

AUSGABE 4/2018

→ **HAPPY BIRTHDAY DFS**

→ **25 JAHRE
DFS-TARIFVERTRAG –
INTERVIEW MIT K.-E. PALLAS**

→ **FLUGVERSÄTUNGEN**

→ **BUFALLO AIRLINES**

der flugleiter



EINLADUNG



zur Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 09. – 10. November 2018 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.



Happy Birthday DFS

S. 15



Mit voller Kraft ins Chaos?

S. 38



„We have a small problem – all four engines have stopped!“

S. 43



Buffalo Airways

S. 50



„Arm aber sexy“

S. 54

Editorial	04
Termine	06
GdF Derzeitige Verspätungssituation im Luftverkehr	07
GdF Interview Matthias Maas: Airlines sind schuld an Flugverspätungen, nicht die Fluglotsen	09
FSBD FSBD-Info	11
FSAD Diskriminierung von GdF-Mitgliedern ade	14
FSAD Fachbereichsmitteilung	14
ATC Happy Birthday DFS	15
ATC Unser Tarifvertrag ist 25 Jahre alt geworden!	18
ATC Interview mit dem ehemaligen Geschäftsführer der DFS aus dem Jahre 1992	23
ATC Etwas Geschichte von den Anfängen der Flugsicherung (1945-1955)	30
Spotter I 	31
Joe's Corner LoL: laughing out loud	32
Joe's Corner TOP Arbeitgeber DFS (mit Einschränkung)	34
Berichte Der Luftverkehr boomt und kommt an die Kapazitätsgrenzen	37
Berichte Mit voller Kraft ins Chaos?	38
Accidents/Incidents „We have a small problem – all four engines have stopped!“	43
Bücher Wie meine Träume fliegen lernten	47
Bücher 333 Superlative und Kuriositäten der Luftfahrt	48
Spotter II 	49
Airlines Buffalo Airways – Your passage to the North	50
Airlines „Arm aber sexy“	54
Kurios Ultra Orthodoxer Delay	55
Aus aller Welt Kurz und Interessant	56
Impressum	58



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender



Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich willkommen zur vierten Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahre 2018.

Nun befinden wir uns schon mitten im Sommer und eigentlich ist dies die Zeit, die man oftmals mit dem Schlagwort „Sommerloch“ bezeichnet, zumindest was die journalistischen Schlagzeilen betrifft.

Das trifft in diesem Sommer allerdings gar nicht zu. Politisch gab es eine große Regierungskrise, welche fast in Neuwahlen gemündet hätte. Das war sicherlich über Wochen hinweg ein spannendes Thema, auf das ich hier aber nicht weiter eingehen möchte. Denn kaum hatte sich die Situation etwas beruhigt, ploppte ein zweites großes Thema – diesmal aus dem Bereich der Luftfahrt – auf und beschäftigt nun schon seit Wochen sämtliche Medien:

Flugausfälle und Flugverspätungen

Beginnend mit der Hauptreisezeit sahen sich einige Vorstandsvorsitzende verschiedener Airlines, neudeutsch auch CEO genannt, in der Pflicht, die immense Anzahl der bisherigen Flugausfälle und die hohe Anzahl an Verspätungsminuten gegenüber ihren Kunden und der Allgemeinheit zu rechtfertigen. Da war es äußerst geschickt und einfach, erst mal mit dem Finger auf alle anderen zu zeigen, nur keine eigenen Defizite eingestehen. Als erstes war das Wetter Schuld, zu viele Unwetter und Gewitterlagen konnte man da hören. Aus eigener Erfahrung kann ich allerdings sagen, dass diese Wetterprobleme nun schon einige Jahre in dieser Form auftreten, jedoch bei diesem tollen Sommer der letzten Wochen nur noch spärlich vorkamen – die Verspätungen und Ausfälle der Fluggesellschaften aber blieben.

So war auch schnell ein weiterer Schuldiger ausgemacht: die Flugsicherungen in Europa und ihre Angestellten, die Fluglotsen. Es wurde zuerst behauptet, dass wir (für uns in Deutschland kann ich das vehement zurückweisen) andauernd am Streiken wären und so die Umläufe der Airlines total aus dem Ruder liefen.

Sicherlich, es gab und gibt diese Arbeitskämpfe unserer Kollegen in Europa – Kollegen, die für bessere Arbeitsbedingungen kämpfen und hierfür unsere vollste Solidarität haben. Aber bei weitem wird und wurde nicht so zahlreich und intensiv gestreikt, dass es zu diesem Anstieg an Ausfällen und Verspätungen geführt hätte. Es ist so sicherlich nicht erklärbar, warum zum Beispiel Eurowings in den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 bereits über 500 Flüge aus Köln/Bonn abgesagt hat, was einer Steigerung von fast 50 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Es ist sicherlich unbestritten, dass der Großteil der Probleme aufgrund von innerbetrieblichen Mängeln innerhalb der Airlines zustande kommt, zu wenig Cockpit- und Kabinenpersonal, zu wenige Flugzeuge, zu viele und zu eng getackelte Umläufe. Alles in allem gravierende (eigene) Managementfehler, von denen gezielt abgelenkt wurde.

So wurde dann als weiteres der Personalmangel bei den Lotsen genannt. Sicherlich, auch das stimmt. Es gibt derzeit für die steigende Luftverkehrsentwicklung nicht genügend Lotsen, um diese Verkehrsmenge verzögerungsfrei abzuarbeiten. Die gibt es nicht in Deutschland, die gibt es derzeit aber in fast ganz Europa nicht.

Aber warum gibt es die eigentlich nicht? Es ist das Resultat der Regulierungsperioden für den Luftverkehr aus der Europäischen Kommission kommend, vor dem wir schon seit langem gebetsmühlenartig warnen. Seit Jahren haben dort im EU-Verkehrskommissariat Airlines und andere mit der Luftfahrt beschäftigte Wirtschaftsbetriebe eine ausgezeichnete Lobbyarbeit vollbracht, um zu erreichen, dass



die Flugsicherungsgebühren in Europa deutlich sinken. Diesem Druck konnten die meisten Flugsicherungsunternehmen allerdings nur Stand halten, indem sie sowohl personelle als auch technische Einsparungen vornahmen, sprich weniger Nachwuchs auszubilden oder innovative technische Neuerungen zu verschieben. Ein (negativer) Effekt, der den damaligen Schreihälsen nach Gebührensensenkung nun deutlich auf die eigenen Füße fällt und die gleichen Protagonisten nun nach mehr Kapazität schreien lässt. Eine Personalkapazität, die wir als GdF in den letzten Jahren oftmals angemahnt haben, jedoch hat man uns immer und immer wieder erklärt, dass „das zarte Pflänzlein Verkehrszuwachs“ nur ein kurzzeitig temporäres Erscheinungsbild wäre und genauso schnell wieder verschwinden würde. Man wolle sich nicht überzähliges, teures Personal ans Bein binden. Ein großer Fehler – allein am Frankfurter Flughafen sind die Zuwachsraten bei über 10 % angekommen und ein Ende ist nicht in Sicht.

Wir hätten uns gewünscht, dass die DFS bereits zu Beginn, als mit den Fingern auf die Lotsen gezeigt wurde, sich deutlich schützend vor ihre Mitarbeiter gestellt hätte und der breiten Öffentlichkeit mal erläutert hätte, wieso wir uns in diesem Teufelskreislauf befinden. Denn eines ist klar: Kurzfristig wird es da keine großartige Lösung geben. Lotsen kann man auf dem freien Arbeitsmarkt nicht bekommen und die Ausbildung junger Nachwuchslotsen dauert bestenfalls 4-5 Jahre von der Anwerbung an.

Selbst bei größtmöglicher Ausbildungskapazität (die DFS spricht von etwa jährlich 120 Auszubildenden) wird es Jahre dauern, bis man dieses Defizit aufgefangen hat. Das Thema wird uns also noch lange begleiten.

Herzlichen Glückwunsch.

Apropos „Herzlichen Glückwunsch“...
Die DFS feiert in diesen Tagen ein Jubiläum.

**25 Jahre DFS,
25 Jahre zivil-militärische Integration sowie
100 Jahre Flugsicherung in Deutschland.**

Hierzu möchte die Gewerkschaft der Flugsicherung recht herzlich gratulieren.

Immerhin ist die GdF seit 15 Jahren den Weg mit der DFS gemeinsam gegangen und war bereits davor mit den Fachverbänden VDF und FTI wesentlich an dieser Erfolgsgeschichte beteiligt.

In dieser Ausgabe werden wir auf diesen Anlass eingehen und es freut mich ungemein, dass es unserem Redaktionsteam gelang, anlässlich dieses Jubiläums ein ausführliches Interview mit Karl-Ernst („Charles“) Pallas zu bekommen, der an der Gründung und Privatisierung der DFS auf Arbeitnehmerseite maßgeblich beteiligt war und uns an seinen Erinnerungen teilhaben lässt.

Ich wünsche Ihnen allen nun viel Freude beim Lesen und Schwelgen in Erinnerungen und insgesamt viel Vergnügen mit dieser Ausgabe unseres „der flugleiter“.

Gerne freut sich das Redaktionsteam über ein Feedback.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



AUGUST 2018

30.7. – 03.	IFATSEA	Nairobi
09.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
14.	AG Versorgung	Frankfurt
20. – 21.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
22. – 23.	Tarifkommission	Frankfurt

SEPTEMBER 2018

04. – 06.	IFISA	Oslo
05. – 06.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
05.	GdF-Antragskommission	Frankfurt
07.	Arge Versorgung	Frankfurt
12.	GdF-Satzungskommission	Frankfurt
20. – 22.	MARC-Meeting	Nizza
24.	Arge Verfahren	Frankfurt
25. – 26.	Vorstandssitzung FSTD	Hürth
26.	AG FDB	Frankfurt
27.	Arge Zukunft	Frankfurt
28.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt

OKTOBER 2018

16. – 17.	Tarifkommission	Frankfurt
18.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
24. – 25.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Die neue Adresse der Geschäftsstelle:

Frankfurt Airport Center 1
Gebäude 234 | HBK 31
Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main
Neue Telefonnummer der Geschäftsstelle: 069/6060 899 0

Pressemitteilung

Derzeitige Verspätungssituation im Luftverkehr



Sehr geehrte Damen und Herren,

derzeit machen fast tagtäglich Meldungen über die derzeitige Situation im Luftverkehr über Europa – hierbei speziell über Deutschland – in allen Medien die Runde. Unbestritten ist: Die Situation bei Flugverspätungen und Flugausfällen ist so angespannt wie selten in den letzten zwei Jahrzehnten.

Das Morgenmagazin von ARD und ZDF berichtete kürzlich, dass allein am Flughafen Köln/Bonn im ersten Halbjahr mehr als 500 Flüge annulliert worden seien. Dies entspricht einer Steigerung von fast 50% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Bei der Suche nach Gründen wird dann nur oberflächlich und lapidar von Fluglotsenstreiks, Kapazitätsengpässen oder Fluglotsenmangel bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) gesprochen. Eine tiefere Ursachenforschung findet nicht statt.

Diese unreflektierte Diskreditierung unserer Mitglieder und Kollegen können wir als Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) nicht so stehen lassen. Es ist nicht zu akzeptieren, dass unsere Mitglieder für Managementfehler der Flugsicherungen, kurzsichtige Lobbypolitik der Airlines sowie Irrwege der regulierungswütigen Europäischen Kommission an den Pranger gestellt werden.

Argument „Fluglotsenstreiks“: Hier positioniert sich die GdF eindeutig und erklärt mit Nachdruck: Die Fluglotsen der DFS haben schon seit mehr als einem Jahrzehnt keinen Streik in Deutschland geführt. Sicherlich finden in Nachbarländern, hier vor allem im Mittelmeerraum, häufiger Arbeitsniederlegungen europäischer Kollegen statt, jedoch keinesfalls in Art und Umfang so ausgeprägt, dass hier der Hauptverursacher für die Verspätungssituation zu finden wäre.

Argument „Kapazitätsengpässe“: Diese gibt es unbestritten. Der Luftverkehr, der in den letzten Jahren bereits angestiegen ist, erreicht mancherorts ein so starkes

Wachstum, dass es unvermeidlich und kurzfristig nicht abänderbar zu diesen Engpässen kommen muss. Wenn sich an Deutschlands verkehrsreichstem Flughafen in Frankfurt/Main plötzlich ein Verkehrszuwachs von knapp 10% entwickelt, dann ist dies so ohne weiteres nicht zu bewältigen.

Argument „Fluglotsenmangel“: Auch diesen gibt es; nicht nur in Deutschland, sondern europaweit. Und hier nähern wir uns dem Hauptproblem.

So hat es die DFS in den letzten Jahren in fahrlässiger Weise versäumt, rechtzeitig die Ausbildungskapazität wieder zu steigern, obwohl wir als GdF immer wieder auf das sich anbahnende Personalproblem hingewiesen haben. Seitens der DFS-Geschäftsführung wurde darauf verwiesen, dass die „momentane Verkehrssteigerung“ eine Art Eintagsfliege sei und sich bereits im folgenden Jahr nicht weiter fortsetzen würde. Man habe die Personalzahlen im Griff, der Begriff „Trichterlösung“ wurde geprägt, eine Erfolgsmeldung hierzu blieb bislang jedoch aus. Als Argument für die konservative Herangehensweise wurde genannt, dass man nicht „unnötige“ und teure personelle Überkapazitäten schaffen wolle. Eine Sichtweise, die nicht nur bei den Funktionären der GdF, sondern bei fast allen DFS-Mitarbeitern für ungläubiges Kopfschütteln gesorgt hatte, benötigt doch ein Fluglotse von der Anwerbung bis zum eigenständigen Arbeiten eine Ausbildungszeit von mehr als 3 bis hin zu 5 Jahren, je nach Einsatzort.

Bestimmend war stets das Gefühl, den Verantwortlichen gehe es nur um die Bilanz zum Jahresende, die – koste es, was es wolle – zum festgelegten Sparziel passen musste.

Und hier kommen wir zum „Treiber“ der Schieflage, dem Faktor, der mithin eine wesentliche, wenn nicht gar die zentrale Rolle an der Misere (und zwar nicht nur in Deutschland, sondern europaweit) spielt:

Vor allem der Chef der irischen Fluggesellschaft Ryanair, Michael O’Leary, stellt sich fast täglich den Medien und versäumt es nicht, die Schuld an den Flugausfällen und Verspätungen immer und immer wieder den europäischen Flugsicherungsunternehmen zuzuschieben. Beinahe gebetsmühlenartig verweist er auf die dort (für ihn nicht akzeptable) Personalknappheit und die daraus resultierenden Folgen für seine Flotte. Er agiert allerdings nicht nur für sich, sondern auch für den einen oder anderen Interessen- und Lobbyverband, wie zum Beispiel „Airlines for Europe“ (A4E), in der Ryanair trotz sonst heftiger Rivalität mit der Deutschen Lufthansa organisiert ist. Zwei Fluggesellschaften, die sich bekanntermaßen alles andere als wohlgesonnen sind, aber in dieser Situation sehr gerne vereint nach außen austeilen. Der Feind meines Feindes...

Es ist für uns unfassbar, dass genau diese Herren, die in den vergangenen Jahren die Flugsicherungsunternehmen aus der anderen Richtung attackiert haben, indem sie sich durch „engagierte“ Lobbyarbeit beim EU-Verkehrskommissar vehement für die Regulierungsperioden eingesetzt und den Flugsicherungen ein deutliches Absenken der Flugsicherungsgebühr abgenötigt haben, nun den Marktschreier geben und nach Kapazität schreien. Die Flugsicherungen in Europa konnten die ihnen auferlegten und wirtschaftlich kaum nachzuvollziehenden Zwänge aus Brüssel nur unter Personaleinsparungen und dem Verschieben von wichtigen technischen Erneuerungen leisten. Es gibt in der personalintensiven Flugsicherung kaum andere Mittel.

Die Folge? Der jetzige Status quo.

Man kann nun mal nicht alles haben: billiger fliegen, aber gleichzeitig einen besseren Service durch noch mehr Mitarbeiter und mehr Kapazität durch neue Flugsicherungssysteme erwarten.

So gesehen ernten Herr O’Leary und all seine CEO-Kollegen derzeit genau das, was sie in den letzten 5-8 Jahren gesät haben.

Anstatt den Fluglotsen die Schuld in die Schuhe zu schieben, wäre ein Blick in den Spiegel angebracht...

Ebenso inakzeptabel ist für die GdF die mittlerweile bekanntgewordene Praxis verschiedener Fluggesellschaften, ihr Check-in-Personal oder die Kabinenmitarbeiter anzuweisen, Verspätungen gegenüber den Passagieren mit „Wetter“ oder „Fluglotsenstreik“ zu erklären. Zufälligerweise zwei Argumente, die keine finanzielle Entschädigung der Passagiere nach sich ziehen würden und von den eigenen Versäumnissen ablenken. Denn uns vorliegende Statistiken belegen ganz klar, dass der Großteil der heutzutage auftretenden Verspätungsminuten nicht in der Verantwortung der Flugsicherungsorganisationen liegt, sondern bei den Airlines und deren Betriebsabläufen.

So zeigt es sich, dass vor allem Ryanair als auch Eurowings sich mit der Übernahme von Strecken der im vergangenen Jahr in Konkurs gegangenen Air Berlin offenbar schlichtweg übernommen oder die Situation falsch eingeschätzt haben. Die Folgen tragen auch hier die Passagiere (siehe Flugausfälle in Köln/Bonn) und als Schuldige hat man idealerweise die Flugsicherung und ihre Fluglotsen ausgemacht.

Abschließend möchten wir noch auf Folgendes hinweisen:

Die Talsohle der augenblicklichen Misere ist noch nicht erreicht und aufgrund der oben erwähnten Punkte auch keinesfalls schnell behebbar.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Maas
Bundesvorsitzender GdF e. V.

Frankfurter Neue Presse

Die Pressemitteilung der GdF zum Thema „Flugverspätungen“ wurde viel beachtet. Nachfolgend lesen Sie das Interview des GdF-Bundesvorsitzenden zum Thema Flugverspätungen in der „Frankfurter Neue Presse“ (Erscheinungsdatum 18. Juli 2018)

Interview

Matthias Maas: Airlines sind schuld an Flugverspätungen, nicht die Fluglotsen

In den vergangenen Wochen und Monaten wurde viel über verspätete Starts und Landungen sowie Flugausfälle diskutiert. Als Gründe dafür werden immer wieder das Wetter und Fluglotsenstreiks angeführt. Gegen diese Vorwürfe wehrt sich jetzt der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Fluglotsen, Matthias Maas.



Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung (DFS).
Photo: Foto: Oliver Berg/Archiv

In den vergangenen Wochen und Monaten wurde viel über verspätete Starts und Landungen sowie Flugausfälle diskutiert. Als Gründe dafür werden immer wieder das Wetter und Fluglotsenstreiks angeführt. Gegen diese Vorwürfe wehrt sich jetzt der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Fluglotsen, Matthias Maas. Unsere Redakteurin Julia Lorenz hat mit dem 52-jährigen über Personalmangel, Lobbypolitik und Managementfehler gesprochen.

Herr Maas, dass die Fluglotsen Schuld an den zahlreichen Verspätungen haben, wollen Sie so nicht stehen lassen. Warum?



Der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Fluglotsen, Matthias Maas, nimmt seine Kollegen in Schutz. Nicht die Fluglotsen, sondern die Airlines selbst sind seiner Ansicht nach die Verursacher von Flugzeugverspätungen.
Photo: Michael Faust

MATTHIAS MAAS: In Deutschland haben wir Fluglotsen seit 1954 nicht mehr gestreikt. Das wissen aber nur die wenigsten. Wenn ich jemandem erzähle, dass ich Fluglotse bin, heißt es immer: Das sind doch die, die immer streiken. Das ist aber nicht wahr. Wir hatten nur 2008 einmal kurz in Stuttgart die Arbeit niedergelegt für eineinhalb Stunden. Das war ein Unterstützungsstreik für die Vorfeldlotsen. Das war es.

Und woher kommt die Annahme dann?

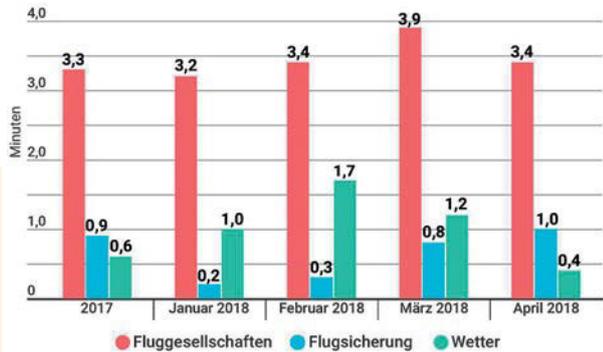
MAAS: Die französischen Fluglotsen streiken häufiger. Auch die Italiener und Spanier. Nächste Woche streiken dann die Lotsen in der Schweiz. Diese Ausstände haben natürlich auch Auswirkungen auf die Flüge nach Deutschland. Aber sie sind sicherlich nicht die Gründe für die ganzen Verspätungen. Und heftige Gewitter im Sommer sind kein neues Phänomen.

Und wer hat dann Schuld an den vielen Flugverspätungen und Annullierungen?

MAAS: Die Fluggesellschaften selbst. Es gibt eine Statistik von der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt, „Eurocontrol“, die aufzeigt, dass die Flugsicherung im vergangenen Jahr für 0,9 Minuten Verspätung pro

Verursacher von Flugverspätungen in Europa

In den ersten vier Monate 2018 im Vergleich zu 2017 Gesamt in Minuten pro Flug



Quelle: Eurocontrol/CODA;

FNPInfografik 07/18

Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung (DFS).

Photo: Foto: Oliver Berg/Archiv

Flug, das Wetter für 0,6 Minuten Verspätung verantwortlich waren. Die Fluggesellschaften selbst hingegen haben 3,3 Minuten Verspätung pro Flug verursacht. Das zeigt: Die Airlines haben mit sich selbst zu kämpfen. Sie wollen aber von sich ablenken und schieben die Schuld lieber auf andere.

Warum?

MAAS: Wenn sie behaupten, dass das Wetter oder die Fluglotsen Schuld an den Verspätungen haben, haben die Passagiere kein Recht auf finanzielle Entschädigung. Aber wenn sie technische Probleme haben, ihre Umläufe nicht schaffen oder nicht genügend Flugzeuge oder Personal haben, müssten sie zahlen. Diese Gründe verschleiern sie deshalb lieber.

Wann können sich Fluggäste wieder auf pünktliche Flieger freuen?

MAAS: Das ist schwierig. Die Situation wird sich jetzt im Sommer eher noch weiter verstärken. Und ich gebe Ihnen Brief und Siegel: Im nächsten Jahr wird es noch schlimmer werden.

Wie kommen Sie darauf?

MAAS: Das Personal bei der Deutschen Flugsicherung wird noch knapper und der Verkehr wird vermutlich steigen. Das war so prognostiziert, auch wenn jetzt alle überrascht tun. Wir sind es nicht. In Frankfurt am Flughafen haben wir in diesem Jahr ein kontinuierliches Wachstum von zehn Prozent. Und das wird im nächsten Jahr noch mal mehr. Aber bis dahin gibt es nicht mehr Personal. Weder bei den Airlines noch bei uns. Alleine die Ausbildung eines Fluglotsen dauert mindestens drei Jahre.

Aber woran liegt der Personalmangel? Hätte man nicht früher auf den wachsenden Luftverkehr reagieren können?

MAAS: Klar hätte man das tun können, hat man aber nicht. Viel wichtiger war es der Deutschen Flugsicherung, zu sparen. Und hier kommen wir dann auch schon zum Treiber der Misere.

Der da wäre?

MAAS: Der Chef der irischen Fluggesellschaft Ryanair, Michael O'Leary. Aber auch Lufthansa-Boss Carsten Spohr hat uns in das Schlamassel getrieben. So verfeindet die Fluggesellschaften auch sein mögen, gemeinsam haben sie sich für die sogenannten Regulierungsperioden eingesetzt, die dafür gesorgt haben, dass die Flugsicherungsgebühren gesenkt wurden.

Mit der Folge?

MAAS: Der jetzige Status Quo. Die Flugsicherungen konnten auf den angeordneten Sparzwang der Europäischen Kommission nur mit Personaleinsparungen und dem Verschieben von wichtigen technischen Neuerungen reagieren. Und jetzt stellen sich die beiden Herren hin und schreien nach mehr Kapazitäten in der Luft. Man kann aber nicht billig und gleichzeitig pünktlich fliegen.

Warum nicht?

MAAS: Wenn es zu wenig Lotsen gibt, dann können eben auch weniger Flugbewegungen stattfinden. Und dann kommen eben schnell Verspätungsminuten zusammen. Die Fluggesellschaften ernten jetzt nur, was sie jahrelang gesät haben.

Wie ist denn derzeit die Situation im Kontrollzentrum in Langen und im Tower am Frankfurter Flughafen?

MAAS: In Langen sagt man, sei die Personalsituation auf Kante genäht. Das wird sich aber auch noch verschärfen. Im Tower am Airport ist die Lage angespannt, jeder arbeitet am Limit. An jedem Standort fehlen Lotsen. Bis 2022 haben wir einen Bedarf von 500 neuen Mitarbeitern.

