

AUSGABE 6/2017

- DER NEUE FACHBEREICH FSAD
- LAST FLIGHT OF AIRBERLIN (GRÜSSE AUS DEM CENTER BREMEN)
- FLUGLOTSE – EIN AUSSTERBENDER BERUF
- RÜCKKEHR DER LANDSHUT

der flugleiter



EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e.V.
vom 16. bis 18. März 2018 in 85354 Freising

Ort: München Airport Marriott Hotel,
Alois Steinecker Str. 20, in Freising

Beginn: 16. März 2018, 11.00 Uhr · Ende: 18. März 2018, 16.00 Uhr



1. Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



Techniktreffen „WEB“ feiert Fünffähriges in Kopenhagen **S. 19**



Air Berlin Forever Zeit zum Abschied nehmen **S. 51**



Flug nach Afrika – Eine fliegerische Zeitreise damals und heute **S. 54**



Die „Landshut“ ist wieder in Deutschland **S. 65**



Kurz und Interessant **S. 68**

Editorial	04
Termine	06
GdF Mal wieder die DFS retten?.....	07
Aus dem Vorstand Mitgestalten. Verändern. Mitglied werden.....	11
FSBD FSBD-Info.....	16
FSTD Techniktreffen „WEB“ feiert Fünffähriges in Kopenhagen.....	19
Recht Vorsicht Steuer! – BFH-Urteil zur Altersvorsorge.....	23
Verbände Bericht zum IFATCA European Regional Meeting (ERM) in Loipersdorf/Graz ..	27
Verbände Bericht vom CANSO Operations Standing Committee (OSC) Full Workgroup Meeting/10.....	29
Verbände IJARUS Plenary Meeting	31
Verbände IFISA Seminar 2017	34
Verbände 2 nd EUR/NAT – AIM Regional Meeting	37
ATC EMPAX-STAR und ASPAT-STAR: Verfahren werden weiter verbessert	39
ATC On Duty – Fünf Jahre EOD in Karlsruhe.....	41
ATC Unser Beruf wird bald aussterben	44
Joe's Corner Personalplanung ... ein Alptraum.....	46
Joe's Corner „DFS. Ein Wintermärchen“ – Just Culture	49
Berichte Air Berlin Forever – Zeit zum Abschied nehmen.....	51
Berichte Flug nach Afrika – Eine fliegerische Zeitreise damals und heute	54
Accidents/Incidents Spotter – Drohne?	58
Accidents/Incidents Zustellprobleme bei CPDLC	60
Spotter	62
Bücher Buchtipp: „Der Flughafen Hannover“	64
Aircrafts Die „Landshut“ ist wieder in Deutschland	65
Aus aller Welt Kurz und Interessant	68
Impressum	70



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser, herzlich willkommen zur 6. Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahre 2017.

Wieder geht ein weiteres Jahr viel zu schnell dem Ende entgegen. Gerade war man noch im Sommerurlaub und schon stehen Weihnachten sowie der Jahreswechsel vor der Tür. Und dieses vergangene Jahr war, zumindest gefühlt für mich, das arbeitsintensivste in meiner Zeit als Bundesvorsitzender. Lassen Sie mich deshalb einen kleinen Rückblick auf einige wichtige Ereignisse im vergangenen Jahr werfen. Intern gab es bei der GdF zwei große und wichtige Ereignisse:

Zum einen der erfolgte **Umzug der Geschäftsstelle**, weg vom Bahnhofsviertel in Frankfurt, hin zum Frankfurter Flughafen in das Frankfurt Airport Center (FAC). Wir sind zwar derzeit noch in provisorischen Räumen untergebracht, aber der Um- und Ausbau der eigentlichen gemieteten GdF-Räumlichkeiten werden massiv vorangetrieben. Ich bin mir sicher, dass wir in absehbarer Zeit den letzten Schritt der Geschäftsstellenverlagerung vollziehen und in einem der nächsten „der flugleiter“ die neue GdF-Geschäftsstelle präsentieren können. Es ist kaum darstellbar, mit wieviel Einsatz unser Geschäftsführer Axel Dannenberg und das ganze Team der Geschäftsstelle dieses Projekt bisher bewältigt haben und wieviel Zeit und Energie darauf verwendet wurde. Es ist auch kaum vorstellbar und schon gar nicht in wenigen Sätzen erklärbar, mit was für Hindernissen und aberwitzigen Dingen man sich in diesen Monaten beschäftigen musste. Meinen allerhöchsten Respekt an alle Beteiligten, die sich diesen Problemen stellten.

Das zweite große interne Thema war die Gründung des dritten Fachbereichs **„Flugsicherung Allgemeine Dienste (FSAD)“**. Auf diese Gründung bin ich sehr stolz und ebenso guter Zuversicht, dass in den nächsten Wochen und

Monaten die notwendige Bewegung in diesen Fachbereich kommt. An alle Kollegen, die derzeit bemängeln, dass es noch nicht so richtig vorwärts geht, kann ich zur Erklärung sagen, dass erst das Amtsgericht Frankfurt die beschlossene Satzungsänderung zu diesem Fachbereich im Vereinsregister eintragen muss und erst dann der Fachbereich auch wirklich „existiert“. Leider mahlen auch diese Mühlen etwas langsamer als wir uns das wünschen, aber es sollte alles in der rechtlich richtigen Reihenfolge ablaufen. Trotz allem hat sich bereits jetzt eine sogenannte „Startergruppe FSAD“ gefunden und bereitet derzeit alle notwendigen Schritte, die direkt nach der Satzungseintragung erfolgen können, vor. Es ist auch überaus erfreulich, dass aus vielen Regionen in Deutschland engagierte Kollegen unserem Aufruf gefolgt und bereit sind, vor Ort den Aufbau von Strukturen mitzugestalten und gerne als Obmann oder Delegierter kandidieren möchten. Weitere Meldungen sind uns jederzeit herzlich willkommen. Somit stehen wir auch in diesem Bereich 2018 vor interessanten und spannenden Zeiten.

Weit weniger erfreulich sind die Nachrichten, die uns 2017 aus unserem Umfeld erreichten. So hatten wir zwar keine Mitglieder im Bereich der **AirBerlin**, doch stimmte es uns alle traurig und nachdenklich, als wir von der Insolvenz der traditionsreichen Fluggesellschaft erfuhren. Noch trauriger machte einen die Art und Weise der Abwicklung des Ganzen. Die Gerüchte um das wie, warum und wer ist schuld, überschlugen sich.

Der Geschäftsführer hatte seine kommenden Jahresgehälter abgesichert und der „kleine Mann“ am unteren Ende der Nahrungskette steht im Regen. Da wird im kommenden Jahr wohl auch noch von dem einen oder anderen Arbeitsgericht Aufklärungsarbeit zu leisten sein.

Und bei der DFS?

Fast ist man geneigt zu sagen: „Und täglich grüßt das Murmeltier!“



Wie fast alle 6-8 Jahre wird ganz plötzlich und für alle völlig überraschend ein enormer Personalmangel im Bereich des FVK festgestellt; in einigen Bereichen weiß man derzeit sogar noch nicht, wie man alle benötigten Arbeitsplätze in naher Zukunft besetzen soll. Man stelle sich mal vor, man müsse am Frankfurter Flughafen, dem größten und verkehrsreichsten Flughafen in Deutschland, die Kapazität dauerhaft herunterfahren, weil im Tower nicht alle Plätze besetzt werden können.

Ein Szenario, welches gar nicht so unrealistisch ist, aber ein selbstgemachtes. Eine Auswirkung des „Gesundsparen“, des Fünf-Punkte-Programms, verbunden mit weiteren fragwürdigen Entscheidungen, wie dem Abriss des Gästehaus an der Akademie, Zurückfahren der Ausbildungskapazität, schleichende Demontage des einst so attraktiven Ausbildungsberufs „Fluglotse“ (als man sich vor Bewerbungen gar nicht retten konnte), um jetzt mit Radiospots und allerlei anderer Werbemittel wieder einmal darauf aufmerksam zu machen.

Die Akademie wird in den nächsten Jahren aus allen Nähten platzen, die umliegenden Hotels dürfen sich (aufgrund des fehlenden Gästehauses) auf tolle Umsätze freuen, sämtliche Niederlassungen werden zusätzlich durch dringend benötigte Gastlehrgestellung personell weiter belastet und älteren Kollegen wird mit Beginn der Übergangsversorgung angeboten, als „Flexi“ in der Akademie mitzuarbeiten. Alles Dinge, die wir schon mehrfach in bestimmten Rhythmen hatten und von uns, als GdF, der Geschäftsführung seit etwa 2013 gebetsmühlenartig prophezeit, aber als Utopie abgetan wurden.

Darüber hinaus erhielt sogar vor wenigen Jahren eine Kollegin des Personalbereichs für ihre Studie „*Wieso das früher alles schlecht lief und nun, seit Sie und Ihre Kollegen das Steuer in der Hand hätten, nicht mehr zu solchen Personalproblemen kommen wird*“, eine Auszeichnung, hoch gelobt in der Mitarbeiterzeitung der DFS

(nachzulesen im Internet unter „Deutscher Personalwirtschaftspreis 2015“) **...und nun?**

Es wird alles wieder an der operativen Mitarbeiterschaft hängen bleiben, keiner in der Führungsetage wird zur Verantwortung gezogen. Lotsen lassen sich nun mal nicht in wenigen Wochen oder Monaten ausbilden. Mit Verlaub gesagt, man denkt bereits heute darüber nach, in wenigen Jahren die Ausbildungskapazität wieder herunter zu fahren. **UNGLAUBLICH!!!**

Und um allem noch die Krone aufzusetzen, erwarten wir dieses Jahr noch die Kündigung der Versorgungstarifverträge durch die DFS.

Als höchstes Gut unserer Belegschaft sind diese Tarifverträge sowohl der Firma (als Personalkostenfaktor in dieser Niedrigzinsphase) als auch vielen unserer Kunden (aufgrund benötigter Gebühren in einer bestimmten Höhe) ein Dorn im Auge.

Summa summarum sollen die jetzigen Mitarbeiter wieder einmal den Karren aus dem Dreck ziehen und werden gleichzeitig wohl kurz vor den Feiertagen mit der Kündigung der Versorgungssysteme „beschenkt“.

FROHE WEIHNACHTEN!!!

Das wünsche ich jedoch ehrlich und aus vollem Herzen allen Mitgliedern, Lesern und ihren Angehörigen.

Eine friedliche und besinnliche Weihnachtszeit, Glück, Gesundheit und Zufriedenheit sowie einen schönen Übergang in das neue Jahr 2018.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

GdF – Termine

DEZEMBER 2017

11. – 12.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
11. – 12.	Arge EOD	Frankfurt
13.	Tarif Konzern	Frankfurt
14. – 15.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
19. – 20.	Tarifkommission	Erding

JANUAR 2018

04.	Vorstandssitzung FSTD	Köln
15. – 16.	Vorstandssitzung BUND	Frankfurt
17.	gem. Vorstandssitzung	Frankfurt
18.	Obleute-Jahresempfang	Frankfurt
24. – 27.	IFATCA	Montreal

FEBRUAR 2018

14. – 15.	Tarifkommission	Frankfurt
22. – 23.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Die neue Adresse der Geschäftsstelle:

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

Mal wieder die DFS retten? Pro und Contra aus tariflicher Sicht

Es gibt Dinge, die so oft vorhergesagt werden und nicht eintreten, dass sie Ungläubigkeit, Entsetzen und schockartige Zustände hervorrufen, falls sie sich dann doch ereignen. Aus dem vermeintlichen „running gag“ wird auf einmal eine „selffulfilling prophecy“. Genau das ist mit Air Berlin passiert – auf die denkbar übelste und von Lufthansa, den Banken, der Politik und dem Kartellamt wohlorchestrierte, bis ins Detail geplante Art. Und dennoch haben die meisten zu diesem Zeitpunkt nicht so richtig damit gerechnet, wurde doch der Zusammenbruch jedes Jahr aufs Neue heraufbeschworen, um ebenso zuverlässig auszubleiben. Umso schlimmer die Nachricht und umso größer die Ungläubigkeit, als es auf einmal so weit war. „Waaas? Air Berlin pleite? Einfach so? Gibt's doch gar nicht!“ Doch, gibt es, und keineswegs „einfach so“...

Wie gut, dass so etwas der „Deutsche Flugsicherung GmbH“ (DFS) nicht passieren kann, werden viele ihrer Mitarbeiter gerade in diesen Tagen denken. Die Insolvenz eines Unternehmens, dessen alleiniger Stakeholder der Staat ist, scheint relativ schwer vorstellbar, zumal wenn es einen bestimmten Sektor der (weit verstandenen) Daseinsvorsorge abbildet und quasi luftpolizeiliche Ordnungsfunktionen wahrnimmt. „DFS pleite? Haha, geht doch gar nicht!“ Diese Aussage bleibt in der Tendenz richtig, solange man sie nicht als hundertprozentige Garantie nimmt. Man soll niemals „nie“ sagen, aber es ist nicht sehr wahrscheinlich.

Wenn wir uns – mit der Gewissheit dieser grundsätzlichen Sicherheit auf der Habenseite – noch einmal dem eingangs geschilderten Phänomen zuwenden, so stellt sich ein vertrautes Gefühl ein. Auch die DFS-Mitarbeiter kennen das immer wiederkehrende Ritual der ausbleibenden Apokalypse, wenngleich es bei der Flugsicherung nicht um Alles oder Nichts geht, sondern „nur“ um die alljährlich chronische Personalnot. Denn dies ist der „running gag“ der DFS:

Jedes Jahr erneut beschwören Geschäftsführung und Management, man habe das (Personal-)Kapazitätsproblem „im Griff“, „arbeite dran“ und sei „perspektivisch gut aufgestellt“, um sodann stets widerlegt zu werden. Allerdings, dies macht den großen Unterschied, niemals final in dem Sinne, dass der Flugsicherungsbetrieb zusammenbricht. Alle unterjährigen Momentaufnahmen des

personellen Heulens und Zähneklapperns – diese hängen sehr davon ab, wen man wann in wessen Beisein fragt – verschwimmen am Ende vor dem Hintergrund des guten Ausgangs. Aber darf das Kölsche „et hätt noch immer jot jeje“ die Maxime eines hightech/high sensitivity-Unternehmens in der Luftfahrt sein?

Die Frage ist rhetorisch, die dahinterliegenden sehr viel weiter reichenden Fragenstellungen sind es nicht:

- **Wie** soll eine Gewerkschaft in einem Dienstleistungsunternehmen, das hauptsächlich von der Expertise, Professionalität und Einsatzbereitschaft seines Personals lebt, mit dem Umstand umgehen, dass die Geschäftsführung über Jahre gerade dessen hinreichende Nachführung sträflich vernachlässigt?
- **Was** bedeutet es für die effektive Führung und den erfolgreichen Abschluss von Tarifverhandlungen, wenn nahezu jede substantielle Regelung daran gemessen wird, wie sie sich auf die Kapazitätsfrage auswirkt?
- **Warum** sollen die GdF-Tarifkommission oder deren jeweilige Verhandlungskommissionen sich anstrengen, tarifliche Lösungen unter Berücksichtigung des Personalnotstandes zu finden, wenn an höchster Stelle des Unternehmens geleugnet wird, dass ein solcher überhaupt zu beklagen sei?
- **Wie** empfänglich können auf der anderen Seite die operativ Verantwortlichen für Kompromisse mit Vorteilen für beide Seiten überhaupt sein, wenn systematische Beschönigung, gezieltes Wegsehen und eine „Augen zu und durch“-Mentalität die nicht hinterfragbaren Kerntribute vieler Führungskräfte sind?

Es kann dann kaum noch verwundern, dass eine steigende Zahl von betroffenen Mitarbeitern am Board ausgesprochen oder im Stillen den Wunsch empfindet, den „Laden mal so richtig gegen die Wand zu fahren“, denn „vorher merken die ja eh nix“.

Eine verantwortungsvoll agierende Gewerkschaft wie die GdF kann sich von solchen (wenn auch menschlich noch so nachvollziehbaren) Emotionen nicht leiten lassen.

sen – ignorieren kann sie den Gemütszustand ihrer Mitglieder aber auch nicht. Wenn also die Frage „Helfen wir der DFS erneut aus der Klemme?“ sich mit Blick auf 2018 mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit schärfer denn je stellt, so müssen die Pros und Cons sorgfältig abgewogen werden. Es gibt sie auf zwei Ebenen, sowohl auf der allgemeinen (**Makro-**)Ebene als auch auf der speziellen (**Mikro-**)Ebene.

Betrachten wir zunächst die Pros und Cons jeweils getrennt auf der abstrakten, und sodann – ohne Trennung – auf der konkreten Ebene einzelner Tariffelder zur besseren Illustration:

Pro Nr. 1: „Wir sitzen alle in einem Boot.“

Dieser etwas abgedroschene Slogan aus dem Unternehmensvokabular ist gar nicht so einfach abzutun. Er suggeriert, dass eine aktiv mitgestaltete Lösung des vorgefundenen Personalproblems durchaus im objektiven Mitarbeiterinteresse liegen könnte. Und zwar schlicht deswegen, weil am Ende auch hier die Mitarbeiter das letzte (schwächste?) Glied in der Produktionskette und damit diejenigen sind, die unter den Personalengpässen am stärksten leiden und sie ausbaden müssen. Da die „alle in einem Boot“ Sitzenden aber nicht nur eine „Leidensgemeinschaft“, sondern vor allem eine „Abhilfegemeinschaft“ sein sollten, setzt dies entsprechende Einflussmöglichkeiten voraus. Hieran könnte man, falls es nicht nur um Nothilfemaßnahmen, sondern eine langfristige Konsolidierung gehen soll, auf der Arbeitnehmerseite durchaus Zweifel haben.

Pro Nr. 2: "Freies Jagen und Schießen verhindern".

Hier wäre die proaktive Beteiligung der Gewerkschaft an einer Lösung des Kapazitätsproblems vor allem durch die Befürchtung motiviert, dass die Nicht-Lösung viele Protagonisten auf der Arbeitgeberseite (manche mehr, manche weniger) zu Regelverletzungen und „unkonventionellen“ Maßnahmen anstachelt, die durch ihre extreme Volatilität zu einer ernsthaften Bedrohung der Besitzstände, des Betriebsfriedens und damit letztlich auch der Arbeitsplatzqualität werden können. Gegen eine Risikovermeidung oder -begrenzung spricht übrigens nicht die Vermutung, dass auch der Arbeitgeber in erhebliche Risiken laufen könnte: Rational betrachtet, ist eine ziemlich gewisse loselose-Situation immer schlechter als eine etwas ungewisse win-win-Situation.

Pro Nr. 3: "Quid pro quo".

Die einfache Formel lautet „Hilfst du mir, helfe ich dir“. Sie geht allerdings nur auf, wenn mindestens zwei Voraussetzungen gegeben sind: Erstens muss zwischen den Tarifpartnern ein hinreichendes Vertrauen bestehen, dass langfristige Lösungen gewollt und aushaltbar sind; zweitens müssen die Parteien sich auf eine „Währung“ (Verrechnungseinheit) verständigen, um ihre jeweiligen Kernanliegen vergleichbar zu machen, was bei Projektionen in eine nicht nur unmittelbare Zukunft und den damit einhergehenden Besorgnissen nicht trivial ist. Es geht um die Belastbarkeit und Nachhaltigkeit tariflicher Lösungen, was auch die Bereitschaft voraussetzt, sich von den zeitlichen Beschränkungen eines „Amtszeit-Denkens“ freizumachen.

Contra Nr. 1: „Co-Management hat sich für die Arbeitnehmerseite noch nie ausgezahlt“.

Ob die Aussage in dieser Ausschließlichkeit zutreffend ist, kann hier offen bleiben. Die Besorgnis, bei der Teilnahme an (Unternehmens-) Rettungsaktionen vereinnahmt zu werden, ist unter GdF-Mitgliedern jedenfalls weit verbreitet. Sie kommt nicht von ungefähr. Zumindest die etwas Älteren erinnern sich noch gut an das Fiasko, in dem die mit einem erheblichen Aufwand etablierte „**Personalsteuerungsgruppe**“ vor gut 6 Jahren geendet ist. Der Personalsteuerungstarifvertrag bleibt in der GdF-Tarifgeschichte das einzige selbst angestoßene Großprojekt, das auf breiter Front gescheitert ist. Und die Gründe lagen nicht auf der Arbeitnehmerseite. Ein derartiges Ausmaß der Einlassung, könnte man argumentieren, müsse man ja zukünftig nicht mehr in Kauf nehmen. Dies mag stimmen, aber dann steigt synchron die Gefahr einer bloßen Symptombehandlung statt echter Ursachenbekämpfung.

Contra Nr. 2: „Rettungsmaßnahmen sind pädagogisch kontraindiziert.“

Der Satz kommt wegen des Reizworts „pädagogisch“ schlechter weg als er verdient. Er könnte auch lauten: „Bei der Geschäftsführung stellt sich kein Lerneffekt bzw. genau der falsche ein“. Den operativen FS-Mitarbeitern (besonders, aber nicht nur diesen) werden hier Eigenschaften zum Verhängnis, die sie für ihre berufliche Tätigkeit gerade hervorragend geeignet machen, insbesondere ihre „go-mindedness“ und Fähigkeit, auch unter widrigsten Umständen noch sichere Lösungen zu suchen und zu finden. Das sehr Schwierige oder eigentlich Unmögliche doch möglich zu machen, bewirkt beim Arbeit-

geber erschreckend oft eine rein ergebnishafte „Geht doch!“-Mentalität und führt damit zu einer zynischen Verkehrung: Diejenigen, die unter enormer Anstrengung Personalengpässe überwinden helfen, müssen sich danach anhören, es habe sich doch jetzt herausgestellt, dass es gar keinen Personalengpass gegeben habe. Im Außenverhältnis macht die DFS sich dabei schamlos zunutze, dass die internen operativen Abläufe für Dritte oftmals kaum transparent sind.

Contra Nr.3: „Den Mist könnt ihr alleine machen“.

Jede Gewerkschaft, dies gilt auch für die GdF, ist darauf angewiesen, dass ihre tarifliche Positionierung und die daraus folgenden Handlungen von einer breiten Mitgliederbasis getragen werden. Die Frage, ob eine hinreichende Legitimation vorhanden ist oder ein Legitimationsverlust droht, hängt wesentlich von den bisherigen Erfahrungen und den Aussichten auf Ergebnisse ab, welche die eigenen Erwartungen widerspiegeln. Die bestenfalls als reflexhaft zu bezeichnende Politik der DFS bezüglich der Flugsicherungsakademie – ein beständiges Hin und Her zwischen „Leerfahren“ und „Volllast“ – hat zu einer weit verbreiteten Skepsis geführt. Gleichzeitig ist klar, dass angesichts der langen Übersetzungszeiträume bei der Personalführung (Auswahl, Ausbildung, Verteilung) eine schnelle Abhilfe nicht durch eine absolute, sondern nur relative Erhöhung der verfügbaren Zeiten am Board möglich ist, also die Leistung von **mehr Stunden durch eine gleiche Anzahl Lotsen**. In dem Ausmaß, in dem einzelne der betroffenen Mitarbeiter ihrer Gewerkschaft nicht folgen, nimmt der tarifliche Gestaltungsspielraum ab.

Tarifliche Lösungsansätze und daraus folgende Tarifverhandlungen bestehen aber nicht aus einer mehr oder weniger abstrakten Abwägung allgemeiner Pros und Cons. Sie fließen in das Geschehen ein, jedoch besteht die Aufgabe stets darin, sie in den einzelnen Tarifgegenständen, in die sie eingewoben und in denen sie „materialisiert“ sind, operabel zu machen und handwerklich umzusetzen. **Da die Pros und Cons, die natürlich auf beiden Seiten existieren, starke Treiber sind, ist die Frage nicht so sehr, ob sie auf das Geschehen einwirken – das tun sie sowieso –, sondern wie reflektiert und bewusst die Akteure am Tariftisch damit umgehen.** Das ganze bedeutungsvolle Gerede um die berühmten Stellschrauben, die großen und die kleinen, kommt genau daher.

Wie groß ist nun die Stellschraube „Personalkapazität“ für die aktuellen zentralen Tarifthemen, und wie bedeutsam sind die jeweiligen Tarifgegenstände umgekehrt als Stellschrauben für die Kapazitätsfrage? Wir wagen eine These, die nicht sehr gewagt sein dürfte:

Derzeit und auf absehbare Zeit von überragender, alles andere überlagernder Bedeutung! Diese Feststellung gründet sich jedoch nicht allein darauf, dass Personal immer schon Geld bedeutet hat und die Kosten der DFS hauptsächlich in den Tarifverträgen stecken. Die Flugsicherungskosten zu Gunsten der Kunden (Airlines) und der diese protegierenden Politik möglichst zu senken oder aber wenigstens stabil zu halten, war immer schon das Bestreben der DFS. Seit einiger Zeit und zunehmend wird **das Interesse an niedrigen Flugsicherungsgebühren aber deutlich überlagert vom Interesse der Airlines an reibungslosen Abläufen** (kein FS-bedingter delay) – im Zweifel überwiegt das operationelle Interesse das „bloße“ Sparinteresse, beides ist am Ende Geld, aber die Besorgnis des Planungs- und Kontrollverlustes wiegt deutlich schwerer als die Sorge einer etwas erhöhten Flugsicherungsgebühr.

Der Druck, unter dem die DFS steht, ist erheblich, und sie versucht ihn am Tariftisch an die GdF weiterzugeben. Beispiele:

- **Belastungsausgleich / Sonderregelungen FS-Dienste:** Wie immer auch die Verhandlungen über ein neues Validierungssystem und die Anpassung der Sonderregelungen ausgehen werden, für die DFS wird am Ende die Abwägung entscheidend sein, **ob die sich ergebenden Personalmengengerüste durch verbesserte planerische Vorgaben, größere Stabilität und Flexibilität gerechtfertigt sind.** Eine wirkliche Alternative zum neuen System gibt es nicht, die spannende Frage wird sein, ob man es auch wollen darf.
- **Entgeltstruktur / VTV / ETV**
Die Drift zu einer Verteuerung des vorhandenen Personals durch Tarifverträge bewirkt tendenziell den arbeitgeberseitigen Wunsch, die Zahl der „zu teuren“ Mitarbeiter zu verringern. **Dieser kollidiert jedoch mit dem gleichzeitigen Interesse, stabile und damit ausreichende Personalmengen vorzuhalten und nachzuführen.** Konträr zum Sparzwang laufen auch alle

Bestrebungen, zusätzliche Lotsenstunden durch „Abkaufösungen“ (welcher Art auch immer) zu generieren.

• **Versorgungssystem**

(Übergangsvorsorgung und Altersvorsorgung)

Der Zeitpunkt des Ausscheidens aus der FVK-Tätigkeit (Nicht-mehr-Verfügbarkeit am Board) hat einen direkten und nachhaltigen Effekt auf die Zahl der fehlenden und damit zusätzlich benötigten Lotsen. **Nach allen derzeitigen Kenntnisständen wird diese Situation sich ab Anfang 2018 dramatisch zuspitzen, wodurch die 55er Grenze endgültig ins Zentrum der Betrachtung rückt.**

Deutlich wird, und dies sind nur die prominentesten Beispiele, dass die DFS ihre derzeit vorhandenen und exponentiell steigenden Kapazitätsprobleme aus eigener Kraft kurz- bis mittelfristig nicht in den Griff bekommen kann. **Dies geht (und auch dann erst nach und nach) nur mit der GdF, nicht ohne oder gegen sie.** Für die GdF heißt dies, dass sie sich dieser Verantwortung stellen muss und wird,

sie tut dies bereits. Diese Verantwortung ist aber vor allem eine gegenüber ihren Mitgliedern und deren Interessen.

Die GdF hat mit dem **Altersteilzeittarifvertrag (ATZ)** unter Beweis gestellt, dass sie zu großen Lösungen mit einer beträchtlichen Dynamik in der Lage ist. Es gibt keinen Grund, sich solchen Lösungen zu versagen, nur weil sie auch der DFS nützen. **Das Pro und Contra entscheidet sich am Ende daran, ob die DFS den Wert langfristiger, nachhaltiger und damit zukunftssicherer Modelle (an)erkennt.** Die Akzente sind auf beiden Seiten des Tarifisches naturgemäß unterschiedlich, aber die Schnittmenge ist groß. Es würde viel erleichtern, wenn es eine im Wesentlichen (nicht in allen Details) gemeinsame Vorstellung von der Dimension der Probleme und den Chancen ihrer Bewältigung gäbe.

Mal wieder die DFS retten? Als bloßer Nothelfer steht die GdF nicht zur Verfügung, über alles andere sollte man ergebnisoffen reden.

Für den Bundesvorstand:



Matthias Maas



Gerd Gerdes



André Vöcking



Dr. Gabriele Dederke



Jan Janocha



Axel Dannenberg

Für das GdF-Tarifressort:



Markus Siebers



Dirk Vogelsang



MITGESTALTEN. VERÄNDERN. MITGLIED WERDEN.

GdF – Gewerkschaft der Flugsicherung im Fachbereich Allgemeine Dienste

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

*im September dieses Jahres hat die Bundesdelegiertenkonferenz der GdF der Gründung eines dritten Fachbereiches "FSAD" (Flugsicherung Allgemeine Dienste) zugestimmt. Darin sollen die berufspolitischen Interessen aller Funktionen und Prozesse gebündelt werden, welche die operative Flugsicherung in verschiedenen Formen unterstützen. Historisch bedingt gründete sich die GdF aus den Berufsverbänden der Fluglotsen und der Mitarbeiter in der operativen und nicht operativen Technik. Da in den letzten Jahren verstärkt Neueintritte aus den nicht-operativen Bereichen zu verzeichnen waren, wurde es Zeit, für diese Kollegen eine eigene berufspolitische Plattform zu schaffen. Im Folgenden möchten wir **Dir** aufzeigen, welche wichtige Rolle Gewerkschaften und Betriebsräte für **Dein** berufliches Umfeld spielen und welche Unterschiede diese vom Gesetz her aufweisen. Außerdem wollen wir Dich von **der Notwendigkeit und den Vorteilen einer Mitgliedschaft** überzeugen!*

Gewerkschaft – was ist das eigentlich?

Was habe ich damit zu tun?

Um der wirtschaftlichen Macht der Arbeitgeber und ihrer Verbände etwas entgegenzusetzen, ist es unerlässlich, dass sich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gewerkschaftlich organisieren können. Dies garantiert die Koalitionsfreiheit in Artikel 9 Abs. 3 Grundgesetz. Eine Gewerkschaft bildet den notwendigen Gegenpol zur Macht der Arbeitgeber und erkämpft Tarifverträge, die - zum Teil weit - oberhalb gesetzlicher Mindeststandards liegen. Die IG Metall hat beispielweise im Jahre 1956/57. 114 Tage für die Lohnfortzahlung bei Krankheit für die Arbeiter gestreikt und erkämpft. 71,9 % der Arbeiter waren damals organisiert und gewannen durch ihren Mut und Zusammenhalt die Öffentlichkeit für sich. Die damals (allein-) herrschende CDU hätte das damalige Gesetz niemals ohne massiven Druck aus dem Volk geändert.

Zu den Aufgaben und Leistungen einer Gewerkschaft zählen beispielsweise:



- Abschluss von überbetrieblichen Tarifverträgen, die eigentlich nur für Mitglieder gelten, in der Praxis aber auch auf nicht-organisierte Arbeitnehmer angewendet werden
- Führen von Verhandlungen mit dem Arbeitgeber
- Organisation und Durchführung von Arbeitskämpfen (Streiks)
- Beratung und Unterstützung bei arbeitsrechtlichen Fragen

Außerdem setzt sich der GdF aktiv für Chancengleichheit und gegen Diskriminierung ein.

Die Gewerkschaft verfügt je nach Organisationsgrad über eine beträchtliche Durchsetzungsfähigkeit. Diese ist notwendig, um Deine Arbeitsbedingungen bestmöglich zu regeln und zu erhalten. **Ohne die Gewerkschaft, ihre Mitglieder und Funktionäre wären die exzellenten Tarifverträge in der DFS gar nicht (mehr) vorhanden.**

→ Hast Du, falls Du kein Mitglied bist, einmal darüber nachgedacht was **andere** für Dein überdurchschnittliches Einkommen, **Deinen** sicheren Arbeitsplatz und **Deine** betrieblichen Altersvorsorge bisher geleistet haben? Wie fatal wäre es (auch für Deine berufliche Zukunft), wenn oberste Gerichte das Streikrecht in der Bundesrepublik immer weiter einschränken? Mit Deiner Mitgliedschaft solidarisiert Du Dich mit uns und sicherst damit auch Deine eigene Zukunft!

Was ist eigentlich der Unterschied zwischen Gewerkschaft und Betriebsrat?

