

Was ist MOSAIC?

Im Editorial der letzten Ausgabe des flugleiter haben wir bereits angeschnitten, dass sich die GdF, zusammen mit den Gewerkschaften und Berufsverbänden aus den Beneluxländern, Frankreich, Italien und der Schweiz, mit einer alternativen Initiative zu den Projekten der *Air Navigation Service Provider (ANSPs)* der einzelnen Länder beschäftigt.

Das Projekt MOSAIC existiert seit Ende 2005 und wurde ins Leben gerufen, nachdem die Abstimmung der vom FAB Central betroffenen Verbände in mehreren Meetings etabliert worden war.

Die Gewerkschaften der vier Länder (D, B, L, NL) beschlossen, zusammen mit der französischen Fluglotsengewerkschaft SNCTA an einer Alternative zu einem FAB zu arbeiten, der vor allem von einem zukünftig privatisierten ANSP, der DFS, voran getrieben wurde. Kernziel von MOSAIC ist es, die Flugsicherung in allen beteiligten Ländern in staatlichem Besitz und staatlicher Verantwortung zu belassen und dabei gleichzeitig einen großen Schritt (in Form eines großen *Functional Airspace Block (FAB)*) in Richtung Umsetzung von *Single European Sky (SES)* zu machen. Fernziel ist es, eine gemeinsame europäische Flugsicherung zu etablieren, nicht viel anders, als es die einstmalige Zielsetzung von Eurocontrol in den späten 60er Jahren war.

Die Organisationsform sollte so weit offen bleiben, dass man alle derzeitigen ANSPs mit einbeziehen kann. Innerhalb der Projektgruppe kam es bereits des Öfteren zu heftigen Diskussionen, da sich eine der Gewerkschaften bisher als Ziel (und Alternative zur Privatisierung) nur eine Behörde nach europäischem Recht vorstellen konnte. Die GdF und andere drängen mit Vehemenz (und wie es scheint mit Erfolg) darauf, zumindest die Möglichkeit einer privatrechtlichen Organisationsform in gemeinsamem Staatseigentum, analog der zurzeit am meisten verbreiteten Form auf nationaler Ebene, zuzulassen. Ziel der GdF ist es, die Organisationsform bis zur Phase einer Zusammenführung der einzelnen ANSPs völlig offen zu lassen, da es unsinnig ist, sich über solch ungelegte Eier in diesem frühen Stadium schon den Kopf zu zerbrechen.

Während derzeit das nötige Informationsmaterial zusammengestellt und intensiv bei nationalen und europäischen Politikern, sowie bei anderen Stakeholdern in der Luftfahrt (z. B. Airlines, Pilotenverbände) für diese Variante geworben wird, läuft die Mitarbeit der kleineren Gruppe der vom FAB Central (D-Benelux) betroffenen Verbände an den Vorbereitungen dazu weiter. Dieselben Vorarbeiten verlören ihre Berechtigung nicht, wenn ein größerer FAB unter Einschluss des geplanten FAB Central Wirklichkeit werden sollte.

Wo liegen also die eigentlichen Unterschiede zwischen den Planungen einzelner Staatengruppen zu verschiedenen FABs und der MOSAIC zu Grunde liegenden Idee?

Wettbewerb oder Kooperation?

Der FAB Central (ursprünglich eine Initiative der DFS) fußt ebenso wie der FAB Alps (F-CH) oder der FAB Ireland-UK und andere auf der Interpretation von SES, dass es in Zukunft einen Wettbewerb zwischen verschiedenen Gruppen von ANSPs geben wird (und soll), die wiederum in sich Kooperationen eingehen, um die notwendige Größe und Wettbewerbsposition zu erlangen. Die anfänglichen Harmonisierungsbestrebungen und die nachfolgende Konsolidierung (jeweils innerhalb der FABs) können sich in zwei verschiedenen Formen fortsetzen: entweder 1. weitergehende Kooperation und Konsolidierung zwischen den FAB-Gruppen untereinander oder 2. Ausschaltung der Wettbewerber und Übernahme von deren Geschäft durch die Benennung der betroffenen Staaten auf Grund des besseren Angebots für die „Bewirtschaftung“ von deren Luftraum.

