

AUSGABE 2/2018

- **FSBD – FACHBEREICHSTAGUNG IN FREISING**
- **FLUGHÄFEN AN DER GRENZE**
- **DER KOALITIONSVERTRAG (EINE SEITE FÜR DEN LUFTVERKEHR)**
- **DER AUFSICHTSRAT**

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



**GEMEINSAM
RICHTUNG ZUKUNFT
WÄHLEN**



EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSTD der GdF e.V.
vom 27. – 28. April 2018 in 90402 Nürnberg

Ort: Nürnberg, Le Meridien Grand Hotel Bahnhof
Bahnhofsplatz 1 – 3, Nürnberg

Beginn: 27. April 2018, 10:00 Uhr · Ende: 28. April 2018, Ende 15:00 Uhr



Vorläufige Tagesordnung

Begrüßung und Eröffnung der 15. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz

1. Wahl und Einsetzung der Konferenzleitung
2. Festlegung und Genehmigung der endgültigen Tagesordnung
3. Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlvorstandes
4. Berichte
5. Feststellung der Beschlussfähigkeit
6. Diskussion der Berichte
7. Entlastung des Vorstandes
8. Wahlen
9. Verschiedenes

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



FSBD: Bundesfachbereichskonferenz in Freising **S. 12**



16. Deutsches Flight Safety Forum **S. 26**



Was heißt hier grenznah? **S. 34**



Eine Seite für den Luftverkehr **S. 39**



Ein Flugzeug – drei Jungfernflüge **S. 54**

Editorial	04
Termine	06
GdF Tarifinfo	07
GdF GdF-Beitragsstruktur	09
FSBD FSBD – Info	11
FSBD Bundesfachbereichskonferenz in Freising	12
FSBD Interview: Fragen an den FSBD-Vorsitzenden Gerd Gerdes	21
FSBD Interview: Fragen an FSBD-Vorstand „Internationales“ – Jens Lehmann	23
FSBD Interview: Fragen an neuen FSBD-Vorstand „Schatzmeister“ – Jens-Michael Kassebohm	25
Verbände 16. Deutsches Flight Safety Forum	26
Verbände ATCEUC/ETF Gathering to defend the right to strike of the ATM staff	30
Joe's Corner Man muss auch mal „Nein“ sagen können	28
Joe's Corner II	44
ATC Was heißt hier grenznah?	34
ATC Flughafen im Vierländereck	37
Politik Eine Seite für den Luftverkehr	39
Spotter I	43
Spotter II	53
Berichte Der Aufsichtsrat – (allgemein und speziell)	46
Kollegen AERO Friedrichshafen	50
Bücher	52
Airlines Ein Flugzeug – drei Jungfernflüge	54
Airlines Flughafen Nürnberg: Historischer Windsack hat ausgedient	56
Aus aller Welt Kurz und Interessant	58
Kurios	60
Impressum	62



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich willkommen zur zweiten Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahr 2018.

Das Jahr ist noch jung, doch liegen bereits jetzt äußerst arbeitsintensive Wochen für viele in der Gewerkschaft mitarbeitende Kollegen hinter uns.

Es wurden Delegiertenwahlen im Fachbereich FSAD eingeleitet und durchgeführt, die Teilnahme an den Aufsichtsratswahlen sowohl bei der Fraport AG als auch bei der DFS GmbH vorbereitet und initiiert, im Fachbereich FSBD fand die Neuwahl der Tarifkommissionsmitglieder statt und ebenfalls im März veranstaltete der FSBD seine 3-tägige Bundesfachbereichskonferenz, über die in dieser Ausgabe ausführlich berichtet wird.

Gestatten Sie mir jedoch, bereits an dieser Stelle auf die stattgefundenen Wahlen innerhalb des Fachbereichsvorstandes FSBD hinzuweisen.

Nach 14 Jahren Tätigkeit als Schatzmeister im FSBD zog sich **Jörg „Jogi“ Biermann** aus der Vorstandsarbeit zurück. Eine Zeitspanne, die heutzutage als ehrenamtliche Tätigkeit keinesfalls selbstverständlich ist und für die ich ihm an dieser Stelle stellvertretend für den ganzen Bundesvorstand recht herzlich danken möchte. Mit Jogi verlässt uns ein stets verlässlicher, immer freundlicher und in der Kassenführung äußerst gewissenhafter Kollege in der Vorstandsriege.

Zum Nachfolger wählten die Delegierten unseren Kollegen **Jens-Michael Kassebohm**.

Jens-Michael ist Fluglotse im Kontrollzentrum Bremen und bereits seit längerem in der GdF als Referent im Kassen-

wesen tätig gewesen und somit von Jogi bestens auf diese Aufgabe vorbereitet worden. Ich persönlich freue mich ungemein, dass mit Jens-Michael eine gewisse Familientradition in unsere Gewerkschaft zurückkehrt, ist er doch der Sohn unseres ehemaligen (leider verstorbenen) Vorsitzenden und Ehrenmitglieds Wolfgang Kassebohm. Geschichte scheint sich doch zu wiederholen. Selbstverständlich wünschen wir auch Jens-Michael eine erfolgreiche Zeit in seiner verantwortungsvollen Aufgabe in unserer Gewerkschaft.

In weiteren Wahlgängen wurden sowohl der Leiter des Fachbereiches, **Gerd Gerdes**, als auch das Vorstandsmitglied Internationales, **Jens Lehmann**, von den Delegierten für weitere zwei Jahre in ihren Ämtern bestätigt. Auch hierfür meinen Glückwunsch und Dank für das Engagement.

In den Fachbereichen FSAD und FSTD finden die jeweiligen Bundesfachbereichskonferenzen im April statt und es wird in der Ausgabe 3 unserer Gewerkschaftszeitung jeweils ausführlich darüber berichtet werden.

Auch auf **tariflicher Ebene** hat sich sehr viel getan.

Wie an anderer Stelle bereits ausführlich berichtet, ist es unserer Tarifabteilung zum einen gelungen, eine äußerst attraktive und ausgeweitete Übergangsversorgung für weitere 10 Jahre abzuschließen. Die alleine ist, wenn man sich mal in anderen Bereichen der Luftfahrt umblickt (Piloten und Kabine), keinesfalls eine Selbstverständlichkeit, sondern ein nicht geringer Erfolg gepaart mit sehr viel Verhandlungsgeschick, das durchaus eine spezielle Würdigung verdient. Darüber hinaus wurden auch neue Regelungen zum Belastungsausgleich sowie zu den Sonderregelungen FS-Dienste nach überaus anstrengenden und zeitintensiven Verhandlungen mit der DFS abgeschlossen. Hier kam es, dass möchte ich an dieser Stelle



nicht unerwähnt lassen, bereits im Vorfeld, noch vor Abschluss der Verhandlungen und vor Veröffentlichung der endgültigen Vertragsinhalte, bereits bei einigen Kollegen (auch aufgrund falscher Information und „Stiller Post“) zu Unmut und Verärgerung, bis hin zu angedrohten und auch vollzogenen Austritten. Hierzu möchte ich mich ganz klar positionieren:

Sicherlich kann ein so umfangreiches Tarifpaket nicht immer jeden Kollegen (und vor allem seine individuellen Interessen) bis ins letzte Detail berücksichtigen. Es wird immer jemanden geben, der meint, bei so einem Umfang an Abschlüssen schlechter als andere Kollegen weggekommen zu sein.

Ein angedrohter und letztlich durchgeführter Austritt aus der Solidargemeinschaft GdF ist aber mit Sicherheit der schlechteste Weg, dem Ausdruck zu verleihen, vor allem wenn er auf „Hörensagen“ teilweisen Falschinformationen und weit vor Abschluss der Verhandlungen erfolgt.

Man sollte als Mitarbeiter der DFS und auch als Mitglied der GdF durchaus mal über den „Tellerrand“ unseres äußerst erfolgreichen Tarifwerks mit all seinen sozialen Inhalten hinausschauen, in andere Branchen und deren Mitarbeiter. Das Gehaltsniveau unserer Tarifverträge sowie alle anderen Sozialleistungen (Urlaub, Kuren, Arbeitszeit u.v.m.) braucht sich vor niemandem in Deutschland zu verstecken. Ich erinnere gerne daran, dass vor und während der Gründung der GdF (in den Jahren 2001-2003) die damals für uns verhandelnde Gewerkschaft ver.di viele dieser Komponenten bereit war, teilweise oder ganz aufzugeben (und auch getan hat) und es in den Anfangsjahren der GdF unheimlich schwer war, diese verloren gegangenen Besitzstände wieder zu erlangen. Eine Aufgabe, die äußerst mühsam in den Folgejahren durchgeführt wurde, aber vor allem unseren jüngeren Mitglie-

dern nicht bekannt sein dürfte. Die Geschichte der GdF in den letzten 15 Jahren ist eine äußerst erfolgreiche und es kommt nicht von ungefähr, dass wir als die erfolgreichste Gewerkschaft der letzten 10 Jahre genannt werden.

Die Kollegen, die aus Verärgerung unsere Gemeinschaft verlassen, würde ich gerne fragen:

„Was nun? Möchtet Ihr Euch gerne selbst vertreten? Wo wären wir/Ihr ohne die GdF in den letzten 15 Jahren? Nehmt Ihr all die Errungenschaften aus der Gewerkschaftsarbeit mit, aber verweigert den Kollegen Eure Solidarität?“

Diese Zeilen sollen zum Nachdenken anregen. Gerne bin ich auch bereit, mit den Kollegen auf den anstehenden Veranstaltungen oder ÖMV zu diskutieren. Die Tür zur Gewerkschaft steht jedem Kollegen offen. Viel besser als ein Austritt ist die persönliche Mitarbeit in der Gewerkschaft.

Nur wer sich engagiert, kann mitgestalten und verändern!

Mit diesem Ausblick wünsche ich Ihnen allen nun sehr viel Vergnügen bei einer weiteren äußerst abwechslungsreichen Ausgabe unseres „der flugleiter“.

Kritik, Lob und Ähnliches sind mir und dem gesamten Redaktionsteam jederzeit willkommen.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

GdF – Termine

APRIL 2018

11. – 12.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
14.	Fachbereichskonferenz FSAD	Frankfurt
17. – 20.	ATCEUC-Meeting	Maastricht
18. – 19.	Tarifkommission	Frankfurt
25. – 27.	IFATSEA-Meeting	Zypern
26.	Vorstandssitzung FSTD	Nürnberg
27. – 28.	Fachbereichskonferenz FSTD	Nürnberg

MAI 2018

02. – 03.	AG FDB	Frankfurt
03.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
08. – 09.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
16. – 17.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
22. – 24.	IFAIMA-AIM-Global	St. Domingo
23. – 24.	EASA-Meeting	offen
30.	D.A.CH.-Meeting	Österreich
30. – 01.	IFATSEA-Group	Ljubljana

JUNI 2018

04.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
06.	EGHD-Meeting	Brüssel
07. – 08.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
27. – 28.	Tarifkommission	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Die neue Adresse der Geschäftsstelle:

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



Tarifinfo

Unterschriftenmarathon Teil I (Alles außer SR FS-Dienste und Konzern)

Liebe Mitglieder,

wir können euch heute die frohe Kunde über immerhin 10 unterschriebene Tarifverträge überbringen. Einige davon sind tatsächlich inhaltlich verhandelt worden, andere sind „nur“ wegen der notwendigen Anpassungen durch die neuen Sonderregelungen angefasst und verändert worden.

Verträge zum BetrVG

Die Tarifverträge zur Betriebsverfassung (§§ 3, 47) sind überarbeitet und an die heutigen betrieblichen Gegebenheiten angepasst worden. Des Weiteren wurde ein neuer, dritter Vertrag hinzugefügt. Der neue § 55 BetrVG Tarifvertrag regelt die wichtigsten organisatorischen Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Konzernbetriebsrat (KBR) und definiert auch den Teilnehmerkreis der beteiligten Tochterunternehmen der DFS. Zurzeit sind das neben der DFS selbst die DAS, die KAT und die FCS (noch mit besonderen Bedingungen). Alle Verträge werden direkt nach den BR-Wahlen Gültigkeit erlangen und die bestehenden Regelungen ablösen.

Anpassungen

Zeitgleich sind auch solche Verträge unterschrieben worden, die durch die Veränderungen in den Sonderregelungen oder den Tarifverträgen zur Übergangsversorgung Anpassungen erfahren haben. Dies sind der schon in unserer letzten Info erwähnte Zulagentarifvertrag, Eingruppierungstarifvertrag, Loss-of-Licence Tarifvertrag Lotsen, Vergütungstarifvertrag und der Manteltarifvertrag.

Auch wenn die anderen Anpassungen in der Regel nur redaktioneller Natur waren, mussten wir doch zumindest im ETV einiges ändern, um die Ergebnisse umzusetzen. Da ist vor allem die Schaffung des „neuen“ Band D zu erwähnen, welches nun die tarifliche Heimat der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich zFIS, FMP und PK wird. Dies gilt ebenfalls für deren SV- und Sachbearbeiterfunktionen, die Berechtigungserhalt vorsehen, oder diesen als Zugangsvoraussetzung definieren.

Gleichzeitig sind die schon beschlossenen Umsetzungen der Kolleginnen und Kollegen der TWR Düsseldorf und Tegel in das Band G und des TWR Erfurt in das Band E tarifvertraglich umgesetzt worden. Der Phantom-Flughafen BER ist ebenfalls schon mit berücksichtigt und wird nach seiner Eröffnung, falls sie dann irgendwann doch noch stattfindet, im Band G zu finden sein. Die Maßnahmen im ETV werden rückwirkend zum 01.01.2018 in Kraft gesetzt.

