

➔ Kapitalprivatisierung in der Flugsicherung – notwendig oder schädlich?



von
**Klaus
Berchtold-
Nicholls,**
Gewerkschafts-
vorsitzender

Liebe Mitglieder, sehr geehrte LeserInnen!

Die europäische Flugsicherung steht vor einem massiven Umbruch. Hintergrund ist die Initiative Single European Sky (SES) der Europäischen Kommission. Spätestens seit die so genannten ESARRs als zwingende Richtlinien in Kraft getreten sind und von den nationalen Flugsicherungen (Air Navigation Service Providers/ ANSPs) Schritt für Schritt umgesetzt werden, wird immer deutlicher, dass es sich um kein Kleinprojekt, sondern vielmehr um die Neugestaltung unseres gesamten Arbeitsumfeldes handelt.

Die eigentlichen Umwälzungen stehen aber im Zusammenhang mit den so genannten Functional Airspace Blocks (FABs) und damit noch bevor. Im Klartext: die etwa 40 nationalen ANSPs im Bereich der European Civil Aviation Conference (ECAC), die ganz Europa und einige Anrainerstaaten, also nicht nur die EU abdeckt, sollen sich untereinander über das Zusammengehen zu großen FABs einigen. Hierdurch sollen nationale Grenzen für die Luftfahrt abgebaut und Systeme harmonisiert werden, ohne dass es dazu der Fremdbestimmung von oben bedarf. Die betroffenen ANSPs sind dabei in ihrer organisatorischen Natur völlig heterogen und reichen von der Behörde über reine Staatsunternehmen wie (derzeit noch) die DFS bis zur teilprivatisierten Firma (NATS). Als neuestes Modell soll jetzt in Deutschland eine mehrheitlich in privater Hand befindliche Flugsicherung entstehen, wenn knapp 75% der DFS vom Staat an Investoren verkauft werden sollen.

Genau hier beginnen die Probleme wirklich. Die GdF hatte sich zu diesem Thema immer bedeckt gehalten, da der diesbezügliche Parlamentsbeschluss aus dem Jahr 2003 von allen Fraktionen getragen wurde. Hätte man die GdF zuvor gefragt, hätte sie

wohl versucht, diesen Schritt im Vorfeld zu verhindern. Zur Erinnerung: die beiden Berufsverbände FTI und VDF hatten seiner Zeit zur Organisationsprivatisierung nicht nur ja gesagt, sondern sie aktiv und massiv befördert. Zu einer weiteren (also Kapital-) Privatisierung hatten sie aus wohl durchdachten Überlegungen heraus jedoch kategorisch „Nein“ gesagt. In den zur Zeit laufenden Konsultationen zum neuen Flugsicherungsgesetz ist es der GdF zwar bisher gelungen, der Politik ihre schwerwiegendsten Bedenken gemäß dem Beschluss der letzten Bundesdelegiertenkonferenz darzustellen; ob sie aber im ausgefertigten Gesetz ihren Niederschlag finden werden, ist immer noch unsicher.

Zu diesen Bedenken gehört etwa die von der DFS immer wieder geforderte Abschaffung des Lizenzierungssystems für das technische Personal, ein gewichtiger Indikator dafür, dass dieses Element der Sicherheitskette sträflich unterbewertet wird. Dass in Deutschland ein mit der Flugsicherung betrautes Unternehmen daneben jegliches Personal bis zum Fluglotsen auch ausleihen könnte, anstatt es selbst zu beschäftigen (womit man sowohl die bisherige Qualifikation als auch die sozialen Bedingungen massiv aushöhlen könnte), ist genauso inakzeptabel, wie die von mancher Seite gewünschte Abschaffung der Altersgrenze für Fluglotsen.

Je weiter die, meist nicht öffentlichen, Diskussionen um die Kapitalprivatisierung fort schreiten, desto mehr tritt die Sorge um die zukünftigen Prioritäten in den Vordergrund. Beschäftigt man sich im Detail mit den Chancen und den Risiken einer privatisierten Flugsicherung, treten vor allem die letzteren ganz deutlich zu Tage. Schon in den Planungen zum möglichen gemeinsamen FAB der DFS mit den Benelux-Ländern wird klar, dass die Kooperation eines mehrheitlich in Privatbesitz befindlichen ANSP mit reinen

Staatsunternehmen schon formal schwierig ist. Im Endeffekt wird man wohl versuchen, den Partnerstaaten die privatisierte Form aufzuzwingen, um die letztendliche Verschmelzung der beteiligten ANSPs (denn nichts anderes kann langfristig gewollt sein) zu ermöglichen.

