

Wir machen das Fliegen sicherer – für Beschäftigte und Passagiere

Die sichere Gepäck- und Frachtverladung ist die zentrale Aufgabe des Bodenverkehrsdienstes (BVD) auf Flughäfen. Ebenso ein unfallfreier Transport von Passagieren und Besatzungen. Diese sicherheitsrelevanten Aufgaben setzen Regeln und qualitative Standards im Arbeits- und Gesundheitsschutz voraus, die für alle Unternehmen im BVD gelten und eine koordinierte Zusammenarbeit möglich machen. Die Gestaltung der bevorstehenden Lizenzvergabe am Münchner Flughafen soll dies unter Berücksichtigung der neuesten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen gewährleisten, dadurch vorausschauend Gefährdungspotentiale vermeiden und einen fairen Wettbewerb ermöglichen.

1. Gesund und sicher: Für einen fairen Wettbewerb

Durch fehlende allgemeinverbindliche Standards und die mangelhafte Koordination und Kontrolle der verschiedenen Unternehmen im Bodenverkehrsdienst (BVD) existieren derzeit **vermeidbare Gefährdungen**; es fehlen beispielsweise gemeinsame und ausreichende Standards bei der Qualifikation und Weiterbildung der Mitarbeiter (selbst einfache Kenntnisse der deutschen Sprache können nicht vorausgesetzt werden), für technische Standards der Maschinen und Geräte und für die Überprüfung der Einsatztauglichkeit von Mensch und Maschine. An einem sensiblen Knotenpunkt moderner Mobilität für Mensch und Güter müssen „Sicherheit“ und „Zuverlässigkeit“ stets oberste Priorität haben. Das beinhaltet zwingend auch Unfallschutz und gesundheitliche Sicherheit. Kooperation, Koordination und Kontrolle besitzen für komplexe, sicherheitsrelevante Systeme wie Flughäfen einen sehr hohen Stellenwert.

Die Betreibergesellschaft des Münchner Flughafens (FMG) mit ihren Gesellschaftern und damit auch die Politik (Land, Stadt, Bund) tragen derzeit jedoch **hohe Risiken** bei Fehlverhalten bzw. Unfällen durch Dienstleister. Die FMG hat bei der Vergabe von Aufträgen an Lizenznehmer nur eine beratende Funktion und ist deshalb bei der Behebung dieser Sicherheitsrisiken umso mehr auf die Unterstützung der zuständigen Ministerien angewiesen.

Aus der aktuellen Situation im BVD resultiert auch ein klarer **Wettbewerbsnachteil für die FMG**. Obwohl der Flughafenbetreiber die Risiken trägt, kann er die Qualität der anderen Dienstleister nach modernen Sicherheitsstandards derzeit nicht zufrieden stellend definieren, koordinieren und kontrollieren. Dieser Zustand hat mittlerweile einen deutlich wettbewerbsverzerrenden Charakter angenommen.

Aufgrund der vielfältigen Gesundheits- und Unfallgefahren im BVD muss besonders auf dem Vorfeld von Risikoarbeitsplätzen gesprochen werden. Die unmittelbare Gefährdung bezieht sich dabei nicht nur auf die jeweils eigenen Mitarbeiter eines Dienstleisters, sondern auch auf die Beschäftigten der anderen Unternehmen sowie auf die Passagiere und Besatzungsmitglieder.

Zwei Beispiele

Szenario 1: Wenn es eng wird – Busse mit Überbreite

Auf dem Vorfeld von Flughäfen gilt die Straßenverkehrsordnung nur eingeschränkt, in vielen Bereichen fehlen bisher alternative Regeln. Das äußert sich z.B. darin, dass Busse mit Überbreite fahren, sie sind also breiter als die Straße. Begegnen sich solche Busse in unübersichtlichen Kurven, aber vor allem in Unterführungen und auf Brücken besteht dadurch ein extrem erhöhtes Unfallrisiko für Passagiere mit Personen- und Sachschäden.

