

# „Der Spaß, Menschen an der Kandare zu haben“

In der fünften Woche ging der Fluglotsen-Bummelstreik in seine heißeste Phase: Die Controller legten den Luftverkehr teilweise lahm und trieben die Schadenssumme auf 100 Millionen Mark empor, Bonn reagierte

mit Regreßdrohungen. Der Konflikt wirft die Frage auf, wie in einem Industriestaat die Funktionsebenen daran gehindert werden können, zur Durchsetzung ihrer Interessen die Gesellschaft unter Druck zu setzen.

Das Fernschreiben war unmißverständlich: „wie edvv uir fir except the tma of eddk and eddl are clsd for all ifr traffic, no atc services will be provided ufn.“

Im Kürzelkauerwelsch der Fluglotsen bekam die Leitstelle Hannover am Montag letzter Woche von der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) die Weisung, „mit sofortiger Wirkung“ den Dienst einzustellen\*. Der Flughafen Hannover war, für drei Tage, dicht und der gesamte Flugverkehr zwischen dem Norden und Süden blockiert — no go.

Es war die fünfte, folgenschwerste Woche im Bummelstreik der westdeutschen Fluglotsen, die nun mancherorts

in Millionenhöhe rechnen, wenn sie nicht alle „rechtswidrigen Aktionen“ — „sick out“ wie „go slow“ — bis zum Wochenende einstellen.

▷ Die größten Flugtouristik-Unternehmen der Bundesrepublik — Touristik Union International (TUI), Neckermann N-U-R, International Tourist Services (ITS) — kündigten den Fluglotsen Strafanträge und der Bundesregierung, dem Dienstherrn der Flugsicherungsbeamten, Schadenersatzklagen an.

Während Kanzler Brandt mit Familie im Hansa-Jet der Bundeswehr ohne Startverzögerung nach Norwegen in

- ▷ 1856 Ersatz-Maschinen eingesetzt,
- ▷ 2204 Wartestunden auf dem Boden,
- ▷ 699 Wartestunden in der Luft.

Das Luftcharter-Gewerbe steckt bereits in Schwierigkeiten. Neckermann-Sprecher Günter Euler sieht „bis auf zwei Gesellschaften alle stark gefährdet“, denn der Mehraufwand für Personal und Betrieb stieg während der Bummelzeiten um rund 40 Prozent. Bis Ende vorletzter Woche fuhren Germanair und Bavaria je etwa 800 000 Mark, die Lufthansa-Schwester Condor 15 Millionen Mark Verlust ein.

Die Not brachte die Hamburger Charterfluggesellschaft „Aviation



**Fluglotsen-Streik 1973 (Start-Stau, Flugplan-Änderungen, Bus-Ersatzverkehr, bummelnde Lotsen, wartende Passagiere):** „Wenn es diesmal

gar nicht mehr bummelten, sondern ziemlich unverhohlen streikten — nicht mehr nur Beschwerne für Hunderttausende von Urlaubern, sondern nun auch Herausforderung für Bonn. Eine kritische Phase der Auseinandersetzung war erreicht, die Einstellung des gesamten Flugverkehrs nicht mehr ausgeschlossen:

▷ Bundesverkehrsminister Lauritz Lauritzen stellte den Flugwegweiser ein Ultimatum: Ihr „Verband Deutscher Flugleiter“ (VDF) wie auch jeder einzelne Lotse müßten mit Regreß-Ansprüchen des Bundes

Urlaub fuhr, ließ sich aus der Masse der Flugverspätungen, -umleitungen und -ausfälle ein wirtschaftliches Defizit von annähernd 100 Millionen Mark errechnen — rund 20 bei den Touristik-Unternehmen, 20 bei den Reisebüros, zehn auf den Flughäfen und der Rest bei der Lufthansa. Deren Fehl-Anzeige nach fünf Wochen Tower-power:

- ▷ 7595 Stunden Verspätung,
- ▷ 3659 annullierte Einzelflüge,



\* Klartext der BFS-Anweisung: „Mit sofortiger Wirkung wird Hannover oberes Fluginformationsgebiet und Fluginformationsgebiet mit Ausnahme des Nahverkehrskontrollidienstes von Köln und Düsseldorf für jeden Instrumentenflugbetrieb geschlossen. Bis auf weitere Anweisung sind keine Tätigkeiten der Flugsicherungsdienste zu versehen.“

Hanseatische Luftreederei" auf das Naheliegende: Sie beantragte in Ost-Berlin eine Genehmigung zum Überfliegen der DDR, bekam prompt die Erlaubnis und schickte zwei 65sitzige Fokker-VFW F. 28 mit Touristen über den DDR-Luftkorridor nach Neapel.

Wie das nie Dagewesene möglich wurde, geriet das Groteske zur Routine — in Hannover checkten während der totalen Flugsperre Urlauber am Schalter ein, als sei nichts gewesen: Gepäckabfertigung, Aufruf des Fluges, alles wie üblich, auch der Gang mit der Stewardess zur Fluggastbrücke, wo am Ende die Urlauber freilich in einen gecharterten Reisebus nach Frankfurt steigen mußten — „ein Scheißspiel“, wie ein Reisebegleiter meinte.

Verpaßte Termine, vereitelte Geschäfte, verdorbene Urlaubsfreuden, Charterflüge nach Palma de Mallorca mit 15 bis 16 Stunden Verspätung — das nervte allenthalben. In Stuttgart sinnierte die Flughafen-Angestellte Ur-

sula Schröder: „Da kommt schon mal einer, der sagt: ‚Was denken Sie eigentlich, wen Sie vor sich haben?‘, aber dann denke ich nur, ob er weiß, was er noch alles vor sich hat.“

