

Flugsicherungsgesetz und Kapitalprivatisierung Die DFS wird verramscht Jetzt ist Widerstand angesagt!



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

Es reicht! Dass die Flugsicherung durch die Umwälzungen des Single European Sky (SES) in dynamische Zeiten gestürzt wurde, wussten wir bereits. Wie dynamisch diese Entwicklung zurzeit ist, lässt sich daraus ablesen, dass dieser Text in den vergangenen Tagen zum dritten Mal neu geschrieben werden musste, um einigermaßen aktuell zu sein.

Was ist geschehen? Um den aktuellen Stand vorweg zu nehmen: am 5. April sollte das Flugsicherungsgesetz (FSG) zum letzten Mal im Verkehrsausschuss des deutschen Bundestages besprochen werden, um am 7. April in die

zweite und dritte Lesung im Parlament selbst zu gehen. Es enthält allen unseren Anstrengungen zum Trotz Regelungen, die für die Mitglieder der GdF (und auch solche KollegInnen, die es jetzt immer noch nicht sind) zu untragbaren Zuständen führen werden. Diese betreffen die Sicherheit, die Arbeitsbedingungen und das schiere Bestehen unserer Arbeitsplätze. Wenn unsere letzten Interventionsversuche vor dem 7. April nicht mehr erfolgreich waren, wird zum Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Januar 2007 das Verramschen der deutschen Flugsicherung in vollem Gang sein.

Seit den Beratungen zum FSG hat die GdF versucht, wenigstens fundamentale Maßstäbe gesetzlich zu verankern, damit es nicht zum massiven Abbau von Sicherheitsstandards, von Löhnen und Sozialleistungen und von Arbeitsplätzen an sich kommt. Dies ist nicht gelungen, denn das Netzwerk der DFS Geschäftsführung funktioniert offensichtlich bestens. So hat sie als trügerische Expertengruppe für die Parlamentarier fungiert und dabei wahrscheinlich immer ihr Interesse an einer noch besseren Flugsicherung vorgegeben. Wir wissen heute, dass ihnen offenbar nur an Arbeitsplatzabbau, Sozialabbau und der Abschaffung von „lästigen“ Sicherheitssystemen gelegen ist.

Wir kennen die Argumentation der DFS Geschäftsführung zur Genüge: die DFS muss billiger und effizienter werden, um im (vermeintlich) kommenden Wettbewerb zu bestehen und expandieren zu können. Einem Wettbewerb, den keiner außer die DFS-Führung je gewollt hat: nicht der Initiator von SES, die Euro-

päische Kommission (Zitat: „bei SES geht es weder um Privatisierung noch um Wettbewerb“), und schon gar nicht die Flugsicherungsdienstleister (ANSPs) der umliegenden Länder, auch nicht die potenziellen Partner-Organisationen im geplanten FAB Central (Deutschland & Benelux) oder deren Mitarbeiter.

Einen Wettbewerb außerdem, vor dem die DFS durch die langfristige Beleihung für mindestens 20 (Strecken- und Anflugkontrolle) bzw. 16 Jahre (Tower) sicher sein wird. Die DFS Geschäftsführung nutzte im Zusammenspiel mit hohen Ministerialbeamten die geringe Informationsdichte und das Vertrauen der Abgeordneten, um diesen angesichts des „drohenden“ Konkurrenz-

kampfes um Lufträume eine Privatisierung der DFS als einzig selig machendes Allheilmittel unter zu jubeln. Dabei haben unsere Kollegen aus den europäischen Nachbarländern längst massive Arbeitskämpfmaßnahmen angekündigt, um den Wettbewerb privatisierter ANSPs mit allen Mitteln zu verhindern.

