

der flugleiter



 **Tarifpartner DFS
Terra incognita**

 **Schreckensszenario im Amt
Haften Betriebsrats-
mitglieder persönlich?**

 **Remote Tower
Gedanken eines
altmodischen Conrollers**

 **Flughafen München**



EINLADUNG

zur 11. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 12. und 13. September 2014 in 64295 Darmstadt

Ort: Hotel Maritim Konferenzhotel, Rheinstraße 105
Start: 10.00 Uhr



1. Vorschlag der Tagesordnung

- P.1: Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden
- P.2: Wahl und Einsatz der Tagungsleitung
- P.3: Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung
- P.4: Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5: Berichte
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8: Bundesvorstandswahlen
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.10: Interne Organisation
- P.11: Verschiedenes
- P.12: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.

INHALT



24
Obleutemeeting des
Fachbereichs FSTD



40
Das Redaktionsteam
auf der ILA



50
AERO 2014



57
München

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF-Termine

Bericht aus dem Vorstand

07 | Bericht Jan Janocha

08 | Tarifpartner Deutsche Flugsicherung GmbH – Terra incognita

Politik

13 | Einmal duschen und nicht nassmachen, bitte!

14 | Tarifeinheit wofür?

Recht

17 | Das neue „Schreckensszenario“ im Amt –
haften Betriebsratsmitglieder persönlich?

FSBD

19 | FSBD-Info

21 | Fragen an FSBD-Vorstand „Schatzmeister“ – Jörg Biermann

23 | Fragen an FSBD-Vorstand „Internationales“ – Jonathan Boetig

Technik

24 | Obleutemeeting des Fachbereichs FSTD am 05.04.2014 in Fulda

26 | D.A.CH – Meeting 2014

28 | 8 years of FABEC... Input versus Output

IFATCA

29 | 53. IFATCA Annual Conference – Gran Canaria, Spanien

GdF Intern

39 | Interview mit Veronika Gebhart

Aus der Redaktion

40 | Das Redaktionsteam auf der ILA

ATC Aktuell

42 | Nobody asked me, but... –

Remote Tower und die Gedanken eines altmodischen Controllers

44 | Laser-Angriffe gegen Luftfahrzeuge

45 | Luftraum Echo – „E“ wie einfach?

48 | Joe's Corner

Luftfahrt allgemein

50 | AERO 2014

52 | Die FAA bittet in Oshkosh zur Kasse

53 | Sind Frauen die besseren Piloten?

54 | Kaum zu glauben, wie die Zeit vergeht

München

57 | Flughafen München

58 | Nachrichten vom Flughafen München

60 | Pressemitteilung:

Airport verzeichnet Zuwächse bei Fluggästen, Bewegungen und Fracht

Accidents/Incidents

61 | Kamera-Descent

62 | Ehemalige

63 | Bücher

Aircraft

64 | 8000. Boeing 737 ausgeliefert

Dubios

64 | Die Länge macht's nötig!

65 | Spendenprojekt „Out of Dansha“

66 | Leserbrief



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

ich möchte Sie recht herzlich zur dritten Ausgabe 2014 unserer Fachzeitschrift „der flugleiter“ begrüßen.

Vieles hat sich seit der letzten Ausgabe getan und ich kann und möchte Ihnen einen kleinen Umriss der Geschehnisse vermitteln.

Betriebsratswahlen

In den letzten Wochen haben im Bereich der DFS bundesweit Betriebsratswahlen stattgefunden. Die neuen Gremien haben sich in ihren konstituierenden Sitzungen inzwischen zusammengefunden und die anstehenden Aufgaben verteilt. Ohne Zweifel ist es ein wichtiges Anliegen der GdF die Zusammenarbeit mit den Betriebsräten und dem Gesamtbetriebsrat zu intensivieren und auf gemeinsame starke Beine zu stellen. Deshalb freue ich mich besonders, dass schon in kürzester Zeit eine gemeinsame Veranstaltung stattfinden wird, zu der die GdF die Betriebsräte eingeladen hat und über die Zusammenarbeit der näheren, aber auch der langfristigen Zukunft diskutiert werden kann als auch die Wünsche und Anliegen der Kollegen ein offenes Ohr finden werden. Darüber hinaus gibt es für die örtlichen Betriebsräte die Möglichkeit sich als Gremium, sehr gerne mit einem Bild, den Kollegen in den nächsten Ausgaben von „der flugleiter“ vorzustellen. Sicherlich ist jedem klar, dass nur mit einer guten Zusammenarbeit zwischen den Betriebsräten und der GdF die kommenden Herausforderungen vor der die DFS national sowie international steht, zu bewältigen sind.

Der DGB-Kongress, die Tarifeinheit und unser Bundespräsident Joachim Gauck

Drei Schlagworte bei denen sich der ein oder andere sicherlich fragt: „Was hat dies miteinander zu tun?“ Also der Reihe nach.

Mitte Mai hatte der DGB seinen 20. Bundeskongress mit über 400 Delegierten in Berlin veranstaltet. Bei dieser Veranstaltung trat der bisherige DGB-Chef, Michael Sommer, zurück und es wurde mit großer Mehrheit Reiner Hoffmann als sein Nachfolger gewählt.

Hierzu erstmal „Herzlichen Glückwunsch“.

Nun gab es einen Leitantrag des Bundesvorstandes des DGB zur Diskussion, in dem dazu aufgerufen wurde sich mit aller Macht und der Unterstützung der Arbeitgeberseite, sowie der Bundespolitik (allen voran die Arbeitsministerin Frau Nahles) dem Ziel einer gesetzlichen Regelung mit dem Prinzip: „ein Betrieb – ein Tarifvertrag“ zu verschreiben.

Auch ist es fast ungeschriebenes Gesetz, dass solche Anträge des Bundesvorstandes des DGB regelmäßig und ohne großes Aufbegehren die große Mehrheit der Delegierten finden.

Dieses Mal jedoch gab es deutlichen Widerstand der Basis. So hatten mindestens drei Landesverbände (u. a. aus Niedersachsen) einen Gegenantrag gestellt, welcher die Kernbotschaft enthielt diese angestrebte Tarifeinheit komplett abzulehnen. So kam es schon kurz nach seiner Wahl für den neuen Vorsitzenden zu dieser schwierigen Aufgabe diese doch sehr unterschiedliche Positionen unter einen Hut zu bekommen, um nicht schon in den ersten Tagen seiner neuen Tätigkeit die erste Kampfabstimmung im Hause des DGB zu haben. Nach einigem Hin und Her und einer Nacht voller Gespräche einigte man sich zu einem Kompromiss, in dem sich der DGB zwar gegen gesetzliche Regelungen zur Tarifeinheit, welche das Streikrecht oder die Tarifautonomie beschränken, stellt, jedoch sich vorbehält jeden Anlauf des Gesetzgebers in diese Richtung nicht von vornherein abzulehnen.

Nicht Fisch, nicht Fleisch!

Was hat dies nun mit unserem Bundespräsidenten, Herrn Joachim Gauck, zu tun?

Nun, es begab sich zu der Zeit der Eröffnung des DGB-Kongresses, dass unser Bundespräsident dort am 11. Mai mit einer markanten Eröffnungsrede auf sich und seine Meinung aufmerksam machte. Dass Herr Gauck sein Herz gerne auf der Zunge trägt, ist nicht erst seit seinem imposanten Staatsbesuch kürzlich in der Türkei, und der damit verbundene Meinungsäußerung, bekannt. Dass er



Gewerkschaft der Flugsicherung

nun allerdings seine Meinung in innenpolitischen Angelegenheiten derart kundtut, finde ich in dieser Art und Weise nicht besonders angebracht.

Ich zitiere aus seiner Rede: „Nun komme ich auf ein relativ neues Problem, das darin besteht, dass es mitunter auch zu einer Entsolidarisierung im Bereich derer kommen kann, die eigentlich zusammen stärker sind. Das geschieht gelegentlich in unseren Betrieben und Unternehmungen. Es kann dann zu einer Beschädigung unseres bewährten deutschen Modells kommen, indem einzelne Berufsgruppen ihre Schlüsselstellung missbrauchen, um Eigeninteressen gegen Gesamtinteressen durchzusetzen.“

Dass er damit auf die, in der neuen Koalitionsvereinbarung, geplante Rückkehr zur Tarifeinheit abzielte, welche vor allem Kleinst- und Spartengewerkschaften betreffen würde, ist selbstredend. Natürlich geht es in diesem Zusammenhang vor allem um die Arbeitnehmervertretungen der Berufsgruppen der Lokführer, Ärzte, Piloten und auch um uns, die Flugsicherung. Dies brachte mich dazu mal im Internet zu recherchieren, was den die Aufgaben eines Bundespräsidenten seien und stieß dabei auf folgendes:

Der Bundespräsident ist das Staatsoberhaupt der Bundesrepublik Deutschland. Er regiert nicht, sondern er repräsentiert das Land. Deshalb steht er über den Parteien und über allen politischen Institutionen. Er ist neutral!

Nun so ganz neutral war diese Rede bestimmt nicht, auch nicht als Bundespräsident. Vor allem aber enttäuschte mich sehr, dass er ein Gesetz befürwortet, welches ein verfassungsmäßiges Freiheitsrecht, ein Grundrecht, einschränken soll. Gerade von ihm (und er hat ja nun mal eine imposante und bewegende Vergangenheit) hätte ich mir in einer solchen Frage mehr Sensibilität erhofft und erwartet. Vielleicht sollten wir den Bundespräsidenten zu unserer nächsten Bundesdelegiertenkonferenz im September nach Darmstadt einla-

den. Alternativ hilft ja eventuell eine kleine Erinnerung an seinen geschworenen Amtseid als Bundespräsident (Artikel 56 GG): „Ich schwöre, dass ich meine Kraft dem Wohle des deutschen Volkes widme, seinen Nutzen mehre, Schaden von ihm wende, **das Grundgesetz und die Gesetze des Bundes wahren und verteidigen**, meine Pflichten gewissenhaft erfüllen und Gerechtigkeit gegen jedermann üben werde. So wahr mir Gott helfe.“

Eben jenes Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland, welches am 23. Mai seinen 65. Geburtstag feierte.

Kleine **satirische** Schlussbemerkung hierzu von mir, auch aufgrund der anstehenden Fußballweltmeisterschaft in Brasilien: Es gibt in Deutschland nur eine Person, die wohl sagen kann was sie möchte und der man auf gar keinen Fall böse sein kann oder dahinter etwas unredliches vermutet: Das ist nicht der Bundespräsident, der Bundestagspräsident oder gar die Bundeskanzlerin.

Nein, es ist unser **Kaiser**, Kaiser Franz Beckenbauer.

Was er sagt ist so etwas wie ein Gesetz und stimmt wohl (fast) immer und wenn nicht, wird es ihm auf keinen Fall übel genommen. **(Satire aus)**

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen allen viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe des „der flugleiter“, eine schöne sonnige Zeit und viel Spaß bei der Fußballweltmeisterschaft. Ich freue mich jetzt schon Sie in circa zwei Monaten zu unserer nächsten Ausgabe begrüßen zu dürfen.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

EDITORIAL

GdF – Termine

Mai 2014

05. – 09.	IFATCA	Gran Canaria
13. – 14.	MARC Meeting	Maastricht
15. – 17.	D.A.CH. Meeting	Dresden
20.	FSTD Vorstandssitzung	Langen
22. – 23.	AG FDB	

Juni 2014

11. – 12.	Vorstandssitzung	
12. – 14.	IFATSEA European Regional Meeting	Langen
23.	Sitzung Bundesvorstand	
23. – 27.	ICAO: Meeting NGAP Task Force in	Montreal
24.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt

Juli 2014

03.	Treffen GB CC DFS/GdF-FSBD	
15. – 16.	MARC Meeting	
21.	Sitzung Bundesvorstand	
22.	gemeinsame Vorstandssitzung Bund und Fachbereiche	
29.	Vorstandssitzung FSTD	Langen

August 2014

19. – 20.	Sitzung Tarifkommission	Darmstadt
25.	Sitzung Bundesvorstand	Frankfurt
26.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
28. – 29.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



**Preiswerte Loss-of-License Versicherungen
für DFS-Lotsen, Regionallotsen und Apron**

www.lizenzverlust.de

**Versicherungsbüro Petersen und Partner Im Albgrün 9
76275 Ettlingen Tel.: (07243) 71 98 03 Fax.: (07243) 38549**

Liebe Mitglieder,



von
Jan Janocha

wenn Sie diesen Artikel hier lesen, liegt die Europawahl (22. – 25.5.) bereits hinter uns. Da ich diese Zeilen aber vor der Wahl geschrieben habe, kann und will ich mich, außer dass das Europäische Parlament nun wieder auf 751 Sitze verkleinert wurde und Deutschland 3 Sitze „verliert“, beim Schreiben dieser Zeilen weder auf eine Prognose einlassen, noch Stellung zu möglichen Konsequenzen des Wahlausganges nehmen.

Sie können sich aber sicher sein, dass die GdF mit nicht nur einem Auge nach Brüssel schauen wird; und auch wenn unsere Einflussmöglichkeiten auf europapolitischer Ebene vielleicht nicht die Größten sind, werden wir dort, wo es nötig und möglich ist, Aufklärungsarbeit betreiben!

Apropos Wahlen: DFS-weit wurden die Betriebsratswahlen durchgeführt. Hier gratuliert die GdF nicht nur allen neu gewählten Arbeitnehmervertretern auf Betriebsratsseite recht herzlich, sondern freut sich auch, dass erste Termine zwischen GdF (Petra Reinecke, Vorstand Tarif und Recht) und Betriebsräten vereinbart wurden um die Zusammenarbeit der (beiden) Arbeitnehmervertretungen zu intensivieren und

zu verbessern; denn dies ist erklärtes Ziel der GdF. Die neuen Betriebsratsvertreter bekommen übrigens in den kommenden Ausgaben unserer Zeitschrift „der flugleiter“ die Möglichkeit sich vorzustellen.

Neben Europaparlament und Betriebsratswahl gab es auch anderswo Personalumstellungen. Besonders interessant dürfte die Wahl des neuen DGB Chefs sein. Michael Sommer gab nach 12 Jahren an der Spitze des DGB den Staffelnstab an Reiner Hoffmann weiter. Eine der ersten Handlung des DGB unter Hoffmann war die teilweise Distanzierung von der bisherigen Forderung nach einem Gesetz zur Tarifeinheit! Bleibt nun abzuwarten wie die Bundesregierung und der BDA auf diese, aus unserer Sicht, erste Abweichung vom bisherigen Kurs des DGB reagieren. Sollte Frau Nahles nun vielleicht langsam verstehen, dass ein Einschnitt in die Tarifautonomie in Deutschland nicht nur unmoralisch und grundgesetzwidrig, sondern von der Mehrheit einfach ganz klar nicht gewollt ist? Oder um mit einem Zitat von Marx abzuschließen: „Wenn der Zweck die Mittel heiligt, dann ist der Zweck unheilig.“

Mit einem ersten Referentenentwurf zu einer möglichen Gesetzesänderung ist im Herbst zu rechnen, dann wird man sehen, wohin die Reise geht. (Anmerkung der Redaktion: vergleiche hierzu auch den Artikel „Einmal duschen und nicht nassmachen bitte“ von David Schäfer in dieser Ausgabe).

Wie bereits gesagt: Unsere Augen sind gen Brüssel und Berlin gerichtet. Beide!

Ihr Jan Janocha

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Michael Nitschke
Rechtsanwalt

Daniel Staack
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Kanzlei Bremen
Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: 0421/96 099-0
Fax: 0421/96 099-11

Kanzlei Frankfurt
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt/Main
Tel.: 069/24 00 66 66
Fax: 069/23 80 76 53

E-Mail: info@kanzlei-wv.de · Internet: www.kanzlei-wv.de

Tarifpartner Deutsche Flugsicherung GmbH – Terra incognita

Warum eine Verweigerung der Strategie-Debatte die DFS viel Geld kostet



von
Petra Reinecke

Die DFS ist ein Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, wenn auch ein besonderes. Neben vielem, was die Flugsicherung von der Airline-Industrie unterscheidet, gibt es zugleich wesentliche Gemeinsamkeiten oder Analogien. So sind sowohl die Deutsche Lufthansa AG als auch die DFS GmbH ehemalige Staatsunternehmen. Ein historischer Umstand, der bis in die heutige Zeit deutliche Spuren hinterlässt und Akteuren auf beiden Seiten noch immer – mal mehr, mal weniger – zu schaffen macht. Man denke nur an das prägende Laufbahn- (Senioritäts-)Prinzip oder etwa die Versorgungslasten, welche die große DLH und die sehr viel kleinere DFS unisono mehr denn je beklagen.



von RA
Dirk Vogelsang

Ein erheblicher Unterschied besteht darin, dass trotz der gemeinsamen Klage über zu hohe Personal- und Versorgungskosten der Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten in beiden Unternehmen stark differiert. Während beim Flaggschiff der deutschen Airlines der Personalaufwand am Gesamtaufwand im Geschäftsjahr 2013 bei 23,4 Prozent lag, erreichte dieser Anteil bei der DFS im selben Jahr wahrhaftige 76,7 Prozent! Gegenüber dem Jahr 2009 (Anteil des Personalaufwandes am Gesamtaufwand 68,1 Prozent) ist der Personalaufwand in den letzten vier Jahren damit nochmals deutlich angestiegen.

Sehr vereinfacht und etwas flapsig formuliert: Bei der DFS geht mehr als drei Viertel von jedem ausgegebenem Euro fürs Personal drauf. Die Summe der Personalkosten wird damit – like it or not – zu einer der wesentlichsten, wenn nicht sogar der entscheidenden Stellschraube für die wirtschaftliche Gesamtverfassung des Unternehmens.

Diese Feststellung lässt sich zunächst „neutral“, einfach als nüchtern sachliche treffen. Für ein Dienstleistungsunternehmen, dessen Wertschöpfungskapazität vor allem auf seinen gut ausgebildeten, generell hoch motivierten und mit speziellen Qualifikationen ausgestatteten Arbeitskräften basiert, ist dies per se nichts Anrüchiges. Das Knowhow, die Erfahrung und die Innovationsfähigkeit, also die „Kern-Assets“ der DFS, (be)finden sich vor allem im Personal – warum soll-

te sich das nicht in einem entsprechenden monetären Aufwand niederschlagen?

Das Geld steckt in den Tarifverträgen

So weit, so gut. Doch die Entsprechung einer filigranen sowie vor allem die Sicherheit im Luftverkehr garantierenden Dienstleistung (Luftfahrt ist hochgradig sicherheitssensitiv!) in relativ hohen Personalkosten wird aus Unternehmenssicht zunehmend problematisch und tendenziell „inakzeptabel“, wenn externe Faktoren und Treiber den Druck auf die Kosten erhöhen und das Unternehmen zu massiven Einsparungen zwingen.

Verstärkt wird dieser Effekt durch Management-Fehler, die sogenannten „hausgemachten“ Probleme und länger andauernde Fehlentwicklungen, die dazu beitragen, dass das Unternehmen aus dem sprichwörtlichen Ruder läuft.

Man kann die zu Zahlen gewordenen Probleme dann in der Bilanz nachlesen, das gilt für ein DAX-Unternehmen ebenso wie für alle anderen. Eine Bilanz, selbst eine geschönte und mit Verstecken versehene, ist nüchtern und hat ihre eigene Aussagekraft. Die DFS unterscheidet sich insofern nicht von anderen Unternehmen.

Dies führt das jeweils verantwortliche Management, den Vorstand oder die Geschäftsführung, unweigerlich zu der Frage, wie (vor allem: mit welchen Mitteln) einer sich drohend dauerhaft verschlechternden Bilanz begegnet werden kann. Die Beantwortung dieser Frage zwingt die handelnden Organe und ihre Stäbe zu einer gründlichen Befassung mit den Faktoren, Hebeln und Stellschrauben, die das Kostenvolumen maßgeblich beeinflussen.

Und wie immer man es dreht und wendet, in den mit hoher kollektiver Regelungsdichte versehenen Unternehmen der Luftfahrt lautet die Antwort schlicht: Die wesentlichen Kosten stecken in den Kollektivvereinbarungen – nämlich in den Tarifverträgen und Betriebsvereinbarungen. Für die DFS gilt dies nicht nur ebenso wie für andere Luftverkehrsunternehmen auch, sondern sogar ganz besonders. Ob man dies nun als übergroße Last beklagt oder als berechtigten Besitzstand gut heißt, de facto und de jure ist das Portfolio der zugunsten aller DFS-Mitarbeiter tariflich (und, wenn auch in geringerem Maße, betrieblich) festgezurrten Besitzstände außergewöhnlich gehaltvoll – in quantitativer wie qualitativer Hinsicht.

Wenn aber – auf eine einfache Formel gebracht – die Kosten der DFS vor allem in den Tarifverträgen stecken, müsste dann nicht eine von (tatsächlichen oder vermeintlichen) Spatzwängen getriebene Geschäftsleitung mit großer Priorität den andauernden, intensiven und langfristig angelegten Dialog mit der anderen Tarifpartei, ihrem (Verhandlungs-)Partner – in diesem Fall der GdF als „Hausgewerkschaft“ – suchen?

So selbstverständlich und naheliegend dies zu sein scheint, so wenig entspricht dem jedoch die Praxis der amtierenden Geschäftsführung unter dem Vorsitz von Prof. Klaus-Dieter Scheurle.

„Vodafoneisierung“ der DFS?

Dies gilt für die sogenannte „Beziehungsebene“ ebenso wie für die Sachebene. Beginnen wir mit der ersteren:

Eine der ersten programmatischen Erklärungen des mit großen Vorschusslorbeeren gestarteten neuen Arbeitsdirektors gipfelte darin, dass er als Ansprech- und Verhandlungspartner auf Tarifebene nur bedingt oder gar nicht, in jedem Falle aber nur ausnahmsweise, zur Verfügung stehe. Die forsche Ankündigung einer Entrechtlichung (nicht zu verwechseln mit Entrechtung!) des Unternehmens wurde auch von vielen GdF-Mitgliedern begrüßt, weil man darin vor allem eine gründliche Abkehr von der jahrelang erlebten Gängelei durch den aufgeblasenen P-Bereich erkannte. Und zweifelnd gebührt dem Arbeitsdirektor Dr. Michael Hann das Verdienst, dem unseligen Treiben des Duos Hermann/Sprenger ein relativ schnelles Ende gesetzt zu haben. Dennoch beruhete die spontane Freude der GdF-Mitglieder und zahlreicher DFS-Mitarbeiter auf einem Anfangsmissverständnis: Denn im Kern war und ist die Ansage der „Entrechtlichung“ getragen von einem tiefen Misstrauen gegen das Potential, die Kraft und Kreativität tarifvertraglicher Gestaltungsmacht. Die keineswegs populismusfreie Nachricht lautete: Wenn man erst mal am Tariftisch sitzt, geht es formal und ritual zu, haben Juristen das Sagen und damit die wahrhaften Gestalter schon verloren.

Abgesehen davon, dass eine solche Betrachtungsweise der über 10-jährigen Tarifpraxis jedenfalls der GdF nicht einmal ansatzweise gerecht wird, muss die Frage erlaubt sein: Darf sich eine Geschäftsführung oder ein Arbeitsdirektor eines mit umfassenden und weitreichenden Tarifregelungen ausgestatteten Unternehmens eine solche Betrachtung erlauben?

Die Geschäftsführung hat diese Frage für sich und auf ihre Weise beantwortet. Ja, sie darf, aber dann sollte sie bestrebt sein, im Sinne einer selbsterfüllenden Prophezeiung den gewünschten Bedeutungsverlust des „Tarifsektors“ auch praktisch zu befördern – und zwar im Wesentlichen durch Nichtwahrnehmung und Vernachlässigung. Konsequenterweise hat der neue DFS-Arbeitsdirektor in den letzten 18 Monaten den Weg in fast jede Tür gefunden, nicht nur die der Betriebsräte, sondern auch einzelner Mitarbeiter und mit einer marathontartigen Energieleistung die gesamte DFS-Republik ausgiebig bereist. Termine mit der GdF und deren Tarifressort jedoch blieben die absolute Ausnahme, ein kontinuierlicher Dialog oder Austausch fand praktisch nicht statt. Nun ist eine Geschäftsführung natürlich frei in ihren organisatorischen Entscheidungen einschließlich der Aufteilung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten. Einen „Anspruch“ auf einen bestimmten Gesprächspartner oder eine formale Gleichheit der Ebenen gibt es nicht. Wir kennen jedoch kein mit Tarifverträgen ausgestattetes Unternehmen der Luftverkehrsindustrie, in denen eben diese Tarifverträge einschließlich ihrer Verhandlung nicht Chef-Sache sind. Dies hat gute Gründe, die wesentlichen sind ja oben bereits dargestellt.

Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang, dass die DFS-Geschäftsführung die „Nicht-Identität“ bzw. Verschiedenheit der tariflichen und betrieblichen Ebenen in zentralen Punkten wie Konfliktanbahnung, Herangehensweise und Lösungssuche wiederholt beklagt hat. Es mag sein, dass die gelebte



Realität in wesentlichen Industriezweigen eine andere ist und dass gerade auch bei Vodafone – einem Telekommunikationsunternehmen, in dem der jetzige DFS-Arbeitsdirektor in eben einer solchen Funktion lange Zeit gewirkt hat – die tarifliche und betriebliche Interessenvertretung weitgehend „eins“ waren, also gleichsam verschmolzen sind. Für die Arbeitgeberseite, namentlich deren Arbeitsdirektor, vereinfacht das natürlich viele Dinge in angenehmer Weise.

Die Luftfahrtindustrie gehört jedoch zu den Bereichen, in denen die betriebliche und die tarifliche Interessenvertretungsstruktur jeweils eine hohe Eigenständigkeit aufweisen – die DFS macht da keine Ausnahme. Der zu beobachtende Versuch, durch Personalmitnahme bzw. -nachführung aus dem alten Unternehmen in dem neuen eine eher gewünschte Unternehmenskultur zu befördern, erscheint in dieser Hinsicht nicht sehr aussichtsreich. Man fühlt sich ein wenig an das alte Brecht-Zitat erinnert: „Wäre es da doch nicht einfacher, die Regierung löste das Volk auf und wählte ein anderes?“

Interventionismus und verpasste Gelegenheiten

Ebenso wie im normalen Leben Verdrängung meist kein guter Ratgeber ist und nicht wirklich weiter hilft, so wird man auch in der Tarifwelt von der Realität recht schnell wieder eingeholt. Dass die gezielte Vernachlässigung und offen demonstrierte Geringschätzung der Tarifebene durch „Verweisung“ einzelner Themen und die Delegation nach unten in der Praxis nicht durchhaltbar sind, hat sich bereits jetzt, nach relativ kurzer Zeit, herausgestellt. Da es letztlich doch die Geschäftsführung ist, die in wichtigen, schwierigen oder gar kritischen Phasen die Entscheidungen treffen muss, wird die ausschließlich anlassbezogene und daher sprunghafte Kontrollübernahme auf der Gewerkschaftsseite als interventionistisch und wenig transparent empfunden – keine guten Voraussetzungen, um in einer kritischen Phase zu Lösungen zu gelangen. Mangelnde Kommunikation fördert die Gefahr von Missverständnissen und wechselnde Ansprechpartner lassen den Eindruck von Beliebigkeit entstehen, auch dies ist Gift für das gewöhnlich ohnehin schwierige Tarifgeschäft.

Betrachten wir die Sachebene: Die seit Antritt der neuen Geschäftsführung getätigten zwei Vergütungsabschlüsse verliefen unspektakulär und weitgehend konfliktfrei. Ein Erfolg? Nach unserer Auffassung eher nicht, denn beide Abschlüsse haben weder zu einer Verbesserung der Situation des Unternehmens noch zu einer Sicherung der Perspektiven für die Mitarbeiter beigetragen. Diese Chance hätte aber durchaus bestanden und die GdF war bereit, mit langfristigen Abschlüssen für eine (Teil-)Erfüllung strategischer Absicherung zu bezahlen. Dass die Formel „Absicherung gegen Geld/Volumen“ nicht aufgegangen ist, lag jedoch weniger an den durchgeführten Verhandlungen selbst. Das Problem ist vielmehr, dass die Frage, wie der von der Geschäftsführung gewünschte Unternehmensumbau einschließlich der Sparzwänge kompromisshaft mit den gewerkschaftlichen Bedürfnissen nach Absicherung austariert werden kann, kein kontinuierlicher Diskussions- und Verhandlungsgegenstand zwischen den Tarifparteien ist. Die GdF fordert ihn seit fast zwei Jahren ein, die DFS-Geschäftsführung sieht keinen Handlungsbedarf und winkt ab.

Ebenso lange bittet, mahnt und fordert die GdF von der DFS, den Diskurs über die strategische Ausrichtung des Unternehmens und die daran von beiden Seiten geknüpften Erwartungen am Tariftisch zu führen. Die DFS-Geschäftsführung sieht auch hierfür keinerlei Veranlassung. Verwiesen wird stereotyp auf den sogenannten 5-Punkte-Plan, die Einsparung von 100 Millionen Euro in den nächsten fünf Jahren und das – erkennbar von Sozialplanängsten getriebene – Bekenntnis zum Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen. Wir vermögen darin beim besten Willen keine Strategie zu erkennen, geschweige denn Leitplanken, die für die wichtigsten tariflich zu lösenden Fragen die so dringend benötigte Orientierung geben könnten.

Die von vielen erhoffte Verhandlung und der Abschluss eines Teilzeitarifvertrages ist kurz vor dem entscheidenden Stadium zum Erliegen gekommen, weil die DFS-Geschäftsführung einseitig entschieden hat, auf die Option der Zwangsteilzeit bei Junglotsen (70%-Verträge für Berufsanfänger) nicht zu verzichten. Und dies, obwohl die GdF hieran einen sehr großen Stresspfeil gemalt und eine finanzielle Kompensation des gewünschten Einsparvolumens durch Umlage auf alle angeboten hat. Eine planvolle Ausweitung von Teilzeitkonstruktionen durch eine Palette attraktiver Optionen hätte einen erheblichen Beitrag leisten können, um den Personal- und damit Kostenaufwand zu reduzieren. Trotzdem fiel es der DFS offenbar leichter, auf diese Vorteile zu verzichten, als die einseitige Option von Zwangsteilzeit für eine Handvoll Junglotsen aus der Hand zu geben.

In der Folge dieser Verwerfungen sind die Verhandlungen zur Ü55-Problematik, welche aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Kapazität erhebliche Schnittstellen mit der Teilzeittheorie aufweist, dann ebenfalls zum Erliegen gekommen.

Die hochbrisante Problematik des zukünftigen Umgangs mit den Regenerationskuren ist zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Beitrags noch immer weit von einer Lösung entfernt. Es wäre nicht fair, dies einseitig der DFS anzulasten, da es auch innerhalb der GdF kontroverse Diskussionen zu diesem überaus wichtigen Thema gibt. Zumindest hat die DFS sich bislang verbal stets zum Fortbestand der Kuren an sich (und damit natürlich auch ihrer Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit) bekannt. Gleichwohl ist die Befürchtung, dass die aufgetretene Steuerproblematik (Pauschal- oder Individualbesteuerung der Kuren) von der DFS zukünftig als „Dosenöffner“ genutzt werden könnte, um nach und nach die Kuren insgesamt in Frage zu stellen, nicht wirklich ausgeräumt.

Positiv festzuhalten ist, dass die meisten akuten Probleme bei der Umsetzung des Eingruppierungstarifvertrages (ETV) im Rahmen der vereinbarten Tarifbeobachtung gemeinsam „entschärft“ werden konnten. Auch die bilateralen Gespräche zum Belastungsausgleich (BAG) liefen –unbeeindruckt von allem anderen – sehr konstruktiv ab. Diese Punkte sollen hier nicht verschwiegen werden, aber es ist kein Zufall, dass die einzigen halbwegs erfreulichen Tendenzen gerade aus den Bereichen zu berichten sind, in denen auf beiden Seiten die betrieblichen Praktiker das (fast) uneingeschränkte Sagen haben.

Es wäre jedoch naiv, die Beseitigung von Friktionen an einigen wesentlichen Punkten (hierzu zählt vor allem der ETV), deren Fortbestehen für beide Seiten zusätzliche Probleme bereitet hätte, mit einem Fortschritt der zentralen Anliegen, welche die DFS einerseits und die GdF andererseits als Tarifparteien betreffen, zu verwechseln. Diese Anliegen bleiben verwaist.

Angst vor Transparenz?

Bleibt die große Frage nach dem „Warum?“ Warum leistet sich die DFS-Geschäftsführung den Luxus, den für die Kostenentwicklung und damit zugleich zu einem wesentlichen

Teil auch die wirtschaftliche Gesamtentwicklung der DFS maßgeblichen Sozialpartner, den Tarifpartner GdF, gleichsam links liegen zu lassen?

Warum wird die immer wieder vorgetragene Bitte/Aufforderung der GdF, über die Zukunft und die Zukunftsfähigkeit der Deutschen Flugsicherung anhand der Bestimmung strategischer Ziele in einen tariflichen Dialog einzutreten, nicht gehört? Geböte nicht allein schon der Respekt vor dem Sozialpartner, sich zumindest einmal anzuhören, warum diesem bestimmte Kompromisse, Zugeständnisse oder Strukturänderungen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sowie einer Zielbestimmung deutlich leichter fallen könnten?

Die DFS hat auf diese Fragen bislang bestenfalls hinhaltend („Ja, können wir mal machen ...“) oder verständnislos („Wir wissen nicht, wofür das gut sein sollte ...“) reagiert. Mit der ersteren Reaktion ist niemandem gedient, solange nicht auch tatsächlich etwas passiert. Letztere Antwort ist nicht nur ebenso perspektivlos, sondern dazu auch noch heikel. Denn sie führt zu einer unmerklichen Rollenverkehrung, die eine Gewerkschaft nicht lange durchhalten kann: Wenn eine Gewerkschaft längere Zeit erfolglos den Arbeitgeber zu einem tariflichen Dialog über die gemeinsame Zukunftssicherung auffordert, dann wird die in diesem Angebot steckende Bereitschaft, auch selbst etwas beizutragen – also zu geben – nach und nach diskreditiert.

Es gibt eine Reihe von vorstellbaren Gründen, warum ein Arbeitgeber ein derartiges gewerkschaftliches Anliegen ohne nähere Prüfung und Einlassungsbereitschaft schon im Ansatz zurückweist. Aus unserer Sicht allerdings keinen überzeugenden oder gar guten:

Eine Möglichkeit, vielleicht die normalerweise naheliegendste, wäre, dass die DFS-Geschäftsführung im Hinblick auf die GdF als Tarifpartei kein hinreichendes Vertrauen bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit oder ihrer Leistungsbereitschaft hat. Ebenso möglich wäre, dass es nicht am Vertrauen mangelt, also nicht die Ernsthaftigkeit bezweifelt wird, aber das Zutrauen – nämlich die Fähigkeit zur Durchsetzung „unpopulärer“ Maßnahmen nach innen – in Zweifel gezogen wird.

Für beide Fälle gilt jedoch der gute alte Grundsatz: „Probieren geht über Studieren“. Es gibt genügend Mittel und Wege, einen Korridor für Gespräche und Verhandlungen zur gemeinsamen Zukunftssicherung aufzumachen, der keine Beschädigungen oder „Verlierer“ hinterlässt, wenn es am Ende doch nicht klappen sollte. Sollte der GdF die Vermutung vorseilen, am Tariftisch habe sie stets die besseren Karten, so ist diese durch die Tarifpraxis selbst bereits widerlegt.

Eine weitere – mehr theoretische – Möglichkeit wäre, dass die DFS-Geschäftsführung die Bedeutung und den Stellenwert der in den Tarifverträgen steckenden Volumina für die Gesamtgeschicke des Unternehmens maßlos unterschätzt.

Dies ist aus zwei Gründen eher unwahrscheinlich: Zum einen hat auch die jetzige Geschäftsführung in ihrer bisherigen Amtszeit die aus ihrer Sicht bestehenden Zwänge und Begehrlichkeiten, soweit sie an tarifvertragliche Besitzstände geknüpft sind, deutlich signalisiert. Dass dies sehr sprunghaft und stets ausschnittsweise geschehen ist, ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung. Und zum anderen ist die neue Geschäftsführung, was das Erkennen von (betriebs-)wirtschaftlichen Zusammenhängen und die dafür maßgeblichen Treiber anbelangt, vermutlich um einiges besser aufgestellt als ihre Vorgänger. Es spricht daher wenig für die These, dass die Bedeutung der Tarifverträge und des in ihnen steckenden Kostenvolumens verkannt wird.

