

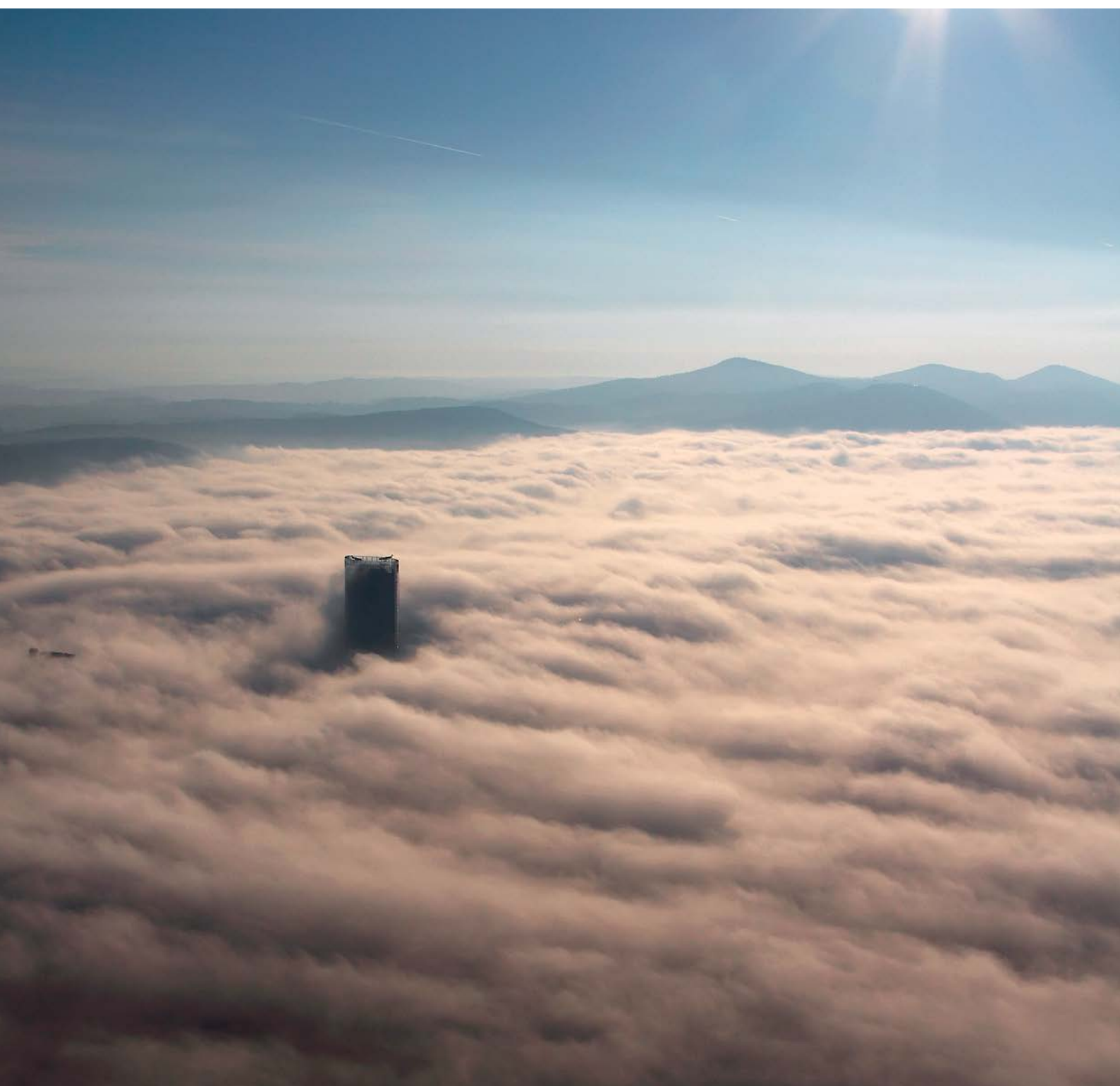
AUSGABE 6/2018

- **15. BUNDES-
DELEGIERTENKONFERENZ
IN DARMSTADT**
- **LUFTFAHRTGIPFEL**
- **QUO VADIS EMPAX?**
- **DROHNEN ÜBER FRANKFURT**

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e.V.
vom 22. bis 24. März 2019 in Hamburg

Ort: Grand Elysée Hotel,
Rothenbaumchaussee 10 in 20148 Hamburg

Beginn: 22. März 2019, 11:00 Uhr · Ende: 24. März 2019, 16:00 Uhr



Tagesordnung:

- P.1 Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereiches FS-Betriebsdienste der GdF e. V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2 Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3 Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5 Genehmigung der Tagesordnung
- P.6 Berufung des Wahlausschusses
- P.7 Bericht des Vorstandes
- P.8 Entlastung des Vorstandes
- P.9 Wahlen
- P.10 Gastvortrag
- P.11 Bildung der Arbeitsgruppen A, B, C und D
- P.12 Bericht der Arbeitsgruppe A und Beschlussfassung
- P.13 Bericht der Arbeitsgruppe B und Beschlussfassung
- P.14 Bericht der Arbeitsgruppe C und Beschlussfassung
- P.15 Bericht der Arbeitsgruppe D und Beschlussfassung
- P.16 Verschiedenes
- P.17 Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung der Teilnehmer



15. Bundesdelegiertenkonferenz
2018 in Darmstadt

S. 07



Drohnen FRA

S. 56



Neuer Airbus A321 für
die Flugbereitschaft

S. 73



Hamburg begrüßt den A380

S. 74



Der provisorische Tower
von Port-au-Prince

S. 75

| | |
|---|----|
| Editorial | 04 |
| Termine | 06 |
| GdF 15. Bundesdelegiertenkonferenz 2018 in Darmstadt | 07 |
| GdF Pressemitteilung: Stellungnahme zur gemeinsamen Erklärung der Teilnehmer beim Luftfahrtgipfel | 18 |
| GdF Pressemitteilung: Treffen der Luftverkehrsgewerkschaften im Bundesverkehrsministerium..... | 19 |
| GdF Klarstellung | 20 |
| Interview Fragen an den GdF-Vorsitzenden Matthias Maas | 12 |
| Interview Fragen an den Vorstand „Geschäftsführer“ | 15 |
| Interview Fragen an den Vorstand „Tarif & Recht“ | 16 |
| Nachruf | 17 |
| FSBD Informationen des Fachbereiches FSBD der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. | 21 |
| FSBD Über den Zustand der DFS | 22 |
| Spotter I | 25 |
| FSAD Informationen des Fachbereiches FSAD der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. | 26 |
| FSTD IFATSEA GA 2018 | 28 |
| Verbände Fáilte – Tá áthas orm bualadh leat! Welcome – pleased to meet you! | 33 |
| Verbände GdF im Vorstand von ATCEUC | 39 |
| ATC Quo vadis EMPAX? | 40 |
| ATC Bericht aus Langen! | 44 |
| ATC Der Luftfahrtgipfel – viele Worte, wenig Greifbares | 46 |
| ATC Adverse Weather – New procedures help optimise air traffic management over the Alps in adverse weather conditions | 49 |
| Joe’s Corner | 52 |
| Joe’s Corner 25 Jahre DFS – Joe macht sich so seine Gedanken | 55 |
| Berichte Drohnen FRA | 56 |
| Accidents Drama in den Alpen: „Tante Ju“ verunfallt in den Schweizer Alpen | 62 |
| Accidents Und was ist mit den Trümmern? | 64 |
| Kalender | 68 |
| Spotter II | 69 |
| Airlines „Go ahead“ | 70 |
| Aircrafts Neuer Airbus A321 für die Flugbereitschaft | 73 |
| Aircrafts Hamburg begrüßt den A380 | 74 |
| Airports Der provisorische Tower von Port-au-Prince | 75 |
| Aircrafts Erste „Triple Seven“ im Museum | 76 |
| Kurios Wirklich außergewöhnliche Umstände: die kuriosesten Gründe für Flugverspätungen | 78 |
| Aus aller Welt Kurz und interessant | 80 |



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich Willkommen zur 6. und letzten Ausgabe im Jahre 2018.

Unglaublich, wie schnell die Zeit vergeht – gerade noch hatten wir fast überall in Deutschland Temperaturen um 25 Grad und mehr, wenig später fand man bereits Weihnachtsdekoration und Lebkuchen in den Regalen der Supermärkte, und nun steht der Jahreswechsel kurz bevor.

Im vergangenen Monat fand die **15. ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.** statt. Traditionsgemäß trafen sich fast 150 Delegierte zu dieser zweitägigen Veranstaltung in Darmstadt. In dieser Ausgabe wird an verschiedensten Stellen darüber berichtet werden, lassen Sie mich vorab jedoch an dieser Stelle auf die Vorstandswahlen eingehen.

Turnusgemäß stand nach zwei Jahren unter anderem das Amt des Bundesvorsitzenden zur Wahl, und ich möchte mich an dieser Stelle recht herzlich für das tolle Wahlergebnis und das damit ausgesprochene Vertrauen bei allen Delegierten, aber auch bei allen Mitgliedern, bedanken. Es ist mir eine große Ehre und erfüllt mich auch mit Stolz, diesem Verein nach über fünf Jahren als Vorsitzender zwei weitere Jahre vorstehen zu dürfen. Ebenso überzeugend wurden **Axel Dannenberg** als Geschäftsführer und auch **Markus Siebers** als Bundesvorstand Tarif & Recht in ihren Ämtern wiedergewählt. Dies zeugt von einer guten Konstanz im Bundesvorstand. Trotzdem möchte ich an dieser Stelle schon darauf hinweisen, dass dem Bundesvorstand in den nächsten zwei bis vier Jahren personell ein größerer Umbruch bevorsteht, und man – und damit meine ich nicht nur die jetzigen Amtsinhaber, sondern alle Mitglieder – sich rechtzeitig nach geeigneten Kandidaten für

eine Nachfolge umschauen sollte. Denn es braucht Zeit, diese Kollegen mit den Vorstandsämtern vertraut zu machen und damit eine möglichst reibungsfreie Übergabe zu gewährleisten.

Aber es gibt außerhalb der Bundesdelegiertenkonferenz noch weitere erfreuliche Wahlergebnisse zu vermelden:

Bei der Herbstkonferenz von **ATCEUC** im Oktober in Lviv (Ukraine) wurde unser Kollege Volker Möller (FSBD/München) von den Delegierten der 31 europäischen ATC-Gewerkschaften einstimmig in das Executive Bord gewählt. Volker ist der erste Vertreter der GdF, der nun für mindestens zwei Jahre in diesem Gremium mitarbeitet. Der gesamte Bundesvorstand gratuliert Volker zu diesem Amt und bedankt sich schon jetzt für die Bereitschaft, seine Zeit und Energie in dieses Amt einzubringen und unsere Interessen zu vertreten. Eine kurze Vorstellung von Volker Möller ist Teil dieser Ausgabe.

Ein weiterer Höhepunkt für alle Mitglieder der GdF, wie auch für unseren Kollegen Thorsten Wehe (FSTD/Bremen) persönlich, fand im November in Tunesien statt. Auf der 48. Generalversammlung der IFATSEA wurde er für vier Jahre zum Präsidenten gewählt. Thorsten ist schon viele Jahre in dieser weltweiten Organisation ein Aktivposten, zuletzt als Generalsekretär. Auch ihm wünschen wir alles Gute im Amt sowie die nötige Zeit und Kraft, diese Aufgabe erfolgreich zu bewältigen. Über diese Wahl und die gesamte Generalversammlung wird in dieser Ausgabe ausführlich berichtet.

Auf die **Flugausfall- und Verspätungssituation** im Luftverkehr wollte ich an dieser Stelle eigentlich gar nicht mehr eingehen, kann es aber aufgrund eines Vorkommnisses doch nicht ganz aussparen.



Am 13. September feierte die **DFS** in einer schönen Eventlocation in Berlin ihr 25-jähriges Jubiläum. Mehr als 500 geladene Gäste aus den Bereichen Politik und Wirtschaft, Kunden und Medienvertreter, aber auch die Bundesvorstände der GdF waren zu diesem Ereignis eingeladen und vor Ort.

Neben den Hauptrednern Prof. Klaus-Dieter Scheurle (CEO/DFS) und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) standen noch weitere Wortbeiträge auf dem Programm. So betrat auch **Dr. Karl-Ludwig Kley**, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Lufthansa, die Bühne. Was nun folgte, sorgte für allgemeines Stirnrunzeln und ungläubiges Kopfschütteln. Nach einigen wenigen einleitenden Sätzen, verbunden mit einer kurzen und lieblosen Gratulation zum Jubiläum, folgte eine etwa zehnminütige „Generalabrechnung“ mit der DFS und ihrer Performance im bisherigen Jahr, mit der Herr Dr. Kley alles andere als zufrieden war.

Wie ein roter Faden durchzog den Gastbeitrag des LH-Aufsichtsratsvorsitzenden das Schlagwort „Sommer des Missvergnügens“, das dem Redner wiederum so viel Vergnügen zu bereiten schien, dass es gleich ein halbes Dutzend Mal in dem kurzen Beitrag auftauchte – stets verbunden mit der Ankündigung, dass die Lufthansa noch so einen Sommer nicht hinnehmen werde, und der im Befehlston artikulierten Aufforderung, alles zu tun, damit sich die Massen-Delays nicht wiederholen.

Nun hat ein Kunde, und Lufthansa ist der wichtigste Kunde der DFS, sicherlich das Recht, seinen Unmut über die vermeintlich schlechte Performance eines Dienstleisters zu äußern. Auch ein Flugsicherungsunternehmen darf kritisiert werden und muss damit umgehen.

Der Auftritt des Herrn Dr. Kley als Gast der DFS-25-Jahr-Feier war jedoch in formeller wie auch in inhaltlicher Hin-

sicht gleichermaßen von einer beispiellosen Ignoranz und anmaßenden Arroganz geprägt:

- Formell, weil man es sich als geladener Gast einer Jubiläumsveranstaltung schlicht zu versagen hat, selbst bei noch so viel „Missvergnügen“ dieses kübelweise über seinem Gastgeber auszuschütten. Der bloße Anstand gebietet es, dies zur richtigen Zeit am richtigen Ort und bei passender Gelegenheit zu tun, sei dies nun ein Stakeholdermeeting, Kundenforum oder ein Luftverkehrsgipfel. So viel Anstand hat der LH-Aufsichtsratsvorsitzende entweder nicht, oder es war ihm egal – beides wirft ein schlechtes Licht auf die Lufthansa.
- Inhaltlich, weil es niemand anders als die Lufthansa selbst ist, die mit ihren forcierten Sparforderungen eine erhebliche Mitschuld an den Personalengpässen auch in der DFS trägt und deren eigene Performance anlässlich der Air Berlin-Übernahme die reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs erheblich beeinträchtigt hat. Jedoch: von Selbstkritik keine Spur, sodass das (Fremd-) Schämen anderen vorbehalten bleibt.

Jetzt aber wünsche ich allen Lesern viel Vergnügen mit der letzten Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2018 sowie eine friedliche und besinnliche Weihnachtszeit.

Ebenso Glück, Gesundheit und Zufriedenheit und einen schönen Übergang in das Jahr 2019.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



DEZEMBER 2018

| | | |
|-----------|-----------------------|-----------|
| 11. – 12. | Arge FDB | Frankfurt |
| 13. – 14. | Vorstandssitzung FSBD | Frankfurt |
| 13. | Vorstandssitzung FSAD | Frankfurt |
| 17. – 18. | Vorstandssitzung Bund | Frankfurt |
| 19. – 20. | Tarifkommission | Erding |

JANUAR 2019

| | | |
|-----------|-----------------------|-----------|
| 15. – 16. | Vorstandssitzung Bund | Frankfurt |
| 17. | gem. Vorstandssitzung | Frankfurt |
| 18. | Vorstandssitzung FSAD | Frankfurt |
| 21. – 22. | Vorstandssitzung FSTD | Köln |
| 24. | Vorstandssitzung FSAD | Frankfurt |
| 30. | Tarifkommission | Frankfurt |

FEBRUAR 2019

| | | |
|-----------|-----------------------|-----------|
| 26. – 27. | 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



Der Versammlungssaal im Maritim/Darmstadt. Foto: GdF

15. Bundesdelegiertenkonferenz 2018 in Darmstadt



von Hans-Joachim Krüger

Darmstadt ist als High-Tech-Zentrum der Metropolregion Rhein-Main-Neckar der Studie zufolge weiterhin am besten gerüstet für das digitale Zeitalter, gefolgt von Erlangen, Stuttgart, München und Wolfsburg – soweit das Ergebnis einer Umfrage, die erst kürzlich veröffentlicht wurde. Man

könnte auch sagen – was die GdF betrifft – back to the future. Schon seit Jahren gilt für GdF: Darmstadt ist mindestens einmal jährlich Treffpunkt und Tagungsort der Bundesdelegierten der GdF.

Die erstmalig Anfang November ausgetragene Bundesdelegiertenkonferenz fand unter frühlingshaften Temperaturen erneut in dem Tagungshotel der GdF im Darmstädter Maritim-Hotel statt. Der Vorsitzende der GdF, Matthias Maas, begrüßte die anwesenden Delegierten, angereizt aus dem gesamten Bundesgebiet, und stellte dabei die



Matthias Maas stellt Axel Dannenberg vor. Foto: GdF



Herzlichen Dank Werner Fänderich für jahrelange Pressearbeit. Foto: GdF

einzelnen Bereiche, Regionen und auch die Ehrengäste teilweise namentlich vor. Eingeladen waren auch die Ehrenmitglieder der GdF, Michael Schäfer und Klaus Reifel. Beide Ehrenmitglieder mussten ihre Teilnahme aus gesundheitlichen Gründen leider absagen.

Ein besonderer Gruß aller Delegierten, des Vorstandes und des Redaktionsteams erging an Klaus Reifel, der in diesem Jahr seinen 80. Geburtstag feierte und durch seine früheren Tätigkeiten im FTI als Gründungsmitglied der GdF gilt.

Nach der Begrüßung wurden die namentlich bekannten Todesfälle (Rolf Kläber (München), Erich König (Düsseldorf), Gottfried Rühle (Karlsruhe), Josef Drotschmann (Hildesheim), Günter Rickhey und Andreas Wolf (Karlsruhe), Wolfgang Becker (Düsseldorf), Günter Baumann (Nürnberg), Ulrich Mokolke (Finkenwerder) genannt und ihrer im Rahmen einer Schweigeminute gedacht.

Es folgte die Überprüfung der Beschlussfähigkeit, gepaart mit sonstigen organisatorischen Hinweisen, bevor dann der Einstieg in die Tagesordnung gelang.

Berichte des Vorstandes

Wie alle Jahre zuvor, erhielten alle Delegierten bereits im Vorfeld den Bericht der umfangreichen Tätigkeiten des gesamten Vorstandes zur Kenntnisnahme. Mündliche Er-

gänzungen wurden von allen Vorstandsmitgliedern vorgelesen, wobei man die schriftliche Vorlage, immerhin 15 Seiten stark, als bekannt voraussetzte.

Vorsitzender (Matthias Maas)

Erheblichen Raum in den mündlichen Ergänzungen des Vorsitzenden nahm die Gründung des neuen Fachverbandes der GdF, FSAD, ein. Erstmals war der neue Fachverband mit eigenen Delegierten auf einer Bundesdelegiertenkonferenz vertreten.

Aber auch der im Oktober stattgefundenen Luftfahrtgipfel wurde kritisch dargestellt. Der anschließende Gewerkschaftsgipfel zur aktuellen Situation im Luftverkehr, zu dem ebenfalls der Verkehrsminister eingeladen hatte, wurde zu einer Farce und war nach 90 Minuten – ohne den Verkehrsminister – zu Ende. Der Minister ließ sich für dieses Event entschuldigen, sodass die Gespräche ausschließlich mit dem zuständigen Staatssekretär geführt wurden.

Aber auch die – für die GdF erfolgreich – abgeschlossene Aufsichtsratswahl wurde nochmals beleuchtet. Ein besonderer Dank ging dabei an die Wahlhelfer, die dafür gesorgt hatten, dass die Wahlbeteiligung hoch war und die GdF im neuen Aufsichtsrat der DFS mit vier Mitgliedern vertreten ist.

Geschäftsführer (Axel Dannenberg)

Mit einer witzig vorbereiteten und dargestellten Powerpoint-Präsentation zum Thema „Umzug vom Hauptbahn-



Der Vorstand der GdF während der Veranstaltung. Foto: GdF

hof ins FAC“ überraschte Axel Dannenberg die Delegierten. Da die jetzigen Büroräume des FAC (Frankfurter Airport Center) in der zweiten Etage erst nach einem halben Jahr – nach einem Zwischenstopp oder auch in einer Art „Übergangsbüro“ – bezogen werden konnten, hatten die Angestellten während dieser Zeit quasi auf gepackten Koffern und Kartons gelebt. Ein Lob für die Angestellten der GdF, die unter diesen Umständen stets die gewohnte Leistung erbracht und von der Umzugshektik nichts nach außen getragen hatten. Auch die Anbindung durch die Telekom und die anschließende Inbetriebnahme der Bürokommunikation konnten schnell und ohne merkliche Außenwirkung umgesetzt werden.

Tarif & Recht (Markus Siebers)

Markus Siebers, Vorstand Tarif & Recht, legte Details über seine Arbeit des vergangenen Jahres dar. Er berichtete u.a. über die Tarifverhandlungen „Struktur und Altersteilzeit“, über den stattgefundenen Belastungsausgleich sowie über die abgeschlossenen Sonderregelungen. Gerade bei diesem Punkt wurde vonseiten der Karlsruher Kollegen heftige Kritik an der Verhandlungskommission wie auch der Tarifkommission der GdF geäußert. Die Kollegen aus Karlsruhe sind und waren mit dem Abschluss der genannten Verträge nicht zufrieden und fühlen ihre Leistungen nicht entsprechend berücksichtigt. Es folgte eine sehr „dynamische“ Diskussion mit offenem Ende. Jedenfalls wollen beide Parteien weiter im Gespräch bleiben und versuchen, die angesprochenen und kritischen Punkte aufzuarbeiten. Für das Jahr 2019 gab Markus Siebers den Ausblick, dass für den Bereich der DFS eine Vergütungsrunde ansteht und die Tarifkommission sich Anfang des Jahres über das weitere Vorgehen beraten wird. Weitere Tarifverhandlungen sind z.B. in Finkenwerder und auch in München geplant.

Kommunikation (Jan Janocha)

Im Vordergrund der von Jan Janocha vorgetragene Ergänzungen stand die Neugestaltung der GdF-Homepage. Für alle Mitglieder bietet sich hier nun die Möglichkeit, spätere Versorgungsbezüge zu berechnen. Mit wenigen Eingaben – dazu sind aber auch Eingaben aus den Informationen der Rentenanstalt notwendig – kann man seine Versorgungsbezüge im Alter berechnen.

Die Themen Mitgliederpflege, Mitgliederzahlen wie auch die Datenpflege der GdF-APP wurden erwähnt. Kurz berichtete Hans-Joachim Krüger über den Stand der Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“ und über deren Inhalte. Erneut wurden die Delegierten aufgefordert, sich besser einzubringen und die Redaktion mit Artikeln „aus dem Leben“ zu unterstützen.

Die Fachbereiche (FSBD – Gerd Gerdes; FSTD – André Vöcking; FSAD – Jörg Waldhorst)

Die Tätigkeitsmerkmale der Fachbereiche wurden von den jeweiligen Vorsitzenden vorgetragen. Für den FSBD-Bereich berichtete Gerd Gerdes über die vielfältigen Themen des Betriebsdienstes sowie die internationalen Verbindungen, die gerade der FSBD besitzt und deren Fachverstand in vielen Gremien gefragt ist. Veröffentlichungen und Berichte zu diesen Meetings sind regelmäßig auch hier in der Mitgliederzeitschrift nachzulesen.

Im Rückblick auf die Arbeit des Fachbereiches lobte der Vorsitzende, André Vöcking, die Zusammenarbeit mit den anderen beiden Fachverbänden sowie die offene und vertrauensvolle Diskussion im Bundesvorstand. André Vöcking informierte das Gremium, dass der ehemalige Vorsitzende des Fachverbandes, Thorsten Wehe, zum Vor-

sitzenden der IFATSEA gewählt wurde. Diese Botschaft wurde von Applaus begleitet, und die Redaktion „der flugleiter“ wird dies zum Anlass nehmen, Herrn Wehe in seinem neuen Amt vorzustellen.

War erst kürzlich noch André Vöcking der Neuling im Bundesvorstand, so gab er diesen „Titel“ jetzt an den Vorsitzenden des neuen Fachverbandes FSAD, Jörg Waldhorst, ab. Dieser bedankte sich zunächst bei den Delegierten, die mit einem Votum vor genau einem Jahr genau diesem Fachverband den Weg geebnet hatten. So stellte Jörg Waldhorst jetzt seine Delegierten auf der Bundesdelegiertenkonferenz vor.

Schatzmeisterin (Gabriele Dederke)

Letztlich erfolgte, wie jedes Jahr, der Bericht der Schatzmeisterin, Dr. Gabriele Dederke. Die Zahlen und Fakten der GdF – in einem Folienbeitrag hervorragend aufbereitet – wurden mit fachlichen Beiträgen den Delegierten erläutert. Grundsätzlich sei erwähnt, dass die wirtschaftliche Lage der GdF als „gesund“ zu bezeichnen ist. Leider bestätigten sich die Annahmen des letzten Jahres und das Geschäftsergebnis wurde dieses Mal mit einem Minus abgeschlossen. (Wie es dazu kam, ist bei den Delegierten nachzufragen.)

Erneut wurde der Beitrag mit großem Applaus für die geleistete Tätigkeit Gabriele Dederkes begleitet.

Nach der Vorstellung der Tätigkeiten im Bundesvorstand wurden die jeweiligen Ausschussvorsitzenden aufgerufen, um einen Überblick über ihre Tätigkeiten zu geben. Kurz und knapp fiel das Statement der Ausschussvorsitzenden aus, und es wurden keine wesentlichen Punkte angesprochen.

Tagesordnungspunkt Vorstandswahlen

In diesem Jahr standen gleich drei Vorstandsämter zur Neu- bzw. Wiederwahl an.

Die Ressorts „Vorsitz“ und „Geschäftsführer“ sowie „Tarif & Recht“ wurden bisher von Matthias Maas (Vorsitz), Axel Dannenberg (Geschäftsführer) und Markus Siebers (Tarif & Recht) geleitet. Auch aufgrund der rechtzeitigen Ausführungen der drei bisherigen Amtsträger, eine neue Amtszeit anzutreten, fanden sich keine Gegenkandidaten. In einer relativ unproblematischen Wahl wurden alle drei bisherigen Amtsinhaber mit sehr großer Mehrheit für die nächsten zwei Jahre in ihren Ämtern bestätigt.

Vorsitz: Matthias Maas
Geschäftsführer: Axel Dannenberg
Tarif & Recht: Markus Siebers



v.l.n.r.: Markus Siebers, Axel Dannenberg, Matthias Maas. Foto: GdF

Kommissionswahlen

Ursprünglich war keine Neubesetzung der verschiedenen Kommissionen geplant. Aufgrund der Gründung des Fachbereichs FSAD mussten aber die Kommissionen nachbesetzt werden.

Folgende Kolleginnen und Kollegen vertreten künftig den FSAD in

- Antragskommission: Simone Fichtner und Simone Jentsch
- Kontroll- und Beschwerdeausschuss: Daniela Petrowsky und Simone Jentsch
- Revisionskommission: Simone Fichtner
- Satzungscommission: Simone Jentsch und Stefan Krauß

Diskussion – Beschluss der Vorlagen

Der zweite Tag der Bundesdelegiertenkonferenz begann dann mit der eigentlichen Gremiumsarbeit. Die verschiedenen Vorlagen wurden beraten, beschlossen, vertagt, abgelehnt oder auch zurückgezogen. Die Meinung der Mitglieder war gefragt und brachte hier die nötige fachliche Diskussion.



Informationsaustausch bei einer Tasse Kaffee. Foto: GdF

Tarifpolitik

Unter dem Tagessordnungspunkt „Tarifpolitik“ berichteten die Verhandlungsführer der GdF, Dirk Vogelsang und Markus Siebers, detailliert über das Arbeitsprogramm für die nächsten Tage, Wochen und Monate. Das zu erwartende und sich aufzeigende Personalminus wird der DFS, aber auch der Tarifkommission der GdF einige Diskussionen abverlangen. Wobei die GdF hier auf Informationen und Vorschläge der DFS wartet, um diese dann in ihren Gremien zu erörtern.

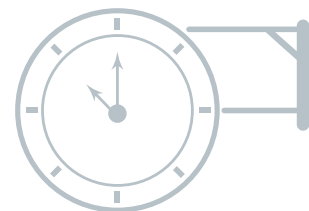
Interne Organisation

Für die Terminplanung gab der Vorsitzende bekannt, dass mit der Einladung zur nächsten Bundesdelegiertenkonferenz erneut im November gerechnet werden darf. Mit dem Konferenzhotel in Darmstadt wurde als nächster Termin der 22./23. November 2019 vereinbart.

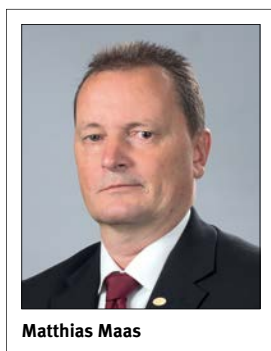
Mit großem Dank für die erreichten Ziele während dieser Versammlung beschloss der Bundesvorsitzende die 15. Bundesdelegiertenkonferenz und wünschte allen Delegierten eine gute Heimreise.



Jörg Waldhorst im Einsatz für die GdF. Foto: GdF



Fragen an den GdF-Vorsitzenden Matthias Maas



Matthias Maas

Redaktion: Herr Maas, herzlichen Glückwunsch zur erneuten Wiederwahl zum Vorsitzenden der GdF. Erneut sind Sie von den Delegierten in Ihrem Amt mit überwältigender Mehrheit bestätigt worden. Wie nehmen Sie dieses Wahlergebnis auf?

Maas: Ich habe mich natürlich sehr über dieses Ergebnis gefreut und möchte mich zuallererst bei den Delegierten für das ausgesprochene Vertrauen bedanken. Ich hoffe, ich kann dies in den kommenden zwei Jahren durch mein Engagement für die GdF erwidern.

Redaktion: Die Meinung der GdF ist gerade in den letzten Tagen und Wochen speziell zu dem übergreifenden Thema „Verspätungen im Luftverkehr“ gefragt gewesen. Wie empfanden Sie die Berichterstattung, und wie empfinden Sie die Schuldzuweisungen an die Flugsicherung?

Maas: Zu diesem Thema habe ich eine sehr spezielle Meinung. Diese hier auch nur ansatzweise zu erläutern, würde den Rahmen dieses Interviews sprengen (lacht), aber ich versuche es trotzdem.

Ich hätte mir zu Beginn der Diskussion, aber auch jetzt immer noch, ein stärkeres Schutzverhalten des DFS-Managements zu den unsäglichen Vorwürfen gegen die Fluglotsen gewünscht. Diese Rolle haben dann wir durch aktive Aufklärung und Benennung der verursachenden Fehler übernommen, was uns nicht nur von unseren Mitgliedern, sondern auch von weiteren Mitarbeitern der DFS hoch angerechnet wurde, aber auch von den Medien aufgrund der ehrlichen Darstellung und des klaren Aufzeigens der Fakten. Dieser Prozess ist leider noch lange nicht beendet und wird uns, spätestens zu Beginn des Sommerflugplans 2019, erneut mit voller Wucht treffen. Aus diesem Grunde sind wir derzeit immer noch unterwegs, um die Entscheidungsträger, sowohl im politischen als auch im wirtschaftlichen Lager, darüber zu informieren, dass dieser „Sommer des Missvergnügens“ (Zitat des Aufsichtsratsvorsitzenden der Lufthansa, Dr. Karl-Lud-



wig Kley) kein einmaliges Erlebnis war, sondern sich im nächsten Jahr mit gleichen oder sehr wahrscheinlich noch größeren Auswirkungen, zumindest im Bereich der Flugsicherung, wiederholen wird.

Redaktion: Zum eigentlichen Luftfahrt-Gipfel wurden die GdF, wie auch andere Mitarbeiterbeteiligungen, nicht eingeladen, sondern es fand ein „Extra-Gipfel“ der Gewerkschaften unter Leitung des Verkehrsministeriums statt. Was halten Sie von dem Ausgang des Luftfahrt-Gipfels, und welche Ergebnisse wurden auf dem „Extra-Gewerkschaftsgipfel“ beschlossen?

Maas: Der sogenannte „Luftfahrtgipfel“ in Hamburg war in meinen Augen eine reine Alibiveranstaltung, bei der vor allem die politischen Entscheidungsträger versucht haben, den zu Recht verärgerten Passagieren zu zeigen, dass sie gewillt seien, dieses Problem anzugehen.

Alleine schon nach nur zwei Stunden dieses „umfangreiche“ 24-Punkte-Programm zu präsentieren, welches übrigens wohl schon am Vortage der dpa vorlag, zeigt eigentlich ziemlich deutlich, dass man sich sowohl die Zeit als auch die Kosten für diese Veranstaltung hätte sparen können. Inhaltlich sehe ich nichts, aber auch gar nichts, was die Verspätungssituation – wiederum kann und möchte ich nur für den Bereich der Flugsicherung sprechen – auch nur ansatzweise verbessern könnte.

Auf dem, wie Sie es nennen, „Extra-Gewerkschaftsgipfel“ eine Woche später im Verkehrsministerium wurden ge-

nauso wenig Ergebnisse erzielt. Dies war auch dort nicht vorgesehen. Es war für die beteiligten Gewerkschaften, und hier waren wir an vorderster Front, die Möglichkeit, den politischen Entscheidungsträgern ganz klar aufzuzeigen, womit sie auch im kommenden Jahr zu rechnen haben, und dass diese „Non-Performance“ in diesem Sommer kein einmaliges Erlebnis war.

Redaktion: Die Personal-Misere der Deutschen Flugsicherung wird zunehmend offensichtlicher. Welche Herausforderungen kommen da auf die GdF zu?

Maas: Es wäre nicht der richtige Weg, über dieses Interview Tarifvorschläge zu machen oder gar der DFS Lösungsvorschläge zu präsentieren. Dazu haben wir gewählte Gremien und dazu müsste man sich auch erst mal in echten Verhandlungen zu diesem Thema befinden, was derzeit definitiv nicht der Fall ist, auch wenn vonseiten der DFS-Geschäftsführung (bewusst oder unbewusst) gegenüber den Fluggesellschaften, Vertretern der Airports als auch der Politik dieser Anschein vermittelt wird.