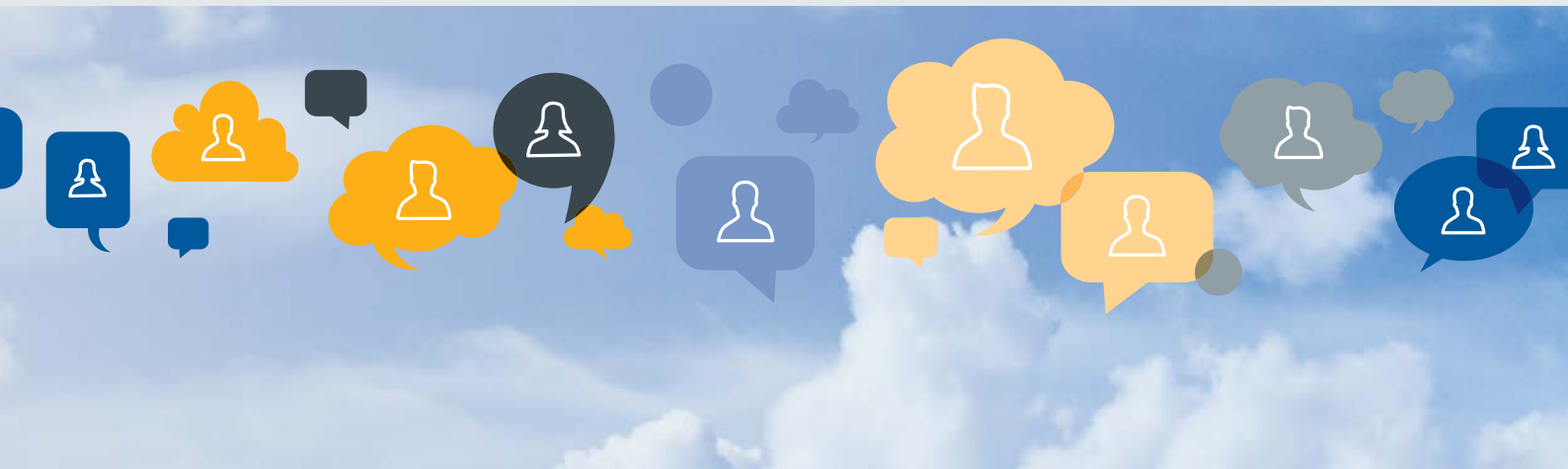
In Deutschland gilt das duale Prinzip der Interessenvertretung bzw. Mitbestimmung, wonach Betriebsrat und Gewerkschaften **unabhängig** voneinander tätig werden. So wird nach § 74 Abs. 2 BetrVG der **Betriebsrat** grundsätzlich auf den Betriebsfrieden und zur parteipolitischen Neutralität verpflichtet. In der Regel wählen die wahlberechtigten Arbeitnehmer (nicht leitenden Angestellten) alle 4 Jahre pro Betrieb in der DFS ihren eigenen Betriebs-

rat. Die Aufgaben der Betriebsräte sind im Betriebsverfassungsrecht (BetrVG) geregelt.

Dort können einerseits die berechtigten Belange und Interessen der Belegschaft geltend gemacht werden, andererseits muss die wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit des Arbeitgebers im Grundsatz gewahrt bleiben. So sollen vor allem die Organisation des Betriebs und der Arbeitsabläufe, der Arbeitseinsatz der Arbeitnehmer und die Zusammensetzung der Belegschaft (Einstellungen, Versetzungen, Entlassungen) nicht der ausschließlichen Bestimmung des Arbeitgebers unterliegen. Der absoluten Leitungsbefugnis des Arbeitgebers werden daher überall dort durch das BetrVG Grenzen gesetzt, wo dies im Interesse der Belegschaft sowie auch der Persönlichkeit und des sozialen und gesundheitlichen Schutzes der Arbeitnehmer geboten ist.

Dem Betriebsrat wurden außerdem vom Gesetzgeber Rechte eingeräumt, aufgrund derer er an betrieblichen Entscheidungen des Arbeitgebers zu beteiligen ist. Umfasst werden dabei die Bereiche der sozialen, der persönlichen und der wirtschaftlichen Angelegenheiten. Je nachdem, welcher Bereich konkret betroffen ist, stehen dem Betriebsrat Mitwirkungs-, Mitbestimmungs-, Beratungs- oder Informationsrechte zu.

Der Betriebsrat hat die Möglichkeit, Betriebsvereinbarungen (BV) mit dem Arbeitgeber abzuschließen. Dabei hat er besonderes Augenmerk auf Tarifverträge (TV) zu legen. Sie haben als **höherrangige Rechtsnormen** grundsätzlich Vorrang vor Betriebsvereinbarungen. **Dahinter steht die Überzeugung, dass Tarifverträge für alle von ihnen erfassten Arbeitsverhältnisse den betreffenden Beschäftigten ein Mindestmaß an finanziellen und guten Arbeitsbedingungen garantieren.** Diese Bedingungen sind nicht „dispositiv“, können also von einzelnen Arbeitnehmern oder dem Betriebsrat nicht (durch Verzicht)



zur Disposition gestellt werden. Es gilt das sogenannte „Günstigkeitsprinzip“, wonach Abänderungen nur „nach oben“, also zu günstigeren Regelungen hin möglich sind.

Betriebsräte in Unternehmen, die keine Tarifbindung (und keine Gewerkschaftsvertretung) haben, wissen wie kritisch das für die Belegschaft sein kann. Genau so kritisch ist es, wenn ein Unternehmen Tarifverträge verhandelt, aber keinen Betriebsrat hat, der deren Einhaltung überwacht. In der DFS gibt es glücklicherweise beide Formen der Arbeitnehmervertretungen, die sich trotz rechtlicher Abgrenzung stets im Interesse der Arbeitnehmer gegenseitig unterstützen sollten.

Welche Rechte hat die Gewerkschaft im Betrieb?

Diese sind so zahlreich, dass es den Rahmen dieses Beitrags sprengen würde, auf alle Gewerkschaftsrechte im Betrieb im Einzelnen einzugehen. Grundsätzlich kann man sagen:

Wegen ihrer herausgehobenen Bedeutung für die Wahrung der Arbeitnehmerrechte insgesamt hat der Gesetzgeber den in einem Unternehmen tätigen Gewerkschaften auch in den Betrieben – die eigentlich „Herrschaftsdomäne“ der Betriebsräte sind – wichtige Rechte eingeräumt, die sich im Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) wiederfinden.

Hierzu zählen etwa das Gebot der Zusammenarbeit und das Zugangsrecht der Gewerkschaftsvertreter zum Betrieb (§ 2 BetrVG), das Recht der Gewerkschaften zu Initiierung von Betriebsratswahlen und Entsendung eigener Vertreter in den Wahlvorstand (§ 16 BetrVG), das Recht der Gewerkschaften zur Teilnahme an Betriebs- oder Abteilungsversammlungen (§ 46 BetrVG) und – von ganz grundsätzlicher Bedeutung – der sogenannte **Tarifvorbehalt in § 77 Abs. 3 BetrVG** – hiernach können „Arbeitsentgelte“ und „Arbeitsbedingungen“ die üblicherweise durch Tarifvertrag geregelt werden, nicht „ersatzweise“ von den Betriebsparteien auf betrieblicher Ebene vereinbart werden.

Für das erfolgreiche Zusammenspiel von Gewerkschaft und Betriebsrat zu Gunsten der beschäftigten Arbeitnehmer sind die Gewerkschaftsrechte, insbesondere der Vorrang des Tarifvertrages, enorm wichtig, **da die Gewerkschaft auf diese Weise eigene kollektive „Rechtsnormen“ (denn nichts anderes sind Tarifverträge) schaffen kann, auf welche sich die Betriebsräte in ihrer alltäglichen Praxis wiederum berufen können.** Beides dient dem Schutz und der Stärkung der Arbeitnehmerposition.

Weshalb sind bis heute die meisten GdF-Mitglieder Operative? Weshalb sollte ich Mitglied werden?

Ein Großteil des operativen Personals hat sich seit dem Zusammenschluss der Fachverbände zu einer (neugegründeten) Flugsicherungsgewerkschaft „automatisch“ in der GdF organisiert. Die operativ tätigen Kolleginnen und Kollegen werden bereits während ihres Erlaubnis- oder Berechtigungserwerbs als Mitglieder geworben. Durch diese Art der Anwerbung nehmen diese Berufsgruppen ihr aktives Mitspracherecht in der GdF frühzeitig, meist mit Beginn ihrer beruflichen Tätigkeit bei der DFS, wahr.

Wie sieht es jedoch in der UZ und den administrativen Abteilungen an den einzelnen Niederlassungen aus? Wer hat sich dort jemals getraut, während der Probezeit ein Eintrittsformular der GdF zu unterschreiben? Auf der operativen Seite ein Selbstverständnis, auf der anderen Seite fast ein Tabu. Das sollte sich bald ändern!

Die GdF hat insbesondere durch den **Abschluss des Strukturtarifvertrages** ein weithin sichtbares Signal gesetzt, dass sie für **alle** tariflich beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der DFS kämpft. Der **Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen für einen 5-Jahreszeitraum** oder die Möglichkeit, eine **attraktive Altersteilzeit** in Anspruch zu nehmen, sind besondere Highlights. **Viele von Euch wünschen sich eine Verlängerung dieser Regelung, welche wiederum davon abhängt, wie stark Ihr**



BEITRITTSERKLÄRUNGEN:

unter www.GdF.de oder
über die Geschäftsstelle Tel.: **069 6060 899 0**

hinter uns steht, wenn es in ein paar Jahren wieder in die Verhandlungen geht. Ebenso gilt es, den Erhalt **Eurer** betrieblichen Altersversorgung zu sichern – keine einfache Aufgabe.

In zahlreichen individuellen Gesprächen haben wir erfahren, dass viele von Euch mit der derzeitigen Arbeitssituation nicht zufrieden sind. Der extreme Sparkurs berücksichtigt Eure Ideen und Euer Engagement wenig. Der Wunsch nach beruflicher Veränderung und Weiterentwicklung in der DFS – kurzum einem „Karriereplan“ - kann in den meisten Fällen nicht erfüllt werden. Viele von Euch sind gerne bereit, mehr Eigenverantwortung und Leistung zu erbringen.

Doch Zielvereinbarungen und Führungsverhalten lassen das nicht immer zu. Beruf sollte Berufung sein, nicht Resignation. Leistungsbereitschaft wird zum Leidwesen der Fleißigen meist nur mit wachsender Arbeitsverdichtung auf der alten Stelle "honoriert". Teure, ständige Umorganisationen kosten Zeit, Nerven und unnötige Ressourcen. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ist in der DFS zwar zur Chefsache erklärt worden, doch einige Chefs scheinen davon nichts wissen zu wollen. Viele Baustellen, aber auch viele Chancen.

Fakt ist: als einzelner Mitarbeiter sind Deine Einflussmöglichkeiten relativ gering. Zusammenhalt hingegen macht stark!

Diese Themen und viele andere würden wir gerne mit Nachdruck und in enger Zusammenarbeit mit den Betriebsräten auf berufspolitischer Ebene im neuen Fachbereich FSAD behandeln und mit der DFS-Führung besprechen. **Wären in der Unternehmenszentrale und der Administration an den einzelnen Niederlassungen beispielsweise aus Euren Reihen recht schnell 1000 Kolleginnen und Kollegen in der GdF organisiert, wäre Eure politische Stärke im Unternehmen enorm gewachsen.**

„Boni“ für Gewerkschaftsmitglieder – geht das?

Ja, das geht! Der GdF ist es gelungen, im (letzten großen) Tarifabschluss vom 20.12.2016 eine sogenannte „Differenzierungsklausel“ mit der DFS zu vereinbaren. Danach zahlt die DFS jährlich erhebliche Beträge an einen Unterstützungsverein bzw. Sozialfonds, der finanzielle Leistungen **ausschließlich** für GdF-Mitglieder zur Verfügung stellt.

Was ist der Hintergrund dieser – im Luftfahrtbereich beispielhaften – Regelung? Wie eingangs erwähnt, gewähren die Arbeitgeber tarifvertragliche Leistungen auch solchen Arbeitnehmern, die mangels Gewerkschaftsmitgliedschaft eigentlich gar keinen Anspruch darauf hätten. Die Arbeitgeber, auch die DFS, tun dies, um zu verhindern, dass noch mehr Arbeitnehmer sich in der Gewerkschaft organisieren, um in den Genuss tarifvertraglicher Vorteile zu gelangen. Für die in der Gewerkschaft organisierten Arbeitnehmer bedeutet dies zugleich, dass sie mit ihren Beiträgen und der dadurch erst ermöglichten Gewerkschaftsarbeit Vergünstigungen für nicht beitragszahlende „Trittbrettfahrer“ mitfinanzieren. Da dies nicht in Ordnung ist, erkennt die Rechtsprechung seit einiger Zeit an, dass per Tarifvertragsabschluss bestimmte Leistungen exklusiv nur für Gewerkschaftsmitglieder zur Verfügung gestellt werden können.

Hier hat die GdF nach mehrjährigen erfolglosen Bemühungen nun Ende 2016 einen Durchbruch erzielt. Es lohnt sich also auch unter diesem Gesichtspunkt, Mitglied in der GdF zu sein (zu werden)!

Was muss ich tun, um dabei zu sein?

Selbstverständlich kannst Du einfach nur Mitglied werden, auf Wunsch auch ganz vertraulich. Denn gerade in dieser Aufbauphase (dreistellig sind wir schon!) eines neuen Fachbereichs ist uns eines sehr wichtig: Wir werden alles tun, um neue Mitglieder vor etwaigen Benachteiligungen oder Repressalien durch Vorgesetzte zu



Das Starterteam: v.l.n.r. D.Marx, J.Waldhorst, E.Kaiser, P.Pludra, M.Hnida

schützen. Vertraulichkeit und Datenschutz sind daher gewährleistet!

Hast Du jedoch Lust (und Zeit), aktiv mitzuarbeiten, kannst Du Dich zusätzlich zu Deiner Anmeldung als Delegierter wählen lassen. Basisdemokratie ist bei uns garantiert. Der Beitrag beträgt (wie bei den meisten Gewerkschaften) 1% vom Monatsbrutto, für bestimmte Gruppen ist er reduziert. Beiträge zu Berufsverbänden können als Werbungskosten in der Einkommenssteuererklärung zum Abzug gebracht werden.

Eine Beitrittserklärung kannst du über die GdF-Geschäftsstelle oder deinen Ansprechpartner im FSAD (siehe unten) jederzeit anfordern und uns ausgefüllt wieder zuleiten.

Wenn Ihr mal darüber nachdenkt: eine wirklich lohnende Investition in die eigene Zukunft!

Und wenn es dem Chef nicht passt?

Dann ist das zunächst mal sein persönliches Problem. Die DFS ist ein bundeseigenes Unternehmen und sollte gerade deshalb ihren Führungskräften unmissverständlich klar machen, dass jegliche Sanktionierung oder Benachteiligung von passiven oder aktiven Mitgliedern in der GdF illegal ist. Wenn Du beispielsweise im Personal- oder Finanzbereich tariflich Beschäftigte/r bist, spricht also nichts dagegen, in die GdF einzutreten. Die Arbeitgeber tun das im übrigen in ähnlicher Weise, beispielsweise sind sie in Arbeitgeber- oder Unternehmerverbänden organisiert. Und sie würden sich das zurecht von niemanden verbieten lassen.

Wir haben gehört, dass einige Führungskräfte tatsächlich mit Sanktionen gedroht haben, falls Mitarbeiter aus ihrem Bereich Mitglied der GdF werden möchten. Spätestens dann wird es unser gemeinsames Problem, denn diese Form der Diskriminierung ist unzulässig und wir werden sie nicht tolerieren. Lasst Euch bitte nicht einschüchtern. Sollte es unerwartet doch Probleme geben, sprecht uns bitte an! Wir werden das nicht dulden, es an höchster Stelle zur Sprache bringen und für Abhilfe sorgen! Und dies ist nicht dahingesagt, ihr könnt uns beim Wort nehmen!

Wie geht es weiter mit dem FSAD?

Bis zum Sommer wird es dann Delegierten-Wahlen geben, danach werden Vorstand und Mitglieder der Tarifkommission bestimmt. Diese Kolleginnen und Kollegen beginnen dann mit der ersten inhaltlichen Arbeit. Die wichtigsten Themen können beispielsweise im Rahmen einer strukturierten Mitgliederbefragung im Vorfeld der ersten Delegiertenkonferenz priorisiert werden. Jedes einzelne Mitglied wird also von Anfang an der Themensuche beteiligt!

Wer sind meine Ansprechpartner?

Der Bundesvorstand hat sechs Mitglieder "Startergruppe FSAD" gebeten, die Gründung, Konstituierung und erste inhaltliche Vorbereitung zu übernehmen. Die Startergruppe kümmert sich in der Interimszeit um die Fragen und Anliegen von Mitgliedern und Interessenten.

Ihr könnt die Gruppe per Mail erreichen unter FSAD@gdf.de. Scheut Euch bitte nicht, Fragen zu stellen. Falls noch nicht bekannt: Eure Ansprechpartner könnt Ihr im Internet unter ... sehen. Wir freuen uns über Euer Interesse.

FSBD – Info



von Gerd Gerdes

Nach schwerer Krankheit bin ich nun endlich wieder einsatzfähig und mit großer Freude setze ich mein Leben fort. Ich danke allen für die guten Wünsche, die mich in der Zeit erreicht haben.

In den ersten Septemberwochen war ich dem Tod näher als dem Leben und so musste ich akzeptieren, nicht an der Bundesdelegiertenkonferenz aktiv teilnehmen zu können. Diesen Umstand zu ertragen und es zu akzeptieren, fiel mir echt sehr schwer, denn mir liegt unsere gemeinsame Sache sehr am Herzen. Ich begrüße die dort gefassten Beschlüsse ausdrücklich und ich unterstütze die Gründung eines weiteren Fachbereiches (FSAD) in der GDF. Für die GDF / für uns ist es richtig, auch in den nicht direkt operativen Bereichen eine sichtbare und starke Vertretung aufzubauen. Ich wünsche den Freunden des „Gründungsteams“ die notwendige Ausdauer und Kraft und vor allem die Unterstützung ihrer Kollegen.

Meine Kollegen im FSBD Vorstand haben mich vorzüglich vertreten und so mussten wir nur zwei Gesprächstermine verlegen.

So stelle ich mir gemeinsame Arbeit vor, herzlichen Dank, Freunde.

Im Oktober habe ich endlich wieder eine FSBD Vorstandssitzung leiten können. Wir haben beim BMVI um einen Gesprächstermin zum Themenbereich Luftraum „E“ angefragt und hoffen auf ein Treffen noch in diesem Jahr. Die Auswirkungen europäischer Verordnungen auf deutsche Vorschriften sind und bleiben ein zu beachtender Umstand. In meinem Gespräch mit Herrn Schickling und auch während des Treffens des FSBD Vorstands mit Herrn Pötzsch und dem Bereich CC in der DFS wurden mögliche Auswirkungen von uns hinterfragt. Die gemachten Aussagen zu Qualität und Standard der Ausbildung sowie einer unveränderten Erlaubnis- und Berechtigungspflicht sind ermutigend. Erneut haben wir auf die nach unserer Meinung absehbaren Kapazitätsprobleme im FVK in den Gesprächen hingewiesen, die nach und nach Einfluss auf alle Bereiche (EBGen) in der DFS haben werden. Leider ist

nach unserer Auffassung keine realistische Lösung dieser Problematik in Sicht. Bei dem Themenbereich „Drohnen“ und deren mögliche Darstellung und Behandlung im täglichen Verkehr konnten wir feststellen, dass die fachlichen Ansichten und Befürchtungen von DFS und GDF nahe bei einander liegen.

Die Sitzungen des Bundesvorstandes sowie das Treffen der DFS Geschäftsführung mit dem GDF Bundesvorstand runden das Bild meiner „ersten“ sechs Wochen nach der Krankheit ab.

Noch im Dezember werde ich ein persönliches, informelles Gespräch mit Vertretern des BAF führen können. Hier wird es auch um die zukünftige Sicherung der Qualität in der Ausbildung und im Betrieb gehen.

Ich danke allen Mitgliedern in den Arbeitsgruppen und Gremien des FSBD für die geleistete Arbeit. Ich danke auch den Damen in unserer Geschäftsstelle, ihr hattet und habt viel Arbeit in der Zeit des Umzugs bis zur endgültig fertigen Geschäftsstelle und natürlich danke ich unserem Geschäftsführer Axel.

Ich wünsche uns Gesundheit und Glück im neuen Jahr.



von Roman Schütz

Roman Schütz – FSBD-Vorstand „Berufliches und Soziales“

Bereits im September haben O. Wessollek und ich gemeinsam an einer Veranstaltung der DGON in Wien teilgenommen. Diese veranstaltete gemeinsam mit Austrocontrol ein 1-tägiges Symposium zum Thema RTC

(Remote Tower Control). Wir haben uns im Vorfeld von dieser Veranstaltung recht viel versprochen und waren dann aber – zumindest aus meiner Sicht – etwas enttäuscht. Aber durchaus auch um einige Details schlauer als zuvor. Vertreten waren dort vor allem Repräsentanten der technologischen Seite von RTC und von ANSPs, die RTC bereits nutzen/umgesetzt haben. Es wurden zunächst die verschiedenen Ansätze/technischen Systeme für ein RTC vorgestellt und präsentiert. Auf die verschiedenen tech-

nologischen Ansätze möchte ich an dieser Stelle zunächst nicht näher eingehen, da diese bereits mehrfach Thema auf Fachbereichskonferenzen und in anderen Publikationen waren.

Der interessanteste Themenbereich zu RTC, nämlich Human Factors, blieb auf dieser Veranstaltung leider nur eine kleine Randnotiz. Lediglich ein einziger Vortrag einer Kollegin von Austrocontrol widmete sich diesem Thema. Und auch dieser lässt sich in einem lapidaren Satz zusammenfassen: Der Mensch ist ein Wunder und der Lotse gewöhnt sich an alles, wenn man ihn nur nicht vor zu viele Wahlmöglichkeiten stellt! Allein für diese Erkenntnis hat sich aber wiederum der Besuch gelohnt. Zeigt dieses Fazit doch, dass genau an dieser Stelle noch viel Arbeit für uns nötig ist, diese extrem verkürzte und etwas einfältige Sichtweise geradezurücken.

Die zweite wesentliche Erkenntnis dieses Besuchs hat mit dem Betreiberkonzept eines RTC zu tun. Würde man den Technologie-Experten und Entscheidern der ANSPs freie Hand lassen, würde das wohl dahin führen, dass ein Lotse drei Plätze gleichzeitig arbeitet und nebenbei noch weitere Tätigkeiten ausführen kann. Aus Sicht der Technologieträger ist das nicht nur möglich, sondern sogar sinnvoll. Die Entscheider der ANSPs sehen da natürlich sofort die Einsparungspotentiale. Ich als Lotse sehe da vor allem Gefahren. Aus den Erkenntnissen der Untersuchungen zu Überlingen hat offenbar keiner etwas gelernt! Eindeutig war jedenfalls die Tendenz zu erkennen, dass das Bestreben natürlich in Richtung Multiple Operations geht. Bei einigen eben auch in Richtung Multiple Simultaneous Operation. Und das sollten wir nach Kräften versuchen zu verhindern.

Am Rande sei noch bemerkt, dass Techniker/Forscher/Entwickler der daran beteiligten Firmen und Lotsen ein und dieselben Fachbegriffe in teilweise sehr unterschiedlichen Bedeutungen verwenden. So können leicht Missverständnisse entstehen und es sollte daher auch unser Ziel sein, zu einer einheitlichen Sprache zu finden, damit alle Beteiligten von denselben Fakten sprechen.

Abschließend möchte ich zu RTC in dem Zusammenhang sagen, dass man in diesem Fall der DFS mal ein Kompliment machen muss und froh sein kann, TWR-Lotse bei der DFS zu sein. Das Frequentis-System scheint mir von all

den vorgeführten RTC-Systemen das tauglichste zu sein. Eine Kamerawand, die noch nicht einmal den gesamten Flughafenbereich zeigt und darüberhinaus keinerlei Kontrolle über die CTR zulässt ist jedenfalls für mich kein taugliches System (so zu finden in Budapest). Nach Aussage des Repräsentanten des ungarischen ANSPs, sei das auch nicht weiter schlimm...

In jedem Fall ist das DFS-System das umfangreichste und man versucht jedenfalls, den TWR-Lotsen so verlustfrei wie möglich mit Daten und Bildern zu versorgen. Der gesamte FSBD-Vorstand konnte sich ja bereits Anfang September in Leipzig einen Eindruck vom dort errichteten RTC verschaffen. Die DFS war so freundlich, uns eine Führung durch das RTC zu geben und so konnten wir uns an einer funktionierenden WP, die mit realen Daten aus Saarbrücken versorgt wurde, von der Funktionsweise des Systems überzeugen. Dabei waren wir von der grundlegenden Funktionalität durchaus positiv überrascht und beeindruckt. Was nicht heißen soll, dass nicht noch ganz essentielle Fragen zu beantworten und aus unserer Sicht erhebliche Probleme zu lösen sind!

Der zweite, wesentlich aufwändigere Themenblock meinerseits ist die Neugestaltung/Neuverhandlung des BAG (Belastungsausgleich). Seit langem schon gibt es in der TK und der BAG-Arbeitsgruppe den Wunsch, das Auswertungssystem zu vereinfachen. Alle, die schon einmal bei einer BAG-Validierung mitgemacht haben oder auf einer FSBD-Konferenz die Vorträge dazu verfolgt haben, wissen sicher, wovon ich hier rede. Im Idealfall gäbe es ein Programm, welches man mit den entsprechenden Grunddaten (PoLo, Referenzwerte, Verkehrszahlen) „füttert“, und das System liefert einem die entsprechende Belastungskategorie für die jeweilige EBG/TWR-NL. Da dieses aus verschiedensten Gründen bis heute nicht erreichbar erscheint, hat die AG nach anderen Möglichkeiten einer Vereinfachung gesucht und diese auch gefunden. Ziel war es dabei nicht nur, das Auswertesystem zu vereinfachen, sondern auch die regelmäßigen Auf- und Abbewegungen einzelner EBGen zu verhindern. Die Analyse der inzwischen angesammelten BAG-Daten der vergangenen Jahre hat ergeben, dass es einige EBGen gibt, die regelmäßig zwischen zwei Kategorien auf und ab pendeln. Die große Mehrheit der EBGen und v.a. die allermeisten TWR sind allerdings über Jahre hinweg stabil in einer Kategorie. Nachhaltige, tendenzielle Bewegungen fanden fast

gar nicht statt. Also haben wir diesen „ausvalidierten“ Zustand als Ist-Zustand genommen und werden künftige Zuordnungen/Validierungen an diesem Ist-Zustand heute messen. Gleichzeitig haben wir die Anzahl der Kategorien reduziert und die Werte innerhalb dieser Kategorien (Pausenzeiten, Bordzeiten, Wochenstunden, usw.) dichter aneinander angeglichen.

Für uns bedeutet das an vielen Stellen mehr Gerechtigkeit/Fairness im Vergleich der EBGen zueinander und für die DFS bedeutet dies eine viel größere Planungssicherheit durch abnehmende Pendelbewegungen der EBGen. Im Gegenzug brachte die DFS den Wunsch vor, die Sonderregelungen FS-Dienste anzupassen und gemeinsam zu überprüfen, ob es weitere Möglichkeiten zur Flexibilisierung der Dienstplanung gibt.

So entstand aus dieser gemischten Interessenlage ein wahrer Verhandlungsmarathon, der sich über teilweise mehrere wöchentliche Termine von Anfang September bis nunmehr Ende November hinzog und auch noch bis in den Dezember kurz vor die letzte TK-Sitzung andauern wird. Über den genauen Ausgang wird an anderer Stelle berichtet (Tarif-Info, FSBD-Konferenz im März) werden bzw. wurden ja bereits Details zu einem möglichen neuen BAG-Abschluss veröffentlicht.

Zuletzt möchte ich ein noch ein Thema aufgreifen, welches uns alle in den kommenden Jahren betreffen und uns zu schaffen machen wird. Jeder hat inzwischen wohl erkannt, dass in den kommenden Jahren eine erhebliche

Anzahl von Lotsen in den Ruhestand gehen wird und dass der Nachwuchs nicht ansatzweise ausreichen wird, die Abgänge zu kompensieren. Dazu werden noch vorhersehbare aber nicht planbare Abwesenheiten wie Elternzeiten, Untauglichkeiten, Schwangerschaften usw. kommen. In einigen EBGen ist die Situation dadurch so drastisch, dass man sich fragen muss, wie zukünftig dort noch der heute geregelte Betrieb aufrechterhalten werden soll?

Das schlimme an dieser düsteren Prognose ist nur: Diese Erkenntnis fiel nicht gestern vom Himmel auf die Erde, sondern das hätte längst erkannt werden können. BR, GdF und auch die Lotsen vor Ort weisen seit Längerem wiederholt und gebetsmühlenartig auf das drohende Szenario hin. Allein unternommen dagegen wurde anscheinend nichts. Stattdessen wurde besänftigt, abgewinkt oder gar nicht reagiert. Viel zu lange wurde die Illusion eines Lotsenüberhangs als Wahrheit durch die Lande getragen. Wer erinnert sich nicht noch an Vorschläge wie „Zwangsteilzeit“ für Neulotsen und ähnliche „kreative“ Ideen zur Abfederung des Überhangs? Schon jetzt zeichnet sich ab, dass die Kreativität bei der Abfederung des Defizits deutlich eindimensionaler ausfallen wird. Erneut, wie schon vor einigen Jahren, wird man einzig und allein seine Hoffnungen auf die vermeintliche Geldgier der Lotsen setzen und hoffen, durch Stundenabkäufe und Faktoren auf Stundenüberträge einfach mit Überstunden und Mehrarbeit durch dieses Tal der Tränen zu wandeln. Es wird somit an uns sein, aufzuzeigen, wie weit wir uns unsere Freizeit und v.a. unsere Regenerationszeiten und damit evtl. unsere Gesundheit abkaufen lassen wollen...



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

www.lizenzverlust.de

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



Techniktreffen „WEB“ feiert Fünfjähriges in Kopenhagen



von Linda Tännny

Das standortübergreifende Techniktreffen „WEB“ geht nun mittlerweile ins fünfte Jahr – fast schon ein kleines Jubiläum. Zwar war die Gruppe aufgrund von Schwierigkeiten in den Dienstplänen (iCAS-Einführung in Karlsruhe, Personalengpässe in den Schichten usw.) im Vergleich zum Vorjahr klein,

dennoch recht bunt gemischt. Vom 26.-29.10.17 ging es für die sechsköpfige „Delegation“ in die dänische Hauptstadt Kopenhagen. Nach dem super Wetterglück im letzten Jahr in Amsterdam war klar, dass das auch aufgrund der nordischen Lage etwas schwierig zu toppen war. So war dann neben dem für WEB typischen Sonnenschein auch der eine oder andere Regenschauer und hin und wieder ein eisiges Lüftchen dabei. Was die diesjährige WEB-Truppe nicht davon abhielt, die wichtigsten Sehenswürdigkeiten zu Fuß zu erkunden und sich bei für Kopenhagen recht typisch ganz spontan einsetzendem Regen in einen Bus zu flüchten. Eine tolle, sehr lebenswerte Stadt! Das Hotel kam zwar etwas altbacken daher, die fußläufige Lage zu allen wichtigen Sehenswürdigkeiten machte das dann aber wieder wett. Und das launische Wetter gehört wohl irgendwie dazu. Und ja, man kann die Stadt auch ohne Fahrrad ganz gut erkunden, muss mit etwas Rücksicht beim Kreuzen von Fahrradwegen nicht um sein Wohlergehen fürchten und fällt als Tourist trotzdem nicht auf.

Gänzlich wetterunabhängig – obwohl die Sonne hier aber strahlte! – gestaltete sich der Besuch der dänischen Flugsicherung Naviair. Nach der absolut unkomplizierten Kontaktaufnahme mit den dänischen Technik-Kollegen vor Ort wurde die Gruppe herzlich im ATCC Kopenhagen empfangen. Die Naviair-Niederlassung befindet sich in einer tollen geografischen Lage: Auf der einen Seite wirkt das Gelände im Stadtteil Kastrup der Kopenhagener Vorstadt Tårnby fast wie in ein Dorf integriert. Doch direkt hinter dem Zaun liegt die große, weite (Flug-)Welt: der Flughafen Kastrup, den man zum Besuch von Naviair erst einmal fast komplett umrunden muss. Hinter den Landebahnen und Taxiways hat man von den höheren Lagen einen tollen Blick auf die Ostsee. Und wenn es nicht so neblig ist, kann man auch einen Blick auf den westlichen Teil der Öresundbrücke erhaschen, welche einen in nur wenigen Minuten ins schwedische Malmö reisen lässt.