Die Tarifverträge zur Übergangsversorgung

Auch die Unterschrift unter die neugeregelten Übergangsversorgungen ist gestern geleistet worden. Wir schlagen damit ein neues Kapitel auf und bewahren gleichzeitig zwei der wichtigsten Tarifverträge aus unserem Fundus, was den Inhalt und die Finanzierung angeht, für mindestens weitere 10 Jahre.

Gerade weil wir nicht viel geändert haben, ist dieser Abschluss in unserem Umfeld – wir erinnern an die extremen Auseinandersetzungen der Lufthansa mit den Kolleginnen und Kollegen im Cockpit und in der Kabine – so besonders. Allerdings hat das Wenige, was wir letztlich geändert haben, es in sich, schafft es doch sowohl für die Kolleginnen und Kollegen als auch für die DFS neue Spielräume und Planungssicherheit.

Der Übergang in den Ruhestand wird in Zukunft etwas flexibler gestaltet werden können. Wir haben weiterhin die Wahl, ob wir im Alter von 55 Jahren ohne Abschläge oder im Alter von 52 Jahren mit Abschlägen gehen wollen. Auch die Höhe der Übergangsversorgung konnte auf dem bestehenden Niveau von 70 % dauerhaft festgeschrieben werden. Neu ist die Möglichkeit, den Übergang auch maximal 2 Jahre zu verzögern und – anders als bisher – damit auch die Übergangsversorgung um maximal 2 Jahre, also bis zum 65. Lebensjahr, zu verlängern.

Für die DFS bringt der Abschluss mehr Planungssicherheit, weil wir die Ankündigungsfrist von 6 auf 36 Monate erhöht haben. Dies gilt für alle Kolleginnen und Kollegen

mit Geburtsjahrgang 1970 oder später. Für die Geburtsjahrgänge 1965 oder früher gilt die bisherige alte Ankündigungsfrist weiter. Die Jahrgänge 1966 bis 1969 können bis zum 31.10.2019 weiterhin mit einer Frist von 6 Monaten ausscheiden; danach gilt für diesen Kreis eine Ankündigungsfrist von 12 Monaten.

Für die Übergangsversorgungsberechtigten aus dem Bereich FDB konnten wir den Vertrag ebenfalls in der gleichen Mechanik anpassen. Das bedeutet für diese Gruppe erstmalig die Möglichkeit einer um 3 Jahre vorgezogenen Übergangsversorgung mit Abschlägen. Auch hier ist die Verschiebung um 2 Jahre nach hinten möglich und erlaubt damit den Eintritt in die gesetzliche Rente erst mit 65. Im Bereich FDB ist dies sicherlich für den ein oder anderen eine überdenkenswerte Alternative, ermöglicht sie doch eine abschlagsfreie Rente oder zumindest eine Rente mit halbierten Abschlägen.

Die Übergangsregelung für die Ankündigungsfrist ist die gleiche wie bei den Lotsen, natürlich mit anderen Jahrgängen. Auch hier wird die Ankündigungsfrist von 6 auf 36 Monate erhöht. Dies gilt für alle Kolleginnen und Kollegen mit dem Geburtsjahrgang 1966 oder später. Für die Geburtsjahrgänge 1961 oder früher gilt die alte Ankündigungsfrist weiter wie bisher. Die Jahrgänge 1962 bis 1965 können bis zum 31.10.2019 weiterhin mit einer Frist von 6 Monaten ausscheiden; danach gilt für diesen Kreis eine Ankündigungsfrist von 12 Monaten.

Für beide Verträge gilt rückwirkend zum 01.01.2018 noch eine Änderung beim Übergang von der Übergangsversorgung in die Rente. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können nun selbst entscheiden, ob und wann sie einen Antrag für die gesetzliche Rente stellen. Die DFS wird nur noch darauf achten, ab wann jemand berechtigt bzw. verpflichtet ist, seine betriebliche Altersversorgung zu beziehen. Der Antrag auf eine gesetzliche Rente spielt dabei keine Rolle mehr. Jeder kann in Zukunft also eigenständig entscheiden, wie damit umgegangen wird. In jedem Fall ist auch weiterhin sichergestellt, dass die

Zuschüsse zur sozialen Sicherung wie schon heute durch die DFS gezahlt werden.

Unterschriftenmarathon Teil II (SR FS-Dienste und Konzern)

Eine wesentliche Frage bleibt: Was ist mit den restlichen angekündigten Tarifverträgen, vor allem dem Ausgangspunkt aller Änderungen – den SR FS-Diensten – und den schon lange fertigen Tarifverträgen für den Konzern?

Bei den Konzerntarifverträgen erweist sich das Prozedere zum Einholen der verschiedenen Unterschriften wegen der Vielzahl der Beteiligten als recht aufwendig und dauert noch ein paar Tage länger. Es sollte aber auch in der kommenden Woche abgeschlossen werden können.

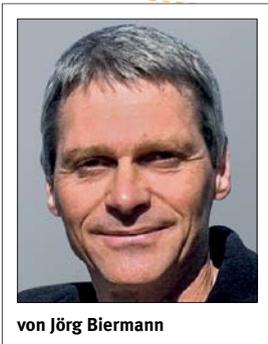
Für die Sonderregelungen sind es die Verkehrszahlen 2017 und die korrekten Polodaten, die noch nicht ganz fertig geworden sind. Wir erwarten diese in Kürze. Das Vertragswerk als solches ist schon fertig, macht aber ohne die Zuordnung der einzelnen EBGs und TWR in die Tabelle keinen Sinn. Auch hier kann es sich nur noch um wenige Tage handeln, bis der komplette Vertrag unterschrieben ist und euch zur Verfügung steht.

In jedem Fall wird es nach der Unterschrift eine weitere, sehr viel umfangreichere Veröffentlichung zum zentralen Thema „Neufassung der Sonderregelungen“ geben, die wir in geeigneter Form allen betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zugänglich machen werden.

Wir bleiben dran!

Eure Tarifkommission

GdF-Beitragsstruktur



von Jörg Biermann

In der Dezemberausgabe 06/2016 wurde die GdF-Beitragsstruktur anhand der einzelnen beruflichen Abschnitte dargestellt. Mittlerweile ist eine Altersteilzeitregelung (ATZ) hinzugekommen. Speziell dazu gibt es häufiger Fragen nach dem GdF-Beitrag. Die sollen hier für die ATZ beantwortet werden.

Abschließend nochmals eine Gesamtübersicht auf Basis der aktuellen GdF-Richtlinie Beitrag.

Altersteilzeit

Teilzeitarbeit, also die Verringerung der tariflich festgelegten regelmäßigen Arbeitszeit, kann ein Arbeitnehmer mit seinem Arbeitgeber jederzeit während des gesamten Beschäftigungsverhältnisses individuell vereinbaren. Im Gegensatz dazu liegt die ATZ immer am Ende des Erwerbslebens und gestaltet den Übergang in die Altersrente. Macht der Arbeitnehmer von der ATZ Gebrauch, unterteilt sich diese Phase in zwei gleich lange Abschnitte:

- a) Aktives Beschäftigungsverhältnis:
ATZentgelt_gesamt mit Arbeitsleistung
- b) Freistellungsphase:
ATZentgelt_gesamt ohne Arbeitsleistung

Die Höhe der (reduzierten) Bruttovergütung regelt der Tarifvertrag und ist in beiden Phasen gleich hoch. Sie setzt sich zusammen aus einem halbierten bisherigen Gehalt, dem Altersteilzeitentgelt, plus einem Aufstockungsbeitrag. Die Summe aus beidem nennen wir hier „ATZentgelt_gesamt“. Das ATZentgelt_gesamt bildet sowohl für die aktive wie auch für die Freistellungsphase die Grundlage für den GdF-Beitrag.

Beitragsgrundlagen

Abgesehen von Sonderfällen ist wie bei jeder Gewerkschaft die Beitragsgrundlage

- die regelmäßige Bruttovergütung
- plus ggf. feste monatliche Zulagen

Darauf werden 1,0 oder 0,5 Prozent GdF-Beitrag erhoben. Einmal- oder Sonderzahlungen wie z. B. Urlaubsgeld, Weihnachtsgeld oder monatlich unterschiedliche Schichtzulagen sind nicht regelmäßig und daher beitragsfrei.

Mitgliederstatus

Die GdF e.V. ist ein eingetragener Verein. Das Vereinsrecht kennt ordentliche und außerordentliche Mitglieder. Eine ordentliche Mitgliedschaft ist die Regel. Ein hoher Organisationsgrad an ordentlichen Gewerkschaftsmitgliedern bildet das unerlässliche Rückgrat zur Durchsetzung unserer gemeinschaftlichen Interessen.

Gem. GdF-Satzung haben ordentliche Mitglieder das Recht in den Organen, Beschlussgremien und sonstigen Gremien sowie den weiteren Einrichtungen der GdF mitzuwirken und sie nach Maßgabe der Satzung zu wählen bzw. in sie gewählt zu werden. Ferner haben sie Anspruch auf die Leistungen der GdF. Kernleistung der GdF ist die Organisation der Durchsetzung der wirtschaftlichen, betrieblichen, berufspolitischen, sozialen und kulturellen Interessen ihrer Mitglieder. Zu diesem Zweck stellt die GdF Infrastruktur sowie Service-, Bildungs- und Beratungsleistungen zur Verfügung. Darüber hinaus gewährt die GdF ihren ordentlichen Mitgliedern auf Antrag und auf Grundlage der jeweiligen Richtlinien Unterstützung bei Arbeitskämpfen sowie gewerkschaftlichen Rechtsschutz.

Beschäftigungsverhältnis Vollzeit/Teilzeit	Altersteilzeit		Regelaltersrente
	aktiv	Freistellung	
	ATZentgelt_gesamt		
	aktiv	Freistellung	
GdF-Beitrag 1%	1%	0,5%	3,- EUR

Außerordentliche Mitglieder haben diese Rechte und Ansprüche nicht. Man könnte sie als „die Ziele der GdF fördernde Sympathisanten“ bezeichnen.

Tel.: 069-60608990

E-Mail: info@gdf.de

Gesamtübersicht Beitrag

Bitte meldet persönliche Änderungen immer der Geschäftsstelle. Anders kann der korrekte Beitrag – auch im Sinne einer Beitragsgerechtigkeit für alle Mitglieder – nicht ermittelt werden.

Kontaktformular an die Geschäftsstelle unter www.gdf.de – als Mitglied einloggen – Kontakt

Im Folgenden eine Gesamtübersicht auf Basis der aktuellen GdF-Richtlinie Beitrag.

Gesamtübersicht GdF-Beitrag		
	Wer oder was	Beitragshöhe
Ordentliche Mitglieder	Studenten FS-Akademie bis Beginn OJT	beitragsfrei
	Auszubildende (nicht-operativ)	beitragsfrei
	Operativer Trainee / OJT	0,5%
	Vollzulassung	1%
	Beschäftigungsverhältnis in Vollzeit	1%
	Beschäftigungsverhältnis in Teilzeit (TZ)	1% von der TZ-Bruttovergütung
	Erwerbslose	beitragsfrei
	Elternzeit, -urlaub	beitragsfrei
	Krankengeld	beitragsfrei
	Pflegezeit	beitragsfrei
	Ehrenmitglieder	beitragsfrei
	Beamte im mittleren Dienst	13,- EUR
	Beamte im gehobenen Dienst	18,- EUR
	Gehaltsumwandlung auf das Langzeitkonto (LZK)	1% LZK-Anteil mindert die für die Beitragsberechnung zu Grunde zu legende Bruttovergütung nicht!
	Entnahme aus dem Langzeitkonto (LZK)	LZK-Entnahme beitragsfrei 1% auf die verbleibende Bruttovergütung vom Arbeitgeber. Wenn Einkommen z. B. vollständig aus LZK = beitragsfrei
	Altersteilzeit + Aufstockung, aktive Phase	1%
	Altersteilzeit + Aufstockung, Freistellungsphase	0,5%
	Übergangsvorsorge	0,5%
	Vorruhestand	0,5%
	Rentner/Pensionäre auf Wunsch	0,5%
Außerordentlich	Fördernde	Nach eigenem Ermessen Die Fachbereiche können einen Mindestbeitrag festlegen. Stand 04/2018: FSAD kein Mindestbeitrag FSBD kein Mindestbeitrag FSTD kein Mindestbeitrag
	Rentner/Pensionäre	3,- EUR
	Mitglieder, die zum Zeitpunkt der Gründung der GdF den Status eines außerordentlichen oder fördernden Mitglieds des VdF oder des FTI innehatten	6,- EUR

FSBD – Info



von Gerd Gerdes

Gleich im Januar habe ich die Obleute des FSBD zu dem inzwischen schon fast traditionell zu nennenden Jahresauftakt eingeladen. Begleitet von den Vorständen Jörg Biermann, Thorsten Raue und Oliver Wessollek wurde in lockerer Atmosphäre die Möglichkeit zu einem offenen Gedankenaustausch

genutzt. Die Entwicklungen und Ergebnisse des vergangenen Jahres und der Ausblick auf aktuelle Handlungsfelder waren natürlich auch Thema der Veranstaltung. Bei zunehmend schwieriger werdenden Wetterbedingungen versuchten die Teilnehmer den Heimweg anzutreten. Leider mussten sowohl die Deutsche Bundesbahn als auch die Lufthansa an diesem Tag ihren Betrieb teilweise oder vollständig einstellen, so dass die Rückreise im Einzelfall erst am Abend des nächsten Tages beendet werden konnte.

Die Leiter der Fachbereiche haben sich zu einem ersten Gedankenaustausch mit einem Mitglied des FSAD Gründungsteams getroffen. In freundschaftlicher Atmosphäre wurden einige Themen angesprochen. Nach erfolgter Gründung des FSAD werden sich die Leiter der Fachbereiche regelmäßig treffen, um einen regen Gedankenaustausch zu ermöglichen.