In den Händen der Fluglotsen liegt viel Verantwortung. Sie müssen immer konzentriert arbeiten. Wenn sie aber am Limit sind, ist dann die Sicherheit am Himmel noch gewährleistet?

MAAS: Ja, solange wir den Verkehr reduzieren. Mit der Sicherheit sollte man nicht spielen, sie steht immer an oberster Stelle. Alles andere wäre fahrlässig.

FSBD-Info



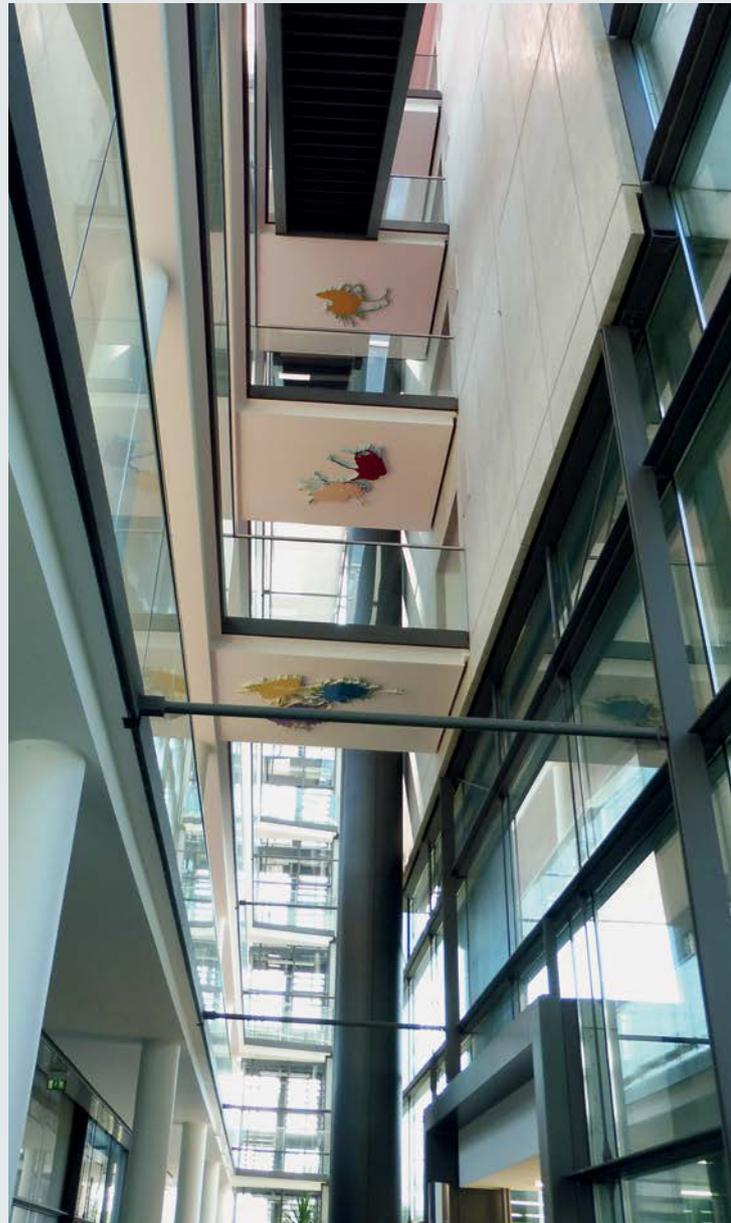
Gerd Gerdes

Im Mai nahm ich an der Mitgliederversammlung der DGON teil. Eine gute Möglichkeit, Gespräche über alle Anwendungen von Navigation und Ortung zu führen. Ein interessanter Gesprächspartner war für mich der Direktor der Abteilung Flugführung in der DLR, Prof. Dr. D. Kügler. Ich habe der von ihm

geleiteten Luftfahrtkommission der DGON meine Mitarbeit bei zukünftigen Projekten angeboten.

Zum Gespräch mit dem Leiter DFS/CC Herrn Pötzsch und seinen Mitarbeitern trafen wir uns Anfang Juli in Langen. Die Palette der Themen war breit gefächert. Von Cybersecurity, Sachstand der Umsetzung ZFIS, „Hybridstaffelung“ bis hin zu Schnittstellenproblemen von ICAS/TFD-PS und natürlich (wie immer) der Personalstand und der Ausblick auf eine mögliche Entwicklung. In den Gesprächen wurden die verschiedenen Sichtweisen und unterschiedlichen Erkenntnisse deutlich. Leider konnten, auf Grund der zur Verfügung stehenden Zeit, nicht alle von uns adressierten Themen besprochen werden.

Mitte Juli habe ich mich, begleitet vom FSBD Vorstand, mit Herrn Mahns von der DAS zu einem ersten Gespräch getroffen. Die Atmosphäre war wohlthuend offen und mit Herrn Mahns hatten wir einen kompetenten Gesprächspartner. Wir werden die Gespräche mit Herrn Mahns und ggf. weiteren Vertretern der DAS fortsetzen.



**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**

Diskriminierung von GdF-Mitgliedern

Anfang Mai hatte ich unseren Geschäftsführer Personal, Dr. Hann, darum gebeten, das Thema Diskriminierung von Kollegen, die in der GdF sind oder in die GdF eintreten wollen, bei den Führungskräften anzusprechen. Ein Nachgespräch dazu mit Dr. Hann hat ergeben, dass er das Thema auf dem Treffen der leitenden Angestellten deutlich angesprochen hat. Den anwesenden leitenden Angestellten wurde nahegebracht, dass die Geschäftsführung keine Diskriminierung akzeptiert. Wir haben vereinbart,

dass ich Fälle, die mir bekannt werden, Dr. Hann persönlich melde, damit das Thema nachhaltig bleibt. Ich bitte alle Kolleginnen und Kollegen, die (immer noch) negative Erfahrungen machen, mir solche Sachverhalte persönlich zu melden: joerg.waldhorst@gdf.de

Wir bleiben dran!

Jörg Waldhorst

Fachbereichsmitteilung

Liebe Mitglieder,

seit der Gründung des FSAD sind mittlerweile einige Wochen ins Land gegangen und wir wollen Euch hiermit einen kleinen Überblick über unsere (urlaubsbedingt etwas eingeschränkten) Aktivitäten geben.

Über die erste Fachbereichskonferenz des FSAD und erste Ziele wurde in „**der flugleiter**“, Ausgabe 03/18, ausgiebig berichtet. In zukünftigen Ausgaben sollen feste Rubriken des FSAD erscheinen. Wir werden aktiv auf Euch und Eure Obleute zugehen, um künftig Eure Anliegen und Erfahrungen vor Ort zu erfragen und darüber zu berichten. „Was sich ändern soll, muss Sprache werden“.

Mit dem Geschäftsführer Personal, Dr. Michael Hann, fand ein erstes Gespräch in guter Atmosphäre statt. Dabei wurde unsererseits auch die Problematik „Diskriminierung von Gewerkschaftsmitgliedern“ angesprochen. In bestimmten Bereichen der UZ wurde den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bisher sogar untersagt, in die GdF einzutreten. Dr. Hann hat uns gegenüber zugesagt, dass es keine Benachteiligung von potenziellen und bestehenden Gewerkschaftsmitgliedern mehr geben darf und dies auch an die Führungskräfte in der UZ zu kommunizieren.

Es wurde u. a. eine ÖMV in den Räumlichkeiten der Akademie durchgeführt. Hierfür hatten wir im Vorfeld seitens der Akademie-Leitung die Zusage erhalten und einen Konferenzraum gemietet. In Langen wurde diese ÖMV fachbereichsübergreifend und auch für Nicht-Mitglieder geöffnet, damit diese die Arbeit und die Vertreter der GdF kennenlernen konnten. Die Organisationsstruktur der GdF wurde vorgestellt. Außerdem wurden die allgemeinen Ziele des FSAD beleuchtet. Unser Bundesvorsitzender Matthias Maas sowie der Vorstand Tarif und Recht, Markus Siebers, waren ebenfalls anwesend und haben mit ausführlichen

Redebeiträgen weitere Themen erörtert. Sehr schnell nach dieser ersten Veranstaltung sind bereits mehrere Kollegen in die GdF eingetreten. Wir planen bereits eine nächste Veranstaltung als offene ÖMV nach den Sommerferien.

In der GdF-Tarifkommission wurden erste Themen aus dem Bereich „Beruf, Familie und Soziales“ vorgestellt und diskutiert. Es ist geplant, dass sich Vertreter aller drei Fachbereiche zusammenfinden und gemeinsam überlegen, wie eine umsetzbare Ausgestaltung aussehen könnte.

Mögliche Werbemaßnahmen in den administrativen Bereichen werden derzeit vorbereitet und anschließend mit dem Bundesvorstand abgestimmt. Um viele Mitglieder zu gewinnen, benötigen wir zukünftig Eure Unterstützung. Ein Eintritt in die GdF ist in aller Linie von Vertrauen abhängig und fällt oft leichter, wenn eine Kollegin oder ein Kollege persönlich davon überzeugen kann. Wir möchten Euch für diesen Schritt zeitnah Material zur Verfügung stellen. Ein ordentlicher Mitgliederzuwachs bedeutet für den FSAD mehr Vielfalt, Einfluss und Autonomie in einer starken GdF.

In vielen Bereichen befinden wir uns noch in der Lern- und Findungsphase. Themen wie Budget, Freistellungen, Mitgliederverwaltung, Zuständigkeiten in der GdF-Geschäftsstelle, Terminplanung und vieles mehr sind für uns noch Neuland und benötigen entsprechende Einarbeitungszeit. Allgemein lässt sich sagen, dass das Interesse und die Neugier am FSAD in der DFS gewachsen sind und wir viele Gespräche zu unserem neuen Fachbereich führen.

Viele Grüße Euer Fachbereichsvorstand

Jörg Waldhorst joerg.waldhorst@gdf.de

Daniela Marx daniela.marx@gdf.de

Jochen Knoblauch jochen.knoblauch@gdf.de

Happy Birthday DFS

25 Jahre Deutsche Flugsicherung GmbH – 100 Jahre Flugsicherung in Deutschland



von Hans-Joachim Krüger

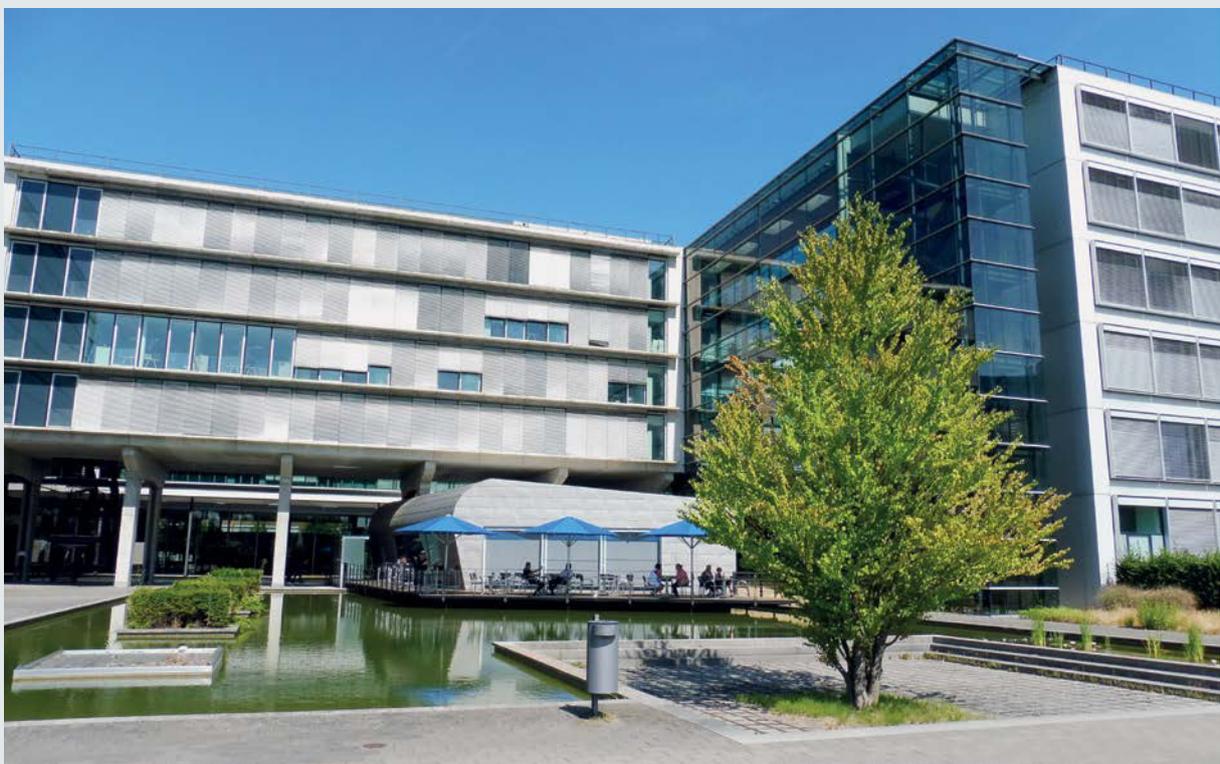
Es ist tatsächlich schon 25 Jahre her, seit die Bundesanstalt für Flugsicherung mit Sitz am Opernplatz 14 in der Frankfurter Innenstadt in die DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) umfirmiert wurde. Mit der Umfirmierung folgte alsbald ein „Wohnungswechsel“ aus der Frankfurter Innenstadt zur

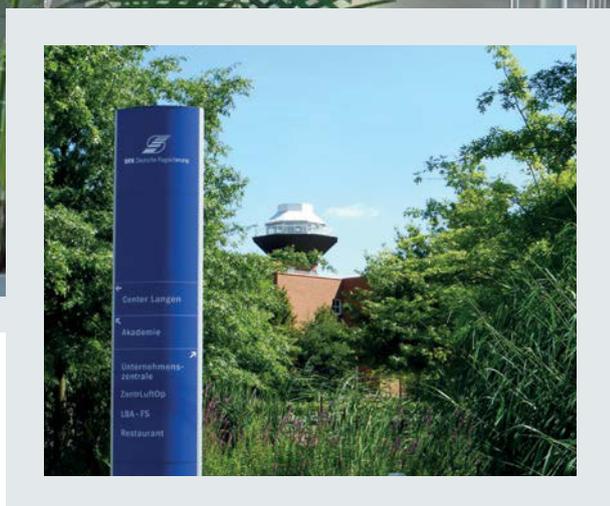
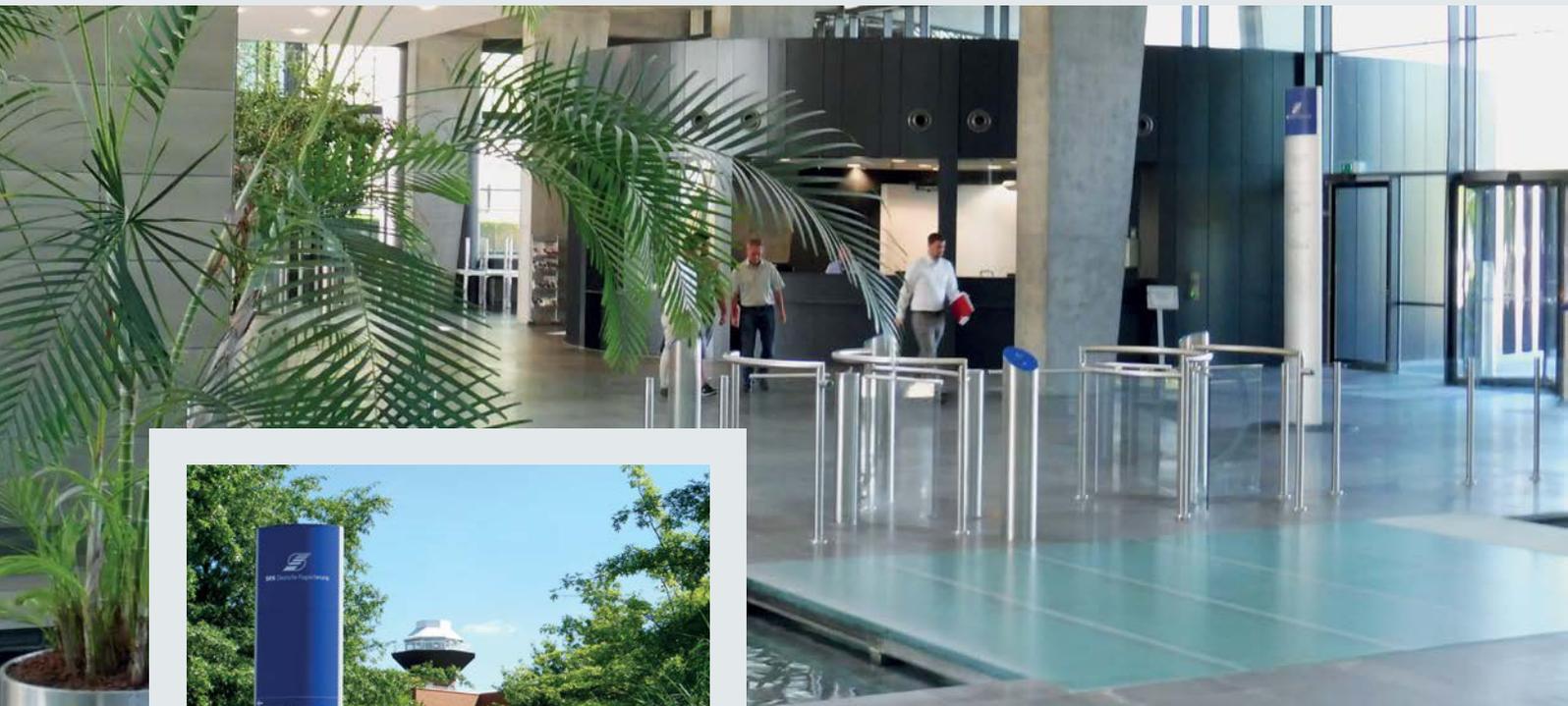
Frankfurter/Offenbacher Stadtgrenze, an den Kaiserlei Kreisel, und wiederum etwas später ins südlich gelegene Langen. So gesehen hat die Flugsicherung schon in den wenigen Jahren viel bewegt und der Neubau der DFS-Hauptverwaltung im Zusammenhang mit dem Neubau der Akademie im waldreichen Langen war für viele Mitarbeiter, und auch für viele, die mit der Luftfahrt zu tun hatten eine ziemliche Überraschung. Der folgende Umzug der Regionalkontrollstelle vom nahegelegenen Airport Rhein-Main ebenfalls in die „Provinz“ nach Langen hatte dann auch den Effekt, dass der Name „Frankfurt Radar“ von der Landkarte der großen Flugsicherung

gen verschwand und durch den Namen „Langen Radar“ ersetzt wurde.

Heutzutage arbeiten im hessischen Langen in den drei Standorten Hauptverwaltung, Akademie und Regionalkontrollstelle nahezu die Hälfte aller Beschäftigten der DFS und haben Langen, speziell in der Luftfahrt, einen exzellenten Ruf beschert.

Die DFS ist 25 Jahre alt geworden und damit im besten Alter sich weiterzuentwickeln und im europäischen Flugsicherungs-Verbundsystem eine starke Rolle einzunehmen. Steigendes Verkehrsaufkommen und internationale Beteiligungen und Übernahmen lassen die Bilanzzahlen des bundeseigenen Unternehmens in einem positiven Rahmen erscheinen. Schließlich kann die DFS auf 25 Jahre zurückblicken, mit der sie voller Stolz behaupten kann, dass der Einflussbereich der DFS als unfallfreie Region gelten kann. Auch wenn über deutschem Gebiet, allerdings unter Kontrolle von Skyguide Schweiz, zwei Flugzeuge zusammenstießen und 71 Menschen, größtenteils Kinder, starben. Die nachfolgend entfachte Diskussion über die sogenannte „Einfach-Besetzung“ in Kontrollzentren und auch in den Kontrolltürmen erzürnte nicht nur die Presse





in Deutschland, sondern überall wurden die einzelnen Arbeitspositionen genaueren Kriterien unterworfen, um festzustellen, dass man zwar in einigen Fällen etwas ändern muss, aber die Zusammenlegung von Sektoren oder die Personalknappheit hat dies nicht unbedingt verändert.

25 Jahre sind geschichtlich gesehen eher eine kurze Zeit, für die Flugsicherung jedoch schon ein Zeitraum, in dem sich viel verändert hat. Die handelnden Akteure von damals sind fast ausnahmslos aus dem Unternehmen ausgeschieden, dennoch sollten einige von ihnen hier erwähnt werden. Den Mitgliedern der damaligen DFS-Geschäftsführung, Dieter Kaden, Lothar Ditz und Jürgen Hartwig, wie auch der damaligen Verhandlungskommission von Gewerkschaftsseite bzw. von den Fachverbänden FTI und VDF, Klaus Eger, Klaus Formel, Ralph Riedle, Karl Ernst Pallas, Klaus Reifel, darf man nachsagen, dass man gemeinsam die DFS aus dem Taufbecken heben und ein Unternehmen schaffen wollte, das zu dem Zeitpunkt wohl einzigartig war. Den Ausspruch des damaligen Vorsitzenden der DFS-Geschäftsführung, Dieter Kaden, gegenüber des VDF hat auch heute noch eine Bedeutung und ein gewisses Omen: „**Die Herausforderung gemeinsam und beherzt über die Bühne bringen**“, diese Worte sollten gerade in Zeiten gelten, wenn die Herausforderungen größer werden und wie damals schier unüberwindbar.

Nach dem Beschluss der damaligen Bundesregierung sollte die Deutsche Flugsicherung GmbH zum 01.01.93 die Aufgaben der damaligen Bundesanstalt und gleichzeitig die damals verbeamteten Mitarbeiter mit in die neue Firma übernehmen. Für die Geschäftsführer wie auch für die beteiligten Verbände bzw. Gewerkschaft war dies eine Herausforderung ohne Gleichen – Beamte in ein Angestelltenverhältnis zu überführen war bis dato absolutes Neuland. Nach langen und zum Teil auch zähen Verhandlungen gelang es, einen Tarifvertrag zu entwerfen und diesen ersten Tarifvertrag zwischen den Geschäftsführern der DFS auf der einen Seite und auf der anderen Seite die Verhandlungskommissionen des FTI und des VDF im Zusammenspiel mit der Deutschen Angestellten Gewerkschaft genau am 07.07.1993 im Büro des damaligen Geschäftsführers der DFS, Dieter Kaden, zu ratifizieren.

Die damalige Aufbruchstimmung, etwas Enormes und etwas Aufbauendes geschaffen zu haben, ist vielen der damals Beteiligten in Erinnerung geblieben, auch wenn es zwischenzeitlich immer mal wieder auch ernstere Auseinandersetzungen gegeben hat.

25 Jahre Deutsche Flugsicherung GmbH – herzlichen Glückwunsch für die Erfolgsstory und ein erfolgreiches Weiterbestehen, in der wir auch weiterhin die fachlichen, sachlichen und auch sozialen Themen mit Ihnen erörtern und diskutieren.

Der GdF-Vorstand

25

JAHRE
1993 – 2018



DFS Deutsche Flugsicherung

WIR GRATULIEREN!



Unser Tarifvertrag ist 25 Jahre alt geworden!



Emmi Enneper

Er wurde unterschrieben am 7.7.1993 und trat in Kraft zum 1.8.1993.

Die Unterzeichner der DFS und DAG waren nicht diejenigen, die das Tarifwerk federführend erarbeitet haben. Der VdF/FTI als Verband war nicht tariffähig, aber es gab einen Kooperationsvertrag mit der DAG, in der wir für unseren Bereich „Flugsicherung“ ein großes Mitspracherecht hatten. VdF/FTI und DAG hatten in regionalen Arbeitsgruppen Tarifforderungen erarbeitet, bevor am 2.11.1992 die Tarifverhandlungen begannen. Nach 9 Monaten Verhandlungsmarathon waren alle wesentlichen Tarifverträge unter Dach und Fach.

Jetzt soll mal das langjährige VdF Vorstandsmitglied Karl-Ernst Pallas (im Kollegenkreis Charles genannt), der federführend an den Verhandlungen damals mitgewirkt hat, zu Wort kommen.



Lieber Charles, wir kennen uns aus alten Tagen in Hannover und den Personalvertretungen bzw. auch aus der wichtigsten Zeit im VdF.

Ich war auch im GPR, als der Umbruch mit der Privatisierung der Bundesanstalt der Flugsicherung begann. Aber an den Beginn der Verhandlungen für die Tarifverträge kann ich mich nicht mehr erinnern. Da warst du ja viel näher am Geschehen. Erzähl mal!

Charles: Ja, das waren spannende Jahre 1992 und 1993 für uns Personalvertreter, als dann am 1.1.1993

die DFS die Flugsicherungsaufgabe von der Bundesbehörde BFS übernahm und es keine Betriebsverfassung und Tarifverträge gab. Alles musste neu geschrieben, verhandelt, vereinbart, erklärt, gelebt und verbessert werden.

Gehören denn die Tarifverträge auch zur Betriebsverfassung?