Diese Variante basiert auf mehreren Annahmen: der Markt wird automatisch für den nötigen Konsolidierungsdruck sorgen und die dann in allen europäischen Staaten eingerichteten Aufsichtsbehörden sind hinreichend mit Ressourcen und Erfahrung ausgestattet, um für faire Wettbewerbsbedingungen bei gleichzeitig harmonisierten Sicherheits- und Qualitätsstandards zu sorgen. Daneben wird sich langfristig eine interessante neue Aufgabe für den europäischen Wettbewerbskommissar ergeben, wenn eine marktbeherrschende Stellung einiger weniger, verbliebener ANSPs droht. Dies alles unter der Voraussetzung, dass jeder der Staaten für sich dafür verantwortlich bleibt, dass die hoheitliche Aufgabe der Flugsicherung in seinem Gebiet ordnungsgemäß durchgeführt wird – bei einem staatlichen Anteil von gerade einmal 25,1% an dem jeweiligen nationalen Provider (oder schlimmstenfalls genauso wenig an den jeweiligen multinationalen ANSPs) keine leichte Aufgabe. Dass es sich bei der Flugsicherung im Kern um eine staatliche Aufgabe der Daseinsfürsorge handelt, darüber gibt es in keinem europäischen Land Zweifel. Meine Meinung, wie sich Wettbewerb auf die Sicherheitsstandards auswirkt, habe ich bereits hinreichend in mehreren



**von
Klaus
Berchtold-
Nicholls,**

Editorials dargestellt. Die Tatsache, dass das deutsche Flugsicherungsgesetz die deutschen Standards auf die europäischen Mindestanforderungen reduziert hat, um die DFS wettbewerbsfähig zu machen, bestätigt diese Meinung ebenso wie die Forderungen der DFS GmbH zur Flexibilisierung des Personaleinsatzes (mit derselben Begründung).

MOSAIC hingegen macht den Charakter der Flugsicherung als hoheitliche Aufgabe zum Dreh- und Angelpunkt. Um höchstmögliche, und nicht nach unten nivellierte, Sicherheitsstandards bei gleichzeitiger Verbesserung der Effizienz (und damit Vorhaltung der nachgefragten Kapazität) und der Dienstleistungsqualität zu gewährleisten, muss der Staat/müssen die Staaten die uneingeschränkte Kontrolle über die (auch multinationale) Flugsicherung behalten. Die Interessen privater Investoren kollidieren automatisch mit den zuvor genannten Prioritäten. MOSAIC sieht den Wettbewerb als Hindernis für eine weitreichende Harmonisierung, da die verschiedenen FABs im Wettbewerb um zusätzliche Marktanteile (=Lufräume) um die überzeugendsten und effizientesten Verfahren, aber auch um Systeme konkurrieren werden.

Nur damit wir uns nicht falsch verstehen: bei MOSAIC werden (wie bei FAB Projekten, die von den ANSPs, also vom Management, betrieben werden) in vielen Bereichen, durch z. B. Reduzierung der Anzahl von Flugsicherungsschulen oder der Anzahl der unterschiedlichen FS-Systeme, langfristig Arbeitsplätze abgebaut werden. Die große Frage ist nur: wie? Da es

sich bei MOSAIC um ein Gewerkschaftsprojekt handelt, sind die Vorstellungen naturgemäß anders als bei marktwirtschaftlich orientierten Vorhaben. Und die beteiligten Gewerkschaften und Berufsverbände haben darüber hinaus andere Ideen davon, wie viel Personal überhaupt abgebaut werden soll und darf. Wir gehen gemeinsam vom Primat der Sicherheit aus. Und das bezieht sich nicht ausschließlich auf die Sicherheit unserer „Kunden“, sondern schließt soziale Sicherheit mit ein.