Ende Februar haben Roman Schütz und Thorsten Raue mich zu einem Gespräch im BMVI begleitet. Mit einem Vertreter des LF17 haben wir über die grundlegende Pro-

blematik der „Mischverkehre“ IFR / VFR in der Nähe von Flughäfen und das von uns in Auftrag gegebene verwaltungsrechtliche Gutachten zu Ausweichempfehlungen im Luftraum E sprechen können.

Es wurde deutlich: Die Problematik ist im BMVI erkannt und wird als valide bezeichnet. Gleichwohl ist eine Lösung, die alle Beteiligten zufrieden stellen kann, schwer zu erreichen.

Das mehrfach verschobene Treffen des FSBD mit dem Leiter Geschäftsbereich TWR in der DFS, Herr Koch am 01. März ermöglichte einen offenen Gedankenaustausch zu den Themen RTC und den dort benötigten Lizenzen, der Erstellung der UTP für ein RTC und dem Plan bzw. Stand der Inbetriebnahme.

Wir sprachen über mögliche Auswirkungen des neuen Luftverkehrskonzeptes. Ein wichtiger Punkt war der Personalstand auf den Türmen, der nach wie vor, eine aus unserer Sicht, erhebliche Unterdeckung ausweist und die Bemühungen der DFS dies zukünftig zu verändern und auszugleichen. Mir bzw. uns ist natürlich klar, die Ausbildung von geeignetem Personal braucht Zeit und so werden die Belastungen für die Kollegen vor Ort nicht schnell reduziert werden können. Ein Problem, was seit Jahren immer wieder in allen Bereichen der DFS zu beobachten ist. Begleitet von den Vorständen Jens Lehmann, Thorsten Raue und Oliver Wessollek sprachen wir auch fachliche Entwicklungen und Problemstellungen an.

Die Vorbereitung der Fachbereichskonferenz 2018 nahm auch einige Zeit in Anspruch. Nun freue ich mich auf interessante Tage in Freising.



**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**



FSBD Bundesfachbereichskonferenz in Freising



von Hans-Joachim Krüger

Auf Empfehlung der FSBD-Untergruppe München Apron fand die diesjährige Fachbereichskonferenz in Freising in unmittelbarer Nachbarschaft zum Franz-Josef Strauß Airport statt. Das Tagungshotel hatte die Bewährungsprobe als GdF-Tagungshotel schon vorher bestanden, da mehrere nationale und auch internationale Meetings der GdF in Freising tagten und mit dem dortigen Service sehr zufrieden war. Das Rahmenprogramm sowie die Organisation rund um diese Konferenz wurde erneut von Veronika Gebhart in Absprache mit dem FSBD-Vorstand, der ÖMV München Apron und der Hotelleitung zur Zufriedenheit aller organisiert.

Gerd Gerdes eröffnete die Tagung nahezu pünktlich und bedauerte, dass nicht alle Delegierten pünktlich zu die-

ser Veranstaltung erscheinen konnten. (hierzu mehr auf einer der letzten Seiten dieser Ausgabe unter der Rubrik „Kurios“).

Ergänzungen zur Tagesordnung wurden nicht vorgetragen und mit der obligatorischen Mandatsprüfung wie auch mit der Begrüßung der Gäste wurde der Einstieg in die fachliche Zusammenkunft des FSBD-Bereiches gewagt. Was letztes Jahr vorsichtig begonnen wurde, wurde dieses Jahr erfolgreich fortgesetzt – die Arbeitspapiere wie auch die Tagesordnung lagen nur in digitaler Form vor und konnten über die GdF-App ständig abgerufen oder aktualisiert werden.

Bericht des FSBD-Vorsitzenden (Gerd Gerdes)

Nach dieser Einführung ergriff der Vorsitzende, Gerd Gerdes, das Wort und erläuterte seinen Tätigkeitsbericht, der in schriftlicher Form den Delegierten vorlag. Seine Ausführungen bezogen sich in erster Linie auf die interne Zusammenarbeit sowie Zusammenarbeit mit der DFS.



Gerd Gerdes (FSBD-Vorsitzender)



Gerd Gerdes und Jörg Biermann

In den halbjährlichen Gesprächen mit dem Leiter CC, Herrn Pöttsch, und weiteren Vertretern des Bereichs haben wir u. a. den Stand der Umsetzung des Projektes ICAS 2 kritisch hinterfragt. Wir haben mehrfach und mit Nachdruck auf die absehbaren Kapazitätsprobleme im FVK hingewiesen, die nach und nach Einfluss auf alle Bereiche (EBGen) in der DFS haben werden. Leider wurden uns keine wirksamen Strategien oder Planungen vorgestellt, die aus unserer Sicht in der Lage wären, diese Situation mittelfristig zu ändern. Die Auswirkungen europäischer Verordnungen auf deutsche Vorschriften sind und bleiben ein zu beachtender Umstand. In den Gesprächen mit Herrn Schickling und auch während des Treffens des FSBD-Vorstands mit Herrn Pöttsch und dem Bereich CC in der DFS wurden mögliche Auswirkungen vom Fachbereich angesprochen.

Im Dezember wurde dem Fachbereich bei einem Treffen mit dem Leiter TWR, Herrn Koch, den Herren Liebscher und Özdemir eine Studie der DFS zum Thema RTC vorgestellt. Diese hatte die DLR im Auftrag der DFS durchgeführt. Ein Mitglied des DLR Studienteams erläuterte die Darstellungen und zeigte eine sorgfältige Befassung mit dem Thema „Arbeitsumfeld“ RTC.

Ebenso wurden die im abgelaufenen Jahr vollzogenen Tarifabschlüsse erwähnt und mit einem Dank an die Tarifkommissionsmitglieder beendete der Fachbereichsvorsitzende Gerd Gerdes seine Ausführungen und übergab das Mikrofon an den Schatzmeister, Jörg Biermann.

Bericht des Schatzmeisters (Jörg Biermann)

Den Bericht des Schatzmeisters, Jörg Biermann, kann man mit einem kurzen Satz wiedergeben. „Alles im grünen Bereich“ – die Finanzen stimmen, die Mitgliederzahlen weisen eine steigende Tendenz auf und die Geschäftszahlen des Fachbereiches – Einnahmen wie Ausgaben – sind sehr

schlüssig aufgeführt und zeigen einen verantwortlichen Umgang mit den Finanzen auf. Da dieser Geschäftsbericht wohl die letzte Zusammenfassung des langjährigen Schatzmeister Jörg Biermann war wurden seine letzten Sätze mit großem Beifall begleitet.

Als Dank für seine langjährige Tätigkeit erfasste der Vorsitzende, Gerd Gerdes, noch einmal das Mikrofon und übergab Jörg Biermann ein kleines „Fair Well“ Präsent.

In seinen Abschiedsworten bedankte sich Jörg Biermann bei den Delegierten und bei seinen Vorstandsmitgliedern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und rief gleichzeitig auf das Engagement in der Gewerkschaft hoch zu halten.

Bericht „Fachliches“ (Thorsten Raue)

Thorsten bedankte sich zunächst bei allen Kolleginnen und Kollegen, die ihm in den letzten Jahren mit zahlreichen Informationen und fachlichen Beiträgen seine Arbeiten unterstützen, auch wenn die interessanten Erlebnisse zum Teil nicht unbedingt die erreichten Ziele widerspiegeln. Problematisch war teilweise die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Flugsicherung (BAF) und auch in Teilen der Deutschen Flugsicherung (DFS) war teilweise recht schwierig immer den richtigen Ansprechpartner zu erreichen und dort die entsprechenden Anliegen vorzubringen.

Neben der regelmäßigen Teilnahme an den FSBD- sowie den gemeinsamen (BV-) Vorstandssitzungen, nahm der Vorstand Internationales gemeinsam mit anderen FSBDVorstandskollegen an diversen Treffen mit den DFS-Geschäftsbereichsleitern Center und Tower sowie mit dem BAF teil.

Die Hauptaufgabe des Vorstands für Internationales liegt naturgemäß in der engen Zusammenarbeit sowie der Pflege der internationalen Verbindungen der GdF. Da sich auch im diesjährigen Berichtszeitraum der GdF-Bundes-



Thorsten Raue (Fachliches)

vorsitzende um die mehr politischen Meetings wie MARC/MOSAIC sowie FABEC Social Dialogue selbst kümmerte, konnte sich der Vorstand Internationales ganz den international-fachlichen Dingen widmen. Lediglich ein Termin zum FABEC Tripartite Social Dialogue im November in Brüssel musste von mir wahrgenommen werden.

Hierbei spielt natürlich der globale Lotsenverband IFATCA, bei dem sich die GdF schon seit Jahren intensiv engagiert, die größte Rolle. Dieses GdF-Engagement konnte in diesem Jahr noch einmal verstärkt werden:

Die GdF ist für 2017/2018 in alle wichtigen Standing Committees gewählt worden: in das Technical and Operational Committee/TOC, Political and Legal Committee/PLC sowie das Financial Committee/FIC. Die GdF ist somit auf international-fachlicher Ebene überaus kompetent vertreten und stellt sich auch für die Legislaturperiode 2018/2019 wieder in allen Gremien zur Wahl.

Sowohl vom IFATCA European Regional Meeting/ERM in Loipersdorf / Österreich im Oktober 2017 als auch von der Annual Conference in Toronto im Mai 2017 und anderen Treffen wurden die zum Teil umfangreichen Berichte zeitnah im „der flugleiter“ veröffentlicht. Die jeweils „quasi-live-Berichterstattung“ der einzelnen Tage bei IFATCA wurde durch die GdFMitglieder sehr positiv aufgenom-

men, was die täglichen Besuchszahlen der GdF-Facebook Page recht eindrucksvoll belegen. Daher soll auch für die nachfolgenden IFATCA-Konferenzen so verfahren werden.

Neben dieser Aufgabe im FSBD-Vorstand fungierte der Vorstand Internationales weiterhin als SESAR UAV/RPAS Rep. für die IFATCA sowie als „Drohnen-Focal Point“ der GdF. Dies brachte auch im vergangenen Berichtszeitraum einige Reisen mit sich – die Artikel dazu wurden ebenfalls zeitnah im „der flugleiter“ veröffentlicht.

Auf speziellen Wunsch der IFATCA wurde der Vorstand Internationales auch als Ansprechpartner für die Europäische Expertengruppe EUROCAE gemeldet. Die European Organization for Civil Aviation Equipment ist eine gemeinnützige Organisation, die sich mit der Standardisierung von Elektronik in der Luftfahrt beschäftigt – und seit geraumer Zeit auch mit Drohnen. Diese Organisation standardisiert Geräteanforderungen sowohl für Elektronik in Luftfahrzeugen als auch für bodengestützte Ortungs- und Navigationsverfahren und entwickelt zugehörige Dokumente und Normen. Die Mitglieder stammen aus den internationalen Luftfahrtbehörden (z. B. EASA, CAA, LBA), Luftfahrzeugherstellern, Flugsicherungsdienstleistern, Fluglinien, Flughafenausbauern und anderen betroffenen Körperschaften (z. B. Testlabore). Die Organisation sorgt durch das Organisieren der Arbeitsgruppen für den Rah-

men, in dem Experten aus der Luftfahrtbranche ihr Wissen der Standardisierung zur Verfügung stellen. Dokumente der EUROCAE finden Einzug in die Regulierungen der EASA und sind daher von immenser Bedeutung auch für die GdF. Im Rahmen dieser Tätigkeit verfasste J. Lehmann detaillierte Kommentare für die EUROCAE Papiere zu den Themen „Automatic Take-Off and Landing for Drones“, „Automatic Taxi“ und „UAS Air Traffic Management“. Diese können auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus erstellte der Vorstand Internationales sowohl für die IFATCA als auch für die GdF im August letzten Jahres einen sehr umfangreichen Kommentar zum „European Aviation Safety Agency – Notice of Proposed Amendment 2017-05 (A), Introduction of a regulatory framework for the operation of drones – unmanned aircraft system operations in the open and specific category RMT.0230“. Alle eingegangenen Kommentare dieser NPA werden dann von der EASA gesammelt, in den NPA eingearbeitet und in einer abschließenden sog. „technical opinion“ der Europäischen Kommission bis zum 1. Quartal 2018 vorgelegt. Die Agency wird dann voraussichtlich im 2. Quartal 2018 eine europaweit geltende EU Regulierung veröffentlichen. Es muss dabei jedoch eingeräumt werden, dass es relativ unklar bleibt, in welchem Umfang und die eingegangenen ca. 3400 Kommentare tatsächlich Einfluss in die abschließende „technical opinion“ der EASA finden (können). Dennoch erscheint es zahlreichen Akteuren in diesem Bereich wichtig zu sein, dieses 128-seitige Papier detailliert zu kommentieren – ist es doch die einzige offizielle Möglichkeit, auf den recht komplexen Regulierungsprozess innerhalb Europas Einfluss zu nehmen.

Zum Jahresende nahm Jens Lehmann Mitte Dezember noch an der „Countering Drones“ Konferenz in London als Redner teil. In dieser vielbeachteten 40-minütigen Präsentation wurde die Problematik der Drohnen aus Fluglotsensicht sowie mögliche Maßnahmen zur sicheren Integration von UAVs betrachtet und aufgezeigt. Diese kam bei den Teilnehmern aus der ganzen Welt sehr gut an und eine erneute Präsentation in 2018 wird derzeit erwogen.