Dies muss hier einmal ganz klar dementiert werden. Sollten wir zu Gesprächen oder Verhandlungen aufgefordert werden, werden wir uns diesen natürlich nicht verweigern. Nur, und dies haben wir bereits an vielen Stellen klar und deutlich artikuliert, allein mit der Bereitstellung von Zusatzdiensten wird es nicht getan sein. Ohne einen perspektivischen/strategischen Plan, nennen wir ihn mal „Ausbildungspakt“ oder wie auch immer, der ein Ende der Personalmisere in absehbarer Zeit zumindest erhoffen lässt, kann ich mir, auch in der Verantwortung unseren Mitgliedern gegenüber, keine Lösung vorstellen.

Redaktion: Die Ausbildung von Fluglotsen sollen im kommenden Jahr verstärkt und die Ausbildungskapazitäten erhöht werden. Wie und wo soll dieses geschehen, zumal der bisherige Ausbildungstrakt unter der Abrissbirne zu leiden hatte?

Maas: Der Abriss des Gästehauses an der Akademie in Langen war und ist in meinen Augen ein sehr, sehr großer Fehler gewesen. Unter der Hand wird mir das bis in die höchsten Führungsebenen bestätigt, offiziell zuge-

ben wird das auch in den nächsten Jahren niemand. Und nun haben wir an dieser Stelle tolle Rasenflächen, schön angelegte Wege und jede Menge neu gepflanzte Bäume und Büsche, die uns Anfang November im DFS-Intranet persönlich und namentlich vorgestellt wurden.

Da mag sich jeder selbst seinen Reim auf die derzeitigen Prioritäten innerhalb der DFS machen.

Aber nun mal ganz im Ernst: Es wird nicht nur ein großes Problem sein, genügend qualifizierte Auszubildende zu finden, es setzt sich ja mit Mangel an Stammpersonal an der Akademie sowie Schwierigkeiten bei der Gastlehrergestellung fort. Ein Problem, das man in dieser Form nicht hätte, wenn man in den letzten Jahren die Ausbildung nicht in diesem Maße zurückgefahren hätte. Nun beißt sich die Katze in den eigenen Schwanz – Personalmangel an den Niederlassungen und der Akademie, keine Kapazitäten für Gastlehrergestellungen, jedoch gerne mehr Azubis..., eine Teufelsspirale, vor der wir als GdF allerdings schon seit mindestens 2013 gewarnt haben, allein man nahm uns nicht ernst.

Die nun geplanten erhöhten Ausbildungszahlen in den nächsten Jahren werden aber gerade genügen, um die Altersabgänge in diesem Zeitraum aufzufangen, echter Personalaufwuchs ist damit leider nicht zu erwarten. Und wir wissen alle, dass die ersten Effekte aus dieser Ausbildungskapazitätserhöhung uns frühestens in vier bis fünf Jahren erreichen. Da frage ich mich: „Was tun wir bis dahin?“

Redaktion: Vor noch nicht allzu langer Zeit war offiziellen Stellungnahmen der DFS zu entnehmen, dass es keine Personalengpässe im Betriebsdienst der Flugsicherung gibt, und jetzt steht man vor einem Personalminus unerklärlichen Ausmaßes. Wie erklären Sie diese Entwicklung?

Maas: Auch das wäre ein „abendfüllendes Thema“. Aber ich empfehle mal einen Blick in eine alte Ausgabe der DFS-Mitarbeiterzeitung „direkt“, (Ausgabe 4, vom August 2013). Hochrangige Führungskräfte (zum Teil noch heute in gleicher Funktion für „Personal“ verantwortlich) haben da ausführlich erklärt, wieso wir bis 2015 einen ausgeglichenen Personalkörper haben werden und danach bis 2019 „leider“ zu viele Lotsen haben werden (???)... – noch Fragen?

Redaktion: Welche weiteren Ziele haben Sie sich für die kommende Amtszeit gesetzt?

Maas: Ich bin nun seit fast sechs Jahren Bundesvorsitzender der GdF und kann sagen, dass ständig neue und interessante Themen auftauchen. Ich möchte in den kommenden Jahren vor allem die derzeitige gute Position der GdF weiter festigen und stärken und uns auch weiterhin in der politischen und wirtschaftlichen Luftfahrt als zuverlässiger Partner präsentieren. Dabei wird uns das Thema Flugausfall- und Verspätungssituation noch lange begleiten.

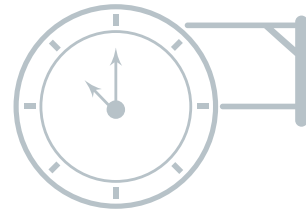
Darüber hinaus zeichnet sich gerade im Bereich des Luftverkehrs an einigen Stellen ein Umdenken ab, weg von den reinen Partikularinteressen der einzelnen Spezialgewerkschaften hin zu einem gemeinsamen und damit deutlich stärkeren Auftreten gegenüber den Verhandlungspartnern und Arbeitgeberverbänden, bei denen sich dies in ähnlicher Form ja auch schon länger abzeichnet.

Allerdings, nur damit dies niemand missversteht, immer mit der tariflichen Eigenständigkeit jeder einzelnen Gewerkschaft, wie wir sie heute kennen und leben.

Diesen Prozess sollten wir jedoch aktiv und konstruktiv begleiten, um dann jederzeit im Interesse unserer Mitglieder Vorschläge machen zu können oder Entscheidungsprozesse mitzugestalten. Dies wird noch ein langer Weg, der sicherlich viel Zeit und Energie kostet, aber auch interessante und spannende Aspekte mit sich bringt. Und das ganz normale „Tagesgeschäft“ wird zusätzlich auch immer umfangreicher. An Themen wird es die nächsten Jahre sicherlich nicht mangeln.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und wünscht Ihnen für Ihre weiteren Tätigkeiten alles Gute und hofft auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.





Fragen an den Vorstand „Geschäftsführer“



Axel Dannenberg

Redaktion: Herr Dannenberg, auch Sie treten nun Ihre 5. Amtszeit an und sind ebenfalls mit überwältigender Mehrheit in Ihrem Amt bestätigt worden. Dazu möchten wir Ihnen zunächst herzlichst gratulieren. Wie bewerten Sie dieses Wahlergebnis?

Axel Dannenberg: Das ist ein ganz großer Vertrauensvorschuss. Die Delegierten trauen mir das Amt für weitere zwei Jahre zu und hatten bei der Wahl die vergangene Amtszeit sicher auch im Hinterkopf. Also ein Mix aus Erwartung und Bewertung.

Redaktion: Im abgelaufenen Geschäftsjahr hatten Sie die Mammutaufgabe „Umzug“ zunächst vom Hauptbahnhof in die Übergangsetage des Frankfurter Airport Centers und danach an den eigentlichen Standort zu bewerkstelligen. Wie waren Sie mit dem Ablauf des Umzuges zufrieden, und wie haben Sie sich am neuen Standort eingelebt?

Axel Dannenberg: Der erste Umzug vom Hauptbahnhof in das FAC war nicht optimal. Geplant waren zwei Tage, es wurden vier. Ich will noch einen gesonderten Artikel zum Umzug schreiben und werde dann genau auf die Umstände eingehen.

Der zweite Umzug innerhalb des FAC verlief exakt wie geplant und wurde außerhalb der Geschäftsstelle wohl von niemandem wahrgenommen.

„Eingelebt“ ist vielleicht der falsche Ausdruck, „angekommen“ würde ich sagen. Es gibt immer noch einige Kleinigkeiten zu regeln, aber ansonsten bin ich sehr zufrieden.

Redaktion: Mit dem neuen Fachbereich der GdF – dem FSAD – sind auch Ihre Aufgaben vielfältiger geworden. Wie haben Sie den zusätzlichen Arbeitsanfall organisiert?

Axel Dannenberg: Die Unterstützung und Verwaltung von Fachbereichen sind uns ja nun seit Jahren bekannt. Will sagen, mit Gründung des FSAD gab es einen mengenmäßigen



Anstieg der bereits etablierten Aufgaben. Wie bei den anderen Fachbereichen auch, gibt es eine Mitarbeiterin, die für den kompletten Fachbereich zuständig ist. Im Notfall können die anderen Kolleginnen und Kollegen einspringen.

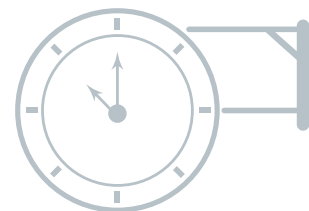
Redaktion: Mit dem Bezug der neuen Büroräume finden ab sofort auch wieder interne wie externe Veranstaltungen in den eigenen vier Wänden statt. Wie klappt die Organisation und wie ist das Feedback der Teilnehmer der verschiedensten Veranstaltungen?

Axel Dannenberg: Die Organisation von Veranstaltungen funktioniert optimal, und anscheinend fühlen sich die Teilnehmer auch wohl. Bis auf wirklich sehr wenige Ausnahmen bekomme ich durchweg positive Rückmeldungen. Hervorgehoben wird dabei tatsächlich die gute Erreichbarkeit der Geschäftsstelle – genau, wie von mir erhofft.

Redaktion: Welche Ziele setzen Sie sich für die kommende Amtsperiode?

Axel Dannenberg: Im Vordergrund steht für mich immer die Funktionalität der Geschäftsstelle. Den Mitgliedern einen guten Service zu bieten, ist mehr schon eine Selbstverständlichkeit als ein Ziel. Daher lege ich mich auch nicht mit Zielen fest, denn die Aufgaben entstehen häufig adhoc. Eine gute Zusammenarbeit mit den Vorständen möchte ich weiterhin erreichen und eine Kooperation mit anderen Gewerkschaften organisieren und unterstützen.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen eine weitere erfolgreiche Amtsperiode.



Fragen an den Vorstand „Tarif & Recht“



Markus Siebers

Redaktion: Herr Siebers, auch Ihnen zunächst herzlichen Glückwunsch zu Ihrer überwältigenden Wiederwahl ins Vorstandsamt „Tarif & Recht“. Sie können auf zwei Jahre Tarifarbeit zurückblicken. Wie waren ihre Eindrücke nach dem Wiedereinstieg in die Tarifarbeit der GdF?



Markus Siebers: Der Wiedereinstieg nach der längeren Pause war kein Problem. Die Übergangsphase mit der Unterstützung durch Petra Reinecke hat ihren Teil dazu beigetragen. Die letzten zwei Jahre sind dann wie im Flug vergangen. Wir haben eine große Menge von Themen bearbeitet und wichtige Themen tariflich abgesichert – Konzern-TV, Übergangsversorgung, Belastungsausgleich, Altersteilzeit und Strukturtarifvertrag..., um nur die wichtigsten zu nennen.

Insgesamt muss ich sagen, die Tarifarbeit ist noch umfassender und vielfältiger geworden. Es reicht einfach nicht mehr aus, einmal im Jahr zu Verhandlungen zusammenzukommen. Die Tarifarbeit läuft kontinuierlich über das ganze Jahr. Es gibt unzählige Gespräche, Telefonate und Treffen mit Arbeitgebern, befreundeten Organisationen, der Politik und, nicht zuletzt, den stetigen Austausch mit den Mitgliedern.

Redaktion: Die Flugsicherung ist aufgrund der Verspätungsdiskussion in der Luftfahrt ins Gerede gekommen. Zusätzliche Tribute von den Fluglotsen sollen eingefordert werden, so das Statement der DFS-Geschäftsführung. In welchem Rahmen können die Fluglotsen mit Maßnahmen rechnen, und wie wird sich die GdF aufstellen?

Markus Siebers: Die GdF ist wie immer an einem Dialog mit der DFS und der Politik interessiert. Wir sind jederzeit darauf vorbereitet, über Maßnahmen zu reden, aber wir werden nicht die Managementfehler und die Fehler der Regulierung auf dem Rücken der Kolleginnen und Kollegen austragen. Wenn es eine gemeinsame Lösung geben

soll, dann muss sie ausgewogen sein und auch unserem Wunsch nach Nachhaltigkeit in der Personalplanung Rechnung tragen.

Zwei oder drei Jahre lang 120 Lotsen einzustellen, wird dem Desaster in der Personalplanung nicht gerecht. Wir erwarten hier eine dauerhaft tragfähige Lösung, die ein „Weiter so“ verhindert.

Welche Maßnahmen kurzfristig helfen können, um die Situation in den Griff zu bekommen, kann ich noch nicht sagen, eine einzelne Maßnahme wird es aber nicht sein.

Redaktion: Die Personalsituation ist in einigen DFS-Niederlassungen schon jetzt sehr angespannt. Überstunden und Mehrarbeit sind gerade im Betriebsdienst fast an der Tagesordnung. Wie sehen Sie die weitere Entwicklung speziell bei der Beschäftigtenzahl der DFS, und in welchem Rahmen werden die Tarifgespräche mit der DFS geführt?

Markus Siebers: Um die zweite Frage zuerst zu beantworten: Leider finden zurzeit keine Verhandlungen zu diesem Thema statt. Alle reden darüber, aber die DFS-Geschäftsführung hat es bisher nicht für nötig gehalten, mit uns in Verhandlungen einzutreten.

Was die Personalzahlen angeht, sehen wir in den nächsten Jahren eine weitere Verschärfung der Situation. Nach unseren Berechnungen gehen dann nämlich fast 400 Kolleginnen und Kollegen in die Übergangsversorgung. Wir brauchen also mindestens vier Jahre, um nur dieses Loch zu stopfen. Zusätzlich müssen wir noch die in den letzten Jahren entstandenen Lücken schließen. Um sicherzuge-

hen, dass wir in sieben oder acht Jahren nicht wieder vor der gleichen Situation stehen, sollten wir in diesen Jahren bei einer Ausbildungskapazität von 120 Plätzen pro Jahr bleiben und danach weiter auf hohem Niveau ausbilden.

Redaktion: Aber nicht nur die DFS ist Ihr direkter Verhandlungspartner. Mit welchen weiteren Tarifpartnern nehmen Sie Gespräche auf?

Markus Siebers: Wir reden grundsätzlich mit allen Beteiligten in der Luftfahrt. Tarifverhandlungen führen wir außer mit der DFS im Moment mit den Töchtern der DFS, der DAS,

der KAT, der FCS, der Eisenschmitt, der Group EAD und demnächst wohl auch mit dem neuen „Baby“, der DroniQ.

Gleichzeitig gilt es auch noch, die Regionalflughäfen der Austro Control und die Vorfeldkontrollen in München und Frankfurt tariflich zu begleiten.

Also: jede Menge Arbeit an allen Fronten.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und wünscht Ihnen das nötige Verhandlungsgeschick sowie eine erfolgreiche Tarifarbeit.

Nachruf

Mit großer Betroffenheit haben wir die Nachricht vom Tod unseres langjährigen Freundes, Kollegen und Frontmanns der ehemaligen ATC-Band *Charly Holding Company*

Jörg „Ränki“ Rankenburg

erhalten.

Wo immer wir gespielt haben, sei es auf Hochzeiten, Geburtstagen, DFS-Feiern, Pios Gartenfeten oder auf unseren Kreuzzügen durch diverse Pubs in Irland – Ränki war stets unser *Leader Of The Pack*.

Wir, die letzten Mitglieder der Band, verabschieden uns auf diesem Wege von Dir, lieber Jörg, mit einem alten Hit von KISS „GOD GAVE ROCK'N ROLL TO YOU“

Günter Kamphues (KA)
Willi Hermes (HR)





Pressemitteilung

Stellungnahme zur gemeinsamen Erklärung der Teilnehmer beim Luftfahrtgipfel

Mit großem Interesse hat die Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) die gemeinsame Erklärung der Vertreter aus Politik und Luftverkehrswirtschaft vom Luftfahrtgipfel in Hamburg am vergangenen Freitag zur Kenntnis genommen.

Die Ankündigung von Bund und Ländern, sich gegenüber der Europäischen Kommission für eine **Verkürzung des Regulierungszeitraums** und dessen Überarbeitung einzusetzen, wird von uns schon jahrelang gefordert, gleichzeitig wäre aber auch eine grundsätzliche Überarbeitung des Gebührensystems dringend notwendig. Ob dies für die derzeit anstehende Regulierungsperiode 3 (2020-24) noch gelingen kann? Wir werden die Aktivitäten des Bundes genau verfolgen.

Auf die angekündigte **Verbesserung der Flugsicherungskapazitäten** im europäischen Luftraum warten wir sehr gespannt. Die beteiligten Parteien versuchen schon seit über zehn Jahren, Fortschritte zu erzielen und scheitern dabei regelmäßig an nationalen Eigeninteressen. Ob nun auf Initiative des BMVI dort plötzlich neue Bewegung hineinkommen kann, wird man abwarten müssen.

Die Ankündigung von Bundesminister Scheuer, den **Personalmangel im Bereich der Fluglotsen** verstärkt angehen zu wollen, halten wir für sehr interessant, fragen uns

jedoch, wie dies bewerkstelligt werden soll. Bei dem derzeitigen (Zitat) „Notstand an aktiven Lotsen“ fehlen diese selbstverständlich auch für die Ausbildung neuer Kolleginnen und Kollegen. Darüber hinaus werden die Effekte einer verstärkten Ausbildung kurzfristig keine Entlastung bringen, sondern frühestens in einigen Jahren spürbar werden.

Im Bereich der Flugsicherungsorganisation selbst und dem damit verbundenen Personalmangel können wir der Erklärung nicht wirklich neue Lösungsansätze entnehmen – schon gar keine, welche die Personalsituation schon im nächsten Jahr spürbar verbessern werden. Das derzeitige Personal wird schon äußerst flexibel eingesetzt, und die angekündigten Veränderungen im tariflichen Bereich (Überstunden usw.) sind allesamt mit der GdF zu verhandeln, weshalb die aufgeführten Punkte hierzu bestenfalls als Absichtserklärung aufgefasst werden dürften.

In der Gesamtbewertung der aufgelisteten 24 Punkte stellen wir fest, dass sowohl Flughäfen als auch Fluggesellschaften im nächsten Jahr aufgrund der angekündigten Maßnahmen wohl deutlich besser dastehen werden. Insgesamt werden sich der Luftverkehr – und damit leider auch die Flugreisenden – aufgrund der nicht kurzfristig behebbaren Personalprobleme bei der Deutschen Flugsicherung auf ein weiteres äußerst unruhiges Jahr einstellen müssen.



Pressemitteilung

Treffen der Luftverkehrsgewerkschaften im Bundesverkehrsministerium

Im Nachgang zu dem Luftfahrtgipfel vom 5. Oktober 2018 in Hamburg fand am gestrigen Nachmittag im Bundesverkehrsministerium auf Einladung von Bundesminister Andreas Scheuer (CSU) ein Treffen von Spitzenvertretern der Luftverkehrsgewerkschaften mit Vertretern der Politik statt.

An der Veranstaltung nahmen aus dem Bereich Flugverkehrskontrolle die Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF), Vertreter für Flugsicherungspersonal in Deutschland und der Trade Union Eurocontrol Maastricht (TUEM) teil. Die TUEM vertritt als internationale Gewerkschaft das Personal der Kontrollzentrale Maastricht, die mit knapp 1,9 Millionen Flugbewegungen im Jahr den Luftverkehr im oberen Luftraum über Nordwest-Deutschland sowie den Benelux-Ländern kontrolliert.

Des Weiteren nahmen die Vereinigung Cockpit (VC), die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO), die Gewerkschaft der Polizei (GdP), die Deutsche Polizeigewerkschaft (DPoIG), die Komaba wie auch ver.di teil.

Da Bundesminister Scheuer kurzfristig zu einer aktuellen Fragestunde in den Bundestag gerufen wurde, führte Staatssekretär Guido Beermann, unterstützt von weiteren Mitarbeitern des BMVI, durch die Veranstaltung.

Es kam zu einem sehr interessanten Austausch über die Ursachen der aktuellen Situation im Luftverkehr und zu einem Ausblick in die kurz- bis mittelfristige Zukunft. Beiden Seiten (Politik und Arbeitnehmervertretern) war klar, dass in diesem Rahmen keine tariflichen Lösungen diskutiert und gefunden werden konnten, dies bleibt den originären Tarifpartnern vorbehalten.

Jedoch zeigten sich alle Parteien gewillt über dieses Treffen hinaus zu prüfen, inwieweit man zu einer Entspannung der Situation beitragen kann.

Zum Ende kam man überein, sich in etwa sechs Monaten in diesem Rahmen wieder zu treffen und bis dahin die weitere Entwicklung mit Hilfe eines gemeinsamen Monitorings zu beobachten.

Matthias Maas
Bundesvorsitzender GdF e. V.

Volker Dick
Präsident TUEM

Klarstellung

In der Ausgabe 4/2018 wurde der Beitrag über unsere Loss of Licence Versicherung – ATC-Guard – von dritter Seite hinsichtlich bestimmter Punkte kritisiert. In Folge wurde aufgrund der unten aufgeführten Formulierungen ein gerichtlicher Beschluss erlassen, gegen welchen wir Widerspruch einlegen. Wir bedanken uns für alle Hinweise und nehmen gern Stellung zu folgenden Punkten.

Punkt 1:

„Deswegen haben wir in Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft der Flugsicherung ein neues und einzigartiges Produkt konzipiert: ATC-Guard.“

Obwohl viele Gespräche mit Mitgliedern der GdF stattgefunden haben, werden wir künftig folgende Formulierung wählen.

„Deswegen haben wir für die Gewerkschaft der Flugsicherung ein neues Produkt konzipiert: ATC-Guard.“

Punkt 2:

„Alle Versicherer schließen für die Loss of Licence-Klausel eine Leistung aus, wenn diese durch psychische Erkrankung verursacht wird.“

Auf diese Formulierung werden wir zukünftig verzichten. Bislang ist uns nur eine Gesellschaft bekannt, welche dieses Risiko absichert. Da dieser Versicherer allerdings in Großbritannien seine Zulassung hat, kommt er aufgrund der ungeklärten rechtlichen Situation des bevorstehenden Brexits aus unserer Sicht nicht in Betracht.

Punkt 3:

„Alle Mitglieder der GdF haben weitere und einzigartige Vorteile. Die Höhe der versicherbaren Rente ist bei allen Versicherern begrenzt, im Höchstfall auf 2.000 EUR monatlich. Mitglieder der GdF haben die einzigartige Möglichkeit, sich von Beginn an mit 3.000 EUR monatlicher Rente finanziell vor einer Untauglichkeit zu schützen. Eine Absicherung in dieser Höhe ist sonst nicht erhältlich.“

Bei einem Anbieter kann man tatsächlich auch von Beginn an 2.100 EUR absichern. Auch wenn diese 100 EUR wohl nicht entscheidend sind, ist die Aussage, dass die Höhe der versicherbaren Rente „im Höchstfall auf 2.000 EUR monatlich“ begrenzt ist, demnach natürlich nicht richtig und wird so auch nicht mehr von uns verwendet.



Nach Ansicht Dritter wurde von uns nicht eindeutig genug hervorgehoben, dass es sich um die „Rente zu Beginn“, also schon bei Antragstellung handelt. Einige Versicherer bieten durch dynamische Anpassungen und Nachversicherungsoptionen bei besonderen Ereignissen eine Erhöhung der versicherten Rente während der Laufzeit des Vertrags. ATC-Guard bietet das natürlich auch. Wir werden dies in Zukunft deutlicher hervorheben.

Punkt 4:

„Mit ATC-Guard haben sie somit die besten Bedingungen und profitieren zusätzlich als Gewerkschaftsmitglied von einzigartigen Vorteilen.“

Wir werden zukünftig folgende Formulierung wählen:

„Mit ATC-Guard haben sie somit besondere Bedingungen und profitieren zusätzlich als Gewerkschaftsmitglied von einzigartigen Vorteilen.“

Punkt 5:

„ATC-Guard leistet auch, wenn Berufsunfähigkeit durch psychische Erkrankung vorliegt.“

Diese Aussage ist zwar korrekt, dennoch werden wir sie bis zur endgültigen Klärung nicht verwenden. Bei ATC-Guard besteht selbstverständlich Versicherungsschutz bei Berufsunfähigkeit, wenn der Versicherte z.B. aufgrund einer hohen Arbeitsbelastung an einer Depression erkrankt und daher seine Tätigkeit für mehr als sechs Monate nicht mehr ausüben kann. ATC-Guard bietet im Rahmen der Berufsunfähigkeit auch Versicherungsschutz bei Alkoholabhängigkeit. Nur die reine Untauglichkeit ist in beiden Beispielen nicht abgesichert. Allerdings besteht bei ATC-Guard auch Versicherungsschutz bei Untauglichkeit, wenn eine psychische Erkrankung durch bestimmte organische Leiden ausgelöst wird.

i.A. Christian Heß, Stöwer, Hermann & Partner

Fachbereichsmitteilung

Informationen des Fachbereiches FSBD der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

Liebe Mitglieder,

die DFS hat am 24.9. und am 26.10. einen sogenannten Personalplanungsworkshop abgehalten, bei dem sich die Verantwortlichen für Personalplanung der ganzen Republik in Mörfelden getroffen haben. Freundlicherweise wurde auch ein Vertreter der GdF eingeladen, was von unserem Leiter Gerd Gerdes dankend angenommen wurde.

In den beiden Workshops verfestigte sich das Bild, dass die DFS weiterhin in ihrer eigenen Filterblase lebt. „Nur das Verkehrswachstum ist schuld an den Personalproblemen!“ und „Das Drehen an kleinen Stellschrauben wird das Problem schon lösen!“ sind weiterhin die Mantras, die gebetsmühlenartig vor sich hingemurmelt werden. Der Standpunkt des FSBD, dass man vielleicht mal zusätzlich und längerfristig Geld in die Hand nehmen muss, wird als absurd abgetan.

Wenn mehrere Führungskräfte fordern, dass ein höherer Beitrag von den Arbeitnehmern eingefordert werden soll, dann zeigt sich, welcher Geist hier regiert.

Wir möchten unmissverständlich klarstellen, dass die Arbeitnehmer nicht verantwortlich für die Personalmisere der DFS sind und das Drehen an kleinen Stellschrauben diese nicht lösen wird.

Wenn eine Sektorgruppe einen Personalbedarf von über 50 Lotsen pro Tag hat, aber das Jahr über mit knapp über 30 geplant werden muss, dann braucht man nicht mehr über kleine Stellschrauben zu reden.

Wenn in einem Center ein neues ATM-System eingeführt werden soll und die Schulung aus Personalnot immer weiter schrumpft und der Einführungstermin in den März gelegt werden muss, dann braucht man nicht mehr über kleine Stellschrauben zu reden.

Wenn Kontrolltürme mitten am Tag einfach mal komplett schließen müssen, damit die Lotsen ihre nötige Regenerationszeit in Anspruch nehmen können, dann braucht man nicht mehr über kleine Stellschrauben zu reden.

Wenn die DFS für weit mehr als drei Millionen Minuten an Verspätungen verantwortlich ist, dann braucht man nicht mehr über kleine Stellschrauben zu reden.

Der FSBD möchte nicht von der Kommunikationsabteilung vereinnahmt werden, und es soll nicht der Eindruck entstehen, dass die GdF die schmalen Ergebnisse dieser Veranstaltungen signifikant mit beeinflussen konnte oder gar mitträgt.

Im Gegenteil sind wir gespannt, wie lange es dauert, bis die DFS die Schwere der Situation anerkennt – je länger dies verschleppt wird, desto später wird eine Verbesserung eintreten.

Euer FSBD-Vorstand



Foto: DFS

Über den Zustand der DFS



von Gerd Gerdes

Die Situation der DFS veranlasst mich, meine persönliche Sicht zu Papier zu bringen.

Allein ein Blick auf die Delay-Zahlen zeigt, dass etwas faul sein muss. Grob geschätzt, wird die DFS bis zum Jahresende 2018 für weit über drei Millionen Ver-

spätungsminuten verantwortlich sein. Als wäre das allein nicht schon tragisch genug – es ist keine Besserung in Sicht. Und nächstes Jahr werden es mit allergrößter Wahrscheinlichkeit – sollte kein mittelgroßes Wunder geschehen – noch deutlich mehr werden. Daran scheint kein Weg vorbeizuführen. Und dies, obwohl schon viele Flieger auf deutlich tiefere Flugprofile gezwungen wurden und 2019 vermutlich noch mehr gezwungen werden.

Ich erinnere mich an einen Slogan aus dem Jahr 2017: „Jeder Liter zählt!“

Kaum zwei Jahre später scheint dies total hinfällig zu sein – Hauptsache es kann überhaupt geflogen werden.

Ein Löwenanteil an den Verspätungen entsteht im oberen Luftraum – nur warum? Warum wurde das Personal nicht rechtzeitig nachgeführt? Warum besteht die DFS auf dem Mantra „Nur die Verkehrssteigerungen sind schuld!“? Dieses „Warum“ muss und darf gefragt werden, denn die GdF hat jahrelang genau dies alles vorhergesagt und wurde nicht müde, die Verantwortlichen in der DFS darauf hinzuweisen und zu warnen. Wir stießen auf taube Ohren.

Wären es nur die „unerwarteten“ Verkehrssteigerungen, die zu Verspätungen führen, so würde dies ja bedeuten, dass mit dem derzeitigen Personal zumindest der Verkehr aus dem Jahr 2017 ohne Verzögerungen abarbeitbar wäre. Nur ist dies mitnichten der Fall. Die Sektoröffnungszeiten, die aufgrund der Personallage für nächstes Jahr vorgesehen sind, würden auch mit dem Verkehr aus 2017 zu immensen Verzögerungen führen.

Fakt ist, dass in vielen EBGen der Personalstand 2019 deutlich geringer sein wird als noch 2017. Es wurde schlicht

und ergreifend nicht genug Personal nachgeführt, um die Altersabgänge auch nur ansatzweise auszugleichen.

Vielmehr noch wurde 2013/14 stolz verkündet, man hätte nun Möglichkeiten gefunden, den Lotsenüberhang schmerzfrei abzubauen. Bravo!

Dieser Umstand wird von unserer Führung leider immer noch negiert – würde dies doch bedeuten, dass in der Personalplanung eventuell etwas nicht ganz rund gelaufen ist. Das operative Personal ist es gewohnt, Fehler einzugestehen und dafür geradezustehen – dies entspricht unserer Moral und unserem Berufsbild. Versucht nun die Führungsebene, gefühlt, alternative Fakten zu schaffen, so führt dies zu großem Unverständnis in der Belegschaft.

Umgang mit der Situation

Anstatt in der DFS das Problem anzuerkennen und angemessen darauf zu reagieren, passiert wieder einmal das Übliche: mit dem Finger auf Andere zeigen und an sich denken. Zwar will man sich im nackten Angesicht der Misere nicht nachsagen lassen, nichts zu tun, aber die zur Schau gestellte hektische Betriebsamkeit erscheint mir als nicht zielführend – und hat somit keinerlei Aussicht auf Erfolg. Kaum eine Woche vergeht, ohne dass nicht irgendjemand einen „tollen“ Vorschlag aufbringt, wie man ein Luftraum-Pflaster auf die Personal-Wunde kleben kann.

Kein Konzept, kein Plan, keine Struktur – aber Hauptsache mal was gemacht.

Mal soll ein höherer Beitrag von den Arbeitnehmern eingefordert, mal soll der untere Luftraum wieder einmal angehoben werden – möglichst sofort. Dabei fehlt es schon beim zweiten Blick an den betrieblich und technisch notwendigen Voraussetzungen für eine sinnvolle, d.h. großflächige Umsetzung, wie Frequenzabdeckungen oder Luftraumstrukturkonzepte usw. Auch würde das derzeit vorhandene Personal zur gründlichen Erarbeitung theoretischer und praktischer Schulung wohl nicht ausreichen. Na dann halt nur in einem kleinen Bereich, so kann nach außen dargestellt werden, es wird alles Mögliche getan. Sinnfrei bleibt es leider trotzdem.

Dass die DFS in genau diese Situation überhaupt erst gekommen ist, weil, nach meiner Auffassung, weder ein sinnvolles operatives noch finanzielles Gesamtkonzept



Foto: DFS

hinterlegt ist, scheint weder intern noch extern von Interesse zu sein. Ist es nicht evtl. an der Zeit, das 5-Punkte-Programm überaus kritisch zu hinterfragen?

Geschäftsführung

Und was macht die Geschäftsführung? Keine Ahnung, um ehrlich zu sein. An der 25-Jahr-Feier habe ich teilgenommen. Allerdings gewann ich bei dieser Veranstaltung eher den Eindruck, dass niemand an diesem Abend die Aussichten realistisch darstellen wollte. Selbst die DFS-Presseseite spricht davon, dass sich die DFS hat feiern lassen. Andere sprechen davon, dass der DFS in einer hochnotpeinlichen Veranstaltung die Leviten gelesen wurden. Es ist wohl wie immer eine Frage der Perspektive und des Standpunkts.

Unsere Kolleginnen und Kollegen in den Flugverkehrskontrollstellen arbeiten sicher, flüssig und professionell den stark gestiegenen Luftverkehr ab. Sie sind der Grund, warum es überhaupt noch läuft. Sie haben ihren Job hervorragend gemacht, trotz zunehmend widriger Umstände.

Und die Geschäftsführung? Leider wirken die Geschäftsführer der DFS nicht wie ein Team. Anstatt eigene und nur

zu offensichtlich gemachte Fehler endlich einzuräumen und das ehrliche Gespräch zu suchen, setzt Herr Prof. Scheurle, CEO der DFS, auf Druck. Drohte er doch unlängst damit, Rhein Radar zu schließen und von Slowenien aus kontrollieren zu lassen. Das nenne ich „Führungsqualität vom Feinsten“. Inhaltlich ist so eine Drohung natürlich leer. Jedoch stellt sich im Angesicht solchen Auftretens schon die Frage: Warum wird diese Drohung überhaupt ausgesprochen? Was glaubt er, damit erreichen zu können? Mehr Motivation bei seinen Mitarbeitern wohl kaum.

Die Frage muss erlaubt sein: Sollen die Wachleiter bei Rhein Radar und in den anderen Regionen, je nach „Personalnotstand,“ den Verkehr ab sofort nicht mehr auf ein sinnvolles Maß reduzieren? Ist es das, was gewünscht ist? Dann ist die Konsequenz: „Safety ade!“

If you think safety is expensive, try an accident.

Ich kann mich nur noch wundern.

Verfahren & Systeme

Auch hier fehlt ein Gesamtkonzept. Man schraubt mal hier, mal da. Bei jeder Änderung wird im Grunde nur ge-

fragt: Erhöht es die Kapazität? Wenn die Antwort hier nicht „Ja“ lautet, haben operativ sinnvolle Projekte schon verloren. Das ermöglicht es natürlich, auch hanebüchene Vorschläge durchzubringen. Es reicht einfach, immer zu sagen: „Das bringt + 10 bis +15 % Kapazität“, und schon gibt es grünes Licht.

