

G. Günter Voß

(internes paper, unveröffentlicht, 01.10.2005)



Cockpits under Pressure - Pilots in Descent

Es ist kaum zu übersehen, auch nicht für diejenigen, die sich weit weg von den Banalitäten des irdischen Lebens häufig in großen Höhen bewegen und gewohnt sind, alltäglich mit rasanten Geschwindigkeiten umzugehen: Die Verkehrsfliegerei steht in einem dramatischen Umbruch: Der Beruf des Piloten ändert sich derzeit dramatisch schnell und auch die Luftverkehrsunternehmen stehen vor bisher nicht geahnten umfassenden Neuerungen.

Die Zeiten, in denen goldbetresste Flugkapitäne beneidete Spitzenpositionen der Arbeitswelt einnahmen, mit hohem Status, erheblichen Autonomien in ihrer Tätigkeit, berauschendem Einkommen, dem Duft von weiter Welt und dem Glanz des High-Tech - diese Zeiten neigen sich endgültig dem Ende zu:

- Der Nimbus der mutigen Männer am Steuerknüppel und der beneidete öffentliche Status der Kapitäne der Lüfte schwindet massiv angesichts suspekter Billig-Airlines, des immer weiter wachsenden Massenflugverkehrs wie auch der sich häufenden Berichte über kritische Situationen oder reale Crashes.
- Die Autonomien des Berufs mit der sprichwörtlichen „Freiheit über den Wolken“ sind schon länger dahin. An ihrer Stelle sind vollautomatisierte Systeme getreten, die nur noch engste Spielräume lassen und bei denen sich wohl mancher Pilot fragt, wer da eigentlich wen fliegt. Dass daraus heikle Fragen der Sicherheit entstehen wird oft nur hinter vorgehaltener Hand zugegeben.
- Vor wenigen Jahren noch konnte eine kleine Gruppe von Piloten mit Hilfe Ihres Verbandes erstaunliche Steigerungen der Gehälter erreichen – aber das war das letzte Mal: in der Öffentlichkeit hatte dies erhebliche Ressentiments hinterlassen, die langfristig dem Beruf heftig schaden. Inzwischen geht wird es (wie in anderen Bereichen auch) nicht mehr um Zuwächse, sondern darum, wie hoch Kürzungen ausfallen und wie man Zwei-Klassen-Gehälter vermeiden kann
- Und seitdem Urlauber jeden Platz rund um die schöne weite Welt besuchen können und denjenigen, die beruflich ständig auf Achse sind, ohnehin nur über stressiges Reisen berichten, hat die fliegerische Eroberung des blauen Planeten (einstmals ein gewichtiger Grund, Pilot zu werden) ihren Reiz verloren ...;
- ... genauso wie das Thema High-Tech, das angesichts des Einzugs digitaler Technologie in jeden Lebensbereich nun wirklich nicht mehr besonders originell ist.

Aus den Herren der Lüfte sind Luftkutscher bei Massenverkehrsunternehmen

geworden – und das innerhalb von wenigen Jahren.

All dies und manches mehr ist den meisten Betroffenen klar. Aber reicht diese Skizze aus, um zu verstehen, was zur Zeit im Berufsfeld Flugverkehr eigentlich abläuft und vor allem wo das noch hinführt?

Nötig dafür erscheinen Perspektiven, die über die Grenzen der Arbeit im Cockpit hinausgehen - die aber das, was dort draußen passiert, wieder auf das Handeln von Piloten beziehen:

Sicherlich geht es um den Wandel der Flugzeug- und Cockpittechnologie, die (wie überall) Berufe und Tätigkeiten grundlegend verändern. Hier lässt sich angesichts der technologischen Entwicklungen erahnen, was da noch kommen wird - und ganz ernsthaft wird von Ingenieuren über einen vollautomatisierten, pilotenlosen Lufttransport nachgedacht. Den Airlines wäre die Verwirklichung des ans perfektionistische grenzende Wunschenken natürlich nur mehr als recht, denn ohne die anspruchsvollen, renitenten und teureren Arbeitskräfte in den Kanzeln wäre es viel einfacher die Gewinne zu halten. Ob das aber jemals Realität wird und was das für die alltägliche Arbeitspraxis der Piloten bedeuten würde, ist völlig ungewiss.

Und natürlich bedeutet der 11. September einen drastischen Einschnitt. Spätestens seit diesem symbolischen Datum ist klar, dass die Besatzungen auf dem ganzen Globus und Tag für Tag aufs Neue dem Risiko ausgesetzt sind, in gewalttätige politische Auseinandersetzung hineingezogen zu werden.