Gleich zu Beginn des Jahres 2018, kommentierte der Vorstand Internationales in seiner Funktion als IFATCA SESAR UAV/RPAS Rep. und als GdF UAV Focal Point auf Wunsch

der IFATCA sehr ausführlich den „SESAR European ATM Master Plan – Roadmap for the safe integration of drones into all classes of airspace“. Diese Kommentierung wurde dann an das SESAR Admin Board weitergeleitet.

Kurz vor Redaktionsschluss nahm Jens Lehmann dann auch noch am IFATCA Financial Committee Meeting in der IFATCA Geschäftsstelle in Montreal teil. Dabei wurden neben den für die im März stattfindende Annual Conference in Ghana anstehenden Working Papers besprochen, als auch die weitere finanzielle Ausrichtung der IFATCA als Ganzes. Verschiedene Pläne des IFATCA-Vorstands werden dabei in dieser Arbeitsgruppe sehr kritisch gesehen und werden in Accra sicher eingehend besprochen. Jens Lehmann hat in dieser Funktion zwei Arbeitspapiere entworfen und wird diese in Accra vorstellen.

Dies schließt den Berichtszeitraum des Vorstands Internationales für 2017 ab, der für Lobende Worte fand Thorsten Raue für das Projekt „Remote Tower“. Die Zusammenarbeit mit diesem Bereich stellte sich bisher als sehr fruchtbar dar und die Kommunikation zwischen den einzelnen Gesprächsteilnehmern darf man als offen und konstruktiv bezeichnen.

Die Einführung der neuen Sprechgruppen auf SIDs und STARs führten zum Teil zu hektischer Betriebsamkeit in der DFS. Auch der Bereich VY und OA dürfen in diesem Zusammenhang für ihre Offenheit gegenüber der GdF gelobt werden. Ich nahm an verschiedenen Sicherheitsbetrachtungen und Workshops teil, die Ende Dezember in einer ICAO-Abweichung mündeten. Besonders in den Workshops wurde die Teilnahme eines Experten der GdF gelobt und für die Zukunft wieder in Aussicht gestellt. Eine positive Entwicklung, die die hohe Arbeitsbelastung fast aufwiegt.

Bericht „Soziales und Berufliches“ (Roman Schütz)

Im vergangenen Berichtszeitraum hat der Vorstand im Bereich Berufliches und Soziales schwerpunktmäßig die Neuverhandlungen und Neugestaltungen des Belastungsausgleichs (Sonderregelungen FS-Dienste) mitbegleitet. Einerseits war diese AG damit beschäftigt, den demnächst ablaufenden Zweijahreszeitraum zu validieren und auszuwerten. Andererseits hat es sich die AG zur Aufgabe gemacht das Validierungssystem für die Bereiche



Roman Schütz (Soziales und Berufliches)

Tower und Center zu vereinfachen und den notwendigen Arbeitsaufwand somit erheblich zu reduzieren. Aufgabe des Vorstandes ist es dabei, auf die Beibehaltung größtmöglicher fachlicher Tiefe zu achten. Eine Vereinfachung des Systems sollte nicht dazu führen, dass die fachliche Ableitung des BAG-Modells (Komplexitätsbetrachtung der einzelnen Sektoren/TWR) vernachlässigt wird. Dies würde intern wie auch im Verhältnis zur DFS die Glaubwürdigkeit des Gesamtsystems erheblich schwächen. Die AG hat aber dazu v.a. in den letzten beiden Sitzungen große und fachlich gute Fortschritte gemacht und diese bereits der Tarifkommission vorgestellt. Im Wesentlichen hat die AG daran gearbeitet, die Validierungsrunden und die Einordnung der TWR/EBGen in die jeweilige Entlastungskategorie enger an die Verkehrszahlen zu koppeln, ohne dabei die Betrachtung der Komplexität zu sehr zu vernachlässigen. Darüber hinaus haben sich aus dem Tarifabschluss für „zFIS“ Rahmenbedingungen ergeben, die eine Überprüfung der bisher anwendbaren Entlastungsmaßnahmen (Bordzeiten, Pausenlänge usw.) notwendig gemacht haben. Inzwischen haben wir dazu mit der DFS eine Vereinbarung getroffen. Der zufolge wird die Validierung bzw. das Ergebnis der letzten Validierung auch für 2018 eingefroren. Zugleich haben wir uns auf eine neue Entlastungstabelle geeinigt, die im Endstadium nur noch 3 Kategorien enthalten wird. Auch dieser Reduktionsprozess auf nur noch 3 Gruppen wurde intensiv durch den Vorstand begleitet und mitgestaltet.

Im Fachbereich hat der Vorstand im abgelaufenen Jahr große Unterstützung durch die Arbeitsgruppe Berufliches und Soziales erhalten. Nachdem die Struktur- und Konzern-Tarifverhandlungen das Stadium erreicht hatten, welches eine begleitende Mitwirkung des Fachbereichs auf dieser Ebene nicht mehr länger notwendig machte, konnte sich diese Arbeitsgruppe anderen offenen Themen den FSBD betreffend widmen. Dazu zählten u. a. die

Themen Luftraum E/Ausweichempfehlung, Remote Tower Center, ELearning und die Entlastung älterer Kollegen. Die Problematik der Ausweichempfehlung in Luftraum E hat ihrerseits nicht nur fachliche Aspekte, sondern berührt auch den Bereich Berufliches und Soziales, u. a. wenn es um die Frage von Verantwortlichkeiten oder Haftung geht. Allerdings sind in dieser Thematik noch zu viele Fragen offen. Der Vorstand wird sich dazu in naher Zukunft enger mit BAF und ggf. mit der DFS weiter abstimmen und austauschen. Für das zu errichtende Remote Tower Center galt es, Grundbedingungen zu definieren, unter denen die betreffenden Kollegen diese neuartige Arbeit aufnehmen können. Es galt für die AG Grundsätze zu definieren, die dafür sorgen, dass die Sicherheit der Luftfahrt ebenso wie die Absicherung der Kollegen jederzeit gewahrt bleibt. Ein derartiger Systemwechsel ist in der DFS bislang noch von keinem Lotsen miterlebt worden und es gilt, dort aktiv für einen sicheren Übergang zu sorgen. Im kommenden Jahr wird die AG weitere wichtige Themen in die Bearbeitung nehmen. Es gilt, ein Konzept für eine Neugestaltung/Umgestaltung des Versorgungsmodells zu erarbeiten bzw. die Grundpfeiler zu definieren, die bei einer möglicherweise kommenden Umgestaltung auf jeden Fall beizubehalten sind. Dazu zählen Risikobetrachtungen, Abwägungen von Möglichkeiten der Kapitalentwicklung usw. Der Vorstand und die AG greifen dabei auch auf die Mitwirkung von M. Siebers zurück, der in seiner Funktion des Delegierten seine Expertise in diesem Bereich einbringt und die AG hervorragend unterstützt.

Bericht FDB/LDM (Oliver Wessollek)

Die Zentralisierung der FIS-Dienste ist mittlerweile im vollen Gange. Die ersten Kollegen aus Langen haben bereits Zulassungen im Bereich von FIS München und Bremen erworben. Das Projekt sieht sich im Zeitplan und der Umzug FIS München nach Langen ist geplant. Wie befürchtet hat der ein oder andere Kollege nun auch die unterschiedlichen Arbeitsweisen in den jeweiligen Niederlassungen am eigenen Leib zu spüren bekommen. Dies wird nun Aufgabe des Projektes sein, ein harmonisiertes Verfahren zu etablieren. Wir als Fachverband werden dies kritisch begutachten und mitverfolgen.

Mit der neuen EU VO 373/2017 befasst sich gerade die AG FDB in Bezug auf Änderungen in den Bereichen FDB/FIS/



Oliver Wessollek (FDB/LDM)



Jens Lehmann (Internationales) und Jörg Biermann (Schatzmeister)

FMP/FB/PK. Hierbei ist es die Kunst zu verstehen, was eben nicht in dieser Verordnung steht und welche Konsequenzen dies haben könnte. Vor allem ist hier die Lizenzpflicht zu sehen. Das Stand zwar auch in den vorherigen Verordnungen nicht drin, die Staaten konnten aber bislang diese Verordnungen mit Besserstellung „overrulen“. Dies soll nun angeblich nicht mehr möglich sein. Diese Verordnung tritt zum 01.01.2020 in Kraft. Viel Zeit bleibt also nicht mehr. Gleichzeitig hat die AG FDB einige, die in unseren FSBD Statuten festgeschriebenen Grundsätze in Bezug auf die FDB Arbeit beleuchtet und überarbeitet bzw. sind einige Grundsätze der Realität von heute nicht mehr sehr nahe. Entsprechende Änderungen zu den Statuten des FSBD werden auf dieser Konferenz vorgestellt. Eine Umfrage im Bereich der FDB/FB/FIS ist zurzeit in Planung und soll die AG FDB Mitglieder in ihrer weiteren Arbeit unterstützen.

Im AIS-C ist die Systemeinführung EASI nun für März 2018 vorgesehen. Bisher stehen alle Zeichen auf Grün und die Performance Tests waren Zufriedenstellend. Die guten Performance Tests sollen allerdings durch Verzicht auf etliche Change Requests der Kolleginnen und Kollegen erfolgt sein. Dies wird durch den FSBD Vorstand in einem geplanten Gespräch mit dem Leiter des AIM sowie dem Leiter AIS thematisiert werden. Der geplante Umzug des AIS-C von Rödelheim nach Langen ist für September 2018 vorgesehen. Auch hier ist alles im Zeitplan.

Als Mitglied der IFISA nahm ich, gemeinsam mit meinem Referenten für den Bereich FIS, Matthias Meyer, an einem IFISA Seminar sowie der Mitgliederversammlung teil. Der noch recht junge Fachverband ist noch etwas unstrukturiert und versucht sich stärker zu etablieren. Im Jahr 2016 hatte (vor allem auch die GdF) einige Verbesserungsvorschläge eingebracht, welche nun in der Mitgliederver-

sammlung in neuen „Rules“ verabschiedet wurden. Im Bereich Flow Management ist nun die Entscheidung getroffen worden das neue Tool „Air Magic“, DFS-weit einzuführen. Im München ist der Probetrieb positiv abgeschlossen worden und wird nun in einen Regelbetrieb für alle EBGen übergehen. Air Magic wird in allen Centern des unteren Luftraums eingeführt und Karlsruhe erhält ein ICAS-basiertes Tool zur Verkehrsprognose und Analyse.

Bericht „Internationales“ (Jens Lehmann)

Die Hauptaufgabe des Vorstands für Internationales liegt naturgemäß in der engen Zusammenarbeit sowie der Pflege der internationalen Verbindungen der GdF. Da sich auch im diesjährigen Berichtszeitraum der GdF-Bundesvorsitzende um die mehr politischen Meetings wie MARC/MOSAIC sowie FABEC Social Dialogue selbst kümmerte, konnte sich der Vorstand Internationales ganz den international-fachlichen Dingen widmen. Lediglich ein Termin zum FABEC Tripartite Social Dialogue im November in Brüssel musste von mir wahrgenommen werden. Hierbei spielt natürlich der globale Lotsenverband IFATCA, bei dem sich die GdF schon seit Jahren intensiv engagiert, die größte Rolle. Dieses GdF-Engagement konnte in diesem Jahr noch einmal verstärkt werden:

Die GdF ist für 2017/2018 in alle wichtigen Standing Committees gewählt worden: in das Technical and Operational Committee/TOC, Political and Legal Committee/PLC sowie das Financial Committee/FIC. Die GdF ist somit auf international-fachlicher Ebene überaus kompetent vertreten und stellt sich auch für die Legislaturperiode 2018/2019 wieder in allen Gremien zur Wahl.

Sowohl vom IFATCA European Regional Meeting/ERM in Loipersdorf / Österreich im Oktober 2017 als auch von der Annual Conference in Toronto im Mai 2017 und anderen Treffen wurden die zum Teil umfangreichen Berichte zeit-



Dirk Vogelsang



Gastredner der VC: Peter Rix und Stephan Kronenberger

nah im „der flugleiter“ veröffentlicht. Die jeweils „quasi-live-Berichterstattung“ der einzelnen Tage bei IFATCA wurde durch die GdF-Mitglieder sehr positiv aufgenommen, was die täglichen Besuchszahlen der GdF-Facebookseite recht eindrucksvoll belegen. Daher soll auch für die nachfolgenden IFATCA-Konferenzen so verfahren werden.

Neben dieser Aufgabe im FSBD-Vorstand, fungierte der Vorstand Internationales weiterhin als SESAR UAV/RPAS Rep. für die IFATCA sowie als „Drohnen-Focal Point“ der GdF. Dies brachte auch im vergangenen Berichtszeitraum einige Reisen mit sich – die Artikel dazu wurden ebenfalls zeitnah im „der flugleiter“ veröffentlicht.