Wie gesagt: Dies ist meine persönliche Sicht. Doch ich muss die DFS auch mal loben: Die Entscheidung für das neue ATM-System iCAS für alle Center erscheint mir richtig, trotz allen Aufwands. Das heißt nicht, dass die Wehen beim Umstieg vom konventionellen System auf iCAS nicht schmerzhaft (und teuer) werden. Aber die grundsätzliche Entscheidung war und ist richtig und wird sich langfristig auszahlen.

Aber das war's auch schon mit Lob. Viele Bugs in einem System sind ein sicheres Zeichen, dass eben nicht alles Gold ist, was glänzt. Es sind beinahe sichere Indikatoren für eine schlechte Projektkultur. Lange Arbeitszeiten, zu viel Crunch, zu viel Zeitdruck. Release-Termine diktieren die Prozesse, nicht die Qualität oder die (Entwicklungs-) Reife des Produkts.

Schon bei iCAS 1 mussten viele, zum Teil große Bugs kurz nach Release nachträglich korrigiert werden, aber es wird bei iCAS 2 nicht besser. Und wehe, jemand traut sich, das zu sagen. Dann findet ein Meinungs austausch statt – die Meinung des Mitarbeiters wird ausgetauscht.

Keiner, der, so wie ich, schon lange dabei ist, erwartet eine bugfreie Software – dafür ist ein ATM-System zu komplex. Aber ein ausreichendes Maß an Politur und Spucke erwarte ich. Dafür ist Flugsicherung zu wichtig. Es sei noch einmal an die Sache mit der „safety“ und dem „accident“ erinnert.

Ausblick

Was bleibt unterm Strich zu sagen? Ich bin besorgt.

Das heißt nicht, dass es so schlimm kommen muss. Aber wenn die Hoffnung in der DFS schon lautet: „Vielleicht haben wir Glück und es kommt eine Rezession“, dann ist das sehr wohl ein Grund, sich zu sorgen. Es gibt schon sehr viele Kolleginnen und Kollegen in der DFS, die auch besorgt sind und den Kurs ändern wollen.

So ein Jahr wie 2018 darf sich nicht wiederholen, hieß es. Wird es auch nicht. Es wird noch deutlich schlimmer werden, bevor es irgendwann wieder besser werden kann.

Ich hoffe, dass die DFS aus dieser Krise gestärkt hervorgeht und es schafft, einen realistischen Plan für die Flugsicherung der Zukunft zu entwerfen – gerne auch mit der GdF. Ich hoffe, dass die DFS die Kraft findet, einen dann sicher ambitionierten Plan auch umzusetzen – auch dies gerne zusammen mit der GdF. Das wird jedoch nur gelingen, wenn nicht mehr Opportunismus, sondern endlich Sachverstand und Weitsicht regieren.

Jedoch zeigte mir der DFS-Workshop „Personalbedarfsplanung“, an dem ich teilgenommen habe, dass leider noch immer kein wirklicher Wille zu echten Verbesserungen – in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit der GdF – zu erkennen ist. Dies mag wohl daran liegen, dass diese eben kurz-, mittel- und langfristig zusätzlich Geld kosten würden. Es wird immer noch daran geglaubt, dass „Drehen an kleinen Stellschrauben“ ausreicht. Um (kurzfristig) eine signifikante und nachhaltige Verbesserung zu erreichen, kam es bislang in der DFS zu keiner besseren Idee, als erneut zusätzliche Beiträge der Arbeitnehmer einzufordern.

Ich denke, es ist an der Zeit, für die Arbeitnehmer zu fordern, dass die Managementebene endlich die notwendige politische Arbeit leistet und den Vorgaben nach Maximierung der Gewinne der Airlines den gebotenen Widerstand entgegengesetzt.

Die sich andeutende, noch viel größere Misere im deutschen Luftraum für 2019 ff. wird sich nicht mit „kleinen Stellschrauben“ beheben lassen.

Das Management ist nun endlich gefordert, kreative und zielgerichtete Maßnahmen zur Beseitigung dieser Misere zu ergreifen und vor allem, auch die vorhandenen Mitarbeiter, die mit ihrem Berufsethos tagtäglich dafür sorgen, dass der „Laden trotzdem läuft“ zu motivieren und auf den steinigen Weg „mitzunehmen“.



Eurowings A320: Der knapp 2 Jahre alte A320 der Eurowings fliegt Werbung für AVIS. Im Hintergrund landet gerade der große Bruder. Aufgenommen in Düsseldorf am 30.09.2018. Foto: Frank Schuchardt



French Air Force A340: Einen Teil der französischen Regierungsflotte darf man hier bewundern. Im Vordergrund der moderne A340 und weiter hinten der ältere A310. Aufgenommen in Paris-CDG am 25.09.2018. Foto: Michael Stappen



Cabo Verde B757: Diese etwas blasse und mit einem Alter von fast 24 Jahren etwas betagte B757 der Cabo Verde Airlines war früher u.a. bei British Airways im Einsatz. Foto: Michael Stappen



Aigle Azur A330: Besser bekannt als D-ALPC in den Farben von LTU und später Air Berlin, fliegt dieser A330 seit letztem Sommer für die französische Aigle Azur. Hier bei der Landung in Paris-Orly aufgenommen. Foto: Michael Stappen



Air Corsica A320: Eher in Frankreich bzw. auf Korsika ist dieser A320 der gleichnamigen Air Corsica anzutreffen, hier bei der Landung in Paris-Orly am 26.09.2018 fotografiert. Foto: Michael Stappen



French Bee A340: Aus French blue wurde French bee, und mit diesem schicken Farbenkleid bedient dieser A340 ferne Ziele in der Karibik oder im Indischen Ozean. Foto: Michael Stappen

Fachbereichsmitteilung

Informationen des Fachbereiches FSAD der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

200 Tage FSAD

Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,



Jörg Waldhorst

der dritte Fachbereich der GdF, der FSAD, ist nun seit etwas über sechs Monaten handlungsfähig. Davor war die Startergruppe aktiv, um Themenschwerpunkte des FSAD zusammenzutragen, letztgenannte jedoch bis Mitte April ohne Mandat. Seit April war es relativ ruhig um den FSAD, was die Außenwirkung betrifft. Wir waren dennoch sehr aktiv.



Daniela Marx

Wir, als Vertreter der Interessen der nicht-operativ Beschäftigten in der Flugsicherung haben als junger Fachbereich auch schon ein paar Punkte bzw. Zwischenschritte erreicht, über die wir an dieser Stelle ausführlicher berichten wollen:

Mehr als 20 % Mitgliederzuwachs!

Wir sind zwar mit einer relativ kleinen Anzahl von Mitgliedern gestartet, sind aber von ursprünglich 133 Mitgliedern auf 170 Mitglieder gewachsen, mit steigender Tendenz.

„Offenes Ohr“ bei der Geschäftsführung

Dr. Hann hat sich unsere Sorgen bezüglich der Diskriminierung von Gewerkschaftsmitgliedern im nicht-operativen Bereich (vor allem UZ!) angehört und betont, dass

dies gegen die Regeln verstößt. Er hat sich gegenüber den Führungskräften deutlich gegen eine Diskriminierung von GdF-Mitgliedern (im nicht-operativen Bereich) ausgesprochen. Ein Thema, das von uns weiterhin aufmerksam und sensibel beobachtet werden wird!

Aufsichtsrat

Der FSAD hat dank der überwältigenden Stimmabgabe für die GdF-Angestelltenliste einen Sitz im Aufsichtsrat und nimmt somit an der Überwachung und Lenkung der Geschicke der DFS bzw. des DFS-Konzerns teil. Wir bedanken uns hiermit für die hohe Wahlbeteiligung bei den operativ tätigen Kolleginnen und Kollegen, ohne die dieses Ergebnis nicht möglich gewesen wäre.

Einführungswoche Azubis/Dual-Studierende

Die GdF hat über unseren Fachbereich erstmals an der Einführungswoche für die neuen Azubis/Dual-Studierenden 2018 teilgenommen.

Der FSAD konnte hier den Neueinsteigern bei der DFS ein gutes erstes Bild von der GdF vermitteln und den Blick dafür schärfen, dass die Mitarbeiterbelange über Tarifverträge von Mitarbeitern für Mitarbeiter reguliert werden. Der uns zur Verfügung gestellte Slot für unsere Präsentation war kurz, wir konnten die erforderlichen Informationen jedoch verständlich vermitteln. Die Azubis haben außerdem einen eigens neu erstellten, auf sie abgestimmten Flyer erhalten. Diesen Weg wollen wir weiter beschreiten und im Jahr 2019 erweitern und intensivieren.

Tarifgeschehen zum Thema Berufliches, Familie und Soziales („BFS“)

In der regelmäßig tagenden Tarifkommission der GdF, in der wir als FSAD einen von 18 Sitzen haben, konnten wir unsere Themen einbringen und in mehreren Arbeitsgruppentreffen verfeinern. Wir rechnen damit, dass wir im ersten Quartal 2019 an die DFS herantreten können.

Unsere Teilnahme an verschiedenen tariflichen Arbeitsgruppen umfasst:

- „BFS“ Berufliches, Soziales und Familie (Einführung tariflicher Regelungen dazu)
- LZK Langzeitkonto (Ausarbeitung von Verbesserungen)
- bAV betriebliche Altersversorgung (Sondierung in Zusammenarbeit mit der DFS)

Teilnahme an Clearingstelle

Tarifvertragliche Themen, zu denen es bei der DFS und bei der GdF unterschiedliche Sichtweisen gibt, werden in die durch DFS und GdF neu geschaffene Clearingstelle getragen und dort behandelt und – bei Einigung – gelöst. Der FSAD ist dort, je nach Thema, vertreten.

Aktivitäten für die jüngeren Mitarbeiter formieren sich.

Infos erfolgen dazu 2019. Ansprechpartner ist maik.forschler@gdf.de.

Der FSAD aktiviert darüber hinaus die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit, zunächst auf dem Campus in Langen. Das Ziel ist, dass sich zunächst die Obleute der Fachbereiche bei einem gemeinsamen Treffen austauschen und weitere Schritte ins Auge fassen. Dieser Austausch von Themen kommt über kurz oder lang dem fachlichen Austausch und der Verbesserung von Arbeitsbedingungen zugute. Wir sind eine Gewerkschaft!

Auf einer Strategieklausur am 20. Oktober 2018, zu der sich elf Obleute und Delegierte inklusive Fachbereichsvorstand getroffen haben, wurde selbstkritisch geschaut, wohin es gehen soll, aber auch, was wir bisher erreicht haben. Die vorstehenden positiven Punkte wurden dabei identifiziert. Im Nachgang zu diesem Treffen wurde deutlich, dass der Fachbereich, außer bei den tariflichen

Themen, auch eine Rolle bei der Fachbereichsarbeit zu leisten hat.

Identifizierung von Themen für die Fachbereichsarbeit

Neben den tariflichen Themen, die nach erfolgter Behandlung endlich sind, gibt es Themen, an denen der Fachbereich ständig arbeiten muss, nicht zuletzt, um in den Dialog mit der DFS zu treten, um Dinge zu verbessern oder zu vermeiden.

Wir haben u.a. folgende Themen identifiziert:

- **ständig aktuell: Stellennachbesetzung und Wissenstransfer**
- **brandaktuelles Thema auf Seite der DFS: Outsourcing**

Zum letzten Thema wird ein Grundlagenpapier erstellt. Mehr dazu im Neuen Jahr.

Bitte beachtet, dass wir die Arbeit für Euch im Rahmen der GdF ehrenamtlich verrichten. Es ist kein Vollzeitjob, sondern läuft parallel zum eigentlichen Hauptberuf. Hinzu kommt, dass die Themen nicht pausenlos von Anfang bis Ende (z.B. bis zu einem Entwurf eines Tarifvertrages) erarbeitet werden können, sondern gerade die tariflichen Themen zusammen mit den Fachbereichen FSBD und FSTD in der regelmäßig alle acht Wochen tagenden GdF-Tarifkommission. Dort entstehen Schritt für Schritt Zwischenergebnisse, die zwischen den Tagungen aufgearbeitet und verbessert werden. Habt somit bitte Vertrauen in und Geduld mit unserer Arbeit. Wir melden uns spätestens am Anfang des nächsten Jahres mit weiteren Infos!

Es grüßt Euch Euer Fachbereichsvorstand des FSAD

Fachbereichsmitteilung

Informationen des Fachbereichs FSTD der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

IFATSEA GA 2018

Die 48. IFATSEA General Assembly (Vollversammlung der International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) fand vom 4. bis 9. November 2018 im bekannten Küstenort Hammamet statt. Dies ist zwar die meist besuchte Region Tunesiens, doch das nordafrikanische Land mit dem orientalischen Charme hat mit seinen archäologischen Stätten aus punischer und römischer Zeit und seiner Berberkultur mehr zu bieten als Sonne, Meer und Strand. Hammamet ist zudem ein zentraler Ort für Kongresse, wie eine parallel stattfindende Medizinertagung und ein Telekommunikationskongress bewiesen.

Unter dem Motto „Safety und Security“ fanden sich über 120 Techniker und Ingenieure aus 40 Ländern zusammen, um an fünf Tagen Meinungen und Ideen auszutauschen. Natürlich wurde auch über unsere wichtigsten Ziele – die Implementierung der ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel) in den ICAO Annex 1 sowie die Schaffung von weltweiten Ausbildungsstandards – ausgiebig diskutiert. ATSEP ist die offizielle Bezeichnung für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure nach ICAO.



André Vöcking und Matthias Eversberg im Auditorium der Assembly.
Foto: GdF



In diesem Jahr war die GdF durch André Vöcking als Leiter des Fachbereichs FSTD und stellvertretenden Bundesvorsitzenden der GdF, Thomas Schuster als „Head of Delegation“ und Leiter des IFATSEA Sub-Committee Safety, Uwe Schindler als Leiter des Sub-Committee Training sowie Matthias Eversberg als Focal Point GdF Lobby Initiative Europe vertreten. Thorsten Wehe reiste in seiner Eigenschaft als kommissarischer Präsident der IFATSEA an.

Bei der diesjährigen Versammlung standen in den Plenarsitzungen neben den normalen organisatorischen Punkten – z.B. dem Bericht des Schatzmeisters, Berichten aus den IFATSEA Regionen Afrika, Asien/Pazifik, Amerika Nord/Süd und Europa sowie der Aufnahme und dem Ausschluss von Mitgliedsverbänden – auch Wahlen an. Turnusmäßig standen die Wahlen der Regionaldirektoren Asien/Pazifik und Europa, des Executive Secretary (Hauptgeschäftsführer) und des Präsidenten auf der Agenda. Der vormalige Präsident Daniel Boulet aus Kanada hatte zum 15. Juli 2018 seinen Rücktritt in der laufenden Amtsperiode verkündet.

Sehr interessant war aus unserer Sicht vor allem die Wahl des Präsidenten und des neuen Executive Secretary. Thorsten Wehe stellte sich als einziger Präsidentschaftskandidat zur Wahl und musste daher laut den Statuten der IFATSEA nicht mehr gewählt werden, er wurde zum Präsidenten ernannt. Besonders erfreulich ist, dass Thorsten als Mitglied der GdF unsere Aktivitäten zur Implementierung einer global einheitlichen Lizenz für ATSEP im Annex 1 in der IFATSEA vorantreibt. Nebenbei bemerkt ist mit dieser Wahl zum ersten Mal ein zentraleuropäischer Präsident gewählt worden, bisher wurde dieses Amt traditionell von britischen bzw. nordamerikanisch/kanadischen Kollegen besetzt.

Zum Executive Secretary standen Christina Felix aus Portugal und Robert Schneeberger aus Österreich zur Wahl. In



Die deutsche Delegation v.l.n.r. Thomas Schuster, Thorsten Wehe, André Vöcking, Uwe Schindler, Matthias Eversberg. Foto: GdF

dieser Wahl konnte sich Cristina Felix durchsetzen. Damit ist nach vielen Jahren wieder eine Frau im Vorstand der IFATSEA.

Natürlich wurde auch in den fünf Untergruppen (Sub-Committees) wieder an Fach- und Sachfragen in Bezug auf ATSEP Lizenz, ATSEP Training, ICAO, Safety und Future Systems gearbeitet, um dort die richtigen Weichen zur Aufnahme unserer Berufsgruppe in den Annex 1 zu stellen.

Thomas Schuster arbeitete mit dem Sub-Committee Safety an zwei Vorkommnissen, in welche ATSEP involviert waren. Bei einem Komplettausfall der Luft-Boden-Kommunikation in einem japanischen ACC durch ein fehlerhaftes UPS-Design verlängerte die mangelhafte Ausbildung der zuständigen ATSEP die Ausfallzeit eklatant. In Spanien fielen die durch Outsourcing nicht mehr überwachten Datenleitungen zwischen Tower und ACC Barcelona aus. Die zuständigen ATSEP sorgten mit eigenem Equipment für eine Fehlerumgehung, da die zuständigen Fremdfirmen nicht in der Lage waren, den Fehler zeitnah zu beheben. Eine weitere Aufgabe des Sub-Committees war die

Definition der Aufgabenpakete vier bis acht der IFATSEA ATSEP Safety Study. Hier wurden Inhalte festgelegt und die zuständigen Personen benannt. Leider konnten nicht für alle Arbeitspakete Verantwortliche, geschweige denn entsprechend viele Mitarbeiter gefunden werden. Bei Interesse bitte zeitnah unter thomas.schuster@gdf.de melden!

Da Andreas Meyer, Chairman des Sub-Committee Licensing, aus gesundheitlichen Gründen leider nicht teilnehmen konnte, hatte André Vöcking die Leitung der Gruppe stellvertretend übernommen. Leider schwankt die Zahl der Teilnehmer je nach Austragungsland immer recht stark, daher fragte André den Ausbildungsstand und die Ausgestaltung einer eventuellen Lizenz ab. Als Ergebnis zeigte sich hier, dass große Unterschiede bezüglich der Ausbildungsdauer zwischen Europa und Afrika bestehen. In den afrikanischen Ländern dauert eine Ausbildung zum ATSEP teilweise sehr viel länger als bei uns! Zudem betreiben Länder wie Südafrika, Kenia oder Nigeria große Ausbildungszentren bzw. Universitäten, in denen ATSEP, ATCO und auch Piloten ausgebildet werden. Von der Vorstellung, es mit Drittweltländern zu tun zu haben, kann



Blick in den Sitzungssaal in Hammamet. Foto: GdF

man sich hier getrost verabschieden. Ein hoher Ausbildungsstandard und teilweise auch ein Lizenzwesen sind in diesen Ländern eine Selbstverständlichkeit.

Auch das Sub-Committee Training ist momentan mit einem deutschen Chairman besetzt, Uwe Schindler. Durch die Überschneidungen in den Themen des Sub-Committee Training mit den Sub-Committees ICAO und ATSEP-Lizenz wurde nach einer intensiven Diskussion bezüglich einer Neustrukturierung der Sub-Committees entschieden, diese drei Ausschüsse temporär zusammenzulegen. Es wurden vier gemischte Arbeitsgruppen gebildet, die in Arbeitspaketen Lehrgangsinhalte für das ATSEP Basic-Training entwickelten. Diese Inhalte sollen die Lehrgangsziele aus dem ICAO Dokument 10057, Appendix B, B.1 (Recommended Training Objectives for a Basic Training Course) präzisieren, um interessierten ANSPs einen Leitfaden zur Verfügung zu stellen, mit welchem sie schnell und unkompliziert ein ICAO-konformes Basic-Training durchführen können.

Des Weiteren wurde die im letzten Jahr entwickelte Umfrage zu ATSEP-Ausbildung und -Prüfungen online gestellt. Die Auswertung der Umfrage soll eine Übersicht

bieten, wie sich derzeit die Ausbildungssituation in den Mitgliedsstaaten der IFATSEA darstellt.

Aber nicht nur in den Sitzungen wurde über die Einführung der Lizenz diskutiert, sondern auch in der „freien“ Zeit. Hier wurde versucht, die großen Gegner der ATSEP-Lizenz für unser Vorhaben zu gewinnen. Leider haben einige Länder, wie z.B. Kanada, Österreich und England,



Thomas Schuster und Uwe Schindler bei der Eröffnungsveranstaltung. Foto: GdF



Gruppenbild der Teilnehmer. Foto: ATENA/ATSEP-Fachverband

statt einer Lizenz einen Vertrag mit dem Arbeitgeber, in dem die Ausbildung geregelt ist. Hier wird die Implementierung einer Lizenz kritisch gesehen, wenn nicht gar abgelehnt. Natürlich wird immer wieder das Ammenmärchen der hohen Kosten einer Lizenz bemüht, doch auch die grundsätzlich liberaleren Gesellschaften Englands, Kanadas und der USA sowie die Angst vor einer eventuell vorgeschriebenen medizinischen Untersuchung (MedEx) spielen eine Rolle.

Wie man sieht, ist der FSTD tief in der IFATSEA verwurzelt, und man schätzt dort die zuverlässige Anwesenheit und Zuarbeit unseres Fachbereichs sehr. Immer wieder wurden wir gefragt, wie wir es geschafft haben, dass unsere Berufsgruppe in die EU-Durchführungsverordnung 2017/373 aufgenommen wurde. In diesem Jahr sind wieder viele Kollegen an uns herangetreten, um uns auf dem Weg zur Lizenz für ATSEP im ICAO ANNEX 1 zu unterstützen. Leider konnten – wohl auch wegen der seit den Anschlägen von 2015 als angespannt geltenden Sicherheitslage – nur 17 europäische Fachverbände begrüßt werden. Dies war bei der Dringlichkeit der anstehenden Aufgaben sehr bedauerlich, denn es fehlten dadurch, nicht nur in den Sub-Committees, Arbeitskraft und Fachwissen.

Dennoch können wir insgesamt auf eine erfolgreiche Woche zurückblicken, in der gute Arbeit geleistet, alte Kontakte gepflegt und neue geknüpft wurden. Alle Reports dazu lassen sich in der E-Library unter <http://www.ifatsea.org> nachlesen. Die nächsten Assemblies finden 2019 in Ghana und 2020 in Tschechien statt.

Thomas Schuster, Matthias Eversberg



Thorsten Wehe – neuer IFATSEA-Präsident. Foto: GdF

EINLADUNG

16. Ordentliche FSTD-Bundesfachbereichskonferenz 2019



Der **Bundesfachbereichsvorstand FSTD** hat beschlossen,

die **16. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz
des Fachbereiches FSTD der GdF e. V.**

**vom 05.04.2019/Beginn um 11:00 Uhr
bis 06.04.2019/Ende ca. 16:00 Uhr**

einzuberufen.

**Hierzu lädt der Vorstand alle Delegierten und Obleute des FB FSTD herzlich ein:
PARK HOTEL Leipzig · Richard-Wagner-Straße 7 · 04109 Leipzig · www.parkhotelleipzig.de**

*Bitte melde Dich bis zum **7. Dezember 2018** über die GdF-Homepage
im Delegiertenbereich unter „FSTD-Konferenz“ oder über die GdF-App an.*



Treffen in Dublin. Foto: J. Lehmann

I.F.A.T.C.A.



Fáilte – Tá áthas orm bualadh leat! Welcome – pleased to meet you!



von Jens Lehmann

**Dublin im Oktober –
20 Grad, wolkenlos, leichte
Brise aus Südwest.**

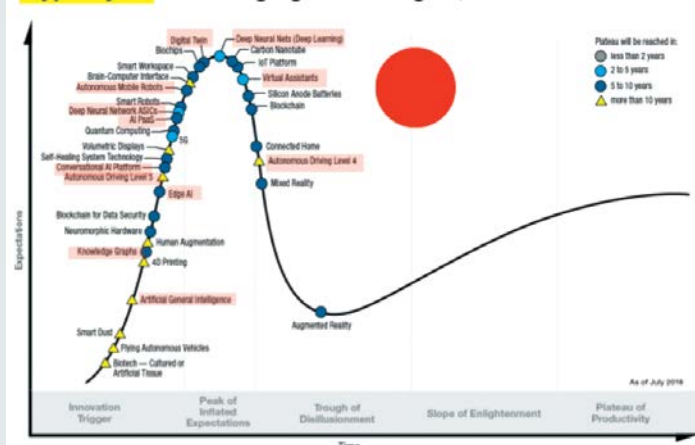
Während die Iren in völlig überfüllten Straßencafés sitzend, vor den Pubs stehend, unzählige Guinness trinkend wunderschöne Herbsttage genossen, verbrachten die GdF-Delegierten J. Lehmann und O. Wessollek diese herrlichen Tage in den unterirdisch gelegenen, fensterlosen Konferenzräumen des altherwürdigen Hotels „The Gresham“.

Glücklich, leicht gestresst, aber doch mit einiger Zufriedenheit konnten die (drei!) Mitglieder des irischen Organising Committee die versammelten 144 Delegierten aus 35 Mitgliedsverbänden – die höchste je erreichte Teilnehmerzahl eines ERM – auf dem diesjährigen IFATCA European Regional Meeting (ERM) mit oben genanntem Spruch begrüßen.

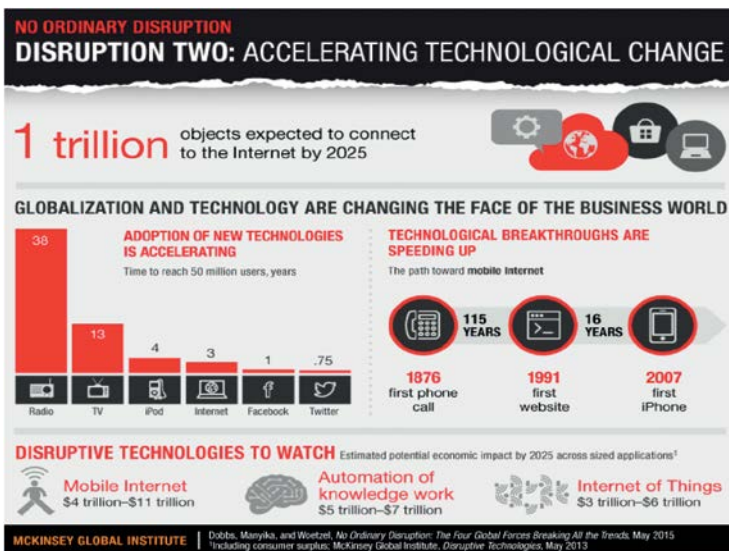
Den Auftakt dieses dreitägigen Meetings bildete nach dem IFATCA SEASR Rep.(-representative)-Treffen am Morgen des ersten Tages, wie immer, der IFATCA-Workshop

am Nachmittag. Der WS stand dieses Jahr unter dem Motto „Possibilities and limitations of new technology“. Hervorragende Präsentationen, u.a. zu Artificial Intelligence vs. Machine Learning sowie zu Liability and Technology, waren die Grundlage einer anschließenden Panel Discussion.

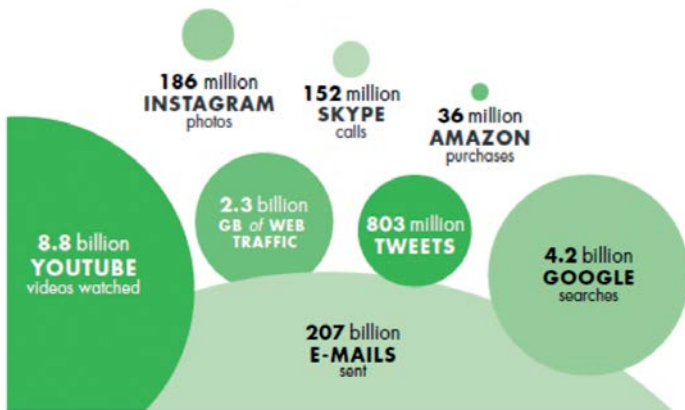
Hype Cycle for Emerging Technologies, 2018



Dabei wurde insbesondere auf die Wichtigkeit von Daten hingewiesen: keine oder unzureichende Daten bedeuten: nichts zu berechnen, nichts zu analysieren, nichts vorherzusagen. Datenmanagement, -infrastruktur, -analyse, -visualisierung und, nicht zuletzt, Datenschutz bilden die essentielle Grundlage der modernen Welt. Ungeheure und immer weiter zunehmende Datenmengen sowie der damit einhergehende extrem gestiegene Energiebedarf sind die Herausforderungen der Zukunft.



b. A typical day in the life of the internet



Sources: World Development Indicators (World Bank, various years); WDR 2016 team; <http://www.internetlivestats.com/one-second/> (as compiled on April 4, 2015). Data at http://bit.do/WDR2016-Fig0_4.
Note: In panel a, for some years data for electricity are interpolated from available data. GB = gigabytes.

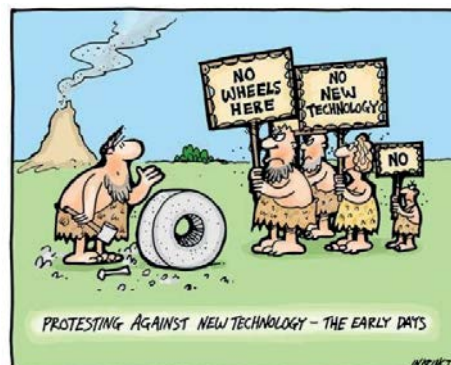
Der schwedische Prof. Svensson wies in seinem Vortrag zu „Automation in Safety Critical Sociotechnical Systems“ darauf hin, dass in zukünftigen Systemen wohl immer Menschen eingebunden bleiben werden, schon um einen Schuldigen zu haben, wenn Dinge schief laufen.

Mögliche Formen von System-, Design- oder Organisationshaftung sowie die normativen Herausforderungen immer schnellerer und zunehmender Automatisierung müssen verstanden werden, denn im Falle eines Ausfalls werden die Auswirkungen schlimmer sein als jemals zuvor. Wie sensibel sind wir für Konformität? Wo stehen wir in dieser folgenden Tabelle?

Automation levels

| | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|--|--|---|---|--|--|
| | No Automation | Assistance | Partial Automation | Conditional Automation | High Automation | Full Automation |
| | Zero autonomy; a human performs all tasks. | The system performance is controlled by a human, but some assist features are included in the system design. | The system has key automated functions, but a human must remain engaged and monitor the environment at all times. | A human is a necessity, but is not required to monitor the environment. The human must be ready to take control of the system at all times with notice. | The system is capable of performing all functions under certain conditions. A human may have the option to control the system. | The system is capable of performing all functions under all conditions. A human may have the option to control the system. |

Übereinstimmende Meinung der Teilnehmer: Level 2. Einen Technologiesprung zu Level 5 wird es jedoch nicht geben – Automatisierung schreitet langsamer voran, als viele gern glauben möchten.





v.l.n.r.: Oliver Wessollek, Mikel Drescher, Aaron Curtis.

Der zweite Tag des ERM

Mit Vorträgen des Network Manager (NM), Eurocontrol, eines Vertreters von Airlines for Europe, A4E, sowie des Operations Manager (OM), Maastricht Upper Area Control Center, MUAC, zum Thema „Predictability of the European ATM System and how we can improve capacity“ begann der zweite Tag.

Dabei wies der NM darauf hin, dass es eines flexibleren Einsatzes der Lotsenarbeitskraft sowie eines strikteren „file it – fly it“ geben müsse, um durch ein engeres Netzwerk des Europäischen Luftfahrtsystems die Planbarkeit und die Volatilität zu begrenzen und zu einem „Network Centric Approach“ zu kommen. Europa müsse endlich als Kontinent begriffen und gemanagt werden. Individuelle Lösungen greifen zu kurz.

Auch wäre eine „generic ATCO licence“ von großem Vorteil, und alle Beteiligten sollten endlich notwendige Maßnahmen zur Mitigation und Schadensbegrenzung akzeptieren. „In der besseren und verstärkten Zusammenarbeit aller liegt die Lösung der heutigen Probleme“, sagte der NM, und alle Beteiligten sollten endlich die ihnen möglichen Maßnahmen besser umsetzen: Verbesserung des Sektordurchsatzes, Steigerung der Sektor- sowie der Lotsenkapazität, verbesserte Planungseffizienz und verbesserte Slot- und Flugplaneinhaltung. Besseres Aufarbeiten des tatsächlich eingetretenen Verkehrs, des sog. „post-OPS“, sollte ebenso stattfinden wie verbesserte Vorhersagen und Vorhersagbarkeit. Auch müsse verstärktes „Netzwerk-Verhalten“ gelernt werden.

Der OM von MUAC verwies hingegen auf die systemimmanente Volatilität der täglichen Planbarkeit. Zahlreiche und kurzfristige Änderungen von Airline-Flugplänen in europaweit immer noch viel zu vielen verschiedenen Flugplanformaten, Wetterphänomene und mittelfristig nicht vorhersagbare Sektorkapazitäten erschwerten die Planungssicherheit. Eine Verkürzung der Slot-Toleranz sowie eine Limitierung der Flugzeugbetreiber-Optionen kämen zur Reduzierung der Verspätungssituation ebenso in Betracht wie eine gesteigerte Plan- und Vorhersagbarkeit. Allerdings werde es vermutlich ein Paradoxon bleiben, strikte Vorplanung und exakte Einhaltung von Flugplänen bei gleichzeitiger Erhaltung der Flexibilität zu garantieren. Es bedürfe einer netzwerkweiten Koordination und Kooperation, wobei vernünftige „delay allocation“ den Schlüssel darstelle.

Es wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass ANSPs kein Delay „produzieren“. Delay entstehe nur dann, wenn alle bereits getroffenen Maßnahmen den anfallenden Demand noch immer nicht decken könnten.

Der A4E-Vertreter verwies in seinem Vortrag darauf, dass die Airlines die Wünsche der Passagiere erfüllen wollen: pünktlicher Abflug, pünktliche Ankunft sowie verlässliche Informationen zu jeder Zeit. Dafür seien insbesondere Flexibilität aller Beteiligten, eine verbesserte Vorhersagbarkeit, ein „network-centric“- sowie ein „flight-centric“-Approach notwendig. Darüber hinaus müsse es in der Luftfahrtbranche zwei Paradigmenwechsel geben: „Manage flight, not control flights“ und „Move airspace, not people“.



Jens Lehmann erläutert seinen Vortrag. Foto: GdF

Dieser Vortrag wurde von den Delegierten entsprechend gewürdigt.