Hingegen besteht durchaus die Möglichkeit, dass in der Geschäftsführung die Meinung dominiert, die jetzt und erst recht in der Zukunft nötigen „Sparbeiträge“ der DFS-Mitarbeiter werde man auch ohne größere Anstrengungen am Tarifisch und ohne grundsätzliche Verständigung mit dem Tarifpartner über Zukunftsziele, sozusagen im tarifvertraglichen Alltagsbetrieb und von einem Punkt zum nächsten hüpfend, generieren können. Eine solche Fehleinschätzung – denn das ist sie ohne Frage – könnte durch die bisherige Wahrnehmung eines vergleichsweise hohen „Anfangswohlwollens“ und der weit verbreiteten Sehnsucht nach einem konstruktiven Miteinander begünstigt sein. Richtig ist: Weder die schweren Missgriffe der alten Geschäftsführung im Umgang mit dem Personal und den Sozialpartnern noch das aus Brüssel (Regulierung!) kommende Ungemach werden der neuen Geschäftsführung zugerechnet. Daraus resultierte ein anfänglicher Vertrauensvorschuss.

Es wäre aber ein schwerer Fehler und könnte fatale Folgen haben, darauf zu bauen, dass allein eine solche Stimmung die Geschäftsführung „über die Zeit rettet“, wenn man sich nicht gemeinsam auf einen Weg in die Zukunft verständigt. Wenn die Bereitschaft der Arbeitnehmerseite, ihren Beitrag zu leisten, nicht mit der Bereitschaft der Arbeitgeberseite, über Absicherungen zu reden, korrespondiert, wird die Kompromissbereitschaft stark abnehmen. Darüber hinaus ist schon jetzt erkennbar, dass die überaus ambivalenten Aussagen der Geschäftsführung zur wirtschaftlichen Gesamtverfassung der DFS (die Skala reicht hier von „DFS als (Teil-) Sanierungsfall“ bis hin zu „Trendwende bereits geschafft“) die Mitarbeiter stark verunsichern und die Bereitschaft zur Leistung von Sparbeiträgen deutlich dämpfen. Ein Übriges tut die mit Fatalismus angereicherte Unsicherheit, ob der eigene Beitrag angesichts der apokalyptischen europäischen Szenarien überhaupt noch ins Gewicht fällt.

So sprechen wir denn am Ende einen Verdacht aus, der auch ein widerleglicher ist, aber gleichwohl zunimmt. Im Außenverhältnis haben die DFS und gerade die DFS-Geschäftsfüh-

rungen zu allen Zeiten von zwei Faktoren immer stark profitiert. Der eine liegt schlicht darin begründet, dass die DFS als nach wie vor staatsbesessenes Unternehmen einfach zu klein ist (man vergleiche sie nur mit der Bahn!), um allzu starke politische, ministerielle oder sonstige Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Der zweite Faktor, fast noch wichtiger, besteht darin, dass Außenstehende wie die Nutzer (Airlines), aber auch die Verantwortlichen im Verkehrsministerium oder in Aufsichtsgremien, kaum wirklich in der Lage sind, sich ein unabhängiges und vollständiges Bild von der Gesamtverfassung der DFS, ihrer Effizienz, Abläufe und Interna zu machen. Sie sind somit weitgehend auf das angewiesen, was aus der DFS selber kommt.

Die partielle Ohnmacht der die Flugsicherung umgebenden Welt hat übrigens auch einen Vorgang begünstigt, der in der deutschen Unternehmenskultur wohl einmaligen Charakter haben dürfte: Ein scheidender Aufsichtsratsvorsitzender (Prof. Scheurle) sucht einen neuen Chef (CEO) für das beaufsichtigte Unternehmen und findet schließlich wen – sich selbst!

Die Möglichkeit, sich äußerer Kontrolle weitgehend zu entziehen, in der Lotsensprache treffend mit „unter dem Radar fliegen“ charakterisiert, dürfte gerade auch der jetzigen Geschäftsführung einiges wert sein. Und so könnte eine Befürchtung lauten, dass der Einstieg in tarifliche Verhandlungen zur Zukunftssicherung – die naturgemäß umfänglich und komplex sein würden – ein Ausmaß an Transparenz mit sich bringen könnte, das schlicht nicht gewollt ist. Die Geschäftsführung möchte die Definitionsmacht bezüglich der Frage, wie gut oder schlecht sie ihren Job macht, selbst behalten. Zu viel Informationsfluss, Einblicke in Zusammenhänge, Klarheit über Ursache und Wirkung – eben Transparenz – könnten da nur schaden. Hinzu käme die stets vorhandene Besorgnis, die unternehmerische Entscheidungsfreiheit könne durch gewerkschaftliche Mitwirkung eingeschränkt werden oder an Legitimation verlieren.

Die GdF ihrerseits kann sich den Luxus, das Thema Zukunftssicherung brachliegen zu lassen, nicht leisten. Zu gegebener Zeit könnte die bisherige Bitte, in entsprechende Verhandlungen einzutreten, einer darauf zielenden Forderung weichen.

Schließen wir mit einer Anekdote. Im Jahr 2002, als die Flugsicherung ihren alten Standort in Offenbach-Kaiserlei aufgab, und die neue DFS-Zentrale in Langen eingeweiht wurde, war das Wort „Glaspalast“ in aller Munde. Während der Einweihungsfeier fragte ein vorlauter Journalist den damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung, Dieter Kaden: „Was muss eine Geschäftsführung zu verbergen haben, die sich mit so viel sichtbarer Transparenz umgibt?“. Mister Flugsicherung was not amused. Die Abwandlung müsste heute lauten: „Was muss eine Geschäftsführung zu verbergen haben, die so viel Scheu vor Transparenz hat?“. Wir wissen es nicht genau, aber wir wissen, dass es viel Geld kosten kann.

*Petra Reinecke, GdF-Vorstand Tarif und Recht
RA Dirk Vogelsang, GdF-Verhandlungsführer*

Einmal duschen und nicht nassmachen, bitte!

Wie der DGB in Sachen Tarifeinheit um eine klare Haltung ringt – und sie nicht findet



von
David Schäfer

„Neue Besen kehren gut“ sagt das Sprichwort. Zum Beginn seiner Amtszeit hätte der neue DGB-Bundesvorsitzende Reiner Hoffmann auf dem DGB-Bundeskongress in Berlin vom 11. bis 16. Mai die Gelegenheit gehabt, es zu bestätigen: drei DGB-Bezirke hatten beantragt, der DGB möge die Bundesregierung auffordern, das Gesetzesvorhaben zur Tarifeinheit nicht weiter zu verfolgen.

Zur Erinnerung: das faktisch schon Jahre zuvor von den Berufsgewerkschaften (wie z.B. der GdF bezüglich der Lotsen am Flughafen Hahn) außer Kraft gesetzte Prinzip der Tarifeinheit, wonach in einem Betrieb jeweils nur der Tarifvertrag einer, nämlich der in dem Betrieb insgesamt und am weitesten verbreiteten Gewerkschaft, gelten sollte, war 2010 vom Bundesarbeitsgericht (BAG) auch offiziell für „tot“ erklärt worden. Eine gemeinsame (!) Initiative von DGB und Arbeitgeberverbänden wollte es sodann per Gesetz durch erhebliche Einschnitte in das Arbeitskämpfrecht reanimieren, bis sich der DGB 2011 wegen des internen Widerstands gegen Streikeinschränkungen daraus zurückzog. Die schwarz-gelbe Koalition verfolgte die Sache zwar weiter, wegen des erlahmten Verbandsengagements und verfassungsrechtlicher Bedenken des FDP-geführten Justizministeriums kam es aber nicht zu der von den Arbeitgebern erhofften Regelung.

Die große Koalition hat sich die Tarifeinheit wieder auf die Fahnen geschrieben, unter anderem als Trostpflaster an die Arbeitgeber für die „Zumutungen“ des gesetzlichen Mindestlohns. Im „Tarifautonomiestärkungsgesetz“, das bereits im Juni im Parlament eingebracht werden soll, wollte man gemeinsam mit dem Mindestlohn auch hierzu eine Lösung präsentieren. Nun wird es wohl doch Herbst werden, der Mindestlohn geht vor. Das ist beinahe schon schade, denn es wäre ein exemplarischer Fall von Orwell'schem „Neusprech“ gewesen, wenn Einschränkungen in der Handlungsfreiheit von Gewerkschaften ausgerechnet mit dem „Tarifautonomiestärkungsgesetz“ eingebracht worden wären. Zitronenfalter falten schließlich auch keine Zitronen.

Und wie stellt sich der DGB heute zu alldem? Er laviert weiter herum. Tarifeinheit ja, aber: keine „Eingriffe in die bestehenden Regelungen (...), die das Streikrecht oder die verfassungsrechtlich geschützte Tarifautonomie beeinträchtigen“, so lautet der Beschluss des Bundeskongresses. Wäre mit einem „Tarifautonomiestärkungsgesetz“ ja auch irgendwie schwer zu vereinbaren. Der neue DGB-Vorsitzende hat das Vorhaben also nicht endgültig von seiner Türschwelle gekehrt. Vermutlich, weil man sich an den Deal „Mindestlohn gegen Tarifeinheit“ gebunden sieht.

In der Sache könnte man ebenso gut versuchen, zu duschen ohne sich nasszumachen: Für diejenigen, die die Aktivitäten der Sparten- und Berufsgewerkschaften als Ärgernis betrachten, geht es doch gerade darum, die „Kleinen“ entweder ganz aus den Betrieben heraus zu drängen oder sie jedenfalls in ein enges Streikkorsett hinein zu zwängen. Letzteres ist offensichtlich ein Eingriff ins Streikrecht, und wenn man einer Gewerkschaft die Möglichkeit abspricht, eigene Tarifregelungen in einem Betrieb zu schaffen, dann ist es jedenfalls um deren Tarifautonomie auch nicht mehr allzu gut bestellt.

Folgerichtig weiß offensichtlich auch keiner mehr so recht, was der DGB eigentlich will. So schrieb *SPIEGEL Online* unter Berufung auf die *dpa* ursprünglich, der DGB lehne jetzt ein Gesetz zur Tarifeinheit kategorisch ab. Inzwischen haben sich beide korrigiert. Auch die Arbeitgeberverbände halten ein Gesetz in ihrem Sinne weiterhin für möglich. Claus Welsky von der GdL versteht den DGB-Beschluss hingegen als „die unmissverständliche Forderung an die große Koalition, diesen Unsinn fallen zu lassen“ und die Regierung sieht sich trotz dieses Beschlusses in der Lage, einen entsprechenden Gesetzesentwurf zu schaffen. Offensichtlich ist für jeden was drin in diesem Beschluss.

Und das kann nur bedeuten, dass am Ende doch irgendjemand ganz schön nass dastehen wird: Entweder der DGB, weil der Gesetzesentwurf seine Beschlusslage schlichtweg ignoriert und eben doch in die Tarifautonomie auch der DGB-Gewerkschaften eingreift. Oder die Arbeitgeber, weil das Gesetz ihnen die erwünschte Ruhe vor den Berufsgewerkschaften doch nicht bringt. Oder die Regierung, deren Gesetz vom Verfassungsgericht aufgehoben wird.

David Schäfer, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht, Kanzlei Weißmantel & Vogelsang, Bremen und Frankfurt



Tarifeinheit wofür?

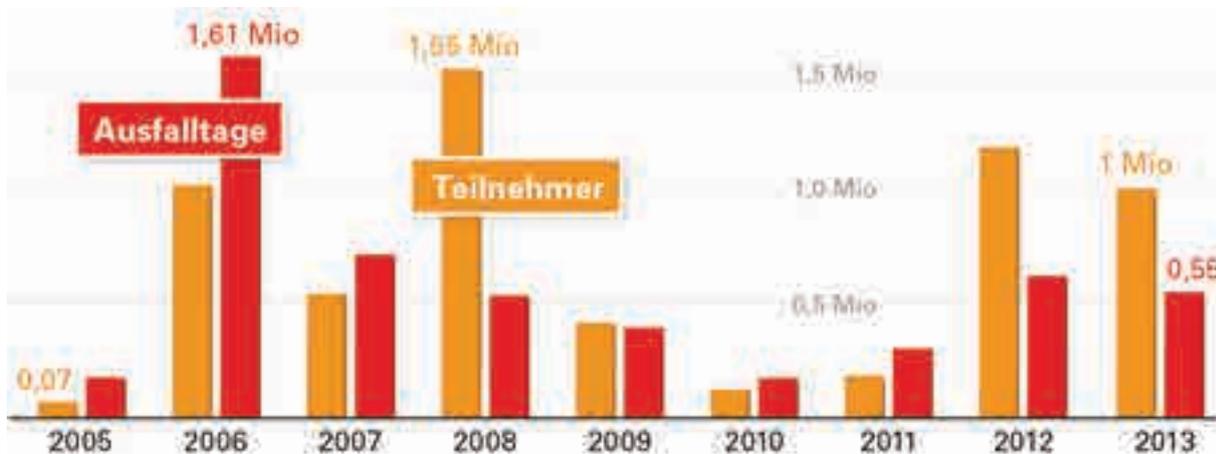
DGB-Studie: ver.di Deutscher Streikmeister 2013
 von Jörg Biermann

Relativ streikarmes Deutschland

lautet das Ergebnis einer in Böckler Impuls, Ausgabe 5/2014 veröffentlichten Studie des Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Instituts WSI in der Hans-Böckler-Stiftung. Die Hans-Böckler-Stiftung ist das Mitbestimmungs-, Forschungs- und Studienförderungswerk des Deutschen Gewerkschaftsbundes DGB. Die GdF ist nicht Mitglied des DGB.

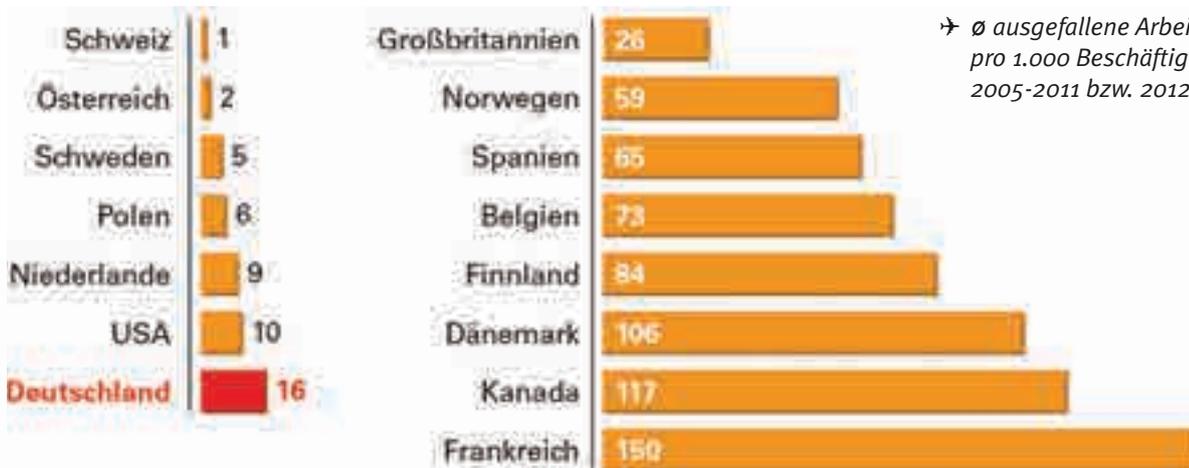
Laut dieser Studie haben 2013 in Deutschland etwa eine Million Beschäftigte gestreikt oder die Arbeit nieder gelegt, ca. 200.000 weniger als 2012. Die dabei ausgefallenen Arbeitstage verringerten sich um 80.000 auf 551.000.

Quelle: WSI 2014 – Hans-Böckler-Stiftung 2014



Auch im internationalen Vergleich kennzeichnet nicht nur relative Friedfertigkeit den deutschen Arbeitsmarkt, auch der Abstand zu streikfreudigeren Nationen ist überaus deutlich, wie die folgende Übersicht der WSI-Forscher zeigt.

Der gesamte Artikel „Streiks – Leichter Rückgang bei den Arbeitskämpfen“ der Hans-Böckler-Stiftung im Internet unter: http://www.boeckler.de/46188_46206.htm



→ ø ausgefallene Arbeitstage jährlich pro 1.000 Beschäftigte im Zeitraum 2005-2011 bzw. 2012

Quelle: WSI 2014 – Hans-Böckler-Stiftung 2014



mit Abstand Deutscher Streikmeister 2013

Verringert hat sich im Vergleich zum Vorjahr auch die Anzahl der Arbeitskämpfe. Für 2013 zählte die Hans-Böckler-Stiftung 218 Arbeitskämpfe, 32 weniger als 2012. Deutlich gegen diesen Trend zog letztes Jahr ver.di seine Kreise. Von den 218 Arbeitskämpfen in 2013 gingen allein 169 (77%) auf das Konto der Dienstleistungsgewerkschaft, wobei das Gros auf lang anhaltende Auseinandersetzungen im Einzelhandel entfielen.

Spektakulär waren auch ihre Arbeitskämpfe im Bewachungsgewerbe NRW, wovon besonders die Flughäfen betroffen waren. Das setzte sich am 21. Februar 2014 am Flughafen Frankfurt fort. Von den dort etwa 5.000 Beschäftigten in der Sicherheitssparte waren etwa 1.500 an diesem Freitag zum Dienst eingeteilt und beteiligten sich überwiegend an den Arbeitskämpfmaßnahmen. Aus den Terminals wurde eine gereizte Stimmung gemeldet, Notarztwagen seien im Einsatz gewesen um erschöpfte Passagiere zu versorgen. Per Kurznachrichtendienst Twitter ließ ver.di die Öffentlichkeit an der Freude ihres Erfolges teilhaben, nennenswerte mediale oder politische Empörung darüber blieb weitestgehend aus.



Gewerkschaften wie GdF, GdL etc. hätten es durch solch flotte Sprüche mit Schlagzeilen wie „Gefährdung des Verkehrstandortes Deutschland“ und „Sippenhaft für zehntausende Passagiere“ als Buhmann der Nation auf die Titelseiten der Gazetten gebracht. Die Gewerkschaftslandschaft ist diesbezüglich in Deutschland, einem Land mit Koalitionsfreiheit, Allgemeinem Gleichbehandlungs- und Anti-Diskriminierungsgesetz eine Zweiklassengesellschaft. Seite 50 des Koalitionsvertrags von CDU/CSU und SPD zur beabsichtigten Tarifeinheit untermauert das.

Tarifeinheit gesetzlich regeln

Um den Koalitions- und Tarifpluralismus in geordnete Bahnen zu lenken, wollen wir den Grundsatz der Tarifeinheit nach dem betriebsbezogenen Mehrheitsprinzip unter Einbindung der Spitzenorganisationen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber gesetzlich festschreiben. Durch flankierende Verfahrensregelungen wird verfassungsrechtlich gebotenen Belangen Rechnung getragen.



Zum Vergleich eine eigene kleine Grafik: Die nach Ansicht von Arbeitgeberverbänden angeblich die Daseinsfürsorge ganz Deutschlands gefährdende GdF führte **4 Arbeitskämpfe** mit ausgefallenen Arbeitstagen durch – **in 10 Jahren!** – den letzten in 2012, gemittelt 0,4 in 2013. Anlässlich dessen hier exklusiv der Entwurf einer Anlage für den Koalitionsvertrag Seite 50 „Tarifeinheit gesetzlich regeln“ der schwarz-roten Bundesregierung, womit im Übrigen nichts anderes als Streikverbot gemeint ist. Für Excel eine Reise zu den Außengrenzen seiner Darstellungsmöglichkeiten. Für den ein oder anderen Politiker vielleicht Anlass zur inneren Einkehr bei der Klassifizierung „wahrhaft drängender Probleme“ unseres Landes?

Im Zusammenhang mit „andere“ nennt die Hans-Böckler-Stiftung Arbeitsniederlegungen in der Metall- und Elektroindustrie sowie im Öffentlichen Dienst. Sogenannte Sparten-gewerkschaften werden gar nicht erwähnt, sie können allenfalls hinter dem Satz „Daneben gab es eine Vielzahl kleinerer Auseinandersetzungen“ vermutet werden.

Tarifeinheit – wofür?

Die Ergebnisse der DGB-Stiftung führen die vergangenen Bestrebungen der eigenen DGB-Führung ad absurdum; die der Arbeitgeberverbände sowieso. Das ist im Grunde aber keine neue Erkenntnis, geht es doch beim Thema Spartengewerkschaften und Tarifeinheit (*ein Betrieb, ein Tarifvertrag*) selbstverständlich nicht um „Modernes Arbeitsrecht“, wie es unter 2.2 im Koalitionsvertrag irreführend betitelt ist, oder gar um die Daseinsvorsorge in Deutschland. Hier soll unter dem Deckmantel der Tarifeinheit Anlauf genommen werden, um ein Lehrstück für Macht- und Klientelpolitik zu Gunsten von BDA und DGB zu zelebrieren. FDP-Hotel 2.0!



2011 zog sich der DGB allerdings, sehr zur Enttäuschung der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA), aus dem gemeinsamen Zweckbündnis zur Forcierung einer gesetzlich geregelten Tarifeinheit wieder zurück. Vornehmlich wohl zur verbandsinternen Befriedung. Der IG Metall, IG BCE und dem scheidenden DGB-Vorsitzenden Michael Sommer wurden weiterhin viel Sympathie für die Tarifeinheit nachgesagt, dem mächtigen ver.di Chef Frank Bsirske eigentlich auch, wenn da nicht seine skeptische Basis gewesen wäre. Die schien damals schon ein gewisses Alleinstellungsmerkmal auszuzeichnen, wenn Realitätssinn und Weitsicht gefragt ist. Die Belege der DGB-eigenen WSI-Studie 2013 zur ver.di-Streikstatistik lassen nämlich zum Thema Tarifeinheit in der Tat nur eine Schlussfolgerung zu: Wie gestalte ich als DGB den geordneten Rückzug aus einer unhaltbaren Position?

Weitaus lohnender wäre es dagegen einmal zu ergründen, in welchem Umfang Arbeitgeber durch ihr Verhalten am Scheitern von Tarifverhandlungen und damit unmittelbar an der Arbeitskampfstatistik beteiligt sind. Stichworte: Flucht aus der Tarifbindung, Kündigung von Tarifverträgen, Niedriglöhne, unangemessene Beteiligung der Belegschaft am gemeinsamen Unternehmenserfolg usw. Keine deutsche Arbeitnehmervertretung, ob Groß-, Klein- oder sog. Spartengewerkschaft streikt aus einer temporären Übellauigkeit heraus.



Tarifeinheit würde für die kleinere(n) Gewerkschaft(en) eines Betriebes bedeuten, den abgeschlossenen Tarifvertrag der Mehrheitsgewerkschaft anerkennen zu müssen. Für die Optik dürfte sicherlich durchaus noch nachverhandelt werden – während die anderen bereits auf den Barhockern Platz genommen haben. Die völlige Wirkungslosigkeit und Zeitverschwendung solch nachgelagerter Plauderstündchen ist unweigerlich vorprogrammiert, wenn die Untermauerung von

Arbeitnehmerinteressen durch Streikmaßnahmen als Ultima Ratio gesetzlich unterbunden worden ist. Ein derartiges Kräfteverhältnis hat das Bundesarbeitsgericht als (*inakzeptables*) kollektives Betteln tituliert.

Die DFS hat der GdF nach deren Gründung den Gewerkschaftsstatus abgesprochen und ist damit vor Gericht gescheitert. Ein grundlegendes Kriterium für den Richter war damals seine Einschätzung, die GdF sei in allen Belangen organisatorisch so gut aufgestellt, sie könne notfalls die Interessen ihrer Mitglieder auch mittels der Wirksamkeit von Arbeitskampfmaßnahmen vertreten. U. a. auf Grund dessen sei ihr der Gewerkschaftsstatus zuzuerkennen. Einem an Mitgliedern zweitstärksten Berufsverband innerhalb eines Betriebes, der das nur deshalb nicht zu leisten vermag, weil ihn eine gesetzliche Tarifeinheit daran hindert, wäre demnach der Status als anerkannter Tarifpartner zu verweigern bzw. abzuerkennen.



Die Mitglieder kleinerer Gewerkschaften sollen sich offensichtlich wieder in die Hände der Großen begeben, von denen sie sich in der Vergangenheit aus guten Gründen getrennt hatten. Beim Flugsicherungspersonal war es damals so, dass mit dem für unseren (nicht tariffähigen) Verband Deutscher Flugleiter (VDF) zuständigen DAG/ver.di-Funktionär bei der Tarifarbeit und den Tarifverhandlungen häufig ein heftigerer Kampf auszutragen war als mit dem Arbeitgeber selber. Und für diesen Cocktail aus Unverständnis, Desinteresse und Kumpanei von Großgewerkschaft mit Arbeitgeber musste der VDF an DAG/ver.di im Rahmen eines Kooperationsvertrages jährlich auch noch eine beachtliche sechsstellige Summe aus Mitgliederbeiträgen überweisen. Nein Danke, danach sehnt sich niemand ernsthaft zurück.

Zumal sich ferner die DGB-Gewerkschaften heute in einem Zustand präsentieren, in dem sie noch nicht einmal einen flächendeckenden Mindestlohn von 8,50 EUR zustande bekommen. Das wäre ihr ureigenstes Kerngeschäft gewesen. Stattdessen übernimmt nun nach langem Klinken putzen die Regierungskoalition diese elementare Gewerkschaftsaufgabe; mitten aus dem Feld der Tarifautonomie, auf dem bisher politische Neutralität üblich war. Und beim DGB jubelt man über einen Vorgang, für den „gewerkschaftliches Armutszeugnis“ eine noch milde Umschreibung ist. Nein Danke, wir sollten unsere Interessen doch weiterhin lieber selber vertreten.

Wie groß der politische Elan zur Umsetzung des Koalitionsvertrages an dieser Stelle sein wird, muss man weiter aktiv beobachten. Hinter den Kulissen werden neben dem BDA zumindest Teile des DGB auch nach 2011 weiterhin die Werbetrommel dafür gerührt haben. Für den Fall einer politisch verordneten Tarifeinheit auf Bestellung werden unsere Kassen für einen Gang durch die Instanzen ausreichend gefüllt sein.

Die Überflüssigkeit einer Tarifeinheit belegen dieser Tage aber schon mal just diejenigen, die sie mit eingefordert haben – der DGB mittels seiner WSI-Studie der Hans-Böckler-Stiftung. Auch die als Drohkulisse immer wieder skizzierte Zersplitterung der deutschen Gewerkschaftslandschaft durch massenhafte Neugründungen von Kleingewerkschaften ist nicht erkennbar. Für GdF'ler wenig verwunderlich, denn eine funktionierende Gewerkschaft zu gründen und nachhaltig mit Leben zu erfüllen ist eine Herkulesaufgabe, wofür es viel Enthusiasmus, Finanzkraft und eines hohen Organisationsgrades motivierter Mitglieder bedarf, die auch in weniger guten Zeiten zu ihrem Berufsverband stehen.



Die Präsidentin

des Bundesarbeitsgerichtes, Frau Ingrid Schmidt, wurde kürzlich in einem Interview der FAZ zu den Absichten des Gesetzgebers befragt, die Tarifeinheit regeln zu wollen, woraufhin sie sich wie folgt äußerte:

Die Tarifeinheit ist darauf angelegt, Gewerkschaftskonkurrenz zu verhindern. Es soll der Tarifvertrag gelten, den eine „Mehrheitsgewerkschaft“ abschließt. Die Koalitionsfreiheit des Grundgesetzes ist aber auf Pluralität angelegt. Dieser Wettbewerb wird durch Regelungen zur Herstellung von Tarifeinheit behindert. Es geht deshalb nicht nur um eine Ausgestaltung der Tarifautonomie, sondern um einen schwerwiegenden Eingriff in die gewerkschaftliche Betätigungsfreiheit. Ein solcher Eingriff ist möglich, muss aber gerechtfertigt werden. Die Rechtfertigungen, die bisher zu vernehmen waren, reichen dafür aus meiner Sicht nicht aus. Soll es darum gehen, Arbeitskampfkaskaden zu vermeiden, braucht es darauf bezogene Regeln, die den Arbeitskampf wohl nicht ausschalten können. Denn irgendwann enden jeder Tarifvertrag und jede Friedenspflicht. Darauf zu hoffen, dass ein Tarifeinheitgesetz die Kampfkraft starker Berufsgruppen- oder Sparten-gewerkschaften brechen könnte, dürfte sich als Chimäre erweisen. Die Tarifeinheit ist ein schöner Begriff. Er verspricht Rechts-sicherheit, doch diese Verheißung wird er nicht erfüllen können. Sie wird auch nicht dazu führen, die Probleme mancher Flug-gesellschaften in Luft aufzulösen. Flug-gesellschaften sind auf Fluglotsen angewie-sen. Als die Flugsicherung noch in der Hand von Staat und Beamten war, gab es keine Arbeitskampfprobleme. Seit der Pri-vatisierung gilt das privatrechtliche Re-gime. Dazu zählt auch der Arbeitskampf.

Das neue „Schreckensszenario“ im Amt – haften Betriebsratsmitglieder persönlich?

Worauf bei der Hinzuziehung von Beratern geachtet werden muss.



von
Daniel Staack

Nach einem neueren Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 25.10.2012 (Az. III ZR 266/11) kann ein Betriebsratsmitglied, welches als Vertreter des Betriebsrats mit einem Beratungsunternehmen eine Beratungsleistung vereinbart, die zur Erfüllung der Aufgaben des Betriebsrats nicht oder nur teilweise erforderlich ist, gegenüber dem Beratungsunternehmen persönlich haften.

Worum ging es?

Ein Betriebsrat hatte beschlossen, sich im Verfahren über einen Interessenausgleich von einem Beratungsunternehmen betriebswirtschaftlich beraten zu lassen. Nach ordnungsgemäßer Beschlussfassung erteilte der Betriebsratsvorsitzende einen entsprechenden Beratungsauftrag. Bei so genann-

ten Betriebsänderungen des Arbeitgebers hat der Betriebsrat nach § 111 Abs. 2 Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) grundsätzlich die Möglichkeit, betriebswirtschaftlichen, juristischen oder anderen erforderlichen Sachverstand hinzuzuziehen. Auch im Rahmen seiner übrigen Aufgaben steht ihm dieses Recht gemäß § 80 Abs. 3 BetrVG zu.

Nachdem sich der Arbeitgeber im Anschluss weigerte, die Honorarforderungen der Beraterfirma in Höhe von ca. 87.000 EUR zu begleichen, verklagte diese sowohl das Betriebsratsgremium als auch den Betriebsratsvorsitzenden und dessen Stellvertreterin auf Zahlung. Die Vorinstanzen wiesen die Klage im Wesentlichen mit der Begründung ab, dass eine persönliche Einstandspflicht der Betriebsratsmitglieder nicht bestünde und der Betriebsrat als Gremium vermögenslos sei. Die unterlegenen Berater legten hiergegen Revision zum BGH ein.



Wie entschied der BGH?

Der BGH beurteilte die Rechtslage anders und verwies die Sache zur weiteren Sachverhaltsaufklärung und Entscheidung an das OLG Frankfurt zurück. Ein Vertrag, den der Betriebsrat mit einem Sachverständigen schließt, sei nur insoweit wirksam, als die vereinbarte Beratung zur Erfüllung der Aufgaben des Betriebsrats erforderlich sowie das versprochene Entgelt marktüblich sei und der Betriebsrat daher einen Kostenerstattungs- und Freistellungsanspruch nach § 40 Abs. 1 BetrVG gegen den Arbeitgeber habe. Denn nur in diesem Umfang sei der Betriebsrat selbst vermögens- und daher auch rechtsfähig. Die Grenzen des dem Betriebsrat bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Beratung zustehenden Spielraums seien zwar nicht zu eng zu ziehen. Werde diese Grenze bei der Auftragserteilung jedoch überschritten, so könne dasjenige Betriebsratsmitglied, das die Vereinbarung geschlossen hat, in der Regel also der Betriebsratsvorsitzende, insoweit gegenüber dem Berater haften, es sei denn, das Beratungsunternehmen kannte die mangelnde Erforderlichkeit der Beratung oder musste sie kennen.

Was bedeutet das für die Betriebsratspraxis?

Um eine persönliche Haftung des handelnden Betriebsratsmitglieds möglichst von vorneherein auszuschließen, ist bei der Beschlussfassung des Betriebsrats über die Hinzuziehung eines Beraters darauf zu achten, dass sich die beabsichtigte Vereinbarung mit dem Sachverständigen hinsichtlich der Aufgaben und der Vergütungshöhe innerhalb des gesetzlichen Wirkungskreises des Betriebsrats bewegt, also nicht über die Grenze des erforderlichen hinausgeht. Um dies sicherzustellen, sollte vor der Beschlussfassung bei dem Berater nachgefragt werden, ob es sich bei dem verlangten Honorar um den marktüblichen Satz handelt und ob

der in Rede stehende Auftragsumfang vollumfänglich als erforderlich angesehen wird.

Denkbar ist in diesem Zusammenhang auch eine schriftliche Vertragsgestaltung mit dem Berater, die die Haftung des Betriebsrats auf die Höhe der Kostenerstattungs- und Freistellungsanspruchs gegenüber dem Arbeitgeber begrenzt. Auf diese Weise lässt sich die persönliche Haftung des Betriebsratsvertreters ausschließen bzw. auf ein Minimum reduzieren. Sinnvoll ist es auch, den Beratungsgegenstand im Beauftragungsbeschluss und im Auftrag selbst möglichst präzise zu benennen, um Missverständnisse und Abgrenzungsschwierigkeiten von vorneherein zu vermeiden.

Vor allem aber hilft der gesunde Menschenverstand auch in dieser Sache weiter: In lang angelegten Beratungsverhältnissen ist auch dem Berater nicht damit gedient, wenn er zwar sein Geld bekommt, dafür aber einen guten Mandanten verliert. Welcher Betriebsrat würde solch einen Berater noch einmal beauftragen? Und die meisten Berater – gerade Anwälte – müssten eigentlich am besten wissen, welche Tätigkeiten als erforderlich angesehen werden können und welche nicht. Deswegen erlegt auch der BGH ihnen weiterhin die Verantwortung dafür auf, sich im Rahmen des nach dem BetrVG erforderlichen Handlungsrahmens zu bewegen und verwehrt den Rückgriff auf die Betriebsratsmitglieder persönlich, wenn sie auch nur hätten erkennen können, dass ihre Tätigkeit „aus dem Rahmen fällt“. Fälle wie der vorliegende entschiedene sind dementsprechend selten.

Im vorliegenden Fall kam es im Ergebnis auch nicht zu einer persönlichen Haftung der Betriebsratsmitglieder: Das OLG Frankfurt, zu dem die Angelegenheit vom BGH zurückverwiesen wurde, hat letztlich die gesamte Tätigkeit des Beratungsunternehmens als erforderlich angesehen.

Daniel Staack, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht, Kanzlei Weißmantel & Vogelsang, Bremen und Frankfurt

FSBD-Info

Allgemeines

Nach der FSBD-Konferenz Ende März standen die letzten Wochen des FSBD nach der Osterpause im Zeichen von internationalen Vertretungsaufgaben und der Formulierung der Saisonaufgaben, auch resultierend aus den Beschlusslagen der bereits genannten Konferenz.

Inhaltlich steht für den FSBD u.a. weiterhin die FIS-Zentralisierung im Fokus. Hinzugekommen ist der Wunsch nach weiterer Einbindung des FSBD als kompetenter Gesprächspartner im Themenspektrum Stand iCAS in der DFS, resultierend aus einem Gespräch auf Leitungsebene mit dem zuständigen Geschäftsführer der DFS Anfang Mai 2014. Hier zeichnet sich u.a. erneut ab, dass sich der auf der FSBD-Konferenz vorgestellte fachliche Profilantritt des FSBD (u.a. mittels stehender Expertengruppen), der auch in diesem Thema seine Anknüpfung findet, weiterhin bewährt.

Weiterhin konnten ÖMV- und Begehungseinladungen in Saarbrücken sowie tarifpolitische Vertretungen auf Bundesebene (Flughafen Hahn) wahrgenommen werden.