Auf speziellen Wunsch der IFATCA, wurde der Vorstand Internationales auch als Ansprechpartner für die Europäische Expertengruppe EUROCAE gemeldet. Die European Organization for Civil Aviation Equipment ist eine gemeinnützige Organisation, die sich mit der Standardisierung von Elektronik in der Luftfahrt beschäftigt – und seit geraumer Zeit auch mit Drohnen. Diese Organisation standardisiert Geräteanforderungen sowohl für Elektronik in Luftfahrzeugen als auch für bodengestützte Ortungs- und Navigationsverfahren und entwickelt zugehörige Dokumente und Normen. Die Mitglieder stammen aus den internationalen Luftfahrtbehörden (z. B. EASA, CAA, LBA), Luftfahrzeugherstellern, Flugsicherungsdienstleistern, Fluglinien, Flughafenbetreibern und anderen betroffenen Körperschaften (z. B. Testlabore). Die Organisation sorgt durch das Organisieren der Arbeitsgruppen für den Rahmen, in dem Experten aus der Luftfahrtbranche ihr Wissen der Standardisierung zur Verfügung stellen. Dokumente der EUROCAE finden Einzug in die Regulierungen der EASA und sind daher von immenser Bedeutung auch für die GdF. Im Rahmen dieser Tätigkeit verfasste J. Lehmann detaillierte Kommentare für die EUROCAE Papiere zu den Themen „Automatic Take-Off and Landing for Drones“,

„Automatic Taxi“ und „UAS Air Traffic Management“. Diese können auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Darüber hinaus erstellte der Vorstand Internationales sowohl für die IFATCA als auch für die GdF im August letzten Jahres einen sehr umfangreichen Kommentar zum „European Aviation Safety Agency – Notice of Proposed Amendment 2017-05 (A), Introduction of a regulatory framework for the operation of drones – unmanned aircraft system operations in the open and specific category RMT.0230“. Alle eingegangenen Kommentare dieser NPA werden dann von der EASA gesammelt, in den NPA eingearbeitet und in einer abschließenden sog. „technical opinion“ der Europäischen Kommission bis zum 1. Quartal 2018 vorgelegt. Die Agency wird dann voraussichtlich im 2. Quartal 2018 eine europaweit geltende EU Regulierung veröffentlichen. Es muss dabei jedoch eingeräumt werden, dass es relativ unklar bleibt, in welchem Umfang und die eingegangenen ca. 3400 Kommentare tatsächlich Einfluss in die abschließende „technical opinion“ der EASA finden (können). Dennoch erscheint es zahlreichen Akteuren in diesem Bereich wichtig zu sein, dieses 128-seitige Papier detailliert zu kommentieren – ist es doch die einzige offizielle Möglichkeit, auf den recht komplexen Regulierungsprozess innerhalb Europas Einfluss zu nehmen. Diese Zusammenfassung des Tätigkeitsberichtes ist nur ein Teil der mannigfaltigen Tätigkeiten des gesamten FSBD-Vorstandes. Viele Berichte von wurden bereits in den verschiedenen Ausgaben dieser Zeitung abgebildet und erörtert, wer dennoch mehr Hintergrund erfahren möchte kann den gesamten Tätigkeitsbericht über die einzelnen Vorstandsmitglieder oder auch über die Geschäftsstelle anfordern.

Wahlen

Reibungslos und zügig verliefen die Neuwahlen für die drei in der Tagesordnung ausgewiesenen Ämter über die



Matthias Maas (GdF-Bundesvorsitzender)

Bühne. Den Vorsitz für den Fachbereich wird auch zukünftig von Gerd Gerdes übernommen. Gerd Gerdes erhielt, ebenso wie die neugewählten Schatzmeister und „Internationales“ die Höchstzahl an möglichen Zustimmungen. Während Jens Lehman weiterhin die GdF auf internationaler Ebene vertritt, tritt mit Jens-Michael Kassebohm ein Neuling in den Vorstand des Fachbereiches ein und wird zukünftig für die finanziellen Belange zuständig sein. Eine Vorstellung der neugewählten Vorstandsmitglieder ist im Anschluss an diese Berichterstattung zu finden.

Gastvorträge

Wie bereits von Thorsten Raue in seinem Vorstandsbericht angedeutet, gibt es z.Zt. eine intensive Zusammenarbeit mit Verantwortlichen der VC zum Thema „Luftraum E“.

Auf Einladung von Thorsten Raue referierten die Piloten Peter Rix (Lufthansa) und Stephan Kronenberger (RyanAir) über ihre Erfahrungen und auch Erlebnisse in diesem Luftraum. Untermuert wurde dieser fachlich sehr interessante Vortrag durch interessante Fragestellungen und Bericht aus dem Plenum. Die Redaktion „der flugleiter“ ist bemüht, den Fachbeitrag der beiden Piloten auch in diesem Medium abzdrukken.

Ein weiterer Gastvortrag war der Vortrag von Dirk Vogelsang, Rechtsanwalt aus Bremen und GdF-Tarifverhandlungsführer, der sich mit der bisherigen Tarifarbeit kritisch auseinandersetzte und an die arbeitgeberseitigen Depressalien, bezogen auf ausgesprochene Ermahnungen, Abmahnungen und mögliche Kündigungen erinnerte, die im Verlauf von verschiedenen Tarifverhandlungen mit früheren Tarifverhandlungen ausgesprochen wurden. Desweiteren wurde von Dirk Vogelsang ein sogenanntes „Sättigungsgefühl“ speziell bei jüngeren Kollegen angesprochen. Dieses Fehlverhältnis und das mangelnde Engagement bei den Kolleginnen und Kollegen sind kritisch

zu beobachten und man sollte versuchen dem entgegen zu steuern.

Auch der Bundesvorsitzende, Matthias Maas, war in der Reihe der Gastredner wiederzufinden. Nach seinen Grüßworten nahm er Bezug auf die Neugründung des neuen Fachbereiches FSAD und auf die anstehenden Aufsichtsratswahlen. Des Weiteren gab er einen „Zustandsbericht“ zum Umzug der Geschäftsstelle ins Frankfurter Airport Center. Die Umbaumaßnahmen des neuen Gebäudekomplexes hat begonnen, jedoch ist es schwierig einen genauen Umzug in die „final destination“ zu benennen. Die Geschäftsstelle wie auch die Redaktion „der flugleiter“ sitzen z. Zt. in einigen Übergangsräumen des FAC in der 7. Etage.

Arbeitsgruppen und Beschlüsse

Obligatorisch ist der 2. Konferenztage, der Tag der Arbeitsgruppen und der eigentlichen Facharbeit.

Arbeitsgruppe A

In der Arbeitsgruppe A geht es seit je her um organisatorische wie auch um Fragen rund um die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Berichte über den Internet-Auftritt der GdF sowie über die erfolgreiche Benutzung der GdF-APP wurden mittels Zahlen der Benutzung und der verschiedenen Abrufe wiedergegeben. Gleiches gilt für die Zeitschrift der GdF. Mittlerweile wird „der flugleiter“ pro Ausgabe bis zu 600mal abgerufen und eingesehen. Die Zeitschrift „der flugleiter“ wird nach wie vor sehr stark frequentiert und verschiedene Artikel wurden von anderen Fachzeitschriften übernommen. Um das hohe Niveau des „flugleiter“ halten zu können werden stets neue Berichte angefordert und gesucht und die Suche nach neuen Redakteuren wird sich auch weiter fortsetzen. Wer also Lust verspürt dem Redaktionsteam beizutreten kann dies mit einer kurzen Mail an redaktion@gdf.de tun.

Ansonsten wurde viel über die bevorstehenden Aufsichtsratswahlen und deren Veröffentlichungen wie auch über die anstehende 1. Fachbereichstagung des neugegründeten Fachbereiches FSAD gesprochen. Außerdem wurden zwei Arbeitspapiere behandelt – eines zur angestrebten Änderung zur Einteilung in die Fachbereiche sowie eines zur Änderung des Fachbereichsstatus A.



Arbeitsgruppe B

In dieser Arbeitsgruppe wurde unter Leitung von Thorsten Raue über die weitgefächerten fachlichen Themen, Verfahrensfragen, Safety und zukünftige Betriebskonzepte diskutiert, Arbeitspapiere vorgestellt, beraten und darüber abgestimmt.

Im Einzelnen gab es Diskussionen zu folgenden Themen:

- Übertragung des CFL von Tower- auf die Center-Systeme
- Verbesserungsvorschläge für das Back-Up System PHOENIX
- Start-/Landefreigaben bei Nachflugbeschränkungen
- Änderungen des Sprechfunks
- Remote TWR Arbeitsweisen
- SID/STAR-Sprechgruppen nach AMDT 7
- Einheitliche Verfahren bei Drohnensichtung in kontrollierten Lufträumen
- Konditionelle Freigaben an Fahrzeuge
- Verfahrensbasierte Stafflung auf SID/STAR
- TMZ mit Hörbereitschaft
- Einheitliche Verfahren bei Laserblendung
- Betrieb von LFZ über FL 660
- Aktualisierung des Fachbereichsstatuts B
- Richtlinie Flugwetterdienste

Allein diese Aufzählung zeigt, dass die Themenvielfalt enorm groß war und das fachliche „Know How“ immer gefragt wurde. Die Diskussionen in dieser Arbeitsgruppe waren sehr zum Teil sehr intensiv aber dennoch immer sehr praxisbezogen.

Arbeitsgruppe C

In der Arbeitsgruppe C standen die Themen des Resorts „Berufliches und Soziales“ auf der Tagesordnung. Unter der Gruppenleitung von Roman Schütz und Oliver Wesollek wurde zunächst das Thema Remote TWR diskutiert, Sehr ausführlich wurde im Anschluss über die neuen Sonderregelungen/BAG berichtet und diskutiert. Die eingereichten Arbeitspapiere wie Supervisor als TK-Vertreter, Bore-Out, oder die Aktualisierung des Fachbereichsstatuts wurden ebenfalls behandelt und entsprechende Beschlüsse vorbereitet.

Nach dem Ablauf der Arbeitsgruppen B und C wurde in der übergreifenden Arbeitsgruppe D noch der Vortrag von Alexander Schwassmann unter dem Titel „System Wide Information Management“ angeboten. Dieser Vortrag wurde bereits auf einem IFATCA-Meeting vorgetragen und erhielt große Beachtung.

Schlussstag

Der dritte Tag ist der Tag der Ergebnisse. Die einzelnen Arbeitsgruppenergebnisse werden dem Gesamtplenium vorgestellt und es besteht die Möglichkeit, den einen oder anderen Punkt nachzufragen. Auch diesmal wurde die Beschlüsse der Arbeitsgruppen durch die jeweiligen Vorsitzenden vorgetragen und die Beschlussfassung war ebenfalls sehr zügig.

Wer mehr über die Arbeitsgruppenergebnisse sowie über die einzelnen Beschlüsse erfahren möchte, sollte sich vertrauensvoll an einen der über 100 Delegierten wenden oder sich an die Geschäftsstelle wenden.

Interview

Fragen an den FSBD-Vorsitzenden Gerd Gerdes



Gerd Gerdes

Redaktion: Herr Gerdes, auf der Mitgliederversammlung des Fachbereiches Betrieb (FSBD) in Freising sind Sie mit großer Mehrheit erneut zum Vorsitzenden gewählt worden. Sie treten jetzt ihre 2. Amtszeit an, an welche „Highlights“ können Sie sich während der vergangenen Jahre erinnern?

Gerd Gerdes: Die langen Verhandlungen zu Struktur und Altersteilzeit waren so ein Ereignis, ich bin sehr skeptisch gewesen und habe es lange nicht für möglich gehalten, eine sinnvolle Einigung mit der DFS zu erzielen. Die Verhandlungen und Gespräche zur Umsetzung des zFIS sind ebenfalls zu nennen, auch hier sind, diesmal in erstaunlich kurzer Zeit, gute Ergebnisse erzielt worden. Das direkt nach meiner Wahl in Auftrag gegebene Gutachten zu Ausweichempfehlungen im Luftraum E und die folgenden Gespräche mit der DFS, dem BAF und letztlich dem BMVI und meine erste Fachbereichskonferenz als Leiter in Mainz fallen mir ebenfalls spontan ein. Auch der überraschende Tod von Heiko Langhinrichs gehört für mich zu den Schlaglichtern meiner ersten Amtszeit.

Redaktion: Welche Themenblöcke haben Sie für ihre 2. Amtszeit identifiziert?

Gerd Gerdes: Es ist die Wahrung und Entwicklung der in Deutschland in der Flugsicherung erreichten Standards. Diese werden natürlich auch international, zunehmend nach wirtschaftlichen Erwägungen weiterentwickelt und verändert. Wir können jedoch in Deutschland eine Entwicklung sehen, in der versucht wird, über neue Firmengründungen verschlechterte Arbeitsrahmenbedingungen und Sicherheitsstandards quasi durch die Hintertür einzuführen.

Hier gilt es, aufmerksam zu sein. Entwicklungen unserer Zeit, wie zFIS oder auch RTC, lassen sich sicher nicht verhindern und wir müssen uns um die Verfahren und Arbeitsbedingungen in diesen neuen Centern oder Firmen kümmern.

Redaktion: Sie arbeiten im Fachbereich mit einem Vorstandsteam zusammen, das sich fast unverändert darstellt. Wie klappen die Kommunikation und die Zusam-

menarbeit im Team und wie oft und wo planen Sie Ihre Vorstandssitzungen?

Gerd Gerdes: Das Team verjüngt sich nach und nach. Im Jahr 2017 trat Alexander Schwaßmann nicht wieder an und das Vorstandsamt Fachliches wurde von Thorsten Raue übernommen. Thorsten begleitete Alex schon fast ein Jahr und so war der Wechsel ohne fühlbaren Übergang möglich. Ähnlich verhält es sich bei dem jetzt vollzogenen Wechsel im Amt des Schatzmeisters. Jörg Biermann hat bereits im letzten Jahr mit Michael Kassebohm eng zusammengearbeitet und ihn in die Aufgaben eingewiesen. Michael Kassebohm hat als Gast an den letzten FSBD Vorstandssitzungen teilgenommen. Ich bin zuversichtlich, dass wir auch in diesem Fall einen kaum merkbaren Übergang schaffen werden.

Unsere Sitzungen finden überwiegend in Frankfurt statt und wir planen, uns zehn Mal im Jahr zu treffen.

Redaktion: Als Vorsitzender des Fachbereiches FSBD sind Sie gleichzeitig auch Bundesvorstandsmitglied der GdF und arbeiten eng zusammen mit dem Fachbereich Technik. Wie klappt diese Zusammenarbeit mit dem Bundesvorstand und auch mit dem neu aufgestellten Fachbereich der Technik?