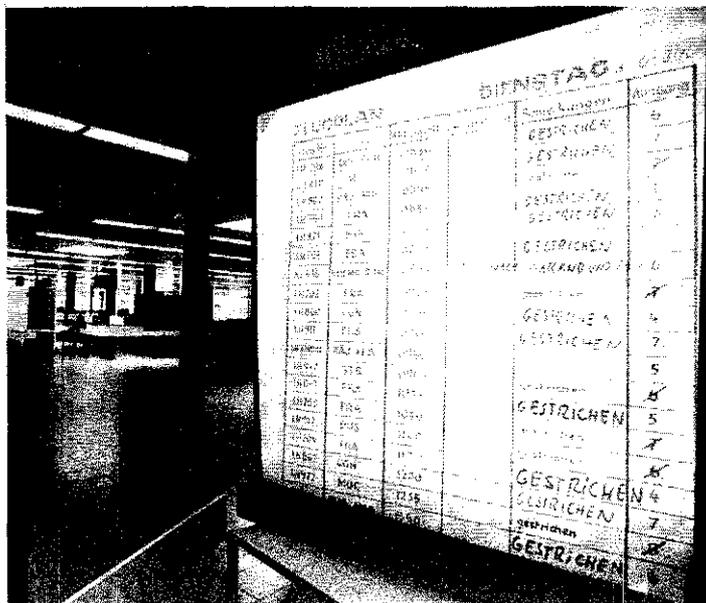
In Düsseldorf pöbelte ein Fluggast ins Reporter-Mikrofon, die Fluglotsen solle man „einen Kopf kürzer machen“. Und der ehemalige Siemens-Chef Gerd Tacke tat kund, daß ihm „ein redlicher Luftpirat, der seine Schwester aus einer Nervenheilanstalt befreien will oder lieber in Kuba... als in den USA leben möchte, moralisch sympathischer“ sei als VDF-Chef Wolfgang Kassebohm „und Kumpanen“.

Urlauber, in Tropenschwüle und Kerosingestank auf ihren Koffern allein gelassen, sahen sich als „Opfer eines Machtkampfs“ zwischen Beamten und Dienstherrn, einer, wie es scheinen mußte, ganz und gar ungleichen Auseinandersetzung: auf der einen Seite rund 1000 Rebellen im gehobenen Dienst, Inspektoren, Oberinspektoren, Amtmänner und Oberamt männer, auf der anderen Seite die Staatsmacht mit dräuender Disziplinargewalt.

Und doch ist es ein Streit, der auf Ganze geht: Die Bundesregierung, die jahrelang eine Politik der Halbheiten betrieb, sieht sich jetzt in ihrer Autorität herausgefordert, und die Lotsen, die außer öffentlichem Unmut nun auch noch horrenden Regreßdrohungen hinnehmen mußten, sehen sich „mit dem Rücken an der Wand“.

Wenn der Staat auf der ganzen Linie nachgibt, „wenn er eingesteht, daß er erpreßbar ist, dann ist er in Zukunft für alle erpreßbar“ — so sieht es der ÖTV-Sprecher Rudolf Wörl. Wenn aber die Flugsicherungsleute zurückstecken, „wenn es diesmal nicht klappt, dann sind wir weg vom Fenster“ — so umschreibt es ein Fluglotse in Hannover, der sich eher zu den Robusten zählt: „Ich habe nie Schlafstörungen gehabt, aber seit Mai, seit diese Sache läuft, habe ich welche.“

Schon jetzt, da die Sache noch nicht entschieden ist, steht ihre politische Bedeutung außer Frage. Seit der Flughafen Hannover tagelang nur von Tauben angefliegen wurde, ist leicht zu ermessen, wie anfällig die Gesellschaft mittlerweile für Pressionen elitärer Berufsgruppen geworden ist.



nicht klappt, sind wir weg vom Fenster“



Denn was heute Flugunternehmen und Passagiere zu Boden drückt, streut womöglich bald auch andernorts „Sand in die Maschine der Industriegesellschaft“ („Welt“). Überall, wo durch zunehmende Arbeitsteilung kleine Gruppen soziale Abläufe kontrollieren, droht die Gefahr des Monopol-Mißbrauchs — die Diktatur der Spezialisten.

Verfügungsgewalt über Schalthebel und Druckknöpfe macht möglich, daß zielbewußte Minderheiten ihre Besoldungsinteressen mit dem Griff nach Strom oder Wasser, Schienenverkehr und Kommunikationsapparat verfechten könnten. Öffentlich bedienstete Techniker, die erst kürzlich mit „Dienst nach Vorschrift“ in allen Versorgungszweigen drohten, hißten be-

reits 1971 in Bonn Parolen wie „Telephone stehen still, wenn man uns verschaukeln will“. In einer Fernsehdiskussion der letzten Woche deutete ein Postgewerkschaftler an, als Folge von Kampfmaßnahmen könnten sich auch einmal „im Fernsehübertragungsweisen Fehler einschleichen“.

### Fluglotsen-Prüfungen: 70 Prozent fallen durch.

Daß Versorgungswerker die Republik gängeln, daß lebenswichtige Bereiche der Gesellschaft als Einsatz im Tarifpoker erhalten könnten, erscheint jedenfalls nicht mehr so abwegig. In westlichen Ländern mit vergleichbarer Sozialstruktur hat sich diese Extremform des Gruppenegoismus längst eingebürgert, so in

So machtlos wie die Öffentlichkeit, Opfer solcher Repressalien, reagierte zumeist auch deren eigentliches Ziel — der Staat, dem gegen geschickt plazierte Nötigungen zunehmend die Mittel fehlen. So ließ sich zwar 1971 ein Streik des BEA-Kabinenpersonals blocken (die Fluggesellschaft heuerte mühelos Ersatzstewards); so ließ sich auch ein Ausstand von Postsortierern 1970 in den USA überwinden (Präsident Nixon beorderte Soldaten an die Postfächer).

Aber spätestens seit dem französischen Fluglotsenstreik vom März dieses Jahres ist klagestellend, daß mit steigender Qualifikation der Streikenden die Alternativen schwinden: Militär-Controller in den zivilen Radartürmen konnten das Luftchaos nicht bannen, über der Bretagne stießen zwei spanische Jets zusammen — 68 Todesopfer.

Je kleiner und geschlossener eine Gruppe von Schaltstelleninhabern ist

und Fachkenntnisse, die von Zivillotsen eigens durch besondere Lizenzen nachgewiesen werden müssen:

- ▷ nicht kontrollierbar: ihre Vorgesetzten sind Verwaltungsbeamte, und „diese Herren“, sagt ein Flugleiter, „kennen sich in unserer Trick-Kiste nicht aus“;
- ▷ kaum disziplinierbar: Gehaltskürzungen und Suspendierungen, die Bonn wiederholt aussprach, mußten später zumindest teilweise zurückgezogen werden; der Häufung von Krankmeldungen war letzten Monat selbst mit amtsärztlichen Überprüfungen nicht beizukommen.

Das mag die Chuzpe erklären, mit der die Fluglotsen es ertragen, als derzeit „meistgehaßte Berufsgruppe“ („Hamburger Morgenpost“) bezeichnet zu werden — sie, die noch vor zwei Jahren in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ als „Künstler“, „Könige“ und „Supermänner“ gefeiert wurden.