In der Naviair-Kontrollzentrale wurde die kleine WEB-Gruppe sehr herzlich bei Kaffee, Tee und dänischen Plunderstücken von Mette Sepstrup, der Leiterin des SMC-Teams („System Monitoring and Control“), empfangen. Nach einigen Jahren Arbeit in der 24/7-Überwachung, die direkt im Kontrollraum angesiedelt ist und den EoD/TÜ-Arbeitsplätzen in der DFS ähnelt, führt Mette nun selbst das 16-köpfige Überwachungsteam. Nach einer kleinen Vorstellungsrunde und einer kurzen Einführung von Naviair brachte uns der ATM-Systemingenieur Lars Munk Sørensen anschaulich die Systemwelt von Naviair nahe. Dann ging es zu einem Rundgang durch die sehr



großzügigen Gestellräume und die zahlreichen Test- und Trainingsanlagen, die Lars und seine Kollegen betreuen. Mette führte dann in den SMC-Bereich des Betriebsraums, wo es neben der Begutachtung der zahlreichen Überwachungssysteme auch die Gelegenheit gab, mit den diensthabenden SMC-Mitarbeitern ausführlich ins Gespräch zu kommen. Der Einladung zum firmeneigenen Mittagsbüffet folgte noch ein Besuch des alten (und zukünftigen Contingency-) Towers des Flughafens Kastrup, der einen fantastischen Blick auf den Flugbetrieb, die Stadt Kopenhagen und die nahe Ostsee freigab. Abgerundet wurde der Besuch mit der Vorstellung einiger kleiner Naviair-Projekte, bis die Gruppe dann Mette genug mit Fragen gelöchert hatte und sich der wunderschönen Stadt Kopenhagen ganz touristisch widmen konnte.

Bei der seit 2010 analog zur DFS organisationsprivatisierten Naviair mit seinen insgesamt etwa 630 Mitarbeitern geht es sehr familiär zu. Die Entwicklung und der Betrieb sind aufgrund der Größe der Organisation sehr eng beieinander. Bei der Wahrnehmung des im Verhältnis zur DFS kleinen ANSPs Naviair wird jedoch häufig vergessen, dass zur dänischen Krone auch Grönland und die Färöer-Inseln gehören. Die sind nicht nur geografisch ziemlich weit vom dänischen Hauptland und Kopenhagen entfernt. Die größte Insel der Erde – Grönland – entspricht in seiner Größe etwa 20 Prozent der Landfläche des europäischen Festlandes. Ein nicht unerheblicher Teil des Transatlantikverkehrs zwischen Nordamerika und Nordeuropa streift den grönländischen Luftraum. So wickelt Naviair im ATCC Kopenhagen rund 650.000 Enroute-IFR-Flugbewegungen pro Jahr ab, das Flight Information Centre in Nuuk (Grönland) unterstützt die Flüge über den großen Teich. Towerkontrollen und (integrierten) Approach führt Naviair neben dem Hauptstadtflughafen Kastrup an den Plätzen Roskilde, Billund, Aarhus, Aalborg und Bornholm (Rønne) durch. Korrekterweise muss man jedoch sagen, dass der Betrieb des ATCC Kopenhagen nicht durch Naviair selbst, sondern

geschäftsmäßig seit 2012 durch die NUAC (Nordic Unified Air Traffic Control) durchgeführt wird. Die NUAC ist ein von Naviair und LFV (Schweden) zu gleichen Teilen gegründetes Gemeinschaftsunternehmen, welches für die Betreuung des Enroute-Verkehrs des FAB DK-SE verantwortlich ist. Etwa 220 der rund 300 Fluglotsen von Naviair sind der NUAC unterstellt, sie arbeiten mit den Schweden gemeinsam im Luftraum der beiden Länder. Internationalität wird auch bei der Ausbildung der ATCOs groß geschrieben. Gemeinsam mit den Schweden, Iren und Norwegern betreibt Naviair im nahen Malmö das ATCO-Trainingszentrum EPN (Entry Point North). Hier wird ein Großteil der Fluglotsen aller vier beteiligten Länder ausgebildet.

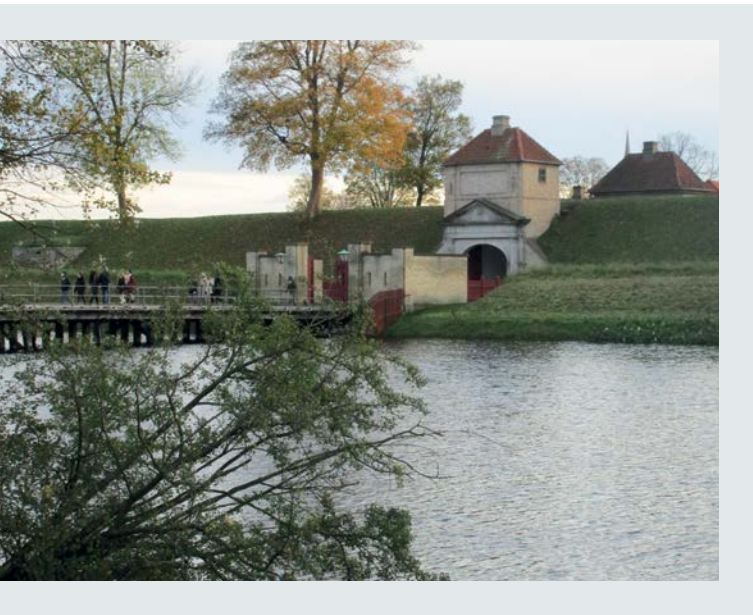
Die umfangreichste internationale Beteiligung von Naviair betrifft jedoch nicht NUAC und EPN, sondern quasi das Gegenstück zur iTEC-Allianz, deren Kernstück das „Very Advanced“-Flugverkehrsmanagementsystem des Herstellers INDRA ist. Dieses ist ja hierzulande unter dem Namen iCAS gerade in aller Munde. Seit 2006 ist Naviair zusammen mit IAA (Irland) und LFV (Schweden) Mitglied in COOPANS (COOPERation of ANS Providers), 2010/2011 kamen dann noch Croatia Control und Austro Control hinzu. COOPANS ist nicht nur der Name der Allianz, sondern zugleich der Produktname des auf der Software TopSky der Firma Thales basierenden ATM-Software. COOPANS harmonisierte nach und nach die operativ genutzte Software der fünf beteiligten ANSPs mit ihren sieben Kontrollzentralen, die zuvor allesamt ebenfalls Thales-Software (DATMAS, EUROCAT usw.) einsetzen. Aktuell in der Planung ist auch die Harmonisierung mit der bei der französischen DSNA eingesetzten Thales-Software 4-FLIGHT/COFLIGHT (Projekt CODACAS), aber das ist eine andere, lange Geschichte ... COOPANS sorgt durch ein ANSP-übergreifendes gemeinsames Anforderungsmanagement für eine ressourcensparendere Softwareentwicklung sowie einer leichteren Anpassung der Hardware- und Netzwerkkomponenten. Naturgemäß haben sowohl der Hersteller

als auch die beteiligten ANSPs den Hang, dieses Modell in allen Maßen zu loben. So war das beim WEB-Besuch nicht nur vor zwei Jahren bei der Austro Control in Wien der Fall, sondern auch bei der diesjährigen Präsentation von Navi-air. Lässt man den „blumigen“ Teil der Präsentation aber einmal weg, so scheint sich COOPANS tatsächlich zu einem Erfolgsmodell entwickelt zu haben: Mindestens alle zwei Wochen treffen sich die Anforderer aller beteiligten fünf ANSPs per Videokonferenz (und oft auch persönlich) gemeinsam mit dem Hersteller Thales, um Observations/Trouble Tickets zu besprechen und zusammen neue Anforderungen an das System zu stellen. Glaubt man den Beteiligten, geht es dabei recht harmonisch zu, werden doch die Kosten für die Weiterentwicklung „brüderlich“ unter den ANSPs geteilt. Das hemmt den Drang für Sonderwünsche einzelner Partner ganz gewaltig. Wenn man sich die Releaseplanung von COOPANS in der Realität anschaut, dann ist tatsächlich zu beobachten, dass die neuen Versionen in relativ kurzer Zeit bei den einzelnen ANSPs nacheinander eingeführt werden. Unabhängigen Studien zufolge konnten bei COOPANS bisher Kosten für die Softwareentwicklung um mindestens 30 Prozent gegenüber Standalone-Lösungen gesenkt werden. Dies ist für kleinere ANSPs wie Navi-air natürlich besonders wich-

tig, da sie trotz der nicht unerheblichen EU-Fördermittel für alle Harmonisierungsbestrebungen kleinere Budgets zu verwalten haben als zum Beispiel die riesige DFS oder die DSNA. Aber auch Navi-air gibt zu, dass es nicht immer alles ganz konfliktfrei abläuft und mitunter kulturelle Unterschiede die Abstimmungen erschweren: So können sich Harmonisierungsversuche für gemeinsam genutzter Farbschemata bei der Luftlagedarstellung am Lotsenarbeitsplatz auch gern mal ein paar Monate oder gar Jahre hinziehen und am Ende trotzdem in den verschiedenen Ländern unterschiedlich sein. Das dürfte jedem, der mit Anforderungen auch nur im Entferntesten zu tun hat, irgendwie bekannt vorkommen ...

Auch sonst löst ein Besuch bei den Nachbarn wie auch in den Vorjahren „Aha-Effekte“ aus: Man stellt fest, dass man in der Flugsicherungstechnik zwar große Unterschiede hat, bei den meisten Dingen aber doch irgendwie genauso tickt. Das ist bei Navi-air nicht anders. Durch die Adern der Flugsicherungstechniker und -ingenieure fließt das gleiche Blut: Das Sicherheitsdenken, die Luftfahrtaffinität und die berufsbedingte Paranoia erkennt man auch bei den dänische Kollegen sofort wieder. Die Wege zu den Fluglotsen sind kurz, dies liegt auch an der im Kontroll-





raum befindlichen technischen Überwachung mit kurzen Wegen und persönlichem Kontakt, wie die Besucher live erleben konnten. Die SMC-Mitarbeiter im ATCC Kopenhagen überwachen nicht nur die Systeme im Center selbst, sondern auch die Naviair-Towersysteme, Navigations-, Kommunikations- und Radaranlagen. Sind tiefgreifende Analysen gefragt oder gar Komponenten zu tauschen, kommt ein Second Level Support zum Einsatz. Zwei größere Wartungsstützpunkte auf dem dänischen Festland befinden sich in Kastrup und Billund, von denen aus die Tower und Anlagen angefahren werden, außerhalb der üblichen Büroarbeitszeiten mit Rufbereitschaften besetzt. Die tariflichen und gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich der Arbeitszeiten in Dänemark sind trotz der im Vergleich zu Deutschland höheren sozialen Standards abgeschwächer als hierzulande: So sind theoretisch bis zu zehn Tage Arbeit am Stück und auch Doppelschichten möglich, die aber bei Naviair nur selten zum Einsatz kommen. Eine spezifische Gewerkschaft und Fachverbände für ATSEPs gibt es in Dänemark nicht. Der Grad der gewerkschaftlichen Organisation ist dennoch sehr hoch, da die meisten Gewerkschaften mit den privatinstitutionell verwalteten Arbeitslosenversicherungen verbunden sind. Die Arbeitslosenversicherung in Dänemark ist im Gegensatz zu allen anderen Sozialversicherungen übrigens freiwillig, doch die meisten Arbeitnehmer machen davon Gebrauch. Fast alle Naviair-Techniker und -ingenieure sind in der dänischen Ingenieursgewerkschaft IDA (Ingeniørforeningen) organisiert. Naviair verhandelt die Tarifverträge mit der IDA, diese sind aber von den Lotsengewerkschaften losgelöst. Dennoch klingt an, dass die Rahmenbedingungen bei der Naviair deutlich besser als die der meisten IDA-Tarifverträge mit anderen Firmen sind, was die Bezahlung, das Umfeld und soziale Leistungen sind. Dies ist nicht zuletzt der recht jungen Geschichte der Naviair nach der Organisationsprivatisierung und dem auch noch recht

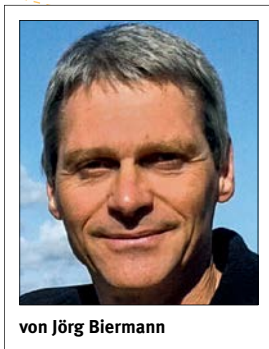
hohen Anteil „übernommener Beamter“ zu verdanken. Das Klima erscheint gut und entspannt. Beeindruckend für die WEB-Besuchergruppe war auch das Kantinenbuffett, für das jeder Mitarbeiter für einen recht geringen monatlichen Festbetrag zweimal am Tag warm und abwechslungsreich essen kann, auch im Schichtdienst. Dieses Angebot wird von einem Großteil der Naviair-Mitarbeiter gern angenommen.

Was die Ausbildung der ATSEPs angeht, so ist diese momentan weit vom aktuellen deutschen System mit Lizenzen und Berechtigungen entfernt. So absolvieren die operativen technischen Mitarbeiter zwar wie bei uns eine allgemeine ATSEP-Ausbildung bei Entry Point North (EPN) in Malmö, diese ist aber deutlich kompakter. So ist etwa der ATSEP Basic Course acht Tage lang, der Shared Course drei Tage. Der Qualification Stream dauert dann je nach Ausrichtung zwischen einem und zehn Tagen, von denen im Allgemeinen auch nur die Kurse besucht werden, die für den Arbeitsplatz direkt relevant sind. Der Rest der Ausbildung erfolgt dann in Eigenregie der Kollegen als On-the-job-training, ebenso regelmäßige Refresher. Eine operative Lizenz gibt es dann aber nicht, die Entscheidung über die Fähigkeit zum Einsatz am entsprechenden Arbeitsplatz trifft der Mitarbeiter in direkter Absprache mit seinem Vorgesetzten.

Die WEB-Gruppe hat die unkomplizierte Gastfreundschaft und Gesprächsbereitschaft der Naviair-Kollegen sehr genossen. Im Fokus stand auch hier der eher kollegiale Besuch, also der Austausch unter Kollegen und nicht so sehr die Unternehmenspräsentation, wie sie einer offiziellen Delegation zuteil wäre. Das ist auch in diesem Jahr gut gelungen, viele interessante Eindrücke werden in Erinnerung bleiben und zu Hause erzählt werden. Nun sind alle gespannt, wohin es im nächsten Jahr geht. Es gibt noch viele weiße Flecken für WEB auf der europäischen Landkarte. Die Auswahl werden wie immer alle Teilnehmer treffen, die irgendwann einmal bei WEB dabei waren. Nur eins steht schon fest: Der Termin für WEB 6, um die Planung für alle interessierten Kolleginnen und Kollegen, egal aus welchen technischen Bereichen der DFS sie kommen, zu erleichtern. WEB 6 wird vom 25.-28.10.2018 stattfinden, also schon einmal rot im Kalender anstreichen. Und mit dabei sein. Und weitersagen. Die Einladung und die Details zu der Reise dazu werden dann im Frühjahr stattfinden.



Vorsicht Steuer! BFH-Urteil zur Altersvorsorge



von Jörg Biermann

Schlechterstellung bei einmaliger Kapitalauszahlung von Pensionskassen



Im „der flugleiter“ 05/2015 hatten wir über ein Urteil des Finanzgerichts (FG) Neustadt berichtet (Az. 5K 1792/12), wonach

auch Leistungen als Einmal-

betrag aus dem Alterseinkünftegesetz (AltEinkG) analog zu den monatlichen Leistungen der Basisversorgung (z. B. gesetzliche Rente oder die sog. Rürup-Rente) tarifermäßig zu besteuern sind. Begründet hatten das die Neustädter Richter mit dem allgemeinen Gleichheitssatz nach Art. 3 Abs. 1 des Grundgesetzes, wonach der Gesetzgeber wesentlich Gleiches gleich behandeln muss.

Die GdF e. V. hat mit den verschiedenen Arbeitgebern die betriebliche Altersvorsorge tarifiert. Die Möglichkeit einer Kapitalauszahlung als Einmalbetrag oder in mehreren gleichen Jahresraten, kann tarifvertraglich (z. B. VersTV GdF/DFS), oder in den Allgemeinen Vertragsbedingungen (AVB) der jeweiligen Pensionskasse verankert sein. Daher hätten auch viele unsere Mitglieder von dem Urteil profitiert, sofern sie an einer Einmalauszahlung interessiert sind.

Rolle rückwärts

Allerdings gestand 2015 das FG Neustadt dem unterlegenen Finanzamt Revision beim Bundesfinanzhof (BFH) zu. Der BFH hat mit einem beachtenswerten Urteil vom 20.09.2016 (Az.: X R 23/15)¹ einer **Steuerermäßigung für vertragsgemäße Kapitalauszahlungen** aus einem Pensionsfonds der betrieblichen Altersvorsorge letztinstanzlich **eine Absage erteilt**.



Wer an einer Einmalauszahlung seiner betrieblichen Altersversorgung oder einer Auszahlung in mehreren gleichen Jahresraten interessiert ist, sollte daher aufhorchen.

Tatbestand beim BFH

Klägerin: Eine kurz nach Vollendung ihres 60 Lebensjahres vorzeitig in den Ruhestand getretene Arbeitnehmerin

Beklagte: Ihr zuständiges Finanzamt, welches eine ermäßigte Besteuerung verweigert hat.

Die Klägerin entschied sich mit Zustimmung ihres Arbeitgebers für eine Einmalauszahlung ihrer betrieblichen Altersversorgung. Die Allgemeinen Vertragsbedingungen (AVB) der Pensionskasse (*der Arbeitgeber war Versicherungsnehmer*) enthielten eine Regelung über eine Kapitalabfindung, welche, außer einer dreijährigen Vorankündigungspflicht (GdF/DFS 5 Jahre) an keine besonderen Voraussetzungen geknüpft war. Im vorliegenden Fall verzichtete die Pensionskasse auf die Einhaltung dieser 3 Jahre. Die Klägerin nahm während der Ansparphase im Rahmen der Entgeltumwandlung die Steuerfreiheit der Beitragszahlungen nach § 3 Nr. 63 des Einkommensteuergesetzes (EStG) in Anspruch. In ihrer Einkommensteuererklärung deklarierte sie in Anlage N die erhaltene Kapitalabfindung von knapp 17.000 Euro als Nachzahlung für mehrere Jahre auf nichtselbstständige Arbeit. Das würde, nach Auffassung der Klägerin, zur Anwendung des ermäßigten Steuersatzes nach § 34 EStG, der sog. Fünftelregelung, führen. Ihr Finanzamt legte jedoch den höheren tariflichen Steuersatz zu Grunde, wogegen die Klägerin Einspruch beim Finanzgericht Rheinland-Pfalz einlegte. Dort bekam sie zunächst Recht (Az.: 5 K 1792). Das unterlegene Finanzamt ging in Revision, woraufhin der BFH nun das Urteil des FG aufhob und letztinstanzlich dem beklagten Finanzamt Recht gab (Az.: X R 23/15).



Demnach ist die Einmalzahlung der Pensionskasse nach § 22 Nr. 5 Satz 1 EStG (höher) steuerbar und nicht nach § 34 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 4 EStG ermäßigt zu besteuern.

Entscheidungsgründe des BFH



Der BFH stellt nicht in Abrede, dass die ermäßigte Besteuerung nach § 34 Abs 2 Nr. 4 EStG² grundsätzlich auf alle Einkunftsarten anwendbar ist, also auch auf die von der Klägerin erhaltene Kapitalabfindung als Vergütung für mehrjährige Tätigkeiten. Jedoch bemängelt der BFH die **fehlende Außerordentlich-**

keit der Einkünfte. Eine solche Außerordentlichkeit wird in besagtem §34 EStG für einen ermäßigten Steuersatz vorausgesetzt. Nach einem früheren Senatsurteil aus 2014 sind Vergütungen für mehrjährige Tätigkeiten nur dann außerordentlich, wenn die „Zusammenballung der Einkünfte“ **nicht** dem vertragsgemäßen oder typischen Ablauf der jeweiligen Einkünfterzielung entspricht. In dem vorliegenden Fall der Klägerin war die Geltendmachung der Kapitalabfindung gem. der AVB der Pensionskasse vertragsgemäß und somit weder außerordentlich noch in Bezug auf die Einkünfterzielung atypisch.



Bei der DFS regelt die Möglichkeit einer Kapitalabfindung ein Tarifvertrag mit der GdF. Daher sollte nach dieser Urteilsbegründung des BFH hier ebenfalls nicht von einer Außerordentlichkeit ausgegangen werden und somit auch nicht von einer ermäßigten Besteuerung.

Zielsetzung des Alterseinkünftegesetzes

Der BFH ist Oberster Gerichtshof des Bundes für Steuern und Zölle. Das Bundesverfassungsgericht mal bei Seite lassend, ist die Rechtsauslegung der Judikative zu dieser Thematik somit abschließend. Eine Änderung der Rechtsprechung könnte nur noch der Gesetzgeber durch Gesetzesänderung bewirken. Das erscheint unwahrscheinlich, denn das Urteil untermauert die Zielsetzung der Legislative, mit dem Alterseinkünftegesetz den Lebensunterhalt durch die Zahlung einer

- nachgelagert ermäßigt besteuerten,
- lebenslangen
- monatlichen Leibrente

abusichern. Mit anderen Worten ist Vater Staat der Meinung, selbst seine lebenserfahrenen Ü60-Bürger seien nicht vor den Verlockungen von Wein, Weib, Gesang gefeit, wenn sich das Füllhorn einer einmaligen Kapitalabfindung über sie ergießt. Leistungen aus der Basisversorgung (z. B. gesetzliche Rente oder die private kapitalgedeckte Altersvorsorge) sind daher weder beleihbar noch vererblich, veräußerbar, übertragbar oder kapitalisierbar.

Die dem besagten Urteil zu Grunde liegende Pensionszahlung wird nicht der Basisvorsorge zugerechnet und

kann daher auch weiterhin kapitalisiert werden. Der BFH hat sie „lediglich“ in rauere Gefilde umgesiedelt, in der der Grenzsteuersatz sein Unwesen treibt. Zwar kann der Fiskus im Einzelfall dem Steuerpflichtigen bei Vorliegen anrechenbarer Abzüge, Abschreibungen, außerordentlicher Belastungen usw. durchaus eine gewisse Milde zu teil werden lassen. Die Masse der Otto Normalverbraucher aber tut gut daran, sich gedanklich von Phi mal Dauern knapp 50% der Einmalzahlung zu verabschieden.

(Zum Vergleich: Meine Wenigkeit, Baujahr 1961, kalkuliert nach aktuellem Stand im Jahre 2024 als dann 63-jähriger Neu-Rentner auf seine monatlichen Einkünfte aus einer um 12,6% geminderten und zu 84% der Besteuerung unterliegenden gesetzlichen Rente plus betrieblicher Altersvorsorge, in Summe mit „nur“ etwa 30% Abzüge.)



Und damit keine Illusionen aufkommen wollen wir uns auch einem etwas makabren Ende nicht versagen. Der Nebeneffekt einer – aus steuerlicher Sicht – jetzt grundsätzlich unattraktiveren Kapitalauszahlung, sorgt in der Versicherungsbranche keineswegs für schlaflose Nächte. Sowohl bei der staatlichen Deutschen Rentenversicherung (DRV) wie auch bei privaten Versicherern, ist die Lebenserwartung auf Basis der amtlichen Sterbetafel in den monatlichen Leistungen eingepreist. Danach wird im bundesdeutschen Mittel ein heute 60 Jahre alter Mann nach 21,52

Jahren, also etwa im Juni 2039, unter die Erde gebracht; bei einer gleichaltrigen Frau müssen sich die Erben noch 25,19 Jahre (2043) gedulden.³ Manch einem Versicherer wird gar die Kalkulation mit einer noch höheren (und entsprechend unrealistischeren) Lebenserwartung nachgesagt. Der rüstige Hundertjährige mit monatlichem Rentenanspruch ist immer ein Verlustgeschäft. Dem stehen aber die Verlockungen von „Lebenserwartungsgewinnen durch vorzeitiges Ableben“ gegenüber. Anders als bei Krankenkassen werden hier, hinter vorgehaltener Hand selbstverständlich, Risikogruppen wie Raucher oder Workaholics mehr als Chance denn als Belastung angesehen. Der Staat gehört mit der DRV mit zum Kreise der Versicherer. Der Staat als Gesetzgeber wird auch deshalb keinerlei Veranlassung zur Reparatur des BFH-Urteils verspüren.

Hinweise in eigener Sache

- 1.) Der „der flugleiter“ kann und will kein Steuerfachblatt sein. Diese Zeilen sollen unsere Mitglieder auf einen möglicherweise für sie als relevant einzustufenden Sachverhalt aufmerksam machen. Wissen ist bekanntlich Macht. „Nicht Wissen macht auch nichts“ kann teuer werden und versetzt allein den Finanzminister in Verzückung. Und der revanchiert sich noch nicht einmal mit einer Spendenquittung.
- 2.) Ob eine Wette auf die persönliche Lebenserwartung sinnvoll ist, muss jeder für sich selbst entscheiden.



Wer immer mit dem Gedanken spielt, sein Altersruhegeld als Einmalzahlung oder in einigen gleichen Jahresraten in Empfang zu nehmen, sollte vorher dem Steuerberater seines Vertrauens einen Besuch abstatten.

Lebenserwartung hin oder her. So viel Zeit bleibt immer

- 3.) Ein spezielles Basisrentenangebot findet sich unter www.gdf.de – im Mitgliederbereich einloggen mit Mitglieds-Nr. und Passwort – Mitgliederbereich – Service- Versicherung.

Zu guter Letzt möchte ich in dieser Dezember-Ausgabe nicht enden, ohne allen Lesern besinnliche Feiertage und alles Gute für 2018 zu wünschen.

Quellen

¹BFH Urteil X R 23/15

<https://juris.bundesfinanzhof.de/cgi-bin/rechtsprechung/druckvorschau.py?Gericht=bfh&Art=en&nr=34116>

²Einkommensteuergesetz §34 Abs. 2 Nr. 4

§ 34 Außerordentliche Einkünfte

(2) Als außerordentliche Einkünfte kommen nur in Betracht:

- .
- .
- .
- 4. Vergütungen für mehrjährige Tätigkeiten; mehrjährig ist eine Tätigkeit, soweit sie sich über mindestens zwei Veranlagungszeiträume erstreckt und einen Zeitraum von mehr als zwölf Monaten umfasst.

³Statistisches Bundesamt

www.destatis.de

Bericht zum IFATCA European Regional Meeting (ERM) in Loipersdorf/Graz



Nach einer verhältnismäßig kurzen Anreise traf die deutsche Delegation bestehend aus O. Wessollek, FSBD-Vorstand FDB/AIM/FIS, und J. Lehmann, Vorstand Internationales des FSBD, pünktlich zu dem ERM vorgeschalteten Workshop „Fatigue Management“ im Konferenzzentrum in Loipersdorf ein.

Fatigue ist definiert als „*physical and/or mental exhaustion that can be triggered by stress, medication overwork, or mental and physical illness or disease*“.

Die ICAO arbeitet daran, Staaten mit Vorgaben bzw. Empfehlungen zu versorgen, die diese bei der Mitigierung von Fatigue-bezogenen Risiken unterstützen sollen.

Den Workshop begleiteten P. Peters, PCX/CEO der IFATCA sowie J. Barret von der FAA und H. van Dijk vom NLR in den Niederlanden.

Gemäß einer ICAO-Studie fehlen bis 2030 weltweit ca. 40.000 Fluglotsen, was alle ANSPs vor eine wahrhaft schwierige Aufgabe stellt. Dies scheint insbesondere vor dem Hintergrund der parallel zu erfüllenden, politischen Vorgaben der Regulierungs-perioden 2 und 3 die Quadratur des Kreises zu sein. Um den Fatigue-Risiken entgegenwirken zu können, fällt nach aktuellen Studien den Schichtplänen eine zentrale, wenn nicht sogar die entscheidende Rolle zu.

In der den einleitenden Worten folgenden Gruppenarbeit sollten daher auch folgende Fragestellungen erörtert werden: „How do you experience fatigue? What are factors for fatigue? What are the signs for fatigue? What tires you?“ sowie anschließend noch “How can you influence fatigue? What would help? What does your employer do? What can you do?“. Es konnten zahlreiche Faktoren identifiziert werden, bei denen klar wurde, dass Menschen mit Fatigue eine derart eingeschränkte Leistungsfähigkeit aufweisen, als stünden sie unter Alkoholeinfluss. Da jedoch 15-20 Prozent aller in der Luftfahrt tödlichen Unfälle



auf Fatigue zurückzuführen sind, wird uns dieses Thema noch lange Zeit beschäftigen – wobei eine Lösung schwer erreichbar erscheint. Gesunder Lebensstil, eine ausgewogene Schlafhygiene, ausreichend Sport und Bewegung, ein möglichst ausgeglichenes Privatleben und Freude am Beruf scheinen gewichtige Faktoren zu sein, Fatigue gar nicht erst entstehen zu lassen.

Nach einem überaus interessanten Workshop, der vielen Kollegen den Verhaltensspiegel vorhielt und zum Nachdenken anregte, ging es im direkten Anschluss für J. Lehmann als Mitglied des FIC (Financial Committee) der IFATCA in ein Meeting. O. Wessollek nahm zur gleichen Zeit an einem Koordinierungsmeeting zum Thema Remote Tower teil.

Am nächsten Tag begann das eigentliche ERM mit den üblichen Eröffnungsreden. Unter anderem nahm an diesem Tag auch der COO Austrocontrol, Herr Thomas Hofmann, teil. Viele DFS Kollegen werden sich an ihn als Niederlassungsleiter in Karlsruhe und Langen sowie diverser anderer Funktionen erinnern.



O. Wessollek erläuterte in seiner Eröffnungsrede als IFALMA Vertreter, die Arbeit dieses internationalen Verbandes für die Berufsgruppen AIS/AIM, FDB, FMP und deren zukünftige Entwicklung.

117 Teilnehmer aus 34 Staaten Europas hatten sich in Loipersdorf eingefunden, um über eine große Anzahl von Themen zu beraten, sich auszutauschen und möglichst gemeinsame Standpunkte zu entwickeln. Als kleine Auswahl der Themenvielfalt sollen die Präsentationen zu „Single European Sky, IFATCA's View and Stakeholder Expectations“, „How to involve more people in IFATCA work“, „European Loss of Licence“ oder „Implementation Regulation EU IR 2017/373 and 367“ dienen. Dem geneigten Leser können auf Anfrage bei den oben genannten Delegationsmitgliedern weitere und vertiefende Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Unter anderem wurde aber berichtet, dass 25 von 37 europäischen ANSPs trotz steigender Verkehrszahlen in 2017 von erwarteten 5 Prozent im Vergleich zu 2016, diese zwar immer mehr Einnahmen verbuchen können, auf Grund der politischen Vorgaben der Europäischen Kommission zur Gebührensenkung jedoch dabei immer weniger verdienen. Dies hängt aber auch damit zusammen, dass 69 Prozent der ANSP Gesamtkosten sog. „Support-Kosten“ sind und insgesamt 85 Prozent des gesamten ANSP-Personals außerhalb des eigentlichen operativen Dienstes angesiedelt sind. Während die ATCO Kosten europaweit bei ca. 112 EUR/Stunde geblieben sind, sind im Vergleichszeitraum die Supportkosten (per output hour – cost for one production hour ATC) auf 292

EUR gestiegen. Dabei stehen ca. 17.900 aktiven Lotsen in Europa sage und schreibe 39.000 Support Staff gegenüber – also ca. 2,2 additional staff per ATCO.

In diesem Zusammenhang wurden auch die neu entwickelten „**IFATCA Key Performance Indicators**“ vorgestellt und diskutiert. Diese sind:

- *SES goals should be realistic and achievable*
- *collaborative approach to achieve the goals*
- *reducing the bureaucratic burden*
- *invest in operational staff to handle both the infrastructure transformation in ATC and the increase in traffic*
- *focus on the technological changes that can bring capacity increase. Eurocontrol's expertise needs to be used for the implementation of technical projects*
- *a significant reduction in the number of current projects*

Auch der zweite Tag des diesjährigen ERM ging für viele Teilnehmer zu Ende, jedoch nicht für alle. So nahm O. Wessollek an einem Vorbereitungsmeeting der Professional Staff Organisations (PSO's) der EGHD teil, um ein in der darauffolgenden Woche stattfindendes Meeting mit der Europäischen Kommission vorzubereiten.

Auf besonderen Wunsch einiger Mitgliedsverbände wurde auch in diesem Jahr wieder eine sogenannte „closed session“ durchgeführt. Externe Beobachter sind dabei nicht zugelassen bzw. müssen durch das Plenum speziell genehmigt werden – ebenso wenig wird dabei Protokoll geschrieben. Dies soll größtmögliche Vertraulichkeit gewährleisten, um tatsächlich offen und ehrlich über die



Probleme reden zu können. Trotz zum Teil überaus beunruhigender Erzählungen einiger Kollegen können hier in diesem Artikel aus den oben genannten Gründen keine näheren Angaben gemacht werden.

Was jedoch gesagt werden kann, ist, dass sich in Europa zumindest in einigen Ländern die Lage unserer Kolleginnen und Kollegen, insbesondere auf Grund der immer deutlicher zutage tretenden Personalknappheit – aber auch wegen unbefriedigender politischen Entwicklungen – die allgemeine Lage zunehmend verschärft.