In diesem Prozess konnte man endlich Regelungen gesetzlich verankern, die aus Sicht der DFS Geschäftsführung in den vergangenen Novellen des Luftverkehrsgesetzes immer (vielleicht auch an unserem beharrlichen Widerstand) gescheitert waren:

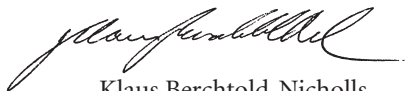
Die komplette Flugsicherungstechnik wurde, ebenso wie die Flugdatenbearbeitung und die Flugberatung aus dem hoheitlichen Bereich heraus geboxt, damit fällt auch die Erlaubnis- und Berechtigungspflicht für unsere Kolleginnen und Kollegen in diesen Bereichen. Das heißt, dass in Zukunft Mechatroniker mit Gesellenbrief nach kurzer Einweisung à la DFS-Geschmack an Radaranlagen und P1 schrauben dürfen und Ingenieure mit frischem Diplom ohne hinderliche, aufwändige Überprüfungen mit der Entwicklung, Pflege und Überwachung unserer operativen Systeme betraut werden. Was das für die Qualität, Zuverlässigkeit und Einsatzbereitschaft unserer Arbeitsgeräte bedeuten wird, müsste uns allen klar vor Augen stehen. Und dass bei der Flugberatung und Flugdatenbearbeitung in Zukunft ausschließlich angelernte Kräfte nach dem Runner-Modell zum Einsatz kommen können, wird Konsequenzen für die Qualität der Flugpläne und der Flugvorbereitung der Cockpit-Crews haben. Kann es noch schlimmer kommen? Es

kann, denn jegliches Personal in der Flugsicherung kann in Zukunft durch die DFS von einer dritten Organisation (Beschäftigungsgesellschaft, Zeitarbeitsfirma etc.) geliehen werden, denn nach dem FSG in seiner jetzigen (desolaten Ver-) Fassung muss ein ANSP ausreichend qualifiziertes Personal lediglich einsetzen, er muss es nicht beschäftigen und schon gar nicht selbst ausbilden. Das heißt, dass sich alle Kollegen und Kolleginnen, die jetzt nicht unkündbar sind, vom Pfortner (wenn er nicht ohnehin längst schon outgesourct ist) bis zum Fluglotsen ab dem Jahr 2007 nicht mehr zwangsläufig in einem Arbeitsverhältnis mit der DFS befinden, sondern von einer beliebigen anderen Firma beschäftigt und lediglich an die DFS verliehen werden könnten – zu entsprechenden Konditionen und ohne jede Arbeitsplatzsicherheit. Für die Investoren sind diese Regelungen phänomenal, sofern sie ausschließlich am cash flow und am shareholder value interessiert ist. Dies steht zu befürchten, denn nur zum Kosten sparen und zur gesetzlichen Herbeiführung grenzenloser Flexibilität beim Personal sind die genannten Regelungen geeignet. Sobald dieses Gesetz ratifiziert ist, sind die bisherigen Beteuerungen keinen Pfifferling mehr wert, ebenso wenig wie die

Beteuerungen der DFS Geschäftsführung, „nur Objekt und am Gesetzgebungsverfahren nicht im Geringsten beteiligt“ gewesen zu sein. All denen, die diese „Schwarzmalereien“ bisher nicht glauben wollten, dürfte nach diesen Ausführungen bewusst sein: **jetzt müssen wir mit aller Macht Widerstand leisten, um dem Ausverkauf der deutschen Flugsicherung einen Riegel vor zu schieben!** Wenn die DFS Geschäftsführung (wie scheinbar das Verkehrsministerium) allen Ernstes geglaubt hat, dass man es bei den Angestellten der Flugsicherung mit Idioten zu tun hat, aus denen man nach Belieben noch mehr Höchstleistungen herauspressen kann, während man sie gleichzeitig zu Lohnsklaven degradiert, muss sie sich jetzt auf einen Kampf einstellen, bei dem sie nur verlieren kann. Die Geschäftsführung hat alte, gut geölte Beziehungen dazu missbraucht, ihre Mitarbeiter nach Strich und Faden für dumm zu verkaufen, um die (vermeintlich jetzt noch) beste Flugsicherung einem ahnungslosen Investor zu Gunsten des Bundeshaushalts zum Höchstpreis andrehen zu können.

Aber nicht mit uns, nicht mit der GdF und – dies ist mein Appell an Sie alle – nicht mit den Angestellten der Deutschen Flugsicherung!

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Berchtold-Nicholls
GdF Bundesvorsitzender