Nach kurzen Statements der IFATCA-Partnerorganisationen ATCEUC, ETF, IFISA, IFAIMA und IFATSEA zu deren aktuellen und zukünftigen Herausforderungen konnten die Teilnehmer die Vertreter zu diesen Themen und deren Ansichten befragen. Dabei vertrat O. Wessollek als offiziell eingeladener IFAIMA-Vertreter die Themen und Positionen dieses internationalen Verbandes. Darauf folgte die sog. „Closed Session“, bei der keine externen Beobachter zugelassen sind und kein Protokoll geführt wird, sodass die Mitgliedsverbände die Gelegenheit haben, vertraulich und offen über ihre Probleme zu sprechen. Daher wird es an dieser Stelle auch keine näheren Informationen geben. Allerdings darf nach Zustimmung der Betroffenen veröffentlicht werden, dass es um Themen wie ein IFATCA-relevantes Gerichtsverfahren am Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte, diverse Gerichtsverfahren nach STU-Vorkommnissen, Fluglotsenhaftung, Lotsenarbeitsqualität oder einen „Circle of Demotivation“ ging. Ein weiteres Thema, „ATCO recruitment and training problems,“ musste aus Zeitgründen auf den nächsten Tag verschoben werden. Dieses stieß bei den Delegierten auf großes Interesse und wurde ausgiebig diskutiert.

Und es ward – der dritte Tag:

Dieser mit Spannung erwartete Morgen brachte hochrangige Vertreter verschiedener Organisationen und Nutzer zusammen.

Den Auftakt machte der Director General, DG, Eurocontrol, Eammon Brennan. Zunächst beeindruckte Brennan mit einigen Zahlen und Statistiken:

Obwohl (welt-)politische Ereignisse, Rezessionen oder Naturkatastrophen nicht vorhergesagt werden können, erwartet Eurocontrol bis zum Jahr 2040 einen Zuwachs von 53 % des heutigen Verkehrs auf dann 16,2 Millionen Flüge – pro Jahr. Allein für Europa werden nach Expertenmeinung statt wie heute 2,2 Milliarden dann ca. 4,2 Milliarden Menschen fliegen – ebenfalls pro Jahr. Das En-route AFTM Delay stieg in 2018 von Januar bis einschl. September von 9,3 Millionen auf 16,4 Millionen Minuten bei 8,4 Millionen betroffenen Flügen zum Vergleichszeitraum 2017. Kapazitätsengpässe verschiedenster Art (v.a. Staffing und Wetter), und auch die 43 % Eigenanteil der Airlines, führten zu einem Anstieg des Delays von den von der Europäischen Kommission geforderten 0,5 Min./Flug auf derzeit 2,01 Min./Flug – ohne erkennbare kurzfristige Lösungen.

Der 2. Juni 2018 war der Tag mit den weltweit meisten jemals aufgezeichneten Flugbewegungen: 202.000 an einem Tag. Für Europa war es der 7. September: 37.101.

Sollte sich am Gesamtnetzwerk der Europäischen Luftfahrt nichts Grundlegendes ändern, wird es bis 2040 ca. 16 Heathrow-ähnliche Flughäfen geben, die dann jedoch ca. 1,5 Millionen Flüge nicht mehr abarbeiten können. Gemäß den Aussagen des DG muss endlich damit aufgehört werden, potenzielle Verkehrseinbrüche zu planen. Nach jeder Rezession stieg der Luftverkehr stärker als vor dem Einbruch, was sich dann in mangelnden Kapazitäten ausdrückte. Brennan appelliert an alle Beteiligten der Luftfahrt, eine gemeinsame Lösung in guten und konstruktiven Gesprächen „mit dem Willen zur Einigung und in gegenseitigem Vertrauen“ zu suchen. „Wir können diese Herausforderungen nur gemeinsam lösen“, so Brennan.

Den nächsten, ebenfalls mit Spannung erwarteten Vortrag hielt Frau Prof. Dr. Regula Dettling-Ott, Vorsitzende des European Performance Review Board. Dort werden die Performance-Ziele der Regulationsperioden (RP) erarbeitet und dann der Europäischen Kommission zur Verabschiedung vorgeschlagen. Leider ging Frau Dettling-Ott nicht im Detail auf die zu erwartenden sog. Key Performance Indicators, KPIs, ein. Interessant war jedoch, dass sich die neue RP3 auf drei Jahre verkürzen und unmittelbar mit den Vorbe-

reitungen für die RP4 begonnen werden sollte. Neben den bereits genannten Punkten zur Volatilität des Netzwerks muss auch hinterfragt werden, wann Airlines ihre alten Flugzeuge vom Markt nehmen. Dass neue bestellt werden, ist schlüssig und verständlich, wann die älteren Modelle jedoch abgelöst werden, bleibt eine unbekannte Größe und hat störenden Einfluss auf die Planbarkeit insgesamt. Eine dringend notwendige und potenziell überaus hilfreiche Einigung auf eine „Single Unit Rate“ für Flugsicherungskosten in Gesamteuropa konnte bislang wegen der Verteilungsproblematik der Einnahmen durch unterschiedliche ANSP-Wirtschaftsmodelle nicht erzielt werden. Am Schluss appellierte Frau Prof. Dettinger-Ott an alle Beteiligten, insbesondere mehr Frauen anzusprechen und anzuwerben, die immer noch deutlich unterrepräsentiert seien. Dies kam bei den anwesenden Frauen sehr gut an und wurde mit viel Applaus honoriert.

Ein weiteres Highlight dieses letzten Morgens war dann noch die durchaus provokante Präsentation des Ryanair Deputy Director Operations Control, Choorah Singh. RYR

wird laut seinen Aussagen im Jahr 2019 mit 455 B737-Flugzeugen an derzeit 224 Flughäfen in 37 Ländern Europas auf 1.850 Strecken insgesamt 139 Millionen Passagiere befördern. Mit den bereits bestellten weiteren 210 Boeing 737 MAX soll bis zum Jahr 2024 die Schallmauer von 200 Millionen Passagieren in Europa erreicht werden. Singh beklagte sehr eloquent den mangelhaften Service („unacceptable level of service“) der europäischen ANSPs und hob dabei insbesondere die DFS sowie die französische DSNA hervor. Die ANSPs hätten zig Millionen an Einnahmen von den Airlines bekommen und diese mit dem Versprechen eingesteckt, sie in Infrastruktur und Personal zu investieren. Damit hätten die Airlines für einen Service bezahlt, den sie laut Singh nun nicht bekommen.

Er forderte von den ANSPs, mehr Personal vorzuhalten (insbesondere an den Wochenenden!), um endlich den Demand zu erfüllen, einen nahtlosen Service über Staatsgrenzen hinweg vorzuhalten und endlich einen Netzwerkansatz statt lokaler Interessen zu leben. Weiter forderte er eine bessere Auslastung der Lotsenkapazitäten,



A different approach – ein Fachvortrag. Foto: GdF



insbesondere durch flexiblere Schichtpläne, mehr Möglichkeiten zur Lotsenmobilität sowie standardisierte Systemlizenzen statt geoddefinierter Lizenzierung.

Es versteht sich von selbst, dass insbesondere der letzte Vortrag den gewünschten Effekt nicht verfehlte und die Gemüter der 144 anwesenden Delegierten kräftig erhitzte. Eine angeregte und sehr lebendige Debatte war der Lohn für diese Redner, die sich tapfer schlugen und nur selten einer Frage auswichen.

Diesem „erhöhten Diskussionsbedarf“ war es dann auch geschuldet, dass das weitere Programm deutlich verkürzt werden musste. Die geplanten Berichte der zahlreichen IFATCA-Arbeitsgruppen sind, bis auf den des diesjährigen PLC- und TOC-Programms (Professional and Legal Committee sowie Technical and Operational Committee), dieser notwendigen Maßnahme zum Opfer gefallen.

Eine abschließende Präsentation erläuterte den Delegierten dann noch den aktuellen Stand zu Single European Sky, SES, aus Lotsensicht. Dabei wurden folgende Punkte aufgezeigt:

Zur Performance:

Disproportionate focus on cost-efficiency, unrealistic and non-flexible targets, inadequate top-down and “one-size-fits-all” approach, lengthy and complex process to decide performance targets, increased administrative costs to operate the performance scheme, ANSPs are reluctant to increase number of ATCOs, defining FAB-wide plans does not necessarily make sense

Zu Delays:

ATCOs are generally blamed for delays, but airlines and airports make up the greatest percentage of causes of delay, social dialogue has to improve and replace intense discussion

Zu Technology:

ATCOs are in favor of development of new technologies, a significant amount of money is spent on projects that provide marginal benefits to the operation and do not target the real problems, an improvement of national infrastructure is required, and social dialogue needs to be intensified already during development of new technologies

Zusammenfassend kann man also sagen: too many actors with diverging interests, the SES high level goals are on everybody’s agenda, mutual understanding, trust and collaboration through proper social dialogue in a timely manner is the key for meeting such goals.

Wie immer zum Abschluss dieser langen Tage und intensiven Diskussionen vor dem obligatorischen Farewell-Dinner in gediegener Atmosphäre, wurde dem Mitgliedsverband etwas Zeit eingeräumt, um über den aktuellen Stand der Vorbereitungen des nächsten ERM zu berichten. Dieses findet im Oktober 2019 im jordanischen Aqaba am Roten Meer statt. Die jordanischen Kollegen sind der Europäischen IFATCA-Region schon vor vielen Jahren beigetreten (wir berichteten darüber) und haben sich seitdem bemüht, ein ERM ausrichten zu dürfen. Im Jahr 2017 bekamen sie dann für 2019 mit Aqaba den Zuschlag, wie immer, zwei Jahre vor der eigentlichen Ausrichtung zur Vorbereitung. Dieser Zeitraum soll nun aber auf drei Jahre Vorbereitungszeit ausgedehnt werden, da die Reservierung von geeigneten Konferenzräumen immer schwieriger wird.

Mit dem bereits erwähnten gemeinsamen Abendessen ging dann auch dieses wirklich sehr interessante, äußerst gut und professionell organisierte und außergewöhnlich gut besuchte ERM 2018 zu Ende.

Die Delegierten wurden verabschiedet mit dem Gälischen Spruch: Lig domh agus ligfidh mé duit – Live and let live.

In diesem Sinne.

GdF im Vorstand von ATCEUC

Im vergangenen Oktober fand das 54. Committee Meeting von ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions Coordination) in Lviv, Ukraine, statt.

ATCEUC ist für uns das „Sprachrohr“ zur Europäischen Kommission nach Brüssel, da nationale Gewerkschaften einzeln kein Gehör finden. Nur ATCEUC und die ETF (European Transport Foundation) sind dort anerkannte Sozialpartner. Umso wichtiger ist es für uns, unsere Interessen innerhalb der ATCEUC zu platzieren und voranzubringen. Im Rahmen des o.g. Meetings fand auch eine Neuwahl der Executive Board Officers (Vorstandsämter) statt. Zu unserer großen Freude ist es gelungen, erstmalig einen dieser Posten mit einem GdF-Mitglied zu besetzen.

Unser Kollege und Referent „Internationales“ für den Bundesvorstand, **Volker Möller**, kandidierte für einen Sitz und wurde von den anwesenden Delegierten einstimmig in das Executive Board gewählt.

Hierzu gratulieren wir ihm recht herzlich.

Volker Möller begann 1984 (damals noch bei der BFS) seine Ausbildung zum Fluglotsen. Im gleichen Jahr trat er auch unserem Vorgängerverband VDF bei und ist seitdem ununterbrochen Mitglied in der Gewerkschaft.

Nachdem er 1988 die Ausbildung zum Tower- und Approachcontroller abgeschlossen hatte, begann einige Jahre später sein großes Engagement in der Arbeitnehmervertretung. Er war sowohl im Betriebsrat München (20 Jahre als Vorsitzender) als auch im GBR der DFS erfolgreich. Für die GdF war er als Arbeitnehmervertreter von 2013 bis 2018 im Aufsichtsrat der DFS. Im vergangenen Jahr konnten wir ihn zusätzlich noch als Referenten „Internationales“ für die GdF gewinnen.

Seit September 2018 befindet sich V. Möller in der Übergangsversorgung der DFS, und wir freuen uns sehr, dass er sich trotzdem noch aktiv mit seiner großen Erfahrung sowohl bei der bei der GdF als auch bei ATCEUC einbringt.



Volker Möller

Autoren: Volker Möller, Matthias Maas

Quo vadis EMPAX?



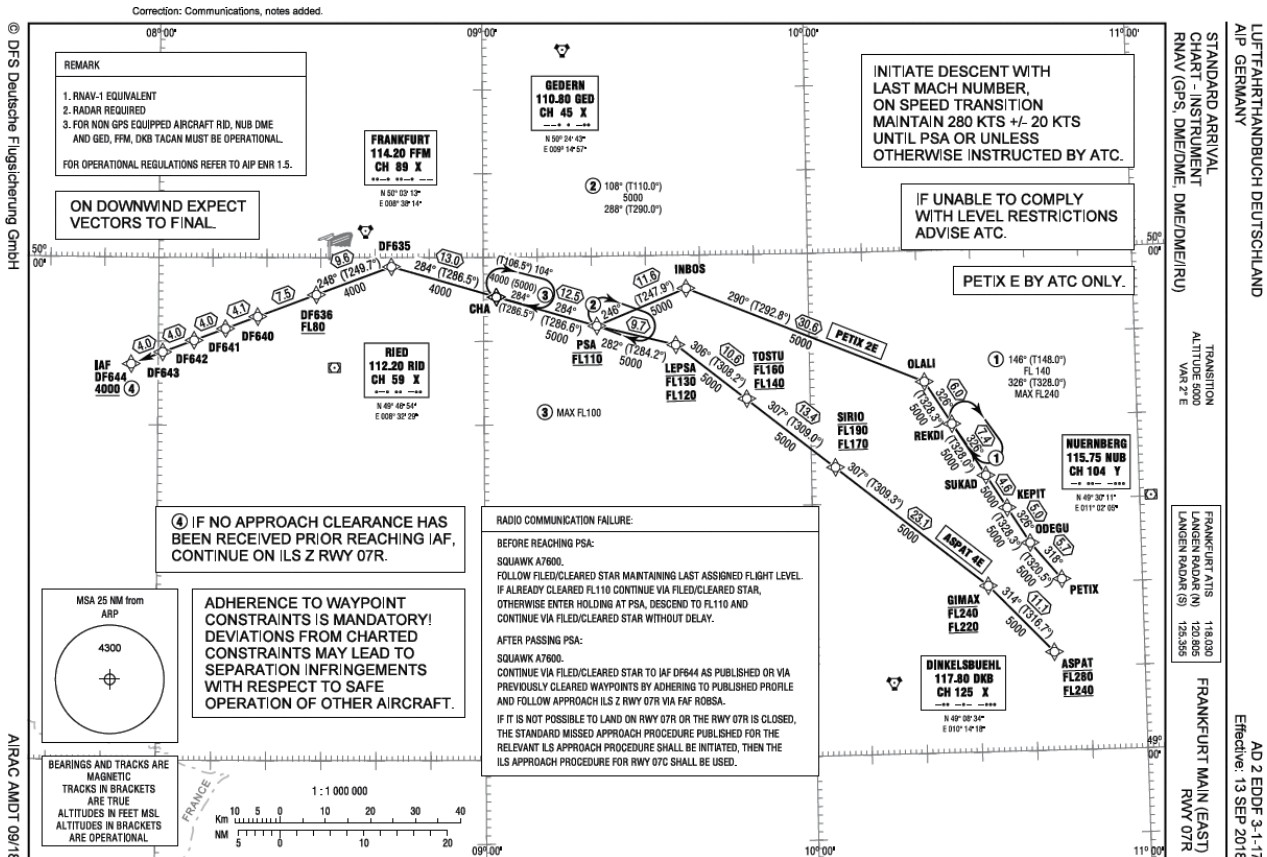
von Thorsten Raue

Eines muss ich gleich am Anfang klarstellen: Es geht, entgegen der Überschrift nicht nur um den Anflug nach Frankfurt über den Wegpunkt EMPAX, sondern natürlich auch um den Anflug über den Wegpunkt ASPAT – aber EMPAX ist inzwischen schon zu einem festen Begriff geworden, der

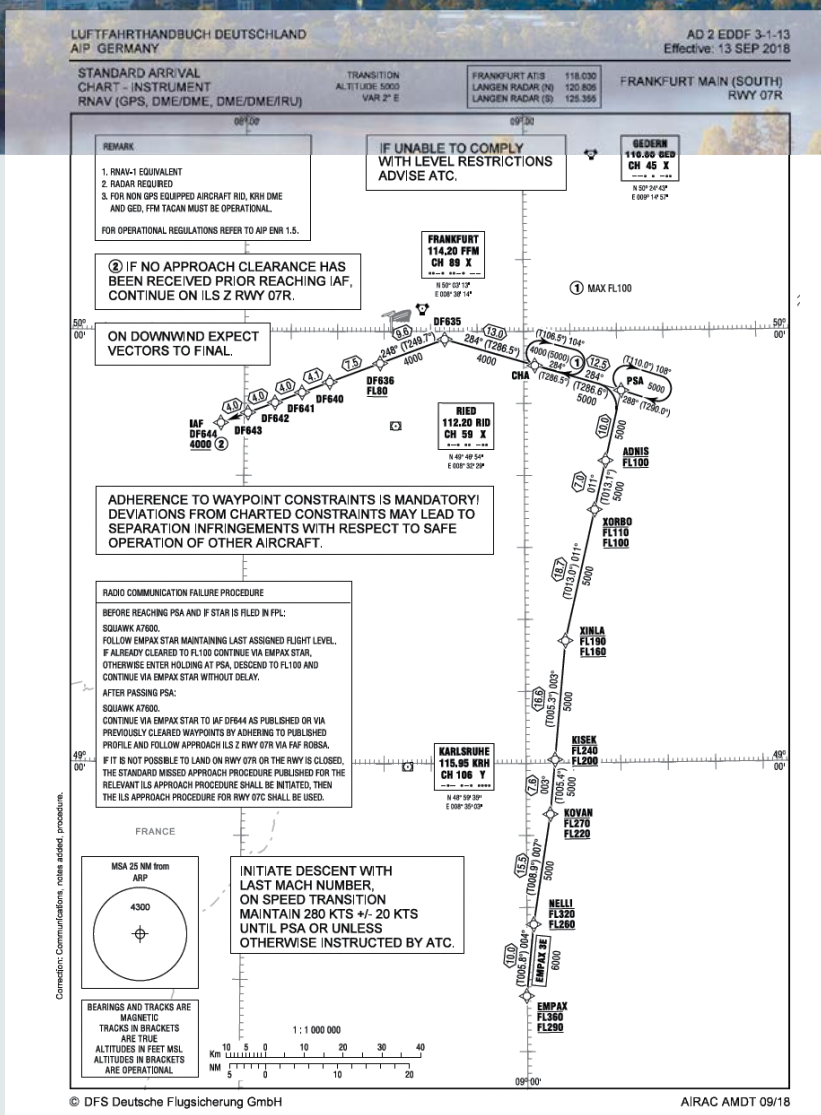
für mehr als nur einen einfachen Waypoint steht, weshalb ich ihn stellvertretend für diese Verfahren verwende.

Aber worum geht es denn eigentlich? EMPAX ist ursprünglich nur ein Wegpunkt für Anflüge nach Frankfurt. Auf dieser Strecke wollte die DFS ein sogenanntes HTO-Verfahren (High Transition Operation) etablieren. Durch verschiedene kausale und zeitliche Zusammenhänge versteckt sich dahinter aber Verschiedenes:

- EMPAX als Synonym für die neuen verkopften ICAO-SID-STAR-Sprechgruppen
- EMPAX als Beginn eines CDO (Continuous Descent Operations)
- EMPAX als ungewöhnlich lange STAR, die im Upper-Airspace beginnt
- EMPAX als Synonym für das von ICAO abweichende Höhenstafelungsverfahren VSBULC



Quelle: AIP



Quelle: Pixabay

Lassen Sie mich erstmal ein paar der gefallenen Begriffe erläutern:

Eine STAR ist ein Standard-Anflugverfahren, bei dem das Flugzeug von den Luftstraßen zum Zielflughafen geführt wird – sozusagen die Autobahnabfahrt für Flugzeuge.

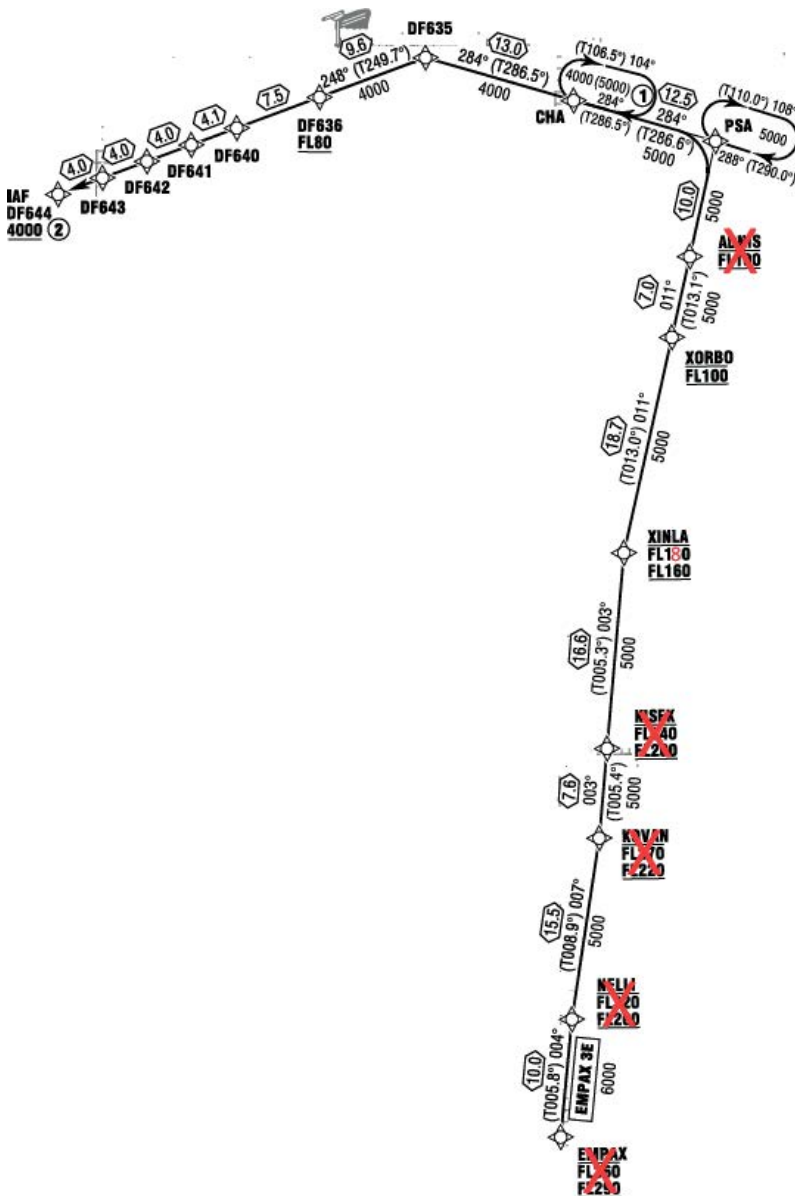
Ein CDO ist ein Anflugverfahren, bei dem ein ankommendes Flugzeug in einem möglichst durchgängigen Sinkflug bis zum Endanflug geführt wird, wobei nur wenig Schub benötigt wird – im Normalfall eine besondere STAR.

Bei VS-BULC sollten Höhenfenster auf einer Anflugroute genutzt werden, um ohne Zutun eines Fluglotsen den Mindestabstand zwischen Luftfahrzeugen herzustellen – ein Sonderfall eines CDO.

Beim schon erwähnten HTO-Verfahren sollte durch die Vermischung von CDO, STAR und VS-BULC die „eierlegende Wollmilchsau“ erfunden werden – ein Verfahren, das alles kann. Heraus kam ein Verfahren, das nicht alles kann – und das, was es kann, nicht wirklich gut.

Die Einführung von VSBULC musste verschoben werden, und ich mache keinen Hehl daraus, dass der Fachbereich der GdF diesem Teil des Projektes kritisch entgegensteht.

Es bleibt abzuwarten, wie es weitergeht. Grund genug für mich, sich mal Gedanken zu machen, wie es denn besser gehen würde.



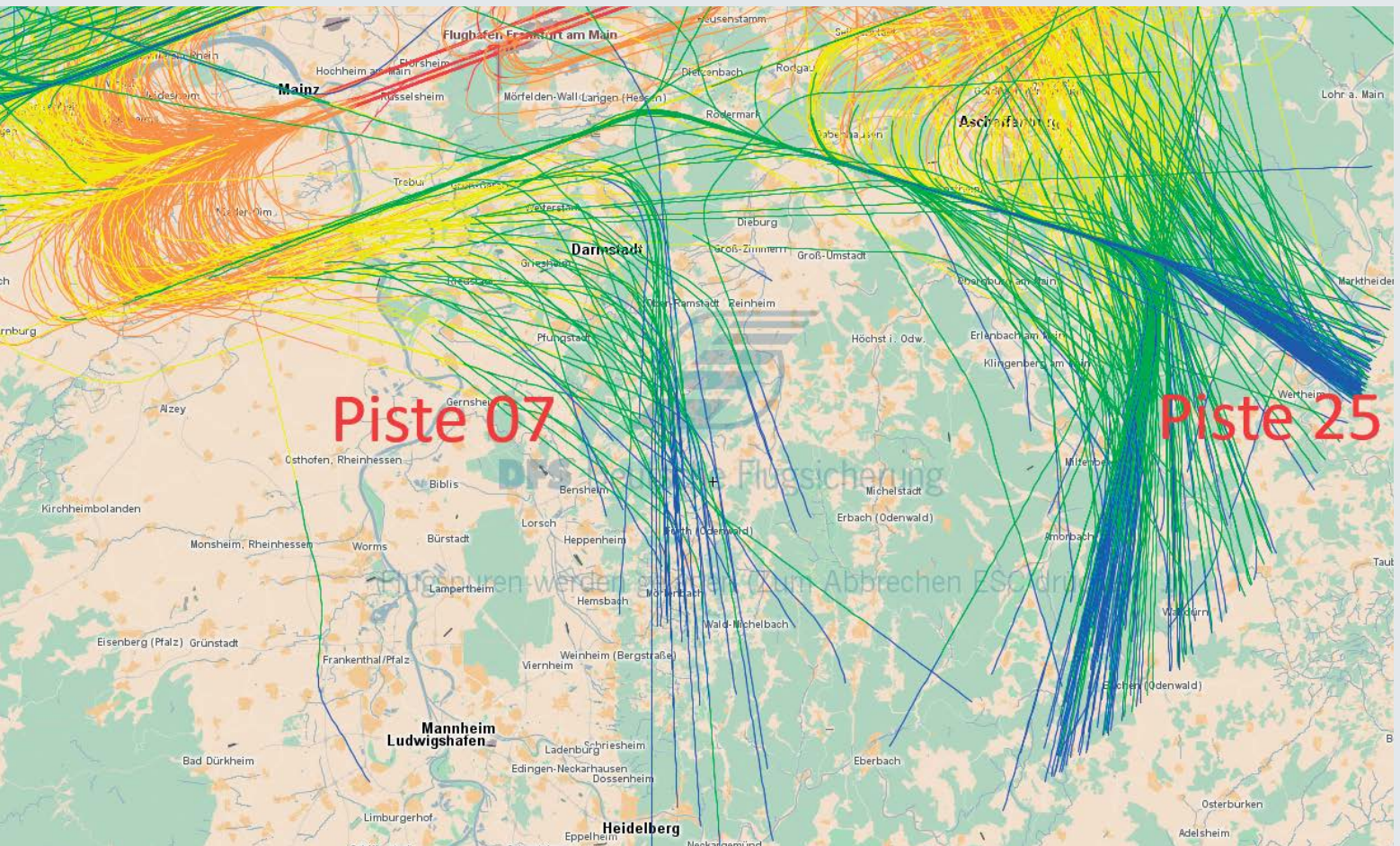
EMPAX-CDO DRAFT. Quelle: AIP

Wenn man mal den ausgesetzten Teil VSBULC weglässt, dann bleibt ein sehr *restriktiver* CDO übrig – kein Wunder, da die Höhenfenster ja nicht dem CDO dienen, sondern auch zur Staffelung verwendet werden sollen. Condor und Lufthansa berichten zwar schon jetzt von Spriteinsparungen, aber ich bin überzeugt davon, dass diese noch deutlich signifikanter ausfallen würden, wenn nur die wirklich operativ nötigen Höhenfenster implementiert würden und die Staffelung den dafür zuständigen Fluglotsen überlassen wird.

Von den sieben Höhenfenstern wären dann nur noch die zwei effektiv nötigen übrig, was auch das Abfliegen per Autopilot ermöglichen würde – denn viele Autopiloten können nur jeweils die nächsten zwei Höhenfenster einplanen und werden von der Flut derselben auf dem bestehenden EMPAX-Anflug einfach überfordert.

Wenn man sich dann noch überlegen würde, ob es sinnvoll ist, diesen Anflug im Oberen Luftraum beginnen zu lassen, wo der Sinkflug doch, wann immer möglich, sowieso dem Piloten überlassen wird („when ready“) und relativ wenig kreuzender Verkehr einen Einfluss hat, dann hätte man einen – zugegebenermaßen – schon fast klassischen CDO; aber klassisch heißt nicht schlecht!

Man könnte dann sogar das inzwischen zum Ballast gewordene Erbe des Namens EMPAX abwerfen und mit z.B. XINLA1E einen Neustart wagen.



Quelle: DFS Stanley

Oder man splittet gleich die Anflugrouten je nach Landerichtung auf und hat je eine STAR für Landerichtung 25 und eine für 07 – so, wie es von den Lotsen schon tagtäglich praktiziert wird.

Solche effektiveren CDOs würden weniger Lärm und Spritverbrauch bedeuten und nicht von internationalen ICAO-Regularien abweichen – aus meiner Sicht ein Gewinn für fast alle.

Ich bin gespannt, wohin bei EMPAX und ASPAT die Reise geht, und ob sich die DFS künftig schon in der Planungsphase mit den Fachverbänden VC und GdF zusammensetzen wird. Es wäre zu wünschen, denn dann würde man sich so manche Überraschung im Verlaufe solcher Projekte ersparen.

Bei der Abschiedsveranstaltung eines langjährigen Kollegen trafen sich etliche Kollegen aus Langen. Was man dort so alles hörte, machte nachdenklich. Es erinnerte an alte Zeiten, da gab es im WDR so eine Fernsehserie, "Bericht aus Bonn". Vielleicht ist ein Vergleich angebracht?

Bericht aus Langen!

Das vergangene Jahr begann mit einer dramatischen und – natürlich – völlig unerwarteten Verkehrssteigerung. Das Sparprogramm der DFS rächte sich: Es fehlen Lotsen an allen Niederlassungen, besonders aber in Karlsruhe. Trotz größter Bemühungen seitens der DFS lassen sich zeitnah nicht genug Nachwuchskräfte finden und ausbilden. Die Tatsache, dass das Wohnheim der Akademie in Langen abgerissen und durch einen Park ersetzt wurde und sich die zukünftigen Auszubildenden seitdem selbst um eine Wohnung kümmern müssen, spielt aber laut Führung keine Rolle bei der Suche nach Nachwuchskräften – was man stark bezweifeln darf. Auch die Tatsache, dass anscheinend nicht genug Lehrer, Sim Piloten, und Simulatorkapazitäten vorhanden sind, bereitet der Firma DFS so einige Probleme. Aber wenigstens ist die DFS mal wieder „in motion“. Wir bewegen uns, und sei es auch nur im Kreis.

Es war zu erfahren, dass im Center Langen derzeit Vorbereitungen für den ganz großen Wurf getroffen werden: Langen 2.0!

Alles soll umgekrempelt werden, alles kommt auf den Prüfstand, alles wird besser. Jede EBG wird verändert, alte Zöpfe werden abgeschnitten. Trotz mehrfacher Warnungen seitens der Belegschaft, dass das für die Umsetzung der Pläne notwendige Personal fehlt (und manches aus Sicht der Kolleginnen und Kollegen einfach nur unsinnig ist und nie funktionieren wird), wird bis in den Sommer weiter geplant. Ständig gibt es neue Nachrichten und Informationen. Auf einer Betriebsversammlung im Frühjahr zeigten sich allerdings die ersten Risse, als der Niederlassungsleiter vor dem Vorstand Personal der DFS verkünden musste, dass ohne ausreichendes Personal keine Kreuzausbildung stattfinden kann.... Ach!

Der Sommer war – aus meteorologischer sowie betrieblicher Sicht – heiß: viele Gewitter und viel Verkehr. Die Folge waren überdurchschnittliche Verspätungen im Luftverkehr ganz Europas. Langsam bekommt nun auch die Firmenführung den Druck der Kunden und der Politik zu spüren, was jeder den Print- und Online-Medien entnehmen konnte. Überall fehlen Lotsen, die Kolleginnen und Kollegen wer-

den (gefühl) an jedem freien Tag angerufen und gefragt, ob sie nicht zu einem Zusatzdienst kommen können. Die Verspätungen häufen sich, der obere Luftraum wird reguliert und das 4 Center Konzept ins Leben gerufen.

Alle innerdeutschen und viele innereuropäische Flüge sollen im unteren Luftraum fliegen. Das hat zur Folge, dass einige EBGen in Langen zweistellige Verkehrswachstumsraten aufweisen.

Aufgrund dessen wird die Stimmung unter den Kolleginnen und Kollegen zunehmend schlechter. An manchen Tagen ist man mit 45 Lebensjahren der Jüngste in der EBG, und viele scheinen nur noch ihre „Restlaufzeit“ bis zur Übergangsversorgung runterzuzählen. Am Board verbringt man mittlerweile einen großen Teil seiner Zeit mit sinnlosen Diskussionen, weil Piloten mal wieder im unteren Luftraum bleiben müssen. Badesalz würde sagen: „Gereizt“!

Der neue Kontrollraum scheint nach wie vor, sagen wir mal, suboptimal zu sein. Laut, kalt und staubig. Am Twitterboard wird nachgefragt, ob es möglich wäre, wegen der Kälte Decken zur Verfügung zu stellen. Schuhe und Stiefel mit dicken Sohlen sind „in“.

Das Thema Lärm scheint vom Niederlassungsleiter eher salopp gehandhabt zu werden, da er in letzter Zeit „keine Beschwerden mehr bekäme“. Ja, wozu auch? Jeder scheint zu glauben, dass sowieso nichts passieren wird, also, wozu sich beschweren?

Da der Raum auch noch so schmutzig ist (am Twitterboard sollen mittlerweile Bilder vom Staub im Kontrollraum zu finden sein), dass die Kolleginnen und Kollegen die Radarsichtgeräte selbst putzen, sagt schon alles. Auf dem Männer-WC sollen die beiden einzigen Pissoirs so nahe beieinander an die Wand geschraubt worden sein, dass man schon wirklich gut befreundet sein muss, wenn man(n) zu zweit dort steht. Die gelbe Farbgebung der Herrentoilette erinnert an... – ach, lassen wir das.