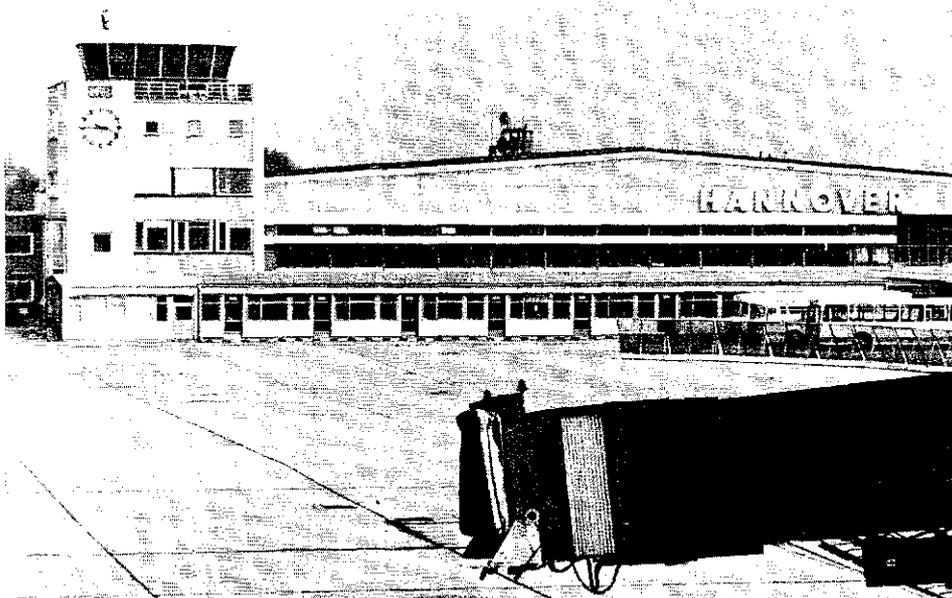
In der Tat verrichten die Lotsen des Flugsicherungskontrolldienstes eine Tätigkeit, die in der bundesdeutschen Beamtenschaft kaum eine Parallele hat. Gefordert wird von den Flugleitern, so ein Regierungsgutachten zur Dienstpostenbewertung aus dem Jahre 1968, nicht weniger als „schnelle Auffassungsgabe, ungewöhnliche Kombinations- und Konzentrationsfähigkeit, ausgeprägtes Gedächtnis, blitzschnelle Reaktions- und Entschlußfähigkeit und eine entsprechende physische und nervliche Konstitution“.

Fazit des Gutachtens: „Ähnliche ungewöhnliche Anforderungen finden Beispiele nur bei dem fliegenden Personal, soweit es sich um Piloten von mit hoher Geschwindigkeit fliegenden Maschinen handelt“; in Fluglotsen-Aufnahmeprüfungen — vom Konzentrations- bis zum Intelligenztest — liegt die Durchfallquote nicht ohne Grund manchmal bei 70 Prozent.

Wer die Ausbildung (drei bis fünf Jahre an der Staatlichen Flugsicherungsschule München und vor Ort) überstanden hat, kann auf den bundesdeutschen Kontrolltürmen, in Hektik und Halbdunkel, vor Radarsichtgeräten und Mikrofonen, bis zu zehn Flugzeuge gleichzeitig navigieren — eine Anstrengung, die Kenner, ein wenig übertreibend, mit simultanem Blindspiel auf mehreren Schachbrettern vergleichen.

### „Mit fünfzig Jahren ausgelaugt und erledigt.“

Jedes einzelne Lotsenwort, das in einem für Laien unverständlichen Englisch-Kauderwelsch aus den Bordlautsprechern plärrt, ist so wichtig, daß es auf Band geschnitten wird, damit Entscheidungsgänge notfalls rekonstruiert



Geschlossener Flughafen Hannover: „Luftpiraten sind mir sympathischer“

- ▷ England, wo im März 1973 die Krankenhausarbeiter streikten — 10 000 Krankbetten blieben unbesetzt, selbst Krebs- und Herzpatienten unversorgt;
- ▷ USA — 18 Stunden Eisenbahnerstreik genügten im Dezember 1970, um Nahverkehr, Autoproduktion, Kohleförderung sowie Sprit- und Gefriertransport zu drosseln;
- ▷ Frankreich — verärgert über Zugewinne der nächstniederen Lohngruppe stoppten im Oktober 1971 Pariser U-Bahn-Bedienstete die Metro und stürzten Paris für zehn Tage in ein Verkehrschaos;
- ▷ Italien — 5000 Zollbeamte, die gegen Streichung ihrer Nebeneinkünfte protestierten, koppelten im Frühjahr 1973 das Land für neun Tage vom internationalen Warenverkehr ab.

und je ausgeprägter ihre Spezialisierung, desto größer ist ihre gesellschaftliche Hebelkraft — und um so anfälliger wird das soziale Gefüge. Eine Stromsperre ließe sich vielleicht über das europäische Verbundnetz ausgleichen, und „Müll könnte schließlich jeder abfahren“ (ein ÖTV-Sprecher). Gegen Folgen eines Lotsenstreiks aber fand sich noch kein wirksames Mittel.

Deutschlands Fluglotsen erwiesen sich — im Gegensatz zu wohl allen anderen Beamtengruppen — während der letzten Jahre als

- ▷ nicht austauschbar: Vorschläge, US-Flugleiter (die monatlich 4000 Mark und mehr verlangen) einzufliegen, waren ebenso unrealistisch wie Erwägungen, Bundeswehr-Controller als Bummelstreikbrecher einzusetzen — Militär-Lotsen verfügen nicht über die notwendigen Orts-

werden können. Jeder einzelne Punkt im Lichtgewimmel auf den Radarschirmen im Tower bedeutet eine geballte Ladung von Menschenleben — wenn sich zwei Punkte zu nahe kommen, ist die Katastrophe da.

„Manchmal“, berichtet ein hannoverscher Fluglotse, „fühlt man sich so, als hätte man acht Tassen Kaffee hintereinander getrunken. Man hat Angstgefühle. Plötzlich denke ich: Mensch, die fliegen ja aufeinander zu, die sind doch in einer Höhe. Sind sie aber gar nicht. Man freut sich, wenn sie sich wieder trennen. In jeder Flugleitstelle passiert vormittags und nachmittags so ein Ding.“

Nicht zufällig ist der bundesdeutsche Klub der Controllor, so ein Frankfurter Flugleiter, „ein verdammte junger Haufen“ — Durchschnittsalter: 35 Jahre. Nach Lotsenmeinung ist man „in diesem Beruf mit 50 ausgelugt und erledigt“.