Die Entscheidungsträger in der Politik und die Nutzer der Flugsicherung (über ihre politische Einflussnahme) haben es in der Hand, ob sich die Flugsicherung in Europa zukünftig primär marktwirtschaftlichen Gesetzmäßigkeiten unterwirft oder vor allem inhaltliche, qualitative Ansprüche bestmöglich zu erfüllen versucht. Und dazu gehört auch die Verpflichtung jeder Regierung, nach bestem Wissen und Gewissen für die Sicherheit der Reisenden und der Bevölkerung am Boden zu sorgen.

Bundesvorstand und Fachbereichsvorstände begleiten das Projekt intensiv und werden im flugleiter und durch andere Mitteilungen über die Bestrebungen der GdF, aktiv eine moderne, sicherheitsorientierte Flugsicherung für Europa voran zu treiben, auf dem Laufenden halten.

Weitere Informationen kann man auf der ganz jungen und teilweise noch im Aufbau befindlichen Website einholen: www.project-mosaic.eu

Es geht nicht um die Wurst. Wozu eigentlich Kapitalprivatisierung?

von
Thomas Seng

Wie hinlänglich bekannt ist, wird die Deutsche Flugsicherung bald (kapital)privatisiert. Es soll an dieser Stelle in einem allgemeineren Kontext erörtert werden, welche Veränderungen eine Privatisierung hervorruft und warum sie eigentlich durchgeführt wird.

Was bedeutet (Kapital)privatisierung?

Grundsätzlich wird bei einer Privatisierung gegen die Entrichtung eines mehr oder weniger bedeutenden Obolus' Gemeineigentum in Privateigentum transferiert. Die größte Privatisierung in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland fand nach der deutschen Einheit statt, woran sich sicher viele Bürger aus den neuen Bundesländern noch erinnern werden. Durch die dafür gegründete Treuhandanstalt wurden die Produktionsstätten und Betriebe der ehemaligen DDR an private Investoren, teilweise für eher symbolische Beträge, verkauft. Da man nun schon mal da-

bei war und anscheinend Geschmack daran gefunden hatte, folgten weitere Privatisierungen aus dem Bestand der alten Bundesrepublik (z.B. Telekom, Krankenhäuser etc.). Was verändert sich für diese Unternehmen nach einer Privatisierung? Ganz allgemein gesprochen werden sie (z.T. schrittweise) in vollem Umfang den Gesetzmäßigkeiten des Marktes ausgesetzt. Bei diesen Gesetzmäßigkeiten handelt es sich selbstverständlich nicht um unveränderbare Naturgesetze, auch wenn in der veröffentlichten Meinung gewöhnlich dieser Eindruck vermittelt wird. Vielmehr sind darin Verhaltensmuster zu sehen, denen die Marktteilnehmer unter den gegebenen Bedingungen mehr oder weniger zwangsläufig folgen.

Diese Bedingungen, das so genannte Marktumfeld, können sehr unterschiedlich sein. So hatten z.B. die privatisierten Betriebe in Russland ein völlig anderes Marktumfeld, als die Betriebe in der ehemaligen DDR, die sofort in vollem Ausmaß der Konkurrenz der westdeutschen Unternehmen ausgesetzt waren. Sicherlich würden auch die meisten Sportartikelhersteller nicht unbedingt in Asien produzieren, wenn sie in Europa oder in den USA ein Marktumfeld hätten, in dem sie Kinder anstellen könnten, die am Tag zwölf Stunden für einen Stundenlohn von bspw. 1€ arbeiten, und sich nicht mit lästigen Gewerkschaften herumschlagen müssten. Es hängt also auch sehr stark von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab, welche konkreten Folgen eine Privatisierung für das betroffene Unternehmen hat. Was sich jedoch für alle Unternehmen ändert, ist ihr eigentlicher Daseinszweck. Die Aufgabe von Unternehmen der öffentlichen Hand ist es, eine bestimmte Leistung zu erbringen, also z.B. den Luftverkehr zu regeln und dies nach Möglichkeit wirtschaftlich. Natürlich besteht diese Aufgabe auch weiterhin, wenn sich dieses Unternehmen in Privatbesitz befindet. Allerdings ist sie nun nur noch Mittel zum Zweck, denn das Hauptziel eines privaten Unternehmens ist die Mehrung des Reichtums seiner Eigentümer. Es kommt also zu einer Verschiebung der Prioritäten, die Profitmaximierung steht im Vordergrund.