Szenario 2: Fehl-Beladungen können tödlich sein

Bei Fehl-Beladungen können Flugzeuge vom Himmel fallen wie ein Stein. Die Ursache ist falsch verteilte bzw. unzureichend fixierte Fracht, die ins Rutschen gerät. Schon geringe Gewichtsverlagerungen bedrohen die Flugsicherheit und Piloten müssen den Flug abbrechen und landen. Zuletzt gab es solche Vorfälle in Miami, Amsterdam und Afghanistan. Das Risiko für Fehl-Beladungen steigt, wenn die Maschinen z.B. unter hohem Zeitdruck von Menschen beladen werden, die erst wenige Wochen und weitgehend unqualifiziert ihren Job machen – oder grundlegende Sicherheitsbestimmungen bzw. Anweisungen nicht verstehen. Die Folgen sind gravierend, wenn der Pilot nach dem Start feststellt, dass z.B. eine einseitige Gewichtsverteilung im Frachtraum vorliegt.

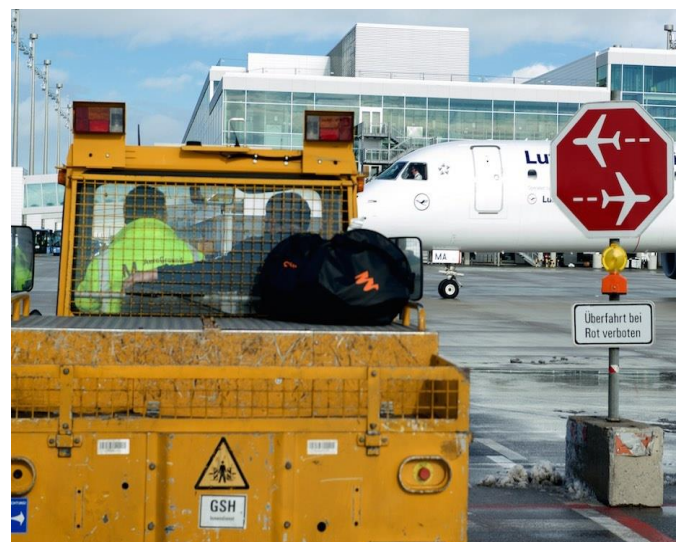
Eine kleine Analogie zum Straßenverkehr

Die Straßenverkehrsordnung regelt minutiös die gegenseitige Kooperation im Straßenverkehr, koordiniert die Teilnehmer, kontrolliert und sanktioniert die Einhaltung der Regeln. Dahinter steht die Erkenntnis, dass mangelnde oder unzureichende Kooperation in einem höchst komplexen modernen Straßenverkehr zu einer Kumulation der einzelnen Gefährdungspotentiale führen würde.

Ganz anders verhält es sich beim BVD und auf dem Vorfeld von Flughäfen: Hier existieren derzeit im Gegensatz zum Straßenverkehr in Bezug auf Kooperation, Koordination und Kontrolle Regelungsbedarf, da kaum verbindliche Standards und auch kein gemeinsames Selbstverständnis für deren Bedeutung existieren.

Diejenigen Unternehmen, die sich um hohe Ausbildungs-, Arbeits- und Sicherheitsstandards bemühen, schaffen mit ihrer Geschäftspolitik einen Sicherheitsgewinn, der jedoch jederzeit durch das riskante Verhalten der anderen Unternehmen auf dem Flughafenkonterkariert werden kann.

Für die FMG ist dieser aktuelle Zustand ein unzumutbares Risiko und ein klarer Wettbewerbsnachteil, wenn Konkurrenten nötige Standards zugunsten eines Preisvorteils opfern: Als Eigentümer der Infrastruktur hat die FMG bisher kaum Handlungsmöglichkeiten, gegen Verstöße von Fremdfirmen im BVD effektiv vorzugehen. Bei Unfällen und Schäden im Luftverkehr steht sie trotzdem immer im Fokus der Öffentlichkeit und in der Verantwortung – auch wenn die Unfallverursacher Fremdfirmen sind.