Beim Thema Remote-Tower-Planungen und Saarbrücken stellen sich interessante Konstellationen dar, da der ungewöhnliche und unregelmäßige Ort des Towers (Nordseite Bahn) und das Flughafengebiet (teilweise nahe Solaranlagenfelder bzgl. Außensensorik) eine besondere fachliche Aufmerksamkeit in der Konzeption notwendig machen. Dies hier gleichermaßen mit dem Hinweis verbunden, dass trotz ambitionierter betrieblicher Planungen zum Thema Remote-Tower u.a. scheinbar noch keine gültigen Standards zu robusteren Staffelungskriterien oder im Bereich der technischen Wartung existieren. Selbst in den maßgeblichen internationalen Debatten um diese Aspekte besteht noch keine einheitliche Auffassung. Der FSBD konnte Jochen Franz vom TWR Erfurt als neuen IFATCA-Vertreter im entsprechenden Work Package von SESAR platzieren. Jochen hat bereits seine Arbeit aufgenommen.

Organisatorisch wurden die für den FSBD tätigen Referenten teilweise neu sortiert und aufgenommen. Besonderer Wert liegt hier bei der internationalen Verzahnung. Neben der schon erwähnten Position im SESAR-WP zu Remote Tower hat der FSBD die Kollegen Oliver Strack (Dortmund TWR) und Eric Lantzsch (München ACC) als IFATCA-Vertreter in der „ATM Procedures and Design Sub Group“ (APDSG) nominiert. Hier steht eine endgültige Entscheidung zwar noch aus, aber die IFATCA hat mündlich bereits Zustimmung signalisiert.

Zum 15. Mai wurden die bereichsinternen Wahlen zur Besetzung der GdF-Tarifkommissionen abgeschlossen. Teilweise wurde von den ÖMVn die Möglichkeit der Briefwahl in Anspruch genommen. Allen, die sich im Interesse zu einer Kan-

didatur auf das Tarifamt zur Verfügung gestellt haben, sei von hier aus nochmals gedankt. Den neuen gewählten Vertreter wird der Glückwunsch ausgesprochen.

Ansprechpartner:

Leiter des Fachbereichs
joachim.nolte@gdf.de

Fachliches

Das Hauptaugenmerk im Bereich Fachliche Angelegenheiten lag auf der Vorbereitung der IFATCA-Konferenz in Gran Canaria, wo der Vorstand für Fachliche Angelegenheiten in seiner Funktion als IFATCA-Vertreter im ICAO Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP) einen Rechenschaftsbericht vorlegte.

Die AG FIS hat in neuer Zusammensetzung ihre Arbeit aufgenommen und befasst sich derzeit schwerpunktmäßig mit Luftraum E und den in Zusammenhang mit der Standardisierung der Europäischen Luftverkehrsregeln („Standardised Rules of the Air“ – SERA) zu erwartenden veränderten Anforderungen an den Fluginformationsdienst. Beispielsweise soll Luftraum Foxtrott durch eine neue Luftraumklassifizierung „Radio Mandatory Zone“ (RMZ) ersetzt werden, und auch IFR in Luftraum Golf wird aller Voraussicht nach ab Dezember 2014 möglich sein.

Die auf der FSBD-Konferenz in Stuttgart ins Leben gerufene „AG Verfahren“ wird in Kürze ihre Arbeit aufnehmen; ein erster Termin wird derzeit koordiniert.

Ansprechpartner:

FSBD-Vorstand Fachliches
alexander.schwassmann@gdf.de

Bereich Flugdatenbearbeiter (FDB)

In der Zwischenzeit fand hier ein sachliches Bemühen um Sichtweisen zur Berechtigungspflicht von FMP statt.

Desweiteren war der FSBD-Vorstand FDB/LDM bei den internationalen Konferenzen als Delegationsmitglied und in Arbeitsgruppen im Auftrag.

Ansprechpartner:

FSBD-Vorstand FDB/LDM
oliver.wessolek@gdf.de

Bereich Beruflich und Soziales

Tarifebene

Keine neuen Sachstände

FSBD- beruflich-sozial

Der FSBD-Vorstand Berufliches und Soziales war ebenfalls internationaler Konferenzvertreter und vertrat den FSBD insbesondere im Committee C der IFATCA

Ansprechpartner:

FSBD-Vorstand Berufliches & Soziales
roman.schuetz@gdf.de

Internationales

IFATCA-Ebene

Im Mittelpunkt der internationalen Facharbeit stand zuletzt eindeutig die IFATCA Annual Conference, die vom 5. bis 9. Mai auf Gran Canaria stattfand und über die in der vorliegenden Ausgabe des „der flugleiter“ gesondert und detailliert berichtet wird. Die sich aus dieser Konferenz ergebenden Arbeitsaufträge – die GdF wird in diversen IFATCA-Arbeitsgruppen tätig sein und IFATCA-Repräsentanten bei der ICAO stellen – werden dann das weitere Jahr bestimmen.

Im April fand das erste der zwei halbjährlichen ATCEUC Meetings statt. Im Mai außerdem ein Treffen von MARC in Brüssel. Auf beiden war die GdF jeweils mit BV, FSBD und FSTD vertreten.

ATCEUC/ SES- Ebene

Schwerpunkt des ATCEUC-Meetings in Bukarest vom 2.-4. April war zum einen der Action-Day am 29. Januar. Es wurde berichtet, dass es in 14 Ländern zu Work-to-rule Aufrufen kam und in 2 Ländern zu Streiks. Delegierte aus über 15 Ländern demonstrierten in Brüssel vor der Europäischen Kommission.

Betont wurde aber auch, dass verstärkt Aufklärungsarbeit nötig ist, damit sich jede Gewerkschaft über den vollen Umfang der SES2+ und RP2 Probleme im Klaren ist. Dazu wurde auch noch mal ein Sachstand zu beiden Themen präsentiert: Der Gesetzestext zum SES2+ wurde in einer ersten Lesung am 12.3.2014 vom Europa-Parlament mit einigen Änderungen angenommen. Unter der Italienischen Ratspräsidentschaft wird es dann im Europa-Rat zur weiteren Beratung anstehen.

ATCEUC wurde hier aufgerufen, weiter Lobbyarbeit zu unseren Gunsten zu leisten.

Die am 4. Februar abgestimmten Zielwerte für die vier Key Performance Areas der Regulierungsperiode 2 werden zur Zeit in FABEC- und in nationale Zielvorgaben umgewandelt. (Die GdF ist über Consultation Meetings und Möglichkeiten zur schriftlichen Kommentierung der einzelnen Performance Plans mit eingebunden).

Bedeutsam war auch der Bericht des ATCEUC-Vorstandes. Das Executive Board der ATCEUC besteht aus 7 Vorstandsmitgliedern. Diese werden zur Zeit von den Gewerkschaften TUEM (Maastricht), SNCTA (Frankreich), USCA (Spanien), ATSR (Rumänien), SINCTA (Portugal), ATMPP (Italien) und CYATCU (Zypern) gestellt. Neuwahlen sind für das Herbstmeeting in Sarajevo vom 1.-3. Oktober vorgesehen.

Zusammen mit einigen Freiwilligen bestreiten diese 7 Vorstände eine Menge Arbeit. ATCEUC ist vertreten in allen relevanten europäischen Institutionen und Arbeitsgruppen wie der Social Expert Group (SEG), dem Industrial Consultation Body (ICB), bei der EASA oder SESAR. Hier eine konstante Repräsentanz aufrechtzuerhalten bleibt weiterhin wichtig – interessierte Mitglieder können sich für weitere Informationen gerne an den FSBD-Vorstand wenden.

MARC/MOSAIC, FABEC- Ebene

Vom 13. bis 14. Mai fand das zweite von vier für 2014 geplante Treffen der MARC-Gruppe statt. MARC steht für MOSAIC ATM Regional Concept. MOSAIC wiederum ist eine gemeinsam von mehreren europäischen Mitarbeitervertretungen, inklusive der GdF, entwickelte Idee für einen „realistischen“ Single European Sky (www.project-mosaic.eu). Um diese Idee nun zumindest auf FABEC-Ebene zu vertreten, haben sich die, von diesem betroffenen, Gewerkschaften in der MARC-Gruppe zusammengeschlossen.

Festgestellt wurde auf dem Treffen in Brüssel zum wiederholten Male, dass es weiterhin keine gemeinsame Vision von den FABEC-Staaten und Flugsicherungsanbietern gibt, woran die gewünschte Effizienzsteigerung und technische Harmonisierung letztendlich zu scheitern droht.

Angesichts des immer offensichtlicher werdenden Stillstandes des SES und den FABs, gewinnt die MOSAIC-Idee immer mehr an Aufmerksamkeit – neben der Vorstellung des Projektes bei IFATCA und IFATSEA hatte MARC Ende 2013 die erfreuliche Gelegenheit, das Projekt MOSAIC bei IATA und AEA zu präsentieren und stieß auf ein großes Interesse seitens der Airlines, die zum einen natürlich Lobby für eine billigere Flugsicherung machen, andererseits Fachargumenten gegen die kommenden Pakete SES2+ und RP2 nicht verschlossen sind.

Sowohl bei MARC als auch bei ATCEUC gab es wieder einige interessante Neuigkeiten aus anderen Ländern. **Maastricht UAC** und Frankreich berichteten von einem Verkehrszuwachs in einigen Sektoren von über 10% in den letzten Monaten.

In der **Schweiz** droht immer noch eine Anhebung des Eintrittsalters in die Übergangsvorsorgung. In **Rumänien** ist der aktuelle Versuch gescheitert, eine Übergangsvorsorgung überhaupt einzuführen. Auch in **Dänemark** droht im Sachverhalt Versorgung und Alter Unzufriedenheit. Dabei geht es hier sogar um die bestehenden nationalen Gesetze, die sich auf den vergleichsweise früheren Renteneintritt eines normalen Arbeitnehmers beziehen.

In **Polen** werden Gehaltskürzungen von bis zu 30% für Lotsen angedroht, die anteilig nicht-operative Tätigkeiten übernehmen, sei es als OJTI am Ausbildungszentrum oder als Wachleiter.

Bulgarien will CISM und TRM einführen.

Malta spürt weiterhin die Auswirkungen der teilweisen Schließung des libyschen Luftraumes, der zuletzt zu einem

Verkehrsanstieg von 13% führte. Des Weiteren führt die unkoordinierte Durchführung von Drohnen-Flügen von und nach Libyen durch den maltesischen Luftraum (allerdings auf extra dafür eingerichteten Korridoren) und die Präsenz von US-amerikanischen und russischen Flugzeugträgern samt dazugehörigen Fliegerstaffeln im Mittelmeer zu einer schwer vorplanbaren Verkehrsbelastung an den Sektoren.

Über weitere News aus u.a. der **Ukraine, Lettland** oder **Südkorea** wird im IFATCA 2014 – Gran Canaria Artikel in dieser Ausgabe berichtet.

Ansprechpartner:

FSBD-Vorstand Internationales
jonathan.boetig@gdf.de

Fragen an FSBD-Vorstand „Schatzmeister“ – Jörg Biermann



Herr Biermann, Sie sind als Vorstandsmitglied des Fachbereiches Betrieb für das Ressort „Schatzmeister“ ebenfalls mit sehr großer Mehrheit wieder gewählt worden.

Wie gehen Sie mit diesem Gremiumsamt um?

Biermann: Es ist ein Vertrauensvorschuss mit dem ich verantwortungsbewusst umgehe.

Was sind Ihre nächsten Ziele und welche Arbeitsaufgaben stecken Sie sich für die Zukunft?

Biermann: Spezielle Großbaustellen sehe ich für den Fachbereich FSBD der GdF momentan nicht. Die in der Vergangenheit angelegten Strukturen innerhalb unseres Mitgliederwaltungsprogramms haben sich bewährt. Erst kürzlich haben wir mit den anderen GdF-Bereichen durch gemeinsame Anstrengungen erfolgreich auf SEPA umgestellt. Die Mitgliederdaten auf dem aktuellen Stand zu halten ist eine Daueraufgabe, weil uns leider nicht immer alle Änderungen mitgeteilt werden.

Von Anfang an habe ich es als meine Aufgabe angesehen, auf angemessene Ausgabendisziplin zu achten, um so dazu beizutragen, unserer immer noch relativ jungen GdF in der fachbereichsübergreifenden Vermögensverwaltung zu einem komfortablem finanziellen Polster zu verhelfen; was im

Volksmund auch als Streikkasse bezeichnet wird. Ich halte es für wichtig, dass unsere Tarifverhandlungskommissionen auch in dieser Hinsicht jederzeit selbstbewusst auftreten können; dass sie wissen und es den jeweiligen Verhandlungspartnern notfalls auch spüren lassen können: Sollten trotz aller Einigungsbemühungen sämtliche Stricke reißen, würde uns ein Arbeitskampf niemals finanziell überfordern. Zumal daneben ja das Alltagsgeschäft mit den regelmäßigen festen Ausgabeblocken, in erster Linie die Gehälter unserer Angestellten, weiterlaufen müssen. Streikkasse ist allerdings ein unpräziser Begriff, denn beispielsweise auch das Ansinnen Dritter, Schadenersatzforderungen gegen die GdF gerichtlich durchzusetzen – wenngleich bislang allesamt erfolglos – erfordert Rücklagen für hypothetische Niederlagen. Die GdF agiert in einem Umfeld, in welchem die allgemeinen Reaktionen auf gescheiterte Tarifverhandlungen weitaus stürmischer ausfallen als in vielen anderen Bereichen unserer Gesellschaft. Das müssen wir als gegeben akzeptieren und auf unseren Konten für eine entsprechende Wetterfestigkeit sorgen. Ein weiteres Beispiel für die Notwendigkeit monetären Hüftspecks sind Unwägbarkeiten wie die aktuelle politische Absichtserklärung der Bundesregierung für eine gesetzlich geregelte Tarifeinheit. Dagegen notfalls alle juristischen Mittel auszuschöpfen ist immer auch mit einem finanziellen Kraftakt verbunden. 11 Jahre GdF haben bestätigt: Unverhofft kommt oft – sich dagegen möglichst komfortabel abzusichern und gleichzeitig für die finanzielle Grundausstattung einer reibungslosen Fachbereichsarbeit Sorge zu tragen, betrachte ich als wesentliche Ziele und Aufgaben meines Amtes. Wobei man allerdings – und dann ist die Fra-

ge sicherlich ausführlich genug beantwortet – abschließend zwei Dinge nicht verwechseln darf. Ein Schatzmeister hat nur Einfluss auf die Verwendung vorhandener Finanzmittel. Deren Höhe richtet sich ausschließlich nach der Anzahl der Beitrag zahlenden Mitglieder. Darauf wiederum hat traditionell die Tarifabteilung einer Gewerkschaft den weitreichendsten Einfluss. Deren Arbeit hat die größten unmittelbaren Berührungsfelder zu den Mitgliedern und solchen, die Ein- oder Austrittsgedanken hegen. Letztlich entscheidet aber jede/ jeder Einzelne über die Stärke (s)einer Gewerkschaft im jeweiligen Betrieb.

Wie zeitaufwendig ist der Freizeit-Job eines „Schatzmeisters“?

Biermann: Die Stoppuhr habe ich noch nicht gedrückt. Da ich im schönen Frankfurt wohne, muss ich mir die Post nicht nach Hause schicken lassen, sondern nehme ich mir die Zeit, mindestens einmal pro Woche für drei oder vier Stunden in der Geschäftsstelle zu sein. Dort warten dann in erster Linie die Sach- und Reisekostenabrechnungen, welche die Kolleginnen und Kollegen privat vorgestreckt haben und auf deren Erstattung sie möglichst nicht all zu lange warten sollten. In unregelmäßigen Abständen muss man sich auch durch ältere Buchungsunterlagen wälzen, wenn es seitens unserer Steuerberatung Rückfragen gibt. In Heimarbeit kann mehr oder weniger täglich die Email-Korrespondenz erledigt werden; in erster Linie die vorstandsinterne Kommunikation, der Austausch mit unserer Geschäftsstelle, sowie Anfragen und Mitteilungen von Mitgliedern. Da bin ich dann auch bei dem Punkt, an dem der Schatzmeister des FSBD die größte Unterstützung und Entlastung durch unsere Geschäftsstellenmitarbeiterinnen Marina Daffner, Petra Brüne und Veronika Gebhart erfährt. Zum Fachbereichsressort Schatzmeister gehört ja auch die Mitgliederverwaltung. Die hat sich in all den Jahren unter uns, insbesondere aber mit Petra, so gut eingespielt, dass ich mich darum kaum noch kümmern muss und mich hundertprozentig darauf verlassen kann, dass alles so erledigt wird, wie wir es gemeinsam besprochen haben. Marina's Aufgaben haben sich kontinuierlich erweitert, sie ist neuerdings auch für den monatlichen Beitragseinzug und die Buchführung zuständig. Veronika organisiert nicht nur alles denkbar Mögliche, sondern auch unmöglich erscheinendes. Kurzum: Ohne diese Unterstützung wäre der Schatzmeister als Freizeit-Job auf Dauer kaum machbar. In größeren Abständen finden dann noch die Sitzungen der GdF-Vermögensverwaltung statt und der Kontakt zu unseren Banken muss gepflegt werden. Im Mittel gibt es so etwa an vier bis fünf Tagen der Woche immer irgendetwas zu tun, mal mehr, mal weniger. Da man als Schatzmeister aber sonst keine Arbeitsgruppen zu betreuen hat und ich auch auf internationale Termine mit zeitintensiver Reisetätigkeit verzichte, haben meine Vorstandskollegen sicherlich einen größeren Zeitaufwand zu bewältigen.

Wie klappt die Zusammenarbeit mit den anderen Bereichen/Resorts der Gewerkschaft?

Biermann: Da gibt es für mich keinen Grund zur Klage. Wir machen das ja alle ehrenamtlich in der Freizeit bzw. mit Hilfe der Freistellungsregelung, wenn sich Termine mit der Arbeitszeit überschneiden. Angesichts dessen lassen sich die notwendigen Absprachen mit Hilfe der elektronischen Medien relativ zügig über die Bühne bringen. Das schließt auch die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit mit dem FSTD ein. Hier möchte ich ganz besonders die Zusammenarbeit und Unterstützung durch den langjährigen Schatzmeister des FSTD Michael Hnida hervorheben. Desweiteren war es eine sehr vernünftige Entscheidung des Bundesvorstandes, sich von der ehemaligen VDF-Geschäftsstelle in Neulenburg zu trennen, um die dort ansässigen FSTD und flugleiter-Redaktion ebenfalls in unsere nun gemeinsamen Frankfurter Büros unterzubringen. Das hat die GdF-interne Zusammenarbeit weiter optimiert.

Neben Ihrer Tätigkeit als Schatzmeister haben Sie in der Vergangenheit sehr interessante Berichte im „flugleiter“ veröffentlicht. Ist das Schreiben Ihr 2. Hobby?

Biermann: Wenn ich bei der täglichen Arbeit oder Lektüre auf ein Thema treffe, von dem ich meine, es könnte für Teile unseres speziellen Leserkreises von Interesse sein, dann stricke ich daraus in meiner Freizeit einen Artikel. Damit sind sicherlich alle Voraussetzungen erfüllt um zu sagen: „Ja, das hat sich wohl im Laufe der Zeit zu einem Hobby entwickelt.“ Ich mache das auch deshalb gerne, weil ich der Meinung bin, dass insbesondere unser kürzlich in den wohlverdienten Ruhestand geschiedene Chefredakteur Bernd Bockstahler mit seinem Redaktionsteam den flugleiter zu einem Aushängeschild der GdF geformt hat. Man darf ja nicht vergessen, dass wir hier im Grunde über Vereinsmitteilungen von GdF-Mitgliedern für GdF-Mitglieder reden. In größeren Firmen wird für so etwas mitunter ein ganzer Stab von ausgebildeten Journalisten beschäftigt. Dennoch gilt für den flugleiter die gleiche Regel wie für alle professionellen Printmedien: Die wenigsten Leser werden alles komplett vom ersten bis zum letzten Buchstaben inhalieren. Vielmehr werden sich i. d. R. nur gezielt die persönlich für interessant eingestuften Beiträge herausgepickt. Deshalb sollte die Inhaltsangabe stets eine möglichst breit gefächerte Themenvielfalt bieten, damit die Ausgaben als Ganzes immer wieder auf das Neue Beachtung finden. Mich daran zu beteiligen macht mir Spaß und ich kann es allen Kolleginnen und Kollegen als bereicherndes Hobby, bei freier Zeiteinteilung, sehr empfehlen.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses „kurze“ Interview.

Fragen an FSBD-Vorstand „Internationales“ – Jonathan Boetig

Herr Boetig, Sie sind als Vorstandsmitglied des Fachbereiches Betrieb für das Ressort „Internationales“ mit großer Mehrheit wieder gewählt worden.

Wie gehen Sie mit diesem Gremiumsauftrag um?

Boetig: Die Facharbeit auf internationaler Ebene ist sehr breit gefächert und vielfältig. Das der Fachbereich da immer auf der Höhe der Zeit bleibt und die bestehenden, exzellenten Kontakte zu den Kollegen aus aller Welt aufrechterhalten bleiben, erfordert einiges an Einsatz – ich freue mich, das noch zwei weitere Jahre machen zu dürfen. Auch würde ich an dieser Stelle gerne den anderen Fachbereichs- und Bundesvorständen danken – aktuellen und vergangenen – die mich bisher in den ersten beiden zwei Jahren ausgesprochen hilfreich unterstützt haben.

Was sind Ihre nächsten Ziele und welche Arbeitsaufgaben stecken Sie sich für die Zukunft?

Boetig: Es gibt immer etwas zu tun. Für die IFATCA sind es die Beantwortung von Umfragen, das regelmäßige Schreiben von sogenannten National Reports, mit denen die anderen Verbände und der Vorstand der IFATCA über die Ereignisse in der GdF informiert werden sollen, die Organisation der GdF-Teilnahme an den zwei jährlichen IFATCA-Konferenzen, das Aktualisieren des International Handbooks der IFATCA und und und...

Viel Aufmerksamkeit liegt zukünftig natürlich weiterhin auf Europa: RP2 und SES2+ stehen vor der Tür – der Konsultationsprozess zu ersterem ist in vollem Gange und da sind wir natürlich dabei.

Das Ressortgebiet „Internationales“ ist sehr weitgefächert. Mit welchen Organisationen stehen Sie im stetigen Kontakt?

Boetig: Der Fachbereichsvorstand „Internationales“ ist in erster Linie der offizielle Liaison Officer zu der IFATCA. Als solcher ist man Ansprechpartner für die verschiedensten Sachen – sei es die Suche nach Mitarbeitern in den verschiedensten IFATCA-Arbeitsgruppen, oder diverse An- und Umfragen, die aus den Mitgliedsverbänden aus aller Welt kommen. Über die unterschiedlichsten IFATCA-Organe sind wir aber auch bestens über das Geschehen bei EASA, SESAR oder der Europäischen Kommission informiert. Dann ist der Fachbereich noch bei der ATCEUC und in der MARC-Gruppe vertreten und hat einen Vertreter im FABEC Social Dialogue Committee, das im Juni das nächste Mal tagen wird.

Gerade in Europa stehen umfangreiche Strukturveränderungen für die zukünftige Luftraumgestaltung an, wie sehr sind Sie dort in der Meinungsfindung eingebunden?

Boetig: Der Fachbereich ist zum einen über die IFATCA, vor allem aber über die MARC-Gruppe und ATCEUC auf europäischer Ebene mit in das Geschehen eingebunden. Wir sind mit den anderen Verbänden und Gewerkschaften in Europa bestens vernetzt und tauschen uns regelmäßig untereinander aus und stimmen uns ab. Die GdF wird zu den zweimal jährlich stattfindenden FABEC Social Dialogue Meetings eingeladen. Und gerade jetzt, wo es um die Ausarbeitung der Performance Pläne auf FABEC und nationaler Ebene geht, hatte die GdF – zusammen mit dem GBR/DFS – bereits Gelegenheit, ihre Meinung abzugeben und wird dies im weiteren Verlauf auch weiterhin haben und nutzen, so z.B. Ende Mai auf einem Consultation Meeting mit den FABEC Staatenvertretern.

„Internationales“ heißt auch viel Reisen – wie vereinbaren Sie die Aufgaben des Vorstandsamtes mit ihrem Beruf und auch ihrer Freizeit?

Boetig: Das stimmt. Doch da ich auch privat ganz gerne mal ein wenig auf Reisen bin, ist ein internationales Meeting von ATCEUC, MARC oder IFATCA kein Ärgernis. Die Vorstandstätigkeit kann einen aber auch sonst ganz gut beschäftigen, so dass man schon auf eine gute Balance achten muss.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview.

Obleutemeeting des Fachbereichs FSTD am 05.04.2014 in Fulda



Betriebsratswahlen wohl aktuell ein sehr brennendes Thema sind. Vor allem die wirklich unterschiedlichen Herangehensweisen bei der Erstellung von Listen, die Vielzahl der Listen und die Werbung um die Stimmen bieten einen quasi bunten Blumenstrauß an Möglichkeiten. Das TWR Clustering Stufe 3 ist das beherrschende Thema an den TWR Niederlassungen. Bis zu einer endgültigen Entscheidung durch die DFS herrscht dort sehr große Angst und Unsicherheit. In diesem Zusammenhang ist das Projekt „Remote TWR“ zu erwähnen. An den Centerniederlassungen ist immer noch die Umsetzung der Doppelbesetzung Engineer On Duty (EOD) und damit verbunden, die Übernahme des SL1 für die Sprachsysteme das beherrschende Thema. Die geplante Einführungen von iCAS und die damit verbundene Anpassung der EBG-T'en sind die anstehenden Herausforderungen.

Als Gastredner auf dem Obleutemeeting war der „neue“ Schatzmeister des FSTD Matthias Eversberg eingeladen. Entgegen dem gewohnten Kassenbericht auf den Bundesfachbereichskonferenzen, trug er diesmal einige Zahlen zu den Reisekosten und den Kosten für die Freistellungen vor. Ein besonderes Augenmerk legte er auf die Möglichkeit des Erwerbs einer Bahncard. Diese rechnet sich für die GdF schon oft nach der zweiten oder dritten Reise mit der Bahn. Außerdem bietet eine Anreise mit der Bahn oft die Möglichkeit zum Entspannen, zum Lesen oder zum Arbeiten. Auch stellte er noch einmal dar, in welchem Umfang in den letzten Jahren die Freistellungen genutzt worden und welche erhebliche finanzielle Belastung dies für den Fachbereich und die gesamte GdF darstellt. Die Zeiten in denen das Budget aus

Am 05.04.2014 fand in Fulda ein Obleutemeeting des Fachbereichs FSTD statt. Dieses Treffen war langfristig angekündigt und alle Mitglieder des FSTD wurden im Vorfeld aufgefordert, ihre Themen einzubringen. Davon wurde rege Gebrauch gemacht.

Ausführlich werden euch die Obleute des FSTD in den Mitgliederversammlungen oder in persönlichen Gesprächen berichten. Nachfolgend ein kurzer Bericht zu den besprochenen Themen und den stattgefundenen Diskussionen.

Begonnen haben wir unser Obleutemeeting mit sehr ausführlichen Berichten aus den örtlichen Mitgliederversammlungen (ÖMV). Schnell kristallisierte sich heraus, dass die





dem Freistellungstarifvertrag reichen, sind schon lange vorbei. Die GdF stellt jedes Jahr erhebliche finanzielle Mittel zur Verfügung, um seinen Mitgliedern diese Freistellungen zu ermöglichen. Allerdings bittet Matthias Eversberg noch einmal eindringlich alle Mitglieder auf, diese nur zu nutzen, wenn es unvermeidbar ist. Ein letztes Thema war die „Beitragsehrlichkeit“. Matthias Eversberg hat noch einmal alle Obleute gebeten, ihre Mitglieder darauf hinzuweisen, dass bei Höhergruppierungen oder Stufensteigerungen der Beitrag der GdF anzupassen ist. Nicht zuletzt durch die tolle Tarifarbeit der GdF sind diese Steigerungen mittlerweile zur Gewöhnung geworden.

Ein Vorbild für diese Werte sollte auch das gesamte Obleute-meeting sein. Der Ort Fulda wurde gerade wegen seiner guten Anbindung an das Netz der Bahn ausgewählt. Fast alle Teilnehmer reisten mit dem Zug an. Des Weiteren wurde der Samstag bewusst gewählt, um möglichst wenige Freistellungen zu benötigen. Das es nicht immer an freien Tagen geht, ist natürlich auch dem Einsatz vieler Kollegen im Wechselschichtdienst geschuldet.



Photos: A.S. Photo 2014



Vor dem Mittagessen ging es noch mit dem Thema Arbeitsgruppen und ihre Zukunft weiter. Zunächst betonten alle Obleute die Notwendigkeit von Arbeitsgruppen und deren effiziente Arbeitsweise. Es werden vom Vorstand Ergebnisse zu den verschiedensten fachlichen und tariflichen Themen benötigt. Diese Erwartungen beziehen sich vor allem auf die noch junge „Arge Zukunft“. Am 26.05.14 ist das nächste Treffen dieser Arbeitsgruppe geplant.

Nach einer kurzen Pause stellte Andreas Schmelzer anhand einer Präsentation die geplante Mitgliederbefragung 2014 vor. Nach 2004 hat der Vorstand eine weitere Befragung aller Mitglieder zu verschiedenen allgemeinen und aktuellen Themen geplant. Diese Befragung soll noch im 2. Quartal 2014 stattfinden. Die Obleute baten um Zusendung der Fragen schon im Vorfeld. Damit könnten sich dann alle Obleute auf eventuelle Fragen ihrer Mitglieder besser vorbereiten. Dies wurde, sofern es zeitlich möglich ist, zugesagt. (Dies ist bei Erscheinen des Artikels bereit geschehen).

Abschließend wurden noch die aktuellsten Tarifthemen besprochen. Der Abschluss für die Vergütungsrunde (mittlerweile durch die TK bestätigt) wurde durch Vertreter der Tarifkommission erläutert. Außerdem wurden die aktuellen Entwicklungen aus der Tarifbeobachtung ausführlich dargestellt und genau erklärt.

Alle Obleute waren sich am Ende einig, dass es eine gelungene Veranstaltung war. Eine Wiederholung wurde von allen Teilnehmern ausdrücklich gewünscht. Der Austausch zwischen den Fachbereichskonferenzen ist dringend notwendig. Meine Aufgabe wird es wohl sein, dieses Treffen für das Frühjahr 2015 wieder zu organisieren.

An dieser Stelle noch einmal die Bitte: Die Obleute sind eure Vertreter! Nutzt die Gelegenheit und lasst euch informieren und helft uns allen ein echtes „Team“ zu werden.

*L.G. aus München,
Andreas Schmelzer*



D.A.CH – Meeting 2014

Sehenden Auges in die Katastrophe?

Vom 15. bis 17. Mai 2014 trafen sich auch dieses Jahr Vertreter der Berufsverbände der Flugsicherungs –Techniker und –Ingenieure aus Deutschland, Österreich und der Schweiz in Dresden. Das traditionelle Treffen der Organisationen ATC-NEA Air Traffic Communication and Navigation Engineers Association (Verband österreichischer Flugsicherungsingenieure und –Techniker), GdF Gewerkschaft der Flugsicherung (Bundesfachbereich Flugsicherungs –Technische Dienste) und SATT Swiss ATSEP Technical Association findet als so genanntes D.A.CH – Meeting statt.

Mit großer Enttäuschung und Unverständnis hat die D.A.CH.-Gruppe zur Kenntnis genommen, dass das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in der nächsten Zeit, trotz Ankündigung, wohl keine Lizenz für Flugsicherungs-Techniker und –Ingenieure (ATSEP) in der Schweiz einführen wird. Diese Lizenz ist in Deutschland schon seit langer Zeit ein Standard, der die sichere Abwicklung von Luftverkehr über dem Zentrum mit hohem Luftverkehrsaufkommen von Europa garantiert. Das Amt verhält sich bei diesem wichtigen Punkt noch immer passiv. Es sind auch zwölf Jahre nach dem verheerenden Unfall über Überlingen und neun Jahre nach dem offiziellen Entscheid für eine Lizenz keine Aktivitäten zur Umsetzung geplant. Das sagt wohl alles! Das ist umso unverständlicher, als das bewährte Kompetenz-Modell in Form einer Lizenz sonst in allen sicherheitsrelevanten Berufsbildern der Luftfahrt angewendet wird. Das BAZL will aber die Entscheidung auch nicht offiziell rückgängig ma-



chen, denn dann müsste man diesen Schritt der Schweizer und weltweiten Öffentlichkeit erklären. Man hat mit dem „Aussitzen“ den Weg des geringsten Widerstands gewählt. Weiterhin stemmen sich skyguide (Flugsicherungsdienstleister für die Schweiz), das BAZL und das Verkehrsdepartement (UVEK) gegen die Umsetzung von Untersuchungsergebnissen der National Aerospace Laboratory (NLR) nach der Katastrophe von Überlingen. Dabei starben am 01. Juli 2002 über dem süddeutschen Überlingen, unter der Kontrollverantwortung des Air Traffic Control Center (ACC) Zürich, 71 Menschen nach einer Kollision einer Passagiermaschine der Bashkirian Airlines mit 69 Passagieren an Bord und eines Frachtflugzeugs der DHL. mit zwei Besatzungs-mitgliedern an Bord. Es ist zu hoffen, dass das BAZL in anderen Belangen weniger nachlässig mit sicherheitsrelevanten Themen umgeht. Sollte wieder ein solcher Unfall passieren, werden sich



Betroffene fragen: Warum wurden die Empfehlungen zur Erhöhung der Sicherheit aus dem Untersuchungsbericht nicht umgesetzt?

Mit großer Sorge wird die Zukunft der Flugsicherung in Europa gesehen. Die Teilnehmer haben intensiv die aktuelle Situation erörtert und es war mehr als deutlich, dass in vielen europäischen Ländern sich die Bedingungen für die Bereitstellung der Flugsicherungsdienste verschärfen. Dies kann sich negativ auf die Sicherheit im Luftverkehr auswirken. Diese Verschlechterung ist direkt verbunden mit den Entwürfen zu neuen Rechtsverordnungen der Europäischen Union (EU). Hartnäckig verteidigt von der Europäischen Kommission (EK) hat das Europäische Parlament (EP) Anfang März in erster Lesung das Gesetzespaket zur Schaffung eines Einheitlichen Europäischen Luftraums 2 Plus (SES 2+) beraten und zugestimmt. Die nachhaltig vorgetragene Besorgnis der Arbeitnehmerorganisationen wird arrogant weggewischt. Insbesondere die mehrheitlich ablehnende Position der EU-Verkehrsminister zur Initiative SES 2+ im Rahmen eines informellen Treffens am 16.09.2013 in Vilnius verwirrt den Beobachter umso mehr. Es wurde festgestellt, dass noch keiner der neun Luftverkehrsblöcke, trotz der verbindlichen Frist vom Dezember 2012, voll operational sei. Es fehlt also ein-

deutig an politischem Willen zur Schaffung des Einheitlichen Europäischen Luftraums. Durch eine drastische Verringerung der Einnahmen der Flugsicherungsorganisationen und die gravierende Anhebung der Leistungsziele in der zweiten Periode (2015 bis 2019) des Leistungs-Schemas (Performance Scheme) bilden diese Pakete ein rücksichtsloses Experiment und untergräbt die Stabilität und Sicherheit des Luftverkehrssystems in Europa. Die gezahlten Kosten durch die Passagiere sind übrigens unverändert. Als absoluter Wahnsinn wird die vorgeschriebene Ausgründung von Kommunikations-, Navigations- und Ortungs-Diensten erachtet. Dies bedeutet für Europa weitere ca. 100 Flugsicherungsdienstleister, die alle formalen Anforderungen erfüllen müssen und selbstredend von den Aufsichtsbehörden überwacht werden müssen. Wer die dafür zusätzlichen Kosten wohl tragen soll? Im Übrigen wurde im FABEC die Ausgründung der Kommunikations-, Navigations- und Ortungs-Dienste intensiv geprüft. Da es sich nicht rechnet, wurde die Initiative verworfen. Für ca. 6 Euro pro Flugticket wird die sichere Beförderung im europäischen Luftraum garantiert. Aber die Fluglinien pochen weiterhin massiv auf die Kostenreduzierung für Flugsicherungsdienste.