Gerd Gerdes: Das gemeinsame Ziel einer starken GdF macht die Zusammenarbeit im Bundesvorstand angenehm und produktiv. Zum FSTD habe ich gute Kontakte und wir haben ein gutes Verhältnis, unterstützen einander, reden offen über alles und finden immer eine Lösung. Ich bin zuversichtlich, auch in dem neuen Fachbereich einen weiteren Unterstützer für die gemeinsame Sache zu finden. Ich habe den Aufbau immer unterstützt und werde zur Gründungskonferenz des FSAD anwesend sein.



Redaktion: *Auch auf nationaler Ebene ist Ihr Gegenpart in erster Linie der Betriebsdienst der Deutschen Flugsicherung GmbH und vielleicht das Bundesaufsichtsamt der Flugsicherung. Wie hat sich diese Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsamt entwickelt, zumal Sie auch über dieses Medium das Bundesaufsichtsamt zur besseren Zusammenarbeit aufgefordert haben?*

Gerd Gerdies: *Das BAF hat uns mehrmals zu Gesprächen empfangen. Dabei sind die offene Atmosphäre und die Bereitschaft beider Seiten, dem Anliegen des Anderen zuzuhören, besonders angenehm. Natürlich bewirken diese Gespräche keine sichtbaren sofortigen Änderungen, es ist jedoch wichtig, die eigene Sichtweise darzulegen und auch zu begründen. Ich bin mit der Entwicklung zufrieden und wird werden sicher auch in Zukunft weitere Gespräche führen.*

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen für die kommenden Jahre und für die zukünftigen Aufgaben alles Gute.

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



Interview

Fragen an FSBD-Vorstand „Internationales“ – Jens Lehmann



Jens Lehmann

Redaktion: Herr Lehmann, auch Sie sind als Vorstandsmitglied des Fachbereiches Betrieb für das Ressort „Internationales“ mit großer Zustimmung der Delegierten wiedergewählt worden. Rückblickend auf Ihre letzte Amtszeit – was waren Ihre herausragenden Ereignisse in der abgelaufenen Zeit?

Jens Lehmann: Die für den FSBD und auch für mich persönlich wichtigsten Ereignisse sind natürlich die IFATCA Konferenzen. Sowohl bei der Annual Conference im Frühjahr als auch beim European Regional Meeting im Oktober kommt es nicht nur zum intensiven, internationalen fachlichen Austausch, sondern auch zum Wiedersehen von Kollegen und Freunden. Es ist vor allem dieses weitgespannte Netzwerk und enorme Expertise bei IFATCA, die für die fachliche Arbeit des FSBD von großem Interesse, ja geradezu unentbehrlich sind.

Weiterhin muss natürlich auch die erstmalige Teilnahme an den jeweils mehrtägigen JARUS und Eurocae Konferenzen zum Thema Drohnen erwähnt werden. Der IFATCA wurde für diese europäischen Regulierungsbehörden jeweils ein Sitz in den Drohnenarbeitsgruppen angeboten, was als großer Erfolg langjähriger Bemühungen bezeichnet werden muss. Die jeweiligen Berichte dazu wurden im Flugleiter zeitnah veröffentlicht.

Redaktion: „Internationales“ heißt auch viele Reisen, internationale Kontakte, internationale Gremien und Verbände. Mit welchen Verbänden werden Sie es zu tun haben und wie und wo wollen Sie die GdF repräsentieren und die Ziele der GdF vorstellen?

Jens Lehmann: Es obliegt vor allem dem FSBD Vorstand Internationales, die Ideen und fachlichen Auffassungen der GdF international vorzustellen und zu vertreten. Auf Grund der Vielzahl internationaler Ebenen gilt es natürlich dennoch, trotz aller Einladungen eine vernünftige Auswahl zu treffen. Wie bereits oben erwähnt, stellt die IFATCA für den FSBD das wichtigste und fachlich bedeutendste Engagement dar. In vielen Bereichen ist es genau diese Mitgliedschaft bei der IFATCA, durch die sich zahlreiche Türen in Europa öffnen, die jedoch für die GdF al-

leine geschlossen bleiben würden. Dabei sind insbesondere die verschiedenen fachlichen Arbeitsgruppen bei der EASA, bei JARUS, Eurocae, der Europäischen Kommission und Eurocontrol für den FSBD von Interesse. Auch wenn sich das Einbringen von fachlich fundierter Expertise immer wieder als überaus mühsam erweist, konnte sowohl die GdF also auch die IFATCA im Laufe der Jahre immer wieder Erfolge verbuchen. Dieses Ziel werde ich auch in dieser Amtsperiode weiterverfolgen und die fachlichen Interessen der GdF nach besten Kräften vertreten.

Redaktion: Auch während dieses Interview sitzen Sie wieder auf gepackten Koffern, um die GdF international zu vertreten. Wie oft sind Sie unterwegs und klappt die Terminabsprache mit Ihren Kollegen?

Jens Lehmann: Die Abstimmung und Koordination der für die GdF international Agierenden hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verbessert. So fand zu Beginn des Jahres bereits ein Treffen aller „Internationalen“ der GdF mit dem GdF-Vorsitzenden M. Maas statt, um die Aktivitäten für das laufende Jahr abzugleichen und terminlich zu optimieren. Da es insbesondere in Europa immer mehr Aktivitäten auf allen (Arbeit-) Ebenen gibt, könnte ich praktisch jede Woche mehrere Meetings besuchen. Da ich aber nach wie vor zu 100% als Lotse tätig bin, muss eine sinnvolle und für die GdF wertvolle Auswahl getroffen werden. Durch diese inzwischen sehr gut abgestimmten Teilnahmen an den zahlreichen Meetings konnte die Reisetätigkeit für jeden Einzelnen deutlich reduziert werden, was sowohl dem Familienleben als auch der GdF Reisekostenbilanz zugutekommt. Üblicherweise sind das Frühjahr und der späte Herbst die geschäftigsten Monate, während es im Hochsommer eher ruhiger zugeht.





Drohnen das Spezialgebiet von J. Lehmann

Redaktion: Ihr „Spezialthema“ sind die Drohnen und Sie sich haben mit einigen Publikationen auch in dieser Zeitschrift in einen sogenannten „Expertenmodus“ erhoben. Wie sehen Sie Entwicklung dieser Sparte und wie schätzen die bisherigen Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene ein?

Jens Lehmann: Dieses Thema hat sich in den vergangenen Jahren tatsächlich mit rasender Geschwindigkeit entwickelt und es wirkt so, als sei ganz Europa „aufgewacht“. Da es auch hier, wie in so vielen anderen Bereichen, mit den technischen Entwicklungen signifikant schneller vorangeht als mit den Regulierungen und Zertifizierungen dieser, entsteht ein immer größeres Spannungsfeld. Dabei stellt auch die immer größer werdende Zahl der „Player“ eine immer größere Herausforderung dar. EASA, Eurocontrol, die Europäische Kommission, JARUS, SJU, Eurocae, EGHD, SESAR sowie die diversen nationalen Aufsichtsbehörden versuchen in unzähligen Meetings und Arbeitsgruppen ihren jeweiligen Beitrag zu leisten. Da ich inzwischen zu vielen drohnenbezogenen Themen eingeladen werde, wird dies zu einer zunehmenden terminlichen Herausforderung. Natürlich macht dies alles auch große Freude und es ist für die IFATCA und auch die GdF eine gute Sache, wenn unsere Expertise auf diversen Ebenen eingefordert bzw. angefragt wird.

Leider muss in Europa immer noch eine mangelnde Koordination all dieser zahlreichen Aktivitäten diagnostiziert

werden, was dem Fortschritt zu einer effizienten, umfassenden und mehr als überfälligen Regulierung sicher im Wege steht. Die langwierigen Abstimmungsprozesse und Befragungen aller Stakeholder tun ihr Übriges dazu und verzögern die Prozesse noch mehr. Dies bleibt für alle Beteiligten auch in Zukunft eine große Herausforderung und wird noch viel Kraft und Ressourcen kosten. Dennoch gibt es dazu keine Alternative.

Redaktion: Welche Ziele setzen Sie sich für die nächsten zwei Jahre?

Jens Lehmann: Ziel für mich wird es, auch in dieser Legislaturperiode sein, die fachlichen Interessen gemäß den Statuten der GdF auf allen mir zugänglichen nationalen sowie internationalen Ebenen nach bestem Wissen und Gewissen zu vertreten. Das in mich durch meine Wiederwahl gesetzte Vertrauen der Delegierten werde ich nach Kräften versuchen, verantwortungsvoll zu erfüllen. Ich bin davon überzeugt, dass mir dabei die hervorragende, vertrauensvolle, konstruktive und freundschaftliche Atmosphäre innerhalb des FSBD Vorstands helfen wird. Auch mit dem neu gewählten Schatzmeister J.-M. Kassebohm wird es uns gemeinsam gelingen, die fachlich gute Arbeit weiterzuführen – auf was ich mich sehr freue.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht ihnen eine gute Reise nach Accra/Ghana.

Interview

Fragen an neuen FSBD-Vorstand „Schatzmeister“ – Jens-Michael Kassebohm



Jens-Michael Kassebohm

Redaktion: Herr Kassebohm, zunächst herzlichen Glückwunsch zum Eintritt in den Fachbereichsvorstand FSBD. Sie übernehmen das Amt von Jörg Biermann, der dieses Amt für einen längeren Zeitraum ausgeübt hat. Welche Ambitionen verbinden Sie mit diesem Amt?

Jens-Michael Kassebohm:

Gerade das Amt des Schatzmeisters verbinde ich mit Beständigkeit und Konstanz. Deshalb strebe ich sicherlich nicht an, das Rad neu zu erfinden. Vielmehr werde ich versuchen, Jörgs Fußstapfen zumindest halbwegs auszufüllen und seine hervorragende Arbeit der letzten Jahre fortzusetzen. Sicherlich werde ich mit der Zeit auch einige Änderungen herbeiführen wollen, aber aufgrund der guten Prozesse kann ich mich zuerst einmal quasi in ein gemachtes Nest setzen. Und dies ist, aufgrund der Aufgabenfülle, auch ganz gut, denn obwohl Jörg mich gut vorbereitet hat, bleibt noch vieles zu lernen.

Redaktion: Sie haben sich vor dieser neuen Herausforderung auch schon für die GdF engagiert, für welche Bereiche haben Sie bisher ihr Wissen eingebracht und werden Sie diese auch in Zukunft weiter betreuen?

Jens-Michael Kassebohm: Ich engagiere mich seit vielen Jahren schon als Delegierter, bin seit einigen Jahren Obmann in Bremen und Ersatzmitglied in der Tarifkommission. Außerdem betreue ich die Facebook-Seite der GdF, entwickelte die GdF-App und pflege sie. Die Betreuung der Facebook-Seite werde ich bis auf weiteres fortführen und natürlich bleibe ich Delegierter. Als Ersatz-TK-Mitglied werde ich mich bei der Wahl in diesem Jahr allerdings nicht mehr zur Verfügung stellen. Ebenso werde ich den „Posten“ als Obmann gerne weitergeben. So ist dafür gesorgt, dass junge Kollegen nachrücken. Außerdem verteilen sich auch die tiefergehenden Informationen aus der Fachbereichs- und Tarifarbeit auf mehrere Schultern. Die App und die Homepage werden vermutlich noch in diesem Jahr zusammengeführt werden, sodass die Pflege der App sich von selbst erledigen wird. So habe ich Zeit, mich vordergründig auf meine neue Aufgabe zu konzentrieren.

Redaktion: Als norddeutscher Kollege werden Sie zukünftig die finanziellen Angelegenheiten des FSBD-Schatzmeisters mehrheitlich von Bremen aus leiten und führen, wird diese Verschiebung irgendwelche Auswirkungen auf die Mitglieder der GdF haben?

Jens-Michael Kassebohm: Nein, davon gehe ich derzeit nicht aus. Die Arbeit des Schatzmeisters konzentriert sich ja auf Überweisungen und Buchhaltung/Kontierung einerseits und andererseits auf die Mitgliederverwaltung. Die Bankgeschäfte lassen sich praktischerweise sehr gut online ausführen. Und auch für die Buchhaltung und Mitgliederverwaltung hat die GdF die Softwarelösung, die hierfür genutzt wird, vor einiger Zeit auf eine Online-Variante umgestellt. Außerdem sind unsere Mitarbeiterinnen in der Geschäftsstelle wirklich klasse und unterstützen die Arbeit des Vorstandes hervorragend. All dies überzeugt mich davon, dass der Wechsel an den Mitgliedern recht unbemerkt vorüber gehen wird.

Redaktion: Wie schätzen Sie ihren zeitlichen Aufwand für ihre ehrenamtlichen Tätigkeiten ein und wie vereinbaren Sie Beruf und Ehrenamt?

Jens-Michael Kassebohm: Bezüglich des zeitlichen Aufwands kann ich bisher nur Schätzungen anstellen, da ich erst so kurz im Amt bin. Ich rechne derzeit mit ca. 20-30 Tagen jährlich, die ich für die GdF unterwegs sein werde. Dies sind zuallererst die Vorstandssitzungen, aber auch Treffen mit den Geschäftsbereichen der DFS und Konferenzen. Dazu erwarte ich nochmal etwa 5-10 Stunden die ich wöchentlich in den Abendstunden zuhause meinen Tätigkeiten nachgehe.

An den Tagen, zu denen ich arbeiten müsste, das Amt aber eine Auswärtstätigkeit erfordert, stellt die GdF mich von der Arbeit frei. Alle anderen Tätigkeiten und auch viele Abwesenheitstage von zuhause finden aber natürlich ehrenamtlich in der Freizeit statt. So stellt sich eher die Frage der Vereinbarkeit von ehrenamtlichen Tätigkeiten und Familie.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen für ihre verantwortungsvolle Aufgabe alles Gute.