Die Arbeitswissenschaftler Professor Walter Rohmert und Professor Joseph Rutenfranz bemerkten während einer vom Bonner Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Fluglotsen-Untersuchung schon „bei den jüngeren Jahrgängen (Gruppe der 25- bis 35jährigen)“ entgegen ihrer Erwartung „besonders häufig“ Elektrokardiogramm-Veränderungen. Bestimmte Streß-Signale wie Katecholamin-Ausscheidungen\* wurden bei Fluglotsen „so hoch gefunden ... wie nur selten unter anderen beruflichen Bedingungen“ — ähnliche Werte machten die Mediziner beim „Hubschrauber-Transatlantikflug“ oder beim „10-Stunden-Transpazifik-Flug“ aus.

Daß mitunter ein Lotse nach fünf- oder siebenstündigem Dauer-Dienst im Kontrollraum die Coca-Cola-Flasche



**Flugsicherungs-Radarbild**  
„Die fliegen ja aufeinander los“



**Flugsicherung in Frankfurt:** „Man hat Angstgefühle“

mit dem Mikrophon verwechselt, daß einer auch mal, Kopfhörer über den Ohren und die Strippe hinter sich herziehend, geistesabwesend über das Flughafengelände eilt — das sind, so Lotse Hans Stang aus Frankfurt, „so Sachen, die passieren uns schon mal“.

Viele sind Kettenraucher, wohl die meisten schlucken Psychopharmaka. „Mir hat der Arzt solche Psycho-Dinger verschrieben, um mich ruhigzustellen“, berichtet ein Flugleiter, „von diesem Zeug leben doch 80 Prozent von uns.“

Ein Drittel der Lotsen, mit denen der SPIEGEL letzte Woche sprach, war geschieden. Einer: „Wenn man vom Spätdienst nach Hause kommt, dann gibt es extreme Aggressionen. Da kann es zu katastrophalen Dingen kommen.“ Ein anderer: „Wenn die Frau nicht alle Macken und Marotten akzeptiert, dann passiert was.“

So wie den Ehen setzt der Streß der Gesundheit zu. Von 600 Controlloren waren schon vor Jahren 315 magenkrank, 222 klagten über Herz- und Kreislaufbeschwerden — da nimmt nicht wunder, daß 74 Prozent der westdeutschen Lotsen angeben, sie glaubten der Belastung bis zu ihrer Pensionierung (derzeit: 65 Jahre) „wahrscheinlich nicht“ beziehungsweise „sicher nicht“ gewachsen zu sein. 52 Prozent plädierten den Professoren Rohmert und Rutenfranz gegenüber für ein Pensionierungsalter von 50 Jahren, 31 Prozent für 45 Jahre, 4,5 Prozent gar für 40 Jahre.

Doch eigenartig: Zu ihrer Arbeit, so aufreibend sie ist, haben die meisten Luftlotsen ein merkwürdig zwiespältiges Verhältnis, eine, so Rohmert/Ruten-

franz, „ambivalente Einstellung“. Viele nämlich räumen ein, die Schinderei mache ihnen „ungeheuer viel Spaß“. Die Arbeitsmediziner-Frage, ob ihre „Tätigkeit als solche“ sie „befriedigt“, bejahten fast 80 Prozent.

**„Wir hätten die Olympiade kaputt machen können.“**

Denn auf die Anforderungen ihres Berufs, der nach Ansicht des Flugmediziners Dr. Hans-Joachim Wissfeld „eher einem Berufssport gleicht“, reagieren viele mit geradezu sportlichem Ehrgeiz. Stolz schwingt mit, wenn sie ihrem Verbandsblättchen „Der Flugleiter“ die eigenen „wahrhaft artistischen Leistungen“ (Lotse Klaus Kern) melden oder wenn sie darüber berichten, wie es ihnen gelingt, „aus einem balkanesisch codierten Telexflugplan die Route herauszupopeln“ (Lotse Siegfried F. W. Loose).

Und wenn die Flugleiter in den vergangenen Jahren immer wieder mitteilten, wie enorm der Flugverkehr zugenommen habe (300 000 Flugbewegungen 1956 — 1,5 Millionen 1972), wie kollisionsträchtig der bundesdeutsche Luftraum geworden sei (1972: 257 gemeldete „Fast-Zusammenstöße“), wie viele Menschenleben von der Reaktionsfähigkeit eines einzigen Lotsen abhängen können („10 Jumbo = 4500 Personen“) — dann klang das nicht nur wie Protest gegen unhaltbare Zustände, ein wenig sprach daraus wohl auch Genugtuung: Was sind wir doch für tolle Burschen, wenn wir das alles *dennoch* schaffen.

Da muß es an den Nerv gehen, wenn die Bundesregierung, wie 1972 geschehen, eine Postenaufbesserung ablehnt, die der Verkehrsminister schon in Aussicht gestellt hatte. Seitdem fühlen sie

\* Sammelbezeichnung für Stoffe wie Adrenalin und Arterenol, deren Ausschüttung durch nervöse Impulse gesteuert wird.

sich „verladen“, „veralbert“, „verschaukelt“. Einer von ihnen, SPD-Anhänger: „Warum haben wir letztes Jahr unseren Dienst nach Vorschrift abgebrochen? Doch nur, um die Regierung Willy Brandt am Leben zu halten. Wir hätten die ganze Olympiade kaputt machen können.“

### Für 75 Pfennig Zuschlag nachts vorm Radarschirm.

Das Gefühl der Allmacht, das die meisten der zornigen Tower-Männer kennen und an dem sich mancher zuweilen auch berauschen mag, erklärt einen Teil des Selbstbewußtseins und auch der Selbstgefälligkeit, mit denen Kassebohms Verband, dem mehr als 90 Prozent der Lotsen angehören, seit Jahren streitet.



Fluglotsen-Verbandschef Kassebohm, Fluglotsen: „Supermänner, Künstler, Könige“

„Dieser Job“, sagt ein norddeutscher Lotse, „fördert definitiv eine autoritäre Psychostruktur — weil man quasi omnipotent die Technologie voll im Griff hat, weil man zeigen kann, wer hier Herr ist. Du hast das Gefühl, ohne dich geht es nicht.“

Wer sich so stark fühlt, ist allergisch gegen das „bürokratische und hierarchische Gepräge“ seiner „ungeliebten Laufbahn“ (Rohmert/Rutenfranz), gegen Anordnungen vorgesetzter Verwaltungsbeamter, die fachlich inkompetent erscheinen, gegen Entscheidungen von Politikern, die am grünen Tisch gefällt worden sind.