Ein ähnlicher Ansatz wurde von der NASA in den 1980er bis 1990er Jahren verfolgt. Das „Schneller – Besser – Billiger“ – Konzept verursachte mehrere Katastrophen. Trotz vielfacher Hinweise von Ingenieuren und Experten auf technische Probleme wurde die Raumfähre Challenger am 28. Januar 1986 ins All geschossen und explodierte 73 Sekunden nach dem Start. Sieben Astronauten starben. Am 1. Februar 2003 wird die überalterte Raumfähre Columbia beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre zerstört. Sechs Astronauten starben.

Die Europäische Kommission besitzt kein Know-How und keine Expertise für das Luftverkehrsmanagement. Aber die Kommission schwingt sich auf, alles besser, sicherer und auf jedem Fall billiger zu organisieren. Wir werden weiterhin, wie seit Jahrzehnten, das sichere und effiziente Luftverkehrsmanagement in Europa verteidigen. Dies liegt auch im Interesse der EU-Mitgliedstaaten und ihren Bürgern. Wir fordern alle auf, sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen die „Raumfahrtmission“ SES der EU zur Wehr zu setzen.

Wir brauchen SIE, um gegen das asymmetrische Konzept der EU vorzugehen und dem Treiben ein Ende zu setzen. Die nicht einmal garantierte Erhöhung der Effizienz wird dazu führen, dass das Recht der Fluggäste auf eine sichere Reise gefährdet wird.

Prüfen Sie den Kandidaten sorgfältig, dem Sie ihre Stimme bei den anstehenden Wahlen zum Europäischen Parlament geben.

In 2015 wird das DACH-Meeting in Österreich durchgeführt.



Communiqué
Brussels, 19th May 2014

8 years of FABEC... Input versus Output

Almost 4 years ago the MARC group was founded, following the development of the MOSAIC concept.

In a coordinated and consolidated approach, all MARC members have been constantly monitoring the (non)development of FABEC in combination with the Single European Sky (SES) Initiatives and its consequences on FABEC staff and future performance.

After dozens of information and consultation meetings in various fora, the conclusion for MARC is still the same: The added value of FABEC for its users, in its present format, does speak for itself...close to NIL!

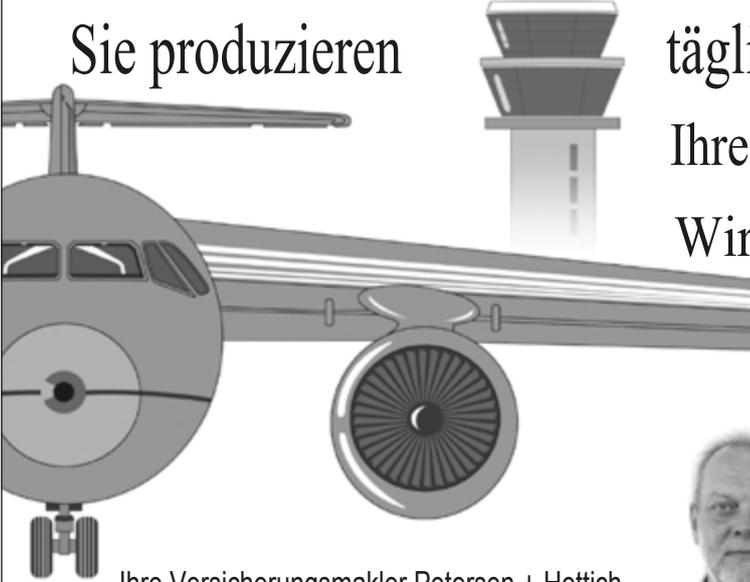
A solid foundation and long-term vision to build a strong partnership between the different FABEC air navigation service providers and States is missing. The political and institutional commitment for this vision, which is one of the main enablers, leading to a seamless airspace is almost inexistent.

Can one afford to invest more resources to justify a FABEC process unable to deliver?

Are we prepared for the challenges as traffic figures are raising in some regions of FABEC? In the last years, following the blind financial constraints forced upon us, were the necessary tools and airspace restructuring implemented to create the required capacity increase while improving the level of Safety and efficiency? To these few simple questions, we can only find a desperate answer: NO!

The Unions and Professional Organisations grouped in MARC have proposed the fundamentals of a Safe, stable and efficient Regional concept able to deliver based on an existing "international success story".

The MOSAIC vision promotes the integration of all FABEC providers into a single International Public Organisation, for the benefit of States, airspace users, staff and Network performance. After 8 years of FABEC confusion and stalled attempts to develop suitable solutions for all, MARC Members urge FABEC responsible entities to seriously consider the possibilities and solutions embedded in the MOSAIC project. MARC members fully stand behind their idea as the only sustainable alternative.



Sie produzieren

Ihre Versicherungsmakler Petersen + Hettich

täglich 100% Sicherheit

Ihre Krankenversicherung auch ?

Wir finden für Sie die Beste !

Versicherungsbüro
Petersen & Partner
Tel.: (07243) 71 98 03
E-mail: mail@lizenzverlust.de
www.buero-petersen.de

Finanzcoaching
Daniel Hettich
Tel.: (07641) 933 46 43
E-mail: daniel@fc-hettich.de
www.fc-hettich.de








53. IFATCA Annual Conference – Gran Canaria, Spanien

von Jonathan Bötig (Allgemeines, Committee A), Alexander Schwaßmann (Committee B und B+C) und Oliver Wessollek (Committee C)

Für den spanischen Fluglotsenverband war es eine Herzensangelegenheit und ein „dream come true“: Die Ausrichtung der 53. IFATCA Jahreskonferenz vom Montag den 5. bis Freitag den 9. Mai auf Gran Canaria. Seit Beginn der Probleme auf der iberischen Halbinsel im Jahr 2009 (wir berichteten) und der Eskalation 2010 und 2011 erhalten die dortigen Kollegen schnelle und kontinuierliche Hilfe und Unterstützung seitens der IFATCA. Auch wenn die Situation noch lange nicht ausgestanden ist – die Konferenz war Ausdruck der Bereitschaft, etwas von dem erhaltenen Beistand zurückzugeben und zu zeigen, dass man bereit sei, auch etwas für die Federation zu tun.

Mehr als 500 Teilnehmer aus über 65 Nationen waren auf die Kanarischen Inseln gereist, darunter auch geladene Gäste von ICAO, IFALPA, IATA, ITF, EUROCONTROL und SESARJU.

Nach den Eröffnungsfeierlichkeiten am Montagvormittag verteilten sich die Delegierten für den Rest der Woche auf die drei Arbeitsgruppen (Committees) A, B und C, um dann am Freitagnachmittag im Final Plenary die Konferenz wieder gemeinsam abzuschließen.

Mit sieben Delegierten war der Fachbereich FSBD auf der diesjährigen Jahreskonferenz vertreten. Diese Zusammensetzung ergibt sich aus den diversen IFATCA Arbeitsgruppen, in die die GdF gewählt worden ist, sowie aus den Repräsentantenstellen, die wir für die IFATCA bei der ICAO stellen.

Als IFATCA Liaison Officer übernahm Jonathan Bötig die Teilnahme im Committee A, das sich in erster Linie um interne und finanzielle Belange der Federation kümmert. Unterstützt wurde er dieses Jahr von Jens Lehmann, der im vergangenen Jahr Mitglied im Financial and Institutional Committee (FIC) war. Dieses ist eines von zwei Standing Committees des Committee A, das, wie das Constitutional and Administrative Committee (CAC) auf jeder Jahreskonferenz einen Arbeitsauftrag für das kommende Jahr erhält, dessen Ergebnisse dann auf der folgenden Jahreskonferenz vorgestellt werden.

Alexander Schwaßmann, als Vorstand Fachliches, übernahm die Teilnahme im Committee B, das sich mit fachlichen Belangen beschäftigt, zusammen mit Raimund Weidemann. Beide sind IFATCA-Repräsentanten bei der ICAO und damit auch Mitglied im Technical and Operational Committee (TOC), der ständigen Arbeitsgruppe des Committee B, dem sie auf der Jahreskonferenz berichten müssen.

Committee C beschäftigt sich mit der beruflich- und sozialen Seite der IFATCA-Politik. Somit fällt dieses Ressort in den Aufgabenbereich von Roman Schütz, der von Oliver Wessolek und Wilfried Wörz unterstützt wurde. Letzterer war im vergangenen Jahr für die GdF in der ständigen Arbeitsgruppe des Committee C aktiv, dem Professional and Legal Committee (PLC) und stellte sein Arbeitspapier vor.

COMMITTEE A

Über sechs Sitzungen widmeten sich die Direktoren der Mitgliederverbände den internen Belangen der IFATCA, dem Budget und Neuwahlen des Vorstandes.

Bericht des Vorstandes

Eine zentrale Frage bei den Berichten der Vorstände ist immer wieder: Wie konnte die IFATCA helfen? In Afrika steht Weiterbildung von Lotsen ganz oben auf der Agenda, die durch Seminare oder Unterstützung bei den Reisekosten erfolgen kann, sowie die rechtliche Beratung. Diese war im vergangenen Jahr in der Republik Korea notwendig. Die IFATCA half einem Towerlotsen, der nach einem tödlichen Zusammenstoß zweier Flugzeuge in der Kontrollzone (die beide nach VFR unterwegs waren) vor Gericht stand. Das Verfahren soll eingestellt werden. Nach einem Vorfall im Incheon ACC

bei schwieriger Wetterlage berieten zwei Experten der IFATCA den südkoreanischen Verband über fachliche Aspekte und Human Factors in solch komplexen Situation. Durch Beteiligung der IFATCA kam es auch zur Wiederaufnahme eines konstruktiven Dialogs in der Dominikanischen Republik zwischen Verband und Flugsicherungsanbieter (siehe „Neues aus den Verbänden“).

Mitgliederverwaltung

Angola, Kasachstan, die Malediven und Montenegro wurden neu in die IFATCA aufgenommen. Unter Vorbehalt der Zahlung ausstehender Mitgliedschaftsbeiträge bis zum 31.5.2014 wurden die Kapverdischen Inseln, der Tschad und die Vereinigten Arabischen Emirate aus der IFATCA ausgeschlossen. Jordanien wechselt von der Afrika zu der Europa Region der IFATCA. Neben Jordanien sind aus dem Mittleren Osten lediglich der Libanon und Israel bei der IFATCA, wobei sich der Libanon noch zu der Afrika Region und Israel seit jeher zur Europa Region rechnen kann.

Die Zuordnung der Mitgliedsländer in drei verschiedene Kategorien und die sich daraus ergebenden Beiträge waren Thema eines Arbeitspapiers von Jens Lehmann. Die Herausforderungen, die daraus resultieren, das einige ihre Beiträge nicht zahlen können (was allein schon deshalb gegeben sein kann, da Geldtransfers aus manchen Dritte-Welt-Ländern kompliziert und sehr teuer sind) und die verschiedenen Möglichkeiten einer Neuordnung des Beitragssystem sind jetzt Auftrag einer Membership Task Force, in der neben der GdF die Verbände des Vereinigten Königreichs, Kanadas, Ugandas, der Elfenbeinküste und Israels bis zur Jahreskonferenz 2015 einen Vorschlag zur besseren Lösung erarbeiten sollen.



Neues Büro – Neue Siège Social

Nach 16 Jahren in Kanada zog das Büro der IFATCA zum ersten Mal um. Office Managerin Tatiana Iavorskaia kann sich seit Ende November 2013 über ein etwas kleineres, aber preisgünstigeres Office in der Nähe zu ICAO und IFALPA und zusätzlich über eine neue Computerausrüstung freuen. Die neue Postanschrift lautet:

IFATCA Office
360 St. Jacques – Suite 2002
Montreal/Quebec H24 P1
Canada

Auch wenn die IFATCA seit 16 Jahren schon ihr Büro in Montreal unterhält, war ihre Siège Social – ein wenig mit „eingetragener Hauptsitz“ zu übersetzen – dennoch weiterhin in der Schweiz. Dies hatte in erster Linie steuerliche Vorteile – bedeutete aber auch eine Menge Zusatzarbeit für den Finanzvorstand. Dieses Jahr im Juli soll nun die IFATCA nach 46 Jahren in der Schweiz vollständig nach Kanada verlagert werden.

Standing Committees CAC und FIC

In das Constitutional and Administrative Committee (CAC) wurden die Niederlande, Neuseeland, Maastricht UAC und die UK gewählt. Die USA, UK, Finnland und Trinidad und Tobago werden das kommende Arbeitsprogramm des Financial and Institutional Committee (FIC) abarbeiten.

„The Controller“

Dies sollte die Obleute freuen: Schluss mit großen und schweren Paketen druckfrischer Magazine vor der Haustür. Ab der Ausgabe Juli 2014 wird der „The Controller“ ausschließlich in elektronischer Form verteilt. Neben PDFs wird es eine eigene APP und Website geben, so dass jedes Mitglied seine individuelle Ausgabe erhalten kann.

Als angenehmer Nebeneffekt ist der Bezug des Magazins dann natürlich für die Verbände kostenlos.

Neues aus den Verbänden

In der **Dominikanischen Republik** halten die Spannungen zwischen Verband und Behörde an. Die Lotsen hatten auf den desolaten Zustand ihrer Technik aufmerksam gemacht, nachdem das Öfteren das Radar ausfiel, oder die Sprachverbindung, so dass die Lotsen zur Koordination auf ihre privaten Mobiltelefone angewiesen waren. Als Folge wurden über 20 Fluglotsen, die im Verband waren und ihren Unmut geäußert hatten, entlassen – umso mehr Respekt also vor den zwei jungen Kollegen aus Santo Domingo, die dennoch zur IFATCA Konferenz gereist waren, um auf ihre Lage aufmerksam zu machen.

Die Präsidentin des Fluglotsenverbandes in **Lettland** wurde von ihrem Arbeitgeber entlassen. Wie bereits berichtet, wurden von ihr in einem Brief an das Verkehrsministerium Defizite beim Social Dialogue, bei Ausbildungsstandards und der Arbeitsbelastung der Lotsen angesprochen, was zu ihrer umgehenden Suspendierung führte. Auch wenn die Defizite inzwischen allesamt behoben wurden – ihre Entlassung wurde in letzter Instanz nun in Riga bestätigt. Die IFATCA wird sie bei ihrer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte und bei der Suche nach einem neuen Arbeitgeber unterstützen.

Nicht alltägliches gab es aus der **Ukraine** zu berichten. Der Tower und das ACC in Simferopol wurden Anfang März über Nacht von nicht näher identifizierbaren Soldaten besetzt. Den ca. 200 Lotsen blieb es freigestellt, zu bleiben. Die 100, die dageblieben sind, haben ungefragt einen russischen Pass erhalten, aber sonst wenig zu tun. Der Luftraum über der Krim wird großräumig gemieden. Das bekommen auch die angrenzenden FIRs zu spüren: Moldawien beklagt einen Verkehrsrückgang von 60%, Georgien von 40%.

Einige erste Gerichtsverfahren in **Spanien** konnten inzwischen von den Fluglotsen gewonnen werden. Es ging u.a. um angebliche Arbeitsverweigerung im Jahr 2010. Auch die „low-cost Ausbildung“ auf den privatisierten Tower in Spanien (unter anderem Ibiza, Jerez) geht weiter. Fast jeder, der bereit ist, 50.000 EUR an Ausbildungskosten zu zahlen, kommt in den Genuss einer mehrwöchigen Fluglotsenausbildung. Danach locken u.a. ein Gehalt von ca 1500 EUR netto und eine 24/7 – Dauerbereitschaft.

Vorstandswahlen

President and CEO: Alexis Brathwaite (Trinidad und Tobago) trat nach vier Jahren im Amt nicht wieder an. **Patrik Peters**, Lotse bei Eurocontrol in Maastricht, wurde nach fast 20-jähriger Mitarbeit bei der IFATCA, darunter 8 Jahren im Vorstand, als sein Nachfolger gewählt.

Deputy President:

Scott Shallies aus Australien trat die Nachfolge von Patrik Peters an.

Executive Vice President – Finance:

Amtsinhaber Darrel Meachum aus Fort Worth, Texas, trat nicht wieder an. Da es keinen Kandidaten als Nachfolger gab, bleibt das Amt bis auf Weiteres vakant.

Executive Vice President – Professional:

Eric Risdon, Kanadier im Dienste der skyguide in Genf übernahm von Scott Shallies.

Executive Vice President – Europe:

Zeljko Oreski aus Kroatien behält seinen Posten für eine dritte Amtszeit.

Executive Vice President – Americas:

John S. Carr, USA. Nachdem er Übergangsweise das Amt schon für ein Jahr inne hatte, wurde er nun für die nächste Amtsperiode bestätigt.

Nächste Konferenzen

Die 54. Jahreskonferenz wird vom 20. bis 24. April 2015 in Sofia, Bulgarien stattfinden.

Als Austragungsort der 55. Annual Conference 2016 konnte sich Las Vegas, Nevada gegen Abuja, Nigeria durchsetzen. Für die Ukraine als Veranstalter des diesjährigen IFATCA European Regional Meetings im Oktober springt kurzfristig Kroatien ein.

COMMITTEE B

Chairman Matthijs Jongeneel (Niederlande) eröffnete die Sitzung des Committee B am Montagnachmittag nach den offiziellen Feierlichkeiten. Matthijs war bis vor zwei Jahren der Chairman des Technical and Operational Committee (TOC) und übernahm die Rolle des Committee B Chairman von seinem Landsmann Akos van der Plaats, der inzwischen bei der niederländischen Flugsicherung ins Management aufgestiegen ist und nur noch privat auf Gran Canaria anwesend war. Unterstützt wurde er durch den in Bali neu gewählten Executive Vice President Technical, Duncan Auld (Australien), sowie durch Al Shaw (Neuseeland), der für das Protokoll und die Rednerliste verantwortlich zeichnete. Deutschland wurde wie in den Vorjahren durch Raimund Weidemann und Alexander Schwaßmann vertreten.

An allen Tagen konnte ein Quorum gerade so erreicht werden. Die Anzahl der Mitgliedsverbände in der IFATCA nimmt weiterhin zu. Eigentlich eine gute Sache, die aber als Schattenseite zur Folge hat, dass die notwendige Mehrheit auf der Konferenz ebenso steigt, während jedoch immer weniger Mitgliedsverbände tatsächlich an den Konferenzen teilnehmen.

Die IFATCA versuchte sich in diesem Jahr erstmals an einer papierlosen Konferenz; alle Arbeitspapiere wurden nur elektronisch verteilt. Dafür sollte während der Konferenz WLAN bereitgestellt werden, allerdings war dieses so langsam und unzuverlässig, dass ein Arbeiten damit praktisch unmöglich war. Hier muss in den nächsten Jahren deutlich bessere Technik oder eben doch wieder Papier verfügbar sein.

Duncan Auld dankte im Rahmen seines Rechenschaftsberichtes vor allem Ignacio Baca (Spanien), dem im Vorjahr neu gewählten Chairman des TOC, sowie den einzelnen TOC-Mitgliedern für ihre großartige Unterstützung. Die ICAO hat die IFATCA um noch mehr Mitarbeit gebeten, aber die IFATCA hat wie immer weder das notwendige Geld noch die Kommunikationsinfrastruktur, um dieser Bitte nachzukommen. An beiden Problemen soll in den nächsten Jahren verstärkt gearbeitet werden.

Im Dezember 2013 tagte zum ersten Mal überhaupt das ICAO ATM Operations Panel (ATMOPSP). Dieses brandneue Panel ist Teil des Modernisierungsprogrammes aller ICAO-Panels. Duncan nimmt zusätzlich zu seinem Amt als EVPT auch die Rolle des Panel Rep im ATMOPSP wahr, in dem eine Menge flugsicherungsrelevanter Themen gebündelt werden, die früher auf andere Panels verstreut waren; darüber hinaus erlaubt das Panel eine Art von Kontrollfunktion für ATM-Themen, während sie von den Mühlen der ICAO-Bürokratie gemahlen werden. Duncan sieht aber auch die Gefahr, dass in diesem Panel all das abgeladen wird, was in der ICAO sonst niemand anfassen will. Aktuell versucht das ATMOPSP vor allem, das schon seit langem schwebende Problem der SID/



STAR-Vertikal-Profile zu lösen. Offenbar lastet auf dem Panel ein großer Druck, dieses Problem endlich kurzfristig beseitigen. Als weitere Baustelle hat sich Duncan die bessere Einbindung der IFATCA Global Teams auf die Fahnen geschrieben, um sie endlich für die IFATCA-Arbeit nutzbar zu machen. Im Moment arbeiten oder dämmern diese Teams vor sich hin, ohne dass der Rest der IFATCA von ihrer Arbeit viel Notiz nehmen würde.

Anfang März 2014 trafen sich Vertreter der NATCA und der IFATCA-SESAR-Vertreter in Madrid, um die IFATCA-Aktivitäten zu den Forschungsprogrammen NEXTGEN (USA) und SESAR (EU) zu koordinieren. Es wäre fatal, wenn die Vertreter in diesen Programmen unterschiedliche Positionen zu technischen oder sozialen Themen vertreten würden. Gleichmaßen müssen auch die IFATCA-Vertreter bei der ICAO weiterhin für globale Harmonisierung auf allen wichtigen ATM-Feldern eintreten. Das Treffen war das erste seiner Art und ein großer Erfolg; das nächste ist für Anfang September direkt vor der ersten Sitzung von TOC und PLC in Miami geplant.

Ignacio Baca gab einen Überblick über die Aktivitäten des TOC. Besonders stolz war er darauf, dass wieder einmal ein gemeinsames Arbeitspapier und ein gemeinsames Meeting mit dem Professional and Legal Committee (PLC) zustande gebracht wurden. Dieses Meeting fand organisiert von der GdF in Dresden statt, und Ignacio bedankte sich nachdrücklich für die exzellente Organisation und Unterstützung durch GdF und DFS.

Wie bereits im Vorjahr wurde das TOC-Arbeitsprogramm nach der Verabschiedung auf der letztjährigen IFATCA-Konferenz leicht angepasst.

Ignacio stellte gleich im Anschluss das erste Arbeitspapier des TOC vor, das sich mit Fuel Management beschäftigte. Immer wieder bestehen Unklarheiten über den Treibstoffstatus von Luftfahrzeugen; die Phrase MINIMUM FUEL wird mehrdeutig verwendet, und sowohl bei Lotsen als auch Piloten bestehen weiterhin Unklarheiten über den Gebrauch der Phraseologie. In einer der letzten Ausgaben des „Flugleiters“ wurde eine Publikation der IFALPA über die verschiedenen Phraseologien veröffentlicht. Darüber hinaus ist die Flugsicherung immer

wieder damit konfrontiert, dass Flugzeugbesatzungen Luftnotlage erklären müssen, weil andere Faktoren ins Spiel kommen. Beispielsweise war einmal das Wetter am Ausweichflughafen viel schlechter als der Flugsicherung bekannt, so dass eine Landung nach mehreren Fehlanflügen erst unterhalb des Final Reserve Fuel (und wohl auch unterhalb der legalen Wetterminima) durchgeführt werden konnte. In einem anderen Fall hatte der geplante Zielflughafen Gewitter, der Ausweichflughafen aufgrund eines Fußballspiels jedoch nicht genügend freie Parkplätze, so dass die Piloten erst nach Erklärung der Luftnotlage dort landen durften. In beiden Fällen hätten bessere Wetterinformationen und entsprechende Verkehrsflusssteuerungen sowohl für den Zielflughafen als auch für den Ausweichflughafen dafür gesorgt, dass die Airlines zusätzlichen Treibstoff mitnehmen und ggf. einen anderen Ausweichflughafen hätten planen können.

Nach der gemeinsamen Sitzung der Committees B und C begann am Mittwoch Nachmittag der zweite Teil der Sitzung des Committee B. Erster Tagesordnungspunkt war die Verteilung der Verantwortungen zur Vermeidung von Controlled Flight Into Terrain (CFIT). Dies ist nach ICAO eindeutig die Aufgabe des Piloten, solange nicht ATC aktiv in den Flugverlauf eingreift (durch Radarführung). Was aber bei einem Direktrouting? Technisch gesehen ist es immer noch Eigennavigation. Was ist, wenn der Pilot nach einem Direktrouting zu einem bestimmten Fix fragt und wir es genehmigen? Ist es dann ein Radarvektor? Was, wenn der Flugplan von Fix zu Fix und nicht entlang einer Route aufgegeben ist? Ist das dann eine Route? Was ist überhaupt eine ATS-Route? Nur das veröffentlichte Streckennetz, oder alles, was gemäß Flugplan freigegeben worden ist? Darüber hinaus könnte allein durch die Möglichkeit, den Flugweg mit Radar zu überwachen, eine Mitverantwortung des Lotsen entstehen, auch Flugzeuge unter Eigennavigation davon abzuhalten, gegen einen Berg zu fliegen. Insgesamt ist heute oft nicht klar, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt für den Abstand zu Hindernissen und/oder dem Boden verantwortlich ist, auch weil Piloten oft gar nicht wissen, ob sie in Luftraum mit Luftlagedarstellung unterwegs sind oder nicht. Das ganze wird durch unklare Anweisungen zu Sichtanflügen noch weiter verkompliziert. In Italien wurde ein Fluglotse sogar schuldig gesprochen, weil er ein Luftfahrzeug für einen Sichtanflug freigegeben hatte, das dann gegen einen Berg geflogen ist. Der Lotse habe wissen müssen, dass der Pilot sich in der Gegend nicht auskannte, und hätte keinen Sichtanflug genehmigen dürfen. Folgende Beschlüsse wurden gefasst:

- **Responsibility for terrain and obstruction clearance must be clearly defined and always must lie either with the air crew or ATC. There must never be a situation where doubt exists about who is responsible for this task.**
- **ICAO documentation should provide clear and unambiguous language with regard to responsibility for terrain avoidance, including amendment to the Objectives of air traffic services to include the prevention of collisions between aircraft and terrain.**

Den zweiten Absatz hat Deutschland abgelehnt, weil „Air Traffic Services“ den Fluginformationsdienst einschließt und wir der Ansicht sind, dass nur für Flüge, für die eine Freigabe erteilt wurde, die Verpflichtung der Vermeidung von CFIT an ATC übergehen sollte. Ansonsten wären FIS und ATC verpflichtet, für jeden VFR-Flug die Hindernisfreiheit sicherzustellen. Die IFATCA hat allerdings versichert, dass mit „Air Traffic Services“ der so überschriebene Annex 11 gemeint ist, und dass die Klarstellung in dessen Unterkapitel „Air Traffic Control Service“ erfolgen soll. Mit Deutschland haben mehr als 10 andere MAS gegen die Beschlussempfehlung gestimmt.

- **IFATCA should encourage ICAO to study the topic of deviations from ATS routes due to severe weather, particularly when terrain is a factor.**
- **IFATCA should pursue a course of action to encourage ICAO to remove implied responsibilities for controllers in Doc 4444, Section 6.5.3.2, regarding evaluating crews in terms of familiarity and judging weather for visual approaches.**

Das nächste Arbeitspapier beschäftigte sich in Anlehnung an den vorherigen Tagesordnungspunkt mit SID- und STAR-Kartendarstellung. Für den Piloten ist derzeit nicht klar, ob eine vertikale Beschränkung wegen Lärm, Luftraumstruktur oder Terrain besteht. Für den Lotsen soll jedoch eine Möglichkeit geschaffen werden, Beschränkungen wegen Lärm etc. aufzuheben, ohne dass dadurch die Beschränkungen, die aus Topografiegründen bestehen, mit aufgehoben werden.

- **All published altitude restrictions should indicate whether they apply for reasons of terrain avoidance.**
- **IFATCA should work with ICAO to facilitate the development of ICAO Standards to require any published altitude restriction to indicate whether it applies for reasons of terrain avoidance.**



Renée Pauptit (Niederlande) gab anschließend einen Überblick über das lange bestehende Problem der unterschiedlichen Transition Altitudes in verschiedenen Staaten, das immer wieder zu Missverständnissen und teilweise sogar Staffelungsunterschreitungen führt, wenn beispielsweise amerikanische Piloten erst oberhalb von 18000 ft (der TA in den USA) nach Standard-QNH fliegen. Eine niedrige TA wie beispielsweise in Deutschland und den Niederlanden hat den Vorteil, dass Piloten und Lotsen für niedrige Überflüge nicht so oft das QNH ändern müssen, eine hohe hat den Vorteil, dass die Probleme mit unterschiedlichen TAs für Gegenden mit oder ohne Berge nicht auftreten. Es besteht also Einigkeit, dass eine weltweit einheitliche TA sinnvoll ist, aber nicht darüber, wo sie nun liegen sollte. Auch die IFATCA konnte sich wieder nicht zu einer Beschlussempfehlung durchringen.

Danach berichteten die Vertreter der IFATCA in den verschiedenen ICAO-Panels von ihren Aktivitäten, soweit diese Berichte nicht in der gemeinsamen Sitzung der Committees B und C abgehandelt wurden. Aus deutscher Sicht ist nicht viel Neues zu berichten. Raimund Weidemann als IFATCA-Vertreter im ICAO OPS Panel (OPSP) berichtete zunächst über die Organisation der IFATCA-Mitarbeit bei der ICAO. Im OPSP selbst wurde vor allem an der Emergency Descent Procedures weitergearbeitet; dazu gab es ein weiteres Arbeitspapier (siehe weiter unten). Darüber hinaus gab es ein erstes gemeinsames Treffen zwischen dem OPSP, das sich erstes Linie mit Annex 6 („Operation of Aircraft“) beschäftigt, und dem neugegründeten ATMOPSP, um abzustecken, welche Aufgaben zukünftig von letzterem Panel übernommen werden.

Bill Holtzman (USA) stellte direkt im Anschluss das Arbeitspapier des TOC zu „Emergency Descent Procedures“ vor. Er

war parallel zu seiner Arbeit im TOC auch der Co-Rapporteur der Emergency Descent Subgroup des OPSP. Die derzeitigen ICAO-Verfahren sind völlig veraltet und mussten dringend überarbeitet werden, besonders wenn – wie bei uns – komplette Luftlagedarstellung besteht und allgemeine Sendungen wie „All aircraft, emergency descent in progress, clear the area!“ in dicht beflogenen Lufträumen katastrophale Auswirkungen haben könnten. Schon heute gibt es Regional Supplements (bei uns in Europa ICAO Doc. 7030), die andere Vorschriften enthalten, die sich auch so bei uns in der BA-FVD finden. Aber der Pilot weiß nicht unbedingt, welche Vorschriften für ihn gerade gelten.

Eine interessante Frage ist, ob es sinnvoll ist, das TCAS bei einem Emergency Descent of „Traffic Advisory (TA) only“ zu stellen. Das wird heute schon bei einem Triebwerksausfall gemacht, weil das betroffene Luftfahrzeug möglicherweise nicht mehr in der Lage wäre, einer TCAS-RA zu folgen – das TCAS weiß schließlich nichts vom Triebwerksausfall. Macht das auch bei einem Emergency Descent Sinn, weil eine Climb-RA ohnehin nicht befolgt werden könnte und weil das TCAS des anderen betroffenen Luftfahrzeuges ansonsten mit „normalen“ Sinkraten und nicht mit 10000ft/min oder mehr rechnet? Darüber gab es im Vorfeld der Konferenz kontroverse Diskussionen, aber im Endeffekt befürwortete die IFALPA das Schalten auf „TA only“, und die IFATCA hat sich dem angeschlossen.

Insgesamt empfiehlt das TOC den Lotsen, einen Emergency Descent wie ein TCAS-RA zu behandeln. Der Pilot tut, was er tun muss, und der Lotse versucht, anderen Verkehr möglichst aus dem Weg zu räumen. Da die Entscheidungsfindung auf ICAO-Ebene noch nicht abgeschlossen ist, gab es „nur“ folgenden Beschluss:



• IFATCA supports the modernization of emergency descent procedures.

Der Donnerstagmorgen begann mit weiteren Berichten von ICAO-Reps. Christoph Gilgen (Schweiz) ist seit langem der IFATCA-Vertreter im Aeronautical Surveillance Panel (ASP) der ICAO sowie der Untergruppe ASTAF („Airborne Surveillance Task Force“).

Eine interessante Neuentwicklung ist ACAS-X. TCAS wird inzwischen nicht mehr weiterentwickelt, andererseits gibt es die Notwendigkeit, ein neues Anti-Kollisionssystem zu entwickeln. ACAS-X ist derzeit der aussichtsreichste Kandidat. Während TCAS rein auf der Basis von SSR-Daten Ausweichempfehlungen generiert und erfolgreiche Konfliktvermeidung sehr auf schnelles und genaues Befolgen der Ausweichempfehlung durch die Crews angewiesen ist, soll ACAS-X zusätzlich mathematische Konfliktvermeidungsmodelle und ADSB-Daten nutzen, um eben genauere und fehlertolerantere Ausweichempfehlungen generieren zu können. Darüber hinaus sollen spezielle Versionen auch für die Nutzung von Verfahren mit reduzierter Staffelung (wie beispielsweise den unabhängigen Anflugbetrieb in Frankfurt) sowie für den Einsatz in RPA („Remotely Piloted Aircraft“, früher UAV abgekürzt) geeignet sein.

RPA insgesamt sind weiterhin ein großes Thema; die ICAO hat ein Manual dazu entworfen, das besonders in Kapitel 10 („Detect & Avoid“) jede Menge vage Formulierungen („could“, „should“, „may“ usw.) und wenig konkrete Vorschriften erhält. RPA sollen ein „Detect & Avoid“-Modell erhalten, das schon weit vor der Auslösung einer TCAS RA Ausweichempfehlungen generiert; wie das erreicht werden soll, ist jedoch derzeit völlig unklar.

Die ASTAF arbeitet derzeit an einem Manual zu ASA („Airborne Surveillance Applications“), das in seiner ersten Version ebenfalls noch nicht sehr aussagekräftig ist, aber die Basis für die Verlagerung von Stafflungsaufgaben auf der Basis von ADSB-Daten ins Cockpit sein könnte. Daher ist es sehr wichtig, dass IFATCA und IFALPA die Arbeit an diesem Manual kritisch begleiten.

Duncan Auld ist in Personalunion auch noch Vertreter der ICAO im Operational Datalink Panel (OPLINKP) der ICAO. Für Deutschland ist nichts Neues zu berichten; über den Ozeanen soll zusätzlich zur weiter genutzten HF-Funktechnik der Einsatz von Satelliten-Telefonie forciert werden.

Bjarni Stefansson (Island) aus dem Separation and Airspace Panel (SASP) konnte nicht selbst anwesend sein, weil zeitgleich mit der Konferenz das SASP in Montreal tagte. Wie meist beschäftigt sich das SASP fast ausschließlich mit Stafflungskriterien ohne Luftlagendarstellung, so dass sich für den Wirkungsbereich des FSBD wenig Interessantes berichten lässt. Aufhorchen lässt allerdings die Tatsache, dass Bjarni für seinen Arbeitgeber ISAVIA ebenfalls im Bereich Verfahrensplanung tätig ist und ISAVIA ihm die Flugtickets und Freistellungen für die SASP-Treffen bezahlt hat. Hier liegt möglicherweise auch für das Verhältnis DFS/GdF noch Synergiepotenzial.

Die IFATCA ist auch in der Unmanned Aerial Systems Study Group (UASSG) beteiligt. Der Vertreter, Chris Stephenson (USA), war nicht selbst anwesend, hatte aber ein Arbeitspapier fristgerecht eingereicht. Die Probleme, die die ICAO insgesamt beim Thema UAS/RPA hat, waren auch Hauptthema in der UASSG, nämlich ein starkes Interesse der Industrie, RPA so schnell wie möglich und auch unter Inkaufnahme unklarer Vorschriften und möglicher Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer in Betrieb nehmen zu können. Hauptproblem ist nach wie vor der sogenannte Third Safety Layer, nämlich See-and-Avoid als letztem Sicherheitsnetz. See-and-Avoid ist natürlich für RPA ein großes Problem, das die Industrie am liebsten totschweigen würde mit dem Argument, TCAS allein müsse doch ausreichen. An dieser Stelle soll nicht verschwiegen werden, dass Chris Stephenson innerhalb der IFATCA nicht unumstritten ist; so werden ihm von anderen IFATCA-Aktivisten Betriebsferne und mangelndes Bewusstsein für die Haltung der IFATCA vorgeworfen.