Auch das Treppenhaus zum Center (natürlich nach „Norm“ gebaut) soll aufgrund der Rutschgefahr demnächst einen neuen Belag bekommen. Gerüchten zufolge wurde auch

schon mal von der einen oder anderen ausländischen Besuchergruppe gefragt, warum sie über den Nebeneingang ins größte Center Europas gebracht wird. Aber wie sollen sich die Führungskräfte auch um solche Kleinigkeiten kümmern, wenn die COS, nach Aussage einiger Kollegen, eher damit beschäftigt sind, im Kontrollraum die Stabmikrofone zu entfernen oder zu kontrollieren, ob die Mitarbeiter auch die Kopfhörertragepflicht einhalten?

Allmählich bekommt man das Gefühl, dass man es hier tatsächlich mit einem Kindergarten zu tun hat. Einerseits wird immer wieder darauf hingewiesen, dass Fluglotsen ja hochbezahlte, verantwortungsvolle Jobs haben, andererseits werden ihnen aber jegliche Entscheidungsbefugnisse abgesprochen – z.B. wann sie Positionen öffnen oder zusammenlegen können. Es wird wohl immer wieder auf die „heiligen Zahlen“ (Verkehrsprognosen) verwiesen, die aber leider nicht immer stimmen. Das wissen auch die meisten, aber es wird so getan, als ob nichts wäre und die Zahlen immer korrekt seien. Aufgrund dieser Zahlen (Prognosen!) werden dann auch Positionen geöffnet und geschlossen. Oft werden die Entscheidungen von „Fremd-“ Wachleitern getroffen, die die entsprechenden EBG nicht kennen und dort auch noch nie gearbeitet haben. Dann entstehen Situationen, in denen die Kolleginnen und Kollegen gezwungen werden, Positionen zusammenzulegen, die eigentlich getrennt bleiben sollten, und andere zu öffnen, obwohl es nicht notwendig erscheint. Wieso kann man die Prognosen nicht einfach den Lotsen vorlegen und ihnen die Entscheidung überlassen (oder sie wenigstens mit einbinden), wann und wo Arbeitsplätze zusammengelegt oder geschlossen werden sollen? Komischerweise scheint diese Regel nach Informationen nicht für Frankfurt Approach zu gelten, die scheinbar selbst entscheiden dürfen, wann sie aufmachen und zusammenlegen – die Glücklichen? Wie gesagt: Kindergarten.

Im Gespräch mit Freunden kam neulich das Thema Führung auf. Da wurde einer der Gäste, der auch zufälligerweise einen Führungsposten in einer großen Firma hat, danach gefragt, was es für ihn bedeuten würde, wenn



Eingang des ACC in Langen. Foto: GdF

Mitarbeiter seiner Firma, die ihre Arbeit eigentlich gern machen, sich mit ihrer Arbeit identifizieren, gut bezahlt werden und gute Sozialleistungen erhalten, dennoch nur noch davon sprechen würden, wann sie „endlich gehen können“. Er antwortete: „Versagen der Führung auf ganzer Linie!“

Es verwundert immer wieder, dass die DFS nicht in der Lage ist, einfachste Verhaltensregeln im Umgang mit Mitarbeitern zu beachten. Ja, Joe weiß, dass in der Flugsicherung gut verdient wird, und ja, er weiß auch, dass die Sozialleistungen der DFS gut sind (die aber auch nur gut sind, weil die GdF dieses über viele Jahre hart erkämpft hat). Trotz 25 Jahren DFS und der Aussage der Führung, dass „unsere Mitarbeiter unser wertvollstes Gut sind“, hat – nach Joes Meinung – kaum noch jemand das Gefühl, tatsächlich geschätzt zu werden.

Joe weiß auch, dass die geburtenstarken Jahrgänge kurz vor dem Ausscheiden stehen und es sich nicht abzeichnet, dass der Verkehr nachlassen wird. Vielleicht wäre es angebracht, hier mal über einen anderen Führungsstil nachzudenken. Vielleicht einer der weniger auf „Befehl und Gehorsam“ und mehr auf „Zusammenarbeit“ setzt und den Mitarbeitern endlich das Gefühl vermittelt, wertgeschätzt zu werden.

Mit kollegialem Gruß L. Angener

Der Luftfahrtgipfel – viele Worte, wenig Greifbares



von Hans-Joachim Krüger

Anfang Oktober fand unter enormem öffentlichen Druck der sogenannte Luftfahrtgipfel der vermeintlich wichtigsten Herren in der Luftfahrtbranche auf Einladung des Hamburger Bürgermeisters in Hamburg statt. Zwar nahm jeder dieser sehr namhaften Teilnehmer sein „Säcklein“ an Aufgaben mit,

um ein ähnliches Fiasko in der Zukunft zu vermeiden. Wenn man sich aber die Vorbereitung und auch die Durchführung dieser Veranstaltung ansieht und feststellt, dass die zahlreich erschienenen Teilnehmer innerhalb von zwei Stunden ein Rahmenpaket von 24 Beschlüssen beraten und diese vielleicht auch miteinander abgestimmt haben sollen, ist dann doch eher unwahrscheinlich. Das lässt den Schluss zu, dass die Ergebnisse dieser Veranstaltung ein ziemlicher Schnellschuss und auch nicht reichlich durchdacht waren. Zusätzlich darf man feststellen, dass die Beschlüsse mit den Grundstatements sehr oberflächlich und unspezifisch formuliert wurden. Es kommt der Verdacht auf, dass diese vermeintlich unverbindlichen Regelungen bereits vorher abgesprochen und fixiert worden waren. Vielleicht war es einfach mal wichtig, dass sich die wichtigsten Manager in der Luftfahrtbranche zu einer Art „Klassentreffen“ bei einer Tasse Kaffee getroffen und sich selbst beweihräuchert haben. Fakt dürfte aber sein, dass die Probleme bei den Fluggesellschaften und Flughäfen teilweise selbstgemacht waren. Wer z.B. Frankfurt als Abflugort hatte, war in den Ferienzeiten gut beraten, sich mindestens zwei Stunden vor Abflug durch das Gewusel des Kontrollsystems zu drängen. Und trotzdem musste man die Uhr und damit auch den Abflugtermin im Auge behalten. Der Lufthansa-Konzern trägt eine Welle, die schon an einen Tsunami erinnert, von Flugstreichungen vor sich her, die alles bisher Erlebte weit in den Schatten stellt. Wenn sich die Fluggesellschaften (speziell der CEO der RyanAir) dann breitbeinig vor die Kamera stellen und über die unzuverlässigen und ständigen Streiks in der Flugsicherung berichten und über eigene Unzuverlässigkeiten schlicht schweigen. Das hinterlässt nachhaltigen Eindruck, und selbst gestandene Luftfahrtjournalisten übernehmen irgendwann diese Argumentation. wissend,

dass gerade bei dem irischen Low-Cost-Carrier dieses Jahr wahrscheinlich mehr Flüge durch interne Ungereimten ausgefallen sind, als es in Europa Fluglotsenstreiks gegeben hat. Auch die oft genannten Wetterkapriolen können nur teilweise angeführt werden. Gerade in Mitteleuropa hat es so wenig geregnet wie nie zuvor. Hin und wieder Umwege oder Ausweichlandungen in Kauf zu nehmen, gehört nicht zu den regelmäßigen Maßnahmen im Luftverkehr. An der Tagesordnung waren jedoch Flugausfälle an fast jedem deutschen Flughafen, und die Fluglotsen hatten nur zu einem Bruchteil Schuld an Verspätungen und noch seltener an Flugausfällen.

Die Fakten des Luftfahrtgipfels:

Bund und Länder

1. Derzeit stehen in einzelnen Flugsicherungssektoren nicht genügend Fluglotsen zur Verfügung. Um zukünftig eine bedarfsgerechtere und kosteneffiziente Personalplanung zu ermöglichen, wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Verkürzung des Regulierungszeitraums und eine Überarbeitung des Regulierungsrahmens einsetzen.
2. Die Bundesregierung wird sich für eine Verbesserung der Flugsicherungskapazitäten im europäischen Luftraum einsetzen, unter anderem durch eine wirkungsvollere grenzüberschreitende Zusammenarbeit und durch die Schaffung von Voraussetzungen für einen flexibleren sektorübergreifenden Einsatz von Fluglotsen sowie – auf Basis der Ergebnisse aus EU-Forschungsvorhaben (Sesar) – für eine stärkere Automatisierung der Flugsicherungsdienste.
3. Bund und Länder werden gegenüber den Flughafenbetreibern darauf hinwirken, dass durch die Gestaltung der Entgeltbestandteile nicht nur Anreize geboten werden, lärmarmes Fluggerät einzusetzen, sondern auch zur Steuerung der Nutzung der Infrastruktur an den Tagesrandzeiten; dabei sollen Starts und Landungen, die verspätungsbedingt außerhalb der Slot-kooordinierten Betriebszeiten durchgeführt werden, nicht von Rabatt- oder Förderprogrammen in den Entgeltordnungen profitieren können.

4. Die Bundesregierung wird die diesjährigen Erfahrungen mit den zahlreichen Flugverspätungen und Flugausfällen in ihre Verhandlungen über den Vorschlag der EU-Kommission zur Novellierung der EU-Fluggastrechte-Verordnung einfließen lassen.
5. Die Bundesregierung wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, Kurzstrecken- und Zubringer-Flugverkehr auf die Schiene zu verlagern und die intermodale Anbindung der wichtigen internationalen Verkehrsflughäfen zu verbessern.
6. Entsprechend des Koalitionsvertrages wird die Bundesregierung schnellstmöglich eine Begutachtung der bestehenden Organisation, Aufgabenwahrnehmung und -verteilung der Luftsicherheit an den Flughäfen und die Erarbeitung konzeptioneller Vorschläge vornehmen, um diese effizienter zu gestalten. Alle Beteiligten erkennen dabei an, dass ein höchstmögliches Sicherheitsniveau jederzeit gewährleistet sein muss. Bei der Begutachtung müssen die Diversität der Flughäfen und die Länderinteressen berücksichtigt werden, um Möglichkeiten für eine Lösung zu eröffnen, welche die jeweiligen Besonderheiten berücksichtigt.
7. Künftige Weiterentwicklungen der Kontrolltechnik für die Passagier- und Handgepäckkontrolle werden, soweit mit den Sicherheitsanforderungen vereinbar, auch für eine Effizienzsteigerung der Luftsicherheitskontrollen genutzt. Wir setzen auf eine Innovationsstrategie bei der Passagier-Kontrolltechnik.
8. Der Personaleinsatz der Grenzkontrollen wird im Hinblick auf bedarfsgerechte Kapazitätsanforderungen optimiert, unter anderem auch mit Hilfe automatisierter Grenzkontrollen und beschleunigter Datenbank-Zugriffe für Grenzbeamte.
9. Der obere Luftraum soll vorübergehend dadurch entlastet werden, dass für den Übergangszeitraum des Kapazitätsaufbaus auch niedrigere Flughöhen genutzt werden. So kann insbesondere in den Kontrollzentralen für den oberen Luftraum in Karlsruhe und Maastricht die Pünktlichkeit erhöht werden.
10. Fluglotsen sollen soweit wie möglich von Sonderaufgaben entlastet werden. Gleichzeitig soll das vorhandene Personal flexibler eingesetzt werden, indem Dienstpläne und Arbeitszeiten weniger starr gestaltet werden. Darüber hinaus soll durch freiwillige Überstundenregelungen zusätzliche Kapazität geschaffen werden.
11. Um die Planungssicherheit für die Flugsicherungsorganisationen zu erhöhen, werden Flüge grundsätzlich stärker auf der im übermittelten Flugplan angemeldeten Strecke geführt („fly as filed“). Damit werden nicht planbare Überlastsituationen in einzelnen Sektoren vermieden. Einzelfreigaben im Streckenflug sollen auf ein Minimum beschränkt werden.
12. Um die Komplexität der Arbeit der Fluglotsen zu verringern und damit die Kapazität im Luftraum zu erhöhen, soll der Verkehr zukünftig stärker gebündelt und damit standardisiert werden. Die Verkehrsströme werden somit gleichsam auf „Autobahnen der Lüfte“ gelenkt.
13. Aufgrund der derzeit angespannten Personalsituation werden die Flugsicherungsorganisationen ihre maximale Ausbildungskapazität ausnutzen, um für die betroffenen Sektoren mittel- und langfristig mehr Fluglotsen bereitstellen zu können.
14. Die bestehenden Strukturen für die Lotsenarbeit sollen so verändert werden, dass durch neue Technik und Verfahren eine Vergrößerung der Sektoren und damit perspektivisch ein flexiblerer Einsatz möglich wird. Dadurch können Lotsen leichter und kurzfristiger dort eingesetzt werden, wo Bedarf besteht. Darüber hinaus wird ein Berechtigungssystem der Lotsen angestrebt, das an die genutzte Flugsicherungstechnik und nicht mehr an den kontrollierten Luftraum anknüpft.

Flugsicherungsorganisationen

9. Der obere Luftraum soll vorübergehend dadurch entlastet werden, dass für den Übergangszeitraum des Kapazitätsaufbaus auch niedrigere Flughöhen genutzt werden. So kann insbesondere in den Kontrollzentralen für den oberen Luftraum in Karlsruhe und Maastricht die Pünktlichkeit erhöht werden.

Flughäfen

15. Optimierte Zuführung der Fluggäste zu allen Kontrollstellen einschließlich sogenannter „fast lanes“ sollen, die vorhandenen Kontrollkapazitäten allen Fluggästen bedarfsgerecht zur Verfügung stellen und so die Wartezeiten insgesamt minimieren.

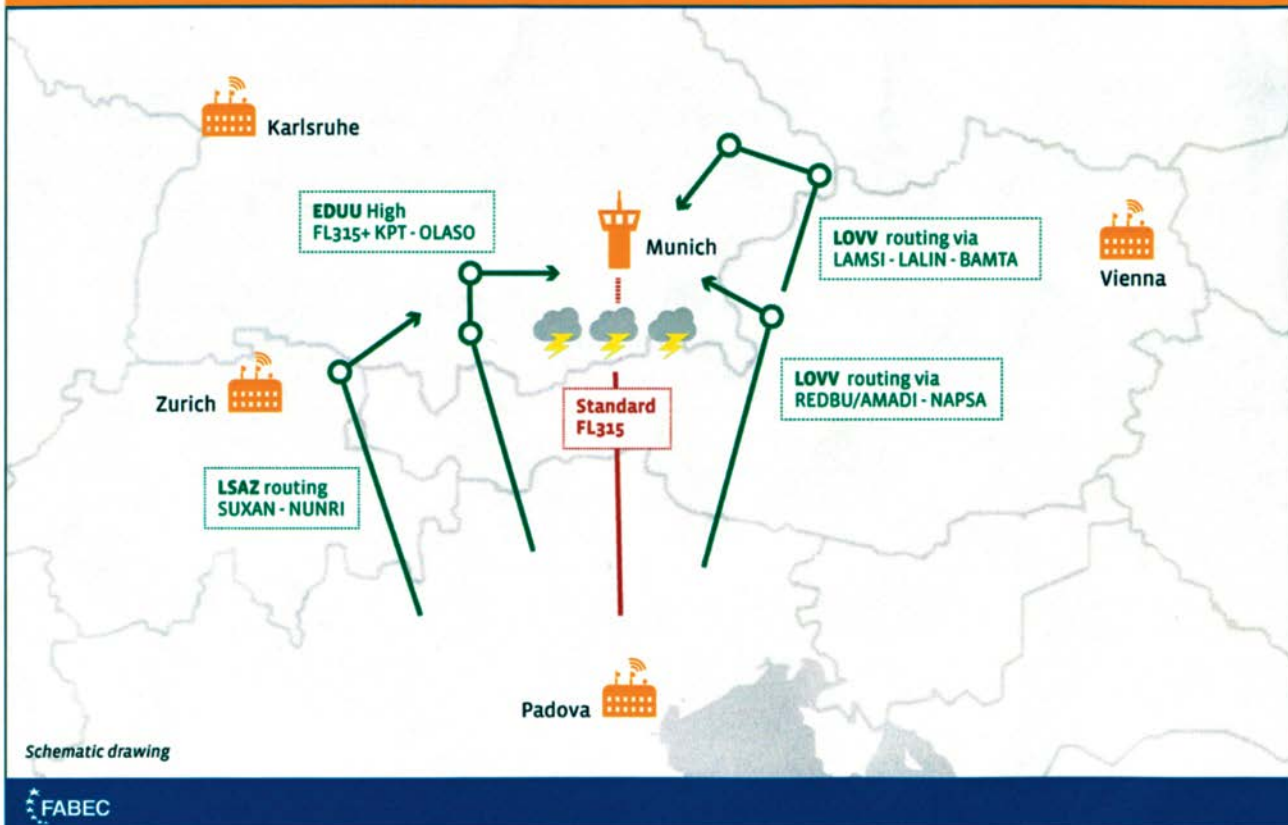
16. Verspätete Flüge werden gemeinsam mit den Fluggesellschaften im Rahmen eines Monitoring-Verfahrens analysiert und darauf aufbauend die Vorfeldorganisation sowie -koordination gemeinsam mit allen beteiligten Dienstleistern optimiert.
17. Für die Sicherheitskontrollen werden, wo erforderlich, zusätzliche Flächen bereitgestellt.
18. Das Flughafenpersonal und das der Bodenverkehrsdienstleister wird in Spitzenzeiten verstärkt, auch zum Beispiel durch flexible und anreizbasierte Dienstplangestaltung.

Fluggesellschaften

19. Zeitkritische Flüge werden von den Fluggesellschaften stärker überwacht, verspätete Flüge werden nach Möglichkeit schneller durchgeführt und der Turn-around am Flughafen beschleunigt.
20. Verspätungsanfällige Flüge werden durch kurz- und langfristigen Abgleich des Flugplans mit den Ist-Werten ermittelt, um dann ggf. einen Teil der geplanten Flugzeugrotation herauszulösen und die Übernahme des Fluges durch ein anderes Flugzeug zu ermöglichen. Weiterhin erfolgt vor diesem Hintergrund, wo zielführend, eine Entzerrung der Flugpläne.
21. Die Fluggesellschaften prüfen und nutzen die Möglichkeiten, die ihnen EU-rechtliche Vorgaben für den Verzicht auf die Entladung von unbeabsichtigt ungleitetem Gepäck gewähren, um Verspätung wegen der Entladung zu vermeiden.
22. Flugreisende werden umfassend und frühzeitig Informationen zu Verspätungen und Annullierungen mittels der bei Flugbuchung hinterlegten Kontaktdaten erhalten, auch im Sinne eines Frühwarnsystems. Dazu werden die relevanten Daten offen bereitgestellt.
23. Soweit nicht vorhanden, werden von jeder Fluggesellschaft zentrale und kompetente Anlaufstellen für Reisende zur Informationsweitergabe bei Verspätungen, der Abwicklung von Entschädigungsansprüchen sowie zur Entgegennahme von Beschwerden eingerichtet, auch unter Nutzung technischer Hilfsmittel, wie z.B. die jeweiligen Smartphone Apps der Fluggesellschaften. Der Online-Zugang zu Informationen hinsichtlich Entschädigungen, Beschwerden und Schlichtung wird übersichtlich gestaltet.
24. Technische Störungen des Fluggeräts werden durch optimierte vorausschauende Wartung minimiert.

Eingeladen zu dem Gipfel hatte Hamburg, das derzeit den Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz hat. Der regierende Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) sagte nach dem Treffen, es werde nicht so sein, „dass wir ab morgen keine Verspätungen mehr haben“. Das Ziel, Verspätungen und Ausfälle zu verringern, könne aber gemeinsam erreicht werden.

Additional routings to Munich airports



Adverse Weather

New procedures help optimise air traffic management over the Alps in adverse weather conditions

11. September 2018; Weather conditions cannot be changed but the consequences can be managed more effectively. Working together and across borders, experts from numerous control centres worked on a set of procedures to deal with adverse weather conditions in the Alps and the impact on Munich Airport.

Arrivals from the south to Munich Airport are regularly impacted by the specific weather conditions in the Alps. Adverse weather often occurs unexpectedly. Consequently, inbound flights to Munich Airport had been routinely re-routed to the upper airspace controlled by Karlsruhe UAC at Short notice. These flights increased the complexity in already overloaded sectors, as they were unforeseen, the flights were in reality too high for direct inbounds to Munich and they did not fit into the usual traffic streams.

In addition, the number of thunderstorms in the Alps has been increasing over the last years. In the first half of 2018, traffic to Munich Airport was affected on 17 days, which was already higher than the impact experienced in 2017 (16

days). To deal with this Situation, experts from the control centres in Karlsruhe, Munich, Padova, Vienna and Zürich developed new procedures to stabilise the network, to reduce the workload in Karlsruhe UAC and – most importantly – to increase safety under adverse weather conditions.

Under the new procedures, Controllers working in Padova, Vienna or Zürich distribute the traffic to three additional fixed routings via airspace controlled by Karlsruhe, Zürich or Vienna. In addition, descent areas have been defined to ensure a smooth inbound flow to Munich airport. To increase predictability, an automated data exchange has been set up and briefings are organised to agree upfront on the scenarios to be applied. All partners involved have signed specific Letters of Agreement.

Andreas Pötzsch, Director En-route and Approach, DFS: *This is an excellent example of how operational experts are working in common and across borders to develop tailored Solutions for the benefit of the network.*

Gaetano Longo, Head of Padova ACC, ENAV: *Bad weather operations often need a coordinated cross-border management. The Weather initiative permits an early predictability that drives to an increased operational flexibility, not only at local level but among adjacent units too.*

Martin Potsch, Business Unit Manager Operations Austro Control: *Severe weather operations remains as one of the biggest challenges across the Alpine region. With this new procedure, five ACCs/UACs are able to improve their service quality for flights arriving to Munich airport*

during severe weather, while keeping the high safety standards. The cooperative approach of all stakeholders involved may be seen as a role model for other airports or areas effected by frequent weather disruptions.

Rene Lehner, Head of ACC Zurich, skyguide: *Operations in the Alpine area become increasingly interlocked. We welcome this coordinated approach to resolving problems by making use of available data exchange technologies, which benefit the whole network.*



AVIATION FACTS

N°02

PUNCTUALITY

How likely is it for passengers to arrive at their destination on time?

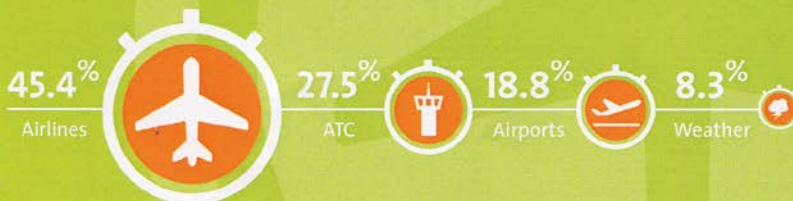
Being punctual means that flight arrive at the gate of their destination airport earlier, exactly on-time or no more than 15 minutes later than scheduled. Roughly speaking, **four out of five flights in Europe are on time.** The Central Office for Delay Analysis (CODA) of EUROCONTROL has calculated that the percentage of on-time flights in Europe was 80 percent in 2017.



Source: EUROCONTROL

What are the main causes of delay?

In the CODA statistic – which is based on operational data delivered by the airlines – the number one cause of delay is recognized as **the airlines themselves.** They account for 45.4% of delays. Air Traffic Control is accountable for 27.5% of delays, airports (security issues included) for 18.8% and weather for 9%.



Is air traffic more punctual than other modes of transport?

Yes, it is. As a comparison, only 74.4 percent of the long-distance trains operated by Deutsche Bahn were on time in 2015. How punctual someone driving a car on the German road system is depends to a large degree on the individual's driving style. What can be said is that if all the traffic jams that occurred in Germany in 2015 were added together they would be 1.1 million kilometres long – a queue that would reach around the earth 28 times. And car drivers in Germany spent about 341,000 hours in traffic jams in 2015.





AVIATION FACTS

N°02

PUNCTUALITY

How is punctuality measured within air traffic control?

The European Commission has defined a major measurement parameter, namely air traffic flow management delay (**ATFM delay**), for the air traffic control portion of the process. ATFM delay is used to measure the effect of air traffic flow management measures on flights in the en-route and approach phases. It takes into account any postponed departure times, effects from overloaded airspace, or influences of inclement weather at the destination airport.



Is the current method of measuring ATC-related delay helpful for the passenger?

From the passengers' point of view, it is not. EC regulation foresees that delay is measured in terms of minutes of delay per flight during the en-route phases condensed in a target of 0,5 minutes per flight. This is neither a reliable predictor of whether the flight will land on time nor whether it would have been better to take a different mode of transport.

How important is punctuality to the various parties responsible for the air transport system?

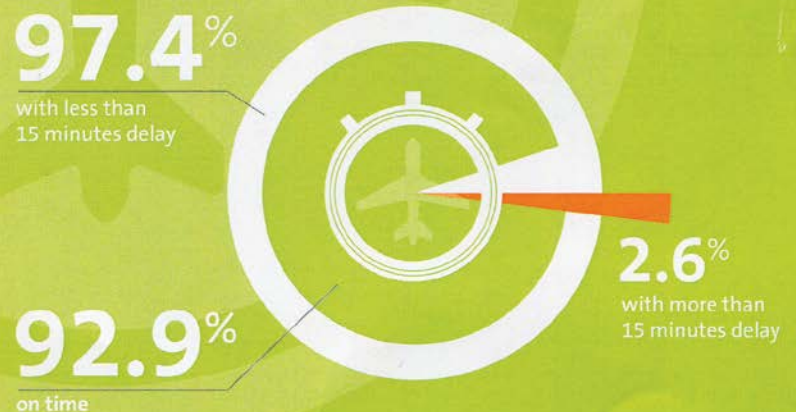
It is tremendously important. In order to transport passengers to their destinations safely and on time, all processes on the ground and in the air have to run smoothly and without delay. Commercial flights are conducted on the basis of flight plans which do not figure in any extra time to compensate for possible delays.

How important is punctuality to passengers?

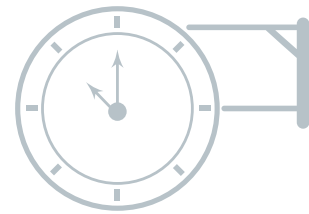
In addition to safe, reliable transport, punctuality is the main criteria of quality of service. All passengers want to arrive at their destination on time and punctuality is particularly important for connecting flights.

How does air traffic control affect punctuality?

In 2017, 97.4 percent of all flights operated in FABEC airspace with less than 15 minutes of ATFM delay related to air traffic control; 92.9 percent of all flights experienced no ATFM delay at all.



Source: EUROCONTROL



Joe's Corner

Als sich Lufthansa-Chef Carsten Spohr während des Sommers zu den zahlreichen Flugstreichungen und Verspätungen äußerte und seine Sicht der Dinge darlegte, glaubte Joe, seinen Augen und Ohren nicht zu trauen. Der oberste Lufthanseat forderte ein qualitatives Wachstum anstatt eines „wildem“ Wachstums und lobte den Flughafen Düsseldorf bzw. die nordrheinwestfälische Landesregierung, die angesichts des überfüllten deutschen Luftraums einen weiteren Kapazitätszuwachs in Düsseldorf verhindert habe. Mit anderen Worten: Das Wachstum des Luftverkehrs müsse an den Luftraum- und Flughafenkapazitäten ausgerichtet, die Zahl der stündlichen Flugbewegungen gedeckelt werden. Mit ein oder zwei Slots pro Stunde weniger, so könnte man Spohr interpretieren, könne die Misere künftig verhindert und die Pünktlichkeit wiederhergestellt werden. Ein vernünftiger Vorschlag, und Joe stellte sich die Reaktionen vor, wenn dieser Vorschlag nicht von Carsten Spohr, sondern von unserem CEO Klaus-Dieter Scheurle gekommen wäre. Scheurle wäre von einem „Shitstorm“ überrollt worden, von welchem er sich nur schwer hätte erholen können! Und da Spohr offensichtlich so richtig in Fahrt gekommen war und zugab, dass auch die Fluggesellschaften ihren Teil zu der desolaten Situation mit beigetragen haben, glaubte Joe zum zweiten Mal, seinen Augen und Ohren nicht zu trauen.

Allerdings muss Joe zugeben, dass die BARIG, die Lobbyorganisation der in Deutschland operierenden Fluggesellschaften, bereits eine ähnliche Forderung für den Frankfurter Flughafen erhoben hatte. Allerdings hatte Joe der BARIG damals unterstellt, sie würde diese Forderung nur erheben, um Ryanair von den Frankfurter Fleischöpfen fernzuhalten.

Dass Spohrs Äußerungen den deutschen Flughäfen und der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen nicht unbedingt gefallen haben, hat Joe nicht verwundert und er befürchtete, dass nun das übliche „Schwarze-Peter-Verschiebe-Spiel“ beginnen würde. Doch dann rief Verkehrsminister Andreas Scheuer im Oktober zu einem Luftfahrtgipfel, zu welchem die Häuptlinge der deutschen Luftverkehrswirtschaft geladen wurden. Nicht mit von der Partie waren die Vertreter der Indianer, sprich die Gewerkschaften und Fachverbände. Also jene Organisationen, welche jene Menschen vertreten, die vor Ort arbeiten und deshalb recht gut wissen, an welchen Stellen es „klemmt“. Joe fühlte sich an den ehemaligen Vorstandschef der West-

LB erinnert: „Ein Banker... ist ein globaler Universeller. Er weiß nicht nur alles, er weiß auch alles besser!“ Wobei es dem geneigten Leser freigestellt ist, den Begriff des „Bankers“ durch den des „Managers“ zu ersetzen. Und wer ohnehin alles besser weiß, der kann auf Sachverstand gut und gerne verzichten. Dass die Gewerkschaften dann im Oktober nachträglich ins Ministerium geladen waren, ist für Joe bestenfalls eine „Last-Minute“-Korrektur. Und wer weiß, vielleicht ist ja irgendjemandem im Ministerium aufgefallen, dass bestimmte Maßnahmen ohne die Zustimmung der Betriebsräte nicht zu realisieren sind.

Joe möchte nicht missverstanden werden. Natürlich hält er regelmäßige Treffen zwischen der Politik, den Vertretern der Luftverkehrswirtschaft und den Gewerkschaften für überaus sinnvoll. Vor allem, wenn diese Treffen dazu genutzt werden, die Probleme im deutschen (und europäischen) Luftverkehr gemeinsam anzugehen. Dabei ist es wichtig, dass bei diesen Meetings nicht nur die Sicht der Häuptlinge dargelegt wird, sondern auch die Indianer ihre Meinung erläutern können und dabei auch ernst genommen werden. Allerdings hält er die Ergebnisse des „hochrangigen“ Treffens vom Oktober für äußerst dünn und ist der Meinung, dass da reichlich heiße Luft produziert wurde. Ein gutes Beispiel sind dabei die Sicherheitskontrollen, die nach Meinung der Airlines viel zu lange dauern und sich dadurch negativ auf die Pünktlichkeit auswirken. Deshalb sollen für die Sicherheitskontrollen zusätzliche Flächen bereitgestellt werden. Dabei hat Joe den Eindruck, dass das Problem nicht an der Zahl der Kontrollstellen liegt, sondern an dem zur Verfügung stehenden Personal. Was möglicherweise an der Entlohnung dieses Personals liegt; um finanziell attraktive Arbeitsplätze handelt es sich nun wirklich nicht. Und dies führt zu einem Problem, das inzwischen all jene Bereiche betrifft, die für die Passagiere wichtig sind. Da ist Joe der Meinung, dass viele Aufgaben, die früher von den Airlines bzw. den Flughäfen in eigener Regie durchgeführt wurden, „outgesourct“ und an Subunternehmen vergeben wurden. Joe erinnert sich dabei an die Antwort eines australischen Weinhändlers, den er zu der Qualität eines bestimmten Weines befragt hatte: „You get what ou pay for!“ Eben!

Joe war etwas amüsiert, dass auf diesem „hochrangigen“ Treffen die alte Idee, Kurzstrecken- und Zubringerflüge auf die Schiene zu verlegen, wieder ausgegraben wurde. Abgesehen davon, dass dies schon früher nicht funktio-

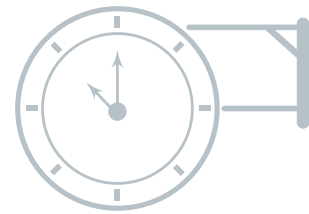
niert hat, würde dies bedeuten, die Passagiere zu einem Wechsel von einem auf ein anderes unpünktliches Verkehrsmittel zu überreden.

Was ATC betrifft, so wurde ein ganzes Bündel an Maßnahmen beschlossen, von denen, so meint Joe, sich die wenigsten auch wirklich realisieren lassen bzw. bereits realisiert wurden. Zu letzteren gehört die Maßnahme, einen Teil jener Flüge, die eigentlich im Oberen Luftraum operieren wollen, in den Unteren Luftraum zu verbannen.

Ganz abgesehen von der Tatsache, dass Flüge, die ohnehin im Unteren Luftraum fliegen wollen, entweder in noch niedrigeren Höhen operieren müssen oder, da auch im Unteren Luftraum Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen ergriffen werden müssen, für ihren Flug nun eben auch einen Slot benötigen. Zudem dürften die Airlines von dieser Maßnahme nicht begeistert sein, da in niedrigeren Höhen eben mehr Treibstoff verbraucht wird als im „Upper Airspace“. Allerdings wird das Ziel, den Oberen Luftraum zu entlasten, dadurch erreicht.



Weitere Überstunden für Controller auf freiwilliger Basis. Quelle: DFS



Um die „Planungssicherheit zu erhöhen“ und die „Komplexität der Arbeit der Fluglotsen zu verringern“, soll sich der Verkehr wieder verstärkt an die im Flugplan angegebenen Strecken halten. Der Verkehr soll, wie sich die Teilnehmer dieses „hochrangigen“ Treffens ausdrückten, auf „Autobahnen der Lüfte“ geleitet werden. Wobei sich Joe fragt, was denn dann bei einem Stau auf diesen „Autobahnen der Lüfte“ passieren soll. Die Antwort dürfte einfach sein – die betreffenden Flüge müssen dann eben so lange an ihren Abflughäfen warten, bis sich der Stau aufgelöst hat. Zudem fragt sich Joe, was jene Kollegen, die mit viel Herzblut an der Realisierung des „Free Route Airspace (FRA)“ gearbeitet haben, von diesem Geistesblitz halten.