Auf den steten Ärger mit den Oberen (80 Prozent der Lotsen fühlen sich von ihren Vorgesetzten unverstanden) reagieren die Individualisten auf den Tür-

men allerdings so unterschiedlich wie auf die Mängel ihrer Klimaanlage — ein süddeutscher Flugleiter: „Der eine sitzt im Mantel da, der andere im Hemd.“

Der Münchner Flugsicherer Sebastian Dirrmeier, 49, schwelgt in Erinnerungen: „Bei der Luftwaffe habe ich es als junger Kerl bis zum Oberfähnrich gebracht. Heute stehe ich wie ein kleines Würstchen da.“ Dirrmeier hat Verständnis dafür, daß sich seine Kollegen angesichts der schlechten Aufstiegschancen nicht „mit dem Hinweis begnügen mögen, daß Moltke immerhin auch 16 Jahre lang Leutnant war“.

Junge hannoversche Fluglotsen hingegen rücken ihren Frust unter einen fast revolutionär anmutenden ideologischen Überbau. „Der Beamtenstatus“, sagt einer, „ist ein systemstabilisierender Fakt, und der wird durch unsere

nur 75 Pfennig Nachzuschlag pro Stunde bekomme.“

Das paßt nicht in das Bild vom Profi, das sie von sich selber haben, ihre Selbsteinschätzung kollidiert mit der Bindung an die Gehorsamspflicht und mit der Routine des Laufbahndenkens — Endstation Oberamtmann. Sie sehen ihre Interessen denn auch mitnichten vom Deutschen Beamtenbund (DBB) vertreten, dessen Vorsitzender Alfred Krause auf die Loyalität der Beamten pocht und Tower-power schlangweg „Faustrecht“ nennt.

Organisiert sind sie fast ausnahmslos im eigenen Verein. Der Verband Deutscher Flugleiter (VDF) spielte sich als Parolengeber und Pressure-group so weit in den Vordergrund, daß vielerorts der Eindruck entstand, er sei Verhandlungspartner der Regierung. In Wahrheit ist der VDF tarifrechtlich ein Nul-

lum. Im Beamtengesetz ist — „bei der Vorbereitung allgemeiner Regelungen der beamtenrechtlichen Verhältnisse“ — nur von den zuständigen gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen die Rede; denen aber, neben dem Beamtenbund der vom Deutschen Gewerkschaftsbund beauftragten Einzelgewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), gehören zusammen kaum mehr als 30 Fluglotsen an.

Andererseits sind rund 400 Lotsen in der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft (DAG) organisiert; die aber kann in Tarifverhandlungen nicht für höhere Fluglotsen-Gehälter streiten, weil — wiederum laut Beamtengesetz — verbesserte Dienstbezüge einseitig vom Gesetzgeber festgelegt werden.

Es ist ohnedies problematisch, die technische Zunft in eine Gewerkschaft zu integrieren. Zwischen solidaritätsbewußten Gewerkschaftern und elitär gestimmten Fluglotsen herrscht ein eher gespanntes Verhältnis. Aus nichtigen Anlässen flogen Gehässigkeiten zwischen ÖTV- und VDF-Funktionären hin und her.

### „Dienst nach Vorschrift ist unsauber.“

ÖTV über VDF: „Trojanische Esel“, „gelbe Gewerkschaft“ — VDF über ÖTV: „Hierarchisch gegliedertes Korps“ mit dem Ziel, „den Willen der lohnabhängigen Mitglieder zu paralisieren“. Auch in der DAG, die ein Kooperationsvertrag mit dem VDF als selbständig bleibender Gruppe verbindet, wird unterhand Unbehagen über den „Logencharakter“ des Lotsenverbandes geäußert.

Was aber den Gewerkschaften, wie- wohl sie die Forderungen der Fluglotsen im wesentlichen für berechtigt hal-

ten, am meisten zu schaffen macht, ist die Methode des Arbeitskampfes, den die Lotsen unter dem beamtenrechtlichen Schutz der Unkündbarkeit mit „go slow“ und „sick out“ betreiben.

„Jede Käseverkäuferin muß, wenn sie streikt, in den Regen“, sagt Karl-Heinz Groteguth, der im DAG-Vorstand für Fragen des öffentlichen Dienstes zuständig ist. „Dienst nach Vorschrift“ aber, der Bummelstreik, gilt vielen Gewerkschaftern als „Heuchelei“ (so ein DAG-Mann) oder als „unsaubere Angelegenheit“ (so ein ÖTV-Funktionär). Und das mag der Grund sein,

gen, die das Bummeln möglich machten:

„Die Echtheit und Gültigkeit der Wertmarken und Freistempel-Abdrücke sind zuerst von den Beamten, denen die Sendungen bis zum Entwerten durch die Hände gehen und die die Marken entwerten, dann aber auch von den Amtsvorstehern, Abteilungsleitern, Stellenvorstehern und Aufsichtsbeamten in möglichst ausgedehntem Umfang kurz vor und nach dem Entwerten zu prüfen.“

Die Adler-Aktion, benannt nach dem Wappenvogel, der auch der ersten

ge Publikum in unverantwortlicher Weise ... geschädigt“ worden.

Aber erst die Fluglotsen machten aus dem „Dienst nach Vorschrift“ — vorschriftswidrig — ein derart rabiat wirkendes Kampfinstrument, daß 1971 der damalige Bundesverkehrsminister Leber von den „Methoden einer Gang“ sprach und 1973 das Wort vom „Tower-Terror“ die Runde machte.

### „Macht und Verantwortung fallen auseinander.“

Mit ihrer beispiellos massiven Aktion gerieten Kassebohms Lotsen mit dem rechtlichen Konsens ebenso in Konflikt wie mit sozialen Spielregeln. Die meisten Gewerkschafter und Staatsrechtler sind sich einig über die Notwendigkeit der sozialen Adäquanz bei Streiks — was der Ausweitung von Arbeitsniederlegungen bei Gas und Wasser, Verkehr und Krankenpflege Grenzen setzt. Franz Zeiger, ÖTV-Experte für Flugsicherung, erläutert das so: „Gewisse ungeschriebene Gesetze in der Arbeiterbewegung hindern uns daran zu sagen: ‚Sofort 600 Mark her, oder der Hammer ist raus.‘“

DAG-Groteguth sieht denn auch im Bummelstreik der Fluglotsen ein Zeichen dafür, daß hier „Macht und Verantwortung auseinanderfallen“. Manche Juristen sehen darin noch mehr — einen Verstoß gegen das gesetzliche Streikverbot für Beamte. Der Rechtswissenschaftler Josef Isensee wertet „Dienst nach Vorschrift“ als „Streik-Surrogat“ und hält ihn mithin für ebensowenig statthaft wie den Beamtenstreik selbst (siehe Kasten).