Welche Konsequenzen hat eine Privatisierung?

Neben der Zielorientierung des Unternehmens resultieren aus einer Privatisierung weitere Veränderungen.

In der Privatwirtschaft bekommt die angebotene Leistung endgültig den Charakter einer Ware. Dagegen könnte man einwenden, dass es prinzipiell gleichgültig ist, ob eine Leistung von einem staatlichen Dienst oder von unabhängigen Marktteilnehmern ver- bzw. gekauft wird, es bleibt so oder so eine Dienstleistung. Das ist auch richtig, doch die Leistung bekommt ein zusätzliches Merkmal, nämlich das einer Ware und dieses Merkmal kann den Umgang mit dieser Dienstleistung auf erstaunliche Weise verändern. Um das zu veranschaulichen, ist es hilfreich, Beispiele aus der Entwicklung der EU heranzuziehen. Im ersten Beispiel geht es um Filme.

Ein Gremium war mit der Frage beschäftigt, wie die kulturelle Identität und Vielfalt der europäischen Länder erhalten und gefördert werden kann. Man wollte Quotenregelungen für das Fernsehen einführen, so dass z.B. 50% aller dort ausgestrahlten Filme aus Europa kommen müssten. Damit sollte eine völlige Überflutung der Programme mit amerikanischen Filmen verhindert und der Fortbestand europäischer Filmproduktionen ermöglicht werden. Es wurde kolportiert, dass ein damaliger, sehr einflussreicher Regierungschef gegen diese Regelung intervenieren ließ. Die Neufassung der Regelung besagte dann, dass sich mindestens 50% aller im Fernsehen gezeigten Filme in europäischem Besitz befinden müssen. Diese Umgestaltung stellte sich als großer Vorteil für den Besitzer von einigen hundert amerikanischen Filmlicenzen und mehreren Fernsehsendern aus dem gleichen

→ „Beim Gründungsakt der DFS 1992 war von einer Kapitalprivatisierung noch keine Rede“



Photo: DFS

Land heraus, der zufälligerweise ein sehr guter Bekannter des intervenierenden Regierungschefs war. Indem man nicht die Filme an sich und ihre Substanz, also Inhalte, Schauspieler, Regisseure und Produzenten etc. als Bewertungskriterium heranzog, sondern die Eigentumsrechte, wurden die Filme zu einer reinen Ware, völlig losgelöst von ihrem Inhalt. Auf diese Weise können also z.B. „Stirb langsam“, „Rambo III“ oder auch „Easy Rider“ sowie alle Ronald Reagan-Filme zu europäischem Kulturgut mutieren.

In einem anderen Beispiel geht es um die Wurst. Eine spanische Wurst beehrte Einlass nach Deutschland. Das war aber nach deutscher Lebensmittelgesetzgebung nicht statthaft. Die Wurst wurde abgewiesen. Der Hersteller der Wurst war empört und unterstellte nationalistischen Protektionismus. Er intervenierte bei der EU und bekam Recht; die Wurst durfte einreisen. Europäisches Wirtschaftsrecht schlug deutsche Lebensmittelgesetze. Es ging also nicht um die Wurst, nicht darum, ob ihr Verzehr vielleicht nässenden Hautausschlag, Magengeschwüre oder langfristig Krebs hervorruft (was wir dieser spanischen Wurst nicht unbedingt unterstellen wollen); es ging um den freien und uneingeschränkten Handel mit Waren, also um Profit.

Was hat nun die Flugsicherung mit Filmen und Würsten zu tun? Substanziell gesehen nichts - sobald sie jedoch den Charakter einer Ware bekommt, werden die Unterschiede peripher. Es geht dann in erster Linie darum, Profit zu erzielen. Wie maximiert man heutzutage die Profite? Indem man die Produktionskosten senkt. Wie senkt man am leichtesten die Produktionskosten? Indem man das Personal reduziert. Natürlich unter heftigsten Beteuerungen, dass die Qualität des Produkts, in diesem Fall also u.a. die Sicherheit des Luftverkehrs, in keiner Hinsicht leiden werde. Wer diesen Beteuerungen Glauben schenkt, sollte sich vielleicht ein wenig mit der Entwicklung der englischen Eisenbahn beschäftigen.

