

Deutsche Flugsicherung und Single European Sky: Wohin fährt der Zug?



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

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,
liebe Mitglieder!

Die Reden der deutschen Verkehrspolitiker anlässlich der Verabschiedung des Flugsicherungsgesetzes (FSG) haben deutlich gemacht, was man sich von der Kapitalprivatisierung erhofft: eine schlanke, effiziente Flugsicherung, die unter Einhaltung der europäischen Mindeststandards möglichst erfolgreich den Wettbewerb in Europa anfanct (bisher hat dies keine Flugsicherung getan) und in dieser Richtung expandiert. Gleichzeitig hat man ein gewisses Maß an Bauernschläue bewiesen, indem man die DFS für zwanzig Jahre vor dem selben Wettbewerb schützte. Zwischenzeitlich hat auch der Bundesrat erwartungsgemäß das FSG abgesegnet, einer Unterzeichnung durch den Bundespräsidenten steht nichts mehr entgegen.

So stellt sich nun die Frage, was geschehen wird, wenn die GdF trotz aller Anstrengungen den Verkauf der 74,9%igen Mehrheit der DFS an private Investoren nicht verhindern kann (wir müssen klar eingestehen, dass die Expertenmeinung in Deutschland schlicht nicht gefragt ist und unsere Möglichkeiten daher begrenzt sind). Der Wettbewerb kann nicht ernsthaft angezielt sein, denn auch die anderen Parlamente werden nicht weniger Sorgfalt beim Schutz ihrer eigenen Lufträume walten lassen als das deutsche. Im Gegenteil: es ist kaum vorstellbar, dass andere Staaten die Sicherheit in ihrem Luftraum einer mehrheitlich privaten, ausländischen Firma anvertrauen werden, so dass auch der Expansion der deutschen Flugsicherung engste Grenzen gesetzt sein werden. Worum also geht es in Wirklichkeit?

Anhand der Zusammensetzung des einzigen realistischen Investorenkonsortiums, der Allianz aus Airlines und großen Flughäfen, das auch schon in den Politikerreden in der so genannten Debatte am 7. April im Bundestag als klare Präferenz vorgestellt wurde, kann man mutmaßen, was die Ziele sein dürften. Einerseits

geht es offensichtlich um den direkten Einfluss auf die Entwicklung der Geschäftsstrategie und die Besetzung des Managements über die Mehrheit im Aufsichtsrat. Pikanter Weise sind hier erstmals Szenarien denkbar, in denen die Arbeitnehmer zusammen mit den Vertretern der Bundesregierung falsche Weichenstellungen verhindern könnten, wenn sie die Erfüllung der hoheitlichen Kernaufgabe der Flugsicherung zu gefährden drohen.

Vorrangigstes Ziel dürfte aber sein, die Kosten weiter zu senken und dabei konsequent alles einzusparen, was nicht absolut notwendig und gleichzeitig zwingend vorgeschrieben ist – vom Gegenteil hat noch niemand wenigstens glaubhaft versucht, uns zu überzeugen. Einiges davon haben wir schon an früherer Stelle skizziert und es bleibt der Fantasie des/r Einzelnen überlassen, was noch darunter fallen könnte. Hier kann die GdF nur das verhindern, was in den Regelungsbereich von Tarifverträgen fällt. Dass wir dieses Szenario kategorisch ablehnen, ist sowohl aus Sicht der Gewerkschaft als auch aus der der Berufsverbände logisch und unausweichlich. Wir wollen weder Sozialdumping noch No-Frills, also Minimalflugsicherung. Wer aber eine bestimmte Veränderung (mancher bezeichnet das als Fortschritt) ablehnt, sollte eine Vorstellung der möglichen, bestenfalls nicht nur annehmbaren, sondern sogar wünschenswerten Alternativen haben, andernfalls stellte er sich direkt in die Ecke der so genannten Totalverweigerer.

Daher ist es kaum verwunderlich, dass Berufsverbände und Gewerkschaften aus den Ländern, wo man den fall-out der Privatisierung in Deutschland am meisten fürchtet, die Initiative ergriffen haben und aktiv eine Alternative entwickeln. Flugsicherungsgewerkschaften und Lotsenverbände Belgiens, Frankreichs, Italiens, der Niederlande, der Schweiz, von Eurocontrol Maastricht und Deutschlands arbeiten zur Zeit an diesem Gegenmodell, das auf die Beibehaltung des Charakters der Flugsicherung als Regierungsaufgabe zielt und daher zwangsläufig und vorrangig die

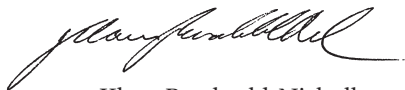
großflächige Privatisierung auf diesem Gebiet verhindern soll. Der Name: MOSAIC. Was ist MOSAIC, wo will es hin und warum?

MOSAIC ist ein Gegenentwurf zu einer privatisierten Flugsicherungslandschaft, in der Air Navigation Service Provider (ANSPs) einen kommerziellen Wettbewerb treiben, der im schlimmsten Fall langfristig zu einem Oligo- oder gar Monopol privater Anbieter führt. Was für die meisten von uns eine erschreckende Vorstellung ist, scheint wenigstens ganz nach dem Geschmack deutscher Verkehrspolitiker zu sein. Diese haben sich offensichtlich davon überzeugen lassen, dass die DFS nur als einer der Gewinner aus diesem Verdrängungswettbewerb hervor gehen kann, und dass der Luftverkehr in Deutschland nicht darunter leiden wird. So scheint MOSAIC ganz im Sinne der GdF zu sein, die bisher und – gerade angesichts

des erschreckenden Verfalls der Sicherheits- und Sozialstandards hierzulande – auch weiterhin dem Betreiben der Flugsicherung als gewöhnlichen Wirtschaftsunternehmen eine klare Absage erteilt.

Zurzeit beschäftigen sich Ihre Vorstände intensiv mit der Frage, wie sich die Rolle der GdF in MOSAIC gestalten soll, um das Bestmögliche für ihre Mitglieder aus diesem Projekt zu ziehen. Bitte diskutieren Sie dieses Thema untereinander und mit Vertretern der GdF. Nur wenn diese Idee, dem Ausverkauf der Flugsicherung gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen im Ausland einen Riegel vorzuschieben, der breiten Masse unserer Mitglieder bekannt ist und von ihr getragen wird, hat sie eine realistische Chance auf Erfolg. Daher werden wir in den kommenden Wochen ausführlich über dieses Projekt und natürlich über die Aktivitäten der GdF darin informieren.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Berchtold-Nicholls
GdF Bundesvorsitzender