Charles: Nein. In der Betriebsverfassung ist die grundlegende Ordnung der Zusammenarbeit von Arbeitgeber

und den Betriebsräten geregelt. Die wesentlichen Elemente sind das BetrVG und die Betriebsvereinbarungen. Vertragspartner bei den Vereinbarungen sind der Arbeitgeber und der Betriebsrat. Beim Tarifvertrag ist es der Arbeitgeber, der Vertragspartner aber die Gewerkschaft. Als Gesamtbetriebsrat haben wir mit dem Arbeitgeber vereinbart, dass die BFS-Dienstvereinbarungen als DFS-Betriebsvereinbarungen zunächst übernommen werden, denn Ziel war es, die Tarifverträge so schnell wie möglich fertig zustellen. Eine Heidenarbeit. Es gab ja nichts: grundlegende Arbeitsbedingungen, die Eingruppierung, Vergütung, Versorgung, Ausbildung und Krankenversicherung. Alles war neu zu verhandeln und zu formulieren.

Konntet ihr nicht von anderen Unternehmen oder Behörden profitieren?

Charles: Ja und nein. Klar gab es Tarifverträge in der Republik, von denen wir manche Forderungen abgeschrieben haben, aber nicht speziell für FS-Dienste und keine Regelungen, die Beamte und Angestellte des öffentlichen Dienstes motivieren könnten, in ein Arbeitsverhältnis eines privatrechtlichen Unternehmens zu wechseln. Die Bahn- und Postprivatisierungen kamen erst nach uns. Unser Vorhaben war damals schon einmalig.

Der „Betriebsübergang“ von der Behörde BFS zum privatrechtlich organisierten Unternehmen DFS war gesetzlich festgeschrieben. Von uns Mitarbeitern ja auch so gewollt und initiiert. Aber jetzt war neben Erfahrung und Kreativität viel Engagement und Mut gefragt, damit der „Betriebsübergang“ auch im Sinne der Beschäftigten erfolgen konnte. Jetzt war eine breite Beteiligung der Kollegen vor Ort gefragt.

Wie sah die Beteiligung aus und wie habt ihr euch auf die Tarifverhandlungen vorbereitet?

Charles: Im VdF-Vorstand hatten wir zunächst ein Gerüst für die Tarifverträge erarbeitet. Dieser erste Entwurf diente dann den dezentralen Arbeitsgruppen als Diskussionsgrundlage für unseren Forderungskatalog. Die regionalen Arbeitsgruppen waren über VdF und FTI organisiert. Die DAG, hauptsächlich vertreten durch Klaus Eger, nahm häufig an den zentralen Besprechungen teil, die ich als VdF-Vorstandsmitglied „Personal“ organisierte und in denen die Ergebnisse der regionalen Arbeitsgruppen harmonisiert wurden. Dieser zentrale Arbeitskreis war der Vorläufer unserer späteren Tarifkommission. Die DAG

übernahm erst in den offiziellen Tarifverhandlungen eine wesentliche Rolle.

Zu der Zeit bin ich in der Republik oft fünf Tage in der Woche rumgereist, um Entwürfe zu erklären und neue Anregungen aufzunehmen. Das lief auch während der Tarifverhandlungen so weiter, um wichtige Einigungen mit dem Arbeitgeber zu erklären bzw. zu informieren, wo wir inzwischen standen. Unser Forderungskatalog war zu Beginn der Tarifverhandlungen bis auf den Punkt Gehaltsforderungen fertig. Den wollten wir erst auf den Tisch legen, wenn die sonstigen Tarifbedingungen unter Dach und Fach waren. Ein gedruckter Entwurf wurde allen Mitarbeitern zur Verfügung gestellt und es konnten noch in Arbeitsgruppen Kommentare oder neue Ideen eingebracht werden. Auch der Techniker Verband FTI war inzwischen mit dem VdF unter dem Dach der DAG vereint und zusammen konnte man dem Arbeitgeber mit geballter Kraft entgegentreten.



Ja, das fand ich damals auch erstaunlich, dass das möglich wurde. Die 25 Jahre zeigen, dass das richtig war.

Aber diese ganze Zeit der Vorbereitungen war damals sehr beeindruckend, fast die ganze Mannschaft der BFS stand hinter den Forderungen. Hat sich der Arbeitgeber von soviel Zustimmung beeindrucken lassen?

Charles: Zunächst gar nicht. Die Geschäftsführung legte stattdessen ihren Entwurf für einen Manteltarifvertrag vor. Wenn ich mich recht erinnere, waren die wesentlichen Tarifregeln auf nur fünf Seiten aufgeschrieben. Solch ein abgespekter Tarifvertrag wurde von uns rundherum abgelehnt. Nach weiteren Gesprächen wurde dann unser Vertragsentwurf die Grundlage der weiteren Verhandlungen. Ich hatte mir zwei Grundgedanken zur Richtschnur gemacht. Tarifkommission und VdF-Vorstand teilten diese Stoßrichtungen:

1. Die Tarifbedingungen sind so attraktiv, dass der weit überwiegende Teil der FS-Mitarbeiter in die DFS wechselt.

Ziel war, dass die Kollegen nicht durch grundlegend verschiedene Arbeits- bzw. Dienstverhältnisse zergliedert würden und die Gemeinschaft, die in der BFS spürbar präsent war, dadurch hätte verloren gehen können. Von Managerkollegen bekam ich später oft zu hören, dass das einer verklärten Sozialromantik ähnlich gewesen wäre.

Die Mitarbeiter hatten die Privatisierung gefordert und initiiert. Nun sollte es auch eine Erfolgsgeschichte werden. Dazu gehörte die Realisierung der besseren Bezahlung, ähnlich wie bei Eurocontrol, bessere Flugsicherungstechnik und schnellere Anpassungen an technische Innovationen. Lotsen und Techniker sollten bei den Entscheidungen, die ihren Job betrafen, maßgeblich mitbestimmen können: „Karrieren“ sollten nicht mehr durch starre Laufbahngrenzen begrenzt sein.

Wichtig war uns, dass auch die berufspolitischen Ziele zügig erreicht werden können und dafür war eine schnelle Unternehmensentwicklung Voraussetzung. Wäre das Gros der Mitarbeiter weiterhin Beamte und Angestellte im öffentlichen Dienst geblieben, hätte sich die DFS längst nicht so entwickeln können, wie es besonders in den ersten Jahren der Fall war.

2. Die Tarife machen keinen Unterschied zwischen Mitarbeitern aus Ost- und Westdeutschland.

Dieser zweite Grundgedanke erklärt sich von selbst. Die Mitarbeiter in der DFS sollten schnell wieder zu einem Team zusammenfinden. Und dafür bildete ein möglichst einheitlicher Mitarbeiterstatus das Fundament.

Wie habt ihr euch eigentlich die notwendige Professionalität für die Tarifverhandlungen angeeignet und wie war überhaupt die Atmosphäre in den Verhandlungen?

Charles: Na ja, ganz unbedarft waren wir ja nicht. Einige kamen aus den örtlichen Personalvertretungen oder aus dem Gesamtpersonalrat. Ich als Vorsitzender im GPR hatte u. a. mehrere Dienstvereinbarungen mit der BFS-Leitung ausgehandelt. Gemeinsam brachten wir als Tarifkommission schon ein ganz schönes Maß an „Verhandlungserfahrung“ und Professionalität mit. Wir waren über die Aufgabenstellung in der gemeinsamen Zeit zusammengewachsen und vertrauten einander.

Dazu kamen Schulungen, die von der DAG organisiert waren. In der Vorbereitung und auch in den Verhandlungen selbst hat uns die DAG, sprich der DAG-Verhandlungsführer Klaus Eger, nahezu freie Hand gelassen. Bei den Formulierungen hat er uns sehr auf die Finger geschaut oder unsere Forderungen in Tariftext umgemünzt. Und das war auch gut so.

Wir haben nicht nur von der Professionalität bei Tarifverhandlungen von der DAG profitiert, sondern auch von ihrer politischen Macht.

Gerade bei der Festlegung der DFS-Versorgungsregeln haben die politischen Vernetzungen der DAG ganz entscheidend zur Lösung beigetragen.

Zur Atmosphäre: Die Stimmung in den Verhandlungen mit dem Arbeitgeber war recht sachlich und konzentriert. Verhandelt wurde hart. Mitunter ging es auch heiß her. Ich erinnere mich aber nur an ein einziges Mal, wo ich aus der Haut gefahren bin: Das war ziemlich zum Schluss der Gehaltsrunden. Wir hatten schon mehrere Stunden verhandelt und verschiedene Angebote und Forderungen ausgetauscht, da kündigte der Arbeitgeber ein neues Angebot an, das den Durchbruch bringen sollte. Aber das Angebot war nach genauer Betrachtung weniger als das, was schon vorher von uns abgelehnt worden war. Der Arbeitgeber hatte uns gefoppt – unsere Reaktion war heftig. Ich weiß nicht mehr, ob es eine Entschuldigung gab, aber von Missverständnissen war die Rede und nur kurze Zeit später hatten wir eine Verhandlungslösung.

Die Tarifverträge sind ja in nur 9 Monaten unter Dach und Fach gebracht worden. Die große Zahl der BFS-Mitarbeiter, die einen Arbeitsvertrag der DFS angenommen haben, spricht schon von daher für euer erfolgreiches Verhandlungsergebnis. Was sind aus deiner Sicht die wichtigsten Ergebnisse?

Charles: Ach, eigentlich ist es das Gesamtergebnis, mit dem ich recht zufrieden gewesen bin, auch heute noch. Die Tarifregeln sind auf die besonders sicherheitsfordernde Aufgabenstellung einer Flugsicherungsorganisation zugeschnitten und nehmen Rücksicht auf die besondere Situation, die zu meistern war: der Übergang von einer Behörde zu einem privatrechtlich organisierten Unternehmen. Ungewöhnlich und einmalig war damals, dass der Tarifvertrag schon von Anfang an keine unterschiedliche Bezahlung für gleiche Tätigkeiten vorsah, ob in Ost- oder Westdeutschland. Das war neu zu dem Zeitpunkt. Bedeutender noch und auch „teurer“ war die Festlegung der Vorzeiten, die für die Betriebsrente anerkannt wurden. Die Zeiten der Zugehörigkeit zur Interflug galten ebenso wie die bei der BFS.

Gibt es denn Vereinbarungen, die du aus heutiger Sicht anders hättest regeln wollen?

Charles: Da fällt mir eigentlich nur die Eingruppierung ein. Da hatten wir einen Vorschlag gemacht, der die Grenzen zwischen operativen und administrativen Bereich durchlässiger macht. Unseren Vorschlag konnten wir nicht durchsetzen. Uns fehlte schlicht die Zeit, denn wir mussten zu einem Abschluss kommen.

Bemängelt wurde dann u. a. von Kollegen ein Fehlen der Regenerationsmaßnahmen für „Nicht-Lotsen“ bzw. eine Kur ab einem bestimmten Lebensalter. Das wurde dann ja später neben anderen Themen von der GdF aufgegriffen.

Uff – Charles, toll, dass du uns so genau noch aus einer bedeutenden Zeit zu Anfang der DFS alles nahebringen konntest. Und vor allem Danke, dass du mir, sprich der GdF, soviel Zeit gewidmet hast.

Nun möchte ich noch ein Thema ansprechen, was im Kollegenkreis früher und auch heute noch Thema ist: warum du ins Management der DFS gewechselt bist.

Charles: Ich denke, so viel wird nicht mehr von mir geredet. Auch wenn ich viele Jahre GPR- und GBR-Vorsitzender war, die Zielorganisation zu verantworten habe und als Leiter Personal und Betriebswirtschaft Eckpunkte für den Geschäftsbereich Center setzen konnte.

Sicherlich, dass damals ausgehandelte Tarifwerk ist auch heute noch trotz vieler Veränderungen das Fundament für die Arbeitsbedingungen in der DFS. Ich habe federführend an der Spitze einer engagierten und ideenreichen Tarifkommission die Tarifergebnisse verhandeln dürfen. Ja, ich betone das dürfen, weil es wirklich eine wahnsinnig spannende Herausforderung war. Ich musste zwar einen Riesenberg Arbeit abarbeiten und viel, viel Zeit investieren, aber nicht viele Menschen haben die Chance, die Arbeitsbedingungen eines prominenten Unternehmens so grundlegend neu gestalten zu können.

Jetzt liegt meine aktive DFS Zeit schon 12 Jahre hinter mir und ich darf das Rentnerdasein genießen und das ist gut so.

Andere bestimmen nun die Geschicke der DFS. Nun ja, ehrlich gesagt, es tut auch gut zu hören, dass man sich noch Gedanken über mich macht.

Deine Frage, warum ich ins Management gewechselt bin: Ich hatte nach den beiden Gewaltakten Abschluss des Tarifvertrages und dem Vereinbaren neuer Betriebsvereinbarungen schon das Gefühl, was anderes machen zu wollen. Aber eine Aufgabe im Management der DFS zu bekommen, stand nicht im Vordergrund meiner damaligen Entscheidung. Das Thema Organisation bzw. Organisationsentwicklung dagegen war schon immer ein Thema, das mich brennend interessierte. So sind auch die beiden Grundgedanken, die ich genannt hatte, den Instrumenten der Organisationsentwicklung zuzuordnen.

Der Fokus der Organisationsentwicklung ist nicht die Optimierung der organisatorischen Strukturen und Abläufe, sondern die Änderungen sind dem Ziel, den geplanten Wandel in der Organisation zu fördern, untergeordnet. Mit den Unterschriften unter die Tarifverträge und die Be-



Karl-Ernst Pallas während seiner Verabschiedung

Interview mit dem ehemaligen Geschäftsführer der DFS aus dem Jahre 1992 – veröffentlicht in der Ausgabe 04/92 „der flugleiter“. Das Interview damals führte Werner Fischbach.

Fragen an Dieter Kaden – ein Interview mit dem Geschäftsführer der DFS



Dieter Kaden: »Die Herausforderung gemeinsam und beherzt über die Bühne bringen«. Foto: Fischbach

Am 1. Januar 1993 übernimmt die Deutsche Flugsicherungs-GmbH (DFS) die Aufgaben der Bundesanstalt für Flugsicherung. In diesen Wechsel setzen sowohl die Luftraumnutzer als auch die Bediensteten der BFS bestimmte Erwartungen. Antworten auf Fragen zur neuen Organisationsform, zum neuen Innenverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer und vor allem hinsichtlich der Sicherheit der Arbeitsplätze stehen im zentralen Interesse unserer Mitglieder. Dieter Kaden, der Geschäftsführer der DFS, stellte sich am 4. November den Fragen der »flugleiter«-Redaktion.

– Herr Kaden, am 1. Januar 1993 wird die DFS ihre Geschäfte aufnehmen. Was wird sich außer dem Wechsel des Schildes an den Eingangstüren ändern?

Mit dem Jahreswechsel und der offiziellen Aufnahme des DFS-Geschäftsbetriebs werden sich natürlich nicht nur die Schilder an den Dienststellen ändern. Es wird sich nicht nur das äußere Erscheinungsbild der BFS zur DFS gewandelt haben. Es wird, da bin ich ganz sicher, ein weiterer Stimmungsschub ins Positive bei den Mitarbeitern eintreten in dem Sinne: Lassen Sie uns jetzt die große Herausforderung der Privatisierung gemeinsam und beherzt anfassen. Die Begründung liefert zum Beispiel das DFS-Geburtstagsfest am Silvesterabend. Es hat auf

Antrieb so viel Zuspruch erfahren, daß es gar nicht einfach ist, es organisatorisch in den Griff zu bekommen.

– Die DFS ist eine »non-profit-company«. Das heißt, sie darf keinen Gewinn, aber auch keinen Verlust erwirtschaften. Kann der Haushalt der DFS allein durch die Flugsicherungsgebühren finanziert werden? Gibt es Geldbedarf bzw. Kredite, und wie werden Überschüsse verwendet, und könnte die DFS auch in die unglückliche Lage kommen, Konkurs anmelden zu müssen?

Hier sind zwei Dinge zu unterscheiden, nämlich die handels- und steuerrechtliche Kosten- und Erlösrechnung und Kosten-

kalkulation für die Gebührenrechnung. Alle Kosten der DFS sind durch Gebührenerlöse zu decken, gemäß der Gebührenordnung der Eurocontrol. Das ist das, was gesetzlich festgelegt ist. Sollte sich in einem bestimmten Jahr durch eine abweichende Verkehrsentwicklung oder eine Kostenfehleinschätzung eine Unterdeckung zwischen Einnahmen und Ausgaben ergeben, so wird diese in den Folgejahren in den Gebühren berücksichtigt und angeglichen. Wir schauen in der Kalkulation zwei Jahre nach vorne und ein Jahr (retrospektiv) zurück. Bei einem Verlust müssen wir uns selber finanzieren; bei einem Gewinn würden wir diesen gegebenenfalls mit dem Verlust eines Jahres verrechnen oder als Gebührensenkung an die Nutzer weitergeben.

– Muß der Gesellschafter bei einem Verlust nicht einspringen?

Nein, die DFS muß sich einerseits selber finanzieren, andererseits verzichtet der Bund auf eine »Dividende«. Das ist der Erfolg der letzten Haushaltsausschußsitzung. Die Fragen des Haushaltsausschusses sind beantwortet: Danach steht die Verzinsung des Eigenkapitals der DFS zur Disposition des Bundes. Diese Verzinsung verbleibt bis auf weiteres in der Gesellschaft und wird nicht als Gewinn an den Kapitalgeber ausgeschüttet.

– Kommen wir zum letzten Teil der Frage. Kann die DFS auch in Konkurs gehen?

Never! Angesichts der Kapitalausstattung ist selbst bei krasser Fehleinschätzung über den Geschäftsverlauf, d. h. der Kosten- und der Verkehrsentwicklung, ein Weg der DFS zum Konkursrichter praktisch ausgeschlossen; selbst wenn der Geschäftsbetrieb über einen längeren Zeitraum zum Erliegen käme und demzufolge die Gebühren ausfallen. In diesem Fall lassen das Gesetz und die Gebührenrechnung von Eurocontrol zu, daß die Fremdvverschuldung der GmbH über die zukünftig zu erwartenden Gebühren wieder gedeckt wird. Der Kapitalgeber Bund wird weder bei der Abschöpfung eines Gewinns noch bei Nachschuß eines Verlusts tätig werden.

– Was bedeutet dies für die Sicherheit der Arbeitsplätze?

Die vom Kapitalgeber (= Bund) mit einer hoheitlichen Aufgabe versehenen Gesellschaft wird erst dann formal Konkurs anmelden, wenn es keinen Luftverkehr mehr gibt und der Bund keine Notwendigkeit sieht, diese Gesellschaft aufrechtzuerhalten. Die DFS arbeitet in diesem Sinne als bundeseigene Verwaltung in einer organisationsprivatisierten Form, nämlich als GmbH. Wenn Sie bitte im Sinne der Sicherheit der Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter deutlich machen, daß wir deshalb nie konkursoder bankrott gehen können. Dies nutzen auch die Banken als ihre Sicherheit für unsere Fremdfinanzierung.

– Der Eigner der DFS ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Verkehrsminister. Besteht da nicht die Gefahr, daß sich der Verkehrsminister zu sehr in die Geschäftspolitik der DFS einmischt und damit Ihre unternehmerische Freiheit einschränkt?

Nein. Das GmbH-Gesetz verpflichtet in erster Linie die Geschäftsführer zur Erfüllung ihrer Aufgaben, d. h. den Geschäftsbetrieb im Sinne des Unternehmenszwecks zu leiten. Wie in jeder GmbH hat natürlich auch der DFS-Gesellschafter, die Bundesrepublik, gewisse Einflußmöglichkeiten. Er kann sie über den Aufsichtsrat und über die Gesellschafterversammlung zur Geltung bringen. Dafür, daß der Gesellschafter Staat sich in die Politik der von ihm gerade gegründeten GmbH zu sehr einmischt, habe ich wirklich keinen Anhaltspunkt. Die Rechte und Pflichten der Organe Aufsichtsrat und insbesondere der Geschäftsführung sind meines Erachtens weiter gefaßt als bei allen derzeit vom Bund oder den Kommunen gehaltenen Gesellschaften. Wir haben zur Zeit mehr Entscheidungsfreiheiten hinsichtlich Investitionen und der Personalpolitik als jede andere dieser Unternehmensgruppen.

– Wir können uns vorstellen, daß es Ihr Ziel ist, möglichst alle BFS-Bediensteten des Bereichs Betrieb, also Lotsen und Flugdatenbearbeiter, in die DFS zu übernehmen. Dazu bedarf es eines Angebots, das über eine reine »Besitzstandswahrung« hinausgeht. Ohne den Tarifverhandlungen vorgreifen zu wollen, können Sie hier schon irgendwelche Aussagen machen? Kann es Beschäftigte

geben, für die das Angebot aufgrund ihres Lebensalters nicht mehr attraktiv genug ist, um den Umstieg zu wagen?

Hier kann man nur sagen, daß es der politische Wille aller Beteiligten, der Väter der Privatisierung, der Gewerkschaften, der Arbeitnehmervertreter und ihrer Verbände ist, möglichst viele BFS-Bedienstete in diese GmbH zu überführen. Es ist der politische Wille bei den Gesetzeslesungen gewesen, daß eine Besitzstandswahrung zumindest in den großen Themen, nämlich der Altersversorgung, Erhalt des Arbeitsplatzes und der sozialen Absicherung erreicht werden soll. Ohne daß ich den Tarifverhandlungen vorgreifen will, glaube ich, daß uns dies auch bei diesen großen Eckpfeilern gelingen wird. Bei dem einen oder anderen, vielleicht »kleineren« Besitzstand bin ich nicht ganz sicher, ob wir da den heutigen Zustand sicherstellen können. Ich denke da an den einen oder anderen freien Tag, z. B. bei Dienstbefreiungen aus persönlichen Anlässen. Ob man das dann noch als Besitzstandswahrung bezeichnen kann, das weiß ich nicht.

Die ersten Tarifverhandlungen sind unterschiedlich verlaufen. Wir haben den Eindruck, daß wir den Entwurf eines Manteltarifvertrags vorgelegt haben, der die Zielvorstellungen, nämlich die Gestaltung eines neuen leistungsorientierten, aber auch an den Unternehmenszwecken orientierten Tarifvertrags abdecken wird. Die Gewerkschaften sind mit uns im Moment noch nicht zufrieden, weil wir den Überleitungstarif, nämlich wie sich die heutigen

In eigener Sache

»Was fehlt?« So überschreibt die linke »taz« eine Rubrik, unter welcher alle diejenigen Themen aufgelistet werden, über welche in der jeweiligen Ausgabe nicht berichtet wird. Und unter diesem Titel hätte auch dieses »editorial« stehen können, denn so mancher Leser (und so manche Leserin) wird angesichts der Tatsache, daß die BFS am 31. Dezember dieses Jahres nun endgültig abgewickelt wird und ihre Aufgaben an die DFS übergehen, neben dem Interview mit dem neuen Geschäftsführer weitere Informationen über den Übergang in eine privatrechtliche Organisation zu Recht vermissen. Wie werden zukünftig die Interessen der Mitarbeiterinnen vertreten, welche Bedeutung haben die Gewerkschaften (in unserem Fall die DAG), wie setzt sich der Betriebsrat zusammen und wie wird er gewählt?

Die Redaktion ist sich dieses bedauerlichen Mißstandes auch bewußt; aber wegen unüberwindbaren Terminschwierigkeiten konnten die entsprechenden Manuskripte nicht rechtzeitig bei der Redaktion abgeliefert werden. Deshalb haben wir uns entschlossen, für die Kolleginnen und Kollegen der DFS zu Beginn nächsten Jahres eine Sondernummer herauszugeben und damit einen Einblick über diese Themen zu geben. F. B.



Die DFS ist mit hoheitlichen Aufgaben beladen und deshalb eine bundeseigene Verwaltung. Foto: nicht bekannt

BFS-Bediensteten in der zukünftigen GmbH wiederfinden, noch nicht so ausreichend diskutiert und formuliert haben, wie es aus der Sicht der Gewerkschaften zu diesem Zeitpunkt hätte stattfinden können.

– *Geld ist bekanntlich nicht alles. Welche Maßnahmen wollen Sie treffen, um den Beschäftigten der DFS eine berufliche Perspektive zu bieten? Welche Vorstellungen haben Sie hinsichtlich einer »Unternehmenskultur«? Und was wird sich bei dem großen Nachteil des Beamten-systems, den unterschiedlichen Laufbahnen, die nur sehr schwer zu durchbrechen sind, bei der DFS grundsätzlich ändern?*

Sie haben recht, Geld ist gerade im Zusammenhang mit der Privatisierung nicht alles. Auch die Bemerkung über die Flexibilität zielt in die richtige Richtung. Laufbahnen alter Tradition sind bei der DFS nicht vorgesehen. Zukünftig wird nach fachlicher und persönlicher Eignung und Leistung befördert. Personalentwicklung wird wesentlicher Bestandteil unserer Personalarbeit sein. Stichworte sind in diesem Zusammenhang ein neues Beurteilungssystem, das berufliche Perspektiven mit berücksichtigt, systematische Nachwuchsförderung und Vorbereitung der Führungskräfte auf ihre erweiterten Aufgaben. Mit diesem Essentials haben Sie zugleich wesentliche Aspekte der neuen DFS-Unternehmenskultur.