Warum wird die Kapitalprivatisierung eigentlich durchgeführt?

Nun bleibt die Frage: „Warum eigentlich das Ganze?“ Weshalb zerschlägt man ein System, das eigentlich recht gut funktioniert und kostendeckend arbeitet? Hierzu sind vereinzelte Begründungen im Angebot. Man hört, dass der Finanzminister Geld braucht. Das holt er sich bekanntermaßen am liebsten von der arbeitenden und konsumierenden Bevölkerung. Und wenn er nicht genug von den einzelnen bekommt, holt er es sich eben, indem er Gemeineigentum verscherbelt. Angeblich steht das mehrheitliche Bundeseigentum an der Flugsicherung zukünftigen Beteiligungen – also der Expansion – im Wege. Möglicherweise wollen sich auch Führungskräfte einen goldenen Handschlag

verdienen. Das alles sind ebenso plausible wie hinterfragbare Erklärungen. Doch bilden die Triebkräfte einzelner Akteure zwar notwendige, aber alleine nicht hinreichende Bedingungen in diesem Spiel. Entscheidend ist der Kontext, in dem das Spiel stattfindet oder, wenn man so will, der Zeitgeist. Der herrschende Zeitgeist besteht in der Durchsetzung der marktwirtschaftlichen Ideologie in möglichst allen Lebensbereichen. Diese Ideologie springt täglich aus dem Fernseher und den Printmedien. Ihre Hohepriester kann man z.B. wöchentlich in diversen Sendungen bewundern, eine davon geleitet von einer Moderatorin, die mit der Luftfahrt einmal vertraut war - wovon sie heute aber absolut nichts mehr hören will. Dabei werden meist auf sechs Stühlen zwei Meinungen präsentiert. Wahlweise werden dazu, in der Rolle der sozialpolitischen Exoten, Oskar Lafontaine, Gregor Gysi oder ein DGB-Vertreter eingeladen, um einen Rest von Meinungsvielfalt zu suggerieren. Generell gilt ansonsten: Nichts ist gut und nichts darf Bestand haben, was nicht nach marktwirtschaftlichen Prämissen organisiert wird. Die Anbetung von marktwirtschaftlichen Regelungen hat schon religiösen Charakter. Und sie ist ungemein praktisch für unsere politische Elite. Denn genau wie in der Religion Problemlösungen im Zweifel in den jenseitigen Sektor verschoben und damit einer höheren Gerechtigkeit übergeben werden, so entledigt sich die Kaste unserer so genannten Volksvertreter zunehmend ihrer Verantwortung, indem sie immer mehr Bereiche dem freien Spiel der Märkte überlässt.

Sie wollen einmal eine Rente? Kümmern Sie sich doch selbst darum. Sie wollen Kündigungsschutz? Damit behindern sie nur den Bürokratieabbau und die freie Entfaltung der segnungsreichen Marktkräfte. Sie wollen einen Arbeitsplatz? Dann gründen Sie doch eine Ich-AG. Werden Sie selbständiger Marktteilnehmer und verzichten Sie auf die weitere Belastung unserer Statistik. Im Zuge des herrschenden Zeitgeistes werden gesellschaftliche Probleme individualisiert und privatisiert. Du bist Deutschland! Schließlich können sich unsere Politiker nicht um alles kümmern. Sie haben genug damit zu tun, mindestens einmal in der Woche im Fernsehen zu erscheinen, über Arbeitslose und Gewerkschaften zu schimpfen und vor allem wieder gewählt zu werden.

Im Rahmen dieser angestrebten und breit angelegten Entsolidarisierung ist die Kapitalprivatisierung der Flugsicherung - mit Verlaub - eher eine Petitesse. Zumindest solange, bis es mal richtig kracht. Aber dann war mit Sicherheit der Pilot oder der Lotse schuld.

Gute Reise.