2. Mit der Gestaltung des Wettbewerbs schaffen wir mehr Sicherheit, Qualität und Wirtschaftlichkeit

Beim Bodenverkehrsdienst und auf dem Flughafen sollen in Zukunft **gleiche Regeln für alle** gelten: Ein Dreh- und Angelpunkt hierbei sind konkrete Standards zur Umsetzung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, zur Zusammenarbeit am Vorfeld sowie die Einrichtung und Akzeptanz einer unabhängigen Koordinations- und Kontrollstelle am Flughafen und einer Betriebsmittelüberwachungsstelle, die für alle Unternehmen verbindlich ist.

Die ausgeschriebenen Lizenzen sollen künftig an **den qualitativ Besten** vergeben werden – und nicht an den vermeintlich Billigsten. Der Preis allein ist für die Vergabe der Lizenz nicht relevant. So werden die Qualität von Arbeit und die Verantwortung von Arbeitgebern für gute Arbeitsbedingungen und Arbeitsergebnisse zu wichtigen Wettbewerbs- und Standortfaktoren. Bei einer Wettbewerbsgestaltung ohne qualitative Zielvorgaben besteht das Risiko, dass sich immense Folgekosten auf die Betreibergesellschaft, den Staat, das Land und die Kommunen verschieben.

3. Rechtliche Anknüpfungspunkte

Das geplante Vorhaben, im Rahmen der bevorstehenden Lizenzvergabe konkrete Standards und Vorgaben für die Zusammenarbeit von unterschiedlichen Arbeitgebern und für die Auftragsausführung zu etablieren, knüpft an verschiedene wettbewerbs-, vergabe- und arbeitsschutzrechtliche Grundlagen an: So verweist etwa das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) darauf, dass „insbesondere soziale, umweltbezogene oder innovative Aspekte“ als zusätzliche Kriterien in das Vergabeverfahren aufgenommen werden können. Die Bodenabfertigungsdienstverordnung (BADV) betont, dass die Dienstleister verpflichtet werden können, ihre Mitarbeiter mindestens in dem Rahmen aus- und fortzubilden, „wie er vom jeweiligen Flugplatzunternehmen seinen Mitarbeitern bei entsprechenden Tätigkeiten vorgegeben wird“. Dazu zählen auch die „ausreichende Beherrschung der deutschen Sprache“ zu ihrer eigenen Sicherheit und zur Sicherheit Dritter. Darüber hinaus wird auf die „Einhaltung (...) der zwingenden Bestimmungen des Arbeitsrechts und die arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften“ verwiesen; Gerade letztere wurden in den vergangenen Jahren erheblich überarbeitet (z.B. DGUV-Verordnungen und -Regeln, Betriebssicherheitsverordnung etc.) und betonen an etlichen Stellen die Verpflichtung zur Zusammenarbeit von verschiedenen Unternehmen im Arbeitsschutz.

4. Was Flughafen und Politik gewinnen

Erfolgreiche Flughäfen sind Kulminationspunkte für Modernität und globale Mobilität. Der Flughafen München ist damit eine Wachstumslokomotive für die gesamte Wirtschaftsregion. Die Politik kann mit der **Gestaltung guter Arbeitsbedingungen** im BVD in der Öffentlichkeit positiv besetzte Botschaften an einem konkreten Erfolgsbeispiel kommunizieren:

- „Wir machen den Flughafen und das Fliegen sicherer – für Beschäftigte, Airlines und Passagiere!“
- „Wir haben gute und sichere Jobs mit sicheren Arbeitsbedingungen geschaffen! Und stärken damit das Image des Flughafens als Impulsgeber für die Wirtschaft“
- „Wir sorgen dadurch für einen fairen Wettbewerb für mehr Sicherheit, Gesundheit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit ohne unkalkulierbare Folgekosten für die Allgemeinheit bzw. Risiken für die Beschäftigten.“