16. Deutsches Flight Safety Forum



Thorsten Raue

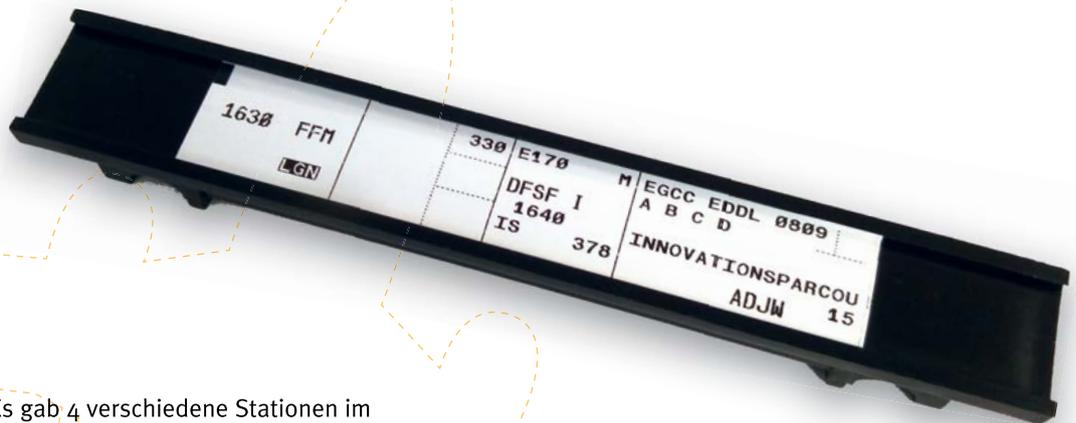
Am 14. und 15. März 2018, kurz vor der FSBD-Konferenz, fand in Langen das jährliche Flight Safety Forum statt. Dankenswerterweise hat die DFS die Räumlichkeiten der Akademie zur Verfügung gestellt, was für eine reibungslose Organisation, sehr gute Verpflegung, einen passenden Veranstaltungsort und allgemein einen passenden Rahmen gesorgt hat. Gesponsert wurden die Mahlzeiten von der Vereinigung Cockpit e. V. und der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

Das DFSF wurde vor 16 Jahren von der Vereinigung Cockpit e. V., der BFU, der DFS GmbH und der Abteilung Flugs-

icherheit der Luftwaffe gegründet und hat sich seitdem zu einem wichtigen Treffen aller in Flugsicherheit involvierten Personen entwickelt. Die Teilnehmerzahl ist inzwischen auf ca. 120 Personen angewachsen und zieht Teilnehmer, auch aus den deutschsprachigen Nachbarländern, an.

Der erste Tag war hauptsächlich mit Nachbetrachtungen des vergangenen Jahres gefüllt. Hier referierten verschiedene Verantwortliche zuerst allgemein und dann – und das ist das Besondere am DFSF – im Detail über relevante Ereignisse. Dies ist nur möglich, weil es sich hierbei um eine „closed door“-Veranstaltung handelt. Was hier gesagt wird bleibt vertraulich, weshalb ich leider nicht auf Einzelheiten eingehen kann.

Abends wurden wir auf eine Führung durch den Forschungsbereich der DFS eingeladen, was viele Teilnehmer



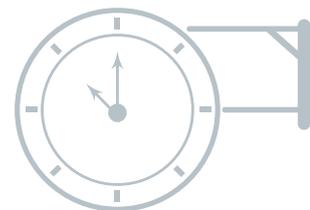
dankend annahmen. Es gab 4 verschiedene Stationen im „Parkour der Innovationen“: einen allgemeinen Überblick über Forschungsprojekte der DFS, Sicherheitsaspekte von ABS-B, Entwicklung von ACAS-X und Sektorloses ATM. Die Themen wurden ansprechend vorgestellt und die Gäste stellten detaillierte, aber teilweise auch kritische Fragen. Herzlichen Dank an alle Vortragenden der DFS, die sich die Zeit am Abend genommen haben, die Teilnehmer herumzuführen und die Vorträge zu halten.

Der zweite Tag war dann eher von Vorträgen über Studien, Untersuchungen über Cockpit Crew Diversity und Off-Shore-Fliegerei geprägt. Besonders letzteres war ein sehr launiger Vortrag, der mit vielen Geschichten aus dem wahren Leben gespickt vorgetragen wurde. Unterm Strich bleibt

zu sagen, dass Deutschland zu diesem Thema seine Hausaufgaben noch machen muss. Länder, wie die Niederlande oder Norwegen, haben schon seit viel längerer Zeit Erfahrungen mit Helikopter-Shuttle-Flügen auf hoher See und haben entsprechende sicherheitsfördernde Verfahren entwickelt. Wer sich bisher gefragt hat, wer denn überhaupt IFR in G-Verfahren benötigt, bekommt hier die Antwort.

Abschließend möchte ich mich für die Einladung und die Gastfreundschaft herzlich bedanken und ich freue mich auf das DFSF im nächsten Jahr, das von der Luftwaffe ausgerichtet wird.





Joe

Man muss auch mal „Nein“ sagen können

Joe hat mittlerweile das Gefühl, dass es kaum noch Menschen gibt, die in der Lage sind, „Nein“ zu sagen. Ob es sich nun um die Arbeit im Betrieb handelt, in der Familie (Kinder!) oder in anderen Bereichen: Alles wird immer klaglos hingenommen, es wird zwar gemeckert, aber nichts wird unternommen.

Wie z. B. am Bord. Bekannt ist ja, dass die Verkehrszahlen in den letzten Jahren nicht sehr stark angestiegen sind, alles „dümpelt“ so vor sich hin. Dazu gibt es noch EBGen die von der großen Einstellungswelle vor einigen Jahren profitieren (natürlich gibt es auch chronisch unterbesetzte EBGen, aber das ist ein anderes Thema) und in denen (zur Zeit noch!) genügend Personal vorhanden ist. Durch die Verkehrsrückgänge seit 2010 sind nicht alle immer gut ausgelastet, was dazu führt, dass vieles direkt fliegt, große „shortcuts“ an der Tagesordnung sind und jeder bemüht ist, alles „raus zu holen“, was geht.

Nun zieht der Verkehr aber wieder an und gleichzeitig wird das Personal knapp, was dazu führt, dass wir an Bord öfters wieder in eine Überlastsituation kommen. Dieser Überlastsituation entgegen steht eine Generation junger Lotsen, die eigentlich nie dauerhaft viel Verkehr abarbeiteten musste, und eine – Joe nennt sie mal „ältere“ – Generation, die zwar schon oft in der Vergangenheit hohe Verkehrszahlen bewältigt hat, mittlerweile aber nah an den 50er ist oder bereits darüber und somit ihren beruflichen Zenit, sagen wir mal leicht „überschritten“ hat.

Das soll nicht heißen, dass diese Gruppe den Verkehrsanstieg nicht bewältigen kann, sondern vielmehr, dass es möglicherweise einer größeren Anstrengung bedarf als noch vor 10 Jahren. Und gerade in dieser Situation ist es wichtig, auch mal wieder „Nein“ sagen zu können. Das ist wie mit gutem Sex: Wir „Alten“ wissen zwar noch, wie es geht, haben es aber lange nicht mehr getan und die „Jungen“ tun's dauernd, wissen aber noch nicht so recht, wie's geht.

Der rasante Anstieg des Verkehrs in den letzten Monaten, gekoppelt mit weitreichenden Regulierungsmaßnahmen (z. B. im oberen Luftraum) und anderen Faktoren (z. B. überdurchschnittliche TRA-Nutzung), führen schnell mal zu Situationen, in denen ein gepflegtes „Nein“ angebracht wäre.

Joe glaubt, dass uns hier manchmal eine „falsche Ehre“, gepaart mit den Erfahrungen der letzten Jahre, in denen es eigentlich nie notwendig war, etwas abzulehnen, antreibt. Wir werden auch oft von den prognostizierten Verkehrszahlen aufs Glatteis geführt, denn, wie es sich immer öfters zeigt, stimmen die Zahlen nicht immer, oder, wie Joe festgestellt hat, die Zahlen stimmen zwar, nur kommen die Flieger nicht zu den prognostizierten Zeiten. Das, gepaart mit dem „X“ Faktor (VFR, militärische Flüge, Übungsflüge ohne Flugplan etc.), der gar nicht in den Prognosen auftaucht, führt schnell mal zu Situationen, die – gelinde gesagt – suboptimal sind. Joe glaubt sich zu erinnern, dass es früher keine Zahlen gab, nach denen der Supervisor die Belastung einzelner Sektoren bestimmt hat. Da wurde Situationsbedingt einfach mal „Nein“ gesagt. Heute aber wird sich darauf verlassen, dass die vorausgesagten Verkehrszahlen schon stimmen und es sicher nicht so schlimm kommen wird.

Da sich die Personalsituation in den nächsten Jahren nicht bessern wird, werden die jüngeren Lotsen immer mehr Verkehr mit immer weniger Personal stemmen müssen. Das Muster ist ja aus dem vergangenen Vierteljahrhundert DFS bekannt. Somit wird es, um den gewünschten Sicherheitsstandard aufrecht zu erhalten, immer öfters mal notwendig sein, „Nein“ zu sagen.

Joe hat anfangs auch von anderen Bereichen gesprochen. Hier wäre exemplarisch mal unsere neue „Überbehörde“, die BAF, zu nennen. Wenn Joe überlegt, was da an Vorschriften, Regeln und Papier generiert wird, stellt sich die Frage, ob die DFS hier nicht auch mal ab und zu „Nein“ sagen müsste. Joe erinnert sich, dass es, als es noch keine

BAF und keine kompetenzerhaltenden Maßnahmen gab, die Lotsinnen und Lotsen es trotzdem schafften, den Verkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Wenn Joe überlegt, wie viele Arbeitsstunden dafür verschwendet werden, diese – aus seiner Sicht – teils unsinnigen Regeln und Vorschriften nachzugehen...

Vielleicht kann sich die DFS bei unseren immer wieder meckernden Kunden etwas abgucken und z. B. den Kostenanteil für kompetenzerhaltende Maßnahmen oder sinnloses Wald roden als extra Posten auf den Rechnungen ausweisen (so wie es auch bei den Fluggesellschaften üblich ist Steuern und Sicherheitsgebühren an die Passagiere weiterzugeben). Man könnte dem auch einen Namen geben, z. B. „BAF-Anteil“. Hier wären dann alle Arbeitsstunden, Papier, Drucker, Patronen, Wartung der besagten Drucker, Postgebühren und sonstige Kosten abgebildet, die nichts mit dem Kerngeschäft der DFS zu tun haben, sondern ausschließlich auf die Regelwut des BAF zurück zu führen sind. Da genau diese sich immer über die (angeblich zu hohen) Koste der DFS beschweren, könnten sie ja mit ihren Lobby-Vereinen in Brüssel direkt an der Quelle dagegen steuern, denn – wie Joe immer wieder hört – ist an allem immer nur die EU (und ihre Verordnungen) schuld. Oder die DFS könnte einen mutigen Schritt wagen und bei manchem Unsinn einfach mal „Nein“ sagen.

Vielleicht bekommt man im Nachhinein als mutiger „Trendsetter“ sogar vor Gericht noch recht. In diesem Sinne wünscht Joe allen, die in den nächsten Jahren den Verkehrszuwachs bewältigen müssen trotzdem Spaß.

Und immer dran denken: ruhig mal ab und zu „Nein“ sagen, denn „Safety first“, meint Joe



ATCEUC/ETF Gathering to defend the right to strike of the ATM staff



Thomas Schuster

Am 22. Februar fand in Brüssel unter dem Motto „Our Rights, Your Safety“ ein Meeting zur Verteidigung des Streikrechts von ATM Mitarbeitern statt. Die gemeinsame Kampagne von ATCEUC (Air Traffic Controllers Unions European Coordination) und ETF (European Transport Workers' Federation)

solte mit diesem Treffen richtig angeschoben werden. Für die GdF war Thomas Schuster in das ETF Hauptquartier nahe des berühmten „Grand Place“, der seit 1988 in der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO steht und sich mit dem gotischen Rathaus und den Ständehäusern im alten Zentrum befindet, gereist.

Das Meeting wurde vom ETF General Secretary Eduardo Chagas eröffnet, der die Tagungsleitung anschließend an François Ballestero und Charles-André Quesnel (beide ETF) übergab. Diese führten die knapp 70 Teilnehmer durch die Tagesordnung, die sich in drei wesentliche Punkte aufteilte. Nach der Darstellung der aktuellen Lage sollte diese bewertet und abschließend das weitere Vorgehen erörtert werden. Zudem würden die Kollegen von PROSPECT (UK) und FORSA (Irland) über ihre bisherigen Aktionen berichten um damit die anderen Teilnehmer zu inspirieren eigene Aktionen auf die Beine zu stellen.

In der Mittagspause wurde eine Photo- und Video-Session mit Fahnen, Bannern und Plakaten auf dem bereits erwähnten „Grand Place“ durchgeführt, um für weitere Veröffentlichungen und die Presse brauchbares Material zusammenstellen zu können.





Die Lage

Die Kampagne stellt einen Schulterschluss der europäischen Arbeitnehmervertretungen im Transportwesen dar und kam aufgrund einer Empfehlung der Europäischen Kommission (EC) an ihre Mitgliedsstaaten zustande. Diese Empfehlung beinhaltet – gespeist aus dem sattsam bekannten Performance Scheme und dem steigenden Druck aus den daraus resultierenden Regulierungen – die massive Einschränkung des Streikrechts für sogenannte „wichtige Berufsgruppen“. Gemeint sind hier z.B. Feuerwehr, Polizei, Pflegepersonal etc., explizit genannt wird aber „ATM Staff“ bzw. ATCOs. Interessanter Weise wurde hier eine sogenannte „best practice“ Empfehlung der „Airlines for Europe“ (A4E) fast wortwörtlich durch die EC übernommen. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass A4E eine Interessenvertretung der wichtigsten europäischen Flugverkehrsgesellschaften ist, bekommt das ganze sehr schnell ein gewisses Geschmäckle.