Um einen Überblick über die zahlreichen Tätigkeitsfelder der IFATCA zu geben, stellten eine ganze Reihe von sehr engagierten Kolleginnen und Kollegen ihre jeweiligen Aktivitäten vor – natürlich in der Hoffnung, neue helfende Schultern zu finden, um die Bürde der stetig zunehmenden Arbeitslast weiter aufteilen zu können.

Abschließend wurden dann noch jede Menge und wie jedes Jahr aufs Neue anfallende administrative Aufgaben erledigt, die von finanziellen Angelegenheiten bis hin zu von IFATCA angebotenen Kursen oder auch dem Magazin „The Controller“ reichen.

Zu diesen Tätigkeiten gehören dann auch noch die Bestätigung des nächsten sowie die Wahl des übernächsten Tagungsortes des ERM. Dies wird für 2018 Dublin/Irland und in 2019 Aqaba/Jordanien sein. Jordanien ist seit einigen Jahren Mitglied der Europäischen Region und hat sich voller Stolz zur Ausrichtung des ERM zur Verfügung gestellt.

Und so ging dann mit dem traditionellen Farewell Dinner mit ausgesuchten österreichischen Spezialitäten das diesjährige ERM in Loipersdorf zu Ende.



Bericht vom CANSO Operations Standing Committee (OSC) Full Workgroup Meeting/10



von Jens Lehmann

Als aktives Mitglied der von CANSO organisierten Arbeitsgruppe „RPAS / Emerging Technologies“ konnte der FSBD-Vorstand Internationales, J. Lehmann, an dem viertägigen o.g. Meeting in Hong Kong teilnehmen.

Nach einer Vorstellungsrunde der 71 Teilnehmer aus zahlreichen Staaten gaben die jeweiligen Arbeitsgruppenvorsitzenden einen Überblick über die erzielten Ergebnisse des vergangenen Jahres sowie einen Ausblick auf die geplanten Arbeitsziele der nächsten Tage.

ATFM Working Group Presentation:

Es wurde berichtet, dass CANSO eine sehr aktive Rolle bei der Einführung von ATFM spielt. So waren die vergangenen Fußballweltmeisterschaften in Brasilien und auch Südafrika jeweils einer der Hauptgründe zur Einführung von Verkehrssteuerungsmaßnahmen, bei denen CANSO sehr aktiv beteiligt war. ATFM ist derzeit von Russland noch nicht vorgesehen, was mit einiger Sorge betrachtet wird. Außerdem wurde der Status der „Three-Level Multi-Nodal Cross Border Trials“ in Ostasien sowie das von CANSO im August 2016 begonnene Projekt „CANSO Air Traffic Flow Management Data Exchange Network for the Americas (CADENA)“ vorgestellt. Das CADENA ATFM Procedures Manual wurde inzwischen komplettiert und hat seine erste Bewährungsprobe während der letzten Hurricane Season mit Bravour bestanden. Mit Bedauern muss jedoch festgestellt werden, dass es in vielen Regionen der Welt, z. B. im Mittleren Osten, sehr schwierig ist ATFM einzuführen und es oft nur regionale Lösungen ohne Harmonisierung gibt. Auch die Flut an Acronymen und deren für die Industrie oft nicht nachvollziehbaren (inneren) Zusammenhänge wurde thematisiert und als zukünftige Aufgabe gesehen.

Environment Working Group Presentation:

Der Vortragende wies in seiner Einführung insbesondere darauf hin, wie schwierig sich das Umfeld der verschiedenen Stakeholder im Umweltbereich – dabei vor allem der Politik – gestaltet. Dabei sind die Visionen der WG: „cle-

aner & quieter air traffic operations, emission reduction, noise mitigation und potential growth creation“. Diese sollen vor allem durch „sharing best practices, collaboration and publishing guidelines for ANSPs and industry“ erreicht werden. Dies alles soll durch folgende operative Optionen erreicht werden: „continuous climb & descent, RNP AR Arrivals & Departures, RNP and Community Noise (noise vs. fuel)“ sowie die Key Performance Indicators „Efficiency in reduction, Carbon benchmarking and measuring benefits and new calculation methods (e.g. software packages)“.

A-CDM Working Group Presentation:

Die Ziele dieser Arbeitsgruppe sind vor allem „Strategic Objectives and Key Performance Indicators and Areas“, um die tatsächlichen Effekte von A-CDM auf ANSPs messen zu können. Dazu wird derzeit ein Dokument erstellt, in dem die existierenden technischen und qualitativen KPI's und KPA's von verschiedenen Quellen (Eurocontrol, FAA, CANSO etc.) berücksichtigt und ggf. neue entwickelt werden. Dies soll bis März 2018 geschehen. Dabei stellt sich insbesondere die Aufgabe, wie der Erfolg von A-CDM gemessen werden kann. Dafür soll für dieses Dokument ein „Performance Network“ entwickelt und mit „Best Practices“ hinterlegt werden.

In ähnlicher Manier wurden dann auch die Arbeitsgruppen „**AIM, CPDLC, PBN sowie RPAS/Emerging Technologies**“ vorgestellt – danach ging die „eigentliche“ Arbeit in den Arbeitsgruppen los. Weitere Details der WGs können beim Autor dieser Zeilen nachgefragt werden.

Im Weiteren soll nun speziell auf die RPAS/ET Working Group eingegangen werden.

Die Ziele dieser Arbeitsgruppe sind „integration of RPAS into current and evolving ATM systems, addressing insertion of Emerging Technologies as well as the following key factors: ensuring safety, maintaining efficiency, RPAS (regardless of size) compliance with existing equipage requirements/procedures/regulations and working closely with RPAS stakeholders on integration issues“. Die Aktivitäten dieser Gruppe sind derzeit vor allem das Erstellen eines Updates des „CANSO ANSP Considerations for RPAS Operations“-Papiers sowie die

Realisierung eines „Emerging Technologies Considerations“-Dokuments. Darüber hinaus wurde das „Training Material on general RPAS operations“ vervollständigt und Teile daraus im ANSP Considerations Dokument etabliert.

Die besonderen Herausforderungen liegen insbesondere darin, dass UAS/RPAS bereits heute die ATM operations beeinflussen und dass es noch immer an der notwendigen Harmonisierung von Verfahren, Phraseology und Terminologie fehlt. Auch die häufig festzustellenden Wissensdefizite bei vielen RPAS Betreibern geben nach wie vor Anlass zur Sorge.

Während der dreitägigen Arbeitsgruppensitzungen beschäftigten sich die Teilnehmer der RPAS/ET WG ausgiebig und tatsächlich „Zeile für Zeile“ mit dem bereits erwähnten „CANSO ANSP Considerations for RPAS Operations“-Dokument. Dieses wurde auf Aktualität überprüft, zahlreiche Änderungen vorgenommen und auch zum Teil gekürzt oder auch ergänzt.

Ziele des Dokuments sind:

- Raise awareness of RPAS operations with ANSPs
- inform ANSPs how RPAS have been accommodated safely into Member State ATM systems to date, and
- identify some of the issues that need to be addressed to safely achieve greater RPAS integration in the future”

Darüber hinaus wurde beschlossen, dass sich die Arbeitsgruppe auch des Themas „UAS Traffic Management (UTM)“ annehmen sowie ein „Considerations document for Small UAS“ erstellen soll. Dabei wird es dann um Themen wie „Regulations (commercial vs. recreational operations), Access to Controlled Airspace (criteria for establishing a maximum safe operations altitude), Regulatory Enforcement (registration, identification, drone detection and interdiction, mandatory (dynamic) geo-fencing), ANSP/Controller Responsibilities, Special Operations (law enforcement, emergency response agencies), UTM Concept und U-Space“ gehen.

Mit den abschließenden Präsentationen der Arbeitsergebnisse aller sieben Arbeitsgruppen im Final Plenary sowie dem Ausblick auf die weiteren Tätigkeiten des kommenden Jahres gingen sehr arbeitsintensive Tage in Hong Kong zu Ende.

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel*
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Jonas Dalby
Rechtsanwalt

Constanze Daum**
Fachanwältin für Arbeitsrecht

* bis 2016
** im Anstellungsverhältnis

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

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

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

JARUS Plenary Meeting

02. – 06. Oktober 2017, Cape Town



von Jens Lehmann

Im Rahmen seiner Tätigkeiten als IFATCA UAV/ RPAS Rep. und dadurch auch für die „CANSO RPAS/Emerging Technologies Working Group“ wurde der FSBD-Vorstand Internationales vom Vorsitzenden dieser Arbeitsgruppe, Mr. D.Davis, gebeten, in seinem Namen nicht nur am JARUS Stakeholder Consultation

Body Meeting, sondern auch am gleichzeitig stattfindenden diesjährigen JARUS Plenary Meeting (JPM) in Cape Town teilzunehmen. Der Zweck von JARUS (Joint Authorities for Rulemaking of Unmanned Systems) besteht darin, eine Reihe von „technischen, sicherheitstechnischen und betrieblichen Anforderungen für alle Aspekte im Zusammenhang mit dem sicheren Betrieb von ferngesteuerten Flugzeugsystemen (RPAS)“ zu empfehlen. Dies erfordert eine Überprüfung und Berücksichtigung bestehender Vorschriften und anderer Materialien, die für bemannte Luftfahrzeuge gelten, die Analyse der spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit RPAS und die Erstellung von Materialien zur Abdeckung der einzigartigen Merkmale von RPAS.

Mit der ersten Frau, die jemals in Südafrika in dieses Amt gewählt wurde, wurde die Konferenz durch die Direktorin der South African Civil Aviation Authority, Mrs. Poppy

Khoza, eröffnet. In ihrer Ansprache betonte Mrs. Khoza nicht nur die neuen Möglichkeiten der wachsenden Drohnenindustrie Südafrikas, sondern warb auch dafür, die Risiken und die enormen Herausforderungen nicht zu vergessen und diese kritisch, aber konstruktiv anzugehen.

Am ersten Tag des JPM wurden zunächst die gesamten administrativen Punkte abgearbeitet. Dabei wurde sehr viel Zeit auf die neu festzulegenden Wahlmodi sowie auf die zukünftige Führungsstruktur von JARUS verwandt, um somit das Final Plenary am letzten Tag vorzubereiten. Nach diversen Präsentationen und zum Teil sehr intensiv geführten Debatten konnte man sich u.a. auf folgende Punkte bzw. Rahmenstrukturen zukünftiger JARUS Arbeitsprogramme einigen:

- Es soll einen holistischen Ansatz geben, insbesondere was das Interface zur bemannten Luftfahrt angeht, um eine sichere Integration in den gemeinsamen Luftraum sicherzustellen.
- Es wird einen bewertbaren „risk based performance“-Ansatz geben.
- Safety, Security (nicht nur Cybersecurity), Privatsphäre und Umweltschutz werden die zentralen Themen bleiben, um die gesellschaftliche Akzeptanz zu erhöhen.
- Neue Konzepte, wie z. Bsp. „Smart Cities“ oder „electric Vertical Take-off and Landing (VTOL)“, sollen stärkere Beachtung finden, um zukunftssicher zu agieren.





- Es sollen Antworten zu Fragen wie: „Wie kann und wird die Rolle des Menschen in zukünftig immer stärker autonom und automatisierten Systemen definiert und bewahrt werden?“ oder
- „Wie soll der Zugang zum zivilen, nicht mehr gesonderten Lufträumen aussehen: Recht oder Privileg“? gefunden werden
- Klare Abgrenzung der Verantwortlichkeiten aller Beteiligten
- Enge Kooperation mit der International Telecommunication Union (ITU) zur systematischen und verbesserten Festlegung der Frequenzspektr

Weiter wurde beschlossen, dass JARUS durch die Ausarbeitung eines harmonisierten „Regulatory Framework“ aktiv zur weiteren Entwicklung des sog. „UTM – UAS Air Traffic Management“ beitragen wird. Dazu ist jedoch zunächst ein vertieftes Verständnis dieses Konzepts notwendig, das sich derzeit jedoch noch in der Entwicklungsphase befindet. Verschiedene JARUS Arbeitsgruppen werden sich nach thematisch unterschiedlichen Aspekten damit beschäftigen. Danach sollen auf Grundlage dieser Erkenntnisse und Dokumente, sog. Certified Standards for Unmanned Aerial Systems, UAS, entwickelt werden:

- Design Independent Objective Requirements
- Airworthiness Design Standards (ADS)
- Acceptable Means of Compliance (AMC)

wobei ADS und AMC sehr eng miteinander verbunden sein werden.

Einen weiteren großen Teil der Diskussion sowie Arbeitsinhalte der sieben Arbeitsgruppen nahm SORA ein. Dabei handelt es sich um ein umfangreiches Dokument „JARUS Guidelines on Specific Operations Risk Assessment (SORA).“ Dieses empfiehlt auf vielen Seiten eine „risk assessment methodology to establish a sufficient

level of confidence that a specific operation can be conducted safely.“

Derzeit werden durch alle Stakeholder Kommentare eingeholt bzw. erbeten, die der Weiterentwicklung und Vervollständigung von SORA dienen sollen. Plan ist, in dieses Dokument dann auch das UTM- sowie U-Space-Concept einzuarbeiten, um allen Beteiligten sowie der Europäischen Kommission und EASA ein möglichst umfassendes Regelwerk präsentieren zu können.

Um einen bestmöglichen Überblick über die zahlreichen JARUS Aktivitäten zu bekommen, nahm ich an verschiedenen Arbeitsgruppen (WG) teil.

Am Folgetag, dem ersten richtigen Arbeitsgruppentag, besuchte ich WG 7, die sich mit Lizenzierung beschäftigt. Vertreter von verschiedenen Aufsichts- und Zulassungsbehörden weltweit berieten sich und erarbeiteten in dieser Arbeitsgruppe Prinzipien, wie und unter welchen Bedingungen z. Bsp. ein „Type Certificate“ für eine Drohne und deren (auch kommerziellen) Betrieb erlangt werden kann. Durch die hohe Varianz der Drohnen kann der Grundsatz „one certificate serves all“ nicht angewendet werden. Als sehr erfreulich kann hier erwähnt werden, dass auf Grund des IFATCA-Vorschlags auch der C2-Link zwischen Ground Station und Drohne mit in die Regulierung aufgenommen wurde, da dieser Link absolut essentiell für die sichere Durchführung von Drohnenflügen ist. Somit werden nun Punkte wie „Signalqualität, -zuverlässigkeit, -sicherheit sowie -verfügbarkeit einer möglichen Zertifizierung unterzogen und berücksichtigt. Problematik hierbei ist, dass es sich bei den Anbietern des Links meist um Drittanbieter handelt. Dennoch kann dies als großer Erfolg für die IFATCA gewertet werden.

Da ein Luftfahrzeug (und somit auch eine Drohne) zwar immer noch „lufttüchtig“ (airworthy), aber nicht mehr voll

funktionsfähig sein kann, z. B. non-RVSM oder ausgefallenes anti-icing (→ stay clear of these conditions), wurde über viele Stunden die Ausgestaltung eines „Restricted Type Certificate (RTC)“ verhandelt und diskutiert. Dies alles geschieht jedoch unter der Maßgabe, dass jedwede zukünftige Regulierung nicht unter die Anforderungen des ICAO Annex 8 fallen darf.

Am zweiten Tag nahm ich an der Arbeitsgruppensitzung der WG 2 teil, die sich mit „Technical review of the theoretical knowledge syllabi, learning objectives, and examination procedures for air transport pilot licence, multi-crew pilot licence, commercial pilot licence and instrument ratings“ beschäftigte. Dabei wurden von allen Teilnehmern zahlreiche und bereits lange verstaubte Luftfahrt-, Luftfahrzeug- und Navigationskenntnisse abverlangt, die dann in die neue Regulierung für zukünftige Drohnenpiloten Einzug finden werden. Was im ersten Teil für Flächenflugzeuge tatsächlich sehr interessant und anspruchsvoll war, wurde dann im weiteren Verlauf – als um Hubschraubertechnik ging – überaus komplex.

Am dritten und letzten reinen Arbeitsgruppentag, besuchte ich dann noch WG 3, die sich detailliert mit SORA beschäftigt. Auch in dieser WG konnte IFATCA eine Änderung bewirken, die insbesondere bei den anwesenden Vertretern der Drohnenindustrie auf wenig Gegenliebe stieß – sich am Ende jedoch durchsetzen konnte. Die geforderten festen Zahlen zur Bevölkerungsdichte (z. B. 5000 Einwohner pro Quadratkilometer) im Rahmen von Risikobetrachtungen bei Drohnenoperationen sollen nicht (mehr) in der neuen Regulierung vorkommen.

Ebenfalls auf IFATCA-Initiative bzw. -Bedenken wird in der kommenden SORA-Regulierung fest verankert, dass mehrere Beobachter bei VLOS Operationen nicht zur Vergrößerung der Operationsreichweite benutzt werden dürfen. Dies würde „Visual Line of Sight with observer“ quasi ad absurdum führen und zu einer „quasi-BVLOS“, (beyond visual line of sight)-Operation werden.

Weitere Diskussionsthemen waren u.a. wann sich ein Drohnenpilot – insbesondere bei einem Notfall – noch innerhalb oder schon außerhalb der „approved operating area“ befindet.



Somit kann sehr positiv festgehalten werden, dass schon beim ersten Besuch dieses weltweiten Gremiums, bereits mehrere IFATCA-Vorschläge in den neuen Europäischen Drohnen-Regulierungen Einzug gefunden haben bzw. werden.

Das Final Plenary Meeting am fünften und letzten Tag war dann bestimmt durch die obligatorische Zusammenfassung aller Arbeitsgruppenergebnisse sowie der bereits angekündigten Wahlen. Mehrere Präsentationen von südafrikanischen Drohnenbetreibern folgten im Anschluss. Die offensichtlich unvermeidbaren, salbungsvollen Worte am Ende der Konferenz beendeten dann das diesjährige JARUS Plenary Meeting.

So ging ein sehr anstrengendes, aber überaus lehrreiches Meeting mit einer übervollen Agenda zu Ende, bei dem IFATCA schon beim ersten Besuch eines solchen erfolgreich Spuren hinterlassen konnte.

IFISA Seminar 2017 Warschau

von Matthias Meyer

Willkommen auf dem IFISA Seminar September 2017. Unsere kleine Delegation ist pünktlich um 09:50 Uhr wohlbehalten in Warschau gelandet. Bei leichtem Regen hat uns dann das Hotelshuttle zum Airport Hotel gebracht. Viel mehr sollten wir leider von Warschau nicht sehen, was schade ist da, Warschau eine sehr hübsche Altstadt hat.

Erster Punkt auf der Agenda war eine Abstimmung über die neuen Statuten der IFISA. Aber wer ist dieser nebulöse Verein überhaupt? Die IFISA (finanziert nur durch die Seminargebühren und freiwilligen Spenden) soll ein Dachverband aller FIS bzw. AFIS Offices sein, vornehmlich der Gewerkschafter und Fachverbände. Dennoch sind auch ANSPs und Technologiefirmen, als nicht stimmberechtigte Partner, zugelassen und gerne gesehen. Und so kam es, dass die deutsche Delegation aus Oliver Wessollek (FSBD Vorstand AIM / FIS / FDB) und Matthias Meyer (FSBD Delegierter und FIS Spezialist in Langen) sowie Jens Beppler als DFS Vertreter bestand. Die IFISA arbeitet auf internationaler Ebene mit der ICAO und EASA an verschiedenen Dokumenten wie z. B. ICAO Doc. 4444. In diesem Dokument ist FIS nur unzureichend bis gar nicht abgebildet. Darüber hinaus bemüht sich die IFISA auch um eine weltweit gültige Standard Phraseologie. Man kann also sagen, der Hauptgedanke von IFISA ist, FIS auf der ganzen Welt einheitlich zu gestalten. Während dieses Seminars findet auch die jährliche

Mitgliederversammlung der IFISA statt. In diesem Jahr waren einige Änderungen in den Statuten vorgesehen und wurden mit Gegenstimmen angenommen. Polen und auch die deutsche Delegation waren in diesem Zusammenhang sehr kritisch und stellten bewusst einige Fragen. Schlussendlich wurde ein neuer Vorstand gewählt, das Budget genehmigt und die Arbeitsaufträge für das kommende Jahr bestätigt.

Als Welcome Event vor dem eigentlichen Seminar hatten wir die Gelegenheit, das Center und den Tower in Warschau zu besichtigen. Das Gebäude ist sehr modern gehalten, mit zwei Tennisplätzen, Schwimmbad, einer Sporthalle sowie einem riesigen Konferenzraum, in dem schon ein großes Catering auf uns wartete. Wir wurden dann in kleinen Gruppen in den Tower geführt, der in seiner Größe und Ausgestaltung stark an den alten Frankfurter Turm in der Cargo City Süd erinnert. Von oben hatte man einen herrlichen Ausblick auf Warschau. Headsets müssen diese Lotsen übrigens nicht tragen. Um den Lärm zu reduzieren, benutzen sie die gleichen Telefone zum Funken wie wir zum Koordinieren. Danach ging es weiter ins Center. Ein dunkler, aber sehr geräumiger Raum mit viel Platz zwischen den Konsolengruppen. Überall hängen weiße Scheiben. Natürlich ein nettes Designelement, aber man mag es nicht glauben, die Kollegen haben es damit geschafft, den Lärm deutlich zu

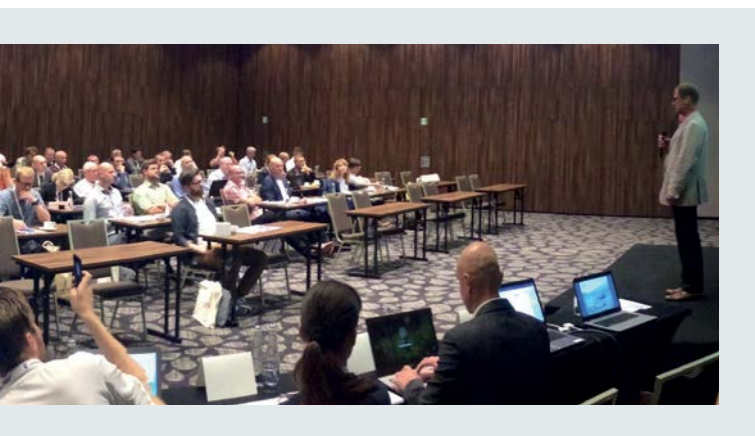
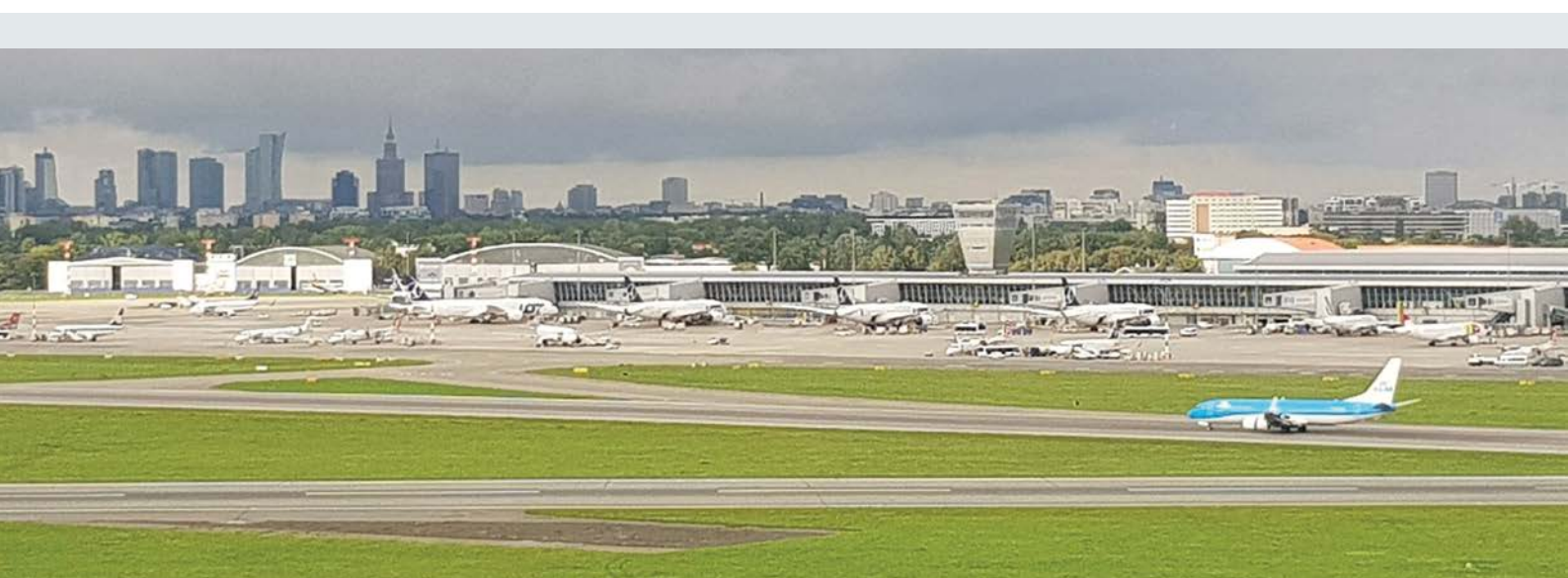


senken. Aber uns interessierte natürlich FIS. Und diese Kollegen haben tatsächlich noch mehr Bildschirme um sich gebaut als in Deutschland. So haben sie eine Art ATCISS (Pandora) mit Touchscreen, mit dem man unter anderem auch Flugpläne einsehen und sich mit dem nebenstehenden Streifendrucker auch ausdrucken kann. Dann ist da noch ein Bildschirm, an dem alle aktiven Gebiete grafisch angezeigt werden. Noch cooler ist ein Drohnenradar, an dem man auf einem kleinen Radarbild Drohnen anklicken kann und gleich die Registrierung und Halter auslesen kann. Aber das Allerbeste: Sie haben Negativdarstellung, was natürlich viel beruhigender für die Augen ist. Aber kein Mode S, sodass hier noch mit Individualcodes gearbeitet wird.

Am zweiten Tag begann dann das eigentliche Seminar. Eine Delegation aus Indonesien wurde als neues Mitglied herzlich begrüßt. Ihr Delegationsleiter verlas eine Dankesrede und eine Einladung für ein zukünftiges IFISA Seminar in Indonesien, welche mit freudigem Applaus aller Seminarteilnehmer erwidert wurde. Erster Redner war Scott Hunter, ein kräftiger, lustiger Kanadier, den man auch ohne Mikrofon bis in die letzte Ecke verstehen konnte. Er arbeitet für NAV Canada an einem neuen ICAO AFIS Dokument. Leider noch nicht an einem Enroute-FIS Dokument. Vom Zeitplan her möchte er das AFIS Dokument bis 2018 fertig haben. In so einer ICAO Arbeitsgruppe sind 18

Nationen vertreten, was die Ausformulierung nicht immer leicht macht, wie er uns versicherte. Leider hat Deutschland noch kein AFIS, daher war es für uns nur interessant, wie solche Prozesse ablaufen. Danach ging es mit einem Vortrag von Johan Bergström aus Schweden mit dem Titel „To Land or not to Land“ weiter. Mit seinem Sidekick Gaute Beré (Norwegischer Pilot und Ausbilder) lieferte er sich ein „Frage und Antwort“-Spiel zu dem Thema, dass man sich als Pilot oft selber überschätzt und unter Kostendruck trotz schlechter Wetterverhältnisse trotzdem landet. Und wie eine Fehlinterpretation von verschiedenen, nicht miteinander korrespondierenden Warnsystemen, in diesem Fall RAAS vs. Autothrottle, zu Unfällen führt. Die Sekretärin des IFISA Vorstandes Sofi Wadsjö stellte uns danach Fabio Grasso vor, ein Mann von der EASA. Er erläuterte in einem einstündigen Vortrag, wie solche Verordnungen der EASA ausgearbeitet werden. Hierbei hält sich die EASA an einen Vier-Jahresplan mit verschiedenen Stufen. Einwende und Anregungen sind hier in Form von Kommentaren auf der Homepage ausdrücklich erwünscht. Bei seiner letzten Arbeit waren es immerhin 1300 solcher Kommentare. Es wird in der EASA versucht, die Verordnungen so zu gestalten, dass sie zwar einerseits vollständig sind, aber andererseits noch genügend Raum für Flexibilität lassen. Wohin das führt, wissen wir ja. Meistens zu Grauzonen, mit denen sich dann die Mitarbeiter rumschlagen müssen.





Da die Mitgliederversammlung am ersten Tag zeitlich zu kurz angesetzt war, wurde am letzten Tag diese Mitgliederversammlung fortgeführt. Magdalena, eine der zwei zusätzlichen Vorstandsmitglieder, aus Polen wurde durch einen Landsmann ersetzt. Und unser Oliver Wessollek wurde zum neuen Auditor/Signator gewählt. In dieser Rolle darf er alle Arbeitspapiere Korrekturlesen und Mitunterzeichnen. Ebenso wird er mit seinem polnischen Kollegen die Protokolle der Mitgliederversammlung auf Korrektheit prüfen und entsprechend gegenzeichnen. So soll sichergestellt werden, dass die Arbeit des Vorstandes transparent und im Interesse der Mitgliedsverbände fortgeführt wird. Nach einem kurzen Snack ging das eigentliche Seminar weiter. Ein Ausbilder von Thomas Cook stellte sein neues Pilotenausbildungskonzept vor, was ganz ohne lästige Tests, neunmalklugen Coachreden oder Zuckerbrot und Peitsche auskommt. Stattdessen soll man nicht mehr durch negative, sondern durch positive Erlebnisse lernen, also das totale "positiv stroking" oder wie man es früher nannte: antiautoritäre Erziehung. Im Anschluss wurden zwei Arbeitsgruppen gebildet. Die eine beschäftigte sich mit „Emergency Training“ und jährlichen „Proficiency Prozeduren“ in den verschiede-

nen teilnehmenden Ländern. Beides natürlich, um einen Eindruck zu bekommen, wo hier Gemeinsamkeiten oder Unterschiede liegen. Man konnte gleich erkennen, dass es mehrere Länder gibt, die jedes Jahr Emergency Training und TRM durchführen. Zum Schluss gab es noch eine kurze Abschiedsrede des Vize-Präsidenten und schon war das 8. IFISA Seminar vorbei.

Was nehme ich für FIS mit?

Deutschland ist im Bereich FIS ganz gut aufgestellt. Schön wäre ein streifenloses System wie es die Kanadier haben oder einen KVM Switch wie ihn sich die polnischen Kollegen bauen, bei dem man mit einer Maus alle seine Bildschirme ansteuern kann, ohne dass man Knöpfchen drücken muss. Sowie die Möglichkeit, am Radar auf Negativdarstellung umzuschalten. Außerdem haben einige Länder wie z.B. Dänemark jährliche Emergency Trainings. Solch ein Intervall wäre sicherlich auch für uns interessant. Auch interessant ist das Thema AFIS (Aerodrome FIS). In Deutschland gibt es seit kurzem auch wenige AFIS Plätze, allerdings haben um uns herum viele Staaten in der EU und auch im Rest der Welt AFIS bereits fest etabliert. Auch das Thema Remote Tower wird für viele AFIS Plätze interessant werden. Indonesien stellte in einem Absichtspapier seine Idee vor, rund 600 AFIS Plätze (in Worten Sechshundert!) zukünftig remotly betreiben zu wollen.

2nd EUR/NAT – AIM Regional Meeting



von Oliver Wessollek

Das zweite IFAIMA EUR/NAT Meeting wurde diesmal von unseren Kollegen der tunesischen OACA (ANSP) und dem tunesischen Fachverband AT-GIA in Tunis ausgerichtet und von Barbara Fröhlich (IFAIMA EUR/NAT Regional Director) und Oliver Wessollek (FSBD Vorstand AIM/FIS/FDB) geleitet.

Ziel ist es, den internationalen Informationsaustausch zu fördern und Themen in Bezug auf AIM/AIS zu besprechen sowie zukünftige Entwicklungen in Arbeitspapieren zu kommentieren und somit unter Umständen zu beeinflussen.

Die Gruppe ist seit dem ersten Meeting im März 2017 (in der GdF Geschäftsstelle) weitergewachsen. Als neue Mitglieder konnten wir Vertreter aus Polen, Algerien und den Niederlanden begrüßen. Weiter nahmen Vertreter aus Tunesien, Estland, Deutschland und Slowenien teil. Vertreter aus Portugal und Österreich konnten dieses Mal nicht teilnehmen.

Hauptthemen waren auch während des zweitägigen Meetings Staff Designation, English Language Proficiency, Training/ Licenses/Certification sowie Data Exchange and Data Security. In mehreren kleineren Arbeitsgruppen wurden die Themen behandelt und erste Dokumente erstellt. Bis zum nächsten Meeting werden die Teilnehmer in „Heimarbeit“ an den verschiedenen Themen weiterarbeiten und entsprechende Dokumente erstellen. Bis dahin soll eine erste Draft Version eines “IFAIMA – Operational AIM Requirements Handbook” erstellt und bei der nächsten AIM Global bzw. der IFAIMA Mitgliederversammlung 2018 vorgestellt werden.