Die Forderung, Fluglotsen möglichst von Sonderaufgaben zu entlasten, hört sich ja gut an. Doch um neue Verfahren oder neue Systeme einzuführen, ist der Sachverstand der aktiven Controller gefragt. Die müssen dann in den jeweiligen Arbeitsgruppen tätig werden und fehlen folglich im täglichen Betrieb. Und dies trifft dann ja auch auf die Controller zu, die für die Ausbildung unseres hoffnungsvollen Nachwuchses benötigt werden (z.B. als Gastlehrer an der Akademie). Joe findet auch die Forderung, das vorhandene Personal flexibler einzusetzen, auf den ersten Blick charmant. Doch er fragt sich, wie das funktionieren soll, wenn nicht ausreichend Personal zur Verfügung steht. Offensichtlich soll dieses Problem mit einer freiwilligen Überstundenregelung aus der Welt geschafft werden. Joe reibt sich dabei verwundert die Augen, da er und seine Kollegen bereits jede Menge Überstunden vor sich herschieben. Die Bereitschaft, noch weitere Überstunden zu leisten, ist dabei nicht besonders ausgeprägt.

Die Forderung, „die bestehenden Strukturen für die Lotsenarbeit“ so zu verändern, dass damit eine Vergrößerung der Sektoren und dadurch ein „flexibler Einsatz möglich wird“, wurde in den Wunschkatalog ebenfalls aufgenommen. Lotsen können, so wurde dann festgestellt, „leichter und kurzfristig dort eingesetzt werden, wo Bedarf besteht“. Joe musste dabei den Kopf schütteln. Schließlich wird die Größe eines Kontrollsektors von der Komplexität des Luftraums und den Verkehrsströmen bestimmt und nicht von der personellen Ausstattung einer Kontrollstelle. Sollte hinter dieser Idee die Absicht ste-

cken, Controller auch mit Berechtigungen anderer Kontrollsektoren auszustatten, so scheint dies nicht besonders zielführend zu sein. Denn es würde bedeuten, dass für die Sektoren zusätzliches Personal vorgehalten werden muss. Und dieses muss dann auch regelmäßig in der „anderen“ EBG eingesetzt werden, um entsprechend fit zu bleiben. Eine weitere Idee ist, die „bestehenden Strukturen für die Lotsenarbeit“ so zu verändern, dass das Berechtigungssystem „an die genutzte Flugsicherungstechnik und nicht mehr an den kontrollierten Luftraum anknüpft.“ Die Kenntnis der Verkehrsströme, der angewandten Verfahren und der Absprachen mit benachbarten Kontrollsektoren bzw. Kontrollstellen ist dann nicht mehr so wichtig. Hauptsache ist dann, dass die Controller die zur Verfügung stehenden Systeme bedienen können. Und wenn dann mal etwas schief geht, dann muss eben TCAS ran. Joe hält diese Vorschläge für Wunschdenken. Frei nach Pippi Langstrumpf: „Ich mach mir die Welt widewidde wie sie mir gefällt!“

Zu Beginn dieses „hochrangigen“ Treffens meinte Verkehrsminister Scheuer: „Ich werde nicht akzeptieren, dass es nochmals zu einer derartigen Anhäufung von technischen Problemen, Verspätungen und Abfertigungsproblemen kommt.“ Das war eine eindeutige Aussage, die, so meint Joe, leider den Nachteil hat, dass sie nicht eintreten wird. Vielmehr wird Scheuer zufrieden sein müssen, wenn es im nächsten Jahr nicht noch schlimmer wird als in diesem. Dass die Manager der Luftverkehrsindustrie dann in das altbekannte Schwarze-Peter-Spiel zurückfallen, ist nicht ganz ausgeschlossen. Und wenn sich dann der Präsident des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), Professor Klaus-Dieter Scheurle, beim Chef der DFS über die auftretenden Verspätungen im Luftverkehr beklagen sollte, dann kann er dies mit sich selbst ausmachen. Denn Klaus-Dieter Scheurle ist beides – Präsident des BDL und Geschäftsführer der DFS. Und dies macht die Sache dann erst richtig interessant.

Meint

Joe

25 Jahre DFS – Joe macht sich so seine Gedanken

Die DFS hat in diesem Jahr ihr 25-jähriges Bestehen gefeiert, und keiner hat es gemerkt. Das ist sicher etwas übertrieben, oder? Oh, ich vergaß, im Intranet gibt es eine eigene Rubrik, dort findet man eine Bildergalerie mit Bildern aus 25 Jahren. Und ja, es gab an den Standorten eine Torte, die wunderbar süß war und wahrscheinlich 25 Kilokalorien pro Krümel hatte.

Na und dann gab es noch eine Festveranstaltung in Berlin mit vielen Vertretern aus Politik und Wirtschaft und unserem Bundesverkehrsminister Scheuer, von der die Kolleginnen und Kollegen erst am Tag nach der Veranstaltung im Internet erfuhren. Peinlich nur, dass etliche Festredner gerade den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Deutschen Flugsicherung GmbH ihren Dank für deren Arbeit aussprachen.

Was macht eigentlich ein erfolgreiches Unternehmen aus? Das wichtigste Kapital eines Unternehmens sind die Mitarbeiter. Das sollte auch unsere Geschäftsführung nie vergessen. Dabei geht es vorrangig nicht nur um finanzielle Aspekte wie Gehalt oder Sozialleistungen, nein, ein ganz wichtiger Aspekt ist die Wertschätzung. Nur wer motiviert ist kann auch Leistung bringen. Anerkennung und Wertschätzung der Mitarbeiter für 25 Jahre erfolgreiches Arbeiten, wo bitte werden diese seitens der Geschäftsführung ausgedrückt? Ist die Geschäftsführung bereits so arrogant und abgehoben, dass sie meint, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gegenüber diese Wertschätzung nicht ausdrücken zu müssen?

Oder sieht die Geschäftsführung das „Personal“ nur als reinen Kostenfaktor?

Wir DFS-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter sind stolz auf unsere Arbeit und so auch auf „unsere“ DFS. Wir sind das Fundament – ohne uns würde es keine 25-jährige Erfolgsgeschichte geben. Wir haben seit 25 Jahren gleiche Vergütungen in Ost und West; warum wird das nicht mal erwähnt? Ist das nicht wichtiger als irgendwelche Plattfor-

men, auf denen die DFS als „Super-Arbeitgeber“ erwähnt wird? Ist es wirklich wichtiger, die am häufigsten angeklickten Intranet-Meldungen des vergangenen Monats zu erwähnen?

Wir sind selbstbewusste Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und wir wissen, welchen „Wert“ wir für unsere DFS darstellen. Und daraus schöpfen wir unsere Stärke. Wir erwarten für unsere Leistung Anerkennung vonseiten der Geschäftsführung. Wir benötigen keine Jubelfeier, auf der uns unsere Kunden darauf hinweisen, dass dieser Sommer ein „Sommer des Missvergnügens“ war, da die Verspätungssituationen einen Höhepunkt erreicht hatten. Wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Personalplanung nicht verantwortlich. Wir sind auch nicht für unsere Führungskräfte verantwortlich. Bei einigen können auch noch so viele „Wellen“ von Next Level Leadership nicht helfen, aus unfähigen Führungskräften Führungskräfte zu machen, die diese Bezeichnung auch verdient haben.

Vor 25 Jahren wurde die DFS gegründet. Die Hauptakteure der ersten Verhandlungen bis hin zum endgültigen Tarifvertragsabschluss am 07.07.1993 waren sehr beschäftigt, aber das gemeinsame Ziel – der Übergang einer Behörde hin zu einem „Quasi-Wirtschaftsunternehmen“ – war ja auch eine riesengroße Herausforderung auf Arbeitgeber- wie auch auf Arbeitnehmerseite. Umso erstaunlicher ist es, dass es die jetzige DFS-Geschäftsführung schlicht und ergreifend verpasst hat, mit den grundsteinlegenden Beschäftigten von damals, auf Arbeitgeber- wie auch Arbeitnehmerseite, anzustoßen. Was außerdem schlicht vergessen wurde, ist, dass die DFS nur auf erfolgreiche Lobbyarbeit der damaligen Fachverbände VDF und FTI hin aus der Taufe gehoben wurde, diese bereits Anfang der 70er Jahre begonnen hatte und 1993 mit dem ersten eigenständigen Tarifvertrag ihre Vollendung fand.

Übrigens: Wer mir zu diesem Artikel seine Meinung senden möchte – Leserbriefe sind erwünscht.

Drohnen FRA



von Jörg Biermann

Der Verkauf von Drohnen ist weltweit ein boomendes Geschäft; ihr Einsatzspektrum erscheint schier grenzenlos. Tauchen die Dinger in der Nähe von Verkehrsflughäfen auf, produzieren sie nicht selten negative Schlagzeilen. Dass es auch ein harmonisches

Miteinander geben kann, zeigen zwei Beispiele aus Frankfurt.

Doch zunächst die Ausgangslage

Was im Beamtendeutsch mit „Flugmodell mit einer maximalen Startmasse von 5 kg“ und mit „unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS) mit einer maximalen Startmasse von 25 kg“ bezeichnet wird, nennt der Volksmund schlicht und einfach „Drohne“. Gemäß Luftverkehrsgesetz ist jede Drohne ein Luftfahrzeug und unterscheidet sich diesbezüglich nicht von einem Rettungshubschrauber oder Jumbo-Jet. Alle sind Luftverkehrsteilnehmer, so wie ein Porsche und ein Fahrrad Straßenverkehrsteilnehmer sind, die ebenfalls miteinander auskommen müssen.

Der Kontrollturm ist für sämtlichen Flugverkehr innerhalb einer den Flughafen umgebenden Kontrollzone zuständig. Somit benötigt jeder Luftverkehrsteilnehmer in einer solchen Kontrollzone vom dort verantwortlichen Towerlotsen eine Flugverkehrskontrollfreigabe. Wo in Deutschland Kontrollzonen etabliert werden, richtet sich nach dem Kriterienkatalog des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) zur Einrichtung von Lufträumen.

Eine Kontrollzone dient dem Schutz des an- und abfliegenden Flugverkehrs. Aufgrund dieses weltweit einheitlichen Luftraumnutzungskonzeptes trennen sich hier ein wenig die Wege unserer drei, ihre Zunft vertretenden Luftraumnutzer. Dem Jumbo wird bei der Verkehrsabwicklung durch den Tower eine höhere Wertigkeit zuteil als einer im privaten oder kommerziellen Einsatz umherfliegenden Drohne. Nicht weil der Jumbo größer ist, sondern weil er besagten Flughafen nach Instrumentenflugregeln entweder an- oder von ihm abfliegt. Der Rettungshubschrauber im Einsatz kommt ebenfalls immer vor der Drohne und im

Zweifel auch noch vor dem Jumbo, weil es sich dabei um einen Statusflug mit Vorrangbehandlung handelt.

Im Gegensatz zu den anderen Luftverkehrsteilnehmern hat der Fluglotse zu den Drohnen in der Regel keinen direkten Kontakt. Entsprechend restriktiver werden für sie mit zunehmender Nähe zum Flughafen die Auflagen des Gesetzgebers in seiner Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben für Drohnen (NfL1-1197-2017) plus dem, was jeder Tower kraft seines Amtes nach individueller Einschätzung noch „obendrauf packen“ kann. Das schließt auch für Drohnen ein Flugverbot nicht aus. Privatpiloten in ihren Cessnas und Pipers sind es gewohnt, nicht immer eine Freigabe zum Durchflug durch die Kontrollzone zu erhalten und umfliegen sie dann nach Sicht. Steuerer von Drohnen sind relativ neu im Geschäft und können mit einem Negativ mitunter noch nicht so professionell umgehen. Allen sei jedoch an dieser Stelle versichert: Keine unserer Auflagen und kein Verbot beruhen auf Willkür.



Flugsicherungsauflagen für Drohnenflüge innerhalb von Kontrollzonen orientieren sich an drei Bereichen:

- 1.) **Äußerer Bereich**, Kontrollzonengrenze bis Mindestabstand 1,5 km zum Flughafenenzaun (Grundstücksgrenze, nicht Start-/Landebahn!): Die erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe gilt bis zu einer Flughöhe von 50 m über Grund als pauschal erteilt, sofern

die Drohne im Sichtbereich des Steuerers betrieben wird. Oberhalb 50 m über Grund ist eine Einzelfreigabe vom Tower erforderlich.

- 2.) **Mittlerer Bereich**, bis 1,5 km Abstand rund um den Flughafenzaun: Höhenunabhängig ist immer eine Flugverkehrskontrollfreigabe vom Tower erforderlich. Ferner kann es notwendig sein, a) während des Fluges jederzeit mit dem Steuerer direkt kommunizieren zu können und/oder b) Position und Höhe auf der Luftlagedarstellung erkennen zu können – sprich per Transponder, wie bei allen anderen Luftverkehrsteilnehmern auch.
- 3.) **Innerer Bereich**, Flughafengelände innerhalb des Zauns: Die Flugverkehrskontrollfreigabe ist höhenunabhängig immer erforderlich. Zusätzlich ist es schwer vorstellbar, dass ein Tower auf Direktkontakt zum Steuerer, Identifizierung, Koordinierung eines Startfensters sowie die Übermittlung einer Landemeldung verzichten würde.

Frankfurt Drohnen 1 „FraDrones“

Die Fraport AG führte vom 31. Mai bis zum 2. Juni 2018 gemeinsam mit der TPI Vermessungsgesellschaft mbH, dem Drohnenhersteller Multirotor und in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung erfolgreiche Drohnenstflüge durch. Ziel des Projekts „FraDrones“ ist es, verschiedene Szenarien zur betrieblichen Nutzung von Drohnen zu erproben. Im Fokus des ersten Tests standen Vermessungsaufgaben und die Fortschrittskontrolle von Bauprojekten.

Die Drohnenstflüge finden auf einem Testareal im Südwesten des Flughafens statt. Das Areal erstreckt sich vom Baustellengelände des Terminals 3 bis in den Bereich der Cargo City Süd. (Quelle: (gekürzte) Pressemeldung Fraport)

Nachdem erste Tests auch für Tower Frankfurt zur Zufriedenheit verliefen, haben Fraport und DFS den Regelbe-



Foto: Fraport

trieb mit einer intensiven Sicherheitsbewertung in Angriff genommen. Die daraus resultierenden örtlichen Verfahren sind mittlerweile für beide Seiten in einer Betriebsabsprache festgeschrieben. Die Flüge werden rechtzeitig vorab und nochmal kurz vor dem geplanten Start mit dem Tower koordiniert. Der Steuerer muss seine Drohne jederzeit in Sicht haben und gebührenden Abstand zur Rollbahn S wahren. Das Haupteinsatzgebiet befindet sich demnach vornehmlich im südlicheren Bereich. Dort sind bereits die Bauarbeiten für das Terminal 3 in vollem Gange, während zeitgleich auf dem Vorfeldbereich der geplanten Flugsteige G, H und J Passagierabfertigung erfolgt. Die Inbetriebnahme von Terminal 3 ist für 2023 (liebe Hauptstädter, das muss jetzt sein: also noch deutlich vor BER ☺) geplant. Parallel wird ab Frühjahr 2019 mit der Errichtung eines Satellitenflugsteiges G für Low-Cost-Carrier begonnen, um den Airlines bereits ab 2021 gesteigerte Kapazitäten auf der Flughafensüdseite anbieten zu können.

die Flugverkehrskontrolle war daher hier der erstmalige Einsatz einer Drohne mit eingebautem Transponder. Im Straßenverkehr wird dem Radfahrer ja aus guten Gründen auch nicht gestattet, seinen fahrbaren Untersatz ohne Beleuchtung zu betreiben, nur weil es sich im Vergleich zum Porsche um einen spartanischen Drahtesel handelt. Nicht das Gefährt ist entscheidend, sondern dessen Einsatzort.

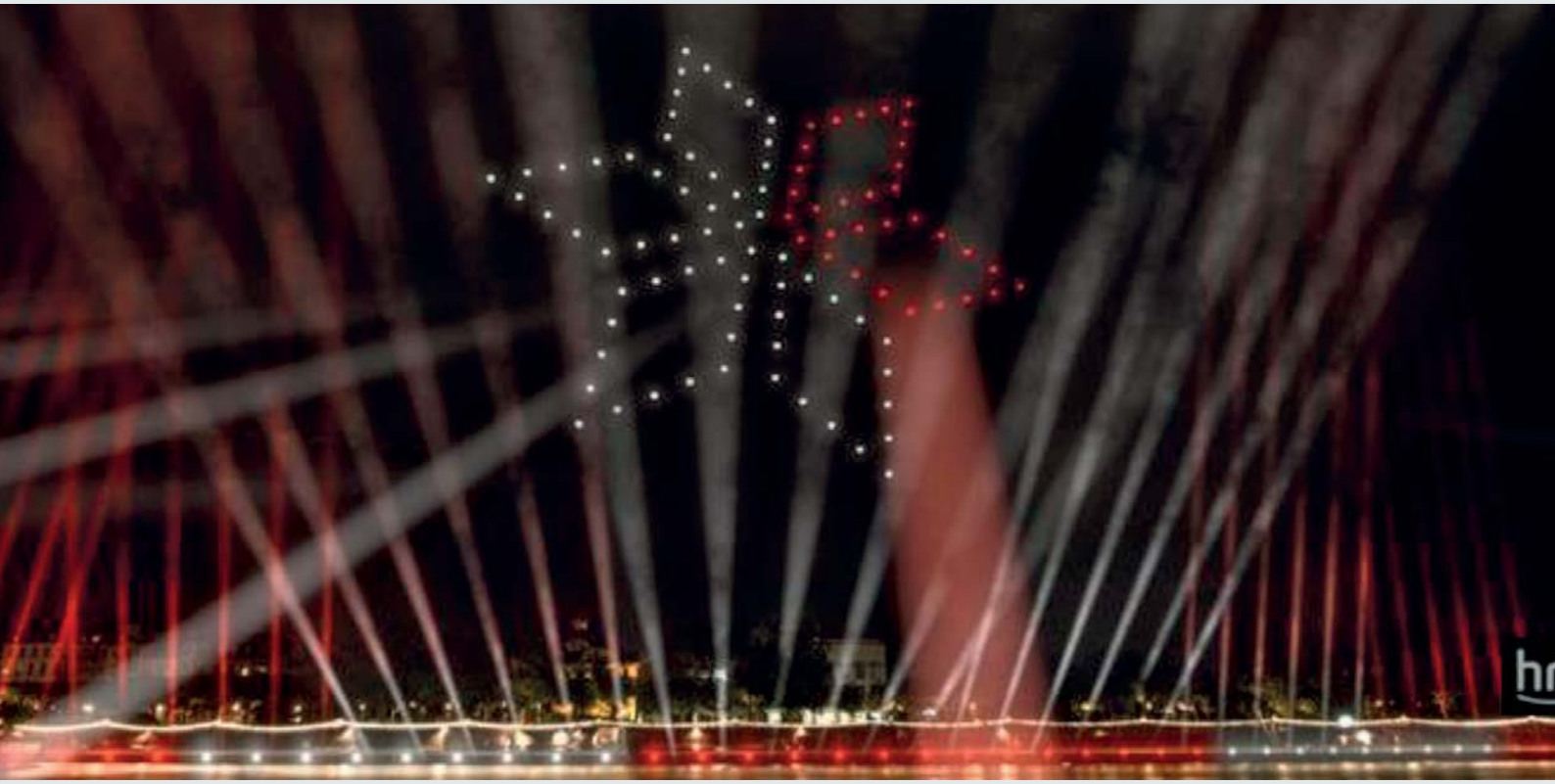
Die Baustelle selbst liegt im Zuständigkeitsbereich der Vorfeldkontrolle Fraport. Jedoch spätestens nach dem Abheben befindet sich das UAS im Luftraum der Kontrollzone Frankfurt. Das vom Transponder abgestrahlte Funkrufzeichen „Drone1“ und die Flughöhe werden ebenso zuverlässig auf dem Radarbildschirm dargestellt, wie die vom Tracker ermittelte Geschwindigkeit über Grund und der bodennahe Flugweg. Solche Transpondersignale sind für TCAS-Geräte im Cockpit der Verkehrsflugzeuge sichtbar – an dieser sensiblen Stelle ein entscheidender Vorteil gegenüber der von DFS und Telekom entwickelten Ortungsmethode Hook-on-Device mit Hilfe des D1-Funknetzes.

Bisher funktioniert alles ohne Komplikationen. Potenzial zum Vorzeigeprojekt, wie an deutschen Verkehrsflughäfen bemannter und unbemannter Flugverkehr gemeinsam sicher abgewickelt werden könnte, ist also gegeben. Perspektivisch sollte daher in Anlehnung an An- und Abflugrouten für Verkehrsflugzeuge der nächste Schritt irgendwann darin bestehen, Flugkorridore für unbemannte Luftfahrtsysteme, z.B. in Richtung Frankfurt City, zu definieren. Auf diese Art den PKW-Taxis Konkurrenz zu machen, ist vielleicht noch etwas visionär. Aber z. B. Blutkonserven oder ähnliches vom Flugzeug zum Krankenhaus und umgekehrt zügig über die Staus der überfüllten Straßen hinweg zu transportieren, ist keinesfalls Utopie. Sowohl technisch wie auch von der Zuladung her kann das längst auch von relativ kleinen Drohnen bewerkstelligt werden. Im Grunde fehlt nur noch der letzte Baustein eines Routen- und Luftraumkonzeptes für den Betrieb von Drohnen außerhalb der Sichtweite des Steuerers (*BVLOS, Beyond Visual Line of Sight*). Ein wenig rudere ich hier gleich wieder zurück, denn Juristen sehen traditionell noch mehr Regelungsbedarf als der Betriebsdienst. Das ist in Ordnung, solange beide Bereiche eng kooperieren und gemeinsame Ziele haben. Ein Blick über den Tellerand hinaus führt zu Frau Renata Jungo Brünger. Sie ver-



Bild: Google, Gestaltung: GdF

Einen nicht identifizierten Luftverkehrsteilnehmer dicht am oder, wie hier, gar auf dem Flughafengelände sollte es nicht geben. Das entscheidende Sicherheitskriterium für



Quelle: hr

antwortet im Daimler-Vorstand das Juristische und begleitet somit den Konzern auf seinem Weg in die neue Welt des autonomen Fahrens. „Business Enabler“ lautet ihr Credo für die von ihr geführte Rechtsabteilung. Geschäfte ermöglichen, nicht verhindern.

Machen wir uns nichts vor: Drohnen werden unseren Alltag noch viel weiter durchdringen, als es bisweilen schon der Fall ist. Für uns im Flugverkehrskontrolldienst kann daher die Parole nur lauten: Mitgestalten statt Verweigern oder Augen zu. Tower Frankfurt macht das. Die GdF auch. Mit Jens Lehmann hat der Fachbereich Flugsicherungsbetriebsdienste (FSBD) einen international anerkannten Fachmann in den eigenen Reihen.

Frankfurt Drohnen 2 Drohnenshow

Das Bombardement der Frankfurter Innenstadt im 2. Weltkrieg durch die Alliierten hinterließ verheerende Zerstörungen. Wie andernorts auch, war die Nachkriegszeit durch Wiederaufbau geprägt. Den Römerberg darf man dabei ohne Übertreibung als ein Schmuckstück bezeichnen, aber die dahinter gelegene historische Altstadt war unwiederbringlich verloren. Dort gab es zuletzt die Bausünden der 1970er Jahre zu „bewundern“, mit der Betonfassade eines groben Klotzes namens Technisches Rathaus als Inbegriff der Scheußlichkeit. Ende September wurde nun nach vielen Jahren kontroverser Diskussionen

und Bauzeit der lang ersehnte Wiederaufbau dieses Altstadtviertels vollendet.

Ich sehe bereits die ersten Fragezeichen in den Augen der Leser, warum sie im „der flugleiter“ neuerdings mit Architektonischem zugetextet werden, und was das alles mit Flugsicherung zu tun haben soll. Wenn ich noch um etwas Stehvermögen bitten dürfte: Gleich sind wir da.

Der Wiederaufbau eines ganzen Viertels nach historischen Bauvorlagen hat weit über die Stadtgrenzen hinaus für Beachtung und Anerkennung gesorgt. Den Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern war es eine Herzensangelegenheit. Gebührend tief hat der Magistrat für die Finanzierung der Einweihungsfeierlichkeiten am letzten Septemberwochenende 2018 ins Stadtsäckel gegriffen.

Das mit Abstand größte Event des vielfältigen Rahmenprogramms war eine 22-minütige Abendinszenierung von 110 mit LED-Leuchten bestückten Drohnen vor der Hochhauskulisse über dem Main. Untermalt wurde die „Symphonie für die neue Frankfurter Altstadt“ von Scheinwerfern, Musik und Erläuterungen über Lautsprecher zu den in den dunklen Abendhimmel gezauberten Formationen.

Drohnenformationsflüge sind keine Neuheiten mehr. U. a. hat Intel da einiges zu bieten, zuletzt auf der CEBIT in Hannover. Laut Aussage der Frankfurter Organisatoren

war eine Darbietung in dieser Art aber bisher weltweit einmalig. Ein Novum zumindest aus bundesdeutscher Flugsicherungs-sicht war in diesem Fall die Lage des Veranstaltungsortes mitten in der Kontrollzone eines deutschen Verkehrsflughafens. Unweigerlich klopfte dann auch irgendwann der für die Organisation zuständige Geschäftsführer der Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main an die Pforten der Tower-Niederlassung Frankfurt, um mal vorsichtig anzufragen, was denn hinsichtlich des Flugverkehrs so alles zu beachten wäre, sofern da aufgrund der Nähe zum Rhein-Main-Airport überhaupt was ginge. Dem Mann konnte geholfen und Planungssicherheit gegeben werden – für passendes Wetter natürlich nicht, aber es war ja ein Jahrhundertsommer. Regen, Gewitter oder Schnee hätte den Drohnenschwarm am Boden gehalten, da ihr elektronisches Innenleben nur bedingt wasserdicht verbaut ist. Ferner hätte die vor Ort gemessene konstante Windgeschwindigkeit für die Leichtgewichte 15 kn nicht übersteigen dürfen.

Die Flugbox mit einer Höhe von 120m GND hatte der Drohnenbetreiber SKYMAGIC aus Singapur für seine, nach eigener Aussage, längste von ihm jemals inszenierte Show zwischen zwei Mainbrücken direkt über den Fluss platziert. Das Ganze in einer Entfernung von etwa 6,6 km nord-nordöstlich des VOR FFM (Ro26, 3.5DME) und etwa 1.5 NM (2,8 km) nördlich der verlängerten Anfluggrundlinie 25R.



In dieser Entfernung sind Drohnenflüge bis 50 m über Grund sowieso pauschal genehmigt. Oberhalb 50 m muss eine Einzelfreigabe erteilt werden, wogegen aus Sicht der Flugplatzkontrolle aufgrund der ausreichenden Entfernung nichts gesprochen hätte – weder für eine einzelne Drohne noch für mehrere.

Letztendlich musste aber doch größeres Geschütz aufgeföhren werden, da ein Formationsflug von Drohnen innerhalb einer Kontrollzone in den herrschenden Vorschriften so eindeutig nicht abgebildet ist. Das bereichsübergreifende Endergebnis einer eingehenden Betrachtung waren NOTAM und SAA (Special Activity Area) mit Durchflugverbot. Radius 0.5 NM um den Mittelpunkt der Flugbox, Obergrenze 500 ft GND / ALT 800 ft. SAA innerhalb der Kontrollzone wohlgemerkt! Dort, wo sowieso jedes Flugzeug für egal was eine Freigabe vom Tower benötigt und dabei von A bis Z überwacht wird. Tower Frankfurt hätte die Flugbox also allein schon auf Basis der Luftraumklassifizierung D (CTR) vor anderem Flugverkehr schützen können. Mit einer Ausnahme allerdings; diesen Ansatz der Gelehrten muss man gelten lassen. Ein anderer Drohnensteuerer hätte ebenfalls bis zu einer Höhe von 50 m über Grund das Geschehen in der Flugbox stören können, weil er aufgrund einer Entfernung von mehr als 1,5 km von der Flughafenbegrenzung im Besitz einer pauschalen Flugverkehrskontrollfreigabe ist. Der Vollständigkeit halber sei aber auch erwähnt, dass eine Flugverkehrskontrollfreigabe noch längst keinen Freifahrtschein bedeutet. So ist z.B. der Betrieb einer Drohne über Bundeswasserstraßen und in der Nähe von Menschenansammlungen, ungeachtet einer Flugverkehrskontrollfreigabe, für den Steuerer noch mit weiteren Auflagen anderer Behörden verbunden. Zur Generalprobe am Freitag hatte sich am Flussufer eine Menschenansammlung von mehreren tausend Schaulustigen eingefunden, für die Show am Samstag an die 100.000. Sei's drum, doppelt hält besser, SAA innerhalb der Kontrollzone einrichten und per NOTAM veröffentlichen – für ein Klientel, das bei Dunkelheit wahrscheinlich sowieso nicht mehr mit der privaten Drohne „Gassi geht“, und von dem die meisten aus purer Unkenntnis, was überhaupt ein NOTAM ist, selbiges wahrscheinlich niemals lesen würden. Aber melden macht bekanntlich frei und schafft Rechtsgrundlagen im Falle von zu ahndenden Verstößen. So hat Tower Frankfurt in die-

sem Fall gern mit Kanonen auf Spatzen geschossen, um seinen bescheidenen Beitrag zu einer rundum beeindruckenden Drohneninszenierung zu leisten.



Ein auskömmliches Nebeneinander von bemanntem und unbemanntem Flugverkehr in Flughafennähe ist ganz wesentlich von einer guten Zusammenarbeit mit der Flugsicherung abhängig. Sie war mit den städtischen Organisatoren mehr als vorbildlich.

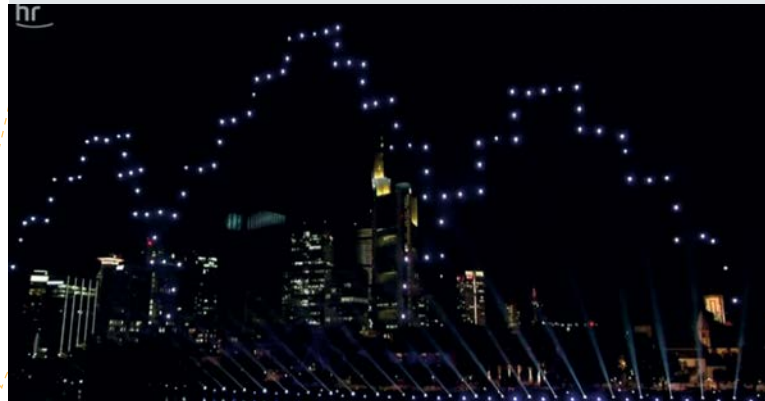
Schlussbemerkungen

Eine 25-minütige Aufzeichnung der Drohnenshow ist beim Hessischen Rundfunk zu sehen unter: <https://www.hessenschau.de/panorama/die-drohnenshow--sternenbilder-ueber-dem-main,video1052.html>

Wer mit etwas Zeit im Gepäck auf Dienstreise in Langen weilt, dem kann als Ausflugstipp ein Bummel durch die neue Frankfurter Altstadt ans Herz gelegt werden. Einen dreiminütigen Drohnenflug durch das Areal gibt es unter <https://vimeo.com/266257403>

Wer glaubt, der Autor sei selbst ein begeisterter Drohnensteuerer, der irrt.

In diesem Sinne allen Lesern frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr.



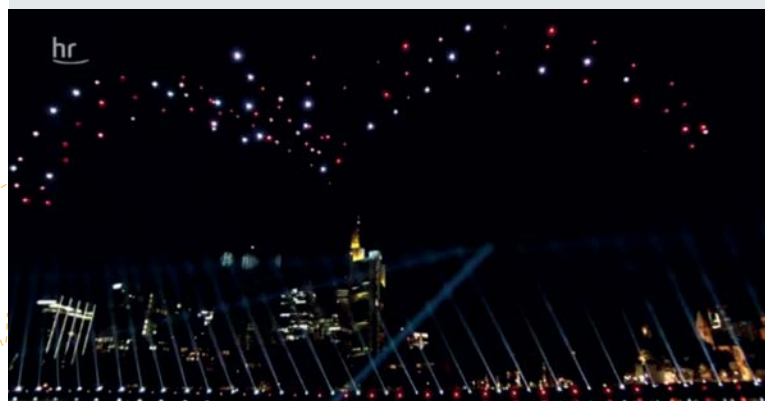
Silhouette des Römers



Ein Hauptsponsor



50 Jahre U-Bahn Frankfurt



Der Eintracht-Adler fliegt über die Stadt

Drama in den Alpen: „Tante Ju“ verunfallt in den Schweizer Alpen

Hier sollte eigentlich ein allgemeiner Bericht über einen Ju52-Flug und somit über eines der historisch wichtigsten deutschen Flugzeuge abgedruckt werden.

Leider wurde der Flugbetrieb der Ju52 bei der Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung ab September wegen Problemen bei der Ersatzteilversorgung vorübergehend eingestellt, und beim zweiten Betreiber des liebevoll „Tante Ju“ genannten Flugzeugs, der Schweizer Ju-Air, kam es am 4. August 2018 zum größten Luftfahrtunglück der Schweiz der letzten 17 Jahre.

Was ist passiert?

Bis zum heutigen Zeitpunkt ist leider noch nicht geklärt, was zu dem Unfall geführt hat. Die dreimotorige Ju52 HB-HOT war am Vortag im Tessin angekommen und befand sich auf dem Rückflug nach Dübendorf, dem Heimatflughafen der Ju-Air. Die ehemals drei Maschinen waren seit 1983 vom Flugplatz nahe Zürich regelmäßig zu Rund- und Streckenflügen über die Alpenrepublik gestartet, und, wie fast alle, war auch dieser Flug ausgebucht. Alle Passagiere freuten sich auf das Erlebnis einer Alpenüberquerung mit dem historischen Fluggerät.

Am Nachmittag hob die Ju52 zum Heimflug in Locarno ab und wurde nach einer Dreiviertelstunde am knapp 3.100 Meter hohen Piz Segnas in den Flimser Bergen im Kanton Graubünden gesichtet. Wie üblich flog die Maschine nicht sehr hoch über den Alpen, sondern bot den Fluggästen bei VFR-Flügen schöne Ausblicke auf die Schweizer Bergwelt. Bei der Sichtung konnten Augenzeugen beobachten, wie die Maschine in den Talkessel südlich der Bergspitze einflog und dort begann zu wenden. Die eingeleitete Linkskurve wurde aber immer steiler, und schon wenige Momente später schlug das Flugzeug quasi senkrecht am Boden auf. Keine der zwanzig Personen an Bord konnte lebend geborgen werden.