5. Nächste Schritte

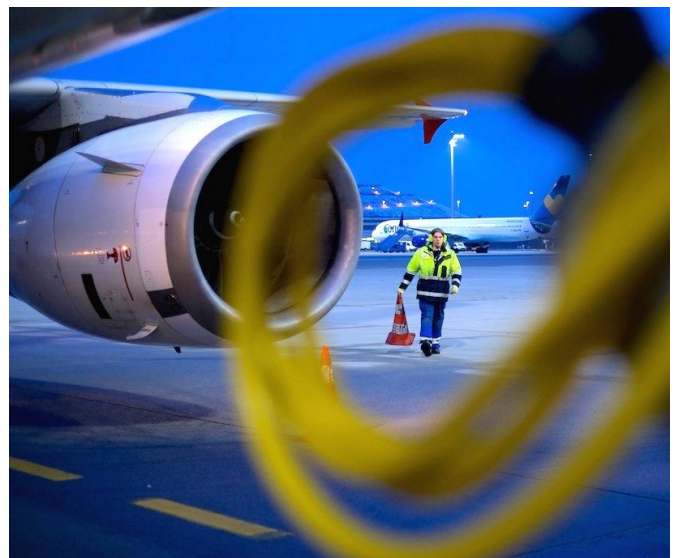
Derzeit erarbeitet ein Team von Wissenschaftlern und Juristen im gemeinsamen Auftrag des Betriebsrates und des Konzernbereichs Personal der FMG Empfehlungen zur Gestaltung der Lizenzanschreibung auf der Basis von arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen sowie europäischen und nationalen Gesetzen, Verordnungen und Regeln. Auf Grundlage dieser Expertisen können neue Auswahl- und Qualitätskriterien im Vergabeprozess rechtssicher verankert werden.

Hierfür ist es notwendig, ein gemeinsames Verständnis aller beteiligten Entscheider für die Notwendigkeit zu schaffen, im sicherheitsrelevanten Bereich BVD die Arbeits- und Gesundheitschutzstandards auf höchstem Niveau verbindlich zu regeln. Sinnvoll wäre in diesem Zusammenhang ein „Gipfeltreffen“ der zentralen Akteure aus Politik, Flughafenbetreibergesellschaft und Sozialpartnern, bei dem eine Verständigung über die oben genannten Ziele – im Sinne einer gemeinsamen Initiative –erfolgt.

6. Zusammenfassung

Die existierenden Gefährdungspotentiale im BVD bzw. bei den Tätigkeiten der Flugzeugabfertigung auf dem Vorfeld stehen in klarem Widerspruch zur sonstigen Praxis von hohen Sicherheitsstandards im Flugverkehr und der engmaschigen und regelmäßigen Kontrolle dieser allgemeingültigen Regelungen durch die Aufsichtsbehörden. Die Realität beim BVD verletzt aktuell die ansonsten geltenden „Maxime der Sicherheit“.

Durch die Gestaltung des Lizenzvergabe-Prozesses lassen sich in Analogie zum Straßenverkehr allgemeinverbindliche Regelungen für Qualifizierung und Ausbildung der Beschäftigten, Anforderungen und technische Standards für Arbeitsgeräte sowie regelmäßige Kontrollen endlich auch im BVD gewährleisten. Die Vergabe der Lizenz sollte demnach in Zukunft nur an Dienstleister erfolgen, die bestimmte qualitative Voraussetzungen erfüllen, um die beschriebenen Leistungskriterien auch in der alltäglichen Praxis sicher und zuverlässig umsetzen zu können. So können wir gemeinsam das Fliegen sicherer machen – für Beschäftigte, Airlines und Passagiere.



Ansprechpartner:

Flughafen München GmbH
Konzernbereich Personal
Dr. Robert Scharpf



Dipl. Soz. Tatjana Fuchs