Eine Online-Umfrage in Bezug auf Ausbildung und Training im Bereich AIS/AIM wurde den Teilnehmern in einer ersten Draft Version von Oliver Wessollek vorgestellt.

Auch dieses Meeting war sehr konstruktiv und eine ganze Menge an Material wurde zusammengestellt. Details können interessierte Leser gerne bei Oliver Wessollek anfragen.

Auch dieses Meeting ist Teil von vielen international notwendigen Kooperationen. Seit langem (und in Zukunft



noch viel mehr) werden Regularien und Vorschriften auf internationaler und vor allem europäischer Ebene geprägt. Einen Einfluss kann man hauptsächlich nur noch über die internationalen Gremien und Kooperationen erreichen. Sind die Regularien erst einmal in Kraft, wird es in Zukunft noch viel schwieriger, diese auf nationaler Ebene in ein vernünftiges Format zu bringen.



Das nächste Meeting ist für April 2018 in Warschau geplant, um dann erste Entwürfe zu verfestigen und auf der AIM Global der IFAIMA im Mai vorzustellen.

Im Anschluss an das zweitägige Meeting waren Barbara Fröhlich und Oliver Wessollek noch zu einer Mitgliederversammlung der ATGIA in Hammamet eingeladen. Als Gäste wurden wir neben dem COO des tunesischen AIM Bereiches, dem Präsidenten der tunesischen Gewerkschaft sowie dem Präsidenten des tunesischen Fachverbandes auf der Bühne platziert und waren sozusagen auf dem Präsentierteller, was nicht unbedingt angenehm ist. Da einige Ansprachen nicht auf Englisch vorgetragen wurden, stand eine Übersetzerin immer in unserer Nähe und flüsterte uns das Gesagte auf Englisch ins Ohr. Eher eine seltsame Erfahrung. Wir stellten in unseren Vorträgen die Arbeit der IFAIMA sowie die Struktur des AIS in Deutschland als Beispiel vor. Das Interesse an unseren Beiträgen war enorm. Viele Mitglieder (welche allesamt aus ganz Tunesien angereist waren) stellten im Nachgang noch sehr viele Fragen.

Vor der Abreise wurden wir dann noch gebeten, uns im „Goldenen Buch“ der ATGIA zu verewigen.



EMPAX – die Fortsetzung

Vorwort



von Jan Janocha

Jan Janocha
GdF-Vorstand „Kommunikation“

Liebe Leser,

das Feedback auf die vom "der flugleiter" 2/2017 angestoßene Debatte über das EMPAX (und ASPAT)-Verfahren war überwältigend. Verschiedenste Interessengruppen haben sich hier in den letzten Ausgaben über diese Verfahren ausgetauscht.

Ein weiterer Punkt dieser Debatte ist nun die Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) zu diesem Thema.

Auch die DFS sieht in den Anflugverfahren noch viel „Luft nach oben“. Wenn die Diskussion hier ihren (kleinen) Teil zu dieser Einsicht beigetragen hat, dann hat „der flugleiter“ alles richtig gemacht. Fachliche Beiträge auf höchstem Niveau sind genau das, was unsere Mitgliederzeitschrift auszeichnet und ihr zu einer Monopolstellung in der deutschen Fachpresse-Landschaft verhilft. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle bei allen Beteiligten bedanken. Gerne nehmen wir auch zukünftig weitere Gedanken und Meinungen zu den verschiedenen Themen entgegen.

Viel Spaß beim Lesen wünscht
Jan Janocha

EMPAX-STAR und ASPAT-STAR: Verfahren werden weiter verbessert



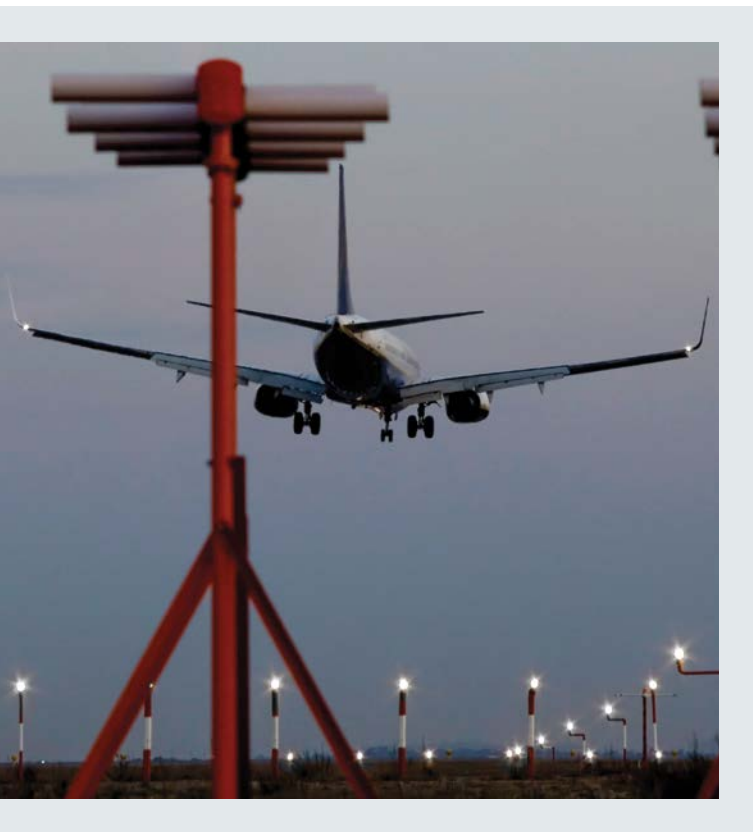
von Wolfgang Oechler

Seit der Einführung der EMPAX STAR und der ASPAT STAR am Flughafen Frankfurt vor rund einem Jahr konnten wichtige Erkenntnisse gewonnen werden. Die DFS arbeitet mit den Airlines daran, diese Anflugrouten für den kontinuierlichen Sinkflug weiter zu optimieren. Der DFS-Bereich Luftraum und ANS Support hat dazu rund 20.000 Anflüge ausgewertet.

Bei den Anflugrouten EMPAX STAR und ASPAT STAR handelt es sich um so genannte High Transition Operations (HTO), die einen kontinuierlichen Sinkflug zum Teil sogar

aus der Reiseflughöhe ermöglichen. Entwickelt wurden sie in der Arbeitsgruppe Optimiertes Fliegen, an der neben der DFS die Lufthansa, Condor, Air Berlin, Tuifly und Germania beteiligt sind. Die zuständigen DFS-Center für die beiden Routen sind Karlsruhe, München und Langen. Die Flugzeuge fliegen bei HTO in einem vorgegebenen Höhenfenster über bestimmte Wegpunkte. Dabei bewegen sie sich quasi in einem vorgegebenen Luftraum-Schlauch. Ziel ist es, durch die Reduzierung oder Vermeidung von Horizontalfluganteilen im Anflug Treibstoff zu sparen und damit den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Außerdem sollen diese Routen die Kommunikation zwischen Lotsen und Luftfahrzeugführern vereinfachen und die Planbarkeit für beide erhöhen. Denn mit der Freigabe auf die EMPAX STAR oder ASPAT STAR ist der Flugverlauf vorgegeben und weitere Anweisungen sind in der Regel nicht mehr nötig.

aus der Reiseflughöhe ermöglichen. Entwickelt wurden sie in der Arbeitsgruppe Optimiertes Fliegen, an der neben der DFS die Lufthansa, Condor, Air Berlin, Tuifly und Germania beteiligt sind. Die zuständigen DFS-Center für die beiden Routen sind Karlsruhe, München und Langen. Die Flugzeuge fliegen bei HTO in einem vorgegebenen Höhenfenster über bestimmte Wegpunkte. Dabei bewegen sie sich quasi in einem vorgegebenen Luftraum-Schlauch. Ziel ist es, durch die Reduzierung oder Vermeidung von Horizontalfluganteilen im Anflug Treibstoff zu sparen und damit den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Außerdem sollen diese Routen die Kommunikation zwischen Lotsen und Luftfahrzeugführern vereinfachen und die Planbarkeit für beide erhöhen. Denn mit der Freigabe auf die EMPAX STAR oder ASPAT STAR ist der Flugverlauf vorgegeben und weitere Anweisungen sind in der Regel nicht mehr nötig.



Die Einführung von EMPAX STAR und ASPAT STAR war von vornherein als Entwicklungsprojekt geplant. Bei der Entwicklung der beiden Routen waren nicht nur Verfahrensplaner und Piloten beteiligt, sondern auch die Betriebsbüros der zuständigen DFS-Niederlassungen. Damit war die Berücksichtigung der Expertise der Fluglotsen von Beginn an sichergestellt. Allen Beteiligten war klar, dass der Betrieb nicht von Anfang an völlig reibungslos verlaufen wird. Ziel war es vielmehr, Erkenntnisse zu gewinnen und dann die Verfahren weiter zu verbessern. Deshalb ist es auch wichtig, dass diese Verfahren konsequent genutzt werden – denn nur so ist es möglich, dafür ausreichend Daten zu sammeln. Die Verfahrensplaner konnten bis Oktober 2017 rund 20.000 HTO-Anflüge auf Frankfurt auswerten.

Seit Inbetriebnahme der Routen haben sich zwei Punkte herauskristallisiert, die einen besonderen Optimierungsbedarf haben: die Phraseologie und das Einhalten der Höhenfenster. An beiden Punkten wird derzeit intensiv gearbeitet.

Bei der Phraseologie geht es jetzt darum, ein verbessertes gemeinsames Verständnis von Piloten und Lotsen hinsichtlich dessen zu erzeugen, was genau gesagt wird und was damit gemeint ist. Dazu wurden der gezielte Informationsaustausch und die Kommunikation zwischen allen Beteiligten insgesamt nochmals intensiviert.

In Bezug auf die HTO-Anflüge gibt es allerdings auch über die Phraseologie hinaus gewisse Unsicherheiten. Die Ur-

sache dafür beruht zum Teil auf Unkenntnis – hier müssen unsere Partner und wir künftig einfach noch besser und effektiver informieren.

Was das Einhalten der Höhenfenster betrifft, so hat sich herausgestellt, dass es schwierig ist, den kontinuierlichen Sinkflug wie vorgesehen zu fliegen. Viele verschiedenen Parameter – wie Geschwindigkeit, Windstärke, Gewicht des Flugzeugs, Sinkflugrate – spielen eine Rolle und die Flight Management Systeme an Bord der Flugzeuge mussten zum Teil angepasst werden. Deshalb gibt es neben weiteren Lösungsansätzen die Überlegung, dass die Lotsen bei der Freigabe zur HTO eine Geschwindigkeit vorgeben. Das könnte den Piloten helfen, innerhalb der Höhenvorgaben zu bleiben. Demnächst soll es im Flugsimulator der Lufthansa Tests dazu geben. Es gilt herauszufinden, wie die Höhenvorgaben zuverlässig eingehalten werden können. Wir wissen, dass der Flugweg noch nicht optimal ist, sind uns aber sicher, dass wir dies erreichen werden.

Die Nutzung des Vertikalprofils der ASPAT STAR bleibt aufgrund der Komplexität der dortigen Luftraumstruktur bis voraussichtlich Sommer 2018 außer Betrieb. Die Verfahrensplaner arbeiten derzeit an der Vorverlegung des Sinkflugs, um aufgetretene Probleme zu entschärfen.

Grundsätzlich gilt: HTO ist ein vielversprechender Ansatz. Es gibt keine unüberwindbaren Probleme, sondern ein Verbesserungspotenzial. Wir nehmen die Kritik und Anregungen aus den Centern und dem Flugbetrieb der Airlines ernst, aber nicht zum Anlass, grundsätzlich an der Idee zu zweifeln. Das eigentliche Ziel von HTO ist die Planbarkeit des Verfahrens – damit bieten sie auch klare Vorteile in der Treibstoffkalkulation im Vergleich zu directs, die ja immer nur ad hoc gegeben werden.

In einer weiteren Ausbaustufe soll es den Lotsen dann möglich sein, zu Verfahren zu staffeln. Wenn sich die Flugzeuge zuverlässig in den dafür vorgesehenen Luftraum-Schläuchen bewegen, entlastet das die Lotsen entscheidend. Daran wollen wir alle weiter partnerschaftlich arbeiten.

Wolfgang Oechler ist Projektleiter HTO im Bereich Verfahrensplanung im DFS-Bereich Luftraum und ANS Support.

On Duty

Fünf Jahre EOD in Karlsruhe

Autor: Friedhelm Stille

Kürzlich wurde ich gefragt, ob ich nicht für den kommenden „der flugleiter“ einen Beitrag in Form eines Artikels leisten möchte; das Thema sei frei wählbar. Grundsätzlich schon, antwortete ich und war auf einmal genötigt, mich der Frage nach den bisherigen Beiträgen seit meinem – späten - Eintritt bei der DFS allgemein zu stellen.

Anforderungsmanagement für VAFORIT. Damit hat im Juli 2000 alles begonnen. Dann, im Jahr darauf, Wechsel ins Systemhaus, um den doch etwas abstrakten Anforderungsmanagement etwas Farbe und Leben zu verleihen. Also Mitarbeit bei VATICAS, einem VAFORIT Teilprojekt. Es galt, den RDPS, den Radartracker aus P1, ins schöne neue VAFORIT Umfeld zu überführen. Während die Kollegen fleißig neue Anforderungen wie Umstellung auf den ASTERIX Standard in Programmcode gossen, oblag es mir, alle nunmehr obsoleten Funktionalitäten wie Berechnung von Estimates, QNH Processing und anderes mehr zu entfernen. Mein hauptsächlich Beitrag hier war also das Vernichten, nicht das Schaffen von Etwas.

Mir bot sich mit dem Wechsel nach Karlsruhe im Rahmen der Inbetriebhaltung die Chance, das System, an dem ich an der Entwicklung als Informatiker mitwirken durfte, im praktischen Einsatz weiter betreuen zu können. Hier sollte das neue System nach mehreren Verschiebungen ja (zuerst) in Betrieb gehen.

Aber seit dem Cutover zu iCAS am 11. November ist auch VAFORIT kein Thema mehr beziehungsweise meiner Meinung nach noch zu präsent, als dass es sich für einen Geschichtsbeitrag eignen würde.

Da bleibt mir als einziges Thema von einiger Relevanz ein Beitrag zum EOD, dem Engineer on Duty; ein Konzept welches den Wechsel von VAFORIT zu iCAS überlebt hat. Hier also meine subjektiven Erfahrungen und Eindrücke aus der Arbeit der letzten fünf Jahre.

Eingeführt wurde diese Rolle nach einer erfolgreichen Testphase bei den Münchner Kollegen ein Jahr zuvor hier in Karlsruhe im vierten Quartal 2012. Da lief VAFORIT schon einige Zeit. Im neuen Design zeigte sich seit dem Cutover der neue Betriebsraum mit der sogenannten Brücke mit Arbeitsplätzen für die Wachleiter FVK, Wachleiter

FDB und, noch unbesetzt, für den kommenden EoD. Noch nannte der sich SL1 (Service Level 1) und wirkte wie zu KARLDAPs Zeiten schön stilecht hinter Schränken voller Technik in einem abgetrennten Raum im Erdgeschoss, von manchem auch schlicht *Maschinenraum* genannt.

Das war der Ort, wo die Technik ihren Sitz hatte und die Unzahl an Servern, Lotsenarbeitsplätzen, Netzwerken, Funk- und Fernsprechequipment (ISIS) und Klimatechnik überwachte und steuerte, ebenfalls mittels beträchtlicher technischen Gerätschaften wie CMMC.

Anfallende notwendige Absprachen zwischen Technik und Betrieb, so wurde mir berichtet, erfolgten hauptsächlich telefonisch.

Mit Einführung der Rolle EOD wurde die technische Überwachung durch das Systemmanagement in den Betriebsraum verlagert und die telefonische Kommunikation durch direkten Austausch ersetzt, in der Hoffnung und Annahme, schneller auf Störungen reagieren zu können und geplante Wartungsmaßnahmen besser in den betrieblichen Ablauf integrieren zu können.

Steigender Automatisierungsgrad der ATS -Systeme erhöht in zunehmendem Maße die Abhängigkeit der FS-Betriebsdienste von der Verfügbarkeit der technischen Infrastruktur, heißt es in einer Powerpoint Präsentation zum Thema Einführung EOD.

Und weiter:

Veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen erfordern Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen

Zusammenarbeit von Betrieb und Technik auf Augenhöhe, wie es mir eine ehemalige Führungskraft einst erläuterte. War dies nicht schon bisher der Fall?

Ich erinnere mich an das eine oder andere Statement verschiedener Kollegen mit jahrelanger Erfahrung im KARLDAP Systemmanagement, die das neue Konzept mit Skepsis betrachteten und einwarfen, „dort oben“ im Betriebsraum wäre ein konzentriertes Arbeiten erschwert. Der allgemein höhere Lärmpegel, so erklärte man mir auf Rückfrage, sei eben höher als in der SSÜ im Erdgeschoss. Und man stünde eben mehr unter Beobachtung. Stimmen und Einwände von Kollegen mit jahrelanger Erfahrung,

bewährt im Einsatz. Andere Kollegen sowie meine Wenigkeit, welche ohne einen solchen Hintergrund wegen der Einführung von VAFORIT neu ins Systemmanagement kamen oder wechselten, standen dem EOD Konzept offener gegenüber. In meinem Falle gar war es genau dieses Konzept, welches letztendlich den Ausschlag gab, mich zu einem Wechsel aus meiner hessischen Wahlheimat nach Karlsruhe zu entscheiden.

War ich, waren wir vielleicht ein wenig naiv, was die Einführung des EODs anging? Würden unsere Erwartungen erfüllt werden? Das würde sich in den nächsten Monaten und Jahren dann schon zeigen.

Auf diese neue Art der Zusammenarbeit, so schien es auch die DFS selbst zu sehen, bedurfte der Vorbereitung, der Eingewöhnung. Betriebliche und technische Überwachung sollte künftig als Aufgabe eines Teams gesehen werden. Teambuilding, wie es neudeutsch so schön heißt, wurde nötig und ein entsprechendes zweitägiges Event angesetzt. Zwangsloses Kennenlernen und Erfahrungsaustausch mit anschließendem Workshop am zweiten Tag.

Ich zitiere erneut aus der Powerpoint Präsentation:

Mit der Einführung des „EoD“ soll erreicht werden:

- *Verbesserung der Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Betrieb und Technik im Betriebsraum der Kontrollzentrale in Karlsruhe.*
- *Harmonisierung der Inbetriebhaltung der ATS-Systeme im GB CC über alle Kontrollzentralen durch Nutzung der bereits in München und Bremen bewährten EoD-Arbeitsplatztechnik am EoD-Arbeitsplatz in Karlsruhe.*
- *Sicherstellung des Service Level 1 für die Komponenten der ATS-Systeme der Kontrollzentrale in Karlsruhe auch unter sich zukünftig verändernden Rahmenbedingungen mit grundsätzlich einem Arbeitsplatz.*
- *Bereitstellung eines Ansprechpartners für den Betriebsdienst in Bezug auf die gesamte technische Infrastruktur in der Kontrollzentrale Karlsruhe.*

Wie beim FVK auch arbeitet der EOD im Schichtdienst rund um die Uhr: 24/7, also 24 Stunden am Tag an sieben Tagen in der Woche, den insgesamt, ich schlage nach, 19 Kollegen abdecken. Wir als EOD arbeiten bis auf wenige Stunden am Tag zu zweit, dem sogenannten Swing, der

Pausenzeiten abdeckt und bei höherer Arbeitsbelastung den EOD unterstützt, sowie der Planer den Radarlotsen.

Die Anfangszeiten und der Schichtrhythmus unterscheiden sich von den Kollegen aus dem FVK.

Unsere Schichten teilen sich in Früh-, Spät- und Nachtschicht, welche jeweils um 06:00, 14:00 und 22:00 lokal beginnen. Die normale Schichtfolge besteht aus zwei Frühdiensten auf der Brücke, einem Tagdienst, zwei Spätdiensten als EOD und Swing und einer Nachtschicht, gefolgt von vier freien Tagen. Eine Schichtfolge oder Hülse umfasst also zehn Tage, bevor es wieder von vorne losgeht.

Die Spätschicht des Swings ist versetzt und geht von 16:00 bis 01:00 lokal. Der EOD ist also in der Nacht von 01:00 bis 06:00 allein; in den zwei Stunden zwischen 14:00 und 16:00 gibt es zwar keinen Swing, aber normalerweise einen oder mehrere sogenannte Tagesdiener, den SL2, welcher ebenfalls Unterstützung leisten kann.

Überhaupt spielt Unterstützung durch Dritte eine große Rolle bei uns:

- Der EoD ist der **zentrale Ansprechpartner** des FS-Betriebsdienstes in Bezug auf den Status der operativ genutzten technischen Infrastruktur in einer Kontrollzentrale

heißt es weiter in der Powerpoint Präsentation.

Wir als EODs sind mehr Generalisten als Spezialisten; bei uns (sollten) Fragen, Störmeldungen und generell alles Abzuklärende auflaufen, um gemeinsam mit dem Supervisor weitere Maßnahmen zu planen und zu veranlassen.

Wir tauschen uns also aus mit dem oder den jeweiligen Spezialisten der verschiedenen Systeme, lassen uns über mögliche Auswirkungen, Workarounds und Lösungsalternativen beraten, wägen ab mit Blick auf betriebliche Abläufe und entscheiden dann allein oder zusammen mit dem Supervisor über das endgültige Vorgehen. An uns liegt es, den Überblick zu behalten über laufende und anstehende Wartungsmaßnahmen, betriebliche Randbedingungen wie Einschränkungen und Steuerungen aufgrund von Wetter oder reduziertem Staffing. All diese Faktoren nicht-technischer Natur gilt es zu berücksichtigen; Gesichtspunkte, welche dem jeweiligen Systemspezialisten oftmals nicht bekannt sind, bekannt sein können, aber nicht weniger Gewicht haben als rein technische Sachgründe.

Daher eben liegt die abschließende Beurteilung notwendigerweise beim EOD, auch wenn dieser bei Wartungsmaßnahmen, bei der Installation von neuer Software oder der Lösung plötzlich aufgetretener Probleme auf die Zu- und Zusammenarbeit der Kollegen angewiesen ist, welche auf ihren jeweiligen Gebieten die volle sachliche Kompetenz haben, ohne die die Inbetriebhaltung komplexer ATC Systeme wie VAFORIT oder iCAS einfach nicht möglich wäre.

Viele Informationen bekommen wir durch unsere verschiedenen Überwachungssysteme automatisch, etwa Ausfälle von Radaranlagen, OLDI Verbindungen oder Störungen an Sende- und Empfangsanlagen.

Ein nicht geringer Anteil an Ereignissen aber lässt sich nicht einfach durch Sensoren und Computer überwachen, sondern bedarf der Rückmeldung des Lotsen, entweder direkt oder durch den Supervisor. Tracksprünge, Doppeltracks oder Background Noise auf Frequenzen etwa. Nicht immer funktioniert das mit den Rückmeldungen in der Praxis. Ich erinnere mich zum Beispiel an den Fall eines Doppeltracks, der an einem Arbeitsplatz von einem Lotsen beobachtet wurde. Ursächlich waren letztendlich fehlerhafte Plots einer bestimmten Radaranlage. Zu dem betreffenden Zeitpunkt hatte ich Dienst als EOD. Erfahrung von dem beobachteten Doppeltrack habe ich allerdings erst Tage später, als ein Kollege im fernen Langen mich das Ergebnis einer Analyse dieses Vorfalls zukommen ließ. Der Fall wurde am EOD vorbei auf anderen Wegen dem Produktmanagement gemeldet.

Wer war noch gleich der zentrale Ansprechpartner, liebes Powerpoint?

Wie beim FVK auch ist die Tätigkeit als EOD berechtigungspflichtig. Aufbauend auf dem Allgemeinen Erlaubniskurs an der Akademie ist ein mehrwöchiges OJT zu absolvieren, um schließlich mit einer Prüfung die Ausbildung abzuschließen. Zusätzlich zu der EOD Berechtigung besitzt jeder EOD eine oder mehrere sogenannter SL2 Berechtigungen, welche weitergehende Installations- und Wartungsmaßnahmen an Anlagen der operativen Flugsicherungstechnik erlauben, zum Beispiel am Radartracker, der beim neuen iCAS System unter dem Namen SDPS firmiert, am iFDPS, dem neuen Flugplanverarbeitungssystem, am ISIS, STCA oder anderen Systemen. Bei diesen Themen ist mehr Detailwissen gefragt und der EOD wird hier mehr zum

Spezialisten und arbeitet auch enger mit dem Produktmanagement zusammen. Um einen Vergleich mit dem FVK zu ziehen: Ein Lotse arbeitet nur in den Sektoren, welche zu seiner EBG gehören; der Techniker oder Ingenieur arbeitet nur an Einrichtungen, für welche er eine SL2 Berechtigung besitzt. Und nur, wer als Mitarbeiter im Systemmanagement die EOD Berechtigung besitzt, arbeitet auf der Brücke als EOD. Es gibt einige, wenn auch wenige Mitarbeiter, welche im Tagesdienst aus verschiedenen Gründen ausschließlich SL2 Tätigkeiten ausüben.

Der Dienst auf der Brücke ist also nur ein Teil unserer Arbeit. Wir EODs sind als SL2 Personal weiterhin in den Technikräumen im Erdgeschoss tätig, installieren neue Softwarereleases, unterstützen Produktmanagement und Hersteller bei Abnahmetests, sind als Ausbilder tätig oder nehmen weitere Sonderaufgaben wahr und schreiben Berichte für „der flugleiter“.

Auch wandeln sich die Aufgaben immer mal wieder, neue wie die Überwachung der Sprachaufzeichnung kommen hinzu, andere wie die Überwachung des RMCDEs werden obsolet, da diese für das Nachfolgesystem SDDS-NG zentral durch das NKZ in Langen übernommen wird.

Haben sich also im Rückblick auf die letzten fünf Jahre alle Erwartungen erfüllt, die seinerzeit in das EOD Konzept gesetzt wurden? Diese Frage wird jeder von uns EODs für sich alleine beantworten müssen. Aus meiner Sicht sicher nicht vollständig. Die Kommunikation zwischen Betrieb und EOD funktioniert nicht immer, wie das obige Beispiel zeigt. Auch gemeinsame Ausfallübungen mit Betrieb und Technik gab es in letzter Zeit weniger. Vielleicht sollte mal wieder ein Termin für ein neues Teambuilding angesetzt werden.

Aber Verbesserungspotential gibt es überall. Meine Entscheidung jedenfalls habe ich nicht bereut. Der Schichtdienst mit wechselnden Arbeitszeiten ist schon fordernd, besonders nachts, aber vier freie Tage, oft unter der Woche statt nur zwei am Wochenende bieten mehr Optionen und Möglichkeiten für Freizeitgestaltung und Kurzurlaube.

Dieser Beitrag ist in der Kürze der Zeit entstanden; irgendwie, so glaube ich, ist der Redaktionsschluss immer am nächsten Tag. Aber wer weiß, vielleicht gibt es in fünf Jahren wieder einmal Gelegenheit für solch ein Thema im „der flugleiter“.

Unser Beruf wird bald aussterben

eine provokante Hypothese von Roman Glöckner



von Roman Glöckner

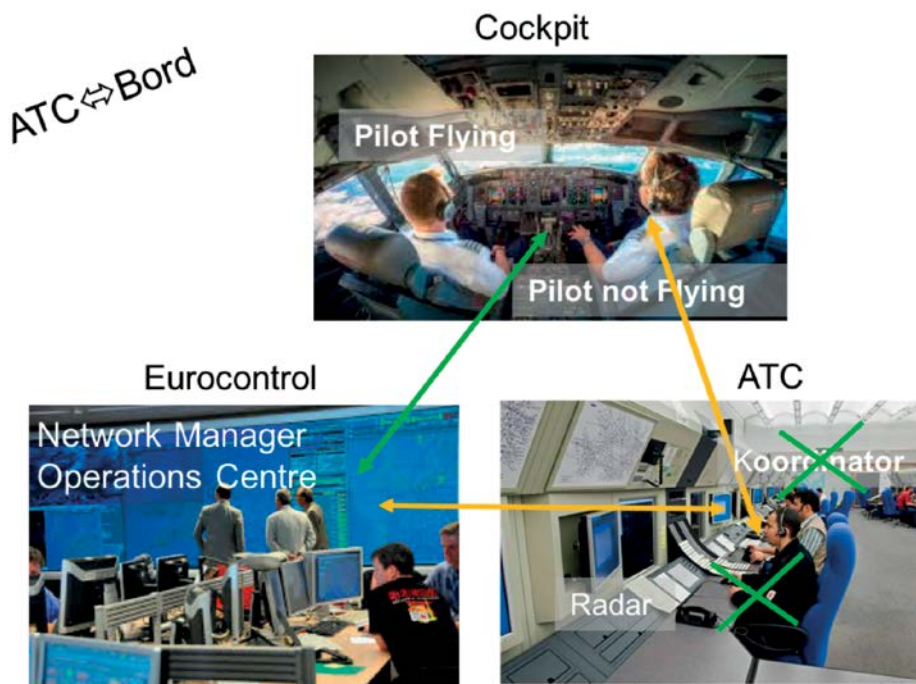
Es gibt zwei Gründe zu diesem Artikel. Der erste war die Abhandlung eines renommierten Online Portals zum Thema "Industrie 4.0" (Digitalisierung) in der Luftfahrt. In einer Zukunftsbeurteilung die Flugsicherung betreffend waren da mal eben keck der Radar- und Koordinationslotse auf einer

Systemgrafik durchgekreuzt - weil: nicht mehr notwendig... Müde lächelnd ging ich zum nächsten Artikel über, wissend, dass uns schon seit Jahrzehnten ob des technischen Fortschrittes der Garaus prophezeit wird und es von uns noch immer reichlich Vertreter in Tower und Kontrollzentralen gibt. Selbst Flugdatenbearbeiter, die nach

Aussagen meiner Ausbilder Anfang der 90er Jahre schon in Kürze verschwunden sein sollten, sieht man noch immer die Center bevölkern.

Ein paar Tage später fragte mich mein technikaffiner Sohn, warum wir eigentlich noch nicht längst durch Computer ersetzt seien - Algorithmen zu Stafflung und Sequenzierung könnte man inzwischen doch mit Leichtigkeit programmieren. Etwas angesäuert verteidigte ich unseren Berufsstand mit dem Vortrag, den ich schon einige Male bei passender Gelegenheit Freunden und Verwandten hielt. Sprach von unberechenbaren Einflüssen ins System wie Gewitterzellen, unerwarteten Geschwindigkeiten der Flieger, Notfällen und nicht zuletzt der Kreativität und dem Bauchgefühl des Lotsen, welches Entscheidungen beeinflusst und deren Komplexität nie von einem Computer ersetzt werden könnte. Der 17-Jährige akzeptierte die Argumente des 51-Jäh-

Verlagerung der Mission Control an Bord



Darstellung: © Brützel

rigen aber nicht und fragte, was bei dem gegenwärtigen Tempo der digitalen Entwicklung dagegenspräche, dass man alle plausiblen Reaktionen im System auf alle nur möglichen Ereignisse - also auch im Cockpit - standardisiert festlegte und so technisch unbeherrschbare Situationen praktisch ausschließe. Außer dem schwachen Argument, dass ich mir nicht vorstellen könne, dass so etwas gelänge, fiel mir dazu nichts mehr ein.

Betrachten wir doch mal das Thema der „verschwundenen Berufe“. In meiner Kindheit bewunderte ich in Berlin Köpenick an der Kreuzung Linden-/ Ecke Bahnhofstrasse die Verkehrspolizistin, die dort Tag für Tag auf einem Podest mit einem schwarz-weiß gestreiften Stab den Verkehr regelte. Wenn ich Kindern heute davon erzähle, schauen die mich nur verständnislos an. Wir alle kennen die Beispiele: Schreiber, Schmied, Böttcher, Glöckner, Leuchtturmwärter. Aus der näheren Vergangenheit und unserer Branche sind dem einen oder anderen sicher noch die Funker, Bordingenieure und Navigatoren bekannt, die auch schon längst aus den Cockpits verschwunden sind, wenige Jahrzehnte, nachdem sie überhaupt erst entstanden sind. Der technische Fortschritt fordert seine „Opfer“ und was spricht am Ende dagegen, dass auch komplexe Berufe wie Pilot oder Fluglotse von der Technik „gefressen“ werden. Drohnen machen es auf der einen Seite vor und auch Systeme wie TCAS, VAFORIT und ICAS beweisen, wie nach und nach Piloten und Lotsen Arbeit und Verantwortung genommen werden könnten.