„Streik von Anfang an“, räumte ein Münchner Lotse letzte Woche ein, „hätte den Konflikt am fairsten und am schnellsten beendet. Go slow ist doch nur Versteckspiel.“ Und daß sich die Lotsen dazu genötigt fühlten, weist auf den historischen Beginn des Konflikts: auf die Verbeamtung.

Das geschah 1962, nachdem die bis dahin noch im Angestellten-Verhältnis tätigen Luftkontrolleure 36 Stunden lang die Arbeit niedergelegt hatten, um höhere Gehälter durchzusetzen. Um derlei Störungen für die Zukunft auszuschalten, nötigte der damalige Verkehrsminister Hans Christoph Seebohm die Lotsen gegen den Willen vieler ins Beamten-Dasein; wer nicht mitmachte, riskierte berufliche Nachteile.

Der so verbeamtete Konflikt eskalierte, zunächst auf dem Papier, von Jahr zu Jahr. 1963 fühlte sich der VDF „verraten“ durch die ÖTV; 1964 beklagten die Lotsen „sehr große Einkommensverluste“; 1966 monierten sie, der gehobene Dienst biete nicht die Laufbahn, „die für diesen Beruf gerechtfertigt wäre“; 1967 forderten sie „Herabsetzung der Altersgrenze“ — und da alles Rasonieren nichts einbrachte, kam es, 1968, zum ersten Bummelstreik.

## „Heuchelei korrekter Pflichterfüllung“

### Rechtsansichten zum Bummelstreik

In der Bundesrepublik ist Beamtenstreik nach Rechtsprechung und Rechtslehre gesetz- und verfassungswidrig. Das gilt auch für das „Streik-Surrogat“, wie der Rechtswissenschaftler Josef Isensee den „Dienst nach Vorschrift“ bezeichnet.

Selbst wenn das Streikverbot für Beamte, wie linke Professoren und der DGB seit langem fordern, beseitigt würde „und den Beamten die gleiche Arbeitskampffreiheit zubilligt werden sollte, wie sie den Arbeitnehmern des öffentlichen Dienstes zusteht“, bliebe nach Ansicht Isensees der „Dienst nach Vorschrift“ unzulässig:

„Dienst nach Vorschrift“ sei „geradezu die Tarnung des Arbeitskampfes“ und „die Heuchelei korrekter Pflichterfüllung“; Demokratie verlange Offenheit und Öffentlichkeit der Auseinandersetzung, beim Bummelstreik aber werde „der Rechtsstaat durch Amtsmissbrauch unter der Legalitätsmaske paralyisiert“.

Aber auch für den erlaubten Streik von Arbeitern und Angestellten gilt nach „anerkanntem Rechts-

grundsatz“, daß — so Rechtsprofessor Wilhelm Reuß — „durch den Einsatz von Kampfmitteln nicht ein größerer Schaden verursacht werden darf, als zur Erreichung des legalen Kampfzieles notwendig ist (Verbot des Übermaßes)“.

Würden die Fluglotsen wieder Angestellte, so bekämen sie zwar mehr Handlungsfreiheit — doch statt dessen müßten sie sich einer ausbalancierten Tarifautonomie beugen. Wer tariffähig und tarifwillig ist, kann zwar Arbeitskämpfe führen — mit dem Risiko, ausgesperrt zu werden; doch wer Tarifverträge schließt, unterwirft sich der Friedenspflicht.

Bei schuldhafter Verletzung der Friedenspflicht droht Schadenersatz. So verurteilte das Bundesarbeitsgericht im Oktober 1958 die Industriegewerkschaft Metall zu Schadenersatz, weil — so die Bundesarbeitsrichter — sie beim Streik in Schleswig-Holstein Kampfmaßnahmen eingeleitet hatte, „bevor der Versuch der Einigung in freien Verhandlungen gemacht“ worden war.

warum diese Art der Auseinandersetzung lange Zeit in der Bundesrepublik eher verpönt schien.

### „Dienst nach Vorschrift“ als rabiates Kampfinstrument.

Die ersten Bummel-Proteste im öffentlichen Dienst der Bundesrepublik, die „Aktion Igel“ der Bundespost und die „Aktion Adler“ der Bundesbahn im Jahre 1962, zeitigten mehr Anekdote als Apokalyptisches. Die Igel-Aktion lenkte Aufmerksamkeit weniger auf die Besoldungsmisere der Staatsbediensteten denn auf verstaubte Bestimmun-

deutschen Dampflokomotive (Spitzen-tempo: 53 km/st) seinen Namen lieh, erwies sich als flügelahm. Der aus Athen kommende Austria-Express, der mit 232 Minuten Verspätung die deutsche Grenze erreichte, wurde damals auf heimischen Gleisen so gesputet, daß er 26 Minuten aufholte — dank der, wie das evangelische „Sonntagsblatt“ fand, „gottlob noch mangelnden Staatsentfremdung unserer Berufsbeamten“.

1968 war dieser Mangel dann behoben: Die Postbeamten verließen ihrer Forderung nach mehr Weihnachtsgeld mit einem 14tägigen Bummelstreik Nachdruck und brachten so Millionen Gabenpäckchen auf die lange Bank. Damit, so schrieb damals das Wochenblatt „Publik“, sei das „gutgläubi-

Spätestens zu diesem Zeitpunkt hätte die Bundesregierung ein Konzept entwickeln müssen, das die weitere Zuspitzung verhinderte. Aber was nun in Bonn anhub, konnte den — von Rohmert und Rutenfranz bei den Lotsen recherchierten — Eindruck nur verstärken, Streß und Überstunden am Radarschirm würden „nicht gebührend gewürdigt und honoriert“.

Mal wurden den Lotsen von Rechnungshof-Präsident Volkmar Hopf in einem Gutachten Gehälter zuerkannt, die „höher als sonst im gehobenen Dienst“ zu rangieren hätten. Doch beschloß die Regierung die von Hopf empfohlenen Stellenanhebungen zunächst nur zum Teil — und auch das erst nach einem weiteren Bummelstreik (1969). Mal lud Seebohm-Nachfolger Georg Leber zum Experten-Hearing über weitere Hopf-Vorschläge. Doch dann sagte er die Beratung ab, weil die Fluglotsen abermals zum Bummelstreik geblasen hatten (1971).