Ben Gorrie (Australien) stellte ein weiteres TOC-Arbeitspapier vor. „Space Based ADS-B“. Heute wird in vielen abgelegenen Gegenden der Welt, wo bisher keine Radarüberdeckung bestand, mit ASD-B-Empfängern gearbeitet (beispielsweise innerhalb Australiens). Eine Privatfirma, die von NavCanada, Enav (Italien), der IAA (Irland) und der FAA unterstützt wird, will nun über Wasser, wo man keine Empfänger aufstellen kann, den Empfang von ADS-B-Daten über ein Netzwerk niedrig fliegender Satelliten ermöglichen. Sie hoffen, dadurch die Stafflungsminima auf 15 NM senken zu können und auch bei Notfällen eine bessere Überwachung gewährleisten zu können. Durch die verschollene Boeing 777 der Malaysian hat dieses Projekt natürlich weiteren Rückenwind bekommen; es bleibt aber abzuwarten, ob sich die Technologie auch unter Effizienzgesichtspunkten durchsetzen wird, ob also die Airlines für die Daten bezahlen wollen. Unter Umständen müssen die ANSPs die Daten kaufen und dann an die Airlines weiterreichen. Deutschland gab zu bedenken, dass nicht nur die SAR-Vorteile gesehen werden dürfen, die ANSPs im Rahmen der Ausübung ihrer hoheitlichen Pflichten auf den Kosten sitzen bleiben und die Daten den Airlines dann kostenlos zur Verfügung stellen: „Ihr müsst die Daten ja sowieso für eure hoheitlichen Aufgaben haben, also könnt ihr sie uns auch umsonst geben.“ Großbritannien zeigte sich skeptisch, dass bei Auftreten von Wetterphänomenen in den höheren Schichten der Atmosphäre die Satelliten nicht mehr richtig funktionieren würden; dafür gibt es derzeit keine Lösung, ebenso wenig für den Fall, dass der ADS-B-Sender an Bord des Luftfahrzeuges keine Daten mehr liefert.

Insgesamt wirken die derzeit verfügbaren Informationen zu Space Based ADS-B mehr wie eine Werbebroschüre als harte Fakten. Auch die von der Firma versprochenen 15NM Mindeststaffelung sind durch nichts begründet und finden sich nirgendwo in den ICAO-Vorschriften. Es muss daher vermieden werden, dass irgendjemand ein System und dafür einen beliebigen Mindeststafflungswert „erfindet“. Daher wurde folgender Beschluss gefasst:



- **IFATCA supports the development of new surveillance technology that is designed to meet required surveillance performance standards, which allow for the application of technology-independent separation minima.**

Renée Pauptit stellte ein Arbeitspapier zu „Coordination Procedures“ vor. Es erscheint uns Mitteleuropäern realitätsfern, aber in vielen Teilen der Welt gibt es auch im 21. Jahrhundert noch keine direkten Daten- oder nicht einmal Telefonverbindungen zwischen verschiedenen Centern, so dass die Koordination über Funk – teilweise sogar durch die Piloten – vorgenommen werden muss. In Nordzyprien weigert sich die Türkei seit Jahrzehnten, Telefongespräche mit Nikosia, der zypriotischen Kontrollzentrale, durchzuführen, so dass die Piloten gezwungen sind, sich über ein zweites Funkgerät bei der nicht ICAO-anerkannten (die Zyprioten sagen immer: „illegalen“) nordzyprischen Zentrale „Ercan“ anzumelden, die dann per Telefon mit Ankara den Einflug in den türkischen Luftraum koordinieren. Aber auch in Afrika und Asien kommt es immer wieder zu Vorfällen, weil nicht rechtzeitig die notwendigen Daten für den Grenzüberflug ausgetauscht werden können und Lotsen von in ihren Luftraum einfliegenden Luftfahrzeugen überrascht werden. Insgesamt scheint es, dass von Seiten der zuständigen Ministerien und Behörden speziell in Entwicklungsländern einer funktionierenden bodenseitigen Kommunikation zwischen ATS-Units nicht die notwendige Bedeutung beigemessen wird. Entsprechend wurde folgender – für mitteleuropäische Leser möglicherweise selbstverständliche – Beschluss gefasst:

- **Ground-to-ground communication is as important as air-to-ground communication.**

Mit diesem Arbeitspapier war das Arbeitsprogramm des TOC im abgelaufenen Jahr vollständig abgeleistet. Das Arbeitsprogramm für 2014/15 wurde wie folgt festgelegt:

- **Screen colours and display of information (with PLC)**
- **Flight planning accuracy and impacts on the ATM system**

- **Concept of Geo-height altitude to replace altimeter**
- **SWIM technical and legal issues (with PLC)**
- **Aviation meteorology, future requirements and dissemination**
- **Impact of PBN initiatives on Capacity**
- **Mandatory avoidance action for uncontrolled flights**
- **Blended airspace (in respect to surveillance technologies)**
- **Weather deviations and terrain**
- **Resumption of separation following TCAS RA**
- **Maintaining ATS during crisis events**

Als einziger Kandidat für den Posten des TOC Chairman und somit gemäß Satzung automatisch gewählt wurde Ben Gorrie (Australien). Ignacio Baca (Spanien) trat nach zweijähriger Amtszeit nicht wieder an, wird aber als Vertreter Spaniens weiterhin im TOC mitarbeiten.

Aufgrund der Vielzahl der Meldungen gab es dieses Jahr Wahlreden der einzelnen Mitgliedsverbände, die für das TOC kandidiert haben. Folgende Mitgliedsverbände wurden für das kommende Jahr in das TOC gewählt: Italien, Niederlande, Neuseeland, Schweiz, Spanien, USA. Nicht gewählt wurden Österreich, Slowenien, Sudan, Tansania, Tunesien. Deutschland ist weiterhin über die ICAO-Repräsentanten Raimund Weidemann (Operations Panel) und Alexander Schwaßmann (Air Traffic Management Requirements and Performance Panel) im TOC vertreten.

Im Nachhinein gab es einigen Unmut über den Wahlvorgang. Die nicht berücksichtigten afrikanischen Staaten bemängelten, dass nicht nach Regionen gewählt wird, so dass Afrika nicht im TOC vertreten sei. Andererseits haben sich afrikanische Mitgliedsverbände in der Vergangenheit schon öfter ins TOC wählen lassen, dann aber nichts zu den Arbeitspapieren beigetragen. Darüber hinaus hatte der neu gewählte Chairman TOC von seinem Vorschlagsrecht Gebrauch gemacht und statt der Schweiz, die in Person von Bernhard Dänzer dieses Jahr sehr gute Arbeit geleistet hatte, Neuseeland für das TOC vorgeschlagen. Die Schweiz wurde trotzdem gewählt; Leidtragende des ungeschickten Vorgehens des Chairman waren die Slowenen, die ebenfalls seit Jahren im TOC aktiv sind, stattdessen aber eben Neuseeland gewählt wurde. Seilschaften in Ozeanien? Deutschland hat den Wahlvorgang kritisiert und wird möglicherweise versuchen, das Vorschlagsrecht des Chairman TOC (das es im Übrigen in keinem anderen der Ständigen Arbeitsgruppen gibt) ersatzlos streichen zu lassen.

Bericht Committee B+C

Die gemeinsame Sitzung der Arbeitsgruppen B und C fand am Mittwochmorgen statt. Die Tagesordnung bestand vorwiegend aus Tätigkeitsberichten einzelner IFATCA-Funktionäre und ICAO Reps, aber auch einige gemeinsame Arbeitspapiere von TOC und PLC wurden in dieser Sitzung abgehandelt.

Den Auftakt machte Joy Battacharya (Indien), der Technical and Professional Secretary. Er pflegt das IFATCA Technical

and Professional Manual, sozusagen die Bibel der IFATCA, mit allen jemals gefassten Beschlüssen. Die dazugehörigen Arbeitspapiere sind inzwischen nicht mehr im TPManual selbst zu finden, sondern wurden auf die Webseite www.ifatca.us ausgelagert.

Darüber hinaus gibt Joy den IWEN (IFATCA Weekly Newsletter) heraus, der wichtige Informationen zu aktuellen Themen der IFATCA enthält. Er bemängelte, dass der Email-Verteiler für den IWEN zwar umfangreich ist, aber wenige Zugriffe auf die im IWEN verlinkten geschützten Inhalte erfolgen, was nahelegt, dass viele Empfänger den IWEN nicht oder nicht vollständig lesen.

Ruth Stillwell (USA) berichtete von ihren Tätigkeiten als ANC Rep bei der ICAO. Sie ist im Hauptberuf Lotsin in Miami Center, verbringt aber fast die Hälfte jedes Jahres in Montreal bei der ICAO. Neben ihrer Funktion als Beobachter in den Sitzungen der ICAO Air Navigation Commission fungiert sie auch als Mädchen für alles, was die Unterstützung der ICAO Reps in den diversen Panels und Arbeitsgruppen angeht. Ruth wird der IFATCA noch bis zum Frühjahr 2015 zur Verfügung stehen, bevor sie in den Vorruhestand eintritt. Die Suche nach einem Nachfolger muss also schleunigst beginnen.

Im Anschluss gab Alexander Schwaßmann in seiner Funktion als IFATCA Rep im Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP) einen Überblick über seine Aktivitäten des abgelaufenen Jahres. Aus Terminkollisionsgründen (das letzte Meeting des ATMRPP fand zeitgleich mit einer zweitägigen FSBD-Vorstandssitzung sowie dem ebenfalls zweitägigen Deutschen Flight Safety Forum statt) war eine Teilnahme an der ersten Sitzung des ATMRPP im März nicht möglich, allerdings mahlen die Mühlen der ICAO so langsam, dass die Teilnahme an allen Sitzungen oft gar nicht erforderlich ist. Das Themenspektrum des ATMRPP hat sich in den letzten Jahren nicht merklich verändert. Hauptaufgabe ist weiterhin die Entwicklung eines neuen Flugplanformates, das die existierende bis Ende des Jahrzehnts ablösen soll und erste 4D-Trajektorien enthält. Bisher beschränkte sich die Arbeit im Wesentlichen auf die Definition von Datenformaten und Schnittstellen; nicht klar ist jedoch, welche Daten genau enthalten sein werden, wer wie darauf zugreifen kann, und was man mit den zusätzlichen Daten machen kann. Um genau auf diese Fragen erste Antworten zu geben, wird das Panel parallel die Arbeit an einem Trajectory Based Operations (TBO) Concept Manual aufnehmen.

Flankiert wird dies von der Entwicklung eines Leitfadens, wie verbesserte Wetterprognosen zu einem leistungsfähigeren ATM System beitragen können.

Zum Abschluss seines Vortrages dankte Alexander dem ANC Rep Ruth Stillwell und vor allem dem amerikanischen Fluglotsenverband, der alle Kosten der Vertretung der IFATCA durch Ruth in Montreal trägt, für die hervorragende Zusammenarbeit und unterstrich, dass die Position des ANC Rep seiner Ansicht nach die wichtigste Tätigkeit in der IFATCA überhaupt darstellt.

Chris Dalton, früher Lotse in Neeseeland und selbst einmal Mitglied im TOC, jetzt Chief der Air Navigation Section des Air

Navigation Bureau der ICAO, berichtete von der bereits angesprochenen Umstrukturierung der ICAO Panels. Auch die Angestellten der ICAO werden zukünftig bereichsübergreifend zusammenarbeiten. Chris ist von der Zusammenarbeit mit und dem Einfluss der IFATCA bei der ICAO sehr begeistert, gibt jedoch zu bedenken, dass es mit der Mitarbeit bei der Entwicklung von ICAO Standards nicht mehr getan ist, da die ICAO insgesamt zwar immer mehr Material erstellt, die beteiligten Staaten jedoch immer weniger davon auch umsetzen. ICAO und IFATCA müssten daher zukünftig mehr darauf achten, dass sie nicht nur für die Galerie arbeiten, sondern auch in den Staaten Lobbyarbeit betreiben, dass die neuen Verfahren und Vorschriften auch regelkonform umgesetzt werden. Das ist in Deutschland dank unserer Aufsichtsbehörde kein Problem, in vielen weniger entwickelten Ländern aber schon.

Die ICAO erwartet übrigens, dass die Anzahl der jährlich beförderten Passagiere bis 2030 auf 6.3 Milliarden ansteigen wird.

Das erste der gemeinsam behandelten Arbeitspapiere beschäftigte sich wieder einmal mit TCAS Downlink. An der grundsätzlichen Ausgangslage (einige Sicherheitsempfehlungen, die die Einführung fordern, aber weiterhin ungelöste technische und vor allem rechtliche Probleme) hat sich nichts geändert. Daher bleibt auch die IFATCA bei ihrer ablehnenden und fordert klare rechtliche Rahmenbedingungen, was der Lotse mit der Anzeige anfangen soll und wofür er verantwortlich gemacht werden könnte. Statt dessen sollte das Training der Piloten im Umgang mit TCAS verbessert werden, denn wenn die Piloten die TCAS-Anweisungen richtig befolgen würden, gäbe es überhaupt keine Notwendigkeit für Lotsen, einzugreifen.

Immerhin wurden im Zuge der Erstellung des Arbeitspapiers auch einiger Uralt-Beschlüsse der IFATCA zu TCAS zur Streichung empfohlen, weil diese Beschlüsse inzwischen von der ICAO in ihr Regelwerk übernommen worden sind.

Das zweite Arbeitspapier befasste sich mit der in Deutschland brandaktuellen Diskussion um die Einführung von Remote und Virtual TWR. Es herrschte allgemeine Einigkeit, dass dies technisch inzwischen ohne weiteres möglich und an abgelegenen und wenig frequentierten Flugplätzen auch sinnvoll ist (das australische Outback wird immer wieder genannt – ob Erfurt, Saarbrücken oder Dresden in die gleiche Kategorie fallen, darf mit Recht verneint werden). Allerdings steht die IFATCA der Verdichtung und Parallelisierung der Kontrolltätigkeit ablehnend gegenüber und mahnt die weiterhin fehlenden Standards und Verfahren (Staffelungswerte etc.) an. Folgende Beschlüsse wurden gefasst:

- **ATCOs shall not be required to provide service for more than one airport simultaneously**
- **Separation standards and procedures for remote and virtual towers are required**
- **The Executive Board urge ICAO to develop standards, procedures and guidance material for RTC**



Den Abschluss machten die Tätigkeitsberichte der einzelnen Regional Vice Presidents der IFATCA. Diese werden in diesem Artikel im Bericht des Committee A besprochen.

COMMITTEE C

In der Arbeitsgruppe C wurden auch dieses Jahr wieder einige sehr interessante Themen besprochen.

Wohlvollend wurde das PLC Meeting in Dresden erwähnt.

Das das Wetter eine immer größere Rolle in der Flugsicherungswelt einnimmt, zeigt sich auch an einem IFALPA Papier zu diesem Thema. Dort werden verbesserte Vorhersagen und Informationen gefordert.

Das bekannte Vier-Augen-Prinzip (4EP) wurde ergänzt um Definitionen für Lone-Person-Operations (LPO), Two-Eye-Principle (2EP) und Multi-Sector-Planner (MSP).

Im Gegensatz zur Single-Person-Operation (SPO) wird LPO dahingehend definiert, dass der arbeitende Fluglotse zu diesem Zeitpunkt alleinige Person in der betreffenden ATC-Unit ist. IFATCA-Policy ist demnach, dass sowohl SPO als auch LPO vermieden werden sollen. Das 4EP bleibt weiterhin die bevorzugte Lösung.

In einem Vortrag ging es auch um das internationale Recht von Arbeitnehmern, zu streiken. Dazu gibt es einige internationale Regelungen, eine Regierung kann dieses Recht aber beschneiden oder sogar aussetzen. Allerdings muss es dann eine alternative Regelung geben (z. B. Minimum Service).

Ein anderer Beitrag befasste sich mit Schlafstörungen. Ein ähnliches Papier wurde schon einmal in 2009 vorgestellt, nachdem ein Fluglotse im Dienst eingeschlafen war. Unter anderem haben Rauchen, Alkohol und Übergewicht einen Einfluss auf solche Störungen. Schichtdienst kann diesen Effekt noch verstärken. In diesem Zusammenhang wurde eine FAA Regelung erwähnt, welche besagte, dass bei den übli-

chen medical checks der BMI festgestellt wird und bei Überschreitung eines Wertes von 40 wurden weitere Untersuchungen angeordnet. Diese Regelung ist mittlerweile wieder außer Kraft gesetzt worden.

Weltweit haben bisher nur die USA, Australien und die EU Performance Targets in ATM eingeführt. Aus ursprünglich 11 Targets wurden in den ICAO Dokumenten 5 Targets festgelegt. Die EU hat sich 4 dieser Targets zu Eigen gemacht und versucht, diese nun durchzusetzen.

Sehr interessant war ein Vortrag von Prof. Erik Hollnagel der Universität Dänemark, zum Thema Safety I und Safety II. Er stellte fest, dass wir ganze Abteilungen mit Spezialisten beschäftigen und Datenbanken führen, die sich mit der Untersuchung von Vorfällen befassen. Ziel ist es immer herauszufinden, warum etwas passiert ist und warum etwas nicht funktioniert hat, um daraus Maßnahmen zu entwickeln, damit sich so etwas nicht wiederholt. Auf der anderen Seite gibt es aber niemanden, der sich die Fälle anschaut, bei denen nichts passiert ist, bei denen alles so funktioniert hat, wie es sein sollte. Es werden keine Statistiken und Datenbanken geführt, die die positiven Dinge erfasst.

Er stellte zum Abschluss die Frage in den Raum, ob, wenn Human Factors für einen Vorfall verantwortlich sind, dann nicht auch Human Factors dafür verantwortlich wären, wenn alles richtig gelaufen ist?

Diese Frage wird die IFATCA in Zukunft beschäftigen; mit Tom Laursen aus Dänemark hat sie bereits einen hervorragenden Experten auf diesem Gebiet. Denn die nächste Aufgabe wird sein, zu untersuchen, wie man diese Idee in greifbare Ansätze für tatsächliche Verbesserungen umwandeln kann.

Es gibt also auch weiterhin viel zu tun für die IFATCA. Und die Beteiligung des Fachbereichs FSBD bleibt auch im kommenden Jahr stark wie gewohnt: Durch die Mitarbeit im PLC, der Membership Task Force, durch die IFATCA Reps in ICAO Panels, die Repräsentanten der IFATCA bei SESAR und natürlich durch unsere Eurocontrol/IFATCA Prosecutor Experts.

Die Geschäftsstelle der GdF



Bekanntermaßen ist die Geschäftsstelle der GdF sehr zentral und unmittelbar am Frankfurter Bahnhof beheimatet. Die täglichen zahllosen Anrufe und Anfragen, aber auch die Einladungen und Vorbereitungen zu Arbeitssitzungen und Tagungen sowie die Mitgliederverwaltung stellen ein enormes Arbeitspensum für die dortigen Mitarbeiterinnen dar, das täglich abgearbeitet werden muß und sehr oft aber auch wieder geändert wird. Die freundlichen Stimmen aus der Geschäftsstelle sind jedoch nur einigen bekannt.

Wer aber sind die „Stimmen“ der Geschäftsstelle? Die Redaktion möchte mit dieser Ausgabe damit beginnen die einzelnen Mitarbeiterinnen der GdF-Geschäftsstelle vorzustellen.

Wir beginnen unsere Serie „aus der Geschäftsstelle“ mit Veronika Gebhart.

INTERVIEW mit Veronika Gebhart



Frage: Frau Gebhart, seit 18 Jahren sind Sie in der Geschäftsstelle der GdF und vorher im VDF aktiv und die erste Ansprechstation für viele Anrufe, Anfragen und auch organisatorische Ereignisse. Was ist das „A“ und „O“ einer erfolgreichen Büroführung?

Gebhart: Um den Job einer Büroleiterin zu meistern, braucht man Organisationstalent – und auch in Stresssituationen einen kühlen Kopf. Man muss sehr gut strukturiert sein, damit man alles für den Tag erledigt bekommt.

Da ich nie weiß, was morgen auf mich zukommt, plane ich mehrere Tage, wenn nicht sogar Wochen vorausschauend; d. h., alles was längerfristig vorbereitet werden kann, beispielsweise Tagungs- und Sitzungsvorbereitungen, Organisation von Festivitäten sowie Einleitungen zu Wahlen.

Frage: Woher nehmen Sie Ihre Motivation?

Gebhart: Ich gehe jeden Tag gerne zur Arbeit. Die vielfältigen Aufgaben und die Herausforderung jede einzelne super zu erledigen, motivieren mich einfach. Ich habe sehr nette Chefs und Kolleginnen.

Das Schöne daran ist, dass mich meine Chefs selbständig und eigenverantwortlich arbeiten lassen, so dass ich den Arbeitsalltag in der Geschäftsstelle immer wieder selbst neu aufbauen kann.

Frage: Teilweise paaren sich eintönige Arbeitsprozesse mit sehr hektischen Momenten einer Gewerkschaftsarbeit. Wie gehen Sie damit um?

Gebhart: Insgesamt sehe ich meinen Job als einen sehr wichtigen Bestandteil meines Lebens, den ich nicht nur ausübe, um Geld zu verdienen, sondern, weil er mir Freude bereitet. Mit der richtigen Einstellung und dem entsprechenden Service-Gedanken unseren Mitgliedern gegenüber ist es eine tolle, interessante und wertvolle Aufgabe.

Frage: Nach 18-jähriger Tätigkeit hat sich in der Bürotätigkeit vieles verändert, was ist Ihnen in dieser Zeit aufgefallen und was würden Sie spontan bemängeln?

Gebhart: Womit ich weniger gut klar komme ist, dass die Menschen im Zeitalter der Technik immer weniger miteinander sprechen, zu ich-bezogen werden und das Wesentliche oft gar nicht mehr erkennen. Richtig miteinander reden zu können, ist eine Fähigkeit, die oft unterschätzt wird.

Die Redaktion bedankt sich für dieses Interview und hofft auch auf eine weitere sehr gute Zusammenarbeit zwischen Ihnen und der Redaktion.



Das Redaktionsteam auf der ILA

Die Berliner Air Show – ILA – war für das Redaktionsteam ein Besuch wert. Neben der Redaktionssitzung für die nächste Ausgabe war für die Redaktionsmitglieder noch genügend Zeit das weitläufige Ausstellungsgelände der ILA zu erkunden und vielleicht den ein oder anderen Kontakt zu erneuern oder aufzufrischen. Wir möchten GdF-Mitglieder einladen sich für

die GdF zu engagieren und z.B. das Redaktionsteam der Zeitschrift „der flugleiter“ zu verstärken. Verstärkung wird benötigt aus dem Bereich Center, AIS, und vor allen Dingen aus der Verwaltung. (Kontakt Daten: siehe Impressum. *Aus Berlin hier die ersten Eindrücke und Ereignisse des Redaktionsmeeting (Aufnahmen von Thomas Williges)*





Liebe Leser, Fotografen und Spotter:



von
Thomas
Williges

Seit diesem Jahr schmücken Flugzeugbilder aus aller Welt regelmäßig einige Seiten der Zeitschrift „der flugleiter“. Die überaus positive Resonanz der Leserschaft zeigt, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind. Es mag dem ein oder anderen aufgefallen sein, dass bis jetzt nur eine Handvoll Fotografen uns ihre tollen Bilder zur Verfügung stellten und stellen, und ich möchte auf diesem Weg Sie/

Euch dazu animieren, sich daran zu beteiligen und der Redaktion die tollsten Bilder und Schnappschüsse zu schicken, damit sie auch hier veröffentlicht werden können. Buntes, Kurioses und auch Außergewöhnliches in JPEG-Qualität bis 3MB-Datenvolumen sowie Informationen über Ort und Aufnahmezeitpunkt werden gerne genommen.

Weitere Information und E-Mail-Adresse, wohin die Bilder geschickt werden können: Thomas.Williges@gdf.de

Nobody asked me, but... – Remote Tower und die Gedanken eines altmodischen Controllers



von
Werner
Fischbach

Als Dieter Kaden zum ersten Chef der DFS gekürt wurde, da hatte er ein ehrgeiziges Ziel ausgerufen: die DFS sollte unter seiner Leitung zum besten Flugsicherungsdienstleister Europas, wenn nicht gar der ganzen Welt werden. Mit anderen Worten: wo wir sind, ist vorne. Daraus ist bekanntlich nichts geworden und als er seinen Schreibtisch in der Unternehmenszentrale räumte (räumen musste?), musste er selbstkritisch zugeben, dass das Unternehmen, das er lange geleitet hatte, bestenfalls im europäischen Mittelfeld dümpelte. Über die Gründe hierfür kann sicherlich lang und ausgiebig diskutiert werden.

Dabei braucht sich die DFS mit ihren Leistungen keineswegs zu verstecken. Sie ist eine äußerst professionelle Flugsicherungsorganisation, die Rate der flugsicherungsbedingten Verspätungen liegt im einstelligen Prozent-, wenn nicht gar im Promillebereich und die Zahl der gefährlichen Flugzeugannäherungen ging in den letzten Jahren ständig zurück. „ATC at its best“ also! Aber offensichtlich geht es bei dem Begriff der „besten Flugsicherung“ gar nicht um die Qualität, sondern ums Geld. Genauer gesagt, um die Produktivität der Controller und die Preise, welche die Kunden für die Dienstleistung des jeweiligen Flugsicherungsdienstleisters zu bezahlen haben. Da schneidet die DFS nicht so besonders gut ab. Weshalb die neue DFS-Führung bemüht ist, mit diversen Maßnahmen wieder Boden gut zu machen.

Eine dieser Maßnahmen scheint das Projekt „Remote Tower“ zu sein und wenn man der Mitarbeiterzeitung „direct“ glauben möchte, dann macht sich die DFS daran, wieder an der Spitze des Fortschritts zu marschieren. Dabei ist die Idee des „Remote Towers“ nicht besonders neu, aber „eine so weit gehende Lösung wie bei der DFS, bei der gleich mehrere Standorte gemeinsam von einer Zentrale aus kontrolliert werden, ist allerdings bisher nirgendwo geplant“, ist in „direct“ zu lesen. Auch wenn das Projekt „Remote Towers“ eigentlich gar nicht auf dem Humus der DFS-Innovationsabteilung gewachsen ist, sondern, wenn ich mich richtig erinnere, bei den schwedischen Kollegen das Licht der Welt erblickte. Wie dem auch sei – mit dem Projekt „Remote Tower Control (RTC)“ hat sich die DFS zumindest auf diesem Gebiet wieder an den Spitze gesetzt. Wo wir sind, ist vorne!

Wie immer geht es dabei ums Geld. Um was denn sonst? Denn schließlich ist nicht zu erkennen, dass mit RTC die Dienstleistungsqualität und vor allem die Sicherheit erhöht wird. Vielmehr wird damit erreicht, dass „die operativen Mitarbeiter an Flughäfen mit niedrigem Verkehrsaufkommen“ besser ausgelastet werden. Allerdings orientiert sich das Verkehrsaufkommen an einem Flughafen nicht an der Frage, ob dort der Verkehr durch eine Platzkontrollstelle vor Ort oder von einem RTC kontrolliert wird. Die Effizienz der Controller kann deshalb nur gesteigert werden, wenn diese den Verkehr nicht nur an einem, sondern an mehreren Flughäfen kontrollieren. Hört sich gut an, weil die Kollegen und Kolleginnen dann besser ausgelastet sind. Was von ihnen ganz sicherlich auch gewünscht wird. Zum Däumchen drehen sind Fluglotsen eigentlich nicht geeignet. Auch die nicht, die in Saarbrücken, Erfurt und Dresden ihren Dienst verrichten und nun in das RTC umziehen sollen. Allerdings hat die ganze Angelegenheit einen Haken. Nämlich dann, wenn einer dieser Controller plötzlich vor die Situation gestellt wird, gleichzeitig an zwei Flughäfen ein Problem lösen zu müssen. Dass er dann überfordert sein könnte, ist nicht ganz auszuschließen. Und wer ihn bzw. sie bewusst dieser Situation aussetzt, handelt eigentlich unverantwortlich. Womit nicht behauptet werden soll, das Management der DFS neige zu unverantwortlichem Handeln.

Auf dieses Problem angesprochen meinte eine leitende Mitarbeiterin der DFS, dass beim Projekt RTC die Kontrolle von mehreren Flughäfen durch einen Controller nicht vorgesehen wäre und diese Gefahr deshalb einfach nicht bestehen würde. Auch dem bereits erwähnten „direct“-Beitrag ist zu entnehmen, dass für jeden dieser Flughäfen ein eigener Platzverkehrslotse vorgesehen ist.

Das kann man glauben oder auch nicht. Wer seit längerem bei der Flugsicherung (sowohl bei der alten BFS als auch bei der jetzigen DFS) tätig ist bzw. war, wird möglicherweise zu letzterem neigen. Und nun ja – manchmal stehen ja die wichtigsten Hinweise und Informationen eines Beitrags nicht unbedingt im Zentrum, sondern sind an anderer Stelle untergebracht. „Parallel dazu wird im Rahmen von SESAR untersucht, ob ein Platzverkehrslotse mehr als einen Flughafen gleichzeitig sicher kontrollieren kann“, ist im „direct“-Beitrag zu lesen. Und in derselben Ausgabe der Mitarbeiterzeitung erklärt DFS-Chef Scheurle, dass die von ihm geführte Firma ihren Kostennachteil nur dann ausgleichen könne, wenn sie sich einen technologischen Vorsprung verschaffe. „Vor-



sprung durch Technik“, nennt er dies und dies bedeutet, dass Projekte wie RTC ganz einfach umgesetzt werden müssen. Nicht weil sie besonders sinnvoll wären oder dadurch die Sicherheit erhöht würde, sondern weil damit die Kosten ein wenig niedriger gehalten werden können. Das ist, um das klar zu stellen, kein Vorwurf gegen die Geschäftsführung der DFS. Möglicherweise sieht sich Professor Scheurle selbst als Getriebener, der die Vorgaben der Politik erfüllen muss. Was irgendwann zu einer öffentlichen Diskussion führen sollte, unter welchen Bedingungen die Infrastruktureinrichtungen betrieben und ihre Leistungen erbracht werden sollten. Und was der Staat für den Bau und die Erhaltung seiner Infrastruktur auszugeben bereit ist.

Weitere Fragen

Nun sind bekanntlich ein paar Jahre vergangen, seit ich meinen Job als Controller und Sachbearbeiter an den Nagel gehängt habe. Was jedoch nicht bedeutet, dass ich mich nicht mehr für die Flugsicherung und ihre technische Fortentwicklung interessiere. Deshalb erlaube ich mir hin und wieder, diese kritisch zu begleiten. Selbst auf die Gefahr hin, mich des Vorwurfs, Veteranen würden auch gerne vom Krieg erzählen, auszusetzen.

Natürlich bezweifle ich die technische Machbarkeit des RTC-Konzepts in keiner Weise. Nur erlaube ich mir die Frage, ob alles, was technisch machbar ist, für das Gesamtsystem Flugsicherung und nicht nur für die Kostenrechnung sinnvoll ist. Zum Beispiel, ob es sinnvoll ist, sich bei der Verwirklichung des RTC-Konzepts noch weiter in die Abhängigkeit funktionierender Datenverbindungen zu begeben. Es geht also um die Frage der Contingency. Das war bei den Flugsicherungsdienstleistern schon immer ein Problem. Zwar wurden ganz gute Lösungen hinsichtlich der „medium“ und „longterm contingency“ entwickelt, aber bei der Frage, mit welchen unmittelbaren Maßnahmen auf den Ausfall eines Systems oder gar einer gesamten Kontrollstelle reagiert werden soll, waren die Controller schon immer auf ihre Improvisationsfähigkeit angewiesen. Mit anderen Worten – wie sollen die RTC-Controller denn auf den Ausfall einer vor Ort installierten Kamera oder Datenverbindungen zu dem jeweiligen Flughafen reagieren? Schließlich befindet sich vor Ort

kein Controller mehr, der aus „dem Fenster“ schauen und sich auf eine andere Weise mit der zuständigen Anflugkontrolle in Verbindung setzen kann. Ob das Management und der Aufsichtsrat bereit sind, die Folgen eines derartigen Ausfalls als bedauerlichen Kollateralschaden zu akzeptieren? Zumal an den betroffenen Flughäfen ohnehin wenig Verkehr herrscht und ein kurzfristiger Ausfall sich nicht unbedingt signifikant auf die Verspätungsstatistik der DFS auswirken würde?

Dazu kommt, dass ein Tower eben mehr ist als eine Platzkontrollstelle, die für eine konfliktfreie und effiziente Verkehrsabwicklung an dem jeweiligen Flughafen sorgt. Der Tower ist gleichzeitig Aushängeschild der DFS und Scharnier zwischen der Flugsicherung, dem Flughafen und anderen Institutionen wie der Polizei, der dort operierenden Luftfahrtunternehmen und Flugschulen. Um nur einige zu nennen. Ein kurzer Draht zwischen der DFS-Niederlassung und den jeweiligen vor Ort tätigen Stellen (insbesondere der Operationsabteilung des Flughafens) ist die beste Möglichkeit, unerwartet auftretende Probleme schnell und unbürokratisch zu lösen. Sitzen die Controller und die für die Betriebsabwicklung zuständigen Sachbearbeiter jedoch nicht mehr in Saarbrücken, Erfurt oder Dresden, sondern in Leipzig, so besteht diese Möglichkeit eben nicht mehr. Ganz abgesehen von der Tatsache, dass sich Towercontroller normalerweise mit „ihrem“ Flughafen identifizieren und sie nicht nur die Daten „ihrer“ Pisten und Rollbahnen, sondern auch die nähere Umgebung kennen. Was bei der Abwicklung des VFR-Verkehrs ganz sinnvoll sein kann. Aber so muss man sich fragen, was nutzen diese „weichen“ Faktoren, wenn es darum geht, Kosten zu sparen? Oder, wie es Professor Scheurle nannte, sich Vorteile durch Technologie zu sichern?

Bleibt noch, sich an Gajus Pehronius zu erinnern, an einen römischen Offizier, der ca. 100 Jahre nach Christus in Köln stationiert war: „Immer, wenn wir begannen, zusammengeschweißt zu werden, wurden wir umorganisiert. Ich habe später gelernt, dass wir oft versuchten, neuen Verhältnissen durch Umorganisation zu begegnen. Es ist eine fantastische Methode! Sie erzeugt die Illusion des Fortschritts, wobei sie gleichzeitig Verwirrung schafft, die Effektivität vermindert und demoralisierend wirkt.“

Laser-Angriffe gegen Luftfahrzeuge



von
H. M. Helbig

Noch in den 1960er Jahren hatte man Laser-Angriffe eher von Außerirdischen denn von Erdlingen erwartet. Die Zeiten haben sich geändert: Heute stellen Attacken mit leistungsstarken Laser-Pointern gegen Luftfahrzeuge vom Erdboden aus ein ernst zu nehmendes Problem dar (siehe hierzu auch: „der flugleiter“ 1/2010 und 1/2011). Nicht nur, dass geblendete Piloten die Kontrolle über ihr Flugzeug verlieren könnten, sie laufen darüber hinaus Gefahr gesundheitliche Schäden davonzutragen und ihre fliegerärztliche Tauglichkeit einzubüßen. Spätestens seit dem Jahr 2009 hat man die Laser-Angriffe gegen Luftfahrzeuge auch in Deutschland als Bedrohung erkannt. Seither fordert insbesondere die „Vereinigung Cockpit“ die Politik unablässig auf, Lasergeräte über 0,5 mW ins Waffengesetz aufzunehmen und vorhandene Gesetze strikter anzuwenden. Als im Jahr 2010 sogar vermehrt Rettungshubschrauber zur Zielscheibe der Täter wurden, fand der ADAC-Sprecher Jürgen Grieving passende Worte („Der Spiegel“ 30/2010): „Das ist kein Dummer-Jungen-Streich. Wer Piloten mit Laserstrahlen blendet, handelt genauso gefährlich wie einer, der Steine von einer Autobahnbrücke wirft.“

Allerdings kam es bislang nur zu wenigen Verurteilungen wegen versuchter Körperverletzung und gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr. Einige Beispiele:

- Im Jahr 2010 wurde eine Frau im Landkreis Hof mit einer dreimonatigen Haftstrafe belegt und darüber hinaus zu 150 Stunden gemeinnütziger Arbeit verurteilt.
- Ein Jugendlicher wurde 2011 bei Hamburg zu zwei Wochen Jugendarrest verurteilt, aber noch bevor er die Strafe antrat, erneut beim „Lasern“ erwischt.
- Das Amtsgericht Neuss verurteilte im Jahr 2012 aus Mangel an Beweisen zwei Männer zu geringen Geldstrafen. Es konnte nicht eindeutig nachgewiesen werden, werden Laserpointer führte.