– *Im Rahmen der Schaffung einer neuen Organisationsstruktur hat sich die Geschäftsleitung für ein Modell von fünf Regionen entschieden. In der Weiterentwicklung sollen diese Regionen zu drei Direktionen zusammengefaßt werden. Welches sind die fünf Regionen bzw. wo werden dann zu welchem Zeitpunkt die drei Direktionen angesiedelt sein?*

Wir haben im Vorfeld der Organisationsprivatisierung durch Unterstützung von exter-



Towerlotsen getrennt von Approachcontrollern sehen?

Foto: Milan Skaryd/FAG

nen Beratern ein Organisationsmodell erstellen lassen, das nach den Kriterien der Wirtschaftlichkeit, der reibungslosen Implementierbarkeit und der Führungsstruktur ein Modell von fünf Regionen vorschlägt. Die fünf Regionen werden die Region Nord, die Region West, die Region Mitte, die Region Süd und die Region Ost sein. Dabei umfaßt die Region Nord Bremen, Hamburg und Hannover, die Region West Düsseldorf, Köln und Münster-Osnabrück, zur Region Mitte gehören Frankfurt, UAC Karlsruhe, Saarbrücken und Stuttgart, zum Südbereich München und Nürnberg und zum Ostbereich Berlin, Dresden, Leipzig und Erfurt. Wir sind der Meinung, daß wir diese fünf Regionen aus Gründen der Effektivität und Effizienz auf Dauer nicht beibehalten können. Wir wollen darum eine Grundsatzüberlegung anstellen, die eine Änderung der Luftraumstruktur und wirtschaftliche Gesichtspunkte zu einer Verbesserung des Produkts »Flugsicherheit« berücksichtigt. Wir können uns vorstellen, daß dies zu einer weiteren Bündelung der »Center«- und der »Approach«-Funktionen führen

wird. Ob das, provokativ gesagt, gegebenenfalls die drei oder gar nur zwei solcher regionaler Organisationseinheiten sein oder vielleicht doch die fünf bleiben werden, kann ich im Moment noch nicht beurteilen. Mein Gefühl ist, daß es für die Bundesrepublik Deutschland eine Dreierlösung geben könnte. An welchen Standorten jedoch, kann ich beim besten Willen nicht sagen.

– *Ist in diesem Zusammenhang daran gedacht, die Dienste der Anflugkontrolle von den heutigen FS-Stellen abzuziehen und an diesen Flughäfen lediglich die Platzkontrolle zu belassen?*

Sie wissen, daß der Präsident der BFS am 24.9.1992 eine Verfügung herausgegeben hat, nach welcher wir folgendermaßen vorgehen werden: Wir werden eine »policy-group« aufstellen, die sich mit dem Thema »Luftraumstruktur, Platz- und Anflugkontrolle« mittelfristig auseinandersetzen wird. Kurzfristig müssen wir entscheiden, ob wir für die drei Stellen Dresden, Leipzig und Erfurt eine eigene APP-Funktion aufbauen

AZF / BZF SCHNELLKURSE

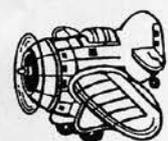


Die preiswerten Schnellkurse "BZF I u. II" sowie "AZF für Zusatzprüfung" erfassen in stichwortartiger Form den Stoff, der für das sichere Bestehen der Sprechfunkprüfung notwendig ist. Die bestmögliche Prüfungsvorbereitung bei kürzestem Lernaufwand.

Die idealen Lehrhefte für Ihren Unterricht

Mit zahlreichen Abbildungen, Karten und Sprechfunkbeispielen.

Bestellen Sie die Schnellkurse unverbindlich für 10 Tage zur Ansicht.



Cumulus Verlag, P. Carstens & C. Seifert • Münchner Str. 13 • 8011 Kirchheim • Tel u. Fax: 089/ 904 63 52



»Die Funk- und Fernsprechseite kritisch prüfen« – Stilleben in München. Foto: nicht bekannt

oder ob wir bereits zur Verbesserung der Luftraumnutzung zu einer Bündelung in Berlin kommen. Dafür werden die Herren Ditz und Graf über die Planung einer solchen Möglichkeit nachdenken. Die Mitarbeiter der betroffenen Dienststellen sind über diesen Vorgang informiert.

Wenn sowohl die »policy« als auch die Planung einer solchen Möglichkeit bei Beibehaltung der Qualität des Produkts »Flugsicherung« verbesserte wirtschaftliche Bedingungen ergeben, würden wir diesen Weg gehen. Aus der »policy-group« soll dann mittelfristig letztlich die Entscheidung für alle FS-Stellen erarbeitet werden. Ob dann eine Trennung oder Bündelung von APP und Platzkontrolle angestrebt oder ob sogar ein anderes Modell, eine Art von »TMA TRACON« angestrebt wird, in der für bewegungsreiche Einheiten bewußt Regionalgruppen von Tower und Anflugkontrolle gebildet werden, weiß ich nicht.

– Sie wissen vielleicht, daß der VDF aus fachlichen Gründen dafür eintritt, Approach- und Towerfunktionen zusammen zu betreiben.

Eine solche Entscheidung muß am Unternehmenszweck, nämlich der Qualität des Produkts entsprechend der Sicherheit, der Flüssigkeit des Verkehrs und erst in zweiter Linie an der Wirtschaftlichkeit gemessen werden. Ich glaube jedoch nicht, daß wir die EZG-, die Arbeitsplatz-Zulassungsvielfalt auf Dauer beibehalten werden können.

Ich glaube, daß wir auch im Hinblick auf die Effektivität des Produkts die Ausbildung und Karriere von Towerlotsen getrennt von Approach- und Centerlotsen sehen müssen.

Was wir eigentlich sagen wollen, ist, daß Tower-, Approach- und Centerfunktionen vielleicht sinnvoll zu trennen sind und vielleicht auch in einem TRACON-Konzept Flugflächen zum Beispiel zwischen Frankfurt und Stuttgart anzuheben sind, um so zu einer anderen organisatorischen Form der LR-Struktur zu kommen. Das soll die eigentliche Botschaft sein: Es darf keine Tabus geben, wenn es um die Erreichung des Unternehmensziels, der Verbesserung der Qualität und der Wirtschaftlichkeit geht.



Trennung oder Bündelung von Anflugkontrollstellen?

Foto: Norbert Meyer

– Die BFS hat den Weg zu einer neuen Systemgeneration bis zum Jahr 2000 erarbeitet. Werden Sie dieses Konzept so übernehmen?

Jein! Wir haben zwei Entwicklungslinien. Einmal von KARLDAP über KLDAP zum System P 2 und zum zweiten über DERD-X zum System P 2. Die Vorsysteme zu P 2, sowohl KLDAP und KARLDAP als auch DERD-X und DERD-XL sind in Verzögerung geraten, so daß wir uns überlegen müssen, wie es weitergeht.

Ferner prüfen wir die gesamte Funk- und Fernsprechseite. Sie wissen, daß wir im Rahmen von SVS eine Vielzahl von Analogsystemen entweder schon installiert oder in Vorbereitung haben. Wir sind der Meinung, daß wir hier aufgrund der am Markt verfügbaren digitalen SVS-Systeme zu einer Neuorientierung kommen müssen. Wir werden hier neu bewerten. Ich hoffe, daß wir Ende dieses Jahres in der Lage sind, zu einer Entscheidung zu kommen, wann wir und wo wir ein digitales SVS entsprechend den Bedürfnissen unserer Bediener und Nutzer in Auftrag geben. Gespräche mit verschiedenen Herstellern laufen. SVS digital ist deutlich preiswerter als Analogsysteme.

Der dritte Punkt, bei dem wir in Systemgenerationen denken, ist eine Verbesserung der Produktivität im Bereich der Verwaltung. Heute wird mehr oder weniger noch mit dem Bleistift gearbeitet. Wir stellen uns moderne Bürokommunikationssysteme für die gesamte DFS vor: Anfang 1993 bereits in Offenbach am Kaiserlei und an den Pilotstellen in Frankfurt und Nürnberg, wo wir eine festgelegte Bürokommunikationsebene mit Funktionen wie Textverarbeitung,



»electronic mail« für die Verwaltung.

Foto: Siemens

»Electronic Mail« – und zukünftig Archivierungsfunktionen für die eigene Administration einsetzen. Alle weiteren Außenstellen werden in 1993 sukzessive eingebunden.

– Die bevorstehende Einigung Europas wird an die Flugsicherungsorganisationen besondere Anforderungen stellen. Wie sehen Sie die Rolle der DFS in einer europäischen Zusammenarbeit?

Sie sind Experten genug, um zu beurteilen, wo die Flugsicherung eines Landes an ihre Grenzen stößt. Wir können noch so leistungsstarke Systeme in der Bundesrepublik Deutschland nutzen, wir stoßen mit der Koordination, bei der Kompatibilität der Systeme an die »Nachbar«-Grenzen. Ich sehe die Problematik, daß wir auf europäischer Ebene noch stärker als bisher über Eurocontrol und vielleicht auch über die EG zu einer Harmonisierung der europäischen Systeme, der europäischen Lotsenausbildung und der freien Wahl des Arbeitsplatzes getrieben werden als zum derzeitigen Zeitpunkt. Der 1. 1. 1993 steht vor der Tür. Er kommt unwiderruflich, und wir werden darauf reagieren müssen.

– Eine der wichtigsten Aufgaben der DFS wird es sein, das Nachwuchsproblem zu lösen. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um junge Leute für den Beruf des Fluglotsen zu interessieren und sie zu einer Bewerbung bei der DFS zu bewegen?

Wir werden ab Januar durch verstärkte Rekrutierung und Werbung im Bereich FVK

und FDB über die LUPEG versuchen, unser Personal-Loch zu schließen. Weshalb die LUPEG? Ganz einfach, weil die DFS heute noch nicht zu Aussagen über die Zukunft der Beschäftigung und der Bezahlung eines neuen Mitarbeiters in der Lage ist. Die LUPEG ist hier hilfsweise das Vehikel, eine solche Aussage zu machen.

Wir sind in guter Hoffnung, daß wir durch die Veränderungen im Anforderungsprofil, in der Rekrutierungsmöglichkeit, in der Ausbildungsdauer und der relativen besseren Bezahlung vom nächsten Jahr an Nachwuchs in den notwendigen Zahlen bekommen werden.

– Wie wird dieses Anforderungsprofil aussehen?

Daß beispielsweise die Anforderungen, die aus der Beamtenlaufbahn kommen und letztlich für die Eingruppierung vorgeschrieben sind, wegfallen können.

– Bleibt der DLR-Eignungstest dabei erhalten?

Selbstverständlich! Es bleibt beim fachlich qualitativen Anspruch auf die Position.

– Wie sehen Sie die Zukunft des Ausbildungszentrums Langen, und welche Rolle spielt die LUPEG in Ihren Überlegungen?

Wir werden die LUPEG zum 1. 1. 1993 übernehmen. Wir kaufen gerade die LUPEG GmbH und werden sie organisatorisch in die DFS als Beteiligung eingliedern. Die DFS

wird dann die Flugsicherungsschule Langen und die LUPEG mit ihrer Rekrutierungs-, Betreuungs- und Ausbildungskapazität als organisatorische Einheit – Flugsicherungsakademie – und damit als internes Aus- und Weiterbildungszentrum führen. Wir sind derzeit dabei, diese Akademie als GmbH zu organisieren, um ihre Leistungen an Außenstehende, also am Markt, verkaufen zu können. Wir denken daran, diese Einheit mit Wirkung vom 1. Januar als DFS Flugsicherungsakademie GmbH neu zu firmieren und damit nach außen zu symbolisieren, daß wir eine eigenständige Flugsicherungsakademie betreiben, mit welcher wir intern und extern Dienstleistungen erbringen.

– Was geschieht mit dem Personal der Flugsicherungsschule? Wird dies von der DFS an die Akademie ausgeliehen?

Die Idee ist, zwei Organisationseinheiten unter dem Titel Flugsicherungsakademie zusammenzufassen. Wie die personelle Zugehörigkeit gestaltet wird, muß noch erarbeitet werden.

– Die DFS GmbH wurde am 16. Oktober gegründet. Wie laufen derzeit die übrigen Vorbereitungen?

Die DFS wurde am 16. Oktober gegründet und am 19. Oktober ins Handelsregister unter der Nummer 5 HRB 8533 eingetragen. Derzeit laufen die übrigen Vorbereitungen. Mit Wirkung vom 1. November ist der neue Personal-Geschäftsführer Herr Hartwig an Bord und in das Handelsregister eingetragen. Herr Schuh ist als Prokurist ebenfalls ins Handelsregister eingetragen. Wir haben die Ebene unterhalb der Geschäftsführung mehr oder weniger komplett. Die Verträge werden mit den Betroffenen zur Zeit besprochen.

Im Bereich von Herrn Ditz haben wir alle Stabsfunktionen besetzt und vier Regionalleiter an Bord, der fünfte fehlt noch. Hier wird eine erfahrene Führungskraft aus dem überörtlichen Militär-Bereich Anfang 1993 zur Verfügung stehen. Bei Herrn Waldinger haben wir die Grundstruktur in der Projektgruppe angepaßt und eine flachere, im Sinne der Zielsetzung, als Dienstleistung für die Organisation zu erarbeiten, geeignete Struktur geschaffen. Im Bereich Personal hat Herr Hartwig jetzt einen Personalleiter sowie eine »Fachfrau« für die Personalentwicklung rekrutiert; bei den weiteren Mitarbeitern dieses Bereichs werden wir uns der Hilfe des Bereichs des Herrn Fritz (LBA) be-



Durch die europäische Einigung und die Liberalisierung des Luftverkehrs eine stärkere Harmonisierung der europäischen Systeme? Foto: M. Skaryd/FAG

dienen müssen. Im Zentralbereich bei Herrn Riedle sind die wichtigsten Leute an Bord, und im Bereich des Herrn Bohr haben wir ebenfalls fast alle wichtigen Positionen besetzt. Im Zentralbereich Finanzen sind noch einige Stellen nicht besetzt, und im Bereich des Militärs sind wir bis auf den Leiter

Oberst Michels noch offen, wobei weitere vier qualifizierte überörtliche militärische Führungsoffiziere als beurlaubt ab Anfang 1993 verfügbar sein werden. Meines Erachtens werden wir bis Weihnachten die Führungspositionen der ersten und zweiten Ebene besetzt haben.

Diese neuen Positionen werden ausgeschrieben. Wir erwarten die Rückmeldungen bis Mitte Dezember. Wir werden dann in der Woche vor Weihnachten den Auswahlprozeß durch ein »Assessment-Center« begleiten, so daß wir die Kandidaten leistungsgerecht beurteilen und vor Neujahr die Ernennungen aussprechen können. Wir sind sicher, daß wir z. B. die Niederlassungen am 1. Januar besetzen können.

Die Organisationsarbeiten der jetzt 16 Projektgruppen kennen Sie. Der Projektfortschritt ist ausgezeichnet.

Darüber hinaus befinden wir uns bei der Ausbildung der internen Mitarbeiter für das Rechnungswesen, die sich auf die Ausschreibung gemeldet haben.

Als Fazit kann ich sagen, daß wir sehr weit sind und weiter sein könnten, wenn uns der politische Prozeß dies früher erlaubt hätte. Ich bin stolz darauf, daß alle Mitarbeiter in den Arbeitsgruppen mit sehr viel Engagement die Aufgaben bewältigen. Das ist das, was den Erfolg ausmacht.

– Herr Kaden, wir bedanken uns für dieses Gespräch.

Die Fragen stellten Othmar Schnabel und Werner Fischbach



1



2



3

zepter

Flughafen-Kontrollturmkanzeln

Auf über
100
Flughäfen und
Flugplätzen in
aller Welt.



4



5

Projekt-Beispiele:

- 1 Flughafen Monastir (Tunesien)
- 2 Henderson Airport (Salomon Inseln)
- 3 Flugplatz Kulmbach (Deutschland)
- 4 Flughafen Mönchengladbach (Deutschland)
- 5 Flughafen Hulule (Malediven)

Zepter Flugtechnik GmbH

D-5908 Neunkirchen-Siegerland
Mühlenbergstraße · Postfach 17 20
Telefon (027 35) 78 30-0
Telefax (027 35) 78 30-33
Telex 875 824

Die erste Pressekonferenz der DFS als politisches Lehrstück

Ganze zwölf Tage alt war das Kind, als es sich zum ersten Mal in der Öffentlichkeit präsentierte. Und so wie es sich zeigte, strotzte es geradezu vor Lebensfreude und Selbstbewußtsein. Doch nicht nur Dieter Kaden und seine Crew hatten sich in Offensivität der Presse gestellt, sondern auch der Verkehrsminister als Pate und maßgeblicher Geburtshelfer der neuen Gesellschaft. Und Günther Krause wäre nicht Politiker genug, um auf dieser Veranstaltung für sich und seine verkehrspolitischen Vorstellungen kräftig die Trommel zu rühren und so nebenbei die Fehlentwicklungen der letzten Jahrzehnte der Opposition anzulasten.

Kein Wunder, daß das Interesse der Pressevertreter bevorzugt den Ausführungen des Ministers und weniger der DFS galt. Und was Günther Krause da ausführte, hatte denn auch weniger mit der Flugsicherung zu tun als vielmehr mit seinen verkehrspolitischen Vorstellungen. Wobei er ausführlich die Notwendigkeit der Bahnreform betonte und dabei der Organisationsprivatisierung der Flugsicherung eine Vorreiterrolle zusprach. Als ob beide Organisationen allein schon aufgrund ihrer Struktur miteinander zu vergleichen sind.

Daß Krause den Kurzstreckenverkehr in der Luft zum Langstreckenverkehr der Bahn umfunktionieren möchte, ist ja hinlänglich bekannt. Um dies zu erreichen, hält der Verkehrsminister eine Anbindung der deutschen Flughäfen an schnelle Oberflächenverkehrsmittel (Hochgeschwindigkeitsbahnen) für dringend erforderlich.

Daß die Prinzipien der freien Marktwirtschaft auch auf dem Gebiet der Verkehrspolitik in vollem Umfang durchgesetzt werden sollen, wurde bislang noch nicht so deutlich dargelegt. Sicherlich ist die Vorstellung, die Kosten der Verkehrsinfrastruktur nicht zu sozialisieren, also durch Steuern auf die Allgemeinheit umzulegen, sondern daß sie von den Nutzern aufgebracht werden sollen, auf den ersten Blick gut und vernünftig. Andererseits ist Verkehrspolitik in erster Linie Strukturpolitik und muß auch der Entwicklung abseits gelegener, bisher vernachlässigter Regionen dienen.

Eisenbahnverkehr auf wenigen, rentablen Hochgeschwindigkeitsstrecken und Flugverbindungen nur auf profitablen »Renn-

strecken« zu betreiben, dient sicherlich nicht dem Ziel, die vielzitierten annähernd gleichen Lebensverhältnisse in allen Teilen Deutschlands herzustellen. Verkehrspolitik ist auch ein Teil der staatlichen Daseinsvorsorge, und die Entwicklung der östlichen Bundesländer hat sicherlich unter anderem gezeigt, daß die Marktwirtschaft allein dieses Ziel nicht erreichen kann.

Sehr schnell standen denn auch die Gebühren, die von den Nutzern des Luftverkehrssystems erbracht werden müssen, im Mittelpunkt. Ohne Zweifel stellt die Erhöhung der An- und Abfluggebühren in schwierigen wirtschaftlichen Zeiten eine erhebliche Belastung der Luftraumnutzer dar. Die Klagen des deutschen »Flagcarriers« sind da wohl auch nicht zu überhören. Doch wer immer wieder die Privatisierung und den dabei erwarteten schnellen Ausbau der Flugsicherung fordert, sollte sich hinterher nicht wundern, wenn dies auch Geld kostet. Dieter Kaden relativierte denn auch die von der Lufthansa immer wieder veröffentlichten Zahlen, die sie nun für diese Organisationsprivatisierung der deutschen Flugsicherung in Form von Gebühren zu zahlen hätte und stellte klar, daß sich die von der Lufthansa genannten Zahlen auf die weltweiten Streckengebühren beziehen und sich – bezogen auf die Lufthansa – für den deutschen Bereich eine Erhöhung von »lediglich« 25 bis 30 Millionen DM ergeben werde. Wobei die Verspätungen im Vergleich zu der Steigerung der Flugbewegungen weniger geworden sind.

Eine weitere Belastung für die Fluggesellschaften stellen die Gebühren dar, die von den Flughäfen erhoben werden. Doch auch hier will der Verkehrsminister mehr »Markt« schaffen und durch schnelle Oberflächenverkehre (der Transrapid läßt großen Konkurrenzsituationen der Flughäfen untereinander herstellen.

So kann nach dieser Pressekonferenz das Fazit gezogen werden, daß die Gelegenheit, die DFS der Öffentlichkeit umfassend vorzustellen, durch den »Public Relation«-Auftritt des Verkehrsministers und der Präsentation seiner verkehrspolitischen Vorstellungen zumindest in weiten Teilen ver-säumt wurde. Schade eigentlich. F. B.

Etwas Geschichte von den Anfängen der Flugsicherung (1945-1955)



Emmi Enneper

In Bad Eilsen stand die ATC-Wiege des Nordens der Bundesrepublik.

Als ich 1964 im ACC Hannover anfang, fiel ziemlich oft der Name Bad Eilsen. Das ließ mich aufhorchen, denn das war nur 6 km von meiner Heimatstadt Bückeburg entfernt und war oft ein Ausflugsziel meiner Familie in meiner Kindheit.

Mit der Zeit bekam ich dann mit, dass dort damals die Wachleiter, Sachbearbeiter und sogar einige Assistentinnen bei AIR TRAFFIC Control der Royal Airforce angestellt waren.

Die Besatzung dauerte von 1945 bis 1955. Mit dem Abzug der RAF aus Bad Eilsen wurde das ATCC nach Hannover Langenhagen verlegt und auch die deutschen Mitarbeiter wurden dorthin versetzt.

Aber wo genau sich damals die Räumlichkeiten befanden, wurde mir nicht berichtet („irgendwo im Kurpark“). Ich hatte dann die Vorstellung, dass es sich wohl um die Holzbaracken handeln musste, die in langen Reihen nach Ende des Krieges im Kurgelände gebaut worden waren.

1945 besetzten die Engländer das kleine Örtchen Bad Eilsen mit ca. 2000 Mann und richteten sich dort gut ein.

Wie ich jetzt endlich nach intensiver Recherche herausgefunden habe, gibt es ein Buch über diese Zeit: „Aus Besatzern wurden Freunde“, in dem genau beschrieben wird, wo sich damals das AIR TRAFFIC Control Centre befand, nämlich im noch heute existierenden Kurmittelhaus in der ersten Etage.

Kein Schild, keinen Hinweis gibt es dort. Schade – wo doch dort die Wiege des norddeutschen ACC stand. Eigentlich auch schade, dass unsere Kollegen, die dort damals schon gearbeitet haben, es uns nicht mal gezeigt haben. Hannover Langenhagen ist ca. 65 km entfernt.

Übrigens ist das o.g. Buch (über 300 Seiten in DIN A4) mit vielen alten Fotos für Heimat- und Geschichtsinteressierte der Nachkriegszeit ein sehr informatives Nachschlagewerk. Meine Kindheit unter Besatzern lerne ich erst jetzt richtig kennen.

P.S. Dank der britischen Soldaten in Bückeburg habe ich mich bereits im Alter von 4-5 Jahren in der englischen Sprache versucht. Die Fragen:

„Have you chocolate? Habe you chewing gum?“ wurden oft bejaht und natürlich wurde dann auch „geliefert“.





Icelandair B757: Die jüngste Neuanschaffung der Isländer ist diese Boeing 757-300 in der speziellen „100 Jahre Souveränität“-Bemalung. Die Maschine war vorher 18 Jahre bei Arkia aus Israel im Einsatz. **Photo: Frank Schuchardt**



Cabo Verde Airlines B757: Wer genau hinschaut, erkennt auch hier eine B757 der Icelandair, die ihre TF-FIW allerdings an Cabo Verde Airlines vermietet hat. Hier beim Start in Lissabon am 15. Mai fotografiert. **Photo: Michael Stappen**



Blue Air B737: Blue Air (Callsign: „Blue Messenger“) ist eine Billigfluggesellschaft aus Rumänien und bedient mit ihrer Flotte aus B737 vorzugsweise Ziele in Europa. Es werden aber auch Flugzeuge verchartert, u.a. an Sata Air Acores oder an LOT. **Photo: Michael Stappen**



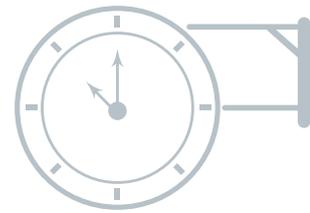
Cargo Air B737: Cargo Air aus Bulgarien hat ihr Drehkreuz in Leipzig, wo sie mit ihrer Flotte aus neun B737 DHL-Ziele in Europa bedient. Hier aufgenommen in Amsterdam am 07. Mai. **Photo: Michael Stappen**



TUI Airbus A330: Eine recht sparsame Bemalung trägt dieser Airbus der britischen TUI. Die Maschine war vorher bei Thomas Cook und bei den britischen Streitkräften im Einsatz. **Photo: Michael Stappen**



Volga Dnjepr AN124: Relativ selten bekommt man die großen russischen Frachter, wie diese Antonov 124, vor die Linse. Hier schön eingefangen am 07. Mai in Amsterdam. **Photo: Michael Stappen**



LoL: laughing out loud

Kundige und eifrige Chatter werden bei der Abkürzung nicht an einen Tarifvertrag denken, Fluglotsinnen und Fluglotsen schon. Stehen diese drei Buchstaben doch für etwas, das einem während der aktiven Berufszeit nie ereilen möge und wenn schon, dann bitte erst jenseits des fünfzigsten Lebensjahres. Es muss aber nicht gleich die völlige Untauglichkeit sein, auch ein kurzzeitiges Ruhen

der Berechtigung kann, je nach Standort, zu einigen Unbilden führen.