Je komplexer der Beruf umso schwieriger wird das sein und umso später könnte es geschehen. Gerade wenn die Sicherheit von Menschen im Spiel ist. Viel hängt davon ab, ab wann die leitenden Flugsicherungsmanager und Kontrollbehörden dazu bereit sind, Verantwortung und auch Haftung von den Lotsen und Piloten weg auf die „Roboter“, die Systementwickler und Entscheidungsträger zu übertragen. Man braucht sich nur die Diskussion über Verantwortung und Haftung beim selbstfahrenden Auto anzusehen. In der Zweidimensionalität ist man da schon recht weit - was spricht dagegen, das auch in der Fliegerei voran zu treiben?! Nötig sind dazu nahezu perfekte Algorithmen und nahezu ausfallsichere, von Hackern nicht angreifbare und mehrfach redundante Technik. Spätestens wenn dieses Ideal zu akzeptablen Kosten zur Verfügung steht, sollten wir uns nach anderen Jobs umsehen. Machen wir uns nichts vor - wo Manager, Kostencontroller und Shareholder die Chance sehen, Menschen durch Technik zu ersetzen, werden sie sie nutzen. Roboter brauchen keine Pausen, keine Renten- und Arbeitslosenversicherung, keine Gewerkschaft. Sie führen keine Tarifverhandlungen, gründen keine Betriebsräte.

Das Wort „bald“ im Titel dieses Artikels ist relativ und ich hab es eher eingesetzt, um zum Lesen zu animieren. Sicher werden einige von uns vielleicht als eine Art Systembeobachter oder „Back up Lotse“ überleben, aber eines Tages wird auch unser Beruf in seiner jetzigen Ausprägung Geschichte sein. Dessen bin ich mir sicher.

Aus der Redaktion – in eigener Sache

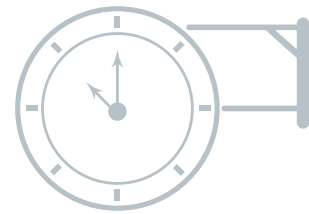


von Hans-Joachim Krüger

Leider haben sich in der Ausgabe 05/17 zwei Fehler eingeschlichen, die hier gerne korrigiert werden sollen.

Auf Seite 40 der letzten Ausgabe wird in einem sehr interessanten Bericht mittels eines Tagesprotokolls der vorübergehende Umzug und Einsatz eines FIS-Kollegen von Langen nach München beschrieben.

Ein weiterer Fehler ist auf der Seite 29 zu finden – in der Rubrik Spotterbilder hat sich ein Cobalt – Airbus 319 zu sehr breit gemacht. Die mit dem Untertitel versehene KLM –Fokker 70 finden sie nun auf der Seite 70 direkt über dem Impressum.



Personalplanung ... ein Alptraum

Neulich, ... es war wohl in der Nacht auf den 1. April ... und zusätzlich zurückzuführen auf die Tatsache, dass gleichzeitig auch die Mondphase auf voll stand ..., begab es sich, dass mir folgender Traum widerfuhr:

Unter der Überschrift „**Zu wenig Fluglotsen bei der DFS**“ berichtete ein intern allen Mitarbeitern geläufiges Magazin unverblümt über teilweise erhebliche Personal-Defizite im Bereich dieser weitgehend unbekanntenen – auf peripherischen Bahnen elliptisch um das Zentral-Gestirn „Hauptverwaltung“ kreisenden – Spezies von Wasser-Trägern in den operativen Randbereichen unserer Außenposten.

Gleich zu Beginn des Berichtes (dies zeugte einmal mehr von professioneller journalistischer Arbeit in der Redaktion der DFS-Mitarbeiterzeitung „direct“) die für die werten Leser erklärenden Antworten zunächst auf grundsätzliche Fragen, wie...

„**Was machen Fluglotsen?**“,
„**Warum gibt es sie überhaupt?**“,
„**Können wir nicht einfach auf sie verzichten?**“,

gefolgt von provokanten Nachfragen der Art, ... wie ...

„**Wo gibt es zu wenig ...?**“,
„**Wie viel sind sie zu wenig ...?**“,
„**Warum dürfen sie denn auf einmal zu wenig sein ...?**“,

um abschließend verneinend feststellen zu müssen ...

„**Ist das vielleicht nur ein Gerücht ... ?**“.

Sehr detailliert und mit viel fachlicher Kompetenz stieg dann der Redakteur in die Materie ein:

Aufgelistet nach sämtlichen Niederlassungen in unserer Republik wurden im Folgenden samt und sonders die Personal-Fehlbestände in Prozent angegeben, was (trotz bekanntermaßen strengstens gehüteter Daten in diesem Bereich!) auf gewohnt extrem sorgfältige Recherchen schließen, – und publizistisches Rückgrat erkennen ließ Hinblicklich zu erwartender Nachstellungen seitens des Datenschutz-Beauftragten.

Es war dann im weiteren Text von 5%, 10%, 15%, 20% und örtlich gar von unglaublichen 25% **unter SOLL** die Rede, was mir - erschauernd ob dieser Größenordnung – meinen Tiefschlaf fast gefährdete !!!

Des Weiteren stand dort geschrieben, dass hochrangige Verantwortliche sich selbst und unmittelbar Untergebene in Trance versetzt haben sollen, um den enormen psychischen Druck (welcher auf ihnen und ihresgleichen lastete bei der bloßen Imagination einer möglichen Aufdeckung ihrer zahlreichen Fehlentscheidungen und der dann anstehenden Erklärungsnotstände) wenigstens in Teilen kompensieren zu können.

Verlautbarungen zufolge erwogen dennoch zeitweise gleich mehrere namhafte Personen der Führungsspitze angesichts drohender Schmach durch Entdeckung und Zuordnung den Gang nach **Ka-den-ossa** (...alternativ in den Freitod), - verwarfen diese Überlegung aus übergeordneten Erwägungen jedoch sehr bald schon wieder!

Was hätte aus unserer Firma schließlich ohne sie werden können!!!???

Diese bedauernswerten Herren besaßen mein volles Verständnis und mein uneingeschränktes Mitleid: ... Muss es nicht frustrierend sein, von der sprunghaften Entwicklung des Luftverkehrs überrollt zu werden, plötzlich feststellen zu müssen, dass Lotsen per Tarif-Vertrag bereits frühzeitig in den Ruhestand versetzt werden, einige von ihnen gar dreist und hinterhältig ihren 55igsten Geburtstag über Jahre hinweg geheim halten (um ihn dann unvermutet bekanntzugeben!), weibliche Lotsen meuchlings und unter niederträchtigster Ausnutzung ihrer Evolutions-Rolle geschwängert werden und damit ein weitestgehend unberechenbares Element für die personelle Einsatzplanung darstellen, andere Mitarbeiter wiederum gänzlich abgeschrieben werden müssen, da sie kurioserweise den Anforderungen der "medical check-ups" nicht mehr genügen (...was gemäß Personal-Multiplikator gar nicht vorgesehen ist), - und in aller Deutlichkeit erkennen zu müssen, dass nun Nachwuchs in ausreichender Zahl unglücklicherweise bis dato nicht rekrutiert worden war !!!???

Gnadenlos wurde von dem Verfasser des Artikels aufgedeckt, was in vielen Kontroll-Zentralen bereits seit Jahren hinter vorgehaltener Hand gemunkelt oder aber in gewissen (renitenten) Kreisen gar als offenes Gerücht gehandelt wurde!

Jetzt war ein guter Ratgeber teuer!

Erneut hielt ich beim Lesen des Berichtes inne, denn maßloses Entsetzen bemächtigte sich meiner: ... dämmerten

wir alle in den vergangenen sechs Jahren denn nur in einem festen Dornröschen-Schlaf dahin? – War eine solch außergewöhnlich verfahrenere Situation überhaupt wieder in absehbarer Zeit in den Griff zu bekommen? – Welche Konsequenzen auf den geregelten Ablauf im täglichen Flugsicherungs-Allerlei wird die aufgezeigte Problematik wohl in der nun kommenden Zeit mit sich bringen??? – Jedoch, ...

in der Ruhe und Übersicht liegt die Kraft!

War doch im Weiteren zu meiner sofortigen Besänftigung unmittelbar nachzulesen, dass vor 72 Stunden schon (... also rechtzeitig) Instanzen ad hoc „angedacht“ und Termine „anberaumt“ worden waren, auf welchen der aufgedeckte Missstand nun vehement diskutiert zu werden hatte!

Drei Work-Shops hatten im berühmigten „SPRINT-Verfahren“ in den vergangenen zwei Tagen bereits „aufbereitet“, womit sich eine in baldiger Zukunft(!) zu bildende Arbeitsgruppe intensiv befassen sollte, – ein umfassendes Grundsatz-Papier lag auch schon vor, – der Tag des Kick-off-Meetings einer neuen Projekt-Gruppe war nicht fern! – Kurzum: ...

es wurde geforscht, geplant, ... man war aktiv!!!

Ausgerüstet mit derlei „Maßnahmen-Paket „*sehe man sich in der Lage, das Heft des Handelns zurückzugewinnen*“. – So man dennoch nicht gänzlich Herr der Misere werden könne, schienen zumindest die Wogen für's erste geglättet!

Darüber hinaus wurde - bar jeglicher Grundlage - das Gerücht gestreut, der Verband Deutscher Flugleiter e.V. diene sich zeitgenau als großer Helfer in der Not an, indem er der Geschäftsleitung unterbreitet habe, dass die personalintensive PL-Einweisung der Frankfurter Kollegen sofort eingestellt werden müsse und etwaige Gedanken an die ursprünglich angestrebte, umfassende Schulung der Düsseldorfer Lotsen ebenfalls (unbedingt !) schon im Vorfeld zu unterbinden sei.

Der Vorstand begründe dies damit – so wurde kolportiert –, dass seit Beginn des Jahres 1999 jegliche Fortbildung für Mitarbeiter der operativen Dienste ohnehin schon in Gänze schließlich storniert worden sei und im vorliegenden Fall (...im Besonderen unter Berücksichtigung der gegenwärtig prekären Situation) es nun beileibe gar keinen Bedarf an solch überflüssigem Beiwerk gebe!

Eine einmalige nachmittägliche Einweisung von gegebenenfalls bis zu vier Stunden. Dauer biete sich hier ersatz-

weise an ... und habe sicherlich (!) den gleichen Nutzen. Darüber hinaus wischte man alle weiteren, potentiellen Bedenken der DFS-Geschäftsleitung vom Tisch und erteilte ihnen "General-Absolution“ mit folgenden schlagenden Argumenten:

Fluglotsen sind schließlich tolle Hechte (...wie man weiß), - das lernen die im Laufe der Zeit auch allein, - bei allen Neuerungen der Vergangenheit wurde letztendlich ja auch nicht anders verfahren, - es ging noch immer alles gut, - man muss Prioritäten setzen, - Current Operations hat allemal Vorrang, - was gibt's denn schon groß zu wissen: 3 Meilen / 1000 Fuß ! – Schluss und Aus !!!

Die führenden Köpfe unserer Firma piffen sich eins auf die zahlreichen Dementis des VDF und dessen angekündigten heftigsten Widerstand gegen solches Gedankengut hinterfragten natürlich nicht lange, aus welchen obskuren Kanälen denn diese – das Ansehen des Verbandes schädigenden (...weil diskriminierend stupiden) – , infamen Gerüchte denn nun ursprünglich stammen mögen, fragten sich lediglich kurzerhand, warum sie eigentlich nicht selbst auf diese Idee verfallen waren (ging der Vorschlag doch konform mit ihren sonstigen Äußerungen!), verliehen ihrer Dankbarkeit gegenüber dem Verband Deutscher Flugleiter immerhin Ausdruck durch Zuerkennung des **DFS-Innovationspreises 1999**, machten das fragliche Vorhaben schnell noch zum Inhalt eines eigens aufgelegten "Prime Priority Projects" unter Leitung eines studierten "General Philosophy Managers" (mit dem Ziel einer international verwertbaren Weiterentwicklungs-Form), um zu erwartende Früchte aus der (internationalen) Umsetzung begründbar verein-nahmen zu können und ...

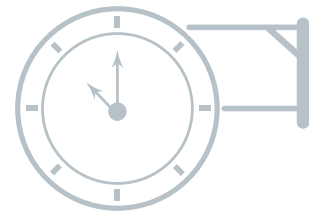
... alles war wieder in bester Ordnung!

Innerhalb kürzester Zeit kehrte folglich wieder besinnliche Ruhe ein in der Hauptverwaltung und der Geschäftsführung; - die gleichmäßig strömende Papierflut hatte etwas zugenommen, - man war wieder ein kleiner, abgeschirmter, undurchdringlicher und um sich selbst drehender Mikro-Kosmos!!!

Und ...

... so war es gut !!!

Während ich mich zu diesem Zeitpunkt noch fragte, welchen ungeheuren Dank einem solch aufbereiteten Artikel im



Stile eines „SPIEGEL“ doch gebührt und ich bei mir dachte, den mutigen Schreiber ernsthaft zur Nominierung für den anstehenden Pulitzer-Preis vorschlagen zu wollen ... wachte ich auf (schweißgebadet zwar, doch immerhin beruhigt), nahm meine Temperatur und konstatierte verblüffende 45° Celsius im abgedunkelten Schlafzimmer!

Ich musste unwillkürlich schmunzeln über diesen bösen Traum und meine rege Phantasie, ... die Realität sieht schließlich anders aus:

Wie sich auf Anfragen herausstellte, gibt es – Gott sei Dank – gleich mehrere namhafte Gruppierungen, welche verantwortlich zeichnen für dieses immens wichtige Ressort **“Personalplanung“**, so dass mit Fug und Recht gesagt werden kann, dass in unserer Gesellschaft (mit offenbar eingeschränkter Haftung) die Bedeutsamkeit der Materie erkannt wird und ... natürlich gebührende Berücksichtigung findet.

Immer wieder gerne wird an erster Stelle die BFS genannt, welche als Verursacher von "Alt-Lasten" sich mit diesen Meriten noch nach Ablauf von mehr als sechs Jahren schmücken darf (...da kann man doch 'mal sehen, wie weit-sichtige Entscheidungen aus einer damals bekannt effizient wirkenden Verwaltung sich langfristig auswirken!).

An zweiter Stelle werden häufig ehemalige, namhafte Führungskräfte der noch jungen DFS-Vergangenheit erwähnt, welche dafür von dritter Seite fortwährend ob ihrer damaligen, tollen Leistungen „gelobt“ werden.

Schade eigentlich, dass genau diese potenten Herren unerklärlicherweise zwischenzeitlich ausnahmslos andere Ämter bekleiden, in welchen sie sich denn erneut positiv „austoben“, - selbstredend (es sei ihnen gegönnt) gegen entsprechend höhere, leistungsgerechte Donation (oder heißt es Dotierung?).

Last not least finden zum dritten auch Vorruheständler und mitunter Rentner "lobend" Erwähnung, wenn es heißt:

“Wer soll hier den Orden kriegen!?”

Obschon, ... auf den ersten Blick scheint es denn (oberflächlich betrachtet!) auch nicht sonderlich schwierig, im Fall einer „gesunden Altersstruktur“ wenigstens einigermaßen (!?) den erforderlichen Personalbedarf nun zu errechnen (...oder zumindest ansatzweise zu treffen)!

Gehen wir der Einfachheit halber von folgenden Zahlen aus:

Voll lizenzierter Lotse im Alter von etwa 25 Jahren, - Versetzung in den Vorruhestand im Alter von 55 Jahren = Lotsen-Generation währt 30 Jahre!

Des Weiteren:

Im Bereich der DFS werden ca.1.800 Fluglotsen beschäftigt. Mithin muss im Schnitt mit 60 Abgängen pro Jahr gerechnet werden!

Das mathematisch erfasste Zahlenwerk über die außergewöhnlichen Erscheinungen, welche die o.g. 30-jährige Generationslänge minimieren (z.B. Untauglichkeit, Schwangerschaft, Erziehungsurlaub, Heil-Kuren, vorgezogene Sterbefälle, vorgezogener Vorruhestand gemäß MTV § röm. 1 / 1.1 - 7a, Verwendungsbedarf an „Lotsen in Stabsstellen“ etc. etc. etc.) liegt ebenfalls vor und kann - entsprechenden Willen vorausgesetzt - dazu addiert werden.

Statistisch bekannte Größen wie die Ausfall-Quote unserer Auszubildenden während der theoretischen Schulung sowie anschließendem OJT-Training muss zusätzlich unterlegt werden und ...

... fertig ist der Kuchen!

Mal rein hypothetisch: ... gäbe es in einem solch bedeutenden Produktions-Zweig unserer Firma wie dem „Operativen Dienst“ tatsächlich (!!!) personelle Defizite (aus welchen Gründen auch immer) ...

... gar nicht auszudenken!

„DFS. Ein Wintermärchen“ – Just Culture

Wie jedes Jahr im grauen Monat November hat Joe Zeit und versucht das abgelaufene Jahr zu analysieren.

Es ist wie ein Déjà-vu, wenn Joe an die prekäre Personalsituation denkt, zumal ja schon im vergangenen Jahr von den Kollegen aus den Centerbereichen düstere Prognosen abgegeben wurden. Aber da Joe grundsätzlich an das Gute glaubt und man doch den „Supertrichter“ als Lösung erfunden hatte, konnte er überhaupt nicht verstehen, warum jetzt auch noch die Towerlotsen Schreckensszenarien heraufbeschwören.

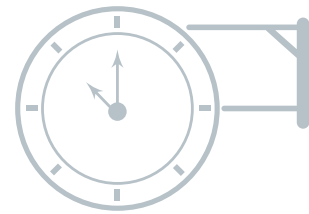
Die Ursache des Problems wurde diesmal erstaunlich schnell gefunden: Es sind die Airlines mit ihrer nicht vorhersehbaren Verkehrssteigerung und die „Lehmschicht“! Da fragt sich Joe natürlich wie das zu verstehen sei? Joe hat zwar nicht Volkswirtschaft und BWL studiert aber wenn die Wirtschaft boomt und die 10 Wirtschaftsweisen einen Aufschwung vorhersagen, warum haben dann die Männer in den grauen Anzügen in seiner eigenen Firma das nicht gelesen? Oder hat man gedacht, dass der Kelch vielleicht an uns vorbei geht??? Oder hat man da etwa den Kelch mit dem Trichter verwechselt?

Dass die Airlines jetzt plötzlich und unerwartet mehr fliegen und die somit in erster Linie Schuld sind an unserer Misere, kann man ja ggf. noch als Ausrede akzeptieren, denn wer übernimmt schon gern Verantwortung und schon gar nicht, wenn es schiefgeht.

Was Joe aber überhaupt nicht versteht, war die Sache mit der „Lehmschicht“. Da soll es also noch jemanden geben der schuldig ist und der soll auch noch in unserem Unternehmen sitzen und die Informationen in die Schaltzentrale der Macht unterbinden? Das kann er einfach nicht nachvollziehen. Da gibt es doch Methoden und Ausfallkoeffizienten und Formeln, alles was man braucht, um eine bedarfsgerechte Planung nach einem bewährten und ausgeklügelten System zu ermöglichen. Und man weiß, welcher Mitarbeiter ungefähr wann in Rente geht. Das kann doch eigentlich kein Hexenwerk sein? Liegt es daran, dass dort jemand nicht eins und eins zusammenzählen kann? Joe fragt sich ob man denn auch daran gedacht hat, dass die vielen jungen Mädels, die in letzter Zeit den Lotsenjob erlernt haben, dafür unterschrieben haben, dass sie nicht schwanger werden? Aber nein das kann nicht passieren, denn seine Gewerkschaft hatte ja vorgesorgt, da gab es ja Kondome als Werbegeschenk....



Photo: DFS



Oh Schreck, vielleicht wurde da nicht rechtzeitig nachgeliefert, dann wären wir letztendlich selbst Schuld an der Personalmisere...

Die Kollegen eines kleinen gallischen Towers haben berichtet, dass der Nachtschichtanteil der Kollegen bis zu 40% und teilweise sogar darüber beträgt. Außerdem sei man angeblich mit fünf Mann bzw. Frau unter Soll besetzt. Joe überlegt sich gerade, was wohl der Niederlassungsleiter und die Geschäftsleitung unternehmen, um diese „Helden der Arbeit“ täglich neu zu motivieren, denn etliche dieser Mitarbeiter sind schon weit über das „Lot-senverfallsdatum“. Da wird von einem Hilferuf nach ganz oben berichtet. Geschlichtet wurde das Problem lösungsorientiert mit einer Mediation. Diese wurde (nur) mit dem zuständigen Personal durchgeföhrt, vermutlich hatte die Geschäftsföhrtung keine Zeit oder andere Prioritäten.

Denn man musste sich um die wirklich wichtigen Dinge kümmern, die konsequentes und zeitnahes Handeln erfordern. Da soll angeblich aus Anlass des letzten Fluges einer langjährig befreundeten Airline, von einigen „Youngstern“ eine Abschiedszeremonie genehmigt und somit der gute Ruf des Unternehmens aufs Spiel gesetzt worden sein. Joe hatte aus der Presse davon erfahren und war emotional ergriffen und traurig zugleich in Sorge um das Schicksal dieser Kollegen. Man hörte in diesem Zusammenhang böse Gerüchte über Managementfehler als Ursache der Pleite. Augenblicklich durchzuckt es Joe und er denkt wieder an die „Lehmschicht“ im eigenen Unternehmen.

Aber nein, hier kümmert man sich um sein Personal und es wurde mit der sofortigen Aufklärung dieses ungeheuren Vorfalls begonnen! Kurzerhand wurde die Kollegin per Lotus Notes ins Hauptquartier vorgeladen und ganz für

Sie allein eine hochkarätige Besetzung -natürlich unter Teilnahme der Geschäftsföhrtung- arrangiert. In Auswertung der Geschehnisse konnte wohl kein wirklicher Fehler nachgewiesen werden aber man wollte sie wenigstens dazu zwingen, solche Dinge nie wieder zu tun. Nun fragt sich Joe was denn eigentlich die Ursache dieses Aktionismus war? Schuld waren angeblich die Außenstände, die nun im Insolvenzverfahren flöten gehen.

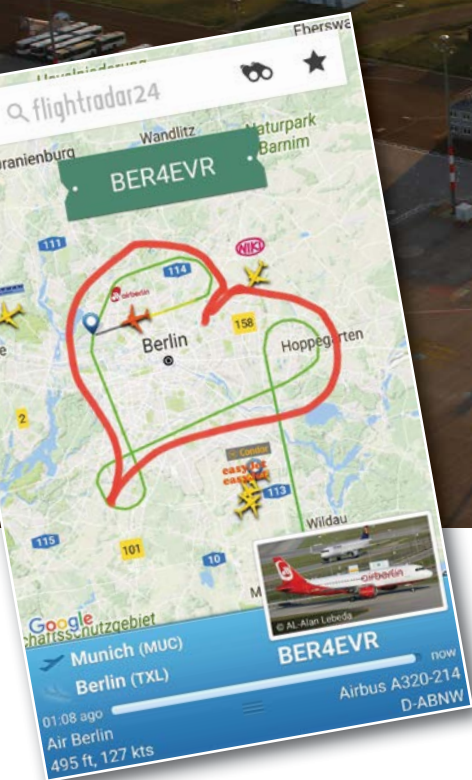
Joe ist entsetzt und er versucht krampfhaft eine Verbindung zwischen diesen beiden Ereignissen zu finden. Er fragt sich, warum die kollegiale Empathie auf derartige Missbilligung von oben stößt? Hat er doch auch von anderen Bereichen seines Unternehmens ähnliche Solidaritätsbekundungen gehört, wo Mitarbeiter in ihrem Urlaub und in der Freizeit zur Arbeit gekommen sind, um auf verschiedene Weise ihr Bedauern auszudrücken. Jetzt versteht Joe die Welt nicht mehr, wer ist denn jetzt auf der falschen Spur?

Die Sache mit den verschwundenen Millionen ist natürlich ärgerlich aber erfahrungsgemäß erholt sich die Bilanz auf unerklärliche Weise jedes Mal zum Jahresende, warum das so ist, hat Joe ohnehin noch nie verstanden. Joe würde die Verluste einfach beim nächsten Steuerausgleich ansetzen, so wie er es mit seinen Dienstreisekosten auch tun muss, die zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit schon seit vielen Jahren gekürzt werden.

Aber was Joe mittlerweile schlaflose Nächte bereitet, ist der in letzter Zeit mehrmals gefallene Ausspruch „Just Culture“. Nun ist er ja berufsbedingt des englischen mächtig, trotzdem fragt er sich, ob diese Methoden nun zur neuen Kultur des Unternehmens gehören sollen, die um den Titel der beliebtesten Arbeitgeber Deutschlands kämpfen?

Air Berlin Forever

Zeit zum Abschied nehmen



von Sebastian Thoma

„Air Berlin Forever, Berlin Arrival identified, Welcome Home!“ Es

war meine letzte Begrüßung einer Air Berlin Maschine, bevor dieses Callsign endgültig von unseren Radarschirmen verschwand.

Obwohl ich erst in diesem Jahr meine Vollzulassung im Center Bremen erworben hatte, begann die Leidenschaft für die Fliegerei bereits im Kindesalter vor mehr als fünfzehn Jahren. Die Fliegerei familiär bedingt im Blut, schaute ich schon mit zwölf Jahren am Flughafen Hannover regelmäßig den ersten Flugzeugen beim Starten und Landen zu. Geprägt war das Bild stets von den rot-weißen Flugzeugen der Air Berlin. Kurz darauf bekam ich meine erste Digitalkamera und hatte ein neues Hobby gefunden: Plane-Spotting!

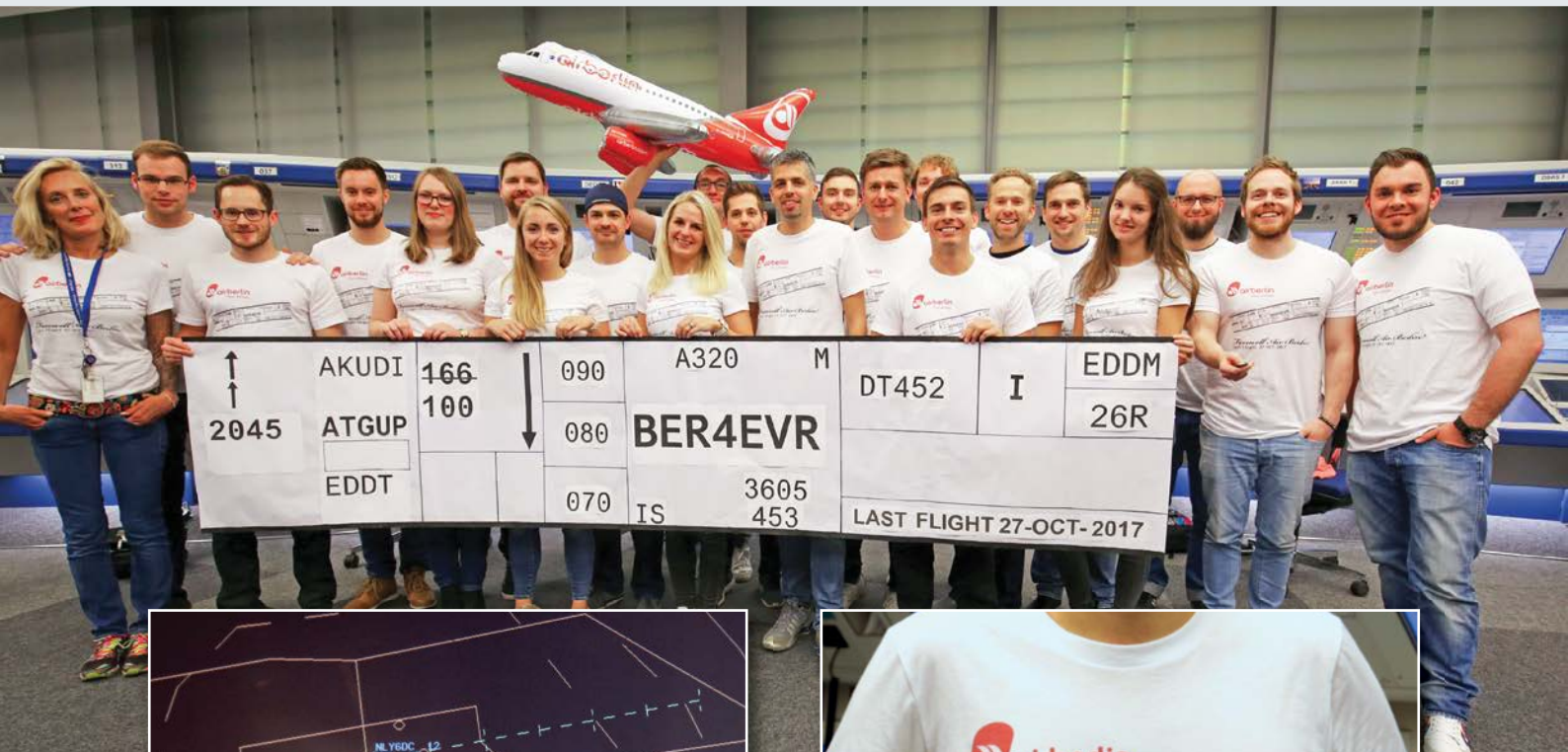
Auf meinem weiteren Weg arbeitete ich als Ramp Agent auf dem Flughafen von Hannover und lernte viele Menschen und Gesichter hinter der Airline kennen. Ich bin nach wie vor einmal im Monat auf dem Vorfeld als Ramp Agent, um diese Kontakte nicht zu verlieren. Den Austausch zwischen

Piloten und Flugsicherung halte ich für sehr wichtig. Schade, dass wir in Bremen kaum Möglichkeiten haben, uns mit den in Berlin stationierten Kollegen zu treffen.

Nicht zuletzt wegen meinem guten Freund Christian, FO bei Air Berlin, bangte ich bis zum letzten Tag mit um die Zukunft. Der Deal war jedoch schon lang vor der eigentlichen Insolvenz geschlossen – der Wunsch der Weiterführung des Flugbetriebs löste sich nach und nach in Luft auf. Und die Mitarbeiter? Keine Übernahme der Arbeitsplätze, keine Kündigung, keine Information... Die Flugzeuge und Slots wollte man haben, sich der teuren Altlasten von LTU, DBA und Air Berlin aber entledigen.

Was jedoch bemerkenswert ist, ist, dass sich trotz der vielen Fehlentscheidungen im Management und der zahlreichen Rückschläge die Mitarbeiter nie verändert haben. Bis zum letzten Tag hin haben wir sie professionell und gut gelaunt erlebt. Die Sicherheit und der Service am Kunden standen stets an erster Stelle. Dafür nochmal meinen herzlichsten Dank - als Fluglotse, Passagier und Freund.

Diese tolle Airline mit Herz, diese vielen Gesichter hinter der Uniform, diese vielen tollen Momente konnte man



doch nicht einfach so gehen lassen. So nahm ich schon früh über meine Bekannten in der Airline Kontakt zu der „Operating Crew“ des Fluges AB6210 am 27. Oktober 2017 von München nach Tegel auf. Als feststand, dass dies der letzte Flug sein würde, der unter BER-Rufzeichen durchgeführt wurde, plante ich diesen Abend zu etwas Besonderem zu machen.

Nach einiger Korrespondenz darüber, was möglich ist und was nicht, stand schnell fest, es solle ein besonderes Callsign geben „BER4EVR“. Viele Kollegen aus der EBG OST wollten dabei sein und sagten zu, extra nach der Frühschicht oder im Off-Turn abends noch einmal rein zu kommen. „Mach doch ein paar T-Shirts“, brachte ein Kollege als Idee ein und diese wurde sofort mit großem Zuspruch umgesetzt.

Am 23. Oktober hatte ich dann die Gelegenheit, an meinen freien Tagen persönlich Abschied zu nehmen. So reiste ich nach Düsseldorf und flog von dort ein letztes Mal nach Berlin (und direkt wieder zurück). Einer von vielen

Flügen, die ich mit einem Schokoherz beendete – doch der traurige Anlass war der Besatzung trotz aller Freundlichkeit und Professionalität anzusehen. Nur noch vier Tage sollte es dauern, bis das Kapitel geschlossen würde.

Dann war es soweit. Meine Bastelstunde eines überdimensionalen 3,30 Meter breiten Flugstreifens war gerade rechtzeitig beendet, bevor ich zum Dienst kam und mich darüber freute, zur geplanten Ankunftszeit als „Berlin Arrival“ arbeiten zu dürfen. Normalerweise wird der Kontrollraum ab 22 Uhr immer leerer, nicht so an jenem Abend. Um die dreißig Kollegen versammelten sich in weißem Shirts, um Abschied zu nehmen.

Der Lautsprecher wurde aufgedreht und eine amerikanische Stimme schallte durch den Kontrollraum: „Berlin, hello, Air Berlin Forever!“. Captain Dave – Urgestein der Airline – war zu Hause. Während einige Flüge im Cruising Level schon bei uns rein riefen und für ihren letzten Flug eine besondere Runde „um den Fernsehturm“ requestet hatten, war mit Dave bereits im Vorfeld alles abgespro-



AirBerlin A330 zurück zum Leasingunternehmen. Photo: Sebastian Thoma

chen. Ein Flug über die einst geteilte Stadt, in der alles 1978 mit Air Berlin USA begann.

So ging es in den Sinkflug auf 3000 Fuß und vorbei an Schönefeld und Tempelhof, klar von der Bundstags ED-R in 2400 Fuß über die Besucherterrasse des Flughafens und zum Schluss mit einem Kurz-Anflug zur letzten Landung auf Piste 26R. Es war tatsächlich Zufall, dass am Ende auf „Flightradar“ in der Flugspur ein Herz zu erkennen war.

