« noch die CFM wollten gegenüber dem »nd« zu den Vorwürfen Stellung beziehen.

Sonntag zunächst nicht zu dem Bericht äußern. Die Flughafengesellschaft wird nach dem Willen des Aufsichtsrats im Frühjahr einen detaillierten Zeitplan zur Inbetriebnahme vorlegen.

Derweil kündigte die zuständige Baubehörde des Landkreises Dahme-Spreewald am Wochenende an, dass der Probetrieb im Terminal möglicherweise schon vor Bauende beginnen könnte. Das gilt aber nur für Teilbereiche, die schon fertig gebaut und abgenommen sind. Dort habe die Flughafengesellschaft die Möglichkeit, erste Phasen des Probetriebs zu beantragen, teilte die zuständige Baubehörde der Deutschen Presse-Agentur mit. Sie stellte zugleich klar: »Für den finalen Probetrieb müssen alle notwendigen Bestätigungen und Abnahmen vorliegen.« Die Betreiber veranschlagen ein halbes Jahr für den Probetrieb, nur die letzten zwei Monate entfallen auf die finale Phase.

Das Ziel einer Eröffnung noch 2017 hatten die Verantwortlichen im Januar aufgegeben. Rund 1000 Türen im Terminal lassen sich nicht ordnungsgemäß elektronisch steuern, zudem muss ein Teil der Wasserrohre für die Sprinkleranlage ausgetauscht werden. Der Berliner Regierende Bürgermeister Michael Müller (SPD) sagte am Mittwoch im Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses, die neuen Probleme brächten das Projekt weitere vier bis sechs Monate in Verzug. Der Bau befinde sich aber in der »Schlussphase«. Müller war am Abend zuvor als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB) bestätigt worden. *dpa/nd*