Im Gegensatz zum kommerziellen Flugverkehr sind in diesen Flugzeugen weder Flugdatenschreiber noch Cockpit Voice Recorder eingebaut, und somit gestaltet sich die Untersuchung dieses Unfalls auch deutlich schwieriger. Einige Menschen, die sich zum Unfallzeitpunkt in dem Berggebiet in einer nahen Hütte aufgehalten hatten, sind die einzigen Zeugen. Bilder und Videoaufnahmen gibt es nur wenige, und detaillierte Radardaten existieren nicht.

Es ist also müßig, an dieser Stelle über mögliche Ursachen zu spekulieren, da es schlichtweg wenige bis keine Fakten und Berichte gibt – im Unterschied zu Flugunfällen im kommerziellen Verkehr mit großen Linienmaschinen, bei denen heute stets massenweise Daten anfallen, ob bodenseitig von Radar- oder Mode-S-Anlagen oder über ACARS und steti-ge Statusmeldungen des Flugzeugs oder einzelner Systeme.

Die Untersuchungen laufen, und das Wrack wird von den Behörden penibel untersucht; die Ergebnisse daraus sind ja auch die einzigen Dinge, die man für die Faktenlage verwenden kann.

Die Wiederaufnahme des Flugbetriebs nach dem Unfall war an gewisse Auflagen geknüpft, welche auch auf die Tatsache der fehlenden Daten zurückzuführen sind.

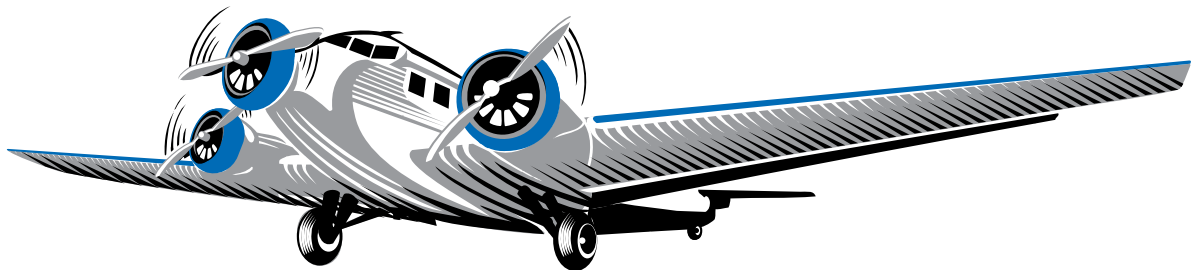
Der Ju-Air wurde wieder gestattet, ihren Flugbetrieb weiterhin aufrecht zu erhalten, die Fluggäste müssen aber nun den ganzen Flug über angeschnallt sitzen bleiben! Auch werden die Flugwege von nun an mit nachgerüsteten GPS-Systemen gespeichert, und die Mindestflughöhe von 1.000 Fuß über Gebirge und sonstigen Hindernissen wird nun bindend. Damit soll der sichere Flugverkehr garantiert werden.

Von technischen Mängeln war nichts bekannt, und die Piloten der Ju-Air sind alle ehemalige Airline- oder Militärpiloten mit großer fliegerischer Erfahrung. Die Flugdienste erbringen sie ehrenamtlich.

Aber was hat es denn nun mit der Ju52 auf sich?

Dieses Flugzeug wurde von den Junkers Flugzeugwerken in Dessau entwickelt und gebaut, der Erstflug der einst einmotorigen Frachtmaschine fand im Jahre 1930 statt. Ein Ziel der Entwicklung war, schwere Fracht von kurzen Pisten aus fliegen zu können. Zudem konnten, ohne nennenswerte Veränderungen in der Produktion, auch militärisch genutzte Varianten gebaut werden. So entwickelte sich das Flugzeug zum Kassenschlager, vor allem im militärischen Bereich. Dort konnte es alle Einsatzbereiche – vom Truppentransporter, Frachtflugzeug bis hin zum Bomber – abdecken und stellte somit die „eierlegende Wollmilchsau“ der Lüfte dar.

Aber auch im zivilen Bereich entwickelte sich das Modell prächtig, vor allem, nachdem durch das Bestreben der



JU-AIR

Deutschen Lufthansa die dreimotorige Version auf den Markt kam, die heute üblicherweise unter der Ju52 verstanden wird. Das Flugzeug wurde in alle Welt verkauft und trat seinen Dienst nicht nur bei vielen zivilen Airlines, vor allem in Europa und Südamerika, an, sondern war auch in Spanien, Portugal, Frankreich, Italien und der Schweiz militärisch im Einsatz.

Gebaut wurden die Flugzeuge aber nicht nur in Dessau. Auch Lizenzbauten waren üblich. Amiot in Frankreich baute knapp 1.000 Exemplare, und auch CASA stellte unter dem Modellnamen 352 über 100 Flugzeuge her. Jeder Kunde konnte die für sich passende Motorisierung wählen, und so entstanden unzählige Versionen. Dies war auch nötig, da die Ju52 mit großer Konkurrenz in Form von beispielsweise der DC3 zu kämpfen hatte.

„Tante Ju“ war, wie schon erwähnt, ein Kassenschlager. Knapp 5.000 Exemplare wurden gebaut – sie war durch ihre Vielseitigkeit das Arbeitspferd der damaligen Luftfahrt.

Nach etwa 50 Jahren im Einsatz wurden die Maschinen teilweise noch bis in die 80er Jahre eingesetzt, mittlerweile existieren nur noch wenige flugfähige Versionen: vier CASAs und drei Originale aus Dessau.

Kurz nach Redaktionsschluss erreichte uns noch eine Meldung aus der Schweiz: Die Sicherheitsuntersuchungsstelle (kurz SUST), die untersuchende Behörde des Un-

falls in den Flimser Bergen, veröffentlichte kürzlich einen ausführlichen Zwischenbericht. Eine Ursache für den eigentlichen Unfall findet man zwar auch in diesem Bericht nicht, aber er enthält Informationen über nicht erwartete Verschleißerscheinungen am untersuchten Flugzeugwrack. Alte Öl- und Treibstoffschläuche, Korrosionsschäden am Boden, Risszonen am unteren Holmrohr der Flügelaufhängung sind nur einige Mängel, die nun zum sofortigen Grounding der restlichen Flugzeuge führen, da diese ähnlich alt und auch vergleichbar viel geflogen sind. Selbst an neu beschafften Ersatzteilen konnte man Mängel entdecken! Man geht somit davon aus, dass diese technischen Mängel auch bei den anderen Maschinen existieren und erzwingt durch den Entzug der Betriebslizenz eine genaue Untersuchung, damit diese nicht weiterhin die Flugsicherheit beeinträchtigen können.

Gleichzeitig gab es bei Ju-Air auch organisatorische Probleme: „Bei der Untersuchung der Instandhaltungsarbeiten wurden verschiedene Unzulänglichkeiten, insbesondere bei der Dokumentation der Ausführung von größeren Modifikationen und bei der Bewirtschaftung von Ersatzteilen festgestellt. „Solche Mängel stellen ein potenzielles Risiko dar.“, so die SUST in ihrem Bericht.

Es wird aber von der Untersuchungsstelle darauf hingewiesen, dass die im verunfallten Flugzeug HB-HOT gefundenen Mängel nicht mit dem Unfall in Zusammenhang stehen!

Und was ist mit den Trümmern?



von Werner Fischbach

Zunächst die gute Botschaft: Obwohl „Runway Incursions“, also das unrechtmäßige Einrollen auf die Piste durch ein Luft- oder Bodendienstfahrzeug, ein hohes Gefährdungspotenzial aufweisen, gehen sie doch meist glimpflich aus, weil sich das anfliegende Flugzeug für einen „Over-

shoot“ entscheiden, noch rechtzeitig auf der Piste anhalten oder über den „Eindringling“ hinwegstarten kann. Die schlechte Nachricht ist, dass es hin und wieder eben nicht glimpflich ausgeht und zu einer Bodenkollision kommt. Wie am 3. August 2017 auf dem indonesischen Flughafen von Medan auf Sumatra.



„Flugzeugtrümmer“ auf der Piste von Medan nach der Kollision der B737 mit der ATR-72. Quelle: NTSC

Am 3. August 2017 befand sich eine B737-9GPER (PK-LJZ) der Lion Air bei Tageslicht und guten Wetterbedingungen im Anflug auf den Flughafen von Medan auf Sumatra, der offiziell als Kualanamu International Airport (WIMM) bezeichnet wird. Um 10:56 Uhr Ortszeit meldete sich die Crew der B737, die mit der Flugnummer JT/LNI 197 (Lioninter One Nine Seven) von Banda Aceh (WITT) nach Medan unterwegs war, beim Towercontroller und teilte ihm mit, dass sie dem Landekursender der Piste 23 folge. Daraufhin gab der Controller die B737 zur Landung frei, allerdings ohne der Crew Hinweise auf die Windverhältnisse zu geben und ohne ihr den aktuellen Luftdruckwert mitzuteilen.

Zur selben Zeit hatte sich eine ATR-72-500 (PK-WFF) der Wings Abadi Air zu ihrem Flug als IW/WON 1252 (Wings Abadi One Two Five Two) nach Meulaboh (Cut Nyak Dien Airport – WITC) auf Sumatra aufgemacht. Wings Airlines ist eine Tochter der Lion Air und erledigt für diese den Regionalverkehr. WON 1252 wurde vom Ground Controller über die „U2 Taxi Route“ zum Rollhalt der Piste 23 freigegeben. Nachdem die Besatzung aufgefordert worden war, auf die Frequenz des Towercontrollers zu wechseln und angewiesen wurde, am Rollhalt anzuhalten („hold short of runway 23“), bat WON 1252, einen „Intersection Take-Off“ von Rollbahn D ausführen zu dürfen. Dies wurde der Crew genehmigt. Dabei ist anzumerken, dass es sich bei dieser Rollbahn eigentlich um einen Schnellabrollweg für die Gegenrichtung, also für die Piste 05, handelt. Was es für den auf der rechten Seite sitzenden Piloten etwas schwieriger macht, die Piste und vor allem die Schwelle einzusehen.

Um 10:59 Uhr hatte WON 1252 den Rollhalt fast erreicht, was die Crew dem Controller mitteilte. Dieser beabsichtigte, die ATR-72 zwischen LNI 197 und einem weiteren sich im Anflug befindlichen Luftfahrzeug zum Start freizugeben. Deshalb fragte er die ATR-Crew, ob sie einen Sofortstart durchführen könnte. Allerdings bekam er zunächst keine Antwort auf seine Frage; erst beim zweiten Mal erklärte WON 1252, dies tun zu können. So erteilte der Controller der ATR-72-Crew um 11:00:01 Uhr die Freigabe, nach der landenden B737 auf die Piste zu rollen: „Wings Abadi One Two Five Two behind traffic Lion short final landed passing line up runway two three from intersection Delta. Additional clearance after departure direct Meulaboh.“ Dies war vielleicht etwas kompliziert ausgedrückt, und bei der ATR-Besatzung offensichtlich auch nicht so richtig angekommen. Denn sie bestätigte nur den

letzten Teil der Freigabe, nämlich nach dem Start direkten Kurs auf Meulaboh zu nehmen: „After departure direct to Meulaboh, Wings Abadi One Two Five Two!“. Obwohl WON 1252 nur einen Teil seiner Freigabe zurückgelesen hatte, korrigierte der Controller dies nicht. Worauf die ATR-72 auf die Piste zum Startpunkt rollte.

Zu diesem Zeitpunkt überprüfte der Controller auf seinem Radar den Abstand zwischen LNI 197 und dem nachfolgenden Flug, sodass er die von WON 1252 verursachte „Runway Inursion“ zunächst nicht bemerkte. Inzwischen war die B737 im kurzen Endteil angekommen, und obwohl die Piloten der Boeing die ATR-72 sehen konnten, entschloss sich die Crew („Pilot-flying (PF)“ war der Kapitän), den Anflug fortzusetzen, da sie annahm, WON 1252 würde am Rollhalt anhalten. Als sich der Controller um 11:00:50 Uhr von seinem Radargerät abwandte und sich wieder der Piste widmete, setzte die B737 gerade auf und die ATR-72 überquerte die Rollhaltelinie, um zum Startpunkt zu rollen. Die Piloten von LNI 197 sahen, wie WON 1252 auf die Piste rollte, aber offensichtlich war es zu spät, einen „Go Around“ einzuleiten.

Um 11:00:56 Uhr kollidierte die linke Tragfläche der B737 mit der rechten der ATR-72. Glücklicherweise gab es we-

der Verletzte, noch waren bei diesem Unfall Todesopfer zu beklagen. Allerdings waren an den beiden Flugzeugen erhebliche Beschädigungen festzustellen. Die linke Tragfläche der B737 hatte die rechte Tragfläche der ATR-72 abgerissen, und Teile davon waren in der Höhe des Cockpits in den Rumpf der ATR eingedrungen. Bei der B737 waren etwa 3,4 Meter der äußeren „Leading Edge“ beschädigt, ebenso die Vorflügel („slat number 1“). Ein 65 x 40 cm großes Stück davon wurde abgerissen. Bei der ATR-72 war der äußere Teil der rechten Tragfläche abgetrennt worden; Teile davon waren – wie bereits erwähnt – auf der Höhe des Cockpits in den Rumpf eingedrungen.

Die Reaktionen der Controller

Zum Zeitpunkt des Unfalls war „Namu Tower“ mit drei Controllern besetzt – mit einem Wachleiter, einem „Local Controller“ und einem „Ground Controller“. Allerdings waren die drei nicht besonders erfahren. Der 34 Jahre alte Wachleiter war seit 2014, der 24 Jahre alte „Towercontroller“ seit 2017 und der 23-jährige „Ground Controller“ seit 2016 in Medan tätig (allerdings ist dem Untersuchungsbericht nicht zu entnehmen, ob die drei zuvor noch an anderen Airports tätig gewesen waren). Auch die Piloten der beteiligten Flugzeuge waren, bis auf den Kapitän der ATR-72, nicht besonders erfahren. Der 45 Jahre alte Kapitän



Wings ATR-72 (hier auf dem Flughafen Yogyakarta) – ohne Freigabe auf die Piste gerollt. Foto: W. Fischbach

der B737 hatte 2.300 Stunden in seinem Flugbuch stehen, wobei er nur vier davon auf der B737 absolviert hatte. Der 23 Jahre alte Co-Pilot der B737 hatte 500 Flugstunden absolviert, die er alle auf der 737 erbracht hatte. Der 59 Jahre alte Kapitän der ATR-72 kann jedoch als äußerst erfahren bezeichnet werden. Er konnte auf 13.600 Flugstunden zurückblicken (davon 624 auf der ATR). Sein Co-Pilot hatte jedoch erst 263 Flugstunden angesammelt (davon 109 auf der ATR). Bleibt noch zu erwähnen, dass sich im Cockpit der ATR-72 noch ein dritter Pilot befand, der im Untersuchungsbericht als „observer pilot“ bezeichnet wird.

Die geringe Erfahrung der Piloten mag zunächst etwas verwundern. Möglicherweise ist dies jedoch dem erstaunlichen Wachstum des indonesischen Luftverkehrs geschuldet. Denn bekanntlich ist es einfacher, bei Boeing, Airbus und Co. neue Flugzeuge zu bestellen, als eine ausreichende Zahl von erfahrenen Piloten zu rekrutieren. So können sich Piloten bei den „Newcomer-Airlines“ wesentlich schneller auf den linken Sitz hocharbeiten, als dies bei den alten, traditionellen Linienfluggesellschaften möglich ist. Zu den schnell wachsenden indonesischen Gesellschaften zählt auch Lion Air. Die Fluggesellschaft wurde 1999 gegründet und nahm am 30. Oktober 2000 den Betrieb auf. Heute hat sie 115 Flugzeuge in ihrer Flotte; auf der Singapore Air Show im Februar 2012 bestellte Lion Air für ihre Tochter Wings Abadi Airlines 201 (!) Boeing 737 sowie 20 ATR-72-500 und 40 ATR-72-600.

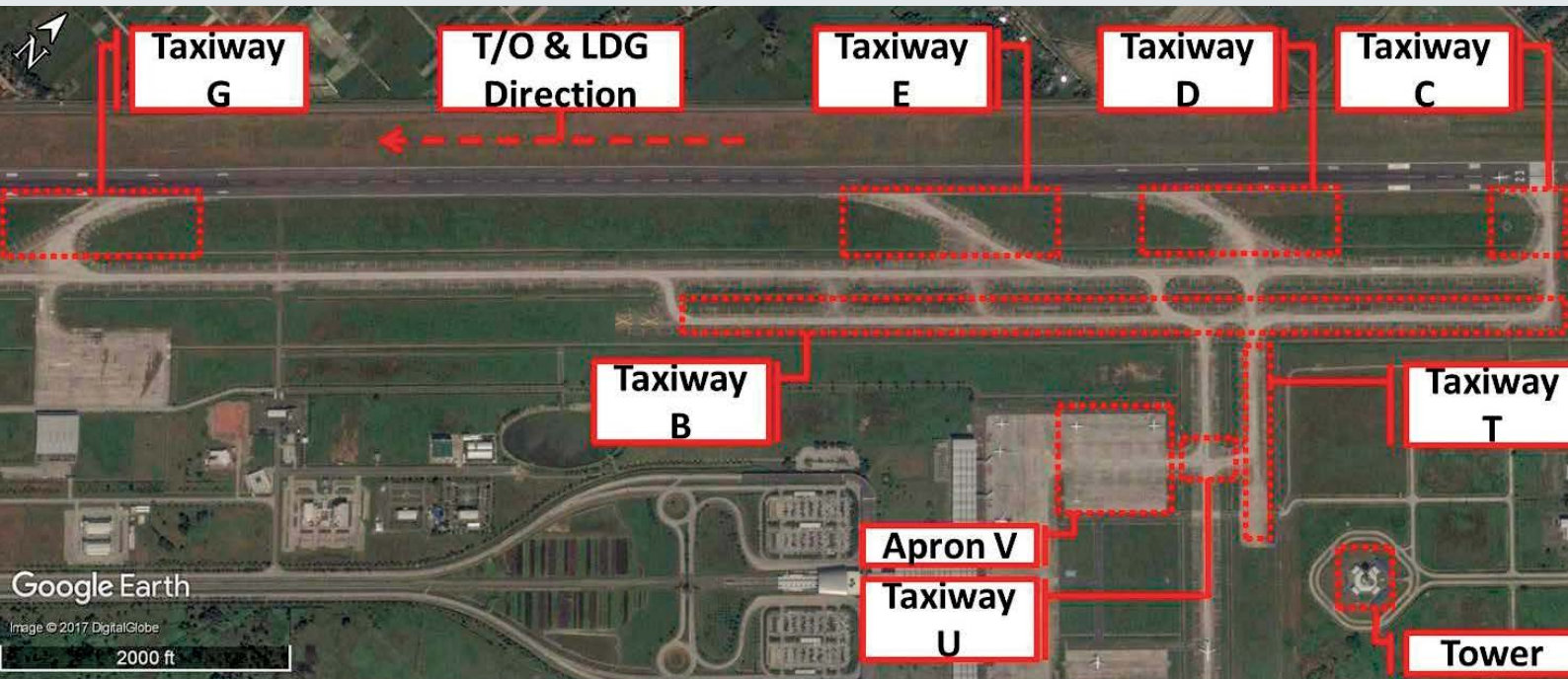
Was für die indonesischen Airlines gilt, kann möglicherweise auch auf die Flugsicherung übertragen werden. Denn der wachsende Luftverkehr erfordert auch eine entsprechend große Zahl an Flugsicherungspersonal, so dass dann eben weniger auf die Erfahrung geschaut wird, wenn es darum geht, die Tower und Kontrollzentralen personell auszustatten. Ob dies den Tatsachen entspricht, kann letztlich nicht bewiesen werden und dürfte von den Managern der Flugsicherungsdienstleister vehement bestritten werden. Vielleicht war die geringe Erfahrung der bei diesem Unfall eingesetzten Controller nur dem Zufall (und dem Dienstplan) geschuldet.

Nach der Kollision der beiden Flugzeuge meldete LNI 197, dass sich ein weiteres Flugzeug auf der Piste befände, was vom Tower (auch der Wachleiter hatte die Kollision festgestellt) bestätigt wurde. Nachdem der „Towercontroller“ in Panik ausgebrochen war, übernahm der Wachleiter dessen

Arbeitsposition. Was danach folgte, ist eigentlich ein Beispiel, wie man es nicht machen sollte. Nachdem die Crew der B737 zweimal versucht hatte, den „Towercontroller“ zu erreichen, wies der Wachleiter LNI 197 um 11:02:01 Uhr an, die Piste über die Rollbahn G zu verlassen und mit dem „Ground Controller“ Funkkontakt aufzunehmen. Daraufhin fragte die Boeingcrew, weshalb sich denn bei ihrer Landung ein weiteres Luftfahrzeug auf der Piste befunden habe, worauf der Wachleiter lediglich mit einem „Stand by“ antwortete.

Inzwischen war der zweite Anflug im kurzen Endteil angekommen, sodass dessen Besatzung aufgefordert wurde, aus Verkehrsgründen das Fehlanflugverfahren einzuleiten. Allerdings baten die Piloten dieses Fluges, anstatt eines „Go arounds“ einen (oder mehrere) Vollkreise fliegen zu dürfen. Dies wurde ihnen genehmigt. Allerdings kam keiner der Controller auf die Idee, die Piste nach der Kollision für den weiteren Verkehr zu sperren und sie nach möglichen Gegenständen (FOD – Foreign Object Debris) absuchen zu lassen. Vielmehr gab der inzwischen als „Towercontroller“ agierende Wachleiter WON 1252 mit der Anweisung, nach dem Abheben eine Linkskurve auf Steuerkurs 315 durchzuführen, zum Start frei. Nachdem die Besatzung der ATR-72 erklärte, dass sie dies nicht tun könne, wies der Wachleiter sie an, auf der Piste stehen zu bleiben. Etwas später, um 11:04:40 Uhr, gab der Wachleiter WON 1252 erneut zum Start frei. Woraufhin dessen Piloten erklärten, dies nicht tun zu können und um die Freigabe baten, zum Vorfeld zurückrollen zu dürfen. Dort wollten sie ihr Flugzeug auf Beschädigungen untersuchen lassen. Daraufhin wurde WON 1252 aufgefordert, die Piste über die Rollbahn E zu verlassen und den „Ground Controller“ zu kontaktieren.

An die Möglichkeit, dass sich auf der Piste einige Gegenstände befinden und eine Gefahr für landende oder startende Luftfahrzeuge darstellen könnten, dachte wohl keiner der „Towercontroller“. Vielmehr gab der Wachleiter ein weiteres Flugzeug zum Start frei, das dann kurz nach dem Start über FOD auf der Piste berichtete. Kurz danach setzte sich auch LNI 197 mit dem „Ground Controller“ in Verbindung und teilte ihm mit, dass sich Flugzeugteile auf der Piste befinden könnten und dies eine Gefahr für nachfolgende Luftfahrzeuge darstelle. Der „Ground Controller“ antwortete darauf, dass er diese Meldung an seinen Wachleiter weiterleiten würde. Dieser unternahm zunächst einmal nichts – obwohl er von dem abfliegenden Luftfahrzeug über FOD auf der Piste unterrichtet worden



Pisten- und Rollbahn-Layout des Flughafens von Medan. Quelle: NTSC

war. Vielmehr gab er das Luftfahrzeug, das bisher Vollkreise im Endteil geflogen hatte, zur Landung frei. Diese Besatzung berichtete ebenfalls von „Trümmern“ auf der Piste. Auch daraufhin dauerte es noch einige Zeit, bis die Piste geschlossen wurde – rund 30 Minuten nach der Kollision der B737 mit der ATR-72!

Die Reaktionen auf den Unfall

Nun ist es leicht, über die Maßnahmen der Controller (oder soll man sagen über ihre Inaktivität hinsichtlich der FOD auf der Piste?) zu urteilen, darüber den Kopf zu schütteln und ihnen Unfähigkeit vorzuwerfen. Dies zu tun ist recht einfach. Doch wenn Unfälle untersucht werden, so darf es nicht darum gehen, die Beteiligten an den Pranger zu stellen und sie der Justiz vor die Füße zu werfen. Vielmehr muss es darum gehen, aus den Vorfällen zu lernen und alles zu tun, um sie künftig zu vermeiden. Wobei es sinnvoll sein kann, sich auch in die mentale Position der Controller zu versetzen. Schon gut möglich, dass diese nach der Kollision in Panik geraten sind und deshalb keinen Weg zu einer rationalen Abwicklung des Vorfalls gefunden und auch nicht an FOD gedacht haben. Das ist auch für uns Controller nicht ganz einfach zu verstehen. Wer hätte die Piste nach der Kollision nicht sofort gesperrt? Doch wenn ein Kollege oder eine Kollegin nach einem gravierenden Zwischen- oder gar Unfall etwas „ausrasten“, so ist dies nicht außergewöhnlich. Es ist vielmehr eine normale Reaktion auf eine außergewöhnliche Situation.

Die Verursacher dieses Unfalls waren mit der Besatzung der ATR-72 schnell gefunden – schließlich hatten sich die

Piloten nicht an die Freigabe des Controllers gehalten. Doch als „contributing factor“ hat dieser mit zu der Kollision beigetragen, weil er nicht intervenierte, nachdem WON 1252 seine Freigabe nur teilweise zurückgelesen hatte.

Die Niederlassung Medan des indonesischen Flugsicherungsdienstleisters AirNav Indonesia hat nach dem Unfall ein Rundschreiben herausgegeben, mit dem u.a. „Intersection Take-Offs“ von Schnellabrollwegen verboten und der Gebrauch von „Conditional Clearances“ wie „behind landing aircraft“ untersagt wurden. Auch das „National Transportation Safety Committee NTSC“ (Komite Nasional Keselamatan Transportasi KNKT) hat auf die Vorschriften hinsichtlich „Conditional Clearances“ hingewiesen (z.B. ICAO Doc 9432). Dabei scheint nach entsprechenden Vorfällen, das Verbot von „Conditional Clearances“ die erste Wahl zu sein. Auch die DFS hat einmal davon Gebrauch gemacht, nachdem in München eine „Runway Incursion“ durch ein von einer Intersection startendes Luftfahrzeug hervorgerufen worden war (allerdings ist dieser Vorfall damals wesentlich glimpflicher abgelaufen als in Medan). Dass damit die Flexibilität der Towercontroller eingeschränkt wird, wird dabei ganz gern vergessen. Und ob dadurch die Sicherheit verbessert wird, sei dahingestellt. Ferner wurde AirNav Indonesia aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass ihre Controller auf das „Read-back“ ihrer Kunden achten. Außerdem wurde sie auf ihre Aufgabe hingewiesen, jegliche Gefahren auf den Pisten ohne Verzögerung zu vermindern bzw. zu eliminieren. Wobei die beiden letzten Punkte eigentlich als Selbstverständlichkeiten betrachtet werden müssen.



Stiftung Mayday

Kalenderverlosung 2019

Auch in diesem Jahr stehen der Redaktion einige Kalender zur Verfügung, die wir gerne an unsere Leserschaft weitergeben möchten.

Die Redaktion und der Vorstand der GdF stellen in diesem Jahr einige Kalender der Stiftung „Mayday“ zur Verfügung. Wer der Redaktion die **Anzahl der Seiten dieser Ausgabe bis zum 06.01.2019** via Email (redaktion@gdf.de) mitteilt, kommt in die Verlosungstrommel.



Airliners 2019

Nach vier Jahren Erfahrung mit unserem Wandkalender „Airliners“ gehen wir mit dem Kalender Airliners 2019 einen Schritt weiter. Neue atemberaubende Perspektiven, wie beim Helikopter-Spotting in Los Angeles, machen die diesjährige Ausgabe zu etwas ganz Besonderem! Abwechslungsreiche Flugzeugtypen, Airlines und Flughäfen werden auf 14 Seiten gezeigt, auf denen sich jeweils auch eine Textbox mit Informationen zu den gezeigten Bildern findet. Weitere Informationen und zusätzliche Bilder auf www.glaeropics.com

Preis: 23,95 Euro

Verlag:

GLAEROPICS

Buntentorsteinweg 294, D 28201 Bremen

Tel: +49 (0)151 12416962

E-Mail: info@glaeropics.com

URL: www.glaeropics.com





Arkia B767: Bei dieser B767, die von der israelischen Arkia geleast wurde, erkennt man unschwer die italienische Neos, die früher vom Reiseveranstalter Alpitours und dem TUI-Konzern gegründet wurde. **Foto: Michael Stappen**



Swift Air B737: Auf Rhodos ist dieses Foto der Swift Air B737 aufgenommen, die vorher u.a. bei Smartwings, Corendon Dutch und Air Berlin im Einsatz war. **Foto: Michael Stappen**



Olympic Air Dash 8: Aus der ehemaligen Olympic Airlines ist Olympic Air geworden, die bevorzugt die griechischen Inseln mit Kleingerät bedient. Hier die 26 Jahre alte SX-BIP bei der Landung auf Rhodos. **Foto: Michael Stappen**



SAS A320Neo: Dieser A320Neo der SAS wirbt nicht nur für die TV-Serie „The Rain“, er sorgt auch dafür, dass man die Filme direkt an Bord mit dem High-Speed WLAN anschauen kann. **Foto: Michael Stappen**



Vueling A320: Die mittlerweile recht große Vueling-Flotte trägt vermehrt Sonderbemalungen, wie hier im „Barcelona-Kleid“, das auf dem A320 mit der Kennung EC-MNZ in Palma zu sehen ist. **Foto: Michael Stappen**



Vueling A320: Eine weitere Variante eines Vueling A320 ist die EC-MYC in Disneyland-Sonderbemalung, hier bei der Landung in Paris-Orly, aufgenommen im letzten September. **Foto: Michael Stappen**

„Go ahead“



von Werner Fänderich

möchte man den Piloten und dem Bordpersonal der Ryanair zurufen, „go ahead und hört nicht auf zu streiken!“

Ryanair kommt aus den Schlagzeilen nicht heraus. Früher machte Michael O’Leary die krudesten Ansagen: dass er erwäge, Geld für Toilettenbenutzung zu nehmen

oder, dass man Stehplätze in der Kabine anbieten könne. Diese Sprüche sicherten der Airline billige Reklame, Hauptsache in den Schlagzeilen, und sei die Aussage noch so hohl. Ich habe mich immer gewundert, dass er nicht Pedale für die Passagiere einbauen wollte und diesen dafür versprach, kostenlos zu fliegen. Ich bin sicher, es hätte sich eine Vielzahl von Billigflugreisenden gefunden. Gern wird auch erzählt, dass die Mitarbeiter in der Firmenzentrale in Dublin ihre mobilen Telefone nicht aufladen dürfen, wodurch man den Eindruck gewinnt, dass Ryanair spart, wo sie kann – zum Wohle des Passagiers. Es gab und gibt aber auch ganz andere Sprüche; eine kleine Auswahl:

„Gewerkschaften sind überflüssig, die hat man im 19. Jahrhundert gebraucht, um Arbeitnehmerrechte zu erkämpfen. Jetzt gibt es genügend sozialen Schutz.“ (FAZ 2017).

„Geh zurück an die Arbeit, du Faulpelz, sonst wirst du entlassen!“ (via Twitter an einen Mitarbeiter, der sich 2003 in einer Twitter-Diskussion mit Kunden zu Wort gemeldet hatte).

„Deutsche Kunden würden nackt über Scherben kriechen, um an billige Tickets zu gelangen.“

„Heute müssen Unternehmens-Chefs sagen, unsere Beschäftigten sind unser wichtigstes Asset. Was für ein Bullshit. Die Beschäftigten sind unser größter Kostenblock und viele sind so faul, dass wir ihnen ständig in den Hintern treten müssen...“

„Eher friert die Hölle zu, als dass Ryanair mit einer Gewerkschaft einen Tarifvertrag abschließt.“

„Unsere Mitarbeiter wollen nicht, dass wir die Gewerkschaften anerkennen. Sie interessieren sich nicht für Gewerkschaften.“ (aus einem Interview mit der FAZ, August 2015“)

„Wir haben glückliche Piloten und glückliches Kabinenpersonal.“ (August 2017).

Letztere scheinen neuerdings nicht mehr ganz so glücklich zu sein und interessieren sich mittlerweile sehr wohl für Gewerkschaften.