In den USA ist man da wieder einmal weniger zimperlich: 2009 warteten auf einen Laser-Blender zwei Jahre Haft. Seit Mitte 2011 verurteilte man in den Vereinigten Staaten insgesamt 28 Personen zu Geld- und Gefängnisstrafen. Außerdem unterzeichnete der US-Präsident Barack Obama im Februar 2012 ein Gesetz, durch das Laser-Attacken mit bis zu fünf Jahren Haft und/oder hohen Geldbußen geahndet werden können.

In Teilen Australiens fallen die im Handel erhältlichen Laser-Hightech-Modelle, die im Nahbereich sogar Kleidung entzünden können, unter das Waffengesetz.

Die Zahl der gemeldeten Fälle von Laser-Angriffen gegen Luftfahrzeuge im Allgemeinen liegt deutlich höher, als die Statistik „Gemeldete Laser-Attacken auf deutsche Luftfahrtunternehmen“ erfasst. Die nachfolgenden Zahlen jener der DFS gemeldeten Vorfälle belegen dies eindrucksvoll. Nicht vergessen darf man dabei die Dunkelziffer ungemeldeter Eingriffe.

Gemeldete Laser-Attacken auf deutsche Luftfahrtunternehmen:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013
Anzahl	36	273	279	342	322

Quelle: BAuA und LBA

Der DFS gemeldete Laser-Attacken auf Luftfahrzeuge in Deutschland:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013
Anzahl	122	423	636	720	534

Quelle: DFS

Auch wenn die Tendenz beider Statistiken rückläufig ist, kann längst noch keine Entwarnung gegeben werden. Beinahe zwei Fälle pro Tag im vergangenen Jahr müssen immer noch besorgniserregend sein. Die Auswirkungen bisheriger Laser-Angriffe waren unter anderem abgebrochene Rettungsflüge und mehrtägige Arbeitsunfähigkeit betroffener Piloten.

Im Anschluss an diese Zeilen folgt ein Bericht aus dem Jahr 2013, den wir dankenswerterweise aus der Zeitschrift „Flugsicherheit“ übernehmen dürfen. Dieser beschäftigt sich mit den Laser-Angriffen gegen die Luftfahrzeuge der Luftwaffe. Er berücksichtigt Aspekte, die sich direkt auf die Zivilluftfahrt übertragen lassen.

Bemerkenswert sind die Informationen der Tabelle „Laserblendungen per Typ LFZ 2012“, die eindeutig belegen, dass auch Flugzeuge der Flugbereitschaft zu den Zielen der Irren gehören. Mit anderen Worten: Unsere politischen Vertreter sind sogar persönlich gefährdet. Warum sie trotz eigener Bedrohung nach wie vor keine Reaktion zeigen, mögen nur die Politiker selbst verstehen. Denn am Boden lassen sie sich bevorzugt in gepanzerten Limousinen befördern. Darüber hinaus sichert die zuständige Polizei, besonders im Rahmen von Staatsbesuchen, relevante Autobahnbrücken zusätzlich ab. So sind die Volksvertreter zumindest vor Steinewerfern geschützt.

Luftraum Eccho – „E“ wie einfach?

von Christian Hesse,
bearbeitet und ergänzt von Thomas Williges

Als Privatpilot und FIS-Spezialist hat unser Kollege Christian Hesse aus der Niederlassung Langen täglich mit dem auch von einigen Kollegen oftmals unterschätzten Luftraum E zu tun. Aber auch die fliegende Kundschaft – sowohl VFR- als auch IFR-Piloten – weiß manchmal nicht, wer und was sich alles im Luftraum E aufhält und auch aufhalten darf.

Betrachten wir Lufträume aus der Sichtweise der Flugsicherung, so stellen die Klassen C und D wohl die größten Anteile. Über FL100 sowie als TMA im Nahbereich der meisten internationalen Verkehrsflughäfen und größeren Verkehrslandeplätzen, wird der kommerzielle Luftverkehr idealerweise ohne Beeinträchtigung von unbekanntem VFR-Verkehr abgehandelt.

Außerhalb dieser Bereiche unter FL100 aber finden wir mit dem Luftraum E ein flächenmäßig sehr ausgedehntes Gebiet mit Mischverkehr, vom UL-Flieger ohne Transponder, über den gewöhnlichen VFR-Verkehr, bis hin zum IFR-Jet.

Die gesetzlichen Vorgaben, die u.a. die Nutzung dieses Luftraumes für den Sichtflug erlauben oder Ausweichregeln definieren, können die tatsächlichen Herausforderungen kaum beschreiben. Luftraum E beginnt je nach Umfeld (die Absenkung erfolgt üblicherweise in der Nähe von Flughäfen, die Anflüge nach Instrumentenflugregeln erlauben) zwischen 1000ft, 1700ft oder 2500ft AGL und reicht bis FL100 (F130 im Alpengebiet). Je nach Topographie kann die vertikale Ausdehnung also bis zu 9000ft umfassen.

Wie bei einigen Kollegen aber auch Piloten fälschlicherweise angenommen, handelt es sich beim Luftraum E nicht um unkontrollierten Luftraum, sondern es handelt sich hier um den einzigen kontrollierten Luftraum, der VFR-Verkehr ohne Freigabe und ohne Hörbereitschaft als auch IFR-Verkehr erlaubt! Staffelung findet nur zwischen IFR-Verkehr statt (ausgenommen VFR- Nacht). Es werden Verkehrsinformationen und Ausweichempfehlungen auf Anfrage erteilt. Die eingeschränkte Staffelungsverpflichtung muss hier noch einmal nachdrücklich erwähnt werden: der Pilot (VFR wie IFR!) ist selbst für das Erkennen von (unbekanntem) Verkehr und der Vermeidung eines Zusammenstoßes gemäß Ausweichregeln verantwortlich.

Zur Nutzung als VFR-Flug müssen folgende Wetterminima eingehalten werden: Flugsicht 8 km (ab Dezember 2014 reichen 5 km!), horizontaler Wolkenabstand 1,5 km, vertikaler Wolkenabstand 1000ft. Diese Werte sollen beiden Parteien

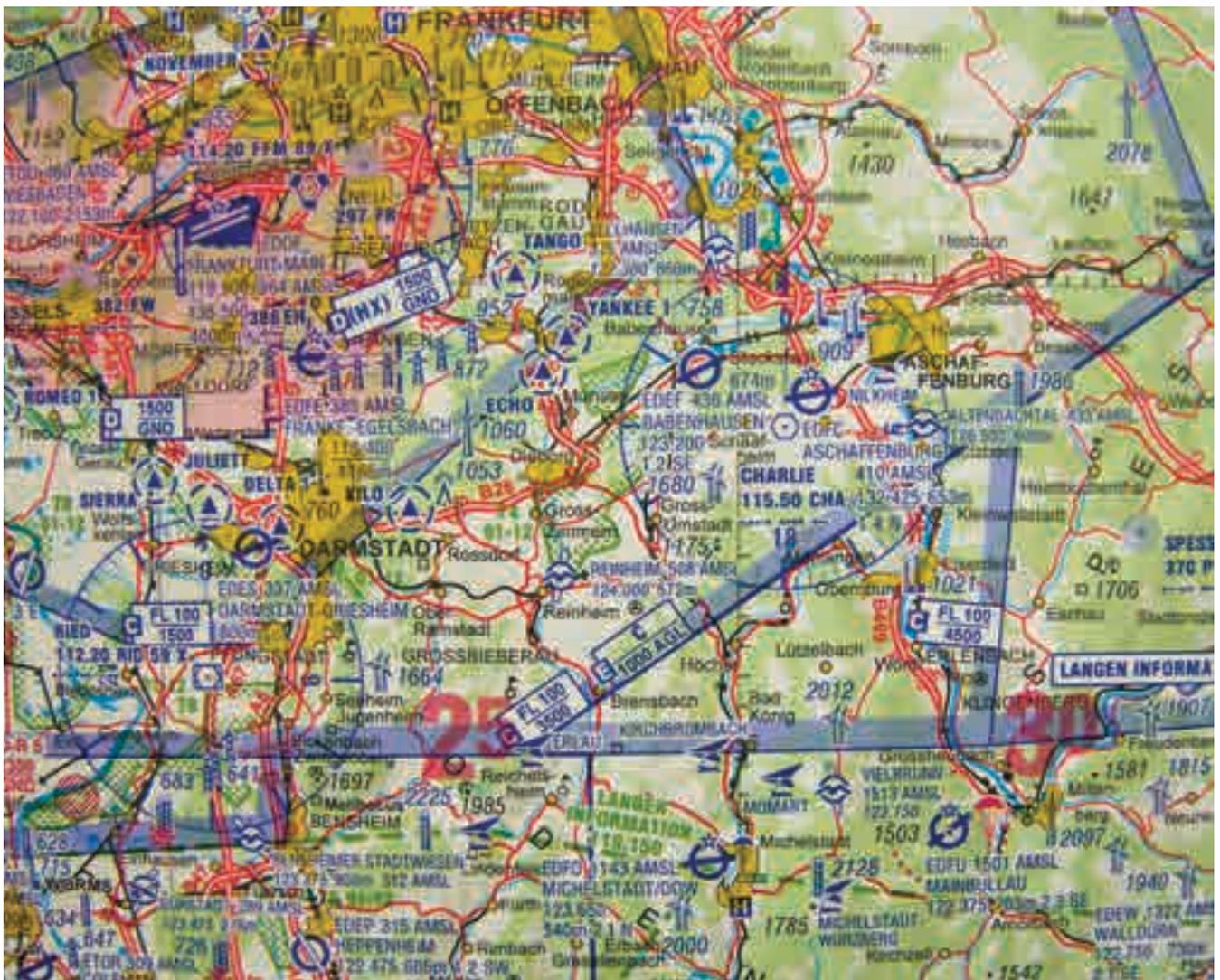


das rechtzeitige Erkennen und gegenseitige Ausweichen ermöglichen. Das Ausweichen selbst ist in den neun Absätzen des § 13 LuftVO geregelt. Ganz wesentlich ist hierbei die in Absatz 2 dargelegte Vorflugregel: Das manövrierbarere Flugzeug hat dem weniger manövrierbaren Flugzeug auszuweichen, also insbesondere motorisierte Flugzeuge gegenüber Segelflugzeugen, Hängegleitern, etc. Damit wird besonders auch die Gleichstellung der Verkehrsteilnehmer betont.

Es existiert in Luftraum E **kein Vorflugrecht** für IFR-Verkehr gegenüber VFR-Verkehr!

Im Gegenteil, besonders gegenüber den oben angesprochenen Luftfahrzeugen und Luftsportgeräten muss besonders Rücksicht genommen werden. Die einzige Ausnahme bezieht sich auf „Flugzeuge im Endteil des Landeanflugs und landende Luftfahrzeuge“ (§ 13 Abs. 4 LuftVO).

Wie bereits zu Anfang erwähnt, werden Ausweichempfehlungen nur auf Anfrage erteilt. Dies erscheint zunächst paradox, wo ein Radarplot in der Regel doch aussagekräftigere Informationen liefert als eine TCAS-Darstellung. Die technischen Unzulänglichkeiten (wie sie auch bekannter Weise bei Radar-Darstellungen vorkommen) begründen nicht dieses Verfahren: wesentlich hierbei ist die „Unberechenbarkeit“



von VFR-Verkehr. Hierbei handelt es sich nämlich um ein bewegtes Objekt, dessen Flugabsichten nicht einfach festzustellen sind. Daher lässt sich bei einer Ausweichempfehlung nicht im Vorfeld absehen, ob der VFR-Verkehr nicht doch plötzlich seine Flugrichtung und/oder Höhe ändert. Besonders Letzteres ist bei unruhigem Flugwetter schlecht einzuschätzen: anstatt ständig gegen Thermik oder Windböen zu kämpfen kann es – ähnlich wie auf einem Boot – sinnvoller sein, sich wie bei einer Welle darauf „tragen“ zu lassen (sofern es Luftraumstruktur und Wolkenuntergrenzen zulassen). Des Weiteren sind Wolken ein limitierender Faktor: das Umfliegen eines Cumulus oder Sinken unterhalb einer absinkenden Wolken-schicht ist nur aus der unmittelbaren Nähe abzuschätzen. Auch kann ansteigendes Gelände oder ein Loch in der Wolken-schicht einen plötzlichen Steigflug möglich machen. Stationär kreisender Verkehr, wie z.B. Motorsegler in Thermikbärten

oder (Schul-)Flüge bei Airwork-Übungen können auch jederzeit ihre Richtung ändern. Deshalb kann sich ein scheinbar sicherer Abstand schnell ändern. Dies kann letztlich nur sinnvoll aus dem Cockpit beurteilt werden. Gerade im Bereich FIS bergen Ausweichempfehlungen die Gefahr, eine Kursänderung in ein Gebiet mit IMC-Bedingungen auszuführen, und müssen sich daher schon sehr deutlich in der Phraseologie von einer Anweisung abheben. So empfiehlt sich eine korrekte und konkrete Verkehrsinformation, die dem Pilot die rechtzeitige Sichtung des Verkehrs ermöglicht und ein Ausweichen nach eigenem Ermessen entsprechend der aktuellen Gegebenheiten erlaubt. Es mag dabei auch sinnvoll sein, sich in einen Winkel zu versetzen, der eine bessere Wahrnehmung erlaubt (Stichwort: konstruktionsbedingte Sichteinschränkungen).

Es mag also eventuell bei den IFR-Kollegen auf wenig Verständnis stoßen, aber durchaus sinnvoller erscheinen, den IFR-Flieger gezielt „anzuhalten“ oder wegzudrehen, als dar-

auf zu hoffen, dass das kleinere VFR-Flugzeug selbständig - oder von FIS empfohlen - dem IFR-Flug ausweicht, bevor es zu einer kritischen Situation kommt. Vielleicht kann der VFR-Pilot aufgrund von Wetter/Wolken in diesem Moment gar nicht ausweichen - der IFR-Pilot sollte aber dazu in der Lage sein (wir erinnern uns: beide Flugzeuge halten sich legal im Luftraum E auf und ggf. genießt sogar der VFR-Flieger in diesem Fall das Vorflugrecht).

Neben Flugzeugen, die mit Transponder ausgestattet sind und somit auch in technischen Ausweichhilfen wie TCAS angezeigt werden, gibt es eine Reihe von Luftfahrzeugen und Luftsportgeräten, die von einer Transponderpflicht ausgenommen sind (diese fordert die Nutzung ab 500ft MSL oder 350ft AGL - der höhere Wert ist maßgeblich).

Segelflugzeuge dürfen sich ohne Transponder auch über 500ft bewegen und sind aufgrund ihres Profils und der meist hellen Lackierung besonders gegen helle Wolken kontrastarm und deswegen schlecht zu erkennen. Außerdem sind sie aufgrund ihrer Bauweise oftmals nicht als Primärziel auf dem Radar zu erkennen.

Im Jahr 2013 zählte das LBA übrigens 7.704 zugelassene Segelflugzeuge in Deutschland gegenüber 1.789 Luftfahrzeugen in den Kennzeichenklassen A (758), B (34), C (199), F (155), G (240) und I (403)! Rechnet man der Vollständigkeit halber noch die 6.733 E-Klasse Flugzeuge (von denen natürlich auch viele IFR unterwegs sein können) und 3.263 Motorsegler dazu, ergibt sich doch ein eindeutiges „Kräfteverhältnis“ und es kann aufgrund der Masse wohl kaum von seltenen „Zufallsbegegnungen“ gesprochen werden.

Was bedeuten diese abstrakten Werte nun auf die Praxis übertragen?

Wie erwähnt, sollen die Wolkenabstände und Sichtbedingungen ein frühzeitiges Erkennen von Verkehr und ggf. Ausweichmanövern ermöglichen. Dabei muss ein Flugzeug also optisch als solches erkannt werden, aus dessen Bewegungsrichtung und Größenverhältnis eine Kollisionsgefahr oder Annäherung abgeleitet, sowie eine geeignete Maßnahme zur Vermeidung derselben ausgeführt werden (im Idealfall soll dies ja keine Reflexhandlung sein). Hierfür können durchaus 5-10 Sekunden veranschlagt werden. In der Privatpilotenausbildung wird für diese kognitive Beschränkung oft eine Faustformel gelehrt, die für das reine Erkennen eines Hindernisses eine Flugstrecke (in Metern) der halben TAS, für das Ausweichen eine Strecke der 2,5fachen TAS angibt. Bei relativ geringen Geschwindigkeiten vieler E-, K-, oder M-Flugzeuge sind das etwa 300-400m. Doch auf Kollisionskurs verdoppeln sich diese Werte ganz schnell. Hinzu kommt die Tatsache, dass insbesondere diese Konstellation die ungünstigste Voraussetzung einer frühzeitigen Wahrnehmung bietet: ein Flugzeug erscheint als kleiner, oft statischer Punkt auf der Scheibe und wird sich erst recht spät, dafür umso schneller vergrößern. Hierbei kann die verbleibende Zeit für ein Ausweichmanöver recht schnell knapp werden. Im Fall von Jets oder Turboprops, die legal mit 250 Knoten unterwegs sein dürfen, reduziert sich der verfügbare Zeitrahmen entsprechend deutlich. Auf Kollisionskurs werden 8 km in rund 30 Sekunden zurückgelegt.

Ich möchte weder eine Wertung abgeben, noch übermäßige Risiken beschwören - das liegt mir als Privatpilot fern. Ich möchte bloß die Wichtigkeit und Bedeutung der Luftraumbeobachtung nachdrücklich betonen. Beim Sichtflug ist dies maßgeblich für die Vermeidung von Zusammenstößen und eine frühzeitige Erkennung von Verkehr dafür essentiell. Für IFR-Verkehr ist es deshalb auch wichtig zu wissen, in welcher Luftraumklasse man sich befindet. In An- und Abflugkarten wird deshalb seit 2013 vermerkt, wenn Teile oder das komplette An- und Abflugprofil unter FL100 durch Luftraum E führen.

VFR-Flugkarten geben keine Informationen über IFR-Strecken, von daher darf nicht damit gerechnet werden, dass sich VFR-Verkehr von diesen Strecken fern hält. In DFS-eigenen Publikationen im Internet wird übrigens darauf hingewiesen, von einer SID oder STAR nach Unterrichtung von ATC abzuweichen um eine gefährliche Annäherung zu verhindern.

Die BFU schreibt in einer Flugsicherheitsinformation von Dezember 2011 von zunehmenden AIPROX mit Abständen von weniger als 1 NM horizontal und 300ft vertikal.

Sind die Wetterminima erfüllt, so kann ich mich in 1,5 km horizontaler Entfernung zu einem IFR-Flug in den Wolken legal in Luftraum E bewegen. Das bedeutet also einen Abstand von ca. 0,8 NM bei möglichen 0 ft vertikalem Abstand. Und beide Flugzeuge können keinen Sichtkontakt herstellen! Von den Zahlen her doch ein veritabler AIRPROX. Noch interessanter wird die Lage, wenn es sich hierbei um kreuzenden Verkehr handelt, der aus den Wolken herausfliegt. Anhand der Beispiele oben kann sich jeder ausrechnen, wie viel Zeit für ein Ausweichmanöver bleibt.

Zugegeben, zwischen theoretischen Vorschriften und der praktischen Ausübung gibt es deutliche Unterschiede. Ich kann noch so im Recht sein; wenn mich der andere Verkehrsteilnehmer aber nicht sieht, sollte ich tunlichst auf mein Vorflugrecht verzichten und rechtzeitig ausweichen. Das würde dann in die berühmte Grabinschrift „Er hatte aber Recht!“ münden. Damit ist niemandem gedient und insbesondere auch keine Sicherheit gewonnen. Die Lösung kann nur gegenseitige Rücksichtnahme sein. Eine Boeing 737 ist leichter zu erkennen als ein Segelflugzeug. Angelehnt an den bekannten Spruch „never base control on assumption“ darf auch hier nicht davon ausgegangen werden, dass man von dem Verkehr, den man selbst sieht auch gesehen wird. Insbesondere ist für Flugzeuge der Kategorie „Light“ auch die Gefahr von Wirbelschleppen zu beachten. Und hierbei kann auch durchaus IFR-Verkehr betroffen sein! Eine Ju52 wird immerhin in die Kategorie „Medium“ eingeteilt.

Als Abschluss daher die Bitte an alle Beteiligten, sich der Gefahren im besonderen Luftraum E bewusst zu werden und entsprechend besonnen zu handeln.

Joe's Corner

Nein, Joe wird sich nicht mit MH (MAS) 370 befassen. Und er wundert sich natürlich auch nicht, dass das rätselhafte Verschwinden der malaysischen B777 jede Menge „Experten“ auf die Plan gerufen hat, die nun in der Hoffnung, sich ein paar Minuten im Glanze der Öffentlichkeit sonnen zu können, alle möglichen Theorien und Erklärungen verbreitet haben. Tatsache ist, dass sich die Crew bei der Übergabe an die nächste Kontrollstelle zum letzten Mal gemeldet hat, um danach ihren Kurs zu ändern und nun, so wird vermutet, irgendwo in der Weite des Indischen Ozeans verschwunden ist. Alles andere ist Spekulation, wobei Joe auch nicht die Frage stellen möchte, ob und weshalb unsere Kollegen und vor allem die Luftverteidigung Malaysias und Indonesiens diesen Kurswechsel nicht festgestellt haben. Über eines ist sich Joe jedoch bereits heute sicher – in der nächsten Zeit werden jede Menge Verschwörungstheorien auftauchen, die genau zu wissen vorgeben, weshalb die B777 verschwunden und welche finsternen Mächte da ihre Finger im Spiel gehabt haben.

Joe möchte sich auch nicht zum Tarifstreit zwischen der Lufthansa und unseren Kollegen von der Vereinigung Cockpit, der bei Erscheinen dieses Heftes möglicherweise beigelegt worden ist, äußern. Ganz einfach, weil er nicht über ausreichende Informationen verfügt und deshalb auch nicht beurteilen kann, ob die Forderungen in ihrem Umfang gerechtfertigt sind oder nicht. Allerdings möchte Joe nicht verhehlen, dass seine Sympathie unseren Partnern im Cockpit gilt. Ganz einfach, weil es dabei in erster Linie darum geht, Arbeitnehmerrechte abzubauen bzw. aus Sicht der VC, diese zu erhalten. Betrachtet man die Maßnahmen, die zur Sanierung der AUA (Betriebsübergang von der AUA zur billigeren Tyrolean) durchgesetzt wurden, so kann sich Joe nicht des Eindrucks erwehren, dass die Maßnahmen bei der AUA gewissermaßen als Testballon für die Mutter Lufthansa gestartet worden sind. Um herauszubekommen, wie weit man den Piloten (und nachfolgend dem Rest des Personals) die Daumenschrauben anlegen kann. Und wenn dabei, so mag man sich in den Chefetagen der Lufthansa und der AUA gedacht haben, bei den Piloten begonnen wird, so ist in der Öffentlichkeit nicht unbedingt großes Verständnis für deren Position zu erwarten. Handelt es sich bei den Lufthansa- und Germanwingspiloten doch um hochbezahlte und verwöhnte Spezialisten, die lediglich ihre Pfründe verteidigen wollen, ohne dabei an das Gesamtwohl der Lufthansa zu denken. Joe hat auch gelesen, dass der scheidende Vorstandsvorsitzende der Lufthansa meinte (und dies seinem Nachfolger gewissermaßen in die Wiege gelegt hat), dass das Spar- und Sanierungsprogramm auch in den nächsten Jahren weitergehen

müsse. „Die Zitrone ist nie ausgequetscht, uns fällt immer noch etwas Neues ein“, soll er geäußert haben. Die Angestellten der Lufthansa können sich wohl ganz gut vorstellen, wer da ausgequetscht werden soll. Desweiteren hegt Joe den Verdacht, dass der VC-Streik so einigen in den Chefetagen der Industrie und den Parteizentralen nicht gerade unangelegen kam. So konnten sie (einmal wieder) auf die Gefahren hinweisen, die von den kleinen Spartengewerkschaften für die Industrie und unserem Wohlstand ausgehen. Auf dass ihnen deshalb endlich den Garaus gemacht werde.

Joe möchte sich auch nicht ausführlich zum Zustand des zukünftigen Hauptstadtflughafens äußern, dessen Chef sich ja bekanntlich mit einer Schadensersatzklage, die er noch als Air Berlin - Vorsitzender gegen den Flughafen eingereicht hat, auseinandersetzen muss. Zudem scheint er dem Hobby nachzugehen, leitende Angestellte zu feuern. So musste nun der Leiter des Real Estate Managements seinen Hut nehmen, nachdem er in Briefen an seinen Chef und an den Aufsichtsrat harsche Kritik an Mehdorns Geschäftsführung geübt hatte. Majestätsbeleidigung war schon immer ein mit äußerster Härte zu ahndendes Delikt. Im Februar war bereits der Planungschefin noch während ihrer Probezeit der Stuhl vor die Tür gesetzt worden. Was Joe einigermaßen erstaunte. Die haben da tatsächlich eine Planungsabteilung!



Photo: dpa

Joe musste von einer recht ungewöhnlichen Flugzeugentführung erfahren, die sich am 17. Februar mit einer B767 der Ethiopian Airlines ereignet hat. Der Co-Pilot hatte, nachdem sein Kapitän sich zur Toilette begeben hatte, die Cockpittür verriegelt, den Transponder auf A7500 gestellt und das Flugzeug nach Genf entführt. Dort verließ er seinen Arbeitsplatz durch ein Fenster und beantragte politisches Asyl. Zwei Dinge sind dabei auffällig. Zum einen, weil sich die B767 auf dem Weg von Addis Abeba nach Rom befand und er dort ganz einfach zur Polizei hätte gehen können. Schließlich

Joe's Corner

handelt es sich bei Italien und der Schweiz um demokratische Staaten, denen der Begriff „Asyl“ nicht ganz unbekannt sein dürfte. Weshalb er das Flugzeug nach Genf entführt hat, bleibt wohl sein Geheimnis. Etwas anderes musste Joe jedoch mit einigem Erstaunen zur Kenntnis nehmen. Zwar wurde die B767 zunächst von zwei Eurofightern der italienischen (Aeronautica Militare) und dann von zwei Kampfflugzeugen der französischen Luftwaffe (Armée de l'Air) eskortiert, aber wenn die Maschine noch weiter in den Schweizer Luftraum eingedrungen wäre, so wären die Eidgenossen nicht in der Lage gewesen, den Ethiopian-Flug mit ihren Kampfflugzeugen abzufangen. Denn die Schweizer Luftwaffe, so stellte sich heraus, ist nur während der Bürozeiten abwehrbereit. Werktags von acht bis zwölf und von 13.00 bis 17:00 Uhr. Ausgerechnet die Schweiz! Bewaffnet bis an die Zähne und wild entschlossen, ihr Territorium und ihre Neutralität bis zum Letzten zu verteidigen. Aber eben nur werktags zu den üblichen Bürozeiten. Was Joe irgendwie als sozialverträgliches Modell bezeichnen möchte und er fragt sich, ob Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen, die bekanntlich die Bundeswehr familienfreundlicher und damit attraktiver gestalten möchte, schon mal ihren Amtsbruder in Bern besucht hat? Ein „Baby-an-Bord“ – Aufkleber auf einem Schützenpanzer genügt ja nicht.

Mit einigem Befremden hat Joe den Beitrag unseres Kollegen Willy Baumann im letzten flugleiter zur Kenntnis genommen. Und erst einmal feststellen müssen, dass es bei der DFS (oder vielleicht auch nur bei Rhein Control?) zwei unterschiedliche Arten von Operational Air Traffic gibt. Die eine, die vom „Lotsen Simplex“ bearbeitet wird und die andere, die der Zustimmung des Wachleiters bedarf. Wobei Joe, der als Tower- und Approachcontroller äußerst selten OAT-Verkehr bearbeitet hat, sich natürlich fragt, was denn die Jungs in ihren Tornados und Eurofighter davon halten, wenn sie dringend eine Freigabe benötigen und erst einmal auf des Wachleiters Zustimmung warten müssen. Für Joe erscheint dies, ebenso wie die Planungen der Frankfurter Südumfliegung, einigermaßen absurd zu sein. Wenn Joe dann an die „Leistungsträger“ denkt, auf deren Mist derartige Verfahren ja gewachsen sein müssen, dann fühlt er sich hin und wieder an den Kabarettisten Urban Priol erinnert. Der sich bei ähnlichen Höchstleistungen von Politikern, Behörden und Institutionen ganz gerne fragt, was die da rauchen.

Die Problematik der Frankfurter Südumfliegung wurde von Jörg Biermann in den letzten Ausgaben sehr ausführlich und mit hoher Sachkenntnis berichtet. Joe meint, dass dem eigentlich nichts hinzuzufügen ist. Doch ganz abgesehen davon, dass beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof mehr Flugsicherungsfachverstand vorhanden zu sein scheint (oder er sich einiger guter Berater bedient hat) als bei den Fachbehörden, so fragt sich Joe, weshalb das BAF (und auch die DFS) unbedingt an der Südumfliegung festhalten wollen.. Dies gilt auch für die neueste Idee der DFS, anstelle der Südumfliegung die „sogenannte Nachtflugstrecke“ zu nutzen. Auch wenn diese, wie die DFS selbst zugibt, „nicht immer ausreichend Kapazität liefert“. Wer in die falsche



Richtung läuft, dem nützt es bekanntlich nicht viel, wenn er das Tempo erhöht. Zumal der Drehpunkt dieser *Nachtflugstrecke*, so wurde Joe erklärt, noch näher am Platz liegt. Darüberhinaus fragt sich Joe, weshalb sich weder die Flugsicherungsorganisation noch deren Aufsichtsbehörde nicht endlich dran macht, die Sicherheitsempfehlungen, welche die BFU in ihrem Untersuchungsbericht zu der Schweren Störung vom 13. Dezember 2011 niedergeschrieben hat, umzusetzen. Denn da sind von der DFS Maßnahmen zu entwickeln, „wie der Koordinationsaufwand für den parallelen Betrieb der Pisten 07R/25L und 07C/25C, insbesondere für den Fall eines Fehlanflugs, verringert werden kann.“ Und das „Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) sollte sicherstellen, dass die Flugsicherungsorganisation für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main Abflüge der Piste 25C und den Fehlanflug der Piste 25L durch Änderungen von Flugverfahren und/oder betrieblichen Verfahren **entzerrt**.“ Geschehen ist (fast) nichts. Abgesehen von der Einrichtung einer Tabuzone, die es den Kollegen nicht gerade einfacher macht. Dabei ist Joe der Meinung, dass die Untersuchung einer Schweren Störung nicht mit einer Karnevalsveranstaltung und eine Sicherheitsempfehlung nicht mit einer Büttenrede gleichgesetzt werden können. Darüber hinaus würde Joe interessieren, wie die BFU die (Nicht)Maßnahmen des BAF und der DFS einschätzt. Und was der für diese Angelegenheit zuständige Bundesverkehrsminister zu unternehmen gedenkt. Falls er sich überhaupt der ganzen Angelegenheit annehmen möchte. Vielleicht erscheint ihm ja die Umsetzung der bayerischen Variante einer PKW-Maut wesentlich dringlicher. Was nicht ganz auszuschließen ist. Meint

Joe



AERO 2014



von
Werner
Fischbach

Zunächst einmal die Zahlen: 33 400 Besucher kamen dieses Jahr zur AERO, die vom 9. Bis zum 12. April durchgeführt wurde. Das waren ein paar mehr als letztes Jahr. Da waren es 32 600. 606 Aussteller aus 35 Ländern haben sich auf der Messe präsentiert, so dass die AERO als die größte Luftfahrtausstellung der Allgemeinen Luftfahrt bezeichnet werden und sich die Messeleitung stolz auf ihre Schultern klopfen kann. Auch die Aussteller waren offenbar zufrieden. Zumindest jene, welche die Messe mit ihrer Pressemitteilung zu Wort kommen ließ.

Die AERO in Friedrichshafen ist die Messe für die Allgemeine Luftfahrt und so war so ziemlich alles zu sehen, was sich in diesem Bereich des Luftverkehrs in die Lüfte erhebt. Die üblichen „Verdächtigen“ wie Cessna, Piper oder Stemme (um nur einige zu nennen) waren vor Ort und präsentierten ihre Produkte. Nicht zu vergessen der Bereich der zivilen Drohnen und Luftfahrzeuge, die auf die Kraft des elektrischen Antriebs vertrauen. Die Bundespolizei stellte einen Puma-Helikopter aus und selbst die Bundeswehr, die ja nicht unbedingt zur Allgemeinen Luftfahrt gezählt werden kann, zeigte im Freigelände einen Tornado. Dort waren auch die etwas edleren Fluggeräte, sprich Businessjets von Cessna, Embraer oder Gulfstream zu sehen. Darüber zu berichten, würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen. Ganz abgesehen davon, dass ein ausführlicher Bericht über eine Flugzeugmesse nicht so richtig zum Themenbereich des „flugleiters“ passen würde.

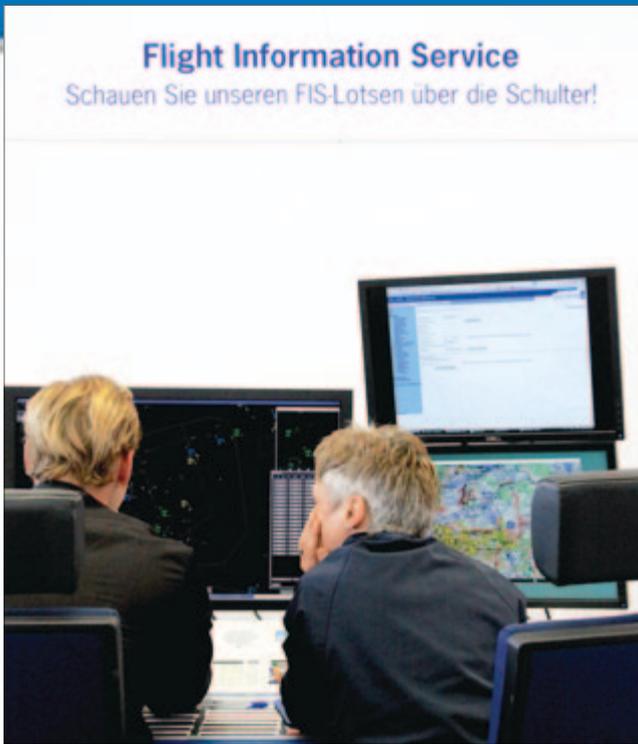
→ Kunstflug- und Kampfbolide zeigten sich im Freigelände.

Photo: W. Fischbach

Doch auf der AERO waren nicht nur die neuesten Fluggeräte zu sehen, sondern diverse andere Hersteller, die – wie zum Beispiel Avionikfirmen oder Hersteller einschlägigen Zubehörs – irgendwie zum Fliegen dazu gehören. Dass die Luftfahrtverlage und –zeitschriften ihre Zelte in Friedrichshafen aufgeschlagen hatten, darf ebenso wenig verwundern wie die Tatsache, dass auch diverse Organisationen und Verbände wie zum Beispiel die Stiftung Mayday, die AOPA oder der Baden-Württembergische Luftfahrtverband BWLV, der auch den Deutschen Aeroclub vertritt, Flagge zeigten. Und da die Luftfahrt ja bekanntlich auch ökologisch ausgerichtet sein sollte, machte der „GReeN airpark“ aus Frankreich auf sich aufmerksam. Wer Interesse daran hat, sollte mal auf www.greenairpark.fr reinklicken.

Und die Flugsicherung?