Joe ist vor einiger Zeit etwas zu Ohren gekommen, das er erst gar nicht glauben wollte, obwohl er nach Jahren gemachter Erfahrungen seitens der DFS eigentlich alles für möglich und glaubhaft halten sollte.



Es ist passiert. Nach dem Besuch des Fliegerarztes ruht die Berechtigung, wann und ob sie wiedererlangt werden kann, liegt nun in der Hand eines „medical accessors“ innerhalb des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung. Wie tarifvertraglich gefordert, informiert man die örtlichen Personalverantwortlichen. Das Gespräch über die weitere Vorgehensweise findet mit dem COS und einem Vertreter der Verwaltung statt. Joe hat den Tarifvertrag eben erwähnt. Dieser LoL führt unter § 23 „Verlust der Tauglichkeit“ in Absatz 5 Folgendes aus: Sofern Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorübergehend untauglich, aber in einer anderen Tätigkeit arbeitsfähig sind, kann die DFS ihnen vorübergehend eine andere Tätigkeit zuweisen. So vorbereitet begibt man sich in das Gespräch, rätselnd welche Tätigkeit einem wohl als zumutbar zugewiesen werden wird. Ohne Umschweife wird einem gesagt, dass man keine Beschäftigung anbieten könne und es das Beste sei, wenn man sich krankschreiben ließe. Krankschreiben? Man wirft ehrlicherweise ein, dass man doch gar nicht krank ist („...aber in einer anderen Tätigkeit arbeitsfähig ist...“). Wie geht man nun mit dieser arbeitgeberseitigen aufgezwungenen Kumpanei um? Man fasst es nicht, dass man diesen Vorschlag von denen bekommen hat, die doch bei jeder unpassenden Gelegenheit die hohe Anzahl an K-Tagen des operativen Personals geradezu geißeln. Und nun sowas. Im Geiste geht man durch, was man seinem Arzt erzählen sollte, damit es zum vom Arbeitgeber gewünschten Krankenschein kommt. Man könnte ihm „etwas vom Pferd“ erzählen oder bei der Wahrheit bleiben: „Herr Doktor, es fehlt mir nichts, ich darf lediglich nicht am Radar arbeiten, aber weil meine Firma es gerne hätte, benötige ich einen gelben Schein von Ihnen!“

Das wird der Arzt so auch noch nicht gehört haben.

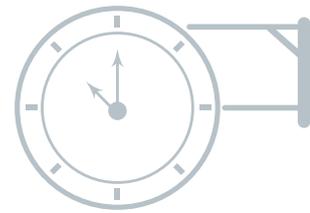
Nicht, dass Joe kein Verständnis für den Arbeitgeber hätte. Niemand erwartet ernsthaft, dass Betroffene 8 Stunden zeitunglesend verbringen oder sich depriviert im Fernsehraum eine Sitcom nach der anderen reinziehen (bis der Arzt kommen muss und man wirklich krank ist!) und das wohlmöglich noch an Sonn- und Feiertagen. Also, warum stellt die DFS diese Kolleginnen und Kollegen, bis das Ergebnis des BAF vorliegt, nicht einfach von

der Arbeit frei? Dann begibt man sich auch seitens des Arbeitgebers nicht argumentativ in Teufelsküche. Wie soll man denn diese Führungskräfte überhaupt noch ernstnehmen? K-Tage sind nur dann schlecht, wenn die Mitarbeiter eingesetzt werden könnten? Man stelle sich die Peinlichkeit vor, wenn in einer Betriebsversammlung die Führung gefragt würde, wie viele von den eben vorgestellten K-Tagen auf „Anraten“ des Arbeitgebers erfolgt seien. Aber solchen Führungskräften ist wahrscheinlich ohnehin nichts (mehr!) peinlich. Da das BAF eine Behörde ist, kann es recht lange dauern, bis man dort einen Fall entschieden hat. Bietet man den Betroffenen seitens der DFS danach ein Rückkehrergespräch an und heuchelt: „... du warst nun drei Monate krank, was können wir denn für jetzt dich tun...?!“

Bei der DFS sind nicht alle Lotsinnen und Lotsen gleich. Es gibt da die Spezies der übernommenen Beamten, bei deren Ausscheiden aus dem aktiven Dienst im Chefzimmer sicherlich die Korken knallen. Bei diesen Beschäftigten erschließt sich Joe dieses sonderliche Gebaren überhaupt nicht, da die DFS deren Bezüge ohnehin bis zum jüngsten Tag zahlen muss. Anders sieht das schon bei den jüngeren Beschäftigten aus, da kann es sein, dass es nach 6 Wochen lediglich Krankengeld gibt. Ob die DFS auch ihnen nahelegt, zum Arzt zu gehen, kann Joe nicht mit Bestimmtheit sagen. Sollte dies der Fall sein, dann möchte er nicht wissen, was passieren würde, wenn sich ein solch betroffener Kollege bei seiner Krankenkasse nach dem zu erwartenden Krankengeld erkundigen würde und er dabei durchblicken ließe, dass sein Arbeitgeber ihm geraten habe, sich krank zu melden, obwohl er eigentlich nicht krank sei. Da Joe von Haus aus kein Jurist ist, vermag er nicht zu beurteilen, ob das eine Anleitung zum Sozialbetrug darstellt.

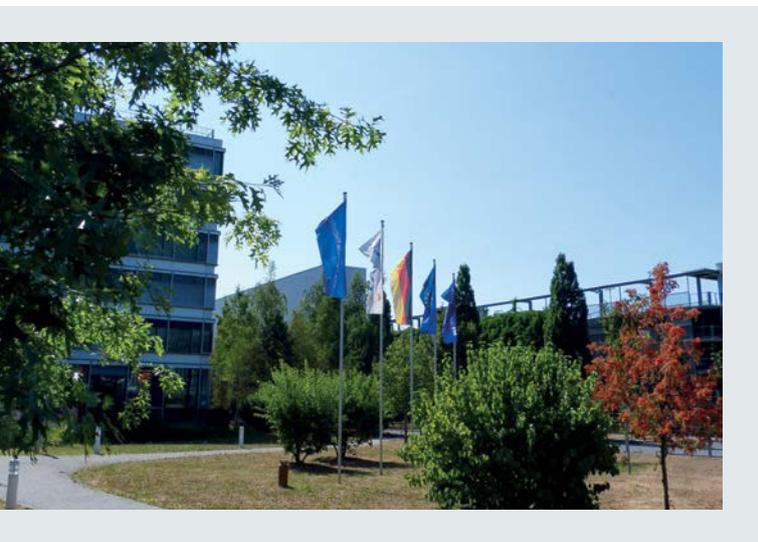
Fairerweise muss er spätestens jetzt zugeben, dass das hier vorgestellte Verfahren nicht in jedem Center praktiziert wird. In diesem namhaften Betrieb allerdings scheint es, wie auch der Labskaus, eine örtliche Spezialität zu sein. Und der ist ja auch nicht jedermanns Sache.

Für Joe wird LoL jedenfalls weiter „loss of license“ bleiben. Das Lachen ist ihm nämlich gründlich vergangen.



TOP Arbeitgeber DFS (mit Einschränkung)

Wer bleiben durfte, der putzt jetzt doppelt: Willkommen bei der SASSE AG



Es war der DFS immerhin eine kleine Intranetmeldung wert, dass die Reinigungsdienstleistungen der Firma Piepenbrock von der SASSE AG übernommen wurden. Die Meldung vermittelte den harmlosen Eindruck, dass die meisten Mitarbeiter übernommen wurden und eigentlich alles beim Alten bleiben sollte.

Doch dieser Eindruck täuscht. Das merken jetzt so ziemlich alle. Manche Wachleiter haben seit geraumer Zeit Swiffer-Staub-Wedel und Sagrotansprays griffbereit. Viele Mitarbeiter putzen inzwischen selbst. Was das kostet!

Joes versteht sich gut mit seiner Reinigungskraft, die seit vielen Jahren die Konsolen und Büros poliert sowie auch sonst alles andere. Sie – nennen wir sie einfach Evgenia – gehörte zu seinem Kollegenkreis, auch wenn sie nicht bei der DFS angestellt war. Manchmal zu Weihnachten haben Joe und seine EBG für sie gesammelt, um den mageren Stundenlohn von ca. 10 Euro brutto etwas aufzupeppen. Als Joe vor ein paar Wochen in den Pausenraum kam, saß Evgenia tränenüberströmt in der Ecke. Ohne Vorwarnung hatte sie von Piepenbrock eine unfreundliche Änderungs-

kündigung bekommen, nach der sie in einer anderen Stadt in einem anderen Unternehmen arbeiten soll. Einfach so sind 15 Jahre gute Arbeit in der DFS völlig egal. Die neu entstehenden Fahrtkosten machen dann 15% ihres mickrigen Nettoverdienstes aus. Eine Erhöhung der Arbeitszeit oder eine Mobilitätshilfe sind ausgeschlossen. Man beschäftigt in diesem Sektor eigentlich nur Teilzeitkräfte, weiß der Teufel warum. Evgenia wird in diesem Jahr 60 und der unfreiwillige Wechsel ist für sie eine Katastrophe. Traumangebote wie Altersteilzeit und Vorruhestand gibt es in ihrer Welt nicht! Nach welchen Kriterien der neue Reinigungsdienstleister SASSE AG ca. zwei Drittel der bisher Beschäftigten von Piepenbrock übernommen hat, ist Joe nicht bekannt. Während sich die einen über ihre Zwangsversetzungen ärgern, können sich die Übernommenen auf bis zu dreifache Arbeitsmengen freuen. Statt wie bisher ein Stockwerk putzen sie jetzt drei. Und ihre unscheinbare graue Arbeitskluft dürfen sie auch selbst bezahlen, Qualität von Kik, Preis von Armani. Joe liest mal ein wenig bei kununu über SASSE nach und dabei stellen sich ihm die Nackenhaare auf. Menschen, die dort gearbeitet haben und nicht dem Management angehören, berichten Schlimmes. Immer wieder fallen Begriffe wie Unmenschlichkeit und Ausbeutung. SASSE ist dafür bekannt, dass Mitarbeiter über 45 gar nicht erwünscht sind. Würde dieses Denken in der DFS angewendet, wäre es hier schnell ziemlich leer. Das unsoziale Handeln von SASSE ging auch immer wieder durch die Presse und Joe nimmt an, dass das der DFS eigentlich bekannt gewesen sein müsste, als sie ihren Vertrag mit SASSE einging. Die DFS ist ja so stolz, ein prämiertes TOP-Arbeitgeber zu sein. Gehört dazu nicht auch die Verantwortung für die Arbeitnehmer, die seit Jahren auch Schreibtische und Klos der Geschäftsführung schrubben? Es gab inzwischen erste Beschwerden, dass die Sauberkeit leidet und das Toilettenpapier den DFS-Mitarbeitern den Hintern wund scheidet. Das sind aber nur Symptome. Schaut mal nach der Ursache. Hat irgendjemand in all den Jahren nachgerechnet, ob es sich nicht am meisten lohnen könnte,



Verantwortung für alle unter unserem Dach übernimmt. Joe überlegt, ob ein Geschäftsführer mal einen Monat mit einem SASSE-Mitarbeiter tauscht. Maßanzug gegen Poloshirt, iPhone gegen Wischmop und Geschäftsführervergütung gegen Mindestlohn. Einmal in den Schuhen des anderen gehen: Vielleicht wäre dann vieles anders. Und bitte denkt alle daran: Was man mit diesen Menschen gemacht hat ist eine Sauerei, und vor allem: Ohne sie wird's erst recht eine.

die Reinigungskräfte in die DFS zu übernehmen? Sie würden in der Vergütungsgruppe 1 (!!!) landen und hätten trotzdem ein viel besseres (!!!), menschenwürdiges Einkommen als bei den externen Dienstleistern. Und sie würden im Alter nicht unter die Armutsgrenze fallen. Joe fragt sich, was SASSE pro Stunde für einen Mitarbeiter von der DFS bekommt. Falls es mehr als 25 Euro wären, scheint dies eigentlich recht unwirtschaftlich für die DFS zu sein. Vielleicht kann da mal der Aufsichtsrat oder der Wirtschaftsausschuss nachfragen und vor allem: nachrechnen! Joe ist zornig: Sparen auf dem Rücken der „ganz Kleinen“ geht gar nicht! Es ist wünschenswert, dass die Geschäftsführung sich dieser Sache annimmt und soziale

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

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Jonas Dalby
Rechtsanwalt

Constanze Daum**
Fachanwältin für Arbeitsrecht

* bis 2016
** im Anstellungsverhältnis

Kanzlei Bremen
Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: 0421/96 0 99-0
Fax: 0421/96 0 99-11

Kanzlei Frankfurt
Frankfurt Airport Center 1
Gebäude 234, HBK 18
Hugo-Eckener-Ring 1
60549 Frankfurt
Telefon: 069/24 00 66 66
Telefax: 069/23 80 76 53

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



Tower Frankfurt Foto: DFS

Der Luftverkehr boomt und kommt an die Kapazitätsgrenzen



von Hans-Joachim Krüger

Das starke Wachstum des Luftverkehrs hält an. Im ersten Halbjahr 2018 verzeichnet die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH einen neuen Verkehrsrekord: Noch nie

haben die Fluglotsen im deutschen Luftraum so viele Flüge sicher an ihr Ziel gebracht.

Von Anfang Januar bis Ende Juni 2018 wurden im deutschen Luftraum 1,59 Mio. Flüge nach Instrumentenflugregeln kontrolliert (1. HJ 2017: 1,54 Mio. IFR-Flüge). Damit ist das erste Halbjahr 2018 das verkehrsreichste in der Geschichte der DFS. Verkehrsreichster Tag war der 29. Juni. An diesem Tag wurden insgesamt 11.015 kontrollierte Flüge im deutschen Luftraum gezählt. Auch das ist ein neuer Rekord: Der bisherige Spitzenwert aus dem Juni 2017 lag bei 10.667 Flügen.

Dieser Anstieg geht vor allem auf das Wachstum des Luftverkehrs in Europa zurück. So ist die Zahl der Überflüge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum weiter gestiegen, ihr Anteil liegt nun bei 38,9 Prozent (618.510 Flüge). Der Anteil der innerdeutschen Flüge stagniert bei 10,3 (163.770 Flüge) Prozent. Starts und Landungen an den deutschen Flughäfen machten im ersten Halbjahr 50,8 Prozent (807.720 Flüge) des Verkehrsaufkommens aus.

Insgesamt ist die Zahl der Starts und Landungen an den 16 von der DFS kontrollierten Flughäfen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,4 Prozent gestiegen. Den größten Zuwachs gab es am Flughafen Leipzig/Halle, hier lag das Verkehrsaufkommen um 15,6 Prozent über dem des Vorjahreszeitraumes. Auch die Airports in Frankfurt (+ 8,5 Prozent) und Stuttgart (+ 7,9 Prozent) verzeichneten stark überdurchschnittliche Zuwächse.

Bereits 2017 hatte die DFS mit insgesamt 3,2 Millionen Flügen im deutschen Luftraum einen neuen Verkehrsrekord verzeichnet. Insgesamt hat die DFS in den 25 Jahren ihres Bestehens ein bemerkenswertes Wachstum bewältigt: Bei ihrer Gründung im Jahr 1993 kontrollierte die DFS noch 1,9 Millionen Flüge. Seither ist das Verkehrsaufkommen im deutschen Luftraum um mehr als zwei Drittel gewachsen – bei einem unverändert hohen Sicherheitsniveau.

Abenteuer Fliegen

Anders sieht die Sachlage bei vielen Fluggesellschaften aus – enggestrickte Flugpläne, verdichtende Arbeitszeiten, Personalmangel, zu wenige Flugzeuge, hohe Ausfallquoten, Streitigkeiten mit den Arbeitnehmern lassen das Fliegen innerhalb Deutschlands, Europas und auch im Interkontinentalverkehr zu einem Abenteuer werden. Ausgerechnet Ryanair, Billiganbieter aus Irland, darf sich gerade zur Hauptflug- und Ferienzeit mit verschiedenen Streiksituationen auseinandersetzen, dabei sind die Streikmaßnahmen der benachbarten Flugsicherungsorganisationen nur ein kleiner Nebenpunkt zu dem, was Ryanair intern erwartet. Die vorlauten Mitteilungen eines Michael O'Leary sind Rauch und Schall von gestern, wenn es um die eigene Fluggesellschaft geht. Mal eben über 300 Flüge für mindestens 2 Tage absagen, hat schon eine besondere Note. Aber auch andere Fluggesellschaften haben sich übernommen. Bei Eurowings entschuldigt sich das Management bei der Gesamtheit der Passagiere, weil sie die neue Situation nach der Air Berlin-Pleite falsch eingeschätzt haben und sie selber sichtlich überfordert waren mit der Integration von Personal und Flugzeugen. Sicherlich eine wunderbare Selbsteinsicht, aber dem gestressten Passagier auf vollen Koffern bringt dies nichts. Die Erstattungsbeiträge, die Eurowings und auch andere Fluggesellschaften nach dem EU-Gesetz zu tragen haben, reichen ins Uferlose. Dazu kommt, dass die Kundenfreundlichkeit und auch die Informationen der Fluggesellschaften zum Teil unterstes Niveau erreicht haben. So gesehen kann der Aufschwung, den die DFS mittels einer Pressemitteilung bekannt gab, ganz schnell vorbei sein. Dann nämlich, wenn der Frust über lange Wartezeiten, unpünktliche Flüge, kurzfristige Umbuchungen oder Ausweichlandungen zu einem wirklichen Abenteuer werden.

356	Venedig	10:55	670	Lufthansa	LH 3360	Ankara	11:10	890	Lufthansa	LH 1116	CEP/EG/ROTTE	11:30	803	Lufthansa	SK 140	Brisob	12:30	820	Lufthansa	LH 3078	Stockholm/Arlanda	13:00
304	Brüssel	10:55	609	Lufthansa	LH 3664	Beni	11:10	638	Lufthansa	LH 1366	Stuttgart	11:30	813	Lufthansa	US 707	Durham/Realeigh	12:30	818	422-426	LH 3422	Bukaresi/OTP	13:00
270	Köln/Bonn	11:00	815	Lufthansa	LH 4476	Barcelona	11:10	635	Lufthansa	UR 803	Denver	11:35	848	416	KM 305	Malta	12:40	646	325-327	LH 3824	Basel/Mülhausen	13:00
112	Helinski	11:00	816	Lufthansa	LH 4540	Lissabon	11:10	607	Lufthansa	PC 847	Toronto	11:40	824	Lufthansa	LH 4250	Paris/CDG	12:45	864	Lufthansa	LH 834	Düsseldorf	13:00
142	Dala	11:00	810	Lufthansa	A3 803	Athen	11:15	814	325-327	LH 044	Hawbura	11:40	811	Lufthansa	LH 3686	Beni	12:55	837	Lufthansa	LH 573	Frankfurt/Main	13:00
182	Lyon	11:00	661	Lufthansa	LH 938	Nürnberg	11:15	601	Lufthansa	LH 971	Frankfurt/Main	11:40	634	Lufthansa	LH 3230	Kiev/Borispol	13:00	838	Lufthansa	LH 1286	Köln/Bonn	13:00
218	Berlin/Teel	11:05	624	Lufthansa	LH 1070	Dresden	11:15	cancelled	LH 4424	Madrid	11:40	605	Lufthansa	SK 1666	Kopenhagen	13:00	814	Lufthansa	LH 4002	Triest	13:00	
112	New York/JFK	11:05	804	Lufthansa	LH 3742	Zürich	11:15	646	Lufthansa	LH 3650	Bern	11:45	637	Lufthansa	LH 1164	Münster/Danabr.	13:05	633	Lufthansa	3P 159	Ljubljana	13:00
224	St. Petersburg	11:05	820	Lufthansa	2K 142	Valencia	11:20	608	Lufthansa	SK 2682	Stockholm/ARN	11:45	623	Lufthansa	LH 1194	Paderb./LIPPEL	13:05	813	Lufthansa	LH 3546	Linz	13:00
126	Breilou	11:05	683	Lufthansa	LH 504	San Paulo/BRU	11:20	838	Lufthansa	LH 474	Montreal/YUL	11:50	828	Lufthansa	LH 3952	Buenos	13:05	670	Lufthansa	TP 557	Lissabon	13:00
156	Budapest	11:05	641	Lufthansa	LH 3248	Donetok	11:20	833	Lufthansa	LD 336	Danzig	11:50	645	Lufthansa	LH 048	Hawbura	13:10	624	Lufthansa	DE 3966	Les Palmes	13:00



Fluggesellschaften und Flughäfen verzeichnen in diesem Jahr einen beträchtlichen Passagierzuwachs. Foto: Werner Hennies/FMG

Mit voller Kraft ins Chaos?



von Werner Fischbach

Für die Luftfahrtindustrie gibt es zur Zeit ein besonderes Phänomen – nämlich eine gute und eine schlechte Nachricht, die sich gegenseitig bedingen. Denn auf der einen Seite ist ein beachtlicher Passagierzuwachs festzustellen, während auf der anderen sich die Beschwerden über Verspätungen und Flugannullierungen häufen.

Mit dem Zusammenbruch Air Berlins dürften sich insbesondere die Flughäfen gefragt haben, wie die entstandene Lücke nun am besten zu füllen wäre. Denn schließlich war Air Berlin die zweitgrößte Fluggesellschaft Deutschlands und sorgte zumindest auf jenen Strecken, die sie in Konkurrenz zum Kranich beflug, für niedrige Ticketpreise. Dieser, um eine neoliberale Wortschöpfung zu bedienen, „Marktaustritt“ wollte der damalige Verkehrsminister Dobrindt (in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsministerin Zypries) nutzen, um die Lufthansa zum „nationalen Champion“ zu machen. Wobei aufgrund der Marktmacht

der Lufthansa der Schritt zum Monopolisten nicht mehr allzu weit entfernt gewesen war.

Die Lufthansa nahm diese Einladung gerne an und verhielt sich nicht nur wie ein Champion, sondern auch wie ein Monopolist. Innerhalb kürzester Zeit erhöhte der Kranich die Preise um durchschnittlich 25 bis 30 Prozent, was wiederum seine Kunden erboste. Worauf das Lufthansamangement dem staunenden Publikum zu erklären versuchte, die Preissteigerung hätte nicht aufgrund irgendeiner Monopolstellung stattgefunden, sondern einem ihrem Buchungssystem innewohnender Algorithmus geschuldet wäre. Erstaunlich, was Algorithmen so alles können – autonom Autofahren, ohne Piloten Flugzeuge durch die Luft steuern und eben ohne dem Zutun der zuständigen Manager die Ticketpreise erhöhen. Weniger Algorithmusgläubige meinten jedoch, dass es sich hier um den Missbrauch einer monopolähnlichen Marktmacht handele und riefen nach dem Kartellamt. Dies wurde dann auch tätig und stellte tatsächlich fest, dass die Lufthansa kurz nach dem Ableben Air Berlins ihre Ticketpreise um durchschnittlich 25 bis 30 Prozent (in Einzelfällen sogar um 50%) erhöht hatte. Allerdings hat das Kartellamt überraschenderweise kein Verfahren gegen den Kranich eingeleitet. Vielleicht weil das Kartellamt dem

Algorithmismärchen glaubte und zu der Überzeugung gekommen ist, dass man gegen Algorithmen kein Verfahren durchführen kann? Dazu meinte das Kartellamt, dass zwei Drittel der Passagiere durch den Markteintritt EasyJets wieder über eine Alternative verfügen würde. Als ob sich dadurch der Tatbestand des „Marktmisbrauchs“ so einfach in die Luft auflösen würde!