Auf meinen Abschied gab es noch bewegende Worte von Dave, die er natürliche beendete, wie jeden letzten Funk-spruch der vergangenen Jahre: **„Air Berlin Forever, contact Director 136.1 - Sie sprechen mir aus dem Herzen, Vielen Dank! Man sieht sich immer zwei Mal im Leben. Over and Out – Have a better one!“**

Auf dem Feeder wartete Colleen auf den letzten Flug. Sie hat damals noch das BARTACC (Berlin Air Route Traffic Control Center) in Berlin Tempelhof miterlebt und kennt Dave seit vielen Jahren. Auch CC – wohl Berlins bekannteste Stimme am Funk – hatte ein paar letzte Worte für ihren Freund vorbereitet.

*“Captain Dave –
And all the people from Air Berlin,*

*You served an island city,
And grew to serve a nation.*

*You transported people to adventures,
To their loved ones, to work and home.*

*Air Berlin was a great ambassador –
She will live in our hearts, minds, and memories –
Forever.” – Colleen Conrad, Berlin App.*

Der rührende Empfang am Flughafen Tegel lief im Anschluss an die Landung bei uns im Livestream, nachdem die Nachtschicht alle Sektoren übernommen hatte. Erst nach Mitternacht verließen wir den Kontrollraum. Was bleibt, sind bewegende Erinnerungen, denn jeder einzelne hat seine persönliche Geschichte mit der Airline. Und wir sind uns sicher, dass wir schon bald alle bekannten Stimmen wieder hören und – wenn auch unter anderem Callsign – gewohnt professionell und freundlich zusammenarbeiten werden.

Farewell!





Flug nach Afrika

Eine fliegerische Zeitreise damals und heute



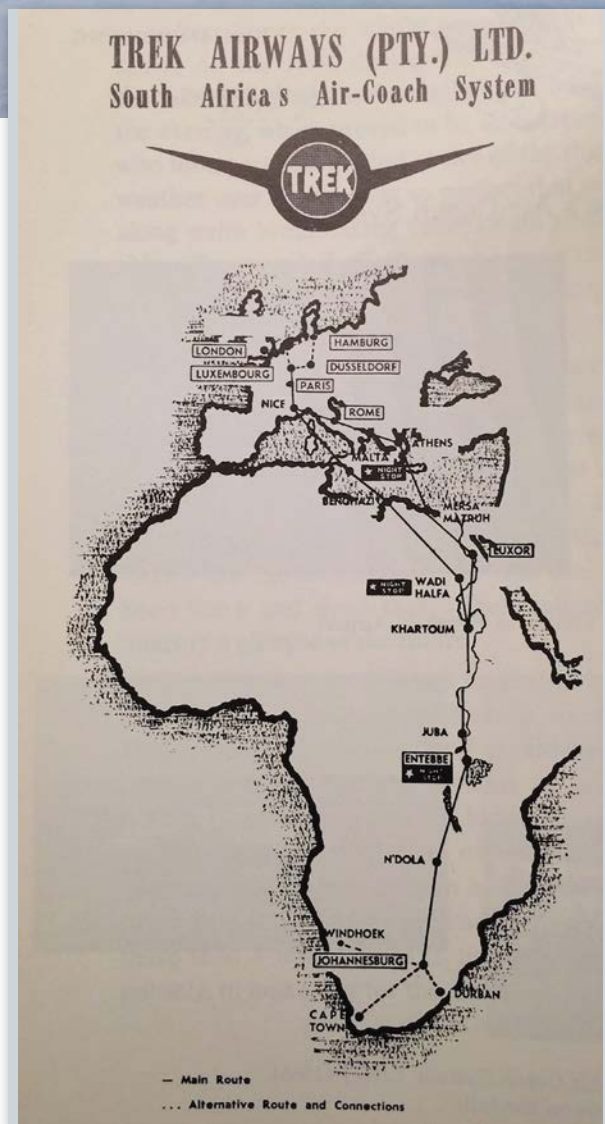
von Thomas Williges

Die Anfänge...

Als in den vierziger Jahren des letzten Jahrhunderts die kommerzielle Fliegerei praktisch noch in den Kinderschuhen steckte, gab es nur ganz wenige Airlines, die den Weg in den damals noch relativ unbekanntem afrikanischen Himmel fanden. Eine wahre Herausforderung für Piloten und Flugzeuge war der riskante Flug von Europa nach Südafrika. Waren die afrikanischen Länder am Mittelmeer, wie z.B. Marokko oder Ägypten schon Mitte des letzten Jahrhunderts relativ einfach zu erreichen, so galten Länder südlich des Äquators und ganz besonders Südafrika als ein großer, weißer Fleck auf der fliegerischen Landkarte.

Trek Airways war eine der Fluggesellschaften, die anfangs mit Propellermaschinen mehrere Tage brauchte, um eine Handvoll wagemutige Passagiere durch den afrikanischen Luftraum zu befördern. Für den langen Flug waren mindestens sechs Zwischenlandungen und drei Nachtstopps in Malta, Wadi-Haifa und Entebbe nötig, um am vierten Tag endlich das Kap der guten Hoffnung zu erreichen – wenn alles gutging.

Trek Airways war eine der Fluggesellschaften, die anfangs mit Propellermaschinen mehrere Tage brauchte, um eine Handvoll wagemutige Passagiere durch den afrikanischen Luftraum zu befördern. Für den langen Flug waren mindestens sechs Zwischenlandungen und drei Nachtstopps in Malta, Wadi-Haifa und Entebbe nötig, um am vierten Tag endlich das Kap der guten Hoffnung zu erreichen – wenn alles gutging.



Die 1970er...

Selbst in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts war der Flug über Afrika meist lang und beschwerlich. Flüge waren für den Normalbürger mittlerweile einigermaßen erschwinglich und Reisen in ferne, unbekannte Länder kamen in Mode. Freddy Laker war ein Pionier auf diesem Gebiet, der ab 1977 Flüge von Großbritannien in die USA zu Spottpreisen anbot. Aber nicht nur die USA, Neuseeland oder Australien standen ganz oben auf dem Flugplan der Reisenden, sondern eben auch Südafrika.



Trek Airways gab es immer noch, ging in die Luxavia (später Luxair) über und war zu dieser Zeit die billigste Fluggesellschaft, die Flüge nach Südafrika anbot.

Der Autor dieses Artikels kann sich noch gut an den langen Flug mit einer Boeing 707 erinnern, der von Luxemburg mit Zwischenlandungen in Athen und Nairobi nach Johannesburg führte und insgesamt fast 20 Stunden dauerte. An Luxus an Bord oder gar an einen angenehmen und entspannten Flug mit besonderem Service oder gar Bordunterhaltung war gar nicht zu denken.

Ansonsten flogen die großen europäischen Carrier wie zum Beispiel British Airways und Lufthansa mit der damals aktuellen Boeing 747-200 nach Südafrika. 1974 kam es bei einem Flug der Lufthansa von Frankfurt via Nairobi nach Johannesburg zu einem tragischen Unglück, als die 747 kurz nach dem Start in Nairobi abstürzte.

South African Airways setzte die kurze Version der Boeing 747 – die Boeing 747SP – ein, die über eine größere Reichweite verfügte und die Strecke nach Frankfurt oder London non-stop schaffte. Allerdings war aufgrund der damals vorherrschenden Apartheid-Politik der Überflug über fast alle afrikanischen Länder verboten, so dass der Flug entlang der westafrikanischen Küste fast komplett über Wasser führte.

Die 1990er... und das neue Jahrtausend...

Die Flieger nach Südafrika waren auch Anfang dieses Jahrtausends immer sehr gut gebucht. Alle Fluggesellschaften, sowohl aus Europa als auch aus Asien, flogen die Strecke seitdem zumindest nach Johannesburg Non-Stop. Eine der längsten Non-Stop-Verbindungen weltweit ist der Delta Airlines-Flug DAL200, der von Atlanta nach Johannesburg führt und 15h 20min dauert! Ansonsten verirrt sich keine weitere US-amerikanische Fluggesellschaft nach Südafrika.

Flüge von Europa ins südliche Afrika sind fast ausnahmslos Nachtflüge, d.h. man startet hier irgendwann zwischen dem frühen und späten Abend und erreicht am nächsten Morgen sein Ziel. Angenehmer Nebeneffekt im Vergleich zu Fernreisen nach Amerika oder Asien: Es gibt im südlichen Afrika höchstens – je nach Jahreszeit – nur eine Stunde Zeitverschiebung und man durchleidet keinen tagelangen Jet-Lag. Abgesehen von der mitunter langen und unbequemen Nacht im Flieger ist allerspätestens am zweiten Tag vor Ort von dem langen Flug und den Strapazen nichts mehr zu spüren.

Trotzdem war es sicherlich für das Kabinenpersonal nicht nur vor vierzig oder vor zwanzig Jahren eine Herausforderung, die Passagiere mit dem damals üblichen Service und Bordentertainment bei Laune zu halten. First Class und auch Business Class, damals unbezahlbar teuer, leistete sich ausschließlich der gut betuchte Jet-Set aus der Upper Class.

Die meisten Passagiere buchten natürlich die günstigere Economy Class, aber selbst die Business Class ließ in den 1990er noch einiges zu wünschen übrig. Die Sitze waren noch weit von dem entfernt, was der zahlende Fluggast heutzutage erwartet; es ging weitaus beengter zu und z.B. an Lie-Flat Betten, die man komplett in die Waagerechte absenken kann, war überhaupt nicht zu denken. Zudem war die Privatsphäre sehr eingeschränkt und das Bordunterhaltungssystem nur mäßig.

Neues Luxusgefühl

Das änderte sich aber in den letzten Jahren. Sicherlich bieten mittlerweile so gut wie alle bekannten und namhaften Fluggesellschaften einen akzeptablen Service an. Vorreiter in Sachen besonderem Service, Kundenorientierung und Komfort sind jedoch die Airlines aus dem arabischen Raum und ganz besonders Qatar Airways.

Diese Annehmlichkeiten wollte der Autor dieses Artikels einmal selbst erleben und wählte für sein erneutes Reiseziel am südlichsten Ende Afrikas dieses Mal Qatar Airways.



Die Fluggesellschaft mit Sitz in Doha fliegt seit 2005 Kapstadt an. Zudem werden in Südafrika noch Johannesburg und Durban bedient. Kapstadt stellt eines der beliebtesten Reiseziele im Streckennetz von Qatar Airways dar. Angefangen hat die Fluggesellschaft mit vier Flügen pro Woche vom Drehkreuz in Doha aus mit einem Zwischenstopp in Johannesburg. Auf Grund der großen Nachfrage weitete die Airline ihre Aktivitäten nach Kapstadt kontinuierlich aus. Seit dem 3. November 2014 flog Qatar Airways Kapstadt bereits fünf Mal pro Woche ohne Zwischenstopp an. Ab dem 1. Oktober 2015 fliegt die Airline täglich ans Kap.

Der zeitlich angenehmste Flug startet am späten Nachmittag bzw. frühen Abend sowohl von den deutschen Zielen Frankfurt, als auch von München und Berlin nach Doha, wo es nach einem kurzen Zwischenstopp direkt nach Kapstadt weitergeht.

Schon alleine die Economy Class ist im neuen Airbus A350XWB ein Erlebnis. Angenehme Sitze mit außerordentlich großer Beinfreiheit und dazu ein ausgezeichnete Service an Bord lassen den kurzweiligen Flug zu einem besonderen Intermezzo werden.

5-Sterne Business Class

Aufenthalt und Service in der Business Class lassen allerdings keine Wünsche mehr offen. Die seit einigen Jahren von Skytrax regelmäßig als „beste Business-Class der Welt“ prämierte Airline bietet dort Komfort und Service auf allerhöchstem Niveau.

Während es sich der Fluggast in einem der 30 Business Class-Sessel bequem macht, wird er von den aufmerksamen und sehr freundlichen Flugbegleitern mit einem Champagner oder einem Getränk seiner Wahl begrüßt, um kurz danach seinen Menüwunsch bekannt zu geben. Aus einer umfangreichen Menü- und Getränkekarte kann der Reisende wählen und selber entscheiden, wann er die Mahlzeiten einnehmen möchte.

Seit diesem Jahr setzt Qatar Airways auf ihren Flügen von Frankfurt und München nach Doha unter anderem vier Airbus A350XWB aus Überkapazitäten der südamerikanischen Latam ein. Von außen ist aufgrund der Lackierung ein Unterschied erkennbar, hat Qatar Airways doch sonst ihre Maschinen in grau/bordeaux-rot lackiert und die Oryx-Antilope als Wappentier im Heck. Im Inneren des Latam A350 ist aber kein Unterschied zu erkennen. Das Interieur zeigt sich gewohnt gemütlich-elegant, mit einer in zartem Rosa-Rot gehaltenen Kabinenbeleuchtung. Lediglich dem Vielflieger wird auffallen, dass Qatar Airways einen nicht ganz einheitlichen Standard bezüglich der Anordnung der Sitze vorweisen kann.

Verfügen die jüngsten Maschinen der Airline in der Business Class alle über Einzelsitze in Fischgräten-Anordnung (Reverse Herringbone), so haben zumindest einige wenige Flugzeuge jeweils zwei Sitzplätze nebeneinander. Dieser Umstand ist durch die üppige Beinfreiheit bei normaler Sitzposition allerdings überhaupt kein Problem. Im Falle des ausgeklappten Lie-Flat-Bettes kommt man auf den Fensterplätzen um eine Absprache mit dem Sitznachbarn jedoch nicht herum.

Zwischen Start und Beginn des vorzüglichen Abendessens hat man noch Zeit, das Entertainment System näher kennenzulernen. Entweder bedient man das System über die interaktive Fernbedienung, die in der Armlehne platziert ist oder man wählt die über 3000 Optionen aus Filmen, Serien, Spielen und Musik des Oryx One Entertainment System direkt auf dem großen 17 Zoll Monitor aus. Eine Besonderheit bietet auch ein spezielles Feature, welches ermöglicht, das Flugzeug virtuell aus bestimmten Blickwinkeln von außen zu betrachten oder die Sicht aus dem Cockpit zu wählen.

Doha erreicht man von Frankfurt in etwa 5,5 Stunden, so dass ausreichend Zeit bleibt, den Anschlussflug nach



Bildquellen: Thomas Williges, Qatar Airways, Trek Airways

Kapstadt zu erreichen. Abwechslung auf diesem Zwischenstopp bietet Dohas prämiertes Hamad International Airport, der in der Flugleiter-Ausgabe 01/16 ausführlich beschrieben wurde.

Je nach Saison fliegt man nun entweder mit der Boeing 777-300 oder der Boeing 787-8 'Dreamliner' weiter. In der Zwischensaison von August bis November wird der etwas kleinere Dreamliner eingesetzt.

Auch in diesem neuen Flugzeugtyp verfügt die Business Class über 22 Plätze, die in einer luxuriösen 1-2-1 Reverse Herringbone-Konfiguration angeordnet sind. Die Sitze gestatten somit jedem Passagier den direkten Zugang zum Gang. Aufgrund des jungen Alters sämtlicher Dreamliner sind keinerlei Abnutzungsspuren erkennbar; auch sonst zeigt sich das gesamte Interieur sehr sauber und ansprechend.

Das Essen

Wer zu nachtschlafender Zeit jetzt noch Hunger verspürt, kann aus dem Late Night Dining-Angebot wählen und sich entweder mit Lamb Shawarma Wrap, Green Curry Thai Chicken oder Spinach Ricotta Cheese Tortellini, gekrönt mit Mango Coconut Mousse Cake zum Dessert die nötige Bettschwere verleihen.

Die meisten Passagiere wählen aber nur zwischen einem Glas vorzüglichem Chateau Branaire-Ducru oder Mount Langi Ghiran, das wahlweise mit dunkler Schokolade oder einem Schälchen warmer Nüsse serviert wird, bevor sie sich auf dem 2m langen Bett zur Nachtruhe begeben.

Die gesamte Flugroute führt entlang der arabischen Halbinsel über den Oman, an Jemen vorbei und über das Horn von Afrika zum afrikanischen Kontinent. Es geht weiter über Somalia, Kenia, Tansania und Sambia, wo nach etwas mehr als 7 Stunden Flugzeit südafrikanischer Luftraum erreicht wird. Etwa nach der Hälfte des knapp

10-stündigen Fluges beginnt die Morgendämmerung über der ostafrikanischen Küste. Größere, elektronisch dimmbare Fenster ermöglichen dabei einen atemberaubenden Ausblick und sorgen für natürliches Licht. Das Vollspektrum-LED-Beleuchtungssystem erzeugt spätestens bei der Zubereitung des Frühstücks verschiedene Lichtstimmungen.

Auch beim Frühstück hat der Fluggast die Auswahl zwischen verschiedenen Variationen: Sei es ein Fresh Orange Juice oder Date and Vanilla Smoothie, Greek Yoghurt with blueberry compote, seasonal fruits, cereals, fresh Bircher Müsli oder gravlax salmon als Appetiser, so sollte noch Platz sein für Traditional Arabic Breakfast, Cheese Omelette, Buttermilk pancakes oder Continental Breakfast. Etwa zwanzig verschiedene Tee- und Kaffeesorten runden das hervorragende Frühstückserlebnis ab.

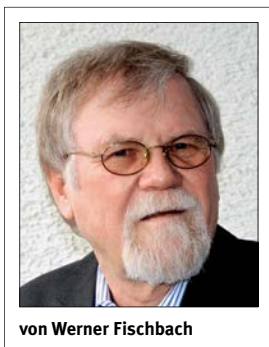
Kurz vor Kapstadt verlässt die Boeing Flightlevel 400 und beginnt den Anflug auf die 'Mothercity', wo sie am späten Vormittag gegen 11 Uhr landet. Der Rückflug nach Doha startet um 13:05 Uhr.

Fazit

In den letzten Jahren hat sich am Himmel in Sachen Fluglebnis, Service und Komfort einiges getan und zum Positiven entwickelt. Qatar Airways hat dabei sicherlich ein Zeichen gesetzt. Die Zeiten von gewöhnlichen Standards scheinen Geschichte zu sein, auch, weil der Fluggast anspruchsvoller geworden ist. Dabei muss angenehmes Reisen gar nicht teuer sein. Liegen die Flugpreise in der komfortablen Economy Class weit unter dem der Konkurrenz, so bietet Qatar Airways auch regelmäßig spezielle Angebote in der Business Class an, wie zum Beispiel das „Two for One-Angebot“, d.h. zwei Tickets zum Preis von einem.

Flüge nach Südafrika mit Qatar Airways sind daher zukünftig sicherlich eine Option.

Spotter – Drohne?



von Werner Fischbach

Kein Zweifel – Drohnen sind durchaus nützliche Fluggeräte. Wenn es zum Beispiel darum geht, mit Patrouillenflügen bestimmte Einrichtungen wie Erdölpipelines oder schwer zugängliche Gebiete zu überwachen bzw. Suchoperationen in denselben durchzuführen. Auch die Feuerwehren und der

Katastrophenschutz werden sich gerne dieser unbemannten Fluggeräte bedienen, um diese anstatt ihre Kräfte in riskante Einsätze (z.B. in brennende oder einsturzgefährdete Objekte) zu schicken. Und natürlich werden das Militär und die Geheimdienste Drohnen einsetzen, um gegnerisches Gebiet aufzuklären, dort ganz spezielle Einrichtungen zu bekämpfen oder Terroristen auf „elegante“ Art und Weise ins Jenseits zu befördern.

Daneben werden Drohnen natürlich von zahlreichen Hobbypiloten nur aus Spaß an der Freude durch die Lüfte pilotiert. Das sei ihnen ja auch gegönnt. Dazuhin haben viele Hobbyfotografen den Charme dieser unbemannten Luftfahrzeuge entdeckt. Bieten sie ihnen doch die Möglichkeit, ganz besondere (Luft-)Aufnahmen zu schießen. Weshalb es so manchen Fotografen und Flugzeugspotter in den Fingern jucken mag, an- oder auch abfliegende Flugzeuge einmal aus einer ganz besonderen Perspektive aufzunehmen. In den einschlägigen Luftfahrtportalen sind immer wieder beeindruckende Photos zu sehen, bei welchen sich automatisch die Frage stellt, von wo aus und mit welchen Mitteln die Aufnahmen gemacht wurden. Doch etwa nicht mit Hilfe einer Drohne?

Airbus A 330 und die Drohne

Natürlich ist es nicht erlaubt, unbemannte Fluggeräte innerhalb von Kontrollzonen zu betreiben. Doch leider sind immer wieder Meldungen zu lesen, in welchen von gefährlichen Begegnungen zwischen Drohnen und (meist) anfliegenden Luftfahrzeugen berichtet wird. In der Regel ereigneten sich derartige Zwischenfälle irgendwo im Endanflug in unmittelbarer Nähe eines Flughafens. Doch nun hat sich am 6. Mai diesen Jahres in der Nähe von Zürich ein Zwischenfall ereignet, der besonders aufmerken lässt. Weil er sich nicht im kurzen Endteil ereignete, sondern in 5 000 Fuß MSL am Endanflugpunkt (FAP) MILNI für die Piste 34!

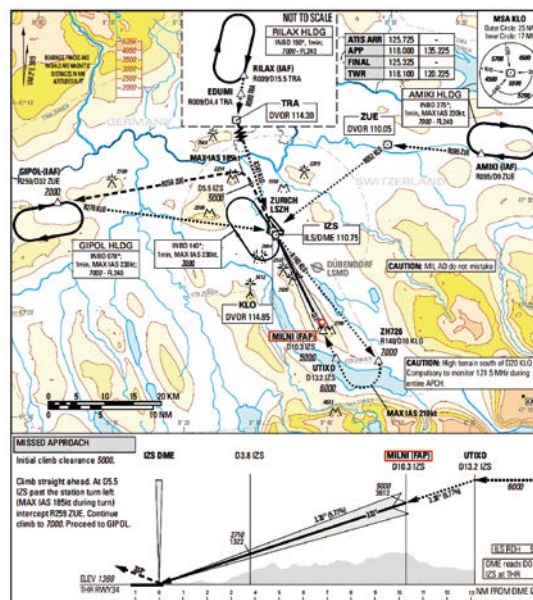


Abbildung 1: ILS-Anflug der Piste 34 aus dem Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication – AIP) der Schweiz; der Endanflugpunkt (Final Approach Point – FAP) MILNI wird dem Gleitweg folgend auf einer Höhe von rund 5000 ft AMSL überflogen.

Quelle: SUST

Das Flugzeug, ein A330-343 (HB-JHB) der Swiss International Air Lines, befand sich bereits im ILS-Anflug zur Piste 34 von Zürich, als die Besatzung einer unmittelbar vorausfliegenden Maschine von einem Gegenstand, den sie als Drohne einstufte, berichtete. Diese befand sich in 5 000 Fuß etwas links vom Endanflugkurs (die schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST spricht von der „Anflugachse“). Durch diese Warnung hielten die beiden Piloten des A330 ganz besondere Ausschau und konnten wenig später für zwei Sekunden einen Multikopter, also eine Drohne mit mehreren Rotoren, erkennen. Er befand sich in 5 000 Fuß direkt auf Endanflugachse und hatte einen Durchmesser von etwa einem Meter. Aufgrund ihrer geringen Größe konnte die Besatzung die Drohne erst recht spät erkennen, so dass ein Ausweichmanöver nicht mehr möglich war. Der Airbus flog etwa zehn Meter unter der Drohne durch. Auf Schweizerdeutsch informierte sie den Controller („Zürich Final“) über den Vorfall und landete wenig später auf der Piste 34. In ihrem ersten „Summarischen Bericht“ rügte die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST die Besatzung ein wenig, da sie die Informationen über die Drohne dem Controller auf Schweizerdeutsch weitergab, weil damit die Meldung nicht allen Flugzeugbesatzungen zugänglich gemacht wurde. Dem kann man zustimmen. Selbst Piloten aus Deutschland oder Österreich dürften Probleme gehabt haben, die Meldung der Airbusbesatzung zu verstehen. Englisch wäre da wohl die bessere Wahl gewesen.

Das Besondere an diesem Vorfall ist, dass er sich nicht – wie bereits erwähnt – in unmittelbarer Nähe des Flughafens ereignete, sondern in einer Entfernung von etwas mehr als zehn Seemeilen und dazuhin in unmittelbarer



Während des ILS-Anflugs „Nearmiss“ mit einer Drohne – Swiss A 330 (hier beim Start in Zürich) Photo: W. Fischbach

Nähe des ILS-Endanflugkurses. Nämlich am Endanflugpunkt MILNI in einer Höhe von 5 000 Fuß. Eine Höhe, die während eines ILS-Anflugs genau an dieser Stelle durchflogen wird! Dies lässt darauf schließen, dass diese Drohne von einem „Insider“ gesteuert wurde. Von einem Menschen, der sich über die Anflugverfahren nach Zürich auskennt und genau weiß, wo eine bestimmte Höhe von anfliegenden Maschinen passiert wird. Deshalb ist durchaus nachzuvollziehen, dass die SUST zu der folgenden Erkenntnis kommt: *„Damit ist denkbar, dass die Position und die Höhe von 5 000 Fuß in der Absicht, Nahaufnahmen der anfliegenden Verkehrsflugzeuge zu machen, bewusst gewählt worden ist.“* Womit es sich um so etwas wie eine „Spotter-Drohne“ gehandelt hätte.

Drohnenabwehrmaßnahmen

Leider kommt es immer wieder vor, dass sich Drohnen dort aufhalten, wo sie eigentlich gar nicht sein sollten. Dazu gehören nun auch bestimmte Lufträume wie Kontrollzonen. Oder um es salopp zu sagen – kontrollierte Lufträume. Das Problem dabei ist, dass „Near Misses“ von Luftfahrzeugen und Drohnen leider zunehmen und dass die unbemannten Luftfahrzeuge aufgrund ihrer geringen Größe von den Piloten viel zu spät erkannt werden können, um ein Ausweichmanöver einzuleiten. Dies hält die SUST auch in ihrem Bericht zu dem Zwischenfall von Zürich fest und erwähnt dabei den Fast-Zusammenstoß, der sich am 14. Juli 2016 in Basel ereignet hatte. Dort war ein EasyJet A320 beim ILS-Anflug zur Piste 33 einer Drohne begegnet und konnte aufgrund der kurzen Reaktionszeit dieser nicht mehr ausweichen. Auch dieser Vorfall zeigt nach Meinung der SUST, *dass alleine die visuelle Erkennung unbemannter Flugsysteme (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS) für ein Ausweichmanöver zu spät erfolgt.*

Dass sich derartige Zwischenfälle nicht nur in der Schweiz, sondern in vielen anderen Staaten ereignen, braucht

nicht besonders erwähnt werden. Das Besondere am Fall des A330 ist dabei, dass er sich relativ weit entfernt vom Züricher Flughafen ereignet hat und der Verdacht, dass es sich dabei um eine „Spotter-Drohne“ gehandelt haben mag, nicht unbedingt von der Hand zu weisen ist. Normalerweise rufen Politiker und Bürokraten sofort nach einer gesetzlichen Regelung. Das macht sich gut, denn es suggeriert, dass Politik und Verwaltung das Problem aktiv angehen. So gelten in Deutschland seit dem 1. Oktober neue Regeln für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen (sie können auf der Homepage der DFS eingesehen werden). Ob diese Vorschriften das Problem lösen werden, muss sich jedoch erst noch herausstellen. Aber die SUST möchte eigentlich mehr. Für sie sind die *technische Erfassbarkeit von RPAS und Warnungen vor einer möglichen Kollision mit Flugzeugen unerlässlich. Sonst ist eine Kollision mit einem Verkehrsflugzeug in geringen Flughöhen vor dem Hintergrund des starken Drohnenaufkommens nur noch eine Frage der Zeit.*

Wie dies umgesetzt werden soll, verraten die Eidgenossen nicht. Aber sie weisen dabei auf das Projekt eines U-Space/UTM (Unmanned Aircraft System Air Traffic Management) der NASA und die Bemühungen der EASA (European Aviation Safety Agency), einheitliche Regelungen für diese Problematik zu schaffen, hin. Nach der Meinung der EASA sollen die EU-Mitgliedsstaaten berechtigt werden, bestimmte Lufträume zu schaffen, in welchen der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen untersagt, eingeschränkt oder andererseits unter bestimmten Bedingungen auch erleichtert werden kann. Bis zum ersten Quartal des Jahres 2018 möchte die EASA ihren Vorschlag der EU-Kommission vorlegen. Wie dieser Vorschlag dann aussehen wird, muss sich zeigen. Aber eines sollte klar sein – im kontrollierten Luftraum haben unbemannte Luftfahrzeuge oder „remotely piloted aircraft systems“ nichts zu suchen. Und das gilt auch für „Spotter-Drohnen“.

Zustellprobleme bei CPDLC

Dass die Kommunikation zwischen Controllern und Flugzeugbesatzungen nicht nur mit Hilfe auf den VHF- bzw. UHF-Sprechfunkfrequenzen, sondern auch über Datalinks stattfinden kann, ist den Lesern des „der flugleiter“ hinreichend bekannt. Das Verfahren nennt sich „Controller Pilot Data Link Communication“ oder kurz CPDLC. Es kommt zurzeit überwiegend im Oberen Luftraum zur Anwendung. Um diese Art der Kommunikation auf den Weg zu bringen, ist die Einrichtung einer entsprechenden VHF-Verbindung erforderlich, wobei auch die Hilfe von Kommunikationssatelliten der Firmen Inmarsat oder Iridium in Anspruch genommen werden.

Dummerweise haben technische Einrichtungen hin und wieder die Eigenschaft, fehlerhaft zu arbeiten oder gar ganz auszufallen. Die Einrichtungen, die für die Durchführung der CPDLC-Verfahren erforderlich sind, machen da keine Ausnahme. Wie ein Fall zeigen sollte, der sich am 12. September dieses Jahres ereignet hat. Da war an Bord einer Maschine von Alaska Airlines die „Communications Management Unit (CMU)“ ausgefallen, so dass die Verbindung zum Iridium-Satelliten ihren Dienst einstellte. Das führte dazu, dass eine Freigabe, die über das CPDLC an die Besatzung übermittelt worden war, dort nicht angekommen war.

Nach der Landung war die CMU neu gestartet und wieder in Gang gesetzt worden. So wurde die letzte Freigabe, die

dem vorherigen Flug übermittelt worden war, nun der Besatzung des nachfolgenden Flugs dargestellt. Dabei wurde sie aufgefordert, einen Höhenwechsel von 1 000 Fuß nach oben durchzuführen. Was diese denn auch tat; ob sich dadurch ein Konflikt mit einem anderen Luftfahrzeug ergeben hat, ist der Meldung nicht zu entnehmen. Dass dies zu einer gefährlichen Situation führen kann, ist leicht einzusehen, soll in diesem Zusammenhang jedoch nicht problematisiert werden. Aber die Tatsache, dass einer Besatzung eine Freigabe oder Anweisung, die für diesen Flug gar nicht galt, über CPDLC übermittelt wurde, ist ein gravierender und vor allem ein sicherheitsrelevanter Vorfall.

Ein ähnlicher Fall hat sich wohl bei einem Flug der Hawaiian Airlines ereignet. Dort war zwar die CMU nicht ausgefallen, aber die Besatzung hatte vom Iridium- zum Inmarsat-Satelliten umgeschaltet. Worauf eine Anweisung oder Freigabe die Cockpitcrew vor dem „Satellitenwechsel“ nicht mehr erreichen konnte. Als etwa 23 Stunden später sich die neue Cockpitsatzung wieder den Diensten der Firma Iridium bediente, wurde ihnen die Anweisung, die von den Piloten des vorherigen Fluges nicht mehr empfangen worden war, als aktuelle Freigabe übermittelt. Allerdings folgte die Hawaiian Crew dieser Anweisung nicht, sondern ließ sich ihre gültige Freigabe von ATC auf anderem Weg bestätigen.

Nun waren dies zwei Vorfälle, die eigentlich gar nicht vorkommen durften. Denn bekanntlich werden die von ei-



Alaska Airlines B737 – Wegen Problemen mit der „Communication Unit“ die letzte über CPDLC übermittelte Freigabe nicht erhalten.
Photo: W. Fischbach

nem Rechner erstellten und versendeten Meldungen mit einem Zeitstempel versehen, so dass leicht festzustellen ist, wann die entsprechende die Meldung generiert und wann sie versendet worden war. So weit so gut. Aber irgendjemand muss versäumt haben, dem Rechner mitzuteilen, dass er die einmal generierten Meldungen nicht in der Reihenfolge, in welcher sie erstellt worden waren, zu übermitteln habe, sondern dass Freigaben nach einer bestimmten Zeitspanne keine Gültigkeit mehr haben und gelöscht werden sollten.