Da die AERO eine Luftfahrt- und keine ATC-Messe ist, stand die Flugsicherung nicht unbedingt im Mittelpunkt. Obwohl – so kann man das nicht sagen. Der Stand, den die DFS in Friedrichshafen aufgebaut hatte, war kaum zu übersehen. Wer sich allerdings an der Verkaufstheke anstellte, konnte erst einmal den Eindruck erhalten, hier wäre nicht die DFS präsent, sondern die Firma Eisenschmidt. Aber die gehört inzwischen auch irgendwie zur DFS. Doch gleich daneben waren die Kollegen vom Fluginformationsdienst präsent und hatten zwei FIS-Arbeitsplätze aufgebaut. Auf dem einen wurde „Flight-Information-Service“ in der Praxis gezeigt (auch wenn es sich bei der Luftlagedarstellung nur um eine Konserve handelte) und auf dem anderen konnten sich die Besucher auf ihre Eignung als FIS-Spezialist testen lassen. Insbesondere der erste Arbeitsplatz war ständig von Besuchern umlagert und wer sich einfach dazu gesellte, musste feststellen, dass es eine ausgezeichnete Idee der DFS ist, ihre



→ Viele wollten den FIS-Lotsen über die Schulter schauen.
Photo: W. Fischbach

FIS-Dienstleistungen auf der AERO zu präsentieren. Abgesehen von „Tannkosh“ gibt es für die FIS-Kollegen keine bessere Möglichkeit, mit ihren Klientel in Kontakt zu treten. Und bei denen scheint es noch jede Menge Fragen zu geben, was FIS leisten kann, wie diese Spezialisten arbeiten und wie sie ihre Kunden unterstützen können. Die Kolleginnen und Kollegen gingen auf jedes Thema ein und beantworteten die Fragen auf kompetente Weise. Wenn es um Fragen der Flugverkehrskontrolle ging, dann gerierten sie sich nicht als „Märchenerzähler“, sondern erklärten, dass sie nun mal keine Controller wären und deshalb auch auf entsprechende Fragen nicht ausführlich eingehen könnten.

Einmal mit ihnen ins Gespräch gekommen, stellte sich natürlich auch die Frage, was sie denn von einem zentralisierten Fluginformationsdienst halten würden. Die Antwort war eindeutig. Nichts oder zumindest nicht viel! Ihre Argumente können aus Platzgründen hier nicht aufgeführt werden. Aber dieses Thema ist es sicherlich wert, im „flugleiter“ aufgegriffen zu werden.

Die DFS war jedoch nicht nur mit ihrem Stand präsent, sondern hielt zahlreiche Vorträge und bot auch da einen ordentlichen Service für die Besucher. Zumindest für diejenigen, die im Besitz eines Pilotenscheins sind. Bleibt noch anzumerken, dass auch Eurocontrol auf der AERO anwesend war. Als besonderes Produkt wurde dabei die Internet-Bibliothek „skybrary“ gezeigt, mit welcher diverse ICAO-Dokumente, sicherheitsrelevante Beiträge sowie Berichte über Un- und Vorfälle inklusive den dazugehörigen Untersuchungsberichten abgerufen werden können. „skybrary“ stellt eine wirkliche Fundgrube dar; es lohnt sich, bei dieser Seite (www.skybrary.aero) vorbeizuschauen.

Bekanntlich findet auf der AERO Flugsicherung nicht nur in der Halle statt, sondern auch im richtigen Leben. Nämlich bei

der Platzkontrolle. Durch besondere Regeln und durch die Vergabe von Slots haben die Kollegen die ganze Angelegenheit inzwischen ganz gut in Griff und auf den einschlägigen Internetforen hielt sich die Kritik auch in Grenzen. Dennoch war (und ist) die Stimmung bei den Friedrichshafener Towercontrollern nicht gerade euphorisch. Um es einmal vorsichtig auszudrücken. Was nichts mit der fliegenden Kundschaft zu tun hat. Sondern mit der Tatsache, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auf die grandiose Idee kam, den Tower während der AERO zu auditieren. Um genau zu sein, waren sie am Tag vor der AERO und am Eröffnungstag zugegen.

Nun ist natürlich nichts einzuwenden, wenn das BAF seiner Aufgabe nachkommt, die Flugsicherung zu beaufsichtigen und an einer Kontrollstelle ein Audit zu absolvieren. Schließlich ist das seine Aufgabe. Aber da es sich dabei ja nicht um eine Arbeitsplatzüberprüfung der Controller geht, sondern um die Frage, wie eine Kontrollstelle organisiert ist und ob dies den einschlägigen Vorschriften entspricht, so muss man sich natürlich fragen, ob dies unbedingt während der AERO geschehen muss. Ausgerechnet dann, wenn sich die Controller mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen auseinanderzusetzen haben und dabei alles Mögliche gebrauchen können. Nur eben keine „Auditierer“, die ihnen dabei mehr oder weniger auf die Pelle rücken. Zumal der Tower von Friedrichshafen nicht gerade geräumig ist und sich dort eigentlich, wenn man den Vorschriften genüge tun möchte, lediglich vier Mann (bzw. Frauen) gleichzeitig aufhalten sollen. Während des Audits waren es sieben!

Als dann am zweiten Tag der AERO eine Ruschmeyer R90 mit eingezogenem Fahrwerk landete, waren die Vertreter des BAF wieder sehr schnell auf dem Tower. Obwohl sie ihr Audit doch bereits am Vortag abgeschlossen hatten. Und sie gaben dann auch einen Kommentar zu dem Vorfall ab. Zukünftig müssten die Controller bei jedem anfliegenden Luftfahrzeug den Fahrwerkstatus abfragen. Wow! Aber wer ein Amt hat, hat eben auch eine Meinung!

Nun soll hier natürlich keine Schelte am BAF erhoben werden. Und es soll natürlich auch nicht gefragt werden, über welche praktische Erfahrung in der Flugverkehrs- bzw. in der Platzkontrolle die Auditierer verfügen. Wobei davon ausgegangen werden muss, dass das BAF über qualifiziertes Personal verfügt und für derartige Überprüfungen auch das richtige Personal eingesetzt wird. Aber etwas mehr Sensibilität gegenüber den Controllern wäre schon zu wünschen. Besonders wenn diese sich mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen auseinandersetzen müssen. Wie der Vertreter Austrocontrols, der während der AERO vor Ort war (die Platzkontrollstelle in Friedrichshafen gehört nicht zur DFS Towercompany, sondern zu Austrocontrol), das Auftreten der BAF-Bediensteten einschätzt, ist natürlich nicht bekannt. Aber ganz ehrlich – zu früheren Zeiten hätte man sie des Towers verwiesen. Wegen Störung des Betriebsfriedens. Oder der Betriebsabwicklung.

Die FAA bittet in Oshkosh zur Kasse

Oshkosh steht für die größte Luftfahrtshow der Welt und die Platzkontrollstelle des Flughafens, der eigentlich „Wittman Regional Airport“ heißt, bezeichnet sich zu Recht als „the world’s busiest control tower“. Denn an diesem Flughafen geht die Post ab und die Controller haben mehr Verkehr abzuwickeln als ihre Kollegen in Chicago – O’Hare. Allerdings nur zu jenen Zeiten, zu denen die EAA (Experimental Aircraft Association) ihre „Convention“ bzw. ihre „AirVenture“ abhält. Was nichts anderes ist als die größte und bekannteste Luftfahrtshow der Welt.

Auf der anderen Seite kann der „Wittman Regional Airport“ nicht unbedingt als eine der bedeutenden Verkehrsdrehscheiben der USA bezeichnet werden, weshalb die Platzkontrolle lediglich als „Contract Tower“ betrieben wird. Die dort tätigen Controller sind deshalb auf Verstärkung angewiesen, wenn die EAA in Oshkosh ihre „AirVenture“ abhält und im Tower „der Bär los“ ist. So hat die FAA (Federal Aviation Administration) immer ausgeholfen, indem sie zusätzliche Controller und anderes Personal zur Abwicklung der Airshow nach Oshkosh abordnete. Das wird auch weiterhin so sein – im Vergleich zu den früheren Zeiten allerdings mit einem kleinen Unterschied. Die FAA macht es nicht mehr für „umme“. Bereits im letzten Jahr hatte sie die Leistungen ihrer Bediensteten der EAA in Rechnung gestellt. Weshalb sie dies getan hat, ist nicht bekannt. Zumindest kann man auf ihrer Homepage keine entsprechenden Informationen finden. Aber bekanntlich befinden sich die Finanzen der USA in einem – um es vorsichtig auszudrücken – suboptimalen Zustand und es ist anzunehmen, dass auch die FAA ihren Beitrag zu deren Sanierung leisten muss. Weshalb, so mag man sich beim Management der Luftfahrtbehörde gefragt haben, sollte man bei der EAA nicht mal die Hand aufhalten. Schließlich wollen die ja ihre Airshow ohne größere Probleme abwickeln und sind dabei auf die Unterstützung der FAA angewiesen.

So war man bei der EAA etwas erstaunt, als die FAA ihre Dienstleistungen für 2013 in Rechnung stellte. Und natürlich wollte die EAA dies nicht so einfach hinnehmen und ging mit vor Gericht. Weil für die Erhebung dieser ATC-Gebühr die Zustimmung des Kongress’ erforderlich wäre und die Forderungen der Luftfahrtbehörde deshalb nicht rechtens wären. Aber da man sich vor Gericht und auf hoher See bekanntlich in Gottes Hand befindet, setzte sich natürlich der Vorstand der EAA mit möglichen Alternativen auseinander. Doch keine dieser Alternativen (eigene Controller unter Vertrag zu nehmen, Einsatz von Lotsen auf freiwilliger Basis oder die Absage der AirVenture) konnte überzeugen. So setzte sich die EAA mit der

→ Die FAA bittet für ihre Dienstleistungen im „the world’s busiest control tower“ nun zur Kasse. 2008 gehörte auch der A380 zu den Kunden. Photo: Mike Miley/Wikimedia by CC 2.0



FAA an einen Tisch, um die Durchführung der Airshow in den nächsten Jahren in der bewährten Form sicherstellen zu können. Inzwischen wurde nach einem Bericht des Luftfahrtportals AVWeb die Klage der EAA vom zuständigen Berufungsgericht (U.S. Seventh District Court of Appeals) abgelehnt.

Die EAA hat mit der FAA nun einen Vertrag geschlossen, nach welchem die Luftfahrtbehörde in den nächsten Jahren (mindestens bis 2022) die Flugsicherungsdienste in der bisher bekannten Form vorhält und die EAA für die Reisekosten, Unterkunft, entstandene Überstunden und sonstige Ausgaben aufkommt. Die EAA hat also, um ihr AirVenture zu retten bzw. sie in der gewohnten Form abzuhalten, in einen sauren Apfel gebissen. Denn für dieses und das nächste Jahr wird die EAA wohl jeweils 475 000 US\$ auf den Tisch der Luftfahrtbehörde legen müssen. Das ist ein ziemlicher Brocken. Allerdings gibt es einen kleinen Hoffnungsschimmer: die EAA kann von diesem Vertrag zurücktreten, sofern sie mit einer anderen Regelung den bisherigen Sicherheitsstandard garantieren kann. Dass sie dies schafft, scheint jedoch ziemlich unwahrscheinlich zu sein.

Nun werden in den USA Flugsicherungsgebühren sehr kritisch gesehen, weil ATC als staatliche Aufgabe gesehen wird und diese aus Steuermitteln bestritten werden müssen. In der öffentlichen Diskussion gibt es natürlich auch Stimmen, welche die Maßnahme der FAA für nachvollziehbar halten. Von vielen anderen wird die EAA wegen dieses Vertrags jedoch heftig kritisiert. Weil zum einen, wie Paul Bertorelli von AVWeb meint, wichtige Aufgaben des Staates zur Disposition gestellt werden: „One of the government’s job to provide basic infrastructure for safety and economic growth has been lost.“ Und zum anderen, weil kleinere Organisationen für ihre Luftfahrtveranstaltungen nur noch die Möglichkeit haben, entweder die FAA für ihre Dienste zu bezahlen oder die geplante Airshow abzusagen. Bertorelli meinte übrigens, dass sich der Kampf der EAA gegen die FAA letztlich zu einem Selbstmordmanöver („suicide mission“) entwickelt hat. Und er bezeichnete das Ganze als „realpolitik“. Aber so ist es nun einmal, wenn Ebbe in der Staatskasse herrscht. Und mit „realpolitik“ scheint ein weiterer deutscher Ausdruck in der englischen Sprache ihren Platz gefunden zu haben.

WeFis

Sind Frauen die besseren Piloten?

Der alte Machospruch, nach welchem Männer nicht zuhören und Frauen nicht einparken können, ist längst widerlegt. Frauen sind nun einmal, das mag uns Männern gefallen oder auch nicht, die besseren Autofahrer. Nun fragt sich, ob Frauen auch die besseren Piloten sind. Schließlich bestehen zwischen dem Auto fahren und dem Fliegen so ein paar Unterschiede. Doch jetzt gibt es eine Studie, die den Frauen auf dem fliegerischen Gebiet die Rolle der besseren Piloten zuspricht. Wobei man das Attribut „besser“ vielleicht durch „umsichtiger“ ersetzen sollte.

Doch bevor nun jene Frauen, die sich dem Feminismus verschworen haben, die Bühne mit einem „wir haben es ja schon immer gesagt“ betreten, sollte darauf hingewiesen werden, dass die erwähnte Studie bei der amerikanischen Armee erstellt wurde und sich lediglich auf die Hubschrauberpiloten der US Army bezieht. Sie trägt den Titel „Woman in Combat Arms: A Study of the Global War on Terror“ und befasste sich mit der generellen Rolle von Soldatinnen bei den bewaffneten Konflikten, mit welchen sich die amerikanischen Streitkräfte auseinandersetzen müssen. Da der Verfasser, Major Seneca Peña-Collazo, selbst Pilot eines AH-64 „Apache“ – Kampfhubschraubers ist, ist es nicht weiter verwunderlich, dass er sich besonders den weiblichen Hubschrauberpiloten der Army widmete. Das Ergebnis ist erstaunlich. Denn während der Anteil der Frauen bei den Hubschrauberpiloten bei etwa zehn Prozent liegt, sind von diesen nur etwa drei Prozent in Unfälle verwickelt. Noch dramatischer sind die Zahlen bei den AH-64 – Einheiten. Sämtliche Unfälle wurden da von männlichen Kollegen verursacht. Gleichgültig ob sie sich in heimischen Gefilden oder an der Front ereignet haben. Doch so neu sind die von Major Peña ermittelten Werte, nach welchen weibliche Militärpiloten weniger in Unfälle verwickelt sind als ihre männlichen Kollegen, nicht. Bereits Diana Barnato Walker hat dies in ihrem Buch „Spreading My Wings“ behauptet. Sie war während des Zweiten Weltkriegs als Pilotin beim Royal Air Force Air Transport Auxiliary eingesetzt worden und stellte fest, dass weibliche Piloten eine niedrigere Unfallrate aufzuweisen hatten. Obwohl Frauen und Männer auf die selbe Weise ausgebildet und auf denselben Flugzeugmustern eingesetzt worden waren.

Nun fragt sich natürlich, weshalb weibliche Hubschrauberpiloten des amerikanischen Heeres eine wesentlich geringere Unfallrate aufweisen als ihre männlichen Kollegen. Die Vermutung, weibliche Piloten würden sich für weniger gefährli-

che Aufträge melden, hält die ehemalige „Top-Psychologin“ der US Army, Colonel Elspeth Ritchie, für kaum nachvollziehbar: „Their bosses choose the missions!“ Vielleicht liegt es, so eine Vermutung, ganz einfach daran, dass Frauen weniger draufgängerischer, aber dafür etwas mehr umsichtiger und sicherheitsbewusster an ihre Aufgabe gehen? Oder wie ex Colonel Ritchie es ausdrückt: „Less ´cowboying´? More safety checks? More thoughtful behavior in the air?“

Bewiesen ist dies natürlich nicht, aber auch nicht ganz von der Hand zu weisen. Wobei nicht vergessen werden darf, dass es sich hier um eine Studie des Militärs handelt und diese sich auf die Streitkräfte, in diesem Fall auf die Hubschrauberpiloten der US Army bezieht. Beim Militär ist bekanntlich vieles anders - Helden denken zuletzt an ihre Sicherheit. Weshalb diese Studie nicht einfach auf die zivile Luftfahrt übertragen werden darf. Denn da benötigt man keine Haudegen, sondern gut ausgebildete und verantwortungsvolle Teamarbeiter. Und das ist auch gut so.

WeFis



➔ *Less „cowboying“ and more safety checks?*
Hubschrauberpilotinnen der US Army. Photo: US Army

Kaum zu glauben, wie die Zeit vergeht

Es ist eigentlich eine Banalität. Aber je älter die Luftfahrt wird, desto größer wird die Zahl der „Luftfahrt-Jubiläen“. Das gilt natürlich auch für das Jahr 2014, das wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs ein ganz besonderes ist und wir uns deshalb wohl mit einer wahren Flut an Gedenktagen und historischen Abhandlungen auseinandersetzen müssen. Doch abgesehen von jener historischen Katastrophe, die vor 100 Jahren etwas leichtsinnig vom Zaun gebrochen wurde, gibt es in der Geschichte der Luftfahrt so einige Ereignisse, an die sich zu erinnern lohnt und die nicht mit dem Ersten Weltkrieg in Verbindung gebracht werden können. Wobei natürlich die nachfolgend aufgeführten Ereignisse keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben; sie sind deshalb nur eine kleine Auswahl von Luftfahrtjubiläen.

Dennoch muss es erlaubt sein, mit zwei Ereignissen zu beginnen, die vor 100 Jahren stattgefunden haben. Zu Beginn des Jahres 1914 bezog der Luftfahrtpionier Claude Dornier, der seit 1910 bei den Zeppelinwerken beschäftigt und mit dem Entwurf von Flugzeugen beauftragt worden war, mit seinen Mitarbeitern sein neues Büro am Seemooser Horn. Dornier war der Leiter der Abteilung „Do“ und folglich wurde sein neues Domizil als „Do-Baracke“ bezeichnet. Aus der Abteilung wurde später die Flugzeugfirma Dornier, die 1985 von Daimler-Benz übernommen und später in den Luft- und Raumfahrtkonzern DASA und die heutige EADS integriert wurde. Ebenfalls vor 100 Jahren, am 31. Juli 1914, wurde unter dem Eindruck des Kriegsausbruchs die Schweizer Luftwaffe aus der Taufe gehoben. Das wird in der Schweiz natürlich groß gefeiert. Und zwar am 30./31. August und am 6./7. September auf dem Fliegerhorst von Payerne. Und da in diesem Jahr auch noch die Patrouille Suisse ihren 50. Geburts-

tag feiert und das PC-7 Team (ebenfalls eine Kunstflugstaffel) auf 25 Jahre zurückblicken kann, wird die Schweizer Luftwaffe mit Sicherheit eine ganz große Schau abziehen. Wer dabei sein möchte, sollte auf www.air14.ch reinklicken. Auch der Flughafen Graz kann auf eine hundertjährige Geschichte zurückblicken. Am 26. Juni 1914 erhob sich dort das erste Flugzeug in den österreichischen Himmel.

Nicht ganz so weit, aber immerhin auf 85 Jahre können die polnische Fluggesellschaft LOT und die chilenische LAN zurückblicken. 1928 entschied die polnische Regierung, dass alle privaten Fluggesellschaften in einer staatlichen zusammengefasst werden sollten. Die Gesellschaft ging am 1. Januar 1929 als Polskie Linie Lotnicze LOT an den Start. LAN wurde am 5. März 1929 als Línea Aeropostal Santiago gegründet und 1932 verstaatlicht. Danach nannte sie sich LAN Chile (Línea Aérea Nacional). 2012 fusionierte die Fluggesellschaft mit der brasilianischen TAM und firmiert fortan als LATAM.

Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass sich der Erstflug des F-104 „Starfighter“ („missile with a man in it“) am 4. März zum sechzigsten Mal jährte. Sicherlich war die F-104 ein legendäres Flugzeug, das jedoch der Bundeswehr (der „Starfighter“ wurde von der Luftwaffe und der Marine geflogen) nicht nur eine ernsthafte Krise, sondern der Bundesrepublik auch einen veritablen Rüstungsskandal bescherte. Dennoch, die Piloten liebten dieses Flugzeug, auch wenn es, wie sich ein ehemaliger Luftwaffenoffizier ausdrückte, „ein Spielzeug für große Buben“ war. „Das Flugzeug war zu allem fähig, aber in Wirklichkeit zu nichts zu gebrauchen“. Das Jahr 1954 markiert auch ein weiteres, wichtiges Ereignis. Oder, wenn man so will, eine Pioniertat. Denn am 15. November flog die SAS (aller-

➔ *Mit großem Bahnhof wurde am 21. März 1964 die erste B727 in Hamburg empfangen. Photo: Lufthansa*



dings mit einigen Zwischenlandungen) zum ersten Mal mit der DC-6B planmäßig von Kopenhagen über den Nordpol nach Los Angeles. Dabei waren gleich zwei Maschinen unterwegs. Die eine flog von Kopenhagen nach Los Angeles und die andere von Los Angeles nach Kopenhagen, wobei sich beide über der Arktis begegneten. Zehn Jahre später machte SAS erneut auf sich aufmerksam, indem ab dem 2. April 1964 Kopenhagen über die Polroute mit Chicago verbunden wurde, wobei eine Zwischenlandung in Montreal eingelegt werden musste. Zum Einsatz kam dabei eine DC-8-33.

Bevor auf zwei, für die deutsche Luftfahrtgeschichte bedeutende Ereignisse eingegangen werden soll, muss noch erwähnt werden, dass der Flughafen Paris – Charles de Gaulle am 9. März 1974, also vor 40 Jahren, seinen Betrieb aufgenommen hat.

Der Europa-Jet kommt nach Europa

Ende der fünfziger Jahre, Anfang der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts machten sich die amerikanischen Fluggesellschaften auf die Suche nach einem neuen Flugzeug, das eine geringere Kapazität aufweisen sollte als die B707 und DC-8 und das auch von Flughäfen mit kürzeren Pisten operieren konnte. Dass sie einen Jet haben wollten, war schon klar. Allerdings hatten sie unterschiedliche Vorstellungen, wie dieser aussehen sollte. Oder genauer, mit welcher Anzahl von Triebwerken er angetrieben werden sollte. Die einen (American) wollten einen Zwei-, die anderen (United) wollten einen Vierstrahler. Eastern Air Lines dagegen favorisierte einen Dreistrahler. Den sie denn auch bekommen hatte. Denn das Flugzeug, das von Boeing entwickelt wurde, nannte sich Boeing 727 und war mit drei, am Heck angebrachten Triebwerken ausgerüstet. Allerdings stand der Bau dieses Flugzeugs lange auf der Kippe. Weil sich einer der potentiellen Kunden (United Airlines) in finanziellen Schwierigkeiten befand. Doch die konnten durch die Fusion mit Capital Airlines überwunden werden, so dass United eine Festbestellung über 20 und eine Option über weitere 20 Exemplare abgab. Nachdem Eastern sich einen Tag vor Ablauf der Orderpflicht entschieden hatte, 40 Maschinen der B727 in Auftrag zu geben, gab Boeing das „go ahead“ für den Bau des Flugzeugs.

Interessanterweise kam der dritte Kunde für die B727 nicht aus den USA, sondern aus Europa. Schon früh hatte sich die Lufthansa für das Flugzeug interessiert und 12 Maschinen bestellt. Ende Februar 1964 wurde die erste B727-30 (D-ABIB / c/n 18360) bei Boeing übernommen. Danach wurden mit der Maschine in Tucson die ersten Piloten und Flugingenieure ausgebildet. Anschließend wurde die B727 nach Europa überführt. Nach einer Flugzeit von 11 Stunden und 16 Minuten sowie drei Zwischenlandungen in Montreal, Goosebay und Keflavik landete die erste B727 der Lufthansa am 21. März 1964, also vor etwas mehr als 50 Jahren, in Hamburg-Fuhlsbüttel, wo sie mit großem Bahnhof empfangen wurde. Der „Europa-Jet“, wie die Lufthansa das Flugzeug später bezeichnen sollte, war in Europa angekommen. Bis zur Ausmusterung der letzten Maschine (D-ABKT / c/n 21623) am 4. Oktober 1992 (der letzte Linienflug war am 26. September durchgeführt worden) hatte die Lufthansa insgesamt 61 Exemplare der unterschiedlichsten Versionen (B727-30, -230 und 230 Advanced) im Einsatz. Innerhalb dieser 28 Jahre hatte die B727-Flotte der Lufthansa etwa 60 Mio. Passagiere befördert und dabei mehr als 500 Mio. Kilometer zurückgelegt. Bleibt noch anzumerken, dass noch andere deutsche Fluggesellschaften auf den Dreistrahler setzten. So die (damalige) Lufthansatochter Condor, Hapag-Lloyd, SAT/Germania sowie die etwas kurzlebige Jetair aus München.

Neben diesem 50-jährigen Jubiläum konnte die Lufthansa in diesem Jahr noch auf ein anderes Datum zurückblicken. Denn im März vor 20 Jahren wurde der Liniendienst mit dem ersten A321 aufgenommen. Die D-AIRA war übrigens das erste Verkehrsflugzeug der Lufthansa, das komplett in Deutschland gebaut und deshalb auch auf den Namen „Finckenwerder“ getauft worden ist.

Der Streit um die „Startbahn West“

Bereits 1962 entschloss sich die Frankfurter Flughafengesellschaft, sich den zu erwarteten Wachstumsraten des Luftverkehrs zu stellen und plante neben dem Bau eines neuen

→ Am 12. April wurde die „Startbahn West“ in Betrieb genommen. Photo: Fraport



Photo: Frank Schuchardt

➔ Heut gehört die „18“ zu einem unverzichtbaren Bestandteil der Frankfurter Flughafeninfrastruktur – B737 der Balkan beim Start.

Abfertigungsgebäudes auch den Bau einer zusätzlichen Piste. Aus dem einfachen Grund, weil die beiden bestehenden Parallelpisten nicht unabhängig zu betreiben waren und der Flughafen irgendwann an seine Kapazitätsgrenze stoßen musste. Die neue Piste sollte dann später als „Startbahn West“ in die Geschichte der Bundesrepublik Deutschland eingehen. Sie wurde so bezeichnet, weil sie im westlichen Teil des Flughafens liegt; die offizielle Bezeichnung lautet bekanntlich „Piste bzw. Runway 18“. Der Standort dieser Piste wurde gewählt, weil der umgebende Wald, der Verlauf von zwei Bundesautobahnen und eine Hochspannungsleitung sowie die Lage der US Air Base ihn als das geringste Übel darstellte.

Schon recht schnell regte sich Widerstand gegen diese Pläne. Unter anderem auch unter den Frankfurter Kollegen. Wobei man sich natürlich fragen musste, ob diese Piste aus betrieblicher Sicht nun sinnvoll war oder nicht. Die Meinung unter den Kollegen war gespalten und auch der Verfasser dieses Berichts fragte sich, welchen Sinn denn eine Piste mache, auf welcher nur gestartet werden durfte. Und dies auch nur in eine Richtung.

Die eigentlichen Proteste gegen die „Startbahn West“ wurden jedoch nicht durch die fachlichen Diskussionen innerhalb der Flugsicherungs- und Luftfahrtgemeinde hervorgerufen, sondern durch das wachsende Umweltbewusstsein der Bevölkerung. Zudem wurde gefragt, ob der Bau der Piste angesichts der Ölkrise und des stagnierenden Luftverkehrswachstums überhaupt noch notwendig wäre. Eine Diskussion, die immer mal wiederkehrt, wenn es darum geht, irgendwo einen neuen Flughafen oder nur eine neue Piste zu bauen und die Weltwirtschaft vorübergehend etwas schwächtelt.

Als der Hessische Landtag im Mai 1966 dem Bau der 4000 Meter langen „Runway 18“ zustimmte, war vorauszusehen, dass bis zum Bau der Piste einige Prozesse zu absolvieren waren. Dass die Proteste auch in äußerst gewaltsamen Auseinandersetzungen enden würden, war jedoch nicht vorher-

zusehen. Über fast zehn Jahre hinweg wurden über 100 Verfahren vor den Verwaltungsgerichten geführt; der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss wurde aus formellen Gründen aufgehoben, so dass 1971 ein neuer erlassen werden musste. Der, was ob der aufgewühlten Stimmungslage nicht weiter verwundern kann, erneut angefochten wurde.

Sicherlich würde es den Umfang dieses Beitrags sprengen, wenn auf alle Protestaktionen wie die Besetzung der Baustelle oder den Bau eines Hüttendorfes und die Räumungsaktionen der Polizei eingegangen werden sollte. Der Tiefpunkt wurde erreicht, als am 2. November 1987, zu einem Zeitpunkt, zu welchem die Piste 18 schon längst in Betrieb genommen worden war, bei einer Protestversammlung mit einer geraubten Polizeiwaffe auf Polizeibeamte geschossen wurde. Neun Beamte wurden dabei getroffen, zwei davon erlitten Verletzungen.

Ganz abgesehen von der Tatsache, dass der- bzw. diejenigen, die aus Protest auf Menschen schießen, als Kriminelle zu betrachten sind, waren diese Aktionen schlicht und einfach sinnlos. Denn bereits am 12. April 1984 war die „Startbahn West“ dem Verkehr übergeben worden. Ganz ohne Eröffnungsfeierlichkeiten übrigens. Das erste Flugzeug, das auf der neuen Piste startete, war eines der Lufthansa. Was nicht weiter überrascht. Schließlich ist die Lufthansa der „Main Carrier“ in Frankfurt und damit der wichtigste Kunde der Flughafengesellschaft.

Heute gehört die „Startbahn West“ zu einem unverzichtbaren Bestandteil der Frankfurter Flughafen-Infrastruktur. Infrage gestellt wird sie, abgesehen von ein paar ehemaligen Veteranen aus den Protesttagen, wohl von niemandem mehr. Dass sie oder genauer gesagt, die Abflüge von ihr mit der Südumfliegung nicht so richtig in Einklang zu bringen sind, ist jedoch eine andere Geschichte. Und kein Argument gegen die Piste 18.

Kaum zu glauben, dass das alles schon so lange her sein soll. Was mich an meine Großmutter erinnert, die immer so schön sagte: „Kinder, wie die Zeit vergeht!“



Flughafen München



von
Hans-Joachim
Krüger

Weltstadt mit Herz – mit diesem Begriff ist München weltbekannt. Vor kurzem veröffentlichte das Unternehmen „Skytrax“ eine Rangliste aller bedeutenden Airports und der Flughafen München nahm dort immerhin als der beste Flughafen Europas und der 3. beste Flughafen die obersten Plätze ein. Bei vielen Airlines steht der Flughafen im Erdinger Moos fest im Flugplan verankert andere wollen diesen Flughafen unbedingt anfliegen und warten auf verfügbare Slotzeiten. Besonders beliebt, und das unterscheidet den Flughafen keineswegs von den anderen großen Flughäfen der Welt, sind Verkehrszeiten zu den „besten“ Zeiten. Speziell morgens und abends ist der Flughafen München Treffpunkt von sehr vielen internationalen Fluggesellschaften. Wenn man den aktuellen Statistiken Glauben schenken darf, so rangiert der Franz-Josef-Strauß Airport, was die internationalen Verbindungen angeht immerhin schon auf Platz 9 der internationalen Liste

Mit immerhin knapp 40 Millionen Fluggästen jährlich ist München der Flughafen, nach Frankfurt, mit den meisten Passagieren. Das Drehkreuz des Südens wird vornehmlich von den „Star Alliance“ Airlines als Umsteigeairport und als Hub benutzt. Der Flughafen im Erdinger Moos wurde 1992 in Betrieb genommen und löste den bis dahin aktiven Flughafen München-Riem ab. Riem war schlicht weg zu klein geworden und die Stadt München arbeitet sich Stück für Stück immer näher an den Flughafen zu. Heute ist Riem geschlossen von dem Flughafen von einst erinnern noch der ehemalige Kontrollturm und das Eingangsportal (Denkmalschutz) des ehemaligen roten Backsteingebäudes.

Mit Eröffnung des neuen Flughafen im Erdinger Moos ist die Stadtnähe verloren gegangen, immerhin braucht man eine knappe Stunde mit der S-Bahn um vom Flughafen in die Nähe des Marienplatzes zu gelangen.

Heute zählt der Münchener Flughafen zu den modernsten Airports in der Welt. Ein weitläufiges Gelände mit einer Infrastruktur die fast alle Wünsche berücksichtigte. Mit zwei 4000m langen Start- und Landebahnen, die einen Parallelbetrieb zulassen, ist ein fast reibungsloser Ablauf gewährleistet. Gerade in den Nebelzeiten im Frühjahr und Herbst, und im Winter durch Schneeeinbrüche, wird der perfekte Betriebsablauf durch die Natur gehindert.

Seit 1992 wird der Flughafen fast jährlich umgebaut und neue Gebäude geplant. Aktuell wird gerade ein neues Abfertigungsgebäude errichtet und die Diskussionen um eine weitere Start- und Landebahn reißen nicht ab. Zwar ist der Flughafen im aktuellen Zustand mit den 2 vorhandenen Start- und Landebahnen gut bedient und eine gewisse Eilbedürftigkeit für den Bau einer dritten Bahn nicht gegeben, aber dennoch sind die Pläne weit gediehen.

Die dritte Start- und Landebahn soll in einem Abstand von knapp 1200m nordöstlich zum bestehenden Bahnsystem gebaut werden. Das Flughafengelände würde sich durch diese Maßnahme um ca. 870 Hektar erweitern und weitere Möglichkeiten und wahrscheinlich auch weitere Baumaßnahmen nach sich ziehen. Zwar hat es im Vorfeld der Planungen für die dritte Bahn bereits mehrere Bürgeranhörungen und sogar eine Bürgerentscheid gegen den Bau gegeben. In einem aktu-

ellen Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) vom 19. Februar 2014 wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der dritten Bahn aber in allen Punkten bestätigt und eine weitere Revision nicht zugelassen.

Es ist sicherlich bemerkenswert wie, anders als zum Beispiel in Frankfurt und Berlin, die Verantwortlichen den Kontakt zu den verschiedensten Gruppierungen suchen und mit ihnen die Vor- und Nachteile einer möglichen Flughafenerweiterung diskutieren. Bisher, so der Eindruck, ist auch diese Art der Kommunikation dafür verantwortlich, dass es über den Flughafen München eher selten negative Schlagzeilen veröffentlicht werden. Sicherlich sind die Anwohner um den Flughafen herum alles andere als begeistert, wenn eine neue Startbahn gebaut werden soll und damit neue An- und Abflugrouten die ansonsten sehr beschauliche Gegend in vielerlei Hinsichten mit einem Geräuschteppich belegen.

Im Juli 2005 wurde die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens zum Bau der dritten Bahn beschlossen und von der damaligen Geschäftsführung eingereicht. Die Kapazität des Flughafens soll durch die 3. Bahn von 90 auf 120 Flugbewegungen in der Stunde erhöht werden. Zurzeit „ruht“ das Verfahren um diese Erweiterung und der letzte Entscheid war das bereits erwähnte Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes.

Von Anfang an wurden bei Planung des Großflughafens die staatlich vorgeschriebenen Aspekte des Naturschutzes beachtet – auch wenn man davon ausgeht was das Erdinger

Moos für die Natur und die Umwelt bedeutet. Für den Bau musste zum Beispiel der Grundwasserspiegel abgesenkt werden und mit einem Entwässerungssystem komplettiert werden. Zwar ist das Moos dünn besiedelt und die Millionenstadt einige Kilometer entfernt, aber dennoch sind die vielen kleineren Randgebiete und Kommunen vom vorhandenen Fluglärm arg in Leidenschaft genommen.

Der Münchener Flughafen hat grundsätzlich eine Nachtflugregelung und eine Kernzeit zwischen 00:00 bis 05:00 Uhr, in der keine Flugzeuge starten – es sei denn, es sind Flüge, die aus „öffentlichem“ Interesse durchgeführt werden oder es sind Not- oder Sicherheitslandungen.

Dass ein Flughafen wichtig für die Arbeitsplatzsituation ist zeigt sich am Münchener Flughafen besonders. Immerhin sind dort weit über 500 Unternehmen tätig und diese beschäftigen gut 35000 Mitarbeiter. Weiterer Zuwachs ist fast gewährleistet und somit kann der Flughafen auch als Jobmaschine für das Münchener Umland gelten.

Oft und viel fotografiert ist der Tower des Münchener Flughafens. In einer lichten Höhe von 78 Metern wird der Tower von den Kollegen der DFS sowie des Wetterdienstes wie auch der Vorfeldkontrolle bedient. Der Tower wurde von dem Münchener Architektenbüro Prof. v. Busse & Partner Blees, Büch und Kampmann geplant. Die Architektur des Towers setzte Maßstäbe und wurde bisher an den Flughäfen in Athen und Kuala Lumpur kopiert.