Es gab Streiks bei Ryanair und es wird sie weiterhin geben. O’Leary wäre aber nicht O’Leary, wenn er nicht weiterhin mit Sprüchen auf den Putz hauen würde, aber mir kommt es mehr und mehr vor wie das Pfeifen im düsteren Keller. Es scheint, als würde die Hölle langsam aber sicher erkalten. Zwar versucht der Manager, von den Streiks im Unternehmen abzulenken. Die europäische Kommission müsse endlich etwas gegen den Lotsenmangel und die Streiks bei den nationalen Flugsicherungen unternehmen. Allerdings hatten Ryanair-Kunden eher das fliegende und mittlerweile streikbereite Personal des gewählten Carriers zu befürchten. Laut „Manager Magazin“ steckt die Fluggesellschaft in einem tiefgreifenden Wandel, seit sich Piloten und Flugbegleiter in Gewerkschaften organisieren und sich europaweit vernetzen, um sich für höhere Löhne, gegen Leiharbeit und für bessere Arbeitsbedingungen einzusetzen. Und trotz derbster Ansagen hat sich die gewerkschaftsfeindliche Airline entschlossen, „den Kurs zu wechseln“ und Verhandlungen mit den Arbeitnehmern aufgenommen. Man rechnet mit jährlichen Mehrkosten von bis zu 112 Millionen Euro. Dennoch verlaufen die Verhandlungen schleppend, da sich die Personalverantwortlichen den Gewerkschaften als extrem dickbräsig präsentieren. Über die Freistellung für die Mitglieder der Verhandlungskommission wird derart kleinteilig gestritten, dass vereinbarte Termine verstrichen sind. So gab es den ersten Pilotenwarnstreik zu Weihnachten 2017 in Deutschland. Ein mehrtägiger Ausstand des Kabinenpersonals folgte Ostern 2018 in Portugal. Im Juli wurden 24 Flüge gestrichen, irische Piloten hatten bereits zum zweiten Mal die Arbeit verweigert. Vier Tage später streikten sie ein drittes Mal, danach taten es ihnen die Flugbegleiter in Italien, Spanien, Portugal und Belgien an zwei aufeinanderfolgenden Tagen gleich. 600 Flüge mussten abgesagt werden, betroffen waren 50.000 Passagiere. Christoph Drescher, Präsident des europäischen Kabinenbeschäftigungsverbandes EurECCA, argwöhnt, dass der Ryanair ein Dauerkonflikt droht, in dem irgendwo immer gestreikt wird. Dem Billigflieger wird nun seine erreichte Größe in Europa mit 86 Basen in 37 Ländern und 13.000



Foto: Rainer Bexten

Beschäftigten zum Problem. In den 37 angeflogenen Ländern trifft die Fluggesellschaft auf eine sehr zersplitterte Gewerkschaftslandschaft. Unterschiedliche Einkommen und Sozialvorschriften tun ihr Übriges und sind wohl nur national verhandelbar. Mittlerweile verhandeln die Iren in Deutschland mit Verdi und der VC. Aber Ryanair kämpft immer noch mit harten Bandagen und unlauteren Mitteln. Da sich ein Großteil der Beschäftigten in Weeze am Niederrhein und in Bremen an Warnstreiks beteiligt hatte, hat man die Drohung wahrgemacht und die Station in Weeze verkleinert sowie den Standort Bremen zum 01.11.2018 geschlossen. Seit der Landung der RYR6662 aus Fuerteventura wissen die 90 Beschäftigten in Bremen nicht mehr, wie es weitergehen soll. Ryanair erklärt, dass sie beide Standorte weiterhin anfliegen würde, allerdings von Polen aus. Langjährig beschäftigte Kolleginnen und Kollegen werden sich an einen Manager der DFS erinnern, der uns gierigen Gewerkschaftern und Betriebsräten damit drohte, dass die Fluggesellschaften künftig den teuren deutschen Luftraum meiden und lieber über Polen fliegen würden, wenn die Gebühren weiterhin so exorbitant hoch blieben. Irgendwie scheint Polen das Allheilmittel der Fliegerei zu sein. Heutzutage braucht die DFS nicht mehr mit unserem östlichen Nachbar zu drohen, dafür gibt es mittlerweile den RP 1 bis 3. Das schafft dann in ganz Europa „polnische Verhältnisse“. Dieser Begriff ist nicht despektierlich oder arrogant nationalistisch gemeint und möge bitte auch nicht so verstanden werden. Aber auch in Eindhoven schließt Ryanair den Standort, betroffen sind hier 40 Piloten und 100 Kabinenbeschäftigte. Michael O’Leary zynisch gönnerhaft: „Wir hoffen, unseren Piloten Stellen an anderen Standorten anzubieten, doch

dank des Überschusses an Kabinenpersonal für die Wintersaison sehen wir unter anderem auch unbezahlten Urlaub als Möglichkeit an, den Stellenabbau zu begrenzen!“ Asmae Hajjari vom niederländischen Gewerkschaftsbund hält es für absolut inakzeptabel, dass das Personal dazu angehalten wird, binnen weniger Wochen umzuziehen, die Arbeit an einem anderen Standort in Europa (Polen!) wieder aufzunehmen oder zu kündigen. Ein niederländisches Arbeitsgericht glaubte dem vorgeschobenen Argument O’Learys nicht, dass der Grund der Schließung die hohen Treibstoffkosten seien (Öl ist bei 85 Dollar, ihr Idioten!). Das Gericht verbot die geplante Zwangsversetzung von Piloten und Crewmitgliedern und verurteilt die Fluggesellschaft dazu, deren Gehälter fortzuzahlen. So ein Urteil würde ich gerne mal von einem deutschen Arbeitsgericht hören.

Wie der SPIEGEL berichtet, geben die Manager allerdings nicht klein bei. Sollte man das Angebot nicht als freiwilligen Transfer annehmen, werde das dazu führen, dass nach der Schließung der Basis Eindhoven Entlassungen vorgenommen werden.

Die Abschiedsrede einer Mitarbeiterin der RYR6662 nach der Landung auf dem Neuenlander Feld schließt mit den Worten: „We will keep fighting!“

Yes, please. Go ahead!

Nachtrag: Ich hätte hier noch mehr schreiben können, über schlechte Arbeitsbedingungen, Leiharbeitnehmer, Scheinselbständigkeit und darüber, dass das Kabinen-



Foto: Rainer Bexten

personal Stullen und Thermoskanne mitbringen muss, weil es an Bord nicht verpflegt wird; von Flugbegleitern, die bis vor Kurzem ihre interne Kurzausbildung zu einem Preis von 3.000 Euro selbst bestreiten mussten, um danach für ein Nettogehalt von 700 bis 1.300 Euro zu arbeiten; darüber, dass ein US-Pensionsfonds die Gesellschaft wegen „Ausbeutung der Mitarbeiter“ verklagt hat, dass in Bordeaux eine Ryanair-Maschine beschlagnahmt wurde, weil sich die Iren weigerten, staatliche Beihilfe in Höhe von 525.000 Euro an den französischen Staat zurückzahlen, dass in Portugal eine Crew wegen eines angeblich gestellten Fotos entlassen wurde (das Foto zeigt die Mitarbeiter in Uniform auf dem Boden schlafend – dies sollte eine Form von Protest darstellen, weil 24 Flugbegleiter und Piloten den Großteil einer Nacht in einem Raum mit nur acht Stühlen verbringen mussten), über den rassistischen Vorfall, als ein Passagier seine 77-jährige Sitznachbarin als „hässlichen schwarzen Bastard“ beschimpft hatte (er wurde nicht des Flugzeuges verwiesen, stattdessen wurde das Opfer auf einen anderen Platz gesetzt) und und und...

Es wird gern vergessen, dass ein 20-Euro-Ticket eben seinen Preis hat, der an anderer Stelle bezahlt wird: durch miese Arbeitsbedingungen und zu Lasten der Umwelt durch zu viele Flüge. Wenn ein Flugticket weniger kostet als ein Fahrschein bei der Bahn, dann ist etwas faul im „Staate Europa“.

Am Ende noch einmal O’Leary auf die Frage, wann er als Chef von Ryanair abtrete: „...wenn wir das Image von Ryanair ändern – weg von Preis, Preis, Preis, Preis hin zum Kundenservice und wir uns um die Umwelt, das Wohlergehen der Tiere und diesen ganzen Müll kümmern –, dann braucht Ryanair einen neuen Chef, weil ich mich nämlich um diesen Müll nicht kümmere.“

Wir Kunden könnten alles ändern, aber wenn schon jemand bereit ist – und hier hat der Zyniker O’Leary wohl leider recht – für ein billiges Ticket seine Haut aufs Spiel zu setzen, dann sind ihm Arbeitsbedingungen anderer und die Umwelt grad egal.



Neues Mitglied der Flugbereitschaft Airbus A321. Foto: Lufthansa Technik

Neuer Airbus A321 für die Flugbereitschaft

von Hans-Joachim Krüger

Der Airbus wurde in rund 18 Monaten Liegezeit zunächst vollständig grundüberholt und erhielt 180 Modifikationen. Neben der Flugzeugzelle wurden auch das Fahrwerk und die Hilfsturbine grundüberholt. Technisch gesehen, befindet sich das 18 Jahre alte Flugzeug nach der Überholung in einem neuwertigen Zustand. Ein „Flight Kit“ mit ausgesuchten Ersatzteilen und Werkzeugen macht den A321 zukünftig für Flüge in entlegene Regionen autark.

Anschließend wurde das Flugzeug mit einer VIP-Kabine und zusätzlichen Systemen, wie zum Beispiel Antennen für erweiterte Kommunikationsmöglichkeiten, ausgestattet. Zwei zusätzliche Treibstofftanks und ein weiterer Wassertank vergrößern die Reichweite auf gut 5.000 km. Das Flugzeug kann bis zu 84 Passagiere befördern, davon 14 im VIP- und 70 im Delegationsbereich. Dafür wurde das zulässige Startgewicht um vier Tonnen erhöht. Zusätzlich erhielt der Airbus die entsprechende Lackierung der Mittel- und Langstreckenflotte der Flugbereitschaft BMVG.

Die neue Flugzeugkabine lehnt sich stark an die moderne und funktionale Gestaltung des bereits im Flugbetrieb befindlichen Airbus A319 und A340 der Flugbereitschaft BMVG an. Deshalb wurden ein ähnliches Layout sowie gleiche Materialien und Oberflächen genutzt. Die Kabine ist in verschiedene Bereiche für Regierungsmitglieder und -mitarbeiter sowie mitreisende Delegationen eingerichtet.

Die Kabine ist außerdem so konzipiert, dass sich ein Teil des Delegationsbereiches in eine fliegende Krankentransportstation mit intensivmedizinischen Betreuungsmöglichkeiten (MedEvac) sowie zusätzlicher Sauerstoff- und separater Stromversorgung umrüsten lässt. So können zwei Verwundete, Unfallverletzte oder Kranke unter ärztlicher Begleitung transportiert werden.





Foto: Flughafen Hamburg

Hamburg begrüßt den A380

von Hans-Joachim Krüger

Als weltweit einziger Standort neben London finden sich in Hamburg künftig gleich zwei Orte, an denen der Airbus A380 regelmäßig zu sehen ist. Mit der Umstellung einer der zwei täglichen Emirates-Flugverbindungen vom Helmut-Schmidt-Airport in Hamburg nach Dubai kommt das weltgrößte Passagierflugzeug nun regelmäßig wieder zurück „nach Hause“. Denn ein Großteil der weltweiten A380-Flotte, darunter sämtliche 105 bislang bei Emirates im Einsatz stehenden Flugzeuge des Modells, wurde im Airbus-Werk in Hamburg-Finkenwerder ausgeliefert. Die Entscheidung des Konzerns im Jahr 2000, die Stadt zum A380-Produktionsstandort zu machen, gilt durch seine Signalwirkung als wesentlicher Meilenstein für den Aufstieg Hamburgs unter die größten Luftfahrtstandorte der Welt.

Hamburg wird weltweit 61. A380-Destination

Hamburg ist die weltweit 61. Stadt, die mit A380 im Liniendienst bedient wird. Zu den bedeutendsten A380-Destinationen zählen Dubai, London, Singapur und Los Angeles. Um den Super-Airbus täglich abfertigen zu können, investierte der Hamburger-Helmut-Schmidt-Airport nachhaltig in die Bodeninfrastruktur, darunter 750.000 Euro für eine dritte Fluggastbrücke zur direkten Anbindung des A380-Oberdecks.



Foto: Flughafen Hamburg

Der provisorische Tower von Port-au-Prince

von Philippe Domogala (Übersetzung: W.Fischbach)

Der ehemalige Kontrollturm von Port-au-Prince war durch das Erdbeben vom 12. Januar 2010 erheblich beschädigt worden und konnte nicht mehr benutzt werden. Damit Flugzeuge, die Hilfe nach Haiti brachten, auch sicher und kontrolliert landen konnten, bot die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA an, mit Hilfe der New Hampshire National Guard einen vorläufigen „Emergency Tower“ nach Port-au-Prince zu bringen. Er ist eigentlich nichts anderes als ein Wohnwagen mit einer aufgesetzten Kanzel. Dieser Wohnwagen, der mit einer einfachen, aber kompletten Ausrüstung versehen ist, war nach dem Hurrikan „Katrina“ in New Orleans eingesetzt worden. Innerhalb einer Woche nach dem Erdbeben charterte die FAA eine russische Antonov An-124 von Polet Airlines, um den „Emergency Tower“ von der Homestead Air Force Base nach Port-au-Prince zu fliegen. Die An-124 war das einzige Flugzeug, mit welchem der komplette Tower transportiert werden konnte. Bis dahin war er in den USA mit einem LKW verlegt worden.

Für die Haitianer war er eine große Hilfe, um nach dem Erdbeben Hilfsflüge einfliegen zu lassen. Und es war eine gern in Anspruch genommene Solidaritätsbekundung und eine hilfreiche Geste der FAA. Das Problem ist, dass dieser Tower als vorübergehende Entlastung für die Flugsicherung konzipiert worden war; er war einfach nur auf sechs Schiffscontainer gesetzt worden und wird heute immer noch betrieben. Und dies seit neun Jahren!

Inzwischen ist der Tower in einem furchtbaren Zustand. Einige der hölzernen Stufen der Treppe fehlen, und der gesamte Sperrholzboden rottet vor sich hin. Innerhalb des Towers sieht es nicht besser aus: Die Fensterrahmen sind mit Rost überzogen, und die Glasfenster sind durch die jahrelange exzessive UV-Strahlung verschmiert und unscharf geworden. Die Deckenbeleuchtung ist seit Langem defekt und wurde niemals ersetzt. Die gesamte Konstruktion ist nicht besonders stabil. Wenn jemand die Treppe benutzt, beginnt der ganze Tower zu beben. Wenn, so erzählt ein Controller, die in der Nähe des Towers gelegenen Frachtbereich abgestellte Amirijet B767 ihre Triebwerke startet, entsteht der Eindruck, der gesamte Tower würde sich bewegen. Und das Cockpit einer An-124 befindet sich auf derselben Höhe wie die Controller.

Die Sicht vom Tower ist ziemlich eingeschränkt. Wenn sich ein Controller hinsetzt, dann kann er die Schwelle der Pis-

te 10 (die am meisten genutzte Betriebspiste) nicht einsehen. Doch auch wenn er aufsteht, wird die Sicht durch die Antennen auf dem Dach und durch andere Einrichtungen eingeschränkt (siehe Foto). Reflektionen zwingen die Controller, die Displays der Telefonanlage mit der Hand abzuschirmen. Nur so können sie erkennen, von wem sie angerufen werden, und nur so sind sie in der Lage, den richtigen Knopf zu drücken. Zudem verfügt der Tower über keine Toilette. Wer diese benutzen möchte, ist gezwungen, zum rund 400 Meter entfernten Gebäude der Bezirkskontrolle zu gehen oder zu fahren.

Der Verkehr in Port-au-Prince nimmt stetig zu. Ihn mit diesem Kontrollturm abzuwickeln, stellt für beide Seiten ein reales Sicherheitsrisiko dar – sowohl für die Verkehrsabwicklung (insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen) als auch für die Controller (zum Beispiel durch eine Verletzung, wenn der Holzboden oder die Treppe eines Tages zusammenbrechen). Uns wurde berichtet, dass ein neuer Tower bereits vor Jahren geplant, das Design genehmigt und die erforderlichen Verträge unterzeichnet worden waren, die finanziellen Mittel von der Regierung jedoch nicht freigegeben wurden. Es ist daher höchste Zeit, dass dies erledigt wird, um in Zukunft eine sichere Verkehrsabwicklung am wichtigsten Flughafen Haitis gewährleisten zu können.



Provisorien halten bekanntlich am längsten – Beim Tower von Port-au-Prince inzwischen seit 9 Jahren. Foto: P. Domogala

Erste „Triple Seven“ im Museum

Der Feststellung, die B777 wäre eines der effizientesten und erfolgreichsten Verkehrsflugzeuge unserer Zeit, wird wohl kaum jemand widersprechen. So ist die „Triple Seven“ auf allen Kontinenten zuhause und wird nahezu von allen bedeutenden Fluggesellschaften betrieben. Selbst die Lufthansa, die eigentlich keine B777 in ihrer (Passagier-)Flotte führt, kommt an dem Zweistrahler nicht vorbei; ihre Töchter AUA, Aerologic, Lufthansa Cargo und Swiss setzen durchaus auf die „Triple Seven“. Mit anderen Worten – die B777 hat sich einen führenden Platz unter den Airlines erobert und kann mit der Weiterentwicklung zur B777X, die in den Versionen B777-8 und B777-9 angeboten wird, eine glänzende Zukunft erwarten. Sie wird, so ist zu vermuten, dabei das Ende des Jumbojets einläuten (die B777-8 weist, allerdings mit einer geringeren Passagierkapazität, eine größere Reichweite auf als die B747-8i). Deshalb gibt es eigentlich keinen Grund, die B777 bereits jetzt ins Museum zu stellen.

Doch genau dies ist im September geschehen. Denn die in Hongkong ansässige Cathay Pacific hat eine ihrer B777, eine B777-267 mit dem Kennzeichen B-HNL, dem in Arizona gelegenen Pima Air Museum gespendet (zunächst war das Museum of Flight in Seattle im Gespräch, aber dort schien man „kalte Füße“ bekommen zu haben). Doch was auf den ersten Blick nicht nachzuvollziehen ist, hat auf den zweiten durchaus seine Berechtigung. Nicht nur, weil sich mit einer B787-8 (N787EX) ein noch moderneres Flugzeug im Bestand des Pima Air Museums befindet, sondern weil die jetzt übergebene B777 dem Titel „erste Triple Seven im Museum“ gleich auf zweifache Weise gerecht wird. Denn zum einen ist es die erste B777, die einem Museum anvertraut wurde, und zum anderen, weil es die erste B777 ist, die von Boeing hergestellt wurde. Das Flugzeug hatte am 12. Juni 1994 seinen Erstflug durchgeführt und wurde über mehrere Jahre, mit dem Kennzeichen N7771 versehen, von Boeing als Testflugzeug eingesetzt. Im Dezember 2000 wurde es an Cathay Pacific ausgeliefert, wo die „Triple Seven“ vornehmlich auf dem asiatischen Streckennetz der Hongkong-Airline eingesetzt wurde. Dabei hat sie bei 20.519 Flügen insgesamt 49.687 Flugstunden absolviert. Der letzte Flug wurde am 18. September von Hongkong zum Tucson International Airport durchgeführt, der sich in unmittelbarer Nähe des Museums befindet.





Cathay Pacific hat die erste gebaute B777 dem Pima Air Museum gespendet. **Quelle: Cathay Pacific**

Wirklich außergewöhnliche Umstände: die kuriosesten Gründe für Flugverspätungen

Berlin, 09.11.2018 – Schlechtes Wetter, Fluglotsenstreiks, Ärger beim Sicherheitscheck – in diesem Sommer gab es viele Gründe, warum Flieger am Boden blieben. Doch nicht immer sind Wetter oder Personal mangel schuld. In der Vergangenheit haben schon die kuriosesten Umstände für Flugverspätungen und -ausfälle gesorgt. Die Fluggastrechtsexperten von Flight-right haben die seltsamsten Vorfälle der letzten Jahre gesammelt und erklären, welche Rechte Fluggäste in diesen Fällen haben.

Landebahn mit Wachhund

Ein Dutzend Flüge waren im vergangenen Juni am Flughafen von Ibiza verspätet, weil auf der Start- und Landebahn ein Pitbull seine Runden drehte. Laut des spanischen Flughafenbetreibers AENA, musste unter anderem ein Flug aus London nach Palma de Mallorca umgeleitet werden. Elf weitere Flüge verspäteten sich um etwa zwei Stunden. Das Flughafenpersonal konnte das Tier schließlich mithilfe der örtlichen Feuerwehr einfangen und in eine Hundestation bringen. Später erklärte AENA, dass es nicht das erste Mal gewesen sei, dass auf dem Flughafen ein Tier den Flugverkehr aufgehalten habe.

David gegen Goliath – Vogel gegen Flieger

Ein kleiner Vogel sollte einem riesigen Flugzeug eigentlich nichts anhaben – könnte man denken. Mitte des Jahres wurde mal wieder deutlich, wie viel Schaden ein kleiner Vogel anrichten kann. Bei einem Flug der spanischen Airline Vueling kam es nach dem Zusammenprall mit einem Vogel zu Schäden am Triebwerk. Beim Aufprall befand sich das Flugzeug glücklicherweise noch am Boden, sodass es keine Verletzten gab. Der Start der Maschine musste jedoch abgesagt werden.

Unbekanntes Flugobjekt

Nein, es war keine fliegende Untertasse, die den Bremer Flughafen im Jahr 2014 in Aufruhr versetzte. Dafür aber ein Flugobjekt, welches auf einem Flughafen eigentlich nichts verloren hat. Ein ferngesteuertes Modellflugzeug sorgte dafür, dass ein Flug aus Frankfurt gestrichen werden musste, eine Maschine aus München nach Hannover umgeleitet wurde und ein Flugzeug aus Paris über dem Flughafen kreisen musste, ehe es landen konnte. Ein wachsendes Problem: Dieses Frühjahr legte eine Drohne

die Landebahn des Kölner Flughafens lahm. Viele private Drohnenbesitzer halten sich nicht immer an den Sicherheitsabstand zu Flughäfen oder die eingeschränkten Flughöhen.

Don't drink and fly

Dass Fluggäste das Angebot der Bordbar nicht überstrapazieren sollten, zeigt der folgende Vorfall. Ein britischer Tourist randalierte letztes Jahr im Flieger von Belfast nach Ibiza so stark, dass das Flugzeug in Toulouse notlanden musste. Diese ungeplante Unterbrechung der Flugreise führte zu einer Verspätung von vier Stunden. Auch eine Ryanair-Maschine war diesen Sommer zu einer Notlandung gezwungen, weil eine Gruppe betrunkenere Passagiere den Flieger von Dublin nach Ibiza unsicher machte. Eine Erhebung der spanischen Pilotenschule Copac zeigt, dass alkoholisierte Fluggäste keine Seltenheit sind: Fast 40 Prozent der 2017 befragten Piloten gaben an, schon mindestens einen Zwischenfall mit aggressiven, betrunkenen Passagieren erlebt zu haben.

Abgase mal anders

Einer der wohl kuriosesten Gründe für Flugverspätungen sind üble Gerüche an Bord. So musste ein Flug von Dubai nach Amsterdam in Wien notlanden, nachdem die unkontrollierten Blähungen eines Passagiers einen heftigen Streit unter den Fluggästen ausgelöst hatten. Die Polizei musste sowohl den beschuldigten Passagier als auch einige der aufgebrachten Mitreisenden aus dem Flieger schaffen. Auch ein Transavia-Flug zwischen Gran Canaria und Amsterdam musste im vergangenen Jahr aufgrund eines übel riechenden Passagiers in Faro notlanden. Die anderen Passagiere klagten über Übelkeit und Erbrechen. Das konnte die Crew nicht verantworten.

Einmal den Kammerjäger, bitte

Beliebte Urlaubsmittbringsel sind nicht immer nur Souvenirs, Fotos oder landestypische Kleidungsstücke. So mancher Tourist hat schon versucht, lebendige Begleiter zu transportieren. So schmuggelte ein russischer Passagier auf einem Flug von Blagoweschensk nach Moskau zwei ganze Bienenstöcke mit an Bord. Offenbar war der Reisende ein höherer Angestellter des Regionalflughafens, von dem der Flug gestartet war. So konnte sein summendes Sondergepäck unbemerkt mit der Fracht an Bord

Flightright

ABFLÜGE AB DEUTSCHLAND

Jeweils Zeitraum 01.01. - 30.06.2018

AIRLINES

Top 3 pünktlichste Airlines



| | |
|-------------------|---------|
| 1. Sun Express | 8,62 % |
| 2. WIZZ Air | 11,57 % |
| 3. KLM Cityhopper | 14,00 % |

Top 3 Airlines mit den meisten Ausfällen



| | |
|-------------|-------|
| 1. Joon | 5,41% |
| 2. Twin Jet | 5,35% |
| 3. HOP! | 5,30% |

Ansprüche auf Entschädigung

448 Mio



Ebenso viel hat der FC Barcelona in der Saison 2016/2017 in neue Spieler investiert 

AIRPORTS

Top 3 pünktlichste Airports



| | |
|--------------|---------|
| 1. Weeze | 10,45 % |
| 2. Dortmund | 11,62 % |
| 3. Memmingen | 14,21% |

Top 3 Flughäfen mit den meisten Flugausfällen



| | |
|--------------|--------|
| 1. Paderborn | 4,39 % |
| 2. Dresden | 3,46 % |
| 3. Leipzig | 3,18 % |

Wartezeit an deutschen Flughäfen



Bisher warteten Passagiere 2018 insgesamt 8 Jahre an deutschen Flughäfen - genauso lange gibt es Flightright schon.

Top Reiseziele

Top 5 Länder
Wo sind die Deutschen 2018 am häufigsten hingeflogen?



| | |
|-------------------|--------------|
| 1. Spanien | 38.936 Flüge |
| 2. Großbritannien | 31.558 Flüge |
| 3. Italien | 27.916 Flüge |
| 4. Frankreich | 21.946 Flüge |
| 5. Türkei | 17.496 Flüge |

Top 5 Städte
Wo sind die Deutschen 2018 am häufigsten hingeflogen?



| | |
|----------------------------|--------------|
| 1. London-Heathrow | 11.655 Flüge |
| 2. Palma de Mallorca | 11.212 Flüge |
| 3. Paris Charles de Gaulle | 10.124 Flüge |
| 4. Istanbul Atatürk | 7.265 Flüge |
| 5. Rom | 4.520 Flüge |

flightright.de

Impressum: Flightright GmbH - Rudolf-Breitscheid-Str. 142 - 14482 Potsdam - Deutschland
www.flightright.de - Geschäftsführer: Sebastian Lajpelt, Dr. Philipp Kadelbach - Register: Amtsgericht Potsdam HRB 25958 P

gelangen. Die unerlaubte Fracht wurde jedoch schnell entdeckt, da einige Bienen nach kurzer Zeit die Kabine erkundeten, woraufhin unter den Fluggästen Panik ausbrach. Der Flug landete zwar pünktlich in Moskau, sorgte allerdings für Verspätungen bei darauffolgenden Flügen.

Was bedeuten außergewöhnliche Umstände für Passagiere?

Egal, welchen Grund Ausfälle und Verspätungen haben: Sie sind für jeden Passagier ein Ärgernis. Ist jedoch, wie bei diesen Beispielen, nicht die Airline selbst für die Probleme im Flugablauf verantwortlich, haben Fluggäste keinen Anspruch auf Entschädigung. Dennoch haben sie auch bei außergewöhnlichen Umständen einige Rechte:

- **Alternativer Transport:** Die Fluggesellschaft muss sich darum kümmern, dass ihre Kunden auf anderem Wege zum Zielort kommen. So können Passagiere für Inlandsflüge auch auf Bahn oder Bus umgebucht werden.
- **Verpflegung:** Ab einer Wartezeit von mehr als zwei Stunden ist die Airline verpflichtet, Passagieren Speisen und Getränke anzubieten.
- **Unterkunft:** Wird der Flug annulliert oder auf den nächsten Tag verschoben, ist es Aufgabe der Fluggesellschaft, eine Hotelunterkunft sowie den Transfer dorthin zu organisieren.
- **Kommunikation:** Die Fluggesellschaft muss Reisenden bei langen Wartezeiten die Möglichkeit bieten, mit ihren Angehörigen entweder per Telefon, Fax oder E-Mail zu kommunizieren.



Kurz und interessant

Zusammengestellt von Werner Fischbach

Am 8. August hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof die Klage des Landkreises Groß-Gerau gegen die Stadt Frankfurt wegen der von der Stadt erteilten Baugenehmigung für das Terminal 3 des Frankfurter Flughafens zurückgewiesen. Der Landkreis hatte bereits 2014 wegen Zweifel an der gesicherten Erschließung und der Genehmigung zum Bau des dritten Terminals geklagt; mit dem Bau wurde bereits im Oktober 2015 begonnen.

oo00oo

Im September hat die Zivilluftfahrtbehörde Singapurs CAAS (Civil Aviation Authority of Singapore) mit der Firma Rohde & Schwarz einen Vertrag zur Modernisierung und zum weiteren Ausbau des Funkkommunikationssystems am Flughafen Singapur-Changi geschlossen.

oo00oo

Am 18. September haben die ersten beiden Mitarbeiter des „Landshut“-Projektteams, Dr. Barbara Wagner als Kuratorin und Jannik Pfister als wissenschaftlicher Projektleiter, ihre Arbeit aufgenommen und wurden vom Dorniermuseum der Öffentlichkeit vorgestellt.

oo00oo

In Vorbereitung auf den möglichen Brexit wird EasyJet sämtliche kontinentaleuropäischen Flüge und Flüge ihrer österreichischen Division ab dem nächsten Jahr unter dem Kürzel EJU und dem Funkrufzeichen „Alpine“ durchführen.

oo00oo

Nachdem die Primera Air nach ihrer Insolvenz die ihre zugeordnete Rolle als Erstbetreiber der A321LR nicht mehr wahrnehmen kann, hat Airbus nach einer Meldung des Luftfahrtportals „aero.de“ mit der israelischen Arkia Airlines einen Nachfolger gefunden. Inzwischen (Stand Oktober) sind bei Airbus 136 Bestellungen für den A321LR eingegangen. Darunter befinden sich TAP Air Portugal, Aer Lingus, Norwegian und Air Transat.

oo00oo

Am 15. Oktober hat SATA Air Azores ihren letzten Airbus A310 mit dem Kennzeichen CS-TGV außer Dienst gestellt, womit Passagierflüge mit A310 innerhalb Europas beendet wurden. Allerdings betreiben das Militär (z.B. die Flugbereitschaft der Luftwaffe) und einige Frachtfluggesellschaften wie Fedex noch den zweistrahligen Airbus.

oo00oo

Für den kommenden Sommer wird LaudaMotion den Betrieb von den Flughäfen Düsseldorf, Palma de Mallorca, Stuttgart und Wien aus betreiben und dort ein gewisse Anzahl von Flugzeugen stationieren. Die bisherigen Basen in Berlin-Tegel, Hamburg, Köln-Bonn und Nürnberg werden an den Partner Ryanair abgegeben.

oo00oo

Im Oktober hat Präsident Putin ein Dekret unterzeichnet, nach welchem innerhalb von eineinhalb Jahren 92,31 % der russischen United Aircraft Corporation (OAK) an den Staatskonzern Rostec transferiert werden sollen. OAK war vor zwölf Jahren vom russischen Staat gegründet worden und umfasst zurzeit 30 Firmen. Darunter befinden sich auch die Flugzeugfirmen Beriev, Ilyushin, Sukhoi, Tupolev und Yak.

oo00oo

Am 25. Oktober hat Boeing sein erstes Werk in Europa in Sheffield (UK) gegründet. In diesem Werk sollen Komponenten für Betätigungssysteme der Luftfahrzeugmuster B737 und B767 hergestellt werden, die dann an das Boeingwerk in Portland (Oregon) geliefert werden sollen.

oo00oo

Am 21. September hat die Lufthansa Technik AG einen in 18 Monaten zu einem VIP-Flugzeug umgebauten Airbus A321 (ex D-AISE; „Neustadt an der Weinstraße“) an die Bundeswehr übergeben. Die Lufthansa Technik AG hatte die rund 90 Mio. EUR schwere Ausschreibung im Jahr 2017 gewonnen und den Airbus entsprechend umgebaut. Nach ausführlichen Erprobungen durch die Bundeswehr wird das Flugzeug an die „weiße Flotte“ der Flugbereitschaft übergeben. Das neue Kennzeichen lautet dann 15+04.

oo00oo

Um die Piloten eines bemannten Luftfahrzeugs beim Formationsflug mit einem unbemannten zu unterstützen, entwickelt das DLR-Institut für Flugsystemtechnik ein entsprechendes Assistenzsystem. Die erforderlichen Tests werden mit dem DLR-Forschungshubschrauber FHS, ein modifizierter EC-135, und einem unbemannten Hubschrauber der DLR-ARTIS-Familie durchgeführt. ARTIS steht für „Autonomous Rotorcraft Testbed for Intelligent Systems“.

oo00oo

Zusammen mit der Lufthansa testet der Flughafen Frankfurt für mehrere Monate einen elektrisch betriebenen, ferngesteuerten Flugzeugschlepper der Firma Motok. Der als „Motok Spacer 860“ bezeichnete Schlepper kann für die B737 und die gesamte A320-Familie eingesetzt werden.

oo00oo

Zur Aufklärung von sicherheitsrelevanten Zwischenfällen, die nicht zu einem Unfall geführt haben, fordert die US-Untersuchungsbehörde NTSB, sich europäischen Regeln anzuschließen und sämtliche neu gebauten Flugzeuge mit Cockpit-Voice-Recordern (CVR) auszurüsten, die sämtliche Gespräche der letzten 25 Stunden aufzeichnen. Bisher werden in den USA die CVR nach zwei Stunden überschrieben.

oo00oo

Nachdem das LBA der in München stationierten und mit Metrolinern operierenden Bin Air die Lizenz (AOC – Air Operator Certificate) entzogen hat, hat die Fluggesellschaft den Betrieb Ende Oktober eingestellt.

oo00oo

Mit Enttäuschung und entsprechender Kritik reagierten die Luftfahrtverbände auf die im Koalitionsvertrag der neuen bayerischen Regierung niedergeschriebene Festlegung, den Bau einer dritten Piste am Flughafen München erst einmal auf Eis zu legen. Bis zum Ende der Legislaturperiode im Jahr 2023 werden entsprechende Pläne nicht weiter verfolgt.

oo00oo



Ab nächstem Jahr wird EasyJet sämtliche kontinentaleuropäischen Flüge unter dem Kürzel „EJU“ und dem Rufzeichen „Alpine“ durchführen. Foto: W. Fischbach

Ende Oktober hat das derzeit größte Amphibienflugzeug der Welt, die chinesische AG600, seinen ersten Wasserstart durchgeführt. Das Flugzeug weist eine Länge von 36,9 m und eine Spannweite von 38,8 m auf. Das für Feuerlösch- und Rettungseinsätze sowie den Transport von Gütern und Personen konzipierte Amphibium verfügt über eine maximale Startmasse von 53,3 Tonnen.

oo00oo

Parallel zu den groß angelegten NATO-Manövern in Norwegen haben Piloten der norwegischen Regionalfluggesellschaft Widerø von Störungen bzw. dem totalen Ausfall der GPS-Signale in Nordnorwegen berichtet, sodass sich der norwegische Flugsicherungsdienstleister AVINOR veranlasst sah, ein entsprechendes NOTAM herauszugeben.

oo00oo

Nach dem Verkauf seiner CS-Serie an Airbus (die nun unter der Bezeichnung A220 firmieren) stößt Bombardier auch seine Turbopropsparte ab und verkaufte das Dash-8Q400 – Programm an die kanadische Firma Longview Aviation, zu der auch der Flugzeugbauer Viking Air gehört. Viking hatte bereits die ehemaligen Flugzeugprogramme von De Havilland sowie die „Wasserbomber“ CL-215 und CL-415 übernommen.

Der Vorstand,
das Redaktionsteam
und das Team der Geschäftsstelle
wünschen allen Lesern
des „der flugleiter“
ein friedliches, glückliches
Weihnachtsfest
und ein gesundes und erfolgreiches
Jahr 2019!



Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2019 – 20.01.2019

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) Ennepner (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow, Frank Sasse (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 Gerdes, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Andreas Schmelzer, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Ennepner, Thorsten Raue, Jan Janocha, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jens Lehmann, Thomas Schuster, Jörg Waldhorst, Daniela Marx, Volker Möller, Philippe Domogala

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

Cover: Bonn im Nebel (Rainer Bexten)
U3: Stuttgart bei Nacht (Stuttgart Airport)
U4: ANA „Star Wars“ (Rainer Bexten)

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 der/des Verfasser/s.

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

ISSN 0015-4563



STUTTGART

Eurowings

Eurowings EUROPA PARK

Germanwings

airber



JA873A

STARLINER

ANA
Inspiration of JAPAN

ANA

23