Die Reaktionen der Flugsicherung

Die Bezirkskontrollstellen von Auckland, Anchorage, Oakland, New York und das UAC Atlantico in Brasilien haben die Luftraumnutzer aufgefordert, CPDLC-Meldungen nicht mehr mit Hilfe von Iridium-Satelliten zu übermitteln und statt dessen Kurzwellenfunkverbindungen oder ADS-C zu nutzen. Sie haben dies durch entsprechende NOTAMs, die bis zum 30. Dezember bzw. bis zum 13. Januar 2018 gelten, veröffentlicht (siehe Liste). ADS-C sollte nicht mit ADS-B verwechselt werden; hier wird die Art der Meldungen, die über Datalinks versendet werden, vertraglich geregelt (C steht für „contract“). Inzwischen haben sich die Bezirkskontrollstellen von Chile und Japan diesen Maßnahmen angeschlossen, wobei sie zusätzlich auch die Nutzung von ADS-C untersagt haben. Dagegen haben die UACs von Shanwick, Santa Maria und Gander eine Risikoanalyse erstellt und sind zu der Meinung gekommen, die Nutzung von Iridium-Satelliten nicht zu untersagen. Und die Verantwortlichen des Reykjavik UACs kamen zu der Überzeugung, dass dieses Problem sie nicht betreffe, da bei ihnen die Kommunikation mit den Luftraumnutzern überwiegend über Kurzwellenverbindungen abgewickelt wird.

Iridium hat ihr „Queue Management System“ geändert. So wird die Reihenfolge der erstellten Meldungen im Abstand von einer Minute überprüft; Meldungen, die sich länger als vier Minuten in der Warteschleife („Queue“) befinden, werden als veraltet eingestuft und nicht mehr übermittelt. Nachdem die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA (Iridium ist eine US Firma) dieses Vorgehen für gut befunden hat, dürfen Iridium-Satelliten für CPDLC-Verfahren wieder genutzt werden. Und die NOTAMs können wieder aufgehoben werden.

Wefis

ANCHORAGE PAZA A0622/17 - FOR ACFT EQUIPPED WITH IRIIDIUM SATCOM, USE OF CPDLC IS PROHIBITED WI THE ANCHORAGE OCEANIC, DOMESTIC AND ARCTIC FLIGHT INFORMATION REGIONS. FLIGHT CREWS CAN LOGON TO PAZN OR PAZA, AS APPROPRIATE, TO ALLOW THE USE OF ADS-C FOR POSITION REPORTING. COMMUNICATION WITH ANCHORAGE ARTCC MUST BE VIA HF; CPDLC IS NOT AUTHORIZED. IF USING ADS-C POSITION REPORTING, HF VOICE POSITION REPORTS ARE NOT REQUIRED UNLESS SPECIFICALLY REQUESTED. SFC - UNL, 10 OCT 22:30 2017 UNTIL 10 NOV 22:31 2017 ESTIMATED. CREATED: 10 OCT 21:44 2017

AUCKLAND NZZO B4985/17 - USE OF CPDLC (DATALINK) VIA IRIIDIUM SATCOM IS PROHIBITED WI NZZO FIR. COMMUNICATION WI NZZO FIR IS TO BE VIA HF RDO ON THE APPROPRIATE SP6 FREQ. OPERATORS USING IRIIDIUM SATCOM MAY CONTINUE TO USE ADS-C FOR POSITION REPORTING WI NZZO FIR. HF VOICE POSITION REPORTS ARE NOT REQUIRED UNLESS SPECIFICALLY REQUESTED. 08 OCT 21:56 2017 UNTIL 08 JAN 21:00 2018 ESTIMATED. CREATED: 08 OCT 21:56 2017

OAKLAND KZAK A4271/17 - FOR ACFT EQUIPPED WITH IRIIDIUM SATCOM, USE OF CPDLC IS PROHIBITED WI OAKLAND OCEANIC AIFSPACE. FLIGHT CREWS CAN LOGON KZAK TO ALLOW THE USE OF ADS-C FOR POSITION REPORTING. COMMUNICATION WITH KZAK MUST BE VIA HF; CPDLC IS NOT AUTHORIZED. IF USING ADS-C POSITION REPORTING, HF VOICE POSITION REPORTS ARE NOT REQUIRED UNLESS SPECIFICALLY REQUESTED. 10 OCT 22:14 2017 UNTIL 31 DEC 23:59 2017. CREATED: 10 OCT 22:22 2017

NEW YORK KZNY A0332/17 - FOR AIRCRAFT EQUIPPED WITH IRIIDIUM SATCOM, USE OF CPDLC IS PROHIBITED WITHIN NEW YORK CENTER OCEANIC AIRSPACE. FLIGHT CREWS CAN LOG ON KZNY AND KZWY TO ALLOW THE USE OF ADS-C FOR POSITION REPORTING. COMMUNICATION WITH KZNY AND KZWY MUST BE VIA HF, CPDLC IS NOT AUTHORIZED. IF USING ADS-C POSITION REPORTING, HF VOICE POSITION REPORTS ARE NOT REQUIRED UNLESS SPECIFICALLY REQUESTED. 12 OCT 19:49 2017 UNTIL 30 DEC 04:00 2017 . CREATED: 12 OCT 19:49 2017

NEW YORK KZWY A0497/17 - FOR AIRCRAFT EQUIPPED WITH IRIIDIUM SATCOM, USE OF CPDLC IS PROHIBITED WITHIN NEW YORK CENTER OCEANIC AIRSPACE. FLIGHT CREWS CAN LOG ON KZNY AND KZWY TO ALLOW THE USE OF ADS-C FOR POSITION REPORTING. COMMUNICATION WITH KZNY AND KZWY MUST BE VIA HF, CPDLC IS NOT AUTHORIZED. IF USING ADS-C POSITION REPORTING, HF VOICE POSITION REPORTS ARE NOT REQUIRED UNLESS SPECIFICALLY REQUESTED. 12 OCT 19:49 2017 UNTIL 30 DEC 04:00 2017 . CREATED: 12 OCT 19:49 2017

ATLANTICO SBAO N0095/17 - FOR ACFT EQUIPPED WITH IRIIDIUM SATCOM, USE OF CPDLC IS PROHIBITED WITHIN ATLANTICO CENTER OCEANIC AIRSPACE. FLIGHT CREWS CAN LOG ON SBAO TO ALLOW THE USE OF ADS-C FOR POSITION REPORTING. COMMUNICATION WITH SBAO MUST BE VIA HF. IF USING ADS-C POSITION REPORTING, HF VOICE POSITION REPORTS ARE NOT REQUIRED UNLESS SPECIFICALLY REQUESTED. 15 OCT 12:00 2017 UNTIL 13 JAN 12:00 2018. CREATED: 15 OCT 01:22 2017



Monarch B738: Ein Bild von der einzigen B737-800 der britischen Monarch Airlines, aufgenommen in Maastricht im Juli. Die Fluggesellschaft wurde am 1. Juni 1967 gegründet, und am 2. Oktober 2017 stellte sie ihren Dienst ein. **Photo: Frank Schuchardt**



Level A332: Level ist eine spanische Billigfluggesellschaft mit Sitz in Barcelona und bietet Flüge u.a. nach Los Angeles und Punta Cana an. Hier aufgenommen bei der Landung in Barcelona im September. **Photo: Michael Stappen**



TAM B763: Ebenfalls bei der Landung in Barcelona aufgenommen wurde diese Boeing B767-300 der brasilianischen TAM. Die "Plane of Dreams" ist 4 Jahre alt und war vorher für LAN Chile unterwegs. **Photo: Michael Stappen**



Eurowings A320: Dieser recht neue A320 der Eurowings trägt seit diesem Sommer die "Eurowings Holidays" Sonderbemalung. Fotografiert am 03. September in Palma de Mallorca. **Photo: Michael Stappen**



Nordstar B738: Spezielle Werbung für die Winter Universiade 2019 in Krasnojarsk trägt diese Boeing 737-800 der russischen Nordstar Airlines. Die Maschine flog von Dezember 2009 bis Juni 2011 für Air Berlin. **Photo: Michael Stappen**



Volotea B735: Volotea aus Spanien betreibt neben Boeing B717 und Airbus A319 auch diese Boeing B737-500 der maltesischen Air X Charter, hier bei Start in Palma de Mallorca im September. **Photo: Michael Stappen**



Lufthansa A350: Lufthansa betreibt ihre aktuell vier ausgelieferten Airbus A350-900 zur Zeit ausschließlich ab München. Hier die D-AIXC am 03. November auf dem Weg nach Boston. **Photo: Thomas Williges**



Brussels Airlines A320: Nachdem die OO-SNC eine Zeitlang in der "Red Devils"-Bemalung flog, wurde sie jetzt in "Magritte"-Sonderbemalung umlackiert, in Anlehnung an den belgischen Künstler René Magritte. **Photo: Michael Stappen**



Brussels Airlines SSJ-100: Noch einmal Brussels Airlines, hier aber mit dem noch recht unbekanntem russischen Flugzeugtyp Sukhoi SSJ-100-95B Superjet. Die Gesellschaft betreibt drei Maschinen dieses Kurz- und Mittelstreckenflugzeuges. **Photo: Michael Stappen**



Fly Valan ATR72: Diese ehemalige TACV Cabo Verde ATR72 steht seit Sommer 2017 mit der ungewöhnlichen Übergangsregistrierung 2-DCBT in Mönchengladbach und ist für die rumänische Fly Valan vorgesehen. **Photo: Michael Stappen**



Air Berlin A330: In den letzten Wochen von Air Berlin flog dieser "neutrale" Airbus A330 für die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft. Seit dem 17. Oktober ist die Maschine im irischen Shannon abgestellt. **Photo: Michael Stappen**



Air Berlin A321: Noch einmal Air Berlin, allerdings seit Sommer 2017 im Auftrag der Schweizer Belair als HB-JOX auf einem Charterflug in Palma de Mallorca. **Photo: Michael Stappen**

Buchtipp: „Der Flughafen Hannover“

Von den ersten Luftsprüngen Karl Jathos zum modernen Airport



Vom geheimen Militärflugplatz zum internationalen Verkehrsflughafen mit jährlich rund sechs Millionen Fluggästen – der Hannover Airport blickt auf eine faszinierende Geschichte zurück. Journalist Torsten Bachmann präsentiert in seinem Buch »Der Flughafen Hannover« (Sutton Verlag) rund 250 zumeist unveröffentlichte Fotografien aus dem Archiv des

Flughafens sowie öffentlichen und privaten Sammlungen, die zu einer spannenden Zeitreise einladen. Die beeindruckenden Aufnahmen zeigen den Bau und die Eröffnung des Flughafens, Propellerflugzeuge aus alter Zeit und moderne Jets, das Aufkommen des Ferienflugverkehrs in den

1960er Jahren und die Entwicklung zum „Flughafen der kurzen Wege“, der bei Luftfahrtexperten aus aller Welt große Beachtung fand und als Vorbild für manch anderen Flughafen neubau diente. Impressionen aus sechs Jahrzehnten Flugverkehr und Schnappschüsse von prominenten Fluggästen, „tierische“ Passagiere oder Erinnerungen an die Internationale Luft- und Raumfahrt ausstellung – dieser Bildband bietet einen kurzweiligen Rundflug durch die Vergangenheit des Flughafens Hannover. Ein Muss für alle Luftfahrtfreunde und Technikliebhaber.

Über den Autor: *Der in Hannover geborene und aufgewachsene Diplom-Kaufmann ist seit Jahren als freier Journalist tätig. Er hat sich mit zahlreichen Beiträgen zur Geschichte Hannovers und der Region einen Namen gemacht.*

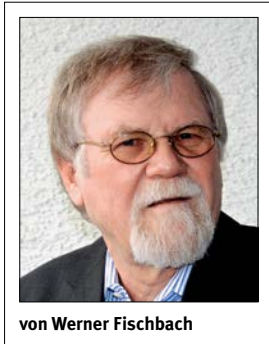
Kalenderverlosung 2018

Auch in diesem Jahr stehen der Redaktion einige Kalender zur Verfügung, die wir gerne an unsere Leserschaft weitergeben möchten. Wie die Jahre zuvor hat Robert Schönherr einige seiner zahlreichen Bilder von Boeing 737 und Boeing 747 in einer Kalender-Edition zusammengefasst. Die limitierten Photographien sind in absoluter Galeriequalität wiedergegeben und können mit einer E-Mail an redaktion@gdf.de und etwas Glück gewonnen werden.

Wer nicht auf das Glück hoffen möchte, kann unter www.robertschonherr.de den direkten Weg zum Glück bzw. zur Bestellung finden.



Die „Landshut“ ist wieder in Deutschland



von Werner Fischbach

Als die „Landshut“ am 23. September in Friedrichshafen ankam, wurde nicht nur ein ehemaliges Lufthansaflugzeug nach Deutschland zurückgeholt, sondern ein Stück deutscher Geschichte. Das Dorniermuseum bzw. die Dornier Event GmbH hat dieses Ereignis mit einem „Bürgerfest“ gefeiert.

Großraumflugzeuge bzw. Großraumfrachter lassen sich nicht besonders oft am Regionalflughafen Friedrichshafen sehen. Doch am 23. September war dies etwas anderes. Denn da wurden gleich zwei „Frachtgiganten“ erwartet. Eine Antonov An-124 und eine Ilyushin Il-76 der Frachtfluggesellschaft Volga-Dnepr. Dass sich dazuhin nicht nur die üblichen Verdächtigen, also die Flugzeugspotter, zum Flughafen aufgemacht haben, liegt an der Fracht der beiden Flugzeuge, die sie vom fernen Fortaleza in Brasilien zum Bodensee transportierten. An der ehemaligen Lufthansa Boeing B737-230C, die zu ihren Lufthansazeiten mit dem Kennzeichen D-ABCE versehen und auf den Namen „Landshut“ getauft worden war.

Ohne Zweifel – dem Flugzeug kommt eine ganz spezielle Rolle zu. Nicht, weil sich die Boeing 737 von ihren Schwestern in besonderer Weise unterschieden hätte. Sondern weil sie am 13. Oktober 1977 auf dem Flug von Palma de Mallorca nach Frankfurt von vier palästinensischen Terroristen, die dadurch in Deutschland inhaftierte RAF-Terroristen freipressen wollten, entführt worden war. Nach einem kaum zu glaubenden „Irrflug“, bei welchem Flugkapitän Jürgen Schumann von den Entführern in Aden erschossen wurde, wurde das Flugzeug fünf Tage später auf dem Flughafen von Mogadischu von der GSG9-Spezialeinheit des Bundesgrenzschutzes gestürmt und die Geiseln (Besatzung und Passagiere) befreit. Bleibt noch zu erwähnen, dass Co-Pilot Jürgen Vietor die Boeing 737 ab Aden alleine fliegen musste. Was er übrigens von der rechten Seite aus getan hat. Weil, wie er später sagte, er das so gewöhnt war.

Über diesen „Irrflug“ wurde in der Presse ausführlich berichtet, so dass hier nicht darauf eingegangen werden soll. Fest steht jedoch, dass die „Landshut“ wegen dieser Entführung zu einem ganz besonderen Flugzeug mutierte. Sie kann



Museumsdirektor David Dornier (links) mit Co-Pilot Jürgen Vietor, Stewardess Gebriele von Lutzau und Passagierin Diana Müll. Photo: W. Fischbach

deshalb als ein, wenn nicht sogar als das Symbol für jenen Zeitraum, der später als „Deutscher Herbst“ in die Annalen der deutschen Geschichte eingehen sollte, bezeichnet werden. Deshalb ist es kein Wunder, dass an diesem 23. September nicht nur die Spottergemeinde, sondern zahlreiche Besucher und Neugierige zum Flughafen pilgerten. Rund 4 000 sollen es gewesen sein. Das Dornier Museum bzw. die Dornierstiftung hatten dazu eingeladen. Der Eintritt war frei; allerdings wurde eine Spende gerne angenommen.

Die Heimholung der „Landshut“

Die Lufthansa hat die „Landshut“ im September 1985 an Presidential Air in den USA verkauft. Nach mehreren Besitzerwechseln kam sie schließlich zur brasilianischen TAF Linhas Aéreas in Fortaleza, welche die „Landshut“ im Januar 2008 außer Dienst nahm auf dem Flughafen abstellte (der Fluggesellschaft wurde am 25. Juni 2010 die Betriebserlaubnis entzogen). Dort gammelte die Boeing 737 vor sich hin und befand sich zum Schluss in einem ziemlich desolaten Zustand. Zwar gab es immer wieder Versuche, die „Landshut“ aufgrund ihrer Rolle im „Deutschen Herbst“ zurückzuholen, doch die Bemühungen waren nicht unbedingt von Erfolg gekrönt. Bis Bundesaußenminister Siegmund Gabriel und die BILD-Zeitung als weiße Ritter auftraten und beschlossen, die historische B737 in Zusammenarbeit mit der Dornierstiftung und der Lufthansa wieder nach Deutschland zu holen.

Am 22. August dieses Jahres begann ein fünfzehnköpfiges Team der Lufthansa Technik AG, das Flugzeug zu de-



Das Flugzeug im Flugzeug – die „Landshut“ bei der Ankunft in Friedrichshafen. Photo: W. Fischbach

montieren und transportfähig zu machen. Rund 4 000 Arbeitsstunden wurden auf dem brasilianischen Flughafen geleistet, bis das Flugzeug die Reise nach Deutschland antreten konnte. Mit zwei Flugzeugen der Volga-Dnepr wurde die „Landshut“ dann auf dem Luftweg an den Bodensee geflogen – der Rumpf an Bord einer An-124 und die Tragflächen mit einer Il-76. Nach einer Zwischenlandung auf den Kapverdischen Inseln trafen die beiden Maschinen am 23. September auf dem Bodensee-Airport von Friedrichshafen ein. Das Technikteam der Lufthansa war übrigens auch mit der Antonov nach Friedrichshafen gekommen. Die An-124 landete mit einer leichten Verspätung um 09:20 Uhr und die Il-76 pünktlich um 13:00 Uhr Ortszeit. Die „Landshut“ war wieder zuhause und befindet sich nun unter der Obhut der Dornier Stiftung. Und dies ist, um den ehemaligen Regierenden Bürgermeister von Berlin zu zitieren, auch gut so.

Nun mag in diesem Zusammenhang gefragt werden, weshalb das Flugzeug ausgerechnet beim Dornier Museum in Friedrichshafen seine zukünftige Heimat finden soll. Schließlich hätten sich ja auch das Technikmuseum in Sinsheim bzw. in Speyer oder die Flugabteilung des Deutschen Museums in Oberschleißheim angeboten. Wer weiß, vielleicht bekam derjenige den Zuschlag, der am meisten für das Flugzeug geboten hat? Oder weil der Standort Friedrichshafen als besser geeignet angesehen wurde als Sinsheim, Speyer oder Oberschleißheim? Auf der anderen Seite haben die oben angeführten Alternativen ebenso wenig Bezug zur „Landshut“ wie das Dorniermuseum in Friedrichshafen. Weshalb also nicht Friedrichshafen?

Das Dornier Museum und die gleichnamige Stiftung hatten also allen Grund, die Ankunft der historischen B737 mit einem – wie sie es nannten – „Bürgerfest“ zu feiern. Dabei wurde nicht nur die Geschichte der Entführung noch einmal erzählt. Denn das Museum hat auch vier Zeitzeugen, also Personen, die damals dabei waren, zu Wort kommen lassen. Die dann mit sehr bewegenden Worten ihre damaligen Erlebnisse schilderten. Der ehemalige Co-Pilot Jürgen Vietor, der relativ schnell wieder in das Cockpit einer B737 kletterte, die ehemalige Stewardess Gabriele von Lutzu, die damals noch Dillmann hieß und aufgrund ihres besonnenen Verhaltens von den Boulevardzeitungen auch als „Engel von Mogadischu“ bezeichnet wurde, die damals 19-jährige Diana Müll, welche die Entführung als Passagier erleiden musste und als erste Geisel von den Terroristen erschossen werden sollte, sowie der ehemalige GSG9-Beamte Aribert Martin.

Nicht vergessen werden sollte allerdings auch, dass sich die Opfer, in erster Linie die Passagiere, hinterher vom Staat, der Airline und den Krankenkassen allein gelassen fühlten. Sie mussten zusehen, wie sie mit den physischen und psychischen Folgen ihres Horrorfluges klarkamen und das Geld für die jahrelangen Therapien irgendwie aufbrachten.

Wie geht es weiter?

Die Ankunft der „Landshut“ war gewissermaßen auch eine Übergabe von einem Ministerium zu einem anderen – nämlich vom Außenministerium zur Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien, ein Amt, das zum Zeitpunkt der Übergabe von Monika Grütters ausgeübt wurde. Nach ihrer Entladung wurde die „Landshut“

zunächst in der Halle W des Flughafens eingelagert. Und dort harrt sie nun der Dinge, die da kommen sollen. Denn zunächst muss unter der Leitung des/der Kulturstaaatsministers/in ein wissenschaftlicher Beirat berufen werden, der dann ein Ausstellungskonzept entwickeln muss. Erst wenn dieses steht, kann mit der Restaurierung des Flugzeugs begonnen werden, wofür eine Halle am Flughafen angemietet wurde. Diese Arbeiten werden von einem Team der Lufthansa Technik AG durchgeführt. Bis Oktober 2019 sollen sie abgeschlossen sein und die „Landshut“ soll dann in einer noch zu errichteten Halle ausgestellt werden. Sie soll dann nicht nur an die Entführung des Flugzeugs, den „Horrortrip“ der Passagiere und der Besatzung erinnern, sondern auch an den „Deutschen Herbst“. Und daran, dass sich der Staat nicht erpressen lässt. Eine Botschaft, die gerade in der heutigen Zeit von großer Bedeutung ist.

Wie immer bei derartigen Vorhaben wird natürlich auch die Frage nach dem Geld bzw. nach dem, was dieses Unterfangen kosten wird, gestellt. Beim Geld hört, so sagt ein Sprichwort, die Freundschaft auf. Bekanntlich hat Siegmund Gabriel in die Schatulle des Außenministeriums gegriffen, um die Rückholung der „Landshut“ zu ermöglichen. Doch nun ist sie in Friedrichshafen angekommen und der Außenminister wird wohl keinen müden Cent für die laufenden Kosten übernehmen. In der Pflicht sind also die Dornier Stiftung und die bzw. Beauftragte für Kultur und Medien. Vorausgesetzt ein derartiges Amt wird auch in der neuen Regierung für notwendig erachtet.

Dabei gilt es zunächst, die Kosten für Restaurierung des Flugzeugs, den Bau der Halle und für die Exponate der Ausstellung zu aufzubringen. Nach Schätzungen der Dornier Stiftung werden hierfür rund zehn Millionen Euro erforderlich sein. Dazu kommen die laufenden Kosten der Ausstellung – hier wird, abhängig vom Ausstellungskonzept, mit einer jährlichen Summe von 140 000 bis 200 000 Euro gerechnet. Das Museum sieht hier keine besonderen Probleme; mit 50 bis 60 zusätzlichen Besuchern pro Tag ist das seiner Meinung zu schaffen.

Und wenn das nicht reicht? Dann wird das Museum sehr wahrscheinlich das tun, was private Unternehmer (das Dorniermuseum ist ein privat finanziertes Museum) in



Die „Landshut“ ist entladen und bereit zum Abtransport.
Photo: W. Fischbach

solchen Fällen gerne tun. Sie werden die öffentliche Hand mit entsprechenden Hinweisen auf die nationale Bedeutung ihres Vorhabens um Unterstützung bitten. Und die wird dann, nach Absolvierung diverser Eiertänze, das erforderliche Geld locker machen. Was natürlich nicht bedeutet, dass es in Friedrichshafen so kommen wird.

Nun scheint das Verhältnis zwischen der Familie Dornier bzw. der Dornier Stiftung und der Stadt Friedrichshafen etwas unterkühlt zu sein. Um es etwas vornehm auszudrücken. Denn die Stadt wurde von den Plänen, die „Landshut“ an den Bodensee zu holen, zu einem recht späten Zeitpunkt informiert; den Termin über die Ankunft der „Landshut“ und das geplante Bürgerfest musste der Oberbürgermeister aus der Presse erfahren. Weshalb er zum Empfang der „Landshut“ und dem Bürgerfest nicht erschienen ist. Man kann, wenn man möchte, das Verhalten des Oberbürgermeisters unter der Rubrik „beleidigte Leberwurst“ abbuchen. Aber ihn erst recht spät über die Pläne bzw. über die Veranstaltung gar nicht zu informieren, kann auf der anderen Seite als schlechter Stil bezeichnet werden. Zumal die Familie Dornier im letzten Jahr die Stadtverwaltung gebeten hat, eine laufende Förderung des Dorniermuseums zu prüfen. Deshalb ist für den Oberbürgermeister klar, „dass die Landshut ein nationales Projekt ist, kein städtisches. Deshalb werden wir uns auch finanziell nicht an der Landshut beteiligen.“ Sollte das Geld knapp werden, dann ist dies die Angelegenheit der Projektpartner. Meint der Oberbürgermeister.

Dabei ist das Projekt, die „Landshut“ nach Deutschland zu holen, sie zu restaurieren und danach der Öffentlichkeit zu präsentieren und dabei an den „Deutschen Herbst“ zu erinnern, ein durchaus sinnvolles Unterfangen. Der erste Schritt ist getan – die „Landshut“ ist zurück in Deutschland. Nun muss sie noch in trockene Tücher gebracht werden.



Gemäß des „Low-Cost-Monitors“ des DLR hat der Verkehr im Niedrigpreissektor in diesem Jahr erneut zugelegt.
Photo: Stefan Gruber/Allgäu Airport Memmingen

Kurz und Interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

Obwohl der Kranich als das Wappentier der Lufthansa gilt und die Airline den Schutz dieser Vögel als „Herzenssache“ bezeichnet(e), wird sie die finanzielle Unterstützung der Organisation „Kranichschutz Deutschland“ zum Ende dieses Jahres einstellen. Die Organisation bezeichnet dies als „existenzbedrohend“ und sucht nach neuen Sponsoren.

oo00oo

Nachdem Ryanair gegen insgesamt 24 Gebührenentscheide der DFS aus den Jahren 2012 und 2013 Klage eingereicht hatte (es ging um die maximale Startmasse der von Ryanair eingesetzten B737-800), hat nun das Verwaltungsgericht Darmstadt die Gebührenberechnung der DFS als rechtens beurteilt.

oo00oo

Am 26. September führte ein mit dem Zusatz BLADE (Breakthrough Laminar Aircraft Demonstrator in Europe) bezeichnete Airbus A340 in Toulouse seinen Erstflug durch. Im Rahmen des europäischen „Clean Sky“ – Projekts soll das Potential eines Laminarflügels erprobt werden. Airbus verspricht sich damit eine Halbierung des Reibungswiderstands an den Tragflächen und eine Treibstoffeinsparung von etwa fünf Prozent.

Um der fortschreitenden Entwicklung von unbemannten Fluggeräten und den damit verbundenen Herausforderungen entsprechen zu können, wurde im September in Berlin der „Verband Unbemannte Luftfahrt“ als gemeinsame Initiative des Bundesverbands Deutscher Luftverkehrswirtschaft (BDL) und des Bundesverbands der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) gegründet.

oo00oo

Der dänische Flugsicherungsdienstleister NAVIAIR hat den Hersteller „Indra“ mit der Modernisierung des Radarsystems am Flughafen Billund beauftragt. Der Vertrag umfasst die Einrichtung eines modernen Primärradarsystems in Kombination mit einem Mode S Sekundärradarsystems.

oo00oo

Deutschland und Norwegen werden die Beschaffung von fünf A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport) finanzieren, die von der Organisation OCCAR im Auftrag der NATO Support & Procurement Agency (NSPA) bei Airbus in Auftrag gegeben wurde. Damit schließen sich die beiden Staaten dem von den Niederlanden und Luxemburg getragenen „European/NATO Multinational Multi-Role Tanker Transport Fleet (MMF) – Programm an.

Nachdem die Schweizer Fluggesellschaft und Air Berlin-Tochter Belair, die einst aus der Balair hervorgegangen war, zusammen mit ihrer Mutter den Betrieb einstellen musste, gibt es in der Schweiz Bemühungen, die ehemalige Balair auf der Basis der Belair wieder aufzubauen.

oo00oo

Nachdem sich am 12. Oktober in Kanada die erste Kollision einer Drohne mit einem Flugzeug, einer Beech Kingair der Skyjet Aviation, im Anflug auf den Jean Lesage Airport von Quebec, ereignet hatte, wies der Verkehrsminister noch einmal auf die Vorschriften für den Einsatz von Drohnen und auf die rechtlichen Folgen bei einer Missachtung dieser Vorschriften hin. Bis zu der Kollision wurden in Kanada nahezu 1 600 Zwischenfälle mit Drohnen gezählt.

oo00oo

Im Oktober hat die Regierung von Malaysia Verhandlungen mit der Firma „Ocean Infinity“ über die Suche der seit März 2014 im Indischen Ozean vermissten B777 der Malaysia Airlines (MH370) aufgenommen. Die australische Regierung hat sich bereit erklärt, „Ocean Infinity“ bei der Suche nach dem Flugzeug technische Unterstützung zu gewähren.

oo00oo

Nach dem „Low-Cost-Monitor 2/2017“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) sind die Ticketpreise im Niedrigpreissektor Deutschlands in diesem Jahr weiter gesunken, während sich die Zahl der Flüge von wöchentlichen 4 400 auf 5 000 erhöht hat. Durch die Übernahme von Flugzeugen der insolventen Air Berlin hat sich Eurowings innerhalb Deutschlands zum Marktführer gemausert; Ryanair belegt als europäischer Marktführer den zweiten Platz. Die größten Zuwächse beim „Low-Cost“-Verkehr verzeichneten die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Düsseldorf und Nürnberg.

oo00oo

Am 25. Oktober wurde der erste im chinesischen Airbus-Werk Tianjin produzierte A320neo an die malaysische Fluggesellschaft Air Asia übergeben. Air Asia unterhält eine große A320-Flotte und hat insgesamt 578 Flugzeuge bei Airbus bestellt. Darunter befinden sich 404 Exemplare der A320neo-Familie.

Mit dem Ende des Sommerflugplans haben Brussels Airlines und KLM zwei bewährte „Arbeitspferde“ des Regionalflugverkehrs außer Dienst gestellt. Der letzte Flug eines Brussels Airlines RJ100 wurde am 28. Oktober von Genf nach Brüssel, der letzte Flug einer KLM Cityhopper Fokker 70 am selben Tag von London nach Amsterdam durchgeführt.

oo00oo

Als Folge des Abbruchs der diplomatischen Beziehungen durch Saudi-Arabien, Bahrein, die Vereinigten Arabischen Emirate und Ägypten mit Katar und der Schließung ihres Luftraums für Qatar Airways sieht sich die Fluggesellschaft gezwungen, vermehrt über den Iran zu fliegen. Dadurch wurde die Belastung der iranischen Flugsicherung drastisch erhöht, so dass der Iran zwischen fünf und acht neue Radaranlagen installieren und den Personalbestand von 950 Fluglotsen um 900 erhöhen muss.

oo00oo

Mit einer feierlichen Zeremonie hat Emirates am 3. November ihren 100sten A380 in Hamburg-Finkenwerder übernommen. Emirates hat insgesamt 142 A380 bestellt ist damit der größte Kunde des „europäischen Jumbos“. Allerdings sind seit 2015 keine größeren Aufträge für den A380 mehr eingegangen, so dass die Produktionsrate ab 2019 auf acht Maschinen pro Jahr reduziert wird.

oo00oo

Ersten Meldungen zufolge planen ehemalige Air Berlin-Mitarbeiter, die schon bei der LTU beschäftigt gewesen sind, die traditionsreiche Düsseldorfer Fluggesellschaft wieder zu beleben und erneut an den Start zu gehen.

oo00oo

Im Oktober hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit ihrer Gulfstream 550 „HALO“ Messflüge vom irischen Flughafen Shannon aus über dem Atlantik durchgeführt. Dabei wurden der Transport und die Mischung von Treibhausgasen in der oberen Troposphäre und der unteren Stratosphäre untersucht.



KLM Fokker 70: Im Rahmen der Ausmusterung ihrer letzten Fokker 70 hat KLM die PH-KZU mit dem Bild von Anthony Fokker versehen. Hier beim Start in Basel am 05. Juli fotografiert. **Photo: Gerrit Griem**



Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2018 – 20.01.2018

Impressum

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

Geschäftsstelle: Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring 1 | 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 (Social Affairs), Roland Glöckner (Berlin), Andreas Schmelzer (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Bernd Bockstahler (redaktionelle Beratung), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Marina Daffner (redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (facebook)

Anschrift der Redaktion: „der flugleiter“
Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring 1 | 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, Sebastian Thoma, Jens Lehmann

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

Cover: Parkplatz Air Berlin in Berlin Schönefeld (Sebastian Thoma)

U3: Aus Eins wird Zwei (Werner Fischbach)

U4: Frohe Weihnachten AirBerlin A320 aus dem Jahre 2015 (Michael Stappen)

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563





*Der Vorstand, das Redaktionsteam und das Team der Geschäftsstelle
wünscht allen Lesern des „der flugleiter“ ein friedliches, glückliches
Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2018.*