

➤ Kapitalprivatisierung und Single European Sky – keine Sommerpause in Sicht!



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

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,
liebe Mitglieder!

Das Erfreulichste gleich zu Beginn: das sog. Statusverfahren um die Tariffähigkeit der GdF ist vorüber, mit ver.di hat sich der letzte Kläger zurückgezogen. Damit ist nun amtlich, was wir schon immer wussten: die GdF ist – rechtskräftig durch die Justiz bestätigt – Gewerkschaft. Dass

wir über dieser schönen Nachricht kaum zum Feiern kommen, mögen die nachfolgenden Ausführungen erklären, die zusammenfassend die wichtigsten aktuellen Aktivitäten Ihrer Vertreter schildern.

Zunächst einmal das derzeitige Tarifgeschehen, das nun glücklicher Weise nicht zu Beeinträchtigungen der Fußballfreude geführt hat. Dies liegt weniger an der Strittigkeit der Positionen und Forderungen, sondern vielmehr daran, dass alle zurzeit in Verhandlung und Schlichtung befindlichen Themen sehr komplex sind und entsprechende Zeit erfordern.

Während Kastner und betriebliche Altersversorgung zum Redaktionsschluss zumindest aus der Schlichtung sein dürften, haben die Verhandlungen zu Rationalisierungsschutz und Flexibilisierung gerade erst begonnen. Ich möchte es nicht beschönigen: obwohl bei den beiden ersten Themen (zumindest für eine

Übergangszeit) mit einer friedlichen Einigung zu rechnen ist, drohen in Zusammenhang mit dem dritten Komplex umso wahrscheinlicher Arbeitskämpfmaßnahmen. Hier ist die Verknüpfung mit dem Flugsicherungsgesetz (FSG) und den Vorstellungen der Geschäftsführung von der, für eine privatisierte, im deregulierten Markt agierende DFS notwendigen Effizienz, am unmittelbarsten zu spüren.

Die bestmögliche Durchsetzung unserer Tarifforderungen, auch zur Abwendung der möglichen nachteiligen Folgen aus Gesetz und Privatisierung allein, wird seriöse Investoren noch nicht von einem Einstieg in die DFS abschrecken. Vielmehr sollten sich alle Beteiligten, der jetzige Eigentümer (vertreten zuerst durch die Bundestagsabgeordneten, in der Ausführung aber an vorderster Stelle durch das Verkehrsministerium), die Kunden und die möglichen neuen Mehrheitseigner auf eine sorgfältige Abwägung möglicher Vorteile und drohender Nachteile der Privatisierung unter Einbeziehung aller noch nicht vollständig durchdachter Fallstricke besinnen. Gerade die aktuelle Diskussion um die Privatisierung der Bahn und deren Schienennetzes im Bundestag verdeutlicht, dass dort scheinbar offensichtliche Gegenargumente in Beziehung auf die Flugsicherung nicht beachtet oder bewusst in den Hintergrund geschoben wurden.

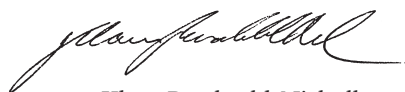
Die jüngsten Einwendungen der Monopolkommission und die zwischenzeitliche Verweigerung der Unterschrift unter das FSG durch den Bundespräsidenten deuten darauf hin, dass wir in unserer Einschätzung zumindest nicht allein sind und die Vernunft wenigstens noch eine kleine Durchsetzungschance bekommt. Der Vorschlag, man könne zugunsten der Privatisierung das Grundgesetz nochmals ändern (die Mehrheit der großen Koalition reicht dazu aus) ist geradezu pervers: sie würde einer Haltung zum Sieg verhelfen, die sich störrisch an der vermeintlichen Notwendigkeit der Privatisierung fest gebissen hat und dafür per Verfassung den Staat von seiner Verpflichtung zur eigenständigen Durchführung hoheitlicher Aufgaben befreit. Ein solcher Akt entwertet das Grundgesetz und unterwirft es dem Primat einer Haushaltsordnung, die den Rückzug des Staates aus wirtschaftlichen Beteiligungen fordert (diese Argumentation ist ohnehin bedenklich, da sie den Charakter der Flugsicherung als Wirtschaftsunternehmen über die Eigenschaft der hoheitlichen Aufgabe dominieren lässt).

Dabei darf man nicht außer Acht lassen, dass alle positiven Effekte, die durch Single European Sky (SES) erzielt werden sollen, auch ohne Privatisierung realisierbar sind. Einheitlich hohe Standards in Sicherheit, Qualifikation und damit auch Dienstleistungsqualität, kostengünstigere und effizientere Verfahren

und Strecken durch größere, grenzüberschreitende Luftraumblöcke und Nutzer orientierte Sektoren (um nur einige zu nennen) strebt auch das Projekt MOSAIC an (wir berichteten kurz in der letzten Ausgabe und setzen das in dieser ausführlicher fort), das aber im Gegensatz zu den bisherigen Vorstellungen in Großbritannien und Deutschland auf staatliche Verantwortung (und staatliches Eigentum) in der Flugsicherung setzt. Alle Beteiligten an dieser Initiative – dazu gehört auch die GdF – sind überzeugt, dass sich das öffentliche Interesse an größtmöglicher Sicherheit in der Luft und am Boden und an einer optimalen Mobilität nur in einer solchen Lösung gewährleisten lässt.

Einzig dem kurzfristigen Gewinnstreben und dem Vorrang kurzfristiger Kosteneinsparungen mancher Fürsprecher der Privatisierung erteilen wir gemeinsam eine klare Absage. Wettbewerb führt nicht zu mehr Sicherheit, eher im Gegenteil; das kann man alleine schon den Vorstellungen der DFS zur Flexibilisierung des Personaleinsatzes entnehmen – ein Dokument modernisierter Sklavenhaltung. Aber nur wenn die Sicherheit Priorität vor allem anderen genießt, werden wir auf Dauer viele hochwertige Arbeitsplätze erhalten können. Ich bin sicher, dass darin unser aller gemeinsames Interesse liegt – oder zumindest liegen müsste.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Berchtold-Nicholls
GdF Bundesvorsitzender