Für diese Form der Trägerschaft aber türmen sich enorme Probleme auf, die die Frage nach dem Sinn einer Privatisierung in den Vordergrund stellen: der einseitige Blick der potenziellen Investoren auf Kostensenkungen negiert vollständig die Notwendigkeit, innerhalb der nächsten 15 Jahre das Sicherheitsniveau um den Faktor 4 zu steigern, um die prognostizierte Verdoppelung des Verkehrs kompensieren zu können. Gleichzeitig beschwert sich die CANSO, der Verband der kommerziell orientierten ANSPs weltweit, lautstark über die zu langatmige Konsultation mit Verbänden und Gewerkschaften im Zusammenhang mit SESAR (hier soll das zukünftige, harmonisierte europäische Flugsicherungssystem entwickelt werden) und fordert eine Alternativlösung, in der die ANSPs vor allem die Wünsche der Airlines verwirklichen. Es steht zu erwarten, dass dabei die Kunden nicht nur Preis und Qualität des Endprodukts bestimmen würden, sondern auch unsere Arbeitsweisen und Technik.

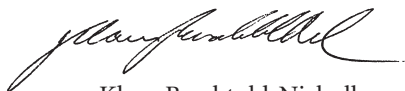
Der Wettbewerb, den gerade die CANSO-Mitglieder herbei zu sehnen scheinen wird dabei sowohl in einer weiteren Vervielfachung der Forschungsausgaben resultieren, wie er zusätzliche Kosten für eine gestärkte Aufsicht mit sich bringen wird. Je härter der Wettbewerb um die Zugewinnung von Lufträumen und das Ausschalten oder die Übernahme von Konkurrenten geführt wird, desto weniger werden sich die Gegner in die Karten sehen lassen, und desto härter wird der Druck auf das eingesetzte Personal. Während in den Supportbereichen Arbeitsplätze und damit Mitarbeiter geopfert werden, wird man immer weiter versuchen, aus dem existierenden Betriebspersonal mehr Ver-

kehrsleistung zu pressen. Die gewünschte Harmonisierung in Technik und Verfahren aber wird sich nur innerhalb der immer größeren FABs einstellen; europaweit wird dies erst der Fall sein, wenn es einem ANSP gelungen sein wird, ein Monopol zu errichten.

Ob dieser Monopolist aber die geeignete Organisation sein wird, Sicherheit und Effizienz des Luftverkehrs im gewünschten Maß und zu marktgerechten Preisen anzubieten, obwohl es diesen Markt nicht mehr gibt, ist wohl eine rein rhetorische Frage. Wie weit es uns gelungen ist, diese Fragen auf der GdF Pressekonferenz am 8. Februar zu beleuchten, sei dahin gestellt. Für die Diskussion innerhalb und außerhalb der GdF möchte ich Ihnen allen aber noch einmal einige provokante Fragen mit auf den Weg geben: halten Sie die Kontrolle und Aufrechterhaltung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr für eine private Aufgabe? Sollte man nach der Flugsicherung nicht auch gleich noch die Polizei privatisieren? Und sollen die Unternehmen, die jetzt darauf drängen, die Kontrolle über die Flugsicherung zu erlangen, überhaupt noch vom Staat unterstützt werden, wenn unvorhergesehene Ereignisse die Einnahmen einbrechen lassen, ohne äquivalente Einsparpotenziale zu eröffnen (so geschehen im Falle der britischen Flugsicherung NATS nach 9/11), oder wenn die Versicherungen bei Unfällen Schäden in Milliardenhöhe nicht mehr übernehmen? Die Antwort der GdF auf diese Fragen ist ein klares Nein.

Vielleicht ist es an der Zeit, dass alle Entscheidungsträger innehalten und sich noch einmal Gedanken darüber machen, ob Flugsicherung, also die Gewährleistung der Sicherheit der Flugpassagiere und der Bevölkerung am Boden, nicht weiterhin eine Aufgabe der öffentlichen Hand bleiben muss, wie es der Europäische Gerichtshof schon 1993 so trefflich beschieden hatte. Alternativen zum Wettbewerb gibt es, dazu demnächst mehr. Privatisierung in der Flugsicherung: notwendig – nein, schädlich – wahrscheinlich ja!

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Berchtold-Nicholls
Bundesvorsitzender