Nachrichten vom Flughafen München

Auch wenn die großen Nachrichten zur dritten Piste ausbleiben, so sind am Münchener Flughafen einige interessante Neuigkeiten zu vermelden. Bekanntlich sind Großflughäfen immerwährende Baustellen. Eine Tatsache, die auch in München zu beobachten ist. Neben Sanierungsarbeiten rücken neue Bauvorhaben am Flughafen und in seiner Umgebung in den Mittelpunkt.

Neuer Markenauftritt

Am 25. November 2013 stellte die Flughafen München GmbH (FMG) ihr neues Logo vor. Dabei handelt es sich um eine Abwandlung des seit mehr als zwanzig Jahre bekannten „M“-Logos, einer Schöpfung der Grafikdesign-Ikone Otl Aicher. Dies betrifft nur das optische Erscheinungsbild. Durch interne Maßnahmen werden die Leistungen der zwölf Tochterunternehmen der FMG zusammengeführt und mit dem neuen Profil nach außen nun modern und einheitlich präsentiert.

Der Slogan „Verbindung leben“ soll für den Flughafen München „wegweisend und identitätsstiftend sein“. In einem Musikvideo, das auf der Homepage des Flughafens und auch auf Youtube zu sehen ist, stellt sich der Flughafen als moderner und sympathischer Arbeitgeber vor. Allerdings handelte sich die FMG nach der Präsentation ihres neuen Markenauftritts von der lokalen Presse weitestgehend Kritik und Unverständnis ein.

Dritte Bahn

Auf der jüngsten Jahrespressekonferenz der FMG wiederholte der Flughafenchef Dr. Michael Kerkloh, beinahe schon gebetsmühlenartig, dass weiteres Wachstum in den von seinen Kunden besonders nachgefragten Spitzenzeiten nur durch eine neue Piste möglich sein werde. Allerdings äußerte er sich nicht über konkrete Pläne der FMG zur dritten Bahn. Mit Hinweis auf die jüngste gerichtliche Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses stellte Dr. Kerkloh fest, dass die FMG ihre Hausaufgaben gemacht habe und der Ball jetzt bei der Politik liege. Es ist jedoch nicht zu erwarten, dass diese



ihn in Bälle spielt, dazu ist er ihr gewiss noch zu heiß. Schließlich würde sie damit ihre Wähler so kurz nach der Volksabstimmung im Jahr 2012 vor den Kopf stoßen. Vielleicht muss die tatsächliche Verspätungssituation erst Ausmaße erreichen, wie sie am Riemer Flughafen herrschten.

Luftverkehr

Im Jahr 2013 konnte der Flughafen abermals einen neuen Passagierrekord verzeichnen: Mit 38.672.644 Passagieren (2012: 38.360.604) gelang es Platz 7 der europäischen Flughafenrangliste zu halten – vor Rom-Fiumicino und hinter Madrid-Barajas. Auch weltweit ist der Flughafen München weiterhin die Nummer 30.

Durch den Einsatz größerer Flugzeuge und einer besseren Auslastung gingen allerdings die Flugbewegungen um vier Prozent zurück. Somit weist die Statistik für 2013 insgesamt 381.951 Flüge aus (2012: 398.039). Der verkehrsreichste Tag lag beinahe schon traditionell im September, der auch gleichzeitig verkehrsreichster Monat war: Am 27. September 2013 konnten 1.197 Bewegungen (2012: 1.245) und 139.099 Passagiere (2012: 137.775) beobachtet werden.

Die FMG erwartet für das aktuelle Jahr, bei weiter steigenden Passagierzahlen, nur einen geringen Bewegungsrückgang. Sogar für eine Trendwende gebe es „deutliche Hinweise“. Wie diese konkret aussehen, ließ Dr. Kerkloh allerdings offen.

Die Transportleistung bei der Luftfracht lag annähernd auf dem Niveau von 2012. Allerdings fällt es dem Flughafenbetreiber, trotz verschiedener Anläufe in der Vergangenheit, nach wie vor schwer eine Nurfachlinie langfristig zu etablieren.

Infrastruktur

Nach Aussage des Flughafenchefs liegt der Bau des Satellitenterminals zwischen Vorfeld 2 und 3 im Plan. Demnach

steht also einer Eröffnung im zweiten Halbjahr 2015 nichts im Wege. Weitere Baumaßnahmen in und um den Flughafen kündigen sich an: Die Umgestaltung und die Modernisierung des Terminal 1 wird 2016 in Angriff genommen. Sie dienen in erster Linie der Optimierung der Passagierströme und der Erweiterung der Wartebereiche.

Das Umland erwartet im Herbst diesen Jahres den Beginn des Baus der als „Freisinger Kurve“ bezeichneten Maßnahme, die den Schienenverkehr über den Flughafen leiten und dadurch ab Herbst 2018 eine bessere Anbindung Nordbayerns an den Airport ermöglichen wird.

Für eine Verlängerung der S-Bahn von Erding zum Flughafen, dem so genannten „Ringschluß“, der bereits seit 1992 diskutiert wird, soll in Kürze das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Auch wenn die dritte Bahn im politischen Dornröschenschlaf ruht, so stehen dem Flughafen dennoch einige bauliche Veränderungen bevor. Zudem befindet sich auf der FMG-Wunschliste noch ein großer Businesspark, der in der Nähe der DFS-Kontrollzentrale entstehen soll.

Lufthansa-Drehkreuz

Zum Sommerflugplan 2014 veränderte die Lufthansa ihre Drehkreuz-Struktur durch eine Reduzierung der bisherigen acht Verkehrsspitzen auf nunmehr sechs. Acht tägliche Hubs waren einst eingeführt worden, um die Verspätungssituation am Münchener Flughafen in den Griff zu bekommen. Der größte Kunde des Flughafens verteilte nun die Flugbewegungen der Spitzen um 13:00 Uhr und 17:00 Uhr auf andere Knoten. Einerseits möchte man dadurch die Umsteigemöglichkeiten innerhalb europäischer Strecken reduzieren und diese stattdessen auf den Langstreckenverkehr konzentrieren. Andererseits rechnet die Lufthansa mit Einsparungen in zweistelliger Millionenhöhe. Ob die Folgekosten für mögliche Verspätungen Eingang in die Rechnung fanden, ist nicht überliefert. Klar ist hingegen, wem der schwarze Peter bei Betriebsverzögerungen zugespielt werden wird. Vielleicht blickt die Lufthansa mit Neid auf den Pünktlichkeitsquote der DFS von 98% für alle von ihr kontrollierten Flüge im Jahr 2013? Nach einer Lufthansa-Pressemeldung liegt der eigene Wert für denselben Zeitraum in München und Frankfurt nämlich „nur“ bei 85%.

*Text: H. M. Helbig
Fotos: Flughafen München*



Pressemitteilung Flughafen München 7.4.2014

Positive Verkehrsentwicklung am Münchner Flughafen

Airport verzeichnet Zuwächse bei Fluggästen, Bewegungen und Fracht

Der Münchner Flughafen verzeichnete im ersten Quartal 2014 in allen Verkehrsbereichen Zuwächse. Während die Zahl der Fluggäste und Flugbewegungen leicht anstieg, konnte die Fracht deutlich zulegen. Von Januar bis März 2014 erhöhte sich das Fluggastaufkommen leicht auf rund 8,5 Millionen Passagiere – den bisher höchsten Wert in einem ersten Quartal. Über 88.000 Starts und Landungen führten die Luftverkehrsgesellschaften in den ersten drei Monaten am Münchner Airport durch, ein Plus von 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Bei der geflogenen Luftfracht wurden insgesamt 68.900 Tonnen registriert. Dies sind rund fünf

Prozent mehr an Waren und Gütern, die am Münchner Flughafen umgeschlagen wurden.

Das Passagieraufkommen des bayerischen Luftverkehrsdrehkreuzes entwickelte sich im ersten Quartal in den verschiedenen Verkehrssegmenten uneinheitlich: Während der Interkontinentalverkehr mit 1,4 Millionen Fluggästen um knapp zwei Prozent zulegte, blieb der Kontinentalverkehr mit rund fünf Millionen Passagieren nahezu auf Vorjahresniveau. Im innerdeutschen Verkehr wurde ein leichter Anstieg von rund einem Prozent auf über zwei Millionen Fluggäste verzeichnet.

DIE VERKEHRZAHLEN FÜR DIE ERSTEN DREI MONATE:

Verkehrszahlen	2014	2013	Veränderung
Passagieraufkommen Gewerblicher Verkehr	8.451.400	8.432.167	+ 0,2%
Flugbewegungen Gesamt	88.070	87.741	+ 0,4%
Frachtumschlag (in Tonnen) geflogene Luftfracht	68.900	65.829	+ 4,7%



Kamera-Descent

Bis auf ein paar kleinere Turbulenzen war der Flug des A330-200 MRTT (Multi Role Tanker Transport Aircraft) der Royal Air Force (RAF), der am 9. Februar 2014 mit neun Besatzungsmitgliedern und 189 Passagieren vom Fliegerhorst RAF Brize Norton zum Camp Bastion in Afghanistan unterwegs war, relativ ruhig verlaufen. Das Flugzeug befand sich in FL330, der Autopilot war aktiviert und der Co-Pilot hatte sich in die Kabine begeben, wo er sich in der Nähe der vorderen Ausstiegstür aufhielt. Bis 15:49 Uhr (ob es sich hierbei um die Ortszeit oder GMT handelte, kann dem Bericht nicht entnommen werden). Denn da senkte sich die Flugzeugnase plötzlich und der Airbus ging in einen steilen Sinkflug über. Innerhalb von 27 Sekunden verlor das Flugzeug 4 400 Fuß Höhe, was einer Sinkflugrate von 15 000 Fuß pro Minute entsprach. Journalisten, die zu einer etwas spektakulären Berichterstattung neigen, würden wohl den Begriff „Sturzflug“ bemühen.

Der Kapitän, der sich auf dem linken Cockpitsitz befand, berichtete später, dass er das Gefühl einer Gewichtslosigkeit verspürte und nur von seinem Sicherheitsgurt in seinem Sitz gehalten wurde. Er versuchte, mit Hilfe des Side-Sticks und durch das Ausschalten des Autopiloten die Kontrolle über das Flugzeug zu gewinnen. Doch beide Maßnahmen erwiesen sich als wirkungslos. Kurz vor Beginn des abrupten Sinkflugs, hatte der Co-Pilot den Eindruck von Turbulenzen; das Kabinenpersonal hatte das selbe Gefühl. Er wurde durch den abrupten Sinkflug an die Decke geschleudert; dennoch gelang es ihm, auf seinen Sitz im Cockpit zurückzukehren. Obwohl sich die Warnung der „dual control“ meldete, gelang es ihm, seinen Side-Stick zurückzuziehen. Nachdem die Piloten dadurch die Kontrolle über ihr Flugzeug zurückgewonnen hatten, stellte der Co-Pilot fest, dass die Geschwindigkeit des Airbus viel zu hoch war. Er bat den Kapitän die Trieb-

werkshebel auf „idle power“ zu ziehen, wodurch die zu hohe Geschwindigkeit schnell abgebaut werden konnte. Daraufhin setzte der Kapitän „Take-Off“- und „Go-Around-Power“ und konnte das Flugzeug in FL310 in den Horizontalflug bringen. Die Piloten entschlossen sich, zum Fliegerhorst Incirlik in der Türkei auszuweichen. Der Flug dorthin und die Landung erfolgten ohne jegliche Probleme.

Die Untersuchung dieses Zwischenfalls wurde noch nicht abgeschlossen. Allerdings hat die „Military Aviation Authority (MAA)“ am 17. März einen Zwischenbericht vorgelegt. Das vorläufige Ergebnis ist einigermaßen überraschend. Der Auswertung des Flugschreibers konnten keine Hinweise auf irgendwelche Systemausfälle, die für den abrupten und vor allem sehr steilen Sinkflug verantwortlich gemacht werden könnten, entnommen werden. Zudem hat sich bei der weltweiten A330-Flotte noch nie ein derartiger Zwischenfall ereignet. Vielmehr wurde dieser Vorfall (voraussichtlich) von einer Digitalkamera verursacht. Diese befand sich zwischen der linken Armlehne des Kapitänssitzes und dem Side-Stick. Der Kapitän hatte drei Minuten vor dem Beginn des abrupten Sinkflugs seine Kamera benutzt und als er kurz danach seinen Sitz verstellte, wurde die Kamera zwischen der Armlehne und dem Side-Stick eingeklemmt. Dadurch wurde dieser nach vorne geschoben und der Sinkflug eingeleitet. Und da die Kamera den Side-Stick einklemmte und ihn dadurch blockierte, konnte der Kapitän denselben auch nicht mehr bewegen.

Ob die RAF inzwischen eine Anweisung hinsichtlich von Digitalkameras in den Cockpits ihrer Flugzeuge erlassen hat, ist nicht bekannt.

WeFis

➔ A330 MRTT der RAF – „Sturzflug“
wegen einer Digitalkamera. **Photo: Airbus**



Neues aus Schilda?

Norbert Meyer

Vor gar nicht langer Zeit wurde beschlossen: Der Flughafen Hamburg braucht ein neues Flugsicherungs-zentrum.

Flugs eilten die Handwerker herbei und errichteten in Windeseile ein Gebäude mit einem wunderschönen großen Tower.

Jedoch — als die Herren Fluglotsen den neuen Turm zum ersten Mal begutachteten — da gefielen ihnen die Glas-scheiben dieser Plattform ach so gar nicht. So sehr sie sich am Tage anschickten, nach kleineren Flugzeugen Ausschau zu halten, so wenig gelang es ihnen, sie zu finden. Eine Beschichtung der Isolierverglasung „verschluckte“ glatt die kleinen Cessnas, Pipers und Tobagos.

Des Nachts jedoch trauten die Herren Kontrolleure ihren Augen kaum: Bei An-flügen auf Bahn 15 schwebten doch gleich anstelle der einen gemeldeten Boeing drei bis vier je nach Betrachtungspunkt übereinander bzw. neben-einander zur Landung ein.

Des Rätsels Lösung war rasch gefun-den: Beugung und Brechung des (Lande-) Lichtes am Medium Glas bzw. Luft.

Nun war guter Rat teuer!
Es half alles nichts, neue Scheiben mußten her.

Am 26. Okt. war es soweit: 15 neue Scheiben (Stückpreis ca. 8500,— DM) wurden angeliefert — wieso eigentlich wurden angefordert 16 zu wechseln — nur 15, waren doch 16 zu wechseln — ein Kran stand bereit (Wochenmiete ca. 35000,— DM) — aufgrund der großen Höhe mußte noch nachträglich die vom Flughafen geforderte Hindernisbema-lung aufgetragen werden — und drei Tage lang waren die Handwerker (Lohnkosten unbekannt) damit be-schäftigt, ein Gerüst um den Tower auf-zubauen. Dann folgte das Wochen-ende.

Am Montag, dem 31. Okt. kam dann endlich der große Augenblick: Mühevoll wurde die erste Scheibe gen Himmel gehievt, und siehe da:

Du großer Schreck — sie paßte nicht!
Jetzt wurde natürlich sorgfältig (erstmalig?) nachgemessen. Doch er-wartungsgemäß hatten alle Scheiben das gleiche Maß.

Es kam, was kommen mußte: Das Gerüst wurde abgebaut, der Kran rück-te ab, und ein Lkw holte das wertvolle Altglas ab.

Nun wartet die Towerbesatzung ganz gespannt auf das nächste Frühjahr, denn dann sollen endlich die neuen Scheiben kommen.

17

Es stand im „flugleiter“

Heute: März 1989

Diese alten „Kamellen“ von der (damaligen) FS-Stelle Hamburg, von Norbert Meyer für den Flugleiter geschrieben, zeigten Mängel, die wir heute so nicht mehr erleben, bzw. auch nicht akzeptieren könnten. Aber solche oder ähnliche Fälle passierten auch an anderen Dienststellen. Unter diesen Bedingungen haben wir gearbeitet! Die „gute alte Zeit“?????

Der Etikettenklau geht um — jetzt auch in Hamburg

Norbert Meyer

Früher, da war alles noch ganz anders (und besser?).

Da saßen die Hamburger Fluglotsen noch in ihrem dunklen Kämmerlein und bekamen gar nicht recht mit, was draußen in der großen weiten Welt der Fliegerei alles so vor sich gehen kann.

Denn damals, da gab es sie noch nicht an den Hamburger Radarschir-men: Die Labels, die großen Hilfsmittel der (Flugsicherungs-) Nation. Da waren die Flugzeuge noch einfache Striche — keine kleinen Quadrate, begleitet von eben diesen Etiketten —. Und damit geht der „Spuk“ auch eigentlich los.

So geschehen an einem schönen Nachmittag im Monat Oktober:

Die Lufthansa 333, aus Köln kom-mend, befindet sich im Gegenanflug zur Bahn 23, so sagt es jedenfalls ihr Label. Ca. 20 Meilen südwestlich des Platzes wird sie von einer anderen Ma-schine (Kopfsymbol Dreieck) überholt. Just in dem Augenblick des Überholens passiert es: Da übernimmt doch glatt die nicht identifizierte Maschine das Etikett der DLH 333 und stiehlt sich davon.

Ich frage mich, was geht hier eigentlich vor?

Ist dort oben in der Luft Staffellauf an-

gesagt?
Gibt der Pilot der DLH 333 etwa den Löffel, sprich das Label ab?
Oder verspricht sich die Besatzung der nicht identifizierten Maschine etwas davon, fortan mit getarnter Kennung weiterzumarschieren?

Ein anderer Fall, anderer Tag:
Eine Cessna 172 befindet sich ca. 1,5 NM südlich des Platzes, als sie ihr zu-gegebenermaßen etwas unterreprä-sentiertes Label „V“ mit dem Etikett einer gerade gelandeten Boeing 757 (ein Anfall von Größenwahn etwa?) ein-tauscht und von da an als LTE 817 wei-terfliegt.

Und das in Richtung Osten!
Gottlob beendet der entsprechende Lotse diesen Spuk mit der Anweisung: DE... turn to final now, und die Cessna oder doch Boeing landet dort, wo sie hingehört, in Hamburg.

Was die Besatzung eines Hapag Lloyd Airbusses dazu bewog, an einem wiederum anderen Tag mit dem takti-schen callsign MIS 6202 in Richtung Kanarische Inseln zu starten, ist mir bis heute unerklärlich.

Soweit so ungut. Mag der eine oder andere Fall vielleicht auch ganz lustig sein. Ich stelle mir nur vor, daß man

gerade in dem Augenblick der Etiket-tenverschiebung — ein Zeitraum von ca. 1–2 Sekunden — durch irgendeinen dummen Zufall abgelenkt wird (andere Koordinationen o.ä.) und den Moment des Etikettenklus verpaßt, folglich also mit den falschen Radar-daten weiterarbeitet.

Wer übernimmt eigentlich für einen solchen (hoffentlich nicht Ernst-)fall die Verantwortung?

Unsere Radartechniker jedenfalls nicht.

Die haben in diesen Fällen nur ein Schulterzucken übrig und erklären uns: „Da können wir nichts machen. Das ist ein Software-Fehler, der nur von Frankfurt-Z behoben werden könnte“. Wir mögen uns an unsere Sachbearbei-ter wenden.

Unser Sachbearbeiter hat für unsere Sorgen wirklich großes Verständnis, kann aber an der Situation auch nichts ändern.

Seine schriftlichen Anfragen an die BFS/Z werden zum Teil mittlerweile überhaupt nicht mehr beantwortet.

Ich frage mich manchmal, werden wir an den Außenstellen, dem wirklichen Flugsicherungsbetriebsdienst, über-haupt noch ernstgenommen?

Bücherboard

Dr. Jürgen Ruby (Hrsg.) /
Oliver Frei / Jürgen Rößler

Eine Frage der Souveränität – Flugsicherung in Deutschland

Die Arbeit der Fluglotsen gehört zu den eher seltener behandelten Themen von Buchautoren, die sich Luftfahrtthemen verschrieben haben. Schließlich findet sie hinter den Kulissen statt und ist Außenstehenden nur schwer zu vermitteln. Somit ist es nicht verwunderlich, dass auch zur Entwicklung der Flugsicherung in Deutschland in den vergangenen Jahren bestenfalls eine Handvoll Bücher und Publikationen erschienen sind.

Der im Jahr 2010 veröffentlichte Band 8 aus der Reihe „Texte und Materialien“ des Luftwaffenmuseums der Bundeswehr in Berlin-Gatow befasst sich nicht nur mit der Dauerausstellung des Museums, sondern schildert insbesondere die interessante Geschichte der Flugsicherung in Deutschland.

Die Autoren beginnen mit einem Blick auf die Ursprünge, die sich bis in das Jahr 1915 zurückverfolgen lassen. Die weitere Geschichte der Arbeit der Väter der Flugsicherung bis 1945 ist auf den folgenden Seiten schnell erzählt. Der sich daran anschließende Hauptteil beschäftigt sich mit der Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum heutigen Tag. Dabei steht natürlich die militärische Flugsicherung im besonderen Fokus. Aber auch die zivile Seite, sowohl vor, als auch nach der deutschen Wiedervereinigung, kommt hier nicht zu kurz. Die zahlreichen historischen Karten, Dokumente und Fotografien wirken aus heutiger Sicht bisweilen kurios.

Selbstverständlich darf man nicht erwarten, auf den rund 90 Seiten dieser Publikation eine Darstellung der Flugsicherung in Deutschland bis ins letzte Detail zu finden. Vielmehr bietet sie einen interessanten Überblick in kurzen Kapiteln, weshalb der Band nicht eintönig ist. Er bietet, soweit es das Thema zulässt, einen angenehm leichten und abwechslungsreichen Lesestoff. Kurzum: Dem Autorenteam ist hiermit eine Fleißarbeit gelungen, die man uneingeschränkt empfehlen kann. Außerdem kann man bei dem günstigen Preis nicht viel verkehrt machen.

Erhältlich ist der Band für rd. EUR 10,- auf der Internet-Seite www.luftwaffenmuseum.com über den Link „Shop“. Schriftliche Bestellungen bitte an: Leiter Militärgeschichtliches Museum, Flugplatz Berlin-Gatow, Postfach 22 00 53, 14061 Berlin.

Dr. Jürgen Ruby (Hrsg.) / Oliver Frei M.A., Hptm d.R. / Jürgen Rößler, OTL a.D. „Eine Frage der Souveränität – Flugsicherung in Deutschland“ Luftwaffenmuseum der Bundeswehr, Berlin-Gatow, EUR 10,- (zzgl. Versand)



Bernd Weiß

Die Welt feiert Hermann Köhl

Wen feiert da die Welt? Hermann Köhl? Wer soll denn das bitte sein? Diese oder ähnliche Fragen dürften sicherlich einigen durch den Kopf gehen. Die Antwort ist einfach: Er und seine Mitstreiter Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld und James Fitzmaurice waren die Ersten, die 1928 den Atlantik im Flugzeug von Ost nach West bezwangen. Bekanntheit erlangte Hermann Köhl auch durch den Aufbau von Nachtflugstrecken für den Junkers-Luftverkehr, einer Vorgängerin der Deutschen Lufthansa. In Anbetracht seiner Leistungen taufte die Bundesluftwaffe eine Boeing 707 und nach deren Ausmusterung einen Airbus A310 auf seinen Namen. Vergangenes Jahr beging seine Geburtsstadt Neu-Ulm das „Hermann-Köhl-Jahr“. Den Grund hierfür bot ein dreifaches Jubiläum: Zum 125sten Mal jährte sich sein Geburtstag, vor 85 Jahren fand sein Nordatlantikflug statt und vor 75 Jahren verstarb er in Pfaffenhofen an der Roth. Im Rahmen dieser Feierlichkeiten standen diverse Veranstaltungen und Führungen auf dem Programm.

Anlässlich dieser Jubiläen verfasste Bernd Weiß, seit 2001 Leiter des „Hermann-Köhl-Museum“ in Pfaffenhofen a.d.Roth, die vorliegende Festschrift. Dabei befasst er sich auf rund 90 Seiten mit Hermann Köhls Leben und Wirken. Von seiner Teilnahme als Flugbeobachter im Ersten Weltkrieg bis zu seinem frühen Tod im Jahr 1938. Dazu trug der Autor eine Vielzahl zeitgenössischer Bilder zusammen, die die Ereignisse anschaulich darstellen. Selbstverständlich steht die ausführliche Schilderung des weltweit beachteten Fluges im Mittelpunkt dieser Schrift. Schließlich ist die Strecke über den Atlantik von Ost nach West wetterbedingt schwieriger zu bewältigen, als ein Flug in Gegenrichtung. Die sich nach der glücklichen Landung in Neufundland anschließenden Ehrungen und Feiern bieten einen interessanten Einblick in den Zeitgeist jener Jahre. Abschließend verfolgt Weiß auch die Spuren des Atlantikfluges in der Philatelie. Die Publikation, über eine vom kollektiven Gedächtnis weitestgehend vergessenen Pionierleistung, bietet zu diesem Thema viele Informationen für einen attraktiven Preis. Übrigens ist Köhls restaurierte Junkers W33 „Bremen“ als Leihgabe des „Henry Ford Museum“ voraussichtlich noch bis mindestens 2019 in der Bremenhalle des Bremer Flughafens zu besichtigen.

Erhältlich ist die Festschrift bei der Stadt Neu-Ulm, Postfach 2040, 89210 Neu-Ulm.

Bernd Weiß, „Die Welt feiert Hermann Köhl“, Stadt Neu-Ulm, Stadtarchiv, EUR 7,50 (zzgl. Versand)



8000. Boeing 737 ausgeliefert



→ Das 8000. Exemplar der B737 ging an United Airlines.
Photo: Boeing

Auch wenn die DC-3 mit mehr als 16 000 gebauten Maschinen noch die Nase vorne hat, so kommt der Boeing 737 jedoch das Attribut eines absoluten Kassenschlagers zu. So konnte Boeing am 16. April einen neuen Rekord vermelden – die Auslieferung des 8000. Exemplars des inzwischen legendären Zweistrahlers. Die Maschine, eine B737-900ER, wurde an United Airlines übergeben. Wobei United in der Geschichte eine ganz besondere Rolle spielt. Denn neben der Lufthansa, ohne die es die B737 vielleicht gar nicht gegeben hätte, war es United gewesen, die dem Zweistrahler erst zum Durchbruch verhalf. Allerdings musste Boeing das Flugzeug zunächst der einer etwas größeren Variante B737-200 entwickeln, mit welcher dann die Erfolgsgeschichte des Flugzeugs gestartet wurde. Und diese Erfolgsgeschichte wird wohl noch andauern. Denn Boeing hat noch mehr als 3 700 Bestellungen für die derzeitigen NG-Versionen und 1 934 für die zukünftige B737 MAX im Auftragsbuch stehen.

WeFis

Dubios

Gefunden in: Mitarbeiterzeitung Lufthansa Technik



A380 in Hamburg

Die Länge macht's nötig!

Passt nicht, gibt es nicht bei Lufthansa Technik!

Die Umrüstung des Airbus A380 stellt die ehrwürdige Halle 1 vor neue Herausforderungen. Mit einer Spannweite von 79,80 Metern und einer Länge

von 72,30 m ist der riesige „Vogel“ einfach zu groß für die Halle. Ein Flugzeug-Rumpf-Anbindungssystem (FRAS) war die Lösung. In der bestehenden Toranlage wurden zwei Hallentore so umgebaut, dass sie eine runde Öffnung erhielten, die sich um den Flugzeugbauch schließt. Ein aufblasbares Schlauchsystem schmiegt sich genau um die Rundung und verschließt die Halle. Das Leitwerk bleibt außerhalb der Halle. Für die gekippten Winterfluggelassen ist die Halle komplett verschlossen und die erforderlichen Temperaturen werden erreicht. Je nach Flugzeugmuster ist diese Toröffnung verschiebbar, so dass auch die Muster Airbus 340, Boeing 747 und Boeing 777 dort untergebracht werden können.



Das „Hinterteil“ verrät es: Hier ist ein ziemlich großer Vogel im Nest. Für den waren zwei speziell angepasste Hallentore erforderlich.

Die Zeit, 11.01.2014
Photo: Song Brüggen, Bild 2014

Spendenprojekt „Out of Dansha“

Gute Neuigkeiten aus Gonder

Einige von Euch werden sich fragen, was aus den drei Waisenkindern geworden ist, für die sich einige Kolleginnen und Kollegen seit Jahren mit vollem Herzen einsetzen. Die Veröffentlichungen im Flugleiter und die DFS-Sammelaktion im September letzten Jahres war ein Erfolg. Durch den Verkauf von gebrauchten Büchern, DVDs und CDs wurde eine Summe erreicht, die den Kindern – zusammen mit den regelmäßigen Spenden der Paten - etwa ein Jahr lang ein menschenwürdiges Leben ermöglicht.



Allen Paten können wir mit Freude mitteilen, dass sich die Kinder prächtig entwickeln und ihr Geld im wahrsten Sinne des Wortes „gut angelegt“ ist.

Elisabeth, die Älteste, wird nach dem Abschluss der 10. Klasse (Primary Highschool) eine dreijährige Ausbildung zu Bankkauffrau in Gonder beginnen. So ein Ausbildungsplatz ist in diesem

Land eine Kostbarkeit und ist nur durch die ordentliche Schulausbildung möglich, die Elisabeth durch unsere Aktion ermöglicht wird. Außerdem lernt sie gerade (momentan sind große Ferien) zusätzlich zu Englisch auch Deutsch.



Yeshimbet ist inzwischen vierzehn Jahre alt und strengt sich in der Schule mächtig an. In ihrer Freizeit bastelt sie landestypischen Schmuck und hört gerne Musik. Der einst so schwächliche Mulu ist richtig in die Höhe geschossen. Er spielt gerne mit Freunden und liebt seine Großmutter über alles. Er hat das Lachen wieder gelernt, obwohl er soviel negatives erleben musste.

Großmutter Bozena ist inzwischen recht alt und nach einem Sturz kann sie nicht mehr gut laufen. Aber alle Kinder sind für sie da und die Arbeit übernimmt die Pflegemutter Tiberih.

Allen Spendern und Paten herzlichen Dank! Sicherlich brauchen die Kinder noch ein paar Jahre, bis sie für sich selbst sorgen können! Deswegen hoffen wir weiterhin auf Eure Unterstützung!

Herzliche Grüße und Dank im Namen der Kinder, ihrer Tante Genet Gebru und aller Helfer

Daniela Franke



<http://www.schleuse01.de/blog/spendenprojekt-out-of-dansha/>
Villa Kunterbunt e. V. / BLZ 50840005 / KTO 620322800 (Spendenquittung möglich)

Leserbrief

Sehr geehrte Redaktion, sehr geehrter Willy Baumann,

die einleitenden Worte zum Artikel „Bitte warten...“ aus Ausgabe 02/2014 sind geradezu eine Frechheit.

Auch in Deutschland – in der DFS – werden für OAT noch Militärlotsen eingesetzt. Es wird gar in ca. 1/3 des deutschen oberen Luftraums so gearbeitet! Ein beachtliches Stück (DFS-)Luftraum – von Kassel bis Dänemark, von Holland bis Rostock – das oftmals einfach unter den Teppich gekehrt wird.

In Maastricht betreibt die DFS mit Lippe Radar nicht einfach nur einen auf spezielle militärische Bedürfnisse zugeschnittenen Sektor, sondern gar eine ganze Niederlassung, die 24/7 der Beleg dafür ist, dass die angeblich komplette zivil-militärische Integration auch in Deutschland lange nicht abgeschlossen ist.



Mehrere Dutzend GdF-Mitglieder sind sehr erstaunt und enttäuscht, mal wieder vergessen worden zu sein - diesmal sogar von der eigenen Gewerkschaft.

*Es grüßt herzlichst,
Benjamin Brandenburg
GdF-Mitglied und Lotse Lippe Radar*



REDAKTIONS-SCHLUSS

Ausgabe 4/2014
18. Juli 2014

IMPRESSUM

Herausgeber:
Gewerkschaft der Flugsicherung e.V.
Sitz Frankfurt a.M.

Geschäftsstelle:
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt/Main
Tel.: 069-24 40 46 800
Fax: 069-24 40 46 820
e-mail: geschaeftsstelle@gdf.de
Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung:
Postbank Dortmund
Blz: 440 100 46
Konto: 7565 17-469

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Hans-Joachim Krüger
(Chefredakteur),
Thomas Williges (Spotter,
Airlines, Int. Affairs), Harry Helbig
(Airlines, Airports), Brigitte (Emmi)
Enneper (Ehemalige),
Roland Glöckner (Berlin),
Thorsten Wehe, Andreas Schmelzer
(Technik), Markus Maske (Internet),
Bernd Bockstahler (redaktionelle
Beratung)

Anschrift der Redaktion:
„der flugleiter“
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt/Main
Tel.: 069-24 40 46 800
Fax: 069-24 40 46 820
e-mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Matthias Maas, Jan Janocha,
Petra Reineke, Dirk Vogelsang,
David Schäfer, Daniel Staak,
Jörg Biermann, Joachim Nolte,
Alexander Schwassmann,
Oliver Wessolek, Roman Schütz,
Jonathan Boetig, Jens Lehmann,
Andreas Schmelzer, Thorsten Wehe,
Veronika Gebhart, Thomas Williges,
Werner Fischbach, Harry Helbig,
Emmi Enneper,
Benjamin Brandenburg,
Daniela Franke, Achim Krüger,
Michael Stappen, Gerrit Griem,
Christian Graf, Reiner Bexten

Bildquellen:
Die Fotografen werden bei den
Beiträgen genannt. Bei Fotos, die
im Internet recherchiert wurden,
ist der Urheber leider nicht immer
auffindbar.

Cover: Achim Krüger /Melanie Rihm

U4: Christian Graf

Layout, Illustration & Prepress:
Litho Art GmbH & Co.
Druckvorlagen KG
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

„der flugleiter“ erscheint zweimonatlich, jeweils im Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember.

Die mit Namen oder Namenszeichen veröffentlichten Artikel stellen nicht unbedingt und in allen Teilen den Standpunkt der GdF oder der Redaktion dar, sondern die persönliche Meinung des/der Verfasser.

© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei GdF „der flugleiter“. Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit dem Herausgeber – gestattet. Belegexemplar erbeten.

ISSN 0015-4563



→ **Air Berlin A320 „FanForceOne“:** Die Fussballweltmeisterschaft wirft ihre Schatten voraus und Air Berlin schickt zusammen mit einem Bierbrauer diesen „FanForceOne“ A320 ins Rennen. Gekannt in Szene gesetzt am 19.04. in Düsseldorf.
Photo: Michael Stappen



→ **Lufthansa B747 „Fanhansa“:** Auch beim Kranich geht die WM nicht spurlos vorbei, wie diese Boeing 747-400 bei der Landung am 05.06. in Frankfurt zeigt. Photo: Thomas Williges



→ **Air New Zealand B773 „All Blacks“:** Werbeträger für die Neuseeländische Rugby-Nationalmannschaft ist diese B773 ZK-OKQ der Air New Zealand, hier aufgenommen kurz vor der Landung in London-Heathrow im Juli 2013 .
Photo: Jens Lehmann



→ **Sultan of Brunei B747:** Wer genügend Kleingeld hat, lässt seine Flieger bei der Lufthansa-Werft in Hamburg nach seinen Bedürfnissen ausstatten und zum Luxusflieger umrüsten. Der Sultan von Brunei ist ein oft gesehener Gast an der Elbe und verliess die Hansestadt am 16.05. Richtung Heimat. Photo: Gerrit Griem



→ **LTU DH104:** Einen Oldtimer der besonderen Art betreibt LTU Classic mit dieser DH104-Dove mit dem Kennzeichen D-INKA, phantastisch fotografiert am 05.05. in Köln.
Photo: Rainer Bexten



→ **LOT Retro Emb-175:** Der polnische Carrier hat diese Embraer 175 SP-LIE in Retro-Bemalung umlackiert und erinnert so an das 85-jährige Jubiläum dieser Airline. Hier aufgenommen bei ihrem 2. Besuch in Frankfurt am 23.04. Photo: Thomas Williges



Gewerkschaft der Flugsicherung