Aus der Konkursmasse Air Berlins hat sich die Lufthansa reichlich bedient. Zumindest was die Flugzeuge und die Slots betrifft. Der Touristikprofessor und ehemalige Condor-Vertriebschef Karl Born hat es in einer Kolumne wie folgt beschrieben: „So viele Flugzeuge wie möglich, gerne. So viele Slots wie möglich – auch gerne. Betriebsübergang und Übernahme des zu den Flugzeugen gehörenden Personals? Nein Danke, nicht mit uns!“ Da darf es natürlich nicht verwundern, dass die Bereederung der Eurowingslangstreckenflotte der deutsch-türkischen Tochter Sunexpress übertragen wurde. Denn beim deutschen Ableger des Urlaubfliegers gibt es nämlich keinen Betriebsrat. Was vom Arbeitsgericht Frankfurt auch als rechtlich einwandfrei beurteilt wurde (allerdings wollen weder die Vereinigung Cockpit noch die UFO die Sache damit beruhen lassen). Erstaunlich ist nur, dass das Ganze von einer Ministerin abgenickt wurde, die Mitglied in der SPD ist! Worauf erlaubt sei, den berühmten Soziologen und Gesellschaftstheoretiker Niklas Luhmann zu zitieren: „Wirtschaftsethik gehört zu der Sorte von Erscheinungen, wie auch die Staatsraison und die englische Küche, die in der Form eines Geheimnisses auftreten, weil sie geheim halten müssen, dass sie gar nicht existieren.“

Lufthansa hat damit den größten Profit aus dem Air Berlin Bankrott geschlagen. Sie konnte den größten Teil der Air Berlin – Flotte übernehmen, wobei die Tatsache, dass sich auch die britische EasyJet aus der Konkursmasse Air Berlins bedienen konnte, von Carsten Spohr und seinen Mitstreitern möglicherweise als kleiner, aber zu verkraftender Schönheitsfehler angesehen wird. Die Zahlen geben der Lufthansa recht – der Kranich hat in den ersten sechs Monaten dieses Jahres knapp 67 Millionen Passagiere befördern (was einem Zuwachs von knapp 12% gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht) und könnte ihre Konkurrenten IAG (British Airways, Aer Lingus, Iberia, Vueling und Level) und Air France/KLM weit hinter sich lassen.

Vom „Marktaustritt“ Air Berlins waren natürlich auch deren Töchter betroffen. Dazu gehörte auch „Fly Niki“, die einst von Niki Lauda gegründet worden war und zum Sprengel der Air Berlin zählte. Niki Lauda nützte die Chance, die durch den Konkurs des Lufthansakonkurrenten entstanden war, kaufte „seine“ Airline wieder zurück und nannte sie „Laudamotion“. Danach setzte Lauda zu seinem nächsten „Coup“ an und tat sich mit Michael O’Leary von Ryanair zusammen. Danach wird Ryanair 75% von „Laudamotion“ übernehmen, was beiden Seiten nützt. Lauda kann mit der Übernahme durch Ryanair, die inzwischen von der EU-Kommission genehmigt wurde, den Kauf von „Fly Niki“ (teil)finanzieren und Ryanair kommt an wichtigen Flughäfen zu heiß begehrten Slots.

Inzwischen gibt es jedoch neuen Zoff zwischen der Lufthansa und „Laudamotion“. Lufthansa hatte mit „Laudamotion“ einen Leasingvertrag über neun Flugzeuge geschlossen, den sie jetzt gekündigt hat. Weil sich Lauda nach Aussagen des Kranichs mit den Zahlungen im Rückstand befindet. Lauda und O’Leary sehen dies naturgemäß etwas anders und sprechen von Sabotage. Die Lufthansa, so wirft Ryanair dem Kranich vor, tue alles, um „Laudamotion“ zu destabilisieren und zu schädigen. Der Streit wird vor einem englischen Gericht entschieden, da der Leasingvertrag nach englischem Recht geschlossen wurde (möglicherweise ist beim Erscheinen dieser Ausgabe das Urteil inzwischen ergangen). Dabei sollte dieser Streit nicht als belanglos abgetan werden, weil es dabei um lediglich neun Flugzeuge geht. Denn es geht um weit mehr, da Ryanair in den ersten sechs Monaten dieses Jahres mit 64,3 Millionen Passagieren nur rund vier Prozent weniger Passagiere befördert hat als die Airlines des Lufthansakonzerns zusammen. Ryanair scheint damit ein ernstzunehmender (und vielleicht der einzige) Konkurrent des Kranichs zu sein. Wodurch dem Streit ein besonderer Stellenwert zugeschrieben werden darf.

Wachstumsschmerzen bei den Airlines

Angesichts der Wachstumsraten bei den Passagieren und bei der Fracht können die Fluggesellschaften, die Flughäfen und eigentlich auch die Flugsicherungsdienstleister positiv in die Zukunft blicken. Diese Sicht der Dinge wird durch eine Passagierumfrage, die im letzten Jahr von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)

durchgeführt wurde, bestätigt. Danach besteht bei den Passagieren eine hohe Präferenz fürs Fliegen; rund zwei Drittel der Passagiere sehen für sich keine Alternative zum gewählten Flug und nur 25% der Fluggäste könnten eine Reise mit dem Bus, der Bahn oder mit dem Auto in Erwägung ziehen.

Allerdings trübt die zunehmende Zahl an Verspätungen und Flugausfällen diese positive Sicht der Dinge. Für einige Fluggesellschaften, allen voran Ryanair, war der böse Bube denn auch schnell gefunden. Es war, wie könnte es auch anders sein, die Flugsicherung. Oder genauer, die europäischen Flugsicherungsdienstleister. Selbst wenn diese wie die DFS mit ihrer Statistik nachweisen, dass die flugsicherungsbedingten Verspätungen eigentlich zu vernachlässigen sind, macht dies bei Ryanair und Co. keinen besonderen Eindruck. Frei nach dem Motto „durch Ihre Statistik lasse ich mir doch nicht mein Vorurteil zerstören.“

Ganz besonders werden die streikenden Fluglotsen kritisiert, wobei die Kritik speziell unseren französischen Kollegen gilt. Michael O’Leary fordert denn auch seit langem, Streiks bei der Flugsicherung generell zu verbieten. Wobei er und seine „Gesinnungskollegen“ wohl hin und wieder vergessen, dass das Recht auf einen Streik zu den Grundprinzipien moderner Demokratien gehört und dass weder Piloten noch Controller einen Streik aus Lust und Laune vom Zaune brechen, sondern weil sie mit den Arbeitsbedingungen und der Entlohnung ganz einfach nicht zufrieden sind und Verbesserungen haben wollen. Deshalb ist es nicht ganz ausgeschlossen, dass O’Leary den Streik seines irischen Pilotencorps als einen ganz besonderen Affront empfindet. Die Verhandlungen zwischen den Piloten und Ryanair sollen sich als ziemlich schwierig erweisen und die Vertreter der Piloten scheinen den Eindruck gewonnen zu haben, dass die Verhandlungsführer der Fluggesellschaft überhaupt nicht ernsthaft verhandeln wollen.

Allerdings gibt es zwei Punkte, die durchaus kritisiert werden können, ja ernst genommen werden müssen. Es ist auf der einen Seite die Personalpolitik der Flugsicherungsdienstleister und die Tatsache, dass die Umsetzung des „Single European Sky (SES)“ viel zu langsam vor-

anschreitet. Dabei sollte nicht vergessen werden, dass der Personalmangel bei den Controllern auf fehlerhafte Prognosen der Eurocontrol hinsichtlich der Verkehrsentwicklung beruht und dass es sich beim SES um ein äußerst kompliziertes Vorhaben handelt, das sich auf die Schnelle nicht erledigen lässt.

Doch abgesehen von der besonderen Situation bei Ryanair scheinen die Airlines beim Ausbau ihres Streckennetzes zu schnell vorgegangen zu sein und nicht über die erforderliche Zahl von Flugzeugen und Besatzungen zu verfügen. Insbesondere bei der Lufthansatochter Eurowings, dem Platzhirsch bei den in Deutschland operierenden Low-Cost-Airlines, scheinen sich die Probleme zu häufen, so dass sich mehr als 100 Reiseveranstalter bei Eurowings über die Verspätungen und die Streichungen von Flügen beschwerten. Eurowings entschuldigte sich pflichtschuldig über die beklagenswerten Umstände unter anderem mit einem persönlichen Mail an ihre Kunden, deren Mailadresse sie irgendwann einmal gespeichert hat (auch der Verfasser dieses Berichts hat ein solches Mail erhalten). Dass die Lufthansa den bereits erwähnten Leasingvertrag mit „Laudamotion“ gekündigt hat und auf der Übergabe der neun Flugzeuge besteht, ist wohl auch der Tatsache geschuldet, dass die Airbuse bei der Low-Cost-Tochter Eurowings dringend benötigt werden.

Die Sorgen des BDF und die Warnung Eurocontrols

Nicht dass der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) etwas gegen Wachstum hätte. Nein, das hat er nicht. Es findet seiner Meinung nur an der falschen Stelle statt, nämlich bei den ausländischen Fluggesellschaften. So ist in Deutschland der Marktanteil der ausländischen Fluggesellschaften auf 48% gestiegen. Was bedeutet, dass der Anteil der deutschen Airlines auf den Tiefstand von 52% gesunken ist. Dabei sind die ausländischen Low-Cost-Carrier seit der Einführung der Luftverkehrssteuer im Jahr 2011 besonders stark gewachsen; rund 17% der „Niedrigpreisflüge“ werden von ausländischen Airlines durchgeführt.

Mit ihrer Studie „European Aviation in 2040 – Challenges of Growth“ hat nun auch noch Eurocontrol seine Stimme erhoben und ein paar bittere Tropfen in den Wein gegossen. Die Agentur zeigt sich nicht nur besorgt über die

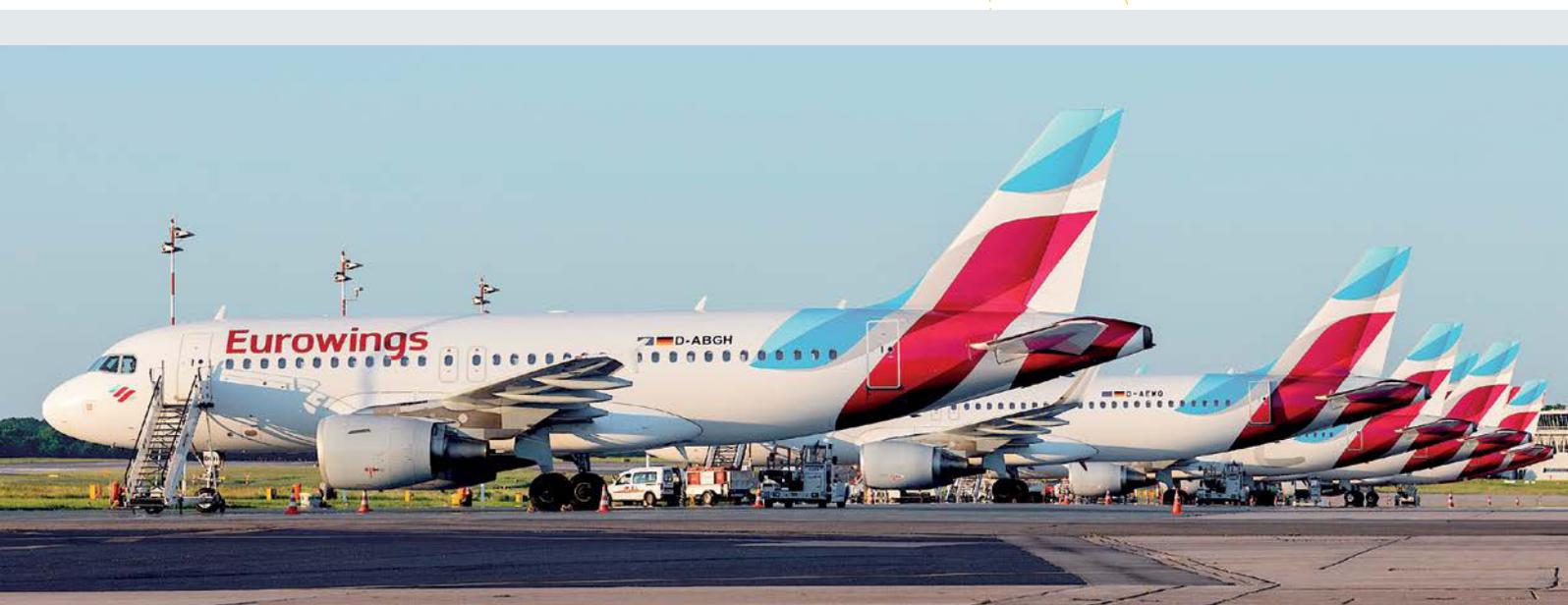
Verspätungen im Luftverkehr und die fehlenden Kapazitäten insbesondere bei den Flughäfen und spricht auch die Probleme, die sich auf den Klimawandel beziehen, an. Denn auch der Klimawandel wird sich auf den Luftverkehr auswirken. Unter anderem durch eine Änderung der touristischen Nachfrage, bei den Wettervorhersagen werden sich größere Unsicherheiten einstellen und die Zahl der Stürme wird zunehmen. Und wie wollen die Airlines diesen Herausforderungen entgegentreten? Rund 57% der Fluggesellschaften sind der Meinung, dass der Klimawandel ihr Geschäft bis 2050 beeinflussen wird und 86% meinen, dass dagegen etwas unternommen werden müsste. Leider haben jedoch erst 52% mit den entsprechenden Planungen begonnen.

Der Low-Cost-Report des DLR

Seit mehreren Jahren untersucht das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt die Situation auf dem Low-Cost-Markt und erstellt einen halbjährlichen Bericht darüber. Die nachfolgenden Angaben sind dem „Low-Cost-Monitor 1/2018“ entnommen.

Da ist zunächst einmal festzuhalten, dass die Fluggesellschaften ihr Angebot unterschiedlich definieren. So

stellt sich die Frage, was einen „Low-Cost-Carrier“ von den „klassischen“ Fluggesellschaften unterscheidet. Der Preis der Tickets dürfte dabei nicht das alleinige Kriterium sein. So ist es durchaus möglich, dass auch traditionelle Liniengesellschaften auf bestimmten Strecken günstigere Tickets anbieten, um so der Konkurrenz paroli bieten zu können. So kann der Eindruck entstehen, dass einige Fluggesellschaften beides zugleich wären – eine klassische Liniengesellschaft und Low-Cost-Airline in einem. Air Berlin war eine dieser Gesellschaften und einige Beobachter der Szene meinen, der Grund für den Untergang Air Berlins lag in der Tatsache, dass sie sich nie so richtig entscheiden konnte, was sie nun war oder sein wollte – eine Niedrigpreisgesellschaft oder eine klassische Liniengesellschaft wie Lufthansa, Air France oder British Airways. Abgesehen von wenigen Gesellschaften wie Scoot aus Singapur, Air Asia X aus Malaysia oder die Aeroflottochter Pobeda machen die europäischen Fluggesellschaften die Sache unter sich aus. Wobei es auch bei den Low-Cost-Carriern ein Kommen und Gehen gibt. Einige von ihnen gehen den Weg Air Berlins und verschwinden vom Markt, einige fusionieren und letztlich versuchen die traditionellen Airlines, eine eigene Low-Cost-Tochter im Markt zu etablieren. Prominentes Beispiel ist dabei die



Insbesondere bei Eurowings kam es vermehrt zu Verspätungen und Flugausfällen. Foto: DLR



Auf dem Billigflugsektor liegt der Marktanteil von Ryanair bei 27%. Foto: Werner Fischbach

Lufthansatochter Eurowings. Größte europäische Niedrigpreisgesellschaft ist weiterhin die irische Ryanair, gefolgt von EasyJet. Allein im Januar dieses Jahres führten die Iren mehr als 11 500 Flüge durch, EasyJet kam auf rund 7 750. Der Marktanteil Ryanairs liegt bei 27%.

Bei den Flughäfen liegt hinsichtlich der Low-Coster Barcelona auf dem ersten Platz, gefolgt von Dublin und London-Gatwick. Unter den 30 größten Flughäfen, die einen hohen Prozentsatz an „Billigfliegern“ aufweisen, sind mit Düsseldorf, Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Köln/Bonn, Hamburg und Stuttgart auch deutsche Flughäfen vertreten.

Auch wenn der Low-Cost-Sektor zurzeit „nur“ 30% des Flugaufkommens abdeckt (die restlichen 70% werden von den klassischen und den Ferienfluggesellschaften erbracht), so stehen bei den meisten „Low-Cost-Gesell-

schaften“ die Zeichen auf Expansion. Der Deal zwischen Laudamotion und Ryanair und die Tatsache, dass EasyJet nicht nur ehemalige Air Berlin-Strecken übernommen, sondern auch in Österreich eine europäische Dependence gegründet hat, scheint diese These zu bestätigen. Auch Eurowings hat ihr Streckennetz erheblich ausgebaut. Darunter fallen auch Langstreckenverbindungen, die überwiegend ab Düsseldorf angeboten werden.

Für die Fluggesellschaften und die Flughäfen sind dies auf den ersten Blick rosige Aussichten. Ob die Fluggesellschaften auch die benötigten Flugzeuge beschaffen (oder leasen) und die erforderlichen Besatzungen rekrutieren können, ist eine andere Frage. Deshalb müssen sie sich den Herausforderungen stellen und ihre Kapazitäten ausbauen, wenn die Zuwachsraten nicht in einem Chaos enden sollen. Die DFS gehört dabei irgendwie mit dazu.

„We have a small problem – all four engines have stopped!“



von Werner Fischbach

Der Einflug in Gewitter- und (Vulkan-)Aschewolken sollte tunlichst vermieden werden. Weil bei den ersten heftigsten Turbulenzen erwartet und bei den zweiten Beschädigungen der Triebwerke bis zu deren Ausfall befürchtet werden müssen.

Vulkane gibt es auf der ganzen Welt; einem Beitrag des Bayerischen Rundfunks zufolge sollen es tausende sein. Rund 500 davon sind noch aktiv und 50 davon melden sich immer wieder lautstark und mit entsprechendem Tumult zu Wort. Allerdings scheinen sich die aktiven und gefährlichsten davon auf bestimmte Gegenden der Welt zu konzentrieren. Auf Zentral- und Südamerika, auf Japan, die indonesische Inselwelt und auf Grönland. Rund 90% liegen auf den Grenzen der tektonischen Platten; die größte Konzentration ist an dem sogenannten „Pazifischen Feuerring“, der sich von der Westküste Amerikas über die Inselkette der Aleuten und Japan bis nach Indonesien und Papua-Neuguinea erstreckt, festzustellen.

Der, zumindest aus der Sicht der Europäer, größte Ausbruch war jener des isländischen Vulkans mit dem unaussprechlichen Namen Eyjafjallajökull im März 2010. Um die Luftfahrt vor den Schäden, die Vulkanasche an den Flugzeugen hervorrufen kann, zu schützen, wurden große Teile des Luftraums Nordeuropas gesperrt. Rund 100 000 Flüge sollen deshalb gestrichen worden sein. Dass dies den Fluggesellschaften nicht gefiel, ist nachzuvollziehen. Einige davon meinten, diese Maßnahmen wären überzogen und würden über das Ziel hinausschießen. Was mit späteren Messflügen (unter anderem mit der DA-20 des DLR) dann tatsächlich bestätigt wurde. Aber die Luftfahrtbehörden konnten nun einmal nicht warten, bis die Messflugzeuge einsatzbereit waren und bekanntlich ist man immer etwas klüger, wenn man vom Rathaus kommt. Inzwischen wurden diverse Programme

entwickelt (zum Beispiel VolcATS – Vulcanic ash impact on the Air Transport System des DLR), mit welchen der Umfang der Aschewolken, die Dichte der Vulkanasche und die Richtung, in welche sich die Aschewolke bewegt, bestimmt werden können. Dabei stützen sich die entsprechenden Institutionen auf Satellitenaufnahmen und LIDAR-Systeme am Boden.

Doch ganz ohne Luftraumsperrungen wird es bei einem größeren Vulkanausbruch wohl nicht gehen. Als Ende Juni auf der indonesischen Insel Bali der Vulkan Agung ausbrach und große Rauch- und Aschewolken bis zu einer Höhe von 2 000 Meter in den Himmel schleuderte, traf dies auch den Flughafen von Denpasar. Er musste seinen Betrieb für rund zwölf Stunden einstellen; mehr als 300 Flüge wurden gestrichen, rund 75 000 Flugreisende saßen vorübergehend auf Bali fest. Wobei es sicherlich schlechtere Orte auf dieser Welt gibt, an welchen man stranden kann.



Diese B747 geriet am 24. Juni 1982 in eine Welle von Vulkanasche ein, was zum Ausfall sämtlicher Triebwerke führte. Foto: Javier Rodriguez

Nun liegt Indonesien und damit auch Bali an diesem „Pazifischen Feuerring“, so dass der Ngurah Rai Flughafen von Denpasar (Denpasar ist die Hauptstadt Balis) des Öfteren wegen eines Vulkanausbruchs zeitweise geschlossen werden muss. Was nicht nur auf den Flughafen von Denpasar, sondern auch auf die anderen indonesischen Flughäfen zutrifft. Und dies erinnert an einen Zwischenfall, der sich am 24. Juni 1982, also vor mehr als 35 Jahren, über Indonesien ereignet hat. Damals war eine B747 der British Airways in die Aschewolke, die der Vulkan Gunung Galunggung in die Atmosphäre geschleudert hatte, geraten. Worauf alle vier Triebwerke des Jumbos ausfielen.

Da auf der Homepage der britischen Unfalluntersuchungsbehörde „Air Accidents Investigation Branch (AAIB)“ kein Bericht über diesen Zwischenfall zu finden ist (vielleicht, weil es sich ja nicht um einen Unfall, sondern um einen ernst zu nehmenden Zwischenfall handelte oder weil er inzwischen von der Homepage genommen wurde), wurden für den Bericht das Internetlexikon Wikipedia und das „Aviation Safety Network“ als Quellen herangezogen.

Der British Airwaysflug BA/BAW 9

Der Flug BA/BAW 9 wurde in den achtziger Jahren mit einer B747-200 durchgeführt. Bei der Maschine, die am 24. Juni 1982 in die Aschewolke geraten ist, handelte es sich um die B747-236B mit dem Kennzeichen G-BDXH. BA/BAW 9 führte von London-Heathrow nach Auckland in Neuseeland. Also an das andere Ende der Welt. Da die damals eingesetzten B747-200 noch nicht über die Reichweiten der heutigen Langstreckenflugzeuge verfügten und die Tickets um einiges teurer waren als heute, ging es unter anderem auch darum, das Flugzeug mit möglichst vielen Passagieren zu füllen. Für BA/BAW 9 waren Zwischenlandungen in Bombay, Madras, Kuala Lumpur, Perth und Melbourne vorgesehen.

Zunächst schien der Flug ohne größere Probleme durchgeführt werden zu können. Über den Ausbruch des Vulkans Gunung Galunggung hatten die Piloten keine Informationen. Die B747 befand sich inzwischen südlich der Insel Java in FL 370, als der Erste Offizier und der Flugingenieur (der Kapitän hatte die Toilette aufgesucht) auf den Cockpitscheiben etwas feststellten, das sie an Elmsfeuer erinnerte. Sie hatten zudem den Eindruck, dass mit Leuchtspurmunition auf die Cockpitscheiben geschossen würde. Obwohl sie auf ihrem Wetterradar nichts besonderes erkennen konnten, aktivierten sie die Enteisierung und schalteten für die Kabine, in welcher sich Rauch ansammelte, die Anschnallzeichen ein.

Es war 20:43 Uhr Lokalzeit, als es bei Triebwerk Nr. 4 (außen rechts) zu einem Flammabriss kam. Der Co-Pilot und der Flugingenieur leiteten die vorgeschriebenen Gegenmaßnahmen und der Kapitän, inzwischen ins Cockpit zurückgekehrt, glich den ungleichen Schub mit dem Seitenruder aus. Kurz nach dem Ausfall des Triebwerks Nr.4 ereignete sich auch beim Triebwerk Nr. 2 (innen links) ein weiterer Flammabriss, kurz darauf gaben auch die beiden restlichen Triebwerke ihren Geist auf. Passagiere, die von

ihrem Fensterplatz auf die Triebwerke sehen konnten, berichteten von einem gelblichen Leuchten, das bei den Triebwerken austrat.

Um 20:44 Uhr Lokalzeit erklärte BA/BAW 9 Luftnotlage und teilte den Controllern des Jakarta ACCs mit, dass alle vier Triebwerke ihres Jumbos ausgefallen waren. Allerdings kam es aufgrund der statischen Aufladung der Aschepartikel (von deren Vorhandensein die Besatzung immer noch keine Ahnung hatte) und den nachfolgenden elektrischen Entladung zu Problemen mit der Funkverbindung. Deshalb haben die Controller die Meldung des britischen Flugzeugs nicht so richtig verstanden und gingen davon aus, dass bei ihm lediglich Triebwerk Nr. 4 ausgefallen war. Die Besatzung eines Garudaflugs, die den Funkverkehr mitbekommen hatte, klärte die Controller über den wirklichen Zustand an Bord der B747 auf. Dennoch hatte die Besatzung von BA/BAW 9 Schwierigkeiten, mit ATC zu kommunizieren und die Controller konnten den Jumbo auf ihrem Radar nicht entdecken. Dabei hatte die Cockpitcrew auf ihrem Transponder den Notfallcode A7700 geschaltet. Obwohl in der Kabine der Druck sank und die Sauerstoffmasken aus der Decke fielen, entstand bei den Passagieren keine größere Panik. Zur Beruhigung meldete sich der Kapitän mit seinem britischen Understatement: „Ladies and Gentlemen, this is Your Captain speaking. We have a small problem. All four engines have stopped. We are doing our damndest to get them going again. I trust you are not in too much distress!“.