Umgangsschwierigkeiten solcher Art komplizierten fortwährend die Bemühungen, die Forderungen der Lotsen nach leistungsgerechter Bezahlung in Einklang mit dem Besoldungsrecht zu bringen — ein, wie sich herausstellte, ohnedies paradoxes Unterfangen. Bonn ließ nicht ab vom Laufbahndenken, die Lotsen ließen nicht ab von der Überzeugung, daß ihnen ein höherer Schnitt zustehe als Beamten gleicher Vorbildung, da — so meint auch DAG-Groteguth — „die Anforderungen an die Fluglotsen mit den Arbeitsbedingungen anderer Beamtengruppen nicht vergleichbar“ seien.

**Bundes-Lotsen: 1649 Mark,  
Europa-Lotsen: 3069 Mark.**

Alles, was ihnen Bonn gewährte — Stellen- und Erschwerniszulagen von monatlich 265 Mark, Verringerung der Arbeitszeit von 42 auf 37 Wochenstunden, vier- bis sechswöchige Regenerationskuren alle fünf Jahre —, rührte daher nicht an das Grundsätzliche des Konflikts. Und auch die Neueinstufung zahlreicher Lotsengehälter — heute zählen als Spitzenreiter des gehobenen Dienstes 43,7 Prozent von ihnen zur Besoldungsgruppe A 12 (allgemeine Bundesverwaltung: 12 Prozent) — stimmte die Leute vom Turm nicht nachgiebiger. Sie berufen sich etwa auf die Kollegen in der europäischen Flugsicherungsbehörde „Eurocontrol“, die ein Brutto-Anfangsgehalt von 3069 Mark (Bundesrepublik: 1649 Mark) und ein Endgehalt von 7098 Mark (Bundesrepublik: 2826 Mark) erreichen.

Sieht man von dieser erheblichen Diskrepanz ab, die sich aus der überdurchschnittlichen Bezahlung von Europa-Beamten ergibt, so liegen die

Gehälter deutscher Lotsen teils höher, teils niedriger als in einzelnen europäischen Ländern. Da hielt sich Verbandschef Kassebohm denn an näherliegende Vergleiche und fand es beispielsweise „einfach unverständlich, daß eine Stewardess im zehnten Dienstjahr mehr verdient als ein Fluglotse im zehnten Dienstjahr“.

Eine Verständigung schien sich gleichwohl im Februar letzten Jahres abzuzeichnen, als Minister Leber die Vorschläge einer Experten-Kommission unter Vorsitz von Ex-Reeder Willy H. Schlieker in eine Kabinettsvorlage übernahm. Das Leber-Papier sah — angesichts der „hohen physiologischen Belastung“ der Fluglotsen — unter anderem zwei beamtenrechtliche Neuerungen vor:

▷ Die Spitzengehälter der im mittleren und gehobenen Dienst tätigen Flug-

chende Forderungen zu stellen — Gesamtkosten: 1,8 Milliarden Mark.

Bonns letztes Angebot an die Lotsen: 160 bis 200 Mark monatlich mehr, von 1974 an. Kassebohms Forderung an Bonn: 466 bis 704 Mark mehr, zahlbar sofort. Damit schienen letzte Woche die Positionen von Bonn und Bummelanten so unverrückbar wie je zuvor.

Wie die aktuelle Auseinandersetzung auch enden mag — immer deutlicher zeichnet sich ab, daß Bonn um eine grundsätzliche Neuordnung des Luftlotsen-Status auf die Dauer nicht herumkommen wird. Denn daß Spezialisten wie die Flugleiter in das starre Beamten-schema gezwängt werden, paßt, so sieht es jedenfalls Heinz Groteguth von der DAG, „nicht mehr in unsere Zeit“.

Eine „Entbeamtung“ der Lotsen, von Lauritzen wie schon von seinem Amts-



**Fluglotsen-Dienstherr Lauritzen: „Vielleicht Entbeamtung“**

leiter sollten auf die beiden jeweils unteren Gehaltsgruppen des nächsthöheren Dienstes angehoben werden („doppelte Verzahnung“);

▷ die Fluglotsen sollten in regelmäßigen Abständen unabhängig von Stellenplänen automatisch befördert werden („Durchstufung“).

Dieses Vorhaben hätte freilich Gehalts- und Stellengefüge der gesamten Beamtenschaft durcheinandergebracht und wurde auch prompt vom Kabinett abgeschmettert. Innenminister Genscher, für Beamtenbesoldung zuständig: „Ich habe doch nicht nur für die Fluglotsen zu sorgen. Denken Sie auch mal an die Nachtschwester.“ Das Kabinett befürchtete, daß ein Nachgeben gegenüber den Lotsen vergleichbare Beamtengruppen animieren würde, entspre-

vorgänger Leber erwogen, stieß im Bundeskabinett bislang freilich noch auf Widerstand: Die Rückführung ins Angestelltenverhältnis scheiterte an der Ansicht einer interministeriellen Kommission, Flugleiter übten „hoheitliche Aufgaben“ aus und könnten deshalb nach Gesetz und Verfassung nur Beamte sein. Das ist nach Meinung vieler Staatsrechtler überholt.

Hoheitsakte, die einst im Obrigkeitsstaat den Sonderstatus von Beamten begründet hatten, werden im Sozialstaat immer seltener, Dienstleistungen hingegen, die ebensogut Nichtbeamte verrichten können, nehmen zu: Beamte, die vollstrecken, verhaften, verklagen oder verurteilen, verrichten nur einen Bruchteil des öffentlichen Dienstes: die meisten erzeugen Strom und beseitigen

**Geringer Wert**

**Ein DKP-Mitglied soll in Düsseldorf Richter werden. Doch der zuständige Gerichtspräsident weigert sich, dem kommunistischen Kollegen die Ernennungsurkunde auszuhändigen.**

**A**uf dem Papier ist der Assessor Volker Götz, 28, schon seit einigen Wochen Richter. Doch Recht sprechen darf er nicht: Sein Chef hat ihn verurteilt.