Was beinhaltet diese Empfehlung nun genau? Im Wesentlichen handelt es sich um fünf Punkte:

- Streiks sind nur zu bestimmten Zeiten erlaubt, vor allem nachts oder zu anderen verkehrsschwachen Zeiten.
- Streiks sind auf eine bestimmte Dauer begrenzt.
- Für Streiks gibt es eine 14tägige Ankündigungsfrist.
- Streiks sind nur legal, wenn sieben Stunden vor Streikbeginn ein Minimum Service Plan eingereicht und durch den ANSP verifiziert ist.
- Lufträume sollen „streikfreundlich“ optimiert werden, um Streikauswirkungen zu minimieren.

Man sieht also ganz deutlich die Richtung, in die diese Empfehlung zielt. Da Streikrecht in jedem Mitgliedsstaat anders geregelt, oftmals gar im Grundgesetz verankert, auf jeden Fall jedoch Ländersache ist, sollen dem Tiger Streik quasi hinten herum sämtliche Zähne gezogen und er zum Schmusekätzchen degradiert werden. Alles natür-

lich offiziell nur zum Wohle des Passagiers, dem ja durch einen Streik keinesfalls ein Schaden entstehen soll.

Es ist anzunehmen, dass dies nur ein Testballon ist und – sollte diese EC Empfehlung durch die Länder willfährig und ohne Widerstände umgesetzt werden – weitere Branchen folgen werden. Man denke nur an die diversen Bahnstreiks der letzten Jahre. In Spanien ist man schon dabei, an den entsprechenden Schrauben zu drehen. Öffentlich betont die Regierung, dass sie keine Einschnitte am Streikrecht vornehmen werde, erhöht aber die Anforderungen des Minimum Service bis hin zur Effektivität eines Streiks. Und dass weder die belgische Regierung noch der belgische ANSP auf mehrmalige Anfrage der dortigen Gewerkschaft reagiert hat, lässt auch Böses ahnen.

Bewertung

Eine Bewertung der Situation aus gewerkschaftlicher Sicht erfolgte durch Klaus Heeger von der CEESI (Confederation Européenne des Syndicates Indépendants, Vereinigung der unabhängigen europäischen Gewerkschaften) und Esther Lynch von der ETUC (European Trade Union Confederation), deren Verbände die Initiative „Our Rights, Your Safety“ vollumfänglich unterstützen. Beide machten deutlich, dass, auch wenn das Streikrecht in der europäischen Verfassung als Menschenrecht festgeschrieben ist, dieses grundsätzlich ins Landesrecht gehört. Leider ist es so, dass es rechtlich zwar nicht möglich ist, das Streikrecht für eine bestimmte Berufsgruppe – hier ATM Staff – auszuschließen, aber eine Einschränkung für alle Arbeiter und Angestellten im Transportwesen sollte rechtlich haltbar sein.

Ein besonderes Problem sieht man in der Verschiebung von Interessensfeldern. Diese nehmen auf politischer Ebene eine argumentative Schlüsselposition ein. Ökonomische (Einzel-)Interessen beginnen in das gesellschaftliche Gesamtinteresse zu diffundieren und eine höhere



Gewichtung als Grundrechte zu erhalten. Das bedeutet, dass, wenn sich das ökonomische Interesse im gesellschaftlichen Gesamtinteresse manifestiert hat, argumentativ jeder Streik illegalisiert werden kann, nach dem Motto „Gesamtinteresse (reibungslose Luftfahrt) schlägt Einzelinteresse (z.B. Tarifstreik)“. Eine Gesellschaft muss aber bereit sein, einen Arbeitskampf – auch von Berufsgruppen im Transport- und Versorgungswesen – finanziell und mit vertretbaren persönlichen Einschränkungen zu tragen. Ökonomische Interessen dürfen niemals die Grundrechte von Menschen einschränken.

Durch Georges Bach, Mitglied des Europäischen Parlaments (MEP) und dort im Ausschuss Verkehr und Fremdenverkehr tätig, erfolgte eine politische Bewertung der Lage. Georges Bach stammt aus Luxemburg, sitzt im EP für die christdemokratische EPP (European Peoples' Party, Europäische Volkspartei) und ist ehemaliger Generalsekretär und Vorsitzender der Eisenbahngewerkschaft FCPT-SYPROLUX und so auch mit der Gewerkschaftsarbeit vertraut. Persönlich zeigte er sich nicht einverstanden mit Inhalt und Wording der Empfehlung und gratulierte ATCEUC/ETF zur Kampagne. Auch wenn Dritte, hier PAXE, durch einen Streik betroffen sind und finanzielle Einbußen erleiden, kann seiner Meinung nach eine Einschränkung des Streikrechts nicht die Antwort sein. Er sieht mit der Empfehlung die Kompetenzen der Europäischen Kommission ganz klar überschritten. Das Europäische Parlament (EP) hat hier einen anderen Ansatz als die EC. Letztere arbeitet als supranationales Organ der Europäischen Union (EU) in einer Blase, welche Arbeitspakete erstellt und bearbeitet, beeinflusst durch diverse Lobbying Organisationen. Im politischen System der EU nimmt sie vor allem Aufgaben der Exekutive wahr und entspricht damit ungefähr der Regierung in einem staatlichen System. Ihre Kommissare werden von den Mitgliedsstaaten nominiert. Das EP dagegen besteht aus gewählten Vertretern und

steht damit auch im Kontakt mit den Bürgern. Das Europäische Parlament ist das einzige direkt gewählte supranationale Organ der Europäischen Union.

Herr Bach gab zu bedenken, dass man sich nicht nur auf diesen Kampf konzentrieren, sondern auch aufmerksam andere Entwicklungen begleiten sollte. Es bestünde die Möglichkeit, dass die recht plakative EC-Empfehlung andere, weniger prominente Nebenkriegsschauplätze übertünchen könnte. Außerdem empfahl er, die Vorgehensweisen der Gewerkschaften in Teilen zu überdenken. Diese treten oftmals mit nationalen Ansichten und Lösungen an die Vertreter im EP heran, die aber auf EU-Ebene nicht umsetzbar sind. Hier muss europäisches Denken und Lobbying gelernt und dann betrieben werden. Des Weiteren empfahl er, die momentane Legislatur mit Jean-Claude Juncker als Präsident der EC zu nutzen, da dieser – im Gegensatz zu seinem Vorgänger – mehr sozial als ökonomisch denken würde. Und wie sein Nachfolger ticken wird, steht noch in den Sternen. Damit endete ein beeindruckender Vortrag, der interessante Einblicke und Erkenntnisse lieferte.

Weiteres Vorgehen

Zur Inspiration der Anwesenden berichteten Aaron Curtis (PROSPECT UK) und Allan Singleton (FORSA Ireland) über den Stand in ihren Ländern.

In Großbritannien wurde die offizielle Info-Broschüre der Initiative auf die nationale Ebene herunter gebrochen und daraus ein „national manifesto“ erstellt. Des Weiteren wird die zugehörige Petition auf der PROSPECT UK Homepage beworben. Es wurde Kontakt zu befreundeten Gewerkschaften aus Aviation und Transport aufgenommen und auf die Problematik und die Petition hingewiesen. Auch wurden nationale Politiker und Ausschüsse sowie die britischen MEP kontaktiert.

Die irischen Kollegen stellen auf ihren Konferenzen Laptops bereit, damit die Mitglieder ohne langes Suchen die Petition zeichnen können. Im Moment wird eine nationale Info-Broschüre analog zum britischen Manifest erstellt. Auch eine Öffentlichkeitsoffensive ist in Vorbereitung. Hier soll mehreren Wellen Fragen wie „Was bedeutet ein Job im ATM?“, „Was macht ein ATCO?“, „Was macht ein ATSEP?“ und „Wie beeinflussen diese Berufe mich persönlich?“ erläutert und damit die Öffentlichkeit sensibilisiert werden.

Wie geht es nun weiter? Die Kampagne ist erst einmal bis Mai 2019 terminiert. Zentrales und länderübergreifendes Element ist die Petition, welche bis Sommer 2018 von 10.000 und bis Mai 2019 nach Möglichkeit von 20.000 Menschen gezeichnet werden sollte. Diese gilt es massiv zu promoten, denn sie soll vor der nächsten EP-Wahl im Rahmen einer Demonstration in Brüssel überreicht werden. Zu finden ist die Petition unter: <http://www.atcorights.org/> Bis dahin werden Events im EP organisiert, 2500 weitere Faltblätter gedruckt und auf Anfrage an die Mitgliedsverbände verteilt sowie zu Beginn des Jahres 2019 entsprechende Faltblätter mit vereinfachten Inhalten für die Öffentlichkeit produziert. Bis Juni dieses Jahres wird ein europaweiter Aktionstag geplant der, länderspezifische Gesetzgebung berücksichtigend, entweder als „max you can do day“ (also die maximale im jeweiligen Land mögliche Streikform nutzen) oder als europaweiter „no direct

routing day“ vorstellbar wäre. Details dazu werden zeitgerecht veröffentlicht werden. Die jeweiligen Mitgliedsverbände sind angehalten, Eigeninitiative zu entwickeln und Mitglieder – aber auch und gerade Nichtmitglieder – sowie weitere Transportgewerkschaften intensiv zu informieren, nach Möglichkeit mit entsprechenden Infoveranstaltungen. Auch ein reger Kontakt zur Presse wird empfohlen, eine Informationsoffensive nach Vorbild der irischen Kollegen wäre hier eine Maßnahme um das Thema regelmäßig wieder platzieren zu können.

Fazit

Ein sehr interessantes Meeting zu einem extrem wichtigen Thema, welches nur vordergründig ausschließlich die recht kleine Gruppe der ATM Mitarbeiter betrifft. Der Tagstrip nach Brüssel hat sich mehr als gelohnt und jetzt liegt es an uns als Gewerkschaft und Einzelpersonen, dieses Thema einem breiteren Publikum nahe zu bringen und die Gefahren, die dieser Ansatz für alle Arbeitnehmer letztlich beinhaltet, zu erläutern. Packen wir es an!

Die offizielle Pressemitteilung zum Meeting findet ihr unter <http://www.etf-europe.org/etf-press-area.cfm/pressdetail/11724/region/2/section/o/order/1> oder zum Herunterladen unter <http://www.atceuc.org/uploads/docs/20180222-atceuc-etf-press-release-defending-the-atm-right-to-strike-220218docx.pdf>



Was heißt hier grenznah?



Thorsten Raue

Vor einiger Zeit unterhielt ich mich mit meiner Frau über den Flughafen Friedrichshafen und ich traf die verhängnisvolle Aussage: „grenznächster Flughafen“. Meine Frau schaute mich sofort kritisch an und forderte Belege für meine Aussage, die sich dann leider im Laufe der Recherche nicht weiter halten ließ.

Übrigens ist die Frage nach der Entfernung zur Schweizer Grenze nicht so leicht zu beantworten, da sich die Bodenseeanrainer nicht auf einen Grenzverlauf geeinigt haben. Wenn man die Grenze einfachheitshalber Mal mitten in den Bodensee legt, dann ergibt sich von der südlichen Pistenschwelle bis zur Schweizer Grenze eine Distanz von ca. 7,5 km.

Bei den Nachforschungen stieß ich dann auf verschiedene Flughäfen, die das noch deutlich unterbieten und bei denen ein abfliegendes Flugzeug sich quasi direkt nach dem Take-off in einem anderen Land befindet.



Sylt. Quelle: Wikimedia



Zuerst probierte ich Sylt: Der Sylter Flughafen ist auf jeden Fall der nördlichste, da er sich schon mal nördlich des Großteils der dänisch-deutschen Grenze befindet. Aber von hier sind es über 17 km bis zur nördlichen dänischen Grenze – Sylt ist doch länger, als ich angenommen hatte.

Also weiter nach Cottbus-Drewitz: Dieser Landeplatz liegt nordöstlich des Stadtgebietes und das östliche Runwayende ist nur 5,94 km von der polnischen Grenze entfernt, die gut definiert mitten in der Neiße liegt. Aber es geht noch näher.

Pittoresk auf der zweitgrößten deutschen Insel, Usedom, gelegen, liegt der Flughafen Heringsdorf am Stettiner Haff, auf dessen Gelände sich ein nettes Flugzeugmuseum befindet.

Vom Pistenende 10 sind es nur 3,05 km nach Polen – dadurch, dass die Piste in Ost-West-Richtung liegt, also kurz nach dem Start.

Lahr und der Baden-Airpark liegen so nah an Frankreich, dass der umgebende Luftraum von Straßburg aus kontrolliert wird. Beide haben Pisten mit Nord-südlicher Ausrichtung, da der Rheingraben im Westen von den Vogesen und im Osten vom Schwarzwald eingerahmt wird.



Dadurch verlaufen auch die An- und Abflüge parallel zur deutsch-französischen Grenze und können grundsätzlich durch deutschen Luftraum geführt werden.

Die Distanz von der Rheinmitte zur Lahrer Piste beträgt 5,65 km; Karlsruhe-Badens Runway jedoch liegt nur rekordverdächtige 1,16 km von der Grenze entfernt.



Blick auf die nahe Grenze zwischen Niederlande und Deutschland – Flughafen Niederrhein/Weeze. Quelle: Google