Der Jumbojet war nun zu einem Segelflugzeug geworden. Aufgrund ihrer Gleitzahl war die B747 in der Lage, aus ihrer Höhe etwa 91 Seemeilen weit zu segeln. Doch da die Sauerstoffmaske des Co-Piloten defekt war, entschloss sich der Kapitän, beschleunigt auf eine Höhe zu sinken, in welcher auch ohne zusätzliche Sauerstoffversorgung normal geatmet werden konnte. Dabei gab es ein weiteres Problem – um den Flughafen von Jakarta, den sich die Besatzung als „Alternate“ ausgesucht hatte, zu erreichen, musste ein Gebirgszug überquert werden. Doch den konnten sie nur überwinden, wenn es ihnen gelang, die Triebwerke wieder zu aktivieren. Sollte ihnen dies nicht gelingen, so wollten sie umkehren und eine Notwasserlandung im Meer versuchen.

Beim Passieren von 13 500 Fuß versuchte die Cockpitcrew, die Triebwerke zu starten. Um 20:56 Uhr startete Triebwerk

Nr. 4, worauf der Kapitän mit Hilfe dieses Triebwerks die Sinkflugrate reduzierte. Kurz danach gelang es, zunächst Triebwerk Nr. 3 und danach die verbleibenden Triebwerke in Betrieb zu nehmen. Darauf bat BA/BAW 9, auf 15 000 Fuß steigen zu dürfen, was ihnen auch genehmigt wurde. Beim Erreichen dieser Höhe stellte sich der „Leuchtspureffekt“ wieder ein, worauf der Kapitän den Schub reduzierte. Dennoch zeigten sich Störungen bei Triebwerk Nr. 2, weshalb es von der Besatzung abgeschaltet wurde. Sie entschied sich daraufhin, auf 12 000 Fuß zu sinken. Of-

fensichtlich konnte der Gebirgszug in dieser Höhe sicher überflogen werden (bei Wikipedia wird auf diesen Umstand nicht hingewiesen, so dass diese Aussage als reine Spekulation angesehen werden muss).

Da die Aschepartikel nicht nur die Triebwerke des Jumbos außer Kraft gesetzt, sondern auch die Cockpitscheiben zerkratzt hatten, konnten die Piloten nach außen so gut wie nichts erkennen. Deshalb wurde trotz des guten Wetters ein ILS-Anflug durchgeführt; vielleicht hatten sich die



Im März 2010 legte der isländische Vulkan Eyjafjallajökull große Teile des europäischen Luftraum still. Foto: Arni Friorikson/Wikimedia CC by sa 3.0



Im Juni dieses Jahres musste der Flughafen Denpasar wegen des Ausbruchs des Vulkans Agung geschlossen werden. Foto: W. Fischbach

Piloten auch für einen solchen Anflug entschieden, weil ein ILS-Anflug gegenüber einem nächtlichen Sichtanflug die bessere Alternative darstellt. Nach der Landung in Jakarta waren die Piloten aufgrund der zerkratzten Cockpitscheiben nicht in der Lage, die Rollbahnen sicher zu erkennen, so dass die B747 von einem Schlepper zum Vorfeld gezogen wurde.

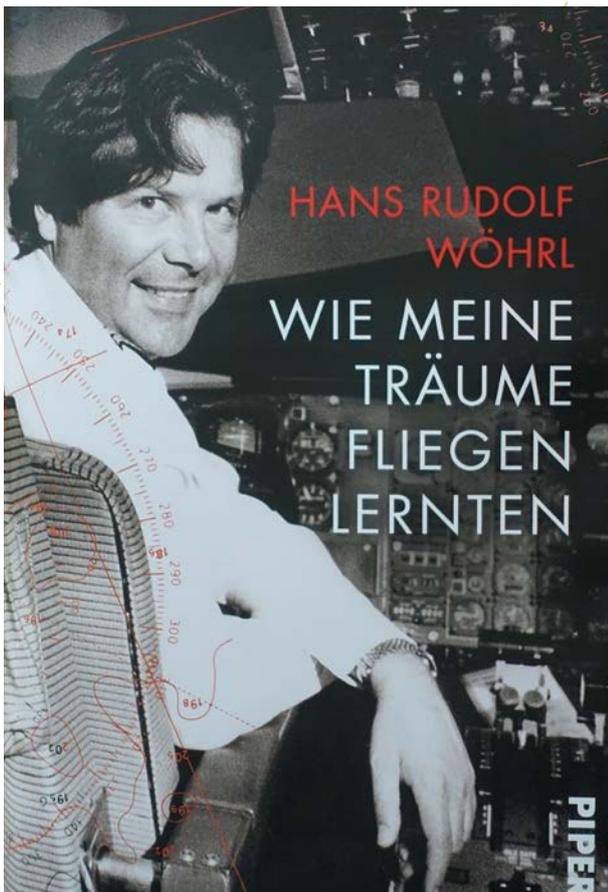
Natürlich wurde der Zwischenfall ausgiebig untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass die Asche trocken war und deshalb vom Wetterradar nicht erfasst werden konnte. Beim Durchfliegen der Aschewolke wurden die Aschepartikel in großer Menge von den Triebwerken angesaugt, schmolzen dort und brachten die Triebwerke durch Verstopfung zum Stillstand. Nachdem diese nach ihrem Stillstand abgekühlt waren, erstarrte die geschmolzene Asche und löste sich wieder. Weshalb es den Piloten gelang, die Triebwerke erneut zu starten.

Bleibt noch zu erwähnen, dass eine B747-406 der KLM (KL/KLM 867, PH-BFC) ein ähnliches Schicksal erlitt. Das Flugzeug befand sich am 15. Dezember 1989 auf dem Flug von Amsterdam nach Anchorage und war in FL 280 in die Aschewolke des Mount Redoubt geraten. Nachdem die Besatzung in die Aschewolke, die den Eindruck einer normalen Regenwolke erweckte, eingeflogen war und es außerhalb des Flugzeugs ungewöhnlich dunkel wurde, entschloss sie sich, diese Wolke nach oben zu verlassen. Während des Steigflugs fielen innerhalb von 59 Sekunden alle vier Triebwerke der B747 aus. Dadurch kam es zu einem Stromausfall, so dass den Piloten nur noch batteriebetriebene Instrumente zur Verfügung standen. Dazu fielen sämtliche Geschwindigkeitsmesser aus und aus dem Frachtraum wurde fälschlicherweise ein Brand

gemeldet. Für KL/KLM 867 ging es von da an nur noch nach unten. Allerdings gelang es den Piloten beim Durchfliegen von 13 000 Fuß zwei Triebwerke wieder zum Leben zu erwecken; die beiden anderen konnten beim Passieren von 6 000 Fuß reaktiviert werden. Dass die Triebwerke wieder gestartet werden konnten, führt Dr. Hendrik Lau vom DLR auf die Tatsache zurück, dass die Triebwerke aufgrund des schnellen Sinkflugs schnell auskühlten, die angebackene Vulkanasche gerissen war und dann aus den Triebwerken herausgeblasen wurde.

Die B747 der British Airways wurde in Jakarta wieder repariert und dann als „Ferryflug“ nach London geflogen; von der Reparaturmannschaft wurde der Jumbo übrigens als „Der fliegende Aschenbecher“ bezeichnet. Und er erhielt für den längsten Gleitflug eines nicht für den Segelflug konzipierten Flugzeugs einen entsprechenden Eintrag in das Guinnessbuch der Rekorde. Bis sie von einem A330-200 der Air Transat (TS/TSC 236, C-GITS) von diesem Platz verdrängt wurde. Nachdem bei diesem Airbus über dem Atlantik (das Flugzeug war von Toronto nach Lissabon unterwegs) ein Treibstoffleck aufgetreten war, entschied sich die Besatzung zu einer Ausweichlandung auf dem Militärflughafen Lajes auf der Azoreninsel Terceira. Nach dem völligen Triebwerksausfall wegen Treibstoffmangel führte der A330 einen zwanzigminütigen Gleitflug durch und landete sicher in Lajes.

Die G-BDXH wurde von British Airways noch rund 20 Jahre betrieben und 2002 an European Aviation Air Charter verkauft. Im Jahr 2006 wurde das Flugzeug außer Dienst gestellt und 2009 in Bournemouth verschrottet. BA/BAW 9 verkehrt heute von London nach Bangkok. Nonstop. Mit einer Boeing B777.



Hans Rudolf Wöhl

Wie meine Träume fliegen lernten

ISBN: 978-3-492-05904-6

Piper Verlag GmbH, München

In der Vergangenheit nahmen sich leider nur wenige Airline-Gründer die Zeit, ihren Lebensweg in einer Autobiografie festzuhalten. Zu den wenigen Autoren gehören beispielsweise der Initiator der Stuttgarter „Südflug International“ Rul Bückle (Buchtitel: „Turbulenzen“) oder der Leipziger Musiker Uwe Böhme (Buchtitel: „Vom Musiker zum Chef der eigenen Airline“), der Anfang der 1990er Jahre die kurzlebige „SAL Luftverkehrsgesellschaft“ ins Leben rief. Zu diesem kleinen Kreis gesellte sich jüngst nun Hans Rudolf Wöhl, der 1974 den „Nürnberger Flugdienst – NFD“ gegründet hatte, welche wiederum Anfang der 1990er Jahre mit der Dortmunder „RFG-Regionalflug“ zur Eurowings fusionierte. Übrigens dürfte älteren Fluglotsen Wöhls Herz für die Luftfahrt noch in guter Erinnerung sein, bot er ihnen doch für Flüge auf dem Streckennetz der NFD vergünstigte Tickets auf Standby-Basis an. Ein Zeichen der Anerkennung, das heute leider längst in Vergessenheit geraten ist.

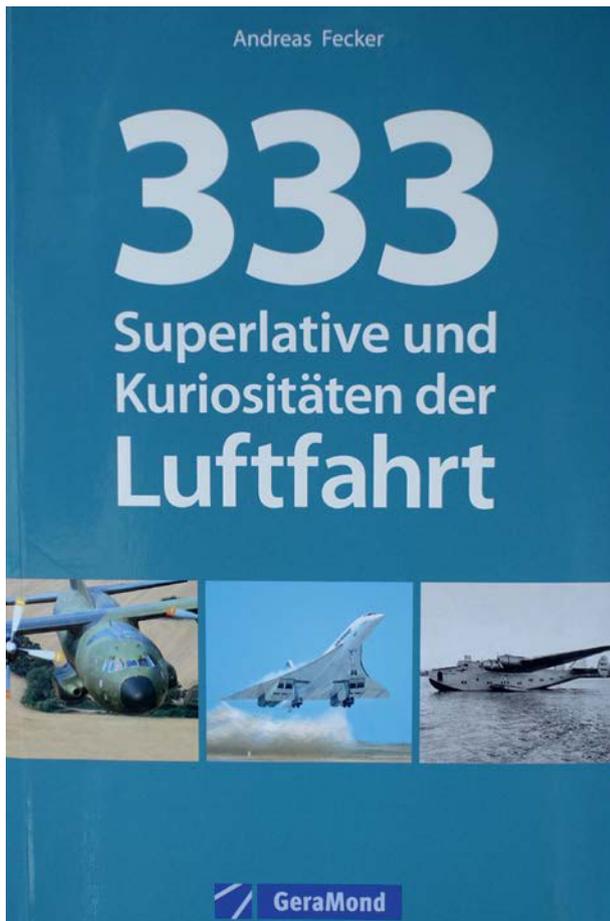
Glücklicherweise – aus Sicht des Luftfahrtinteressierten – liegt das Hauptaugenmerk dieser kürzlich erschienenen Autobiografie auf dem fliegerischen Werdegang des Autors, seine Karriere in der Modebranche spielt eine eher untergeordnete Rolle. Dabei spannt Wöhl den Bogen von seinen ersten Flügen bis zur Entwicklung der aktuell tätigen deutschen Fluggesellschaften. Natürlich nimmt dabei die Geschichte seines NFD einen großen Raum ein. Der steinige Weg von der Idee über den Betrieb einer Regionalfluggesellschaft bis zu deren Verkauf bietet interessante Geschichten, die es allemal wert sind, erzählt und gelesen zu werden. Über seine Beratungsgesellschaft „INTRO Aviation“ hält Wöhl bis heute Kontakt zur deutschen Zivilluftfahrtszene, wodurch er Hintergründe zu Fluggesellschaften wie LTU, Air Europe, Air Berlin, Eurowings, Flynext, Deutsche BA, dba oder Germania schildern kann. Die gewährten Einblicke und Blicke hinter die Kulissen des Luftverkehrs sind sehr spannend zu lesen.

Leider bietet die Publikation auch etliche Gründe zur Kritik: Im Vorwort erwähnt der Hans Rudolf Wöhl, ihm sei nahegelegt worden, seine Autobiografie in der dritten Person zu verfassen. Diese Wahl ist einerseits äußerst gewöhnungsbedürftig und andererseits geht die bei Autobiografien übliche Nähe zwischen Autor und Leser verloren, wodurch das Lesevergnügen leider geschmälert wird. Der Gewöhnung bedürfen auch die häufigen Liedtext-Auszüge des Musikliebhabers Wöhl und seine zeitlichen Sprünge. Diese sorgen zwar für diverse „Cliffhanger“, stören den Lesefluss jedoch erheblich. Dass der Autor seine Sicht der Dinge für die einzige wahre hält, kann sowohl verschmerzt als auch mit dem Charakter der Literaturgattung erklärt werden. Ganz sicher aber hätte der Verlag in eine bessere Korrekturlesung des Buches investieren müssen, denn die Fehler sind Legion: Aus der „NFD“ wird bisweilen ein „NDF“, aus der Fluggesellschaft „Berline“ konsequent ein „Berliner“, aus der „Gemeinsame Flugvermessungsstelle – GFMS“ eine „GMFS“ bzw. „GFSM“, aus „Germanair“ eine „German Air“, aus der Landehilfe „ILS“ ein „GLS“, aus „TCAS“ ein „TCAL“, usw. So wird es dem Sachverstand und der Fachkenntnis des Autors leider nicht gerecht.

Bedauerlicherweise lässt sich dieses Buch also nicht uneingeschränkt weiterempfehlen. Wer allerdings die erläuterten Mängel zu „überlesen“ vermag und wirklich interessante Einblicke in den Betrieb erwähnter Airlines und von Fluggesellschaften im allgemeinen gewinnen möchte, der wird an dieser Biografie bestimmt seine Freude haben.

HMH

25,- EUR



Andreas Fecker

333 Superlative und Kuriositäten der Luftfahrt

ISBN: 978-3-95613-041-0

GeraMond Verlag, München

Andreas Fecker, Fluglotse im Ruhestand, hat sich in den letzten Jahren durch eine Vielzahl von Büchern zum Thema Luftfahrt einen Namen als intimer Kenner der Szene gemacht. In seinem jüngsten Taschenbuch stellt er 333 interessante Tatsachen und spannende Ereignisse aus der Luftfahrt vor. Zur besseren Übersichtlichkeit sind die reich bebilderten Artikel in zwölf Themenbereiche gegliedert: Neben der Pionierzeit, Airlines, Militärluftfahrt oder Zwischenfällen findet, wie bei Andy Fecker nicht anders zu erwarten, auch die Flugsicherung Beachtung.

Auf rund 290 Seiten führt er Fakten teilweise in tabellarischer Form auf, allerdings überwiegen selbstverständlich die Schilderungen von kuriosen und interessanten Ereignissen aus der Geschichte der Luftfahrt in kurzen, in sich geschlossenen Beiträgen. Vor allem letztere umfassen einerseits bekannte, andererseits aber zumeist weniger geläufige, aber stets interessante Tatsachen, die in anderen



Publikationen leider wenig Beachtung fanden. Insbesondere diese werden bei der Leserschaft nicht selten für ein Kopfschütteln sorgen. Der Nichtfachmann wird sicherlich häufig nicht aus dem Staunen herauskommen. Aber auch der sachkundige Leser wird selbst zu ihm bekannten Fakten Details entdecken, die ihm so nicht geläufig waren. Dem Autor gelingt es zudem, seine Leser selbst für auf den ersten Blick nüchterne Themenbereiche durch einen kurzweiligen und informativen Erzählstil zu gewinnen.

Wieder einmal schafft Andreas Fecker hier den Spagat, sowohl Insider als auch Laien anzusprechen. Jede Geschichte macht Lust auf die nächste, weshalb man garantiert Schwierigkeiten haben wird, dieses abwechslungsreiche Buch aus der Hand zu legen.

HMH

15,- EUR



Belarus B767: Ein seltener Gast in Hamburg war diese Belarus B767, die im April bei LH-Technik zu Besuch war. **Photo: Gerrit Griem**



Laudamotion A320: Mit alter Bemalung und neuem Namen entsteht eine neue Airline. Fertig ist Laudamotion, hier in Stuttgart im April. **Photo: Gerrit Griem**



Olympus A321: Eine neue Airline am griechischen Himmel ist Olympus, hier mit ihrem A321, aufgenommen im April in Stuttgart. **Photo: Gerrit Griem**



TUI A320: Mit veränderter Farbvariante und „Orange2fly“-Sticker präsentierte sich dieser TUI A320 im Juni in Brüssel. **Photo: Michael Stappen**



Rwanda Air A330: Die Airline aus dem kleinen zentralafrikanischen Land fliegt mit A330 u.a. Langstrecke nach Brüssel. **Photo: Michael Stappen**



Pacific Air Cargo B747: Normalerweise fliegt diese Airline im amerikanisch-pazifischen Raum, war aber im Juni in Brüssel zu Gast. **Photo: Michael Stappen**



Die Buffalo-Flotte bei frostigem Wetter in Yellowknife.

Buffalo Airways – Your passage to the North

Autor: Philipp Kunert

Geht es nach Luftfahrtenthusiasten auf der ganzen Welt, gibt es wohl ein Unternehmen im Norden Kanadas, deren bunte Flotte sich jeder einmal genauer anschauen möchte: Buffalo Airways, seit 1970 am Himmel zu finden, ist mit seiner Heimatbasis Yellowknife der Experte für Fracht im hohen Norden des Landes. Große Unternehmen, die im Minengeschäft sowie in der Öl- und Gasförderung aktiv sind, vertrauen auf die Erfahrung von „Buffalo Joe“ McBryan, der die Airline vor 48 Jahren gründete und sie bis heute leitet. Dabei war Buffalo Airways immer ein Familienbetrieb: Joes Söhne Mikey und Rod sowie Tochter Kathy sind wichtige Stützen bei der Leitung der Firma. Sie alle gehörten neben den weiteren Mitarbeitern zum Cast der TV-Doku „Ice Pilots NWT“, die von 2009 bis 2014 bei Buffalo Airways gedreht und in der weltweiten Luftfahrt-Szene begeistert aufgenommen wurde. Sechs Staffeln mit 73 Folgen zeigten die Höhen und Tiefen des flie-



gerischen Alltags in den Northwest Territories, der vom täglichen Geschehen in Europa nicht nur geographisch Welten entfernt ist.

Die Region bietet nur kurze Sommer, dafür lange, manchmal stürmische Winter, in denen das Thermometer nicht selten auf minus 40 Grad sinkt und jedem Flugbetrieb stark zu schaffen macht. Buffalo Joe hat einmal ausgerechnet, dass jedes Öffnen der Hangar-Tore zum Ein- oder Aushallen eines Flugzeugs bei diesen Temperaturen Heizkosten in Höhe von 1000 Kanadischen Dollar verursacht. Auch eine selbstverständliche, umgehende Verfügbarkeit von Waren aller Art, wie wir sie kennen, gibt es in den Northwest Territories nicht. Von Yellowknife bis Edmonton, der nächsten Großstadt, benötigt man im PKW ohne Pause 15 Stunden. Das Flugzeug schafft es in 90 Minuten, doch sind die Tickets vor allem kurzfristig teuer. So muss



Das heilige Innenelben der DC-3 (C-FLER)

man das Klima und die Abgeschlossenheit mögen, wie uns das Team von Buffalo Airways bestätigt. Wer länger als ein halbes Jahr bleibt, bleibt nicht selten für immer.

Fasziniert durch die Serie erhält das Unternehmen auch heute noch Besuch aus der ganzen Welt. Für die Fans werden Hangar-Touren angeboten, die telefonisch oder per E-Mail vorab gebucht werden können. Der Airwear Store ist neben dem Hangar untergebracht und bietet vor Ort und online ein umfangreiches Sortiment im Corporate Design der Airline, das neben Shirts, Jacken und kompletten Flight Suits auch Modelle, Kaffeebecher, DVDs und sogar alte Flugzeugteile von Buffalo Joe umfasst (buffaloairwear.com). Ohnehin verfügt die Airline über mehrere Standbeine: Neben der Fracht- und Treibstoff-Fliegerei gibt es eine Flotte von Feuerlöschflugzeugen sowie den Buffalo Air Express, den größten Kurierdienst der Northwest Territories.

Während Fluggesellschaften in Europa und Asien vom niedrigen Durchschnittsalter ihrer Flotte schwärmen, geht es bei Buffalo Airways um wesentlichere Dinge: Der jeweilige Flugzeugtyp muss die Anforderungen erfüllen, denen er jeden Tag ausgesetzt ist. Häufig werden kurze, unbefestigte Pisten angeflogen, Sturm und Schnee tun ihr Übriges, Wettermeldungen sind nur sporadisch erhältlich.

Arbeitsstier der Buffalo-Flotte ist heute die viermotorige Lockheed L-188 Electra, von der zwischen 1957 und 1961 ganze 170 Flugzeuge vom Band liefen. Seit 2013 besitzt die Airline mehrere Exemplare, die vorher durch die britische Atlantic Airlines betrieben wurden und häufig in Deutschland zu sehen waren. Derzeit stehen zwei Exemplare für Frachtdienste ab Yellowknife zur Verfügung, zwei weitere können, umgerüstet zur Feuerbekämpfung, bis zu 3000 Gallonen feuerhemmender Flüssigkeit pro Ab-



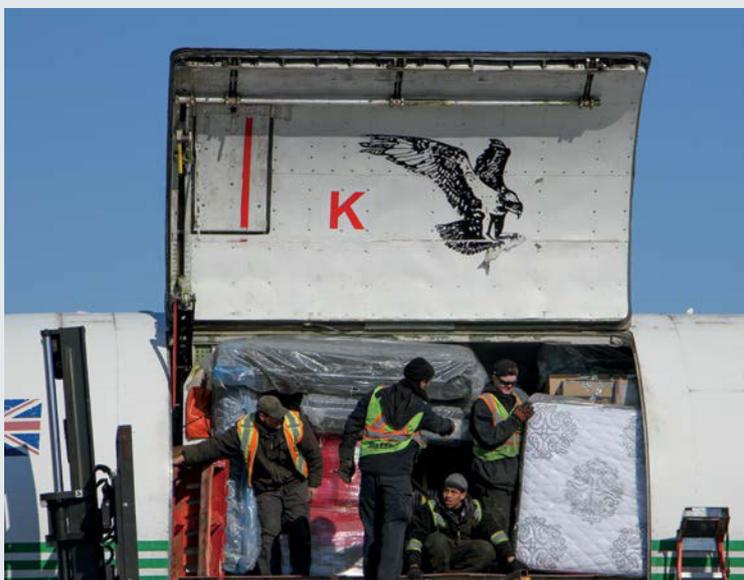
Buffalo at Yelloknife Airport



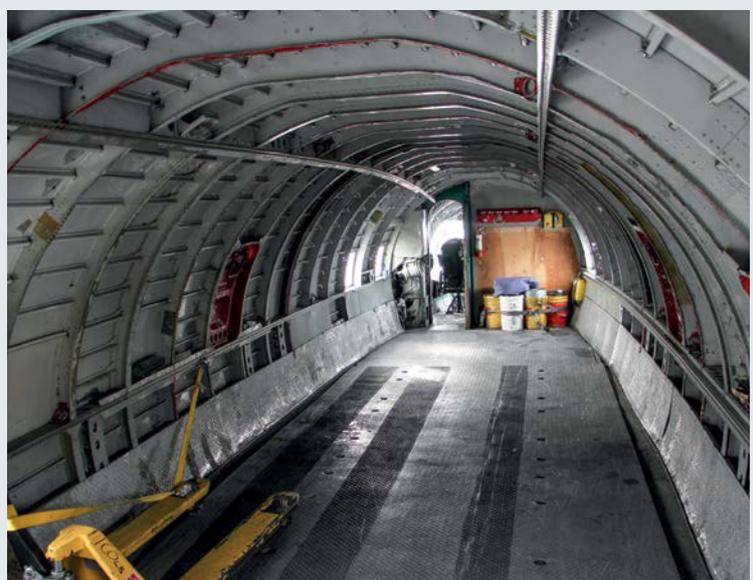
AT820-F Fire Boss



D-Day-Veteran C-GWZS (1942)



Frachtraum der C-46



wurf befördern. Ihnen zur Seite steht eine Flotte von acht einmotorigen Air Tractor AT-802F Fire Boss, die im Auftrag der Regierung der Northwest Territories betrieben wird.