Zudem ist der Wandel des Pilotenberufs mindestens genauso von einem drastischen Wandel der betrieblichen Strategien in den Airlines geprägt - hinter dem gravierende Verschiebungen im weltweiten Luftverkehrsmarkt stehen. Dort kommen zum Teil jetzt erst Entwicklungen in Gang, die sich in andern Bereichen (z.B. im Schiffsverkehr) schon länger vollziehen:

- Die Globalisierung führt zu gleichzeitiger Zentralisierung und Ausdifferenzierung der Anbieter, mit steigendem Risiko, dass selbst große Airlines schlicht pleite gehen.
- Folge ist eine ständiges Bemühen um Verschlanung der Betriebe mit drastischem Kosten- und ökonomischen Erfolgsdruck bei gleichzeitigen Versuchen, Funktionsgruppen wie die Piloten in ganz neuer Form einzusetzen und zu steuern.
- Auch in den Cockpits werden demnächst (wenn es nicht schon an manchen Stellen Realität ist) Leih- und Zeitpiloten mit Schmalspurtarifen und fragwürdigen Erfahrungen neben den klassischen festangestellten Profis sitzen.
- In der Folge werden Teammitglieder seltener auf dieselbe betriebliche Erfahrung zurückgreifen, vor allem aber werden sie internationaler – was vielfältige Probleme mit sich bringen wird (nicht nur sprachlich, sondern z.B. auch durch Unterschiede der Ausbildungen und Tätigkeitsphilosophien).
- Vielleicht entsteht sogar ein Markt für outgesourcte scheinselfständige Flugoffiziere oder fliegende Freelancer, die alle Standards unterlaufen und den Kernmannschaften heftig Konkurrenz machen werden.
- Die rein fliegerische Tätigkeit wird noch mehr als bisher mit allen möglichen Zusatzfunktionen belastet – was die Betroffenen nicht nur unter massiven Leistungsdruck gesetzt, sondern auch mit ganz neuen Anforderungen

konfrontiert, für die sie weder ausgebildet noch unbedingt die geeigneten Charaktere sind.

- Und natürlich wird der Druck noch weiter steigen, überall auf die Kosten zu achten, Zeit am Boden und in der Luft zu schinden, überhaupt mehr „ökonomisch zu denken“ usw. Der Shareholder-Value lässt grüßen, er sitzt immer häufiger auf dem freien dritten Sitz.

Die Liste solcher Themen und Probleme ließe sich noch um etliche Punkte verlängern. Insgesamt deutet sie tatsächlich auf einen tiefgreifenden Wandel für einen Beruf und eine Branche hin, mit dem sich, so der Eindruck, bisher nur wenig systematisch auseinander gesetzt wurde. Dabei ist es für jeden Einzelnen, wie vor allem für die gesamte Berufsgruppe von großer Bedeutung, zu erkennen, was hinter den Veränderungen steht, wo sie noch hinführen können, welche Folgen daraus in jeder Hinsicht folgen (Berufsperspektiven, Ausbildung, Belastungen und Anforderungen usw.). Nur wenn man versteht, was passiert, kann man sich drauf einstellen und Strategien entwickeln.

Nicht zuletzt sind viele der Veränderungen unmittelbar sicherheitsrelevant, wie an dem schon erwähnten Beispiel der Schifffahrt zu erkennen ist. Dass ähnliche Entwicklungen auch in der gewerblichen Fliegerei einsetzen, ahnt jeder, offen gesprochen wird darüber jedoch nur selten:

Unterschiedliche Ausbildungsstandards, divergierende Procedures und unvereinbare informelle Routinen, Sprachprobleme, Überlastung mit Zusatzfunktionen neben dem Handling der Maschinen, massiver Kostendruck, allgegenwärtige Bedrohung durch terroristische Gewalt und eben auch die Veränderungen der Berufsperspektiven mit sinkenden Einkommen und unsicherer Arbeitsplätzen – all das macht das Fliegen nun wirklich nicht sicherer, sondern führt möglicherweise in eine Abwärtsspirale aus Kundenabstinz – Kostendruck – Verschärfungen der Anforderungen an die Piloten.

Abnehmende Sicherheit heißt zudem für fliegende Arbeitskräfte wie sonst für nur wenige Berufe immer die Konfrontation mit dem ultimativen Risiko. Es geht um alles, ganz persönlich. Auch dies ist eine Besonderheit des Pilotenberufs – und auch hier gibt es einen Strukturwandel, den man verstehen sollte.

Das geschieht am Besten mit einem Vorgehen, dass die verschiedenen Ebenen miteinander koppelt: sowohl die sich ändernden Erfordernisse der Ausbildung, der Wandel der alltäglichen Arbeitspraxis der Piloten zwischen fliegerischem und technischem Können und wirtschaftlicher Verantwortung, die wachsenden Anforderungen an eine interkulturelle Kommunikation im Cockpit, Chancen und Risiken der Automatisierung zwischen Routineflug und Critical Incidence.

Prof. Dr. G. Günter Voß leitet das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft finanzierte Forschungsprojekt „Multiple Entgrenzung der Arbeit des fliegenden Personals im kommerziellen Luftverkehr“ (*ALU - Arbeit im Luftverkehr*) an der Technischen Universität Chemnitz/ Institut für Soziologie (2005-2008).

Projektmitarbeiter: Dr. Ingo Matuschek (Leitung); Dipl. Soz. Norbert Huchler