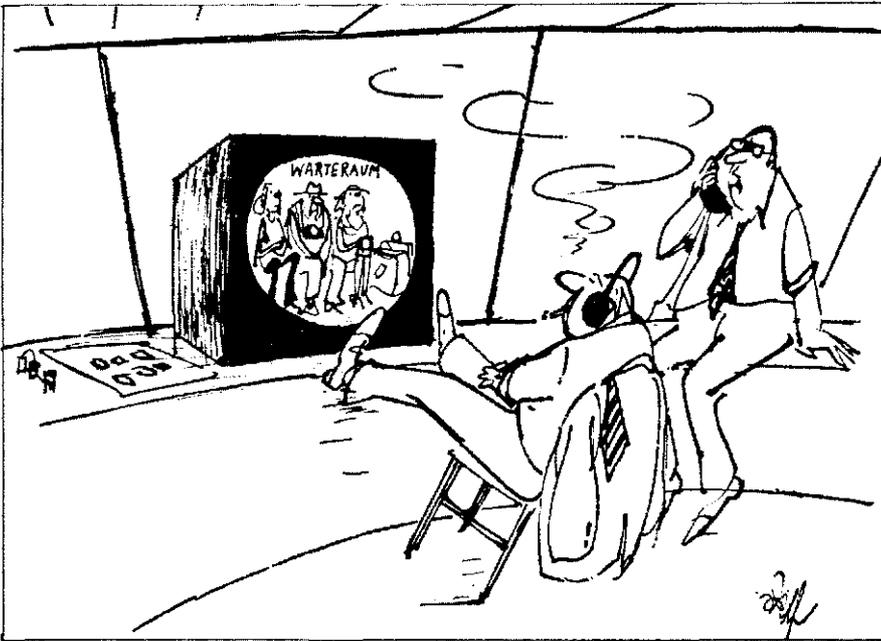
Hans-Heinrich Thuncke, Oberlandesgerichtspräsident zu Düsseldorf, bei dem sich der Assessor beworben hatte, sorgt sich um den Bestand der Demokratie, seit Nordrhein-Westfalens Justizminister Diether Posser Anfang Juni die Ernennungsurkunde für Götzens Übernahme „in das Richterverhältnis auf Probe“ unterschreiben ließ. Denn der junge Jurist ist Mitglied der DKP.

Und daß ein Kommunist in der Bundesrepublik der Rechtsfindung dient, erscheint dem nach eigenem Bekunden „konservativen“ Präsidenten bedenklich. Schon im März, als Götz um ein Richteramt eingekommen war, empfahl er deshalb dem Düsseldorfer Justizministerium, das Gesuch abzulehnen. Nun, da Posser sich dem Einspruch widersetzt, ist Thuncke in Bummelstreik getreten: Er weigert sich, dem Neuerannten das Bestallungspapier auszuhändigen. Dem Minister reichte er schriftlichen Protest ein.

Das Recht dazu nimmt der Präsident aus dem Landesbeamtengesetz, wonach er „Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit dienstlicher Anordnungen ... unverzüglich bei seinem unmittelbaren Vorgesetzten geltend zu machen“ hat. Und seine Bedenken begründet Thuncke mit



**Düsseldorfer Justizminister Posser**  
„Schädliches erlaubt“



Neue Osnabrücker Zeitung

**„Selbstverständlich beobachten wir den Flugverkehr weiterhin auf dem Radarschirm“**

Müll, schützen Volksgesundheit oder stempeln die Briefe, lehren das Alphabet oder lassen asphaltieren.

So geschieht es mitunter, wie der Kieler Rechtsprofessor Eberhard Menzel feststellt, „daß qualifizierte Sachbearbeiter keine Beamte sind, während der für sie zuständige Beamtenbote Beamteneigenschaft hat“. Laut Menzel gibt es heute „keine tätigkeitsbedingte Scheidung zwischen Beamten und Angestellten“ — und tatsächlich sind in der Flugsicherung 15 Prozent der Lotsen, die nach Bonner Lesart Hoheitsakte vollziehen, nicht Beamte, sondern Angestellte; sie hatten sich 1962 der Seeböhmischen Verbeamtung entzogen.

Zweifellos würde eine Rückführung der übrigen Fluglotsen ins Angestelltenverhältnis es dem Verkehrsminister erleichtern, dem „atypischen Charakter“ (Leber) der Controller-Arbeit finanziell Rechnung zu tragen. Leber-Nachfolger Lauritzen räumt ein:

Der besonderen Situation, in der sich die Fluglotsen mit ihrem Dienst und ihrer dienstlichen Verantwortung befinden, kann man nach dem Angestelltenrecht vielleicht besser Rechnung tragen als nach dem Beamtenrecht. Denn bei Beamten ist sofort die Vergleichbarkeit mit anderen Dienststätigkeiten hergestellt. Beim Angestelltenrecht haben wir typische Tätigkeitsmerkmale, nach denen sich die Besoldung richtet. Sie sind viel elastischer und der konkreten Tätigkeit eines öffentlich Bediensteten adäquater als das schwerfällige Besoldungsrecht der Beamten.

Ganz abgesehen davon: Die bundesdeutsche Flugsicherung könnte auch außerhalb des öffentlichen Dienstes organisiert werden. Denn schon letztes Jahr hat die von Bonn eingesetzte Schlieker-Kommission ein neues Organisationsmodell erarbeitet. Wie in der Schweiz und in England, so schlug die

Kommission dem Verkehrsministerium vertraulich vor, könne die Flugsicherung auch in der Bundesrepublik einem privaten Dienstleistungsunternehmen übertragen werden. Die Kosten sollten, wie in den USA, zu hundert Prozent per Umlage die Fluggesellschaften aufbringen.

Doch ob schließlich private oder staatliche Angestellte vor den Radarschirmen sitzen werden — daß das Zeitalter der beamteten Fluglotsen zu Ende geht, scheint zumindest Grotguth gewiß. Beamte im Tower — auf den Gewerkschaftsmann wirkt das, als wolle man „mit der Betriebsanleitung für Dampflokomotiven aus dem Jahre 1865 ein Atomkraftwerk fahren“.

Jedenfalls verspricht sich Grotguth von einer Umwandlung des Lotsen-Status Friede im Turm: „Ohne nennenswerte Schäden für das allgemeine Wohl“ seien auch andere Schaltstellen der öffentlichen Versorgung („Denken Sie an Gas-, Wasser-, Stromversorgung, Krankenhäuser, Nahverkehr“) seit Jahrzehnten in Angestelltenhand.

Solche Beschwörung freilich kann kaum die Furcht vor der nächsten — gerade bei den Fluglotsen naheliegenden — Spezialistenpression bannen. Mehr noch: Welche Brisanz eine isolierte Lotsen-Aufwertung gewinnen könnte, erweist sich schon in unmittelbarer Nachbarschaft. Denn just in der Bundesanstalt für Flugsicherung dient neben den Fluglotsen noch ein Heer von Fernmelde-Spezialisten, Flugberatern und Radaringenieuren, die von ihrer Unersetzlichkeit im Flugbetrieb kaum weniger überzeugt sind als die Controller selbst. „Wenn die Lotsen sich wieder ihr Stückchen holen“, glaubt der Stuttgarter ÖTV-Mann Klaus Reifel, „tickt hier die nächste Bombe.“