Zwei Frachter vom Typ Curtiss C-46 Commando (beide Baujahr 1945) werden ebenfalls aktiv von Yellowknife eingesetzt. C-FAVO stand u.a. von 1964 bis 1969 in Diensten der Lufthansa, während C-GTPO nach acht Jahren am Boden erst im Januar 2018 wieder zu ihrem „zweiten Erstflug“ abhob. Dennoch scheinen die Tage dieses beeindruckenden Props, der bei seiner Vorstellung 1940 das größte zweimotorige Flugzeug der Welt war, gezählt, weil es für Buffalo Airways immer schwieriger wird, an Ersatzteile zu kommen. Verständlich bei einem Flugzeug, von dem weltweit nur noch eine einstellige Zahl betrieben wird. Umso stolzer ist der angehende First Officer, der uns mit Enthusiasmus und Respekt von seinem aktuellen Type Rating auf der C-46 berichtet. Vermutlich sei er einer der letzten Menschen, die sich diesen Typ noch „erfliegen“ dürften.

Im Gegensatz zur alten Curtiss ist der Fortbestand der weitaus bekannteren DC-3, die nicht jünger ist, aber in größeren Stückzahlen hergestellt wurde, in der weiß-grünen Flotte vorerst gesichert. Buffalo Airways besitzt stattliche 12 Exemplare sowie jede Menge Ersatzteile des Flugzeugs, das in Deutschland häufig als Rosinenbomber bezeichnet wird. Vier davon (bald fünf) sind flugtüchtig, insgesamt zwei Maschinen befinden sich ständig im Einsatz. Besonders stolz ist man bei Buffalo auf die C-GWZS, die am D-Day, dem 6. Juni 1944, im Rahmen der Operation Overlord alliierte Fallschirmspringer über der Normandie absetzte, womit ein Zurückdrängen Nazi-Deutschlands aus Westeuropa begann. Anlässlich des 70. Jahrestags konnten Joe und Mikey McBryan 2014 mit diesem Flugzeug und 20 Fallschirmspringern der kanadischen Armee das Absetzen in Kanada wiederholen. „ZS“ ist die einzige Dakota, die am D-Day teilnahm und noch heute im täglichen Flugbetrieb steht.

Buffalo Joe zählt mittlerweile 20.252 Flugstunden (Stand 28.06.2018) allein auf DC-3 und gilt damit als einer der weltweit erfahrensten Piloten auf diesem Muster. Allein auf C-GPNR, liebevoll „Summer Wages“ genannt, hat er über 10.000 Stunden gesammelt. Mit Summer Wages be-

diente er auch über lange Jahre Buffalos Linienverbindung zwischen Yellowknife und Hay River. Diese Strecke sowie der gesamte weitere Flugbetrieb mussten eingestellt werden, als Transport Canada dem Unternehmen am 30. November 2015 aufgrund von Sicherheitsbedenken das AOC entzog. Nachdem Buffalo Airways eine Reorganisation durchführte und die Einführung neuer Sicherheitsregeln und -dokumentationen belegen konnte, erhielt man am 12. Januar 2016 die Betriebslizenz zurück. Seitdem läuft es wieder gut für die Airline, auf die in den Northwest Territories eigentlich keiner verzichten kann. Über die Auftragslage kann sich bei Buffalo Airways niemand beklagen und vielleicht können in naher Zukunft sogar einmal wieder Passagiere befördert werden. Sowohl für die Arbeit der Menschen im manchmal harten Norden Kanadas als auch im Privatleben gilt es, beim Blick nach vorn realistisch zu bleiben. Eine Mitarbeiterin von Buffalo Airways bringt es auf den Punkt: „Was wir haben, haben wir und was wir nicht haben, brauchen wir auch nicht.“

(Für die umfangreiche Unterstützung beim Erstellen dieses Artikels bedanken wir uns bei Stella Heidorn und Mikey McBryan.)

© für Wort und Bild:

Philipp Kunert, Thomas Urbild, Christoph Kästner



Mickey und Joe Bryan - sie leiten die Geschicke von Buffalo Airlines

„Arm aber sexy“

von Roman Glöckner

Zusammen mit dem Desaster um den neuen Berlin/Brandenburger Flughafen ist das wohl das einzige, was vom schillernden Ex-Bürgermeister Berlins in Erinnerung bleiben wird.

Die berühmte Wortgruppe des Klaus Wowereit fiel einmal mehr auf der Pressekonferenz anlässlich des Erstfluges der Singapurischen Fluggesellschaft „scoot“ vom Changi Flughafen nach Berlin Tegel.

Alles, was Rang und Namen hat in der Berliner Flughafen-szene, ließ es sich am 20. Juni neben Vertretern der Fluggesellschaft und der Botschaft Singapurs nicht nehmen, an diesem für Berlin bedeutenden Ereignis teilzunehmen. Vom jetzt Regierenden Bürgermeister Müller über den Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Lütke Daldrup bis zum Aufsichtsratsvorsitzenden Brettschneider saßen alle Honoratioren auf der Bühne der PK und sonnten sich im Lob über das herausragende Engagement der jungen und hippen Airline.

Nicht Cathay Pacific, die kürzlich erst Düsseldorf-Lohausen in ihr Streckennetz aufnahm, nicht die Lufthansa, nicht Thai oder Singapore Airlines hatten Interesse, Süd-Ost Asien nonstop mit der Hauptstadt des wirtschaftlich stärksten Landes Europas zu verbinden. Nein, es ist die „Low Cost“ Tochter des letztgenannten Premium Carriers namens „scoot“, die neben Athen in Europa nun Berlin-Tegel vier mal die Woche mit der Metropole an der Malaiischen Halbinsel verbindet. Und das Witzige ist – ganz ohne Ironie: Das passt zu Berlin. Trotz des unsäglichen BER Dramas, trotz der Air Berlin Pleite boomt der Flugverkehr in der Hauptstadt. Fluggesellschaften wie Ryanair, Norwegian, Wizzair und im Besonderen easyjet bescheren der Region seit Jahren höhere Wachstumsraten als anderswo im Land. Der generelle Trend zu „Low Cost“ in der Kurz- und Mittelstrecke ist hier besonders deutlich zu spüren. Dort, wo nicht die Dienstreiseabteilungen der großen Konzerne ihren Nadelstreifenanzugsträgern die „Klappbetten“ im Flieger buchen, zählt für die überwiegende Anzahl der Kunden nur eines – der Preis des Tickets.

Und dass Berlin mit Dax Konzernen nicht gerade reich gesegnet ist, fiel neben den Europäischen Billigheimern jetzt dann auch der in Asien erfolgreichen scoot auf, die sich neben vielen innerasiatischen Strecken mit der hoch effizienten Boeing 787 auch an die bei Lowcostern eher vorsichtig erschlossene Langstrecken wagt. Wenn man Studenten



Take off – Scoot

und Rucksacktouristen von Singapur gewinnbringend nach Australien schippern kann, sollte das vielleicht auch mit Europäern klappen?! So sieht dann auch die Zielgruppe der Airlinemanager aus: jung, preisbewusst, spontan, reiselustig. Das Produkt entspricht dem: Wo beispielsweise British Airways 214 Sitze großzügig im Dreamliner verbaut, schafft es scoot für den gleichen Flieger pro Strecke 335 Tickets zu verkaufen. Die Einführungspreise waren recht attraktiv: 307 EUR Singapur oder 474 EUR bis Australien return sind von Berlin kaum zu schlagen. Wie bei den „No frill“ Transporteuren aber üblich, sind diese Preise „nackt“. Man zahlt für jedes Extra extra. Essen, Aufgabegepäck, sogar den Strom zum Laden der „treuen Begleiter der Neuzeit“ wird extra verkauft. „Scoot biz“ sollte nicht als Business Class fehl interpretiert werden. 21 Premium Economy Sitze findet man im vorderen Teil des Dreamliners, um darin den Zwölfstundenflug etwas bequemer als in der Holzklasse zu verbringen. Waagerechtes Liegen ist dabei nicht vorgesehen. Ganz interessant für Lärm-Sensible ist die Abteilung „ScootinSilence“, wo bei 33 Sitzen keine Kinder gebucht werden dürfen.

Alles in allem kann man scoot nur Glück und Erfolg wünschen. Nachdem Kurz- und Mittelstrecken mehr und mehr von den Billigairlines dominiert werden, die Netzwerkcarrier sich mehr und mehr auf „Qualitätslangstrecken“ und ihre Zubringer konzentrieren, versuchen sich doch einige Low Coster wie Norwegian, Eurowings, Level und Joon an Langstrecken. Wer da am Anfang auf die richtigen Märkte und Strecken setzt, könnte sich einen Wettbewerbsvorsprung sichern. Berlin ist mit seiner sehr preisbewussten Passagierklientel sicher keine schlechte Wahl. Und wenn Flughafenmanager und Politiker diesen vermaledeiten Flughafen im märkischen Sand schlussendlich ans Netz bekämen, gäbe es vielleicht auch Kapazität für noch ein paar mehr Dreamliner mit Low Cost Ambiente.

Ultra Orthodoxer Delay

Mit einer Verspätung von rund 40 Minuten verließ ein Airbus A321 der Austrian Airlines (AUA) am 29. Juni den Ben Gurion Flughafen von Tel Aviv zu seinem Flug nach Wien (OS/AUA 860). Schuld an dieser Verspätung war jedoch nicht einer der üblichen Verdächtigen wie schlechtes Wetter, technische Probleme oder ein ATC-Slot. Vielmehr hatte dieser Delay religiöse Gründe. Denn einer Meldung des Internetportals „aerotelegraph.com“ zufolge hatten sich 26 ultraorthodoxe Juden, sogenannte Haredi, geweigert, neben weiblichen Fluggästen Platz zu nehmen. Denn das ist ihnen aufgrund ihrer Religion verboten. Die 26 Haredi waren übrigens wegen des ausgefallenen Frühfluges der LOT auf OS 860 umgebucht worden.

Nachdem es dem Kabinenpersonal nicht gelungen war, dieses Problem zu lösen, konnte der Kapitän in längeren Gesprächen der „aerotelegraph“-Meldung zufolge einige Frauen zum Wechsel auf einen anderen Sitz überreden. AUA erklärte jedoch, dass sich lediglich eine der weiblichen Passagiere bereit erklärte, zur Deeskalation ihren Platz zu wechseln. Desweiteren führte AUA aus, dass es in Tel Aviv aufgrund der strengen Sicherheitsmaßnahmen immer wieder zu Verspätungen käme. Dass der verspätete A321 dann in Wien auch noch ein paar „Holdings“ fliegen musste, führte letztlich dazu, dass einige Passagiere ihre Anschlussflüge verpassten.

Der Vorfall schlug jedoch in Israel einige Wellen. Denn dies war nicht der erste Vorfall, dass Haredi sich weigerten, im Flugzeug neben weiblichen Passagieren zu sitzen und so für entsprechenden „Delay“ zu sorgen. Betroffen

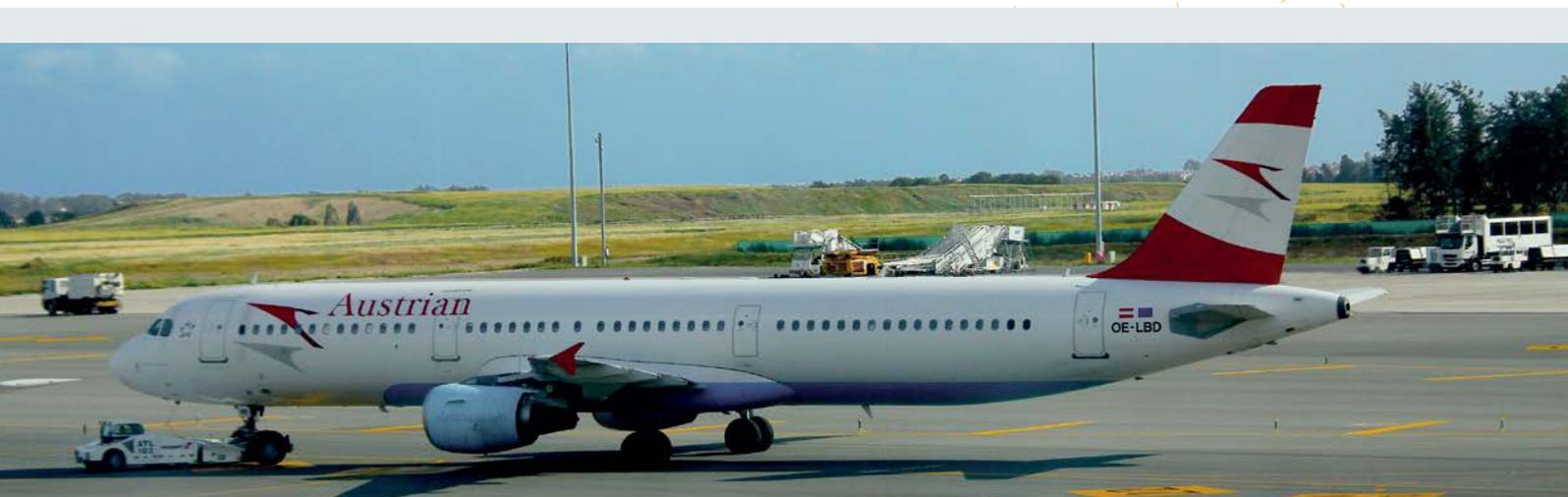
ist dabei in erster Linie die nationale Fluggesellschaft El Al. Meist wurden dabei die Frauen gebeten, einen anderen Platz im Flugzeug einzunehmen.

Obwohl im November ein Gericht geurteilt hatte, El Al dürfe nicht mehr Passagiere aufgrund ihres Geschlechts umsetzen, weigerten sich vier Haredi auf einem Flug von New York nach Tel Aviv neben Frauen zu sitzen. Wie bei dem AUA-Flug wurde dieses Problem auf die übliche Weise (Umsetzen der weiblichen Passagiere) gelöst. Dennoch konnte die El Al-Maschine den Flug erst mit einer Verspätung von 75 Minuten antreten.

Allerdings geriet El Al etwas unter Druck – von der Politik und der Industrie. So erklärte der Chef des Softwarekonzerns Nice, einer der größten Technologiekonzerne Israels: „Wir werden nicht mehr mit El Al fliegen, bis sie ihre diskriminierende Praxis gegen Frauen aufgeben“. Und nach dem Zwischenfall mit dem AUA-Flug bezeichnete der Chef der liberalen Partei Yesh Atid die Haredis als primitive Gruppe und meinte: „Wenn man sie ohne Zögern aus dem Flug entfernen würde, würde diese Schande ein für allemal aufhören“.

Nach der Drohung des Nice-Chefs, El Al mehr oder weniger zu boykottieren, hat der neue CEO El Als, Gonen Usishkin, angeordnet, jeden Fluggast, der sich weigert, neben einem anderen Passagier Platz zu nehmen, umgehend aus dem Flugzeug zu entfernen. Mit anderen Worten, wer nicht mit anderen zusammen fliegen möchte, der fliegt! Aus dem Flugzeug!

WeFis



Kurz und Interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

Weil er entgegen der Vorschriften und der Anweisung des Kabinenpersonals während des Rollens an Bord eines Flugzeugs telefonierte und trotz eingeschalteter Anschallszeichen aufstand, um seine Jacke im Gepäckfach zu verstauen, hat der neuseeländische Transportminister Phil Twyford seinen Rücktritt angeboten. Dieser wurde von der Premierministerin nicht angenommen, aber sie hat Twyford die Zuständigkeit über die Zivilluftfahrtbehörde entzogen.

oo00oo

Um mögliche Szenarien eines Einsatzes von Drohnen zu erproben, wurden am Flughafen Frankfurt im Zeitraum vom 31. Mai bis zum 2. Juni entsprechende Testflüge durchgeführt. Dabei lag der Fokus auf Vermessungsflügen und der Kontrolle von Baumaßnahmen. Neben der Flughafengesellschaft waren der Drohnenhersteller Multitrotter und die DFS beteiligt.

oo00oo

Am 6. Juni wurden die Geschäfte des ADV-Präsidenten vom Münchner Flughafenchef Dr. Michal Kerkloh an Dr. Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, übergeben. Schultes Amtszeit begann am 1. Juli 2018.

oo00oo

Durch eine entsprechende Kooperation mit Malaysia Airlines (MAS) haben Fluggäste der Condor die Möglichkeit, Ziele in Ost- und Süd-Ostasien sowie in Australien und Neuseeland mit einem einmaligen Umsteigen in Kuala Lumpur zu erreichen.

oo00oo

Anfang Juni hat Airbus in Mobile den ersten in den USA produzierten A321neo an Hawaiian Airlines ausgeliefert. Hawaiian setzt die A321neo zunächst von Portland und Long Beach nach Honolulu ein.

oo00oo

Weil ein Gericht sich weigerte, die Wahl des Gouverneurs der Provinz Southern Highlands Neuguineas zu annullieren, wurde bei den dadurch hervorgerufenen Unruhen am 14. Juni der Flughafen von Mendi gestürmt und eine kurz zuvor gelandete Dash-8 (P2-ANX) der Air Niugini in Brand gesetzt.

oo00oo

Am 14. Juni hat das Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holsteins die Klage der Schutzgemeinschaft gegen den Fluglärm gegen den Ausbau des Lübecker Flughafens zurückgewiesen. Nun kann die Flughafengesellschaft ihre Ausbaupläne umsetzen und unter anderem die Piste auf eine Länge von 2 257 Metern erweitern und ein ILS CAT II/III für die Piste 07 einrichten.

oo00oo

In Zusammenarbeit mit der Messe Frankfurt South Africa wird die Messegesellschaft Friedrichshafen im nächsten Jahr mit der AERO an der AERO SOUTH AFRICA auf dem Woonderboom Airfield in Pretoria teilnehmen.

oo00oo

Im Zuge einer „Nachzertifizierung-Testkampagne“ ist die PC-24 im Juni auf der unbefestigten Piste des nordöstlich von London gelegenen Flugplatzes von Woodbridge gelandet. Pilatus strebt für ihren „Versatile-Jet“ eine „Rough Field“-Zertifizierung an, so dass mit der PC-24 fast doppelt so viele Plätze angeflogen werden können wie mit den „herkömmlichen“ Geschäftsreisejets.

oo00oo

In Zusammenarbeit mit der Hochschule Worms bietet die DFS ihrem Nachwuchs ab 2019 neben der „klassischen“ Fluglotsenausbildung einen englischsprachigen Studiengang „Air Traffic Management“ an. Beim ersten Teil der Ausbildung werden Elemente des dualen Studiengangs „Aviation Management“ gelehrt, während des zweiten Teils werden die Studierenden in Langen zum Air Traffic Controller ausgebildet.

oo00oo



Nach einer erfolgreich verlaufenen „Nachzertifizierungs-Testkampagne“ kann die PC24 nun auch auf unbefestigten Pisten operieren. **Foto: Pilatus**

Im Zuge der Diskussion über die Trennung von Immigrantenkindern von ihren Eltern haben sich die Fluggesellschaften American, United und Frontier geweigert, von ihren Eltern getrennte Kinder in ihren Flugzeugen zu befördern. Das „Department of Homeland Security (DHS)“ bezeichnete diese Entscheidung als unglücklich und meinte, die Airlines hätten die Einwanderungspolitik der Regierung nicht verstanden.

oo00oo

Im Juni hat das Parlament des Vereinigten Königreichs dem Bau einer dritten Piste und damit dem Ausbau des Flughafens London-Heathrow zugestimmt. IAG-Chef Willi Walsh, zu dessen Konzern auch British Airways gehört, kritisierte diese Entscheidung; Virgin Atlantic spendete dagegen Beifall.

oo00oo

Am 28. Juni konnte Airbus den „Roll-Out“ ihres „BelugaXL“-Frachters feiern. Der „BelugaXL“ wurde auf der Basis des A330-200 entwickelt und wird die derzeit für Transportaufgaben zwischen den Airbuswerken eingesetzten „Belugas“ ersetzen. Der Erstflug soll noch in diesem Sommer erfolgen, das Flugzeug 2019 in Dienst gestellt werden.

oo00oo

Einer Anordnung des kanadischen Verkehrsministers zufolge ist zukünftig verboten, Laserpointer mit einer Leistung von mehr als einem Milliwatt in einem Umkreis von sechs Meilen um einen Flughafen zu besitzen bzw. diesen im Freien einzusetzen. Dieses Verbot gilt auch für öffentliche Plätze in Vancouver, Toronto und Montreal.

oo00oo

Nachdem Airbus am 1. Juli das CSeries-Programm von Bombardier übernommen hat, wurden diese Flugzeugmuster in das Bezeichnungsschema von Airbus integriert. So wurde aus der CS100 die A220-100 und aus der CS300 die A220-300.

oo00oo

Nachdem WDL von der Firma Zeitfracht übernommen wurde und Austrian Airlines sich über das auf dem Seitenleitwerk angebrachte Logo von Zeitfracht (ein Pfeil ähnlich des AUA-Logos), hat sich WDL für einen neuen Marktauftritt entschieden, der aus einem stilisierten Flugzeug in einem roten Kreis besteht. Allerdings soll diese Änderung nicht wegen des Streits mit der AUA vorgenommen worden sein. Zudem möchte WDL weitere AVRO-Liner beschaffen und (wieder) in das Frachtgeschäft einsteigen.

oo00oo

Obwohl die libyschen Controller des Tripolis FIR ACCs ihren Dienst in ihren ursprünglichen Räumlichkeiten wieder aufgenommen haben, hält die OPS Group des Flight Safety Bureaus den libyschen Luftraum für zu gefährlich und weist darauf hin, dass unter anderem Deutschland seinen Fluggesellschaften rät, keine Flüge in der Tripolis unter FL260 zu planen oder durchzuführen. Die USA haben ihren Fluggesellschaften verboten, die Tripolis FIR zu befliegen.

oo00oo

Die Zivilluftfahrtbehörde von Singapur CAAS, die EASA und Airbus sind übereingekommen, Sicherheitsstandards und Regeln für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen in dicht besiedelten Gebieten (urban environments) zu entwickeln.



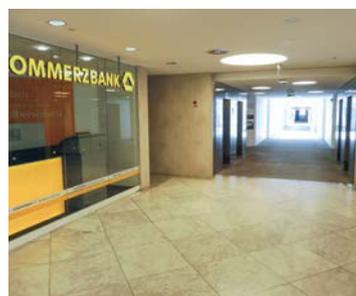
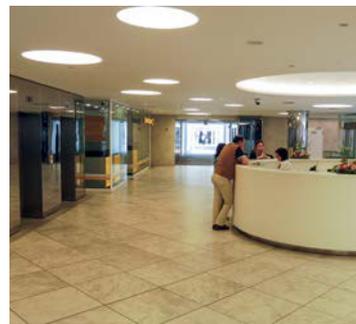
Die Geschäftsstelle der GdF hat nun die finale Destination erreicht.

Nach monatelangen Renovierungs- und Umbaumaßnahmen ist die GdF nun in ihre eigentlichen Büroräume umgezogen. Hier finden zukünftig die internen Besprechungen und Tagungen statt. Für die Mitglieder der GdF oder Gesprächsteilnehmer ist die neue Geschäftsstelle recht einfach zu finden – Zielort ist das Frankfurt Airport Center (FAC) am Flughafen. Das FAC ist bestens ausgeschildert und liegt zwischen dem Fernbahnhof der Bundesbahn und dem Terminal 1 des Flughafen Frankfurt. Im FAC angekommen geht es eine kleine Rolltreppe hinauf zur Information. An der Information den rechten Gang entlang bis fast zum Ende und schon steht man vor der GdF-Geschäftsstelle.

Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring

60549 Frankfurt am Main | Telefonnummer: 069/6060 899 0

Öffnungszeiten: Montag – Donnerstag: 8:00 – 18:00 Uhr; Freitag: 8:00 – 16:00 Uhr



Redaktionsschluss

Ausgabe 5/2018 – 20.09.2018

Impressum

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

Geschäftsstelle: Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main
e-mail: geschaeftsstelle@gdf.de | Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung: Postbank Dortmund
IBAN: DE41 4401 0046 0756 5174 69 | BIC: PBNKDEFF

Verantwortlich für den Inhalt: GdF-Vorstand
Vorstand für Presse und Kommunikation: Jan Janocha

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Harry Helbig, (Airlines, Airports), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow (Int. Affairs), Roland Glöckner (Berlin), Andreas Schmelzer (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Marina Daffner (redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (facebook), Daniela Marx, Elke Kaiser, Jochen Knoblauch (Allgemeine Dienste)

Anschrift der Redaktion: „der flugleiter“
Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main | E-Mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Gerd Gerdas, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Andreas Schmelzer, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Jan Janocha, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jens Lehmann, Frank Borowski, Thomas Schuster, Jörg Waldhorst, Daniela Marx, Karl-Ernst Pallas, Frank Schuchard, Philipp Kunert

Bildquellen: Die Fotografen werden bei den Beiträgen genannt. Bei Photos, die im Internet recherchiert wurden, ist der Urheber leider nicht immer auffindbar. Desweiteren werden Photos aus Shutterstock verwendet (Grafiken: ©phipatbig/Shutterstock.com)

Cover: Langen ACC (Hans-Joachim Krüger)

U3: Buffalo Airlines

U4: Buffalo Airlines

Layout, Illustration & Prepress: lithoarts GmbH | Im Sterzwinkel 7 | 69493 Hirschberg

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

„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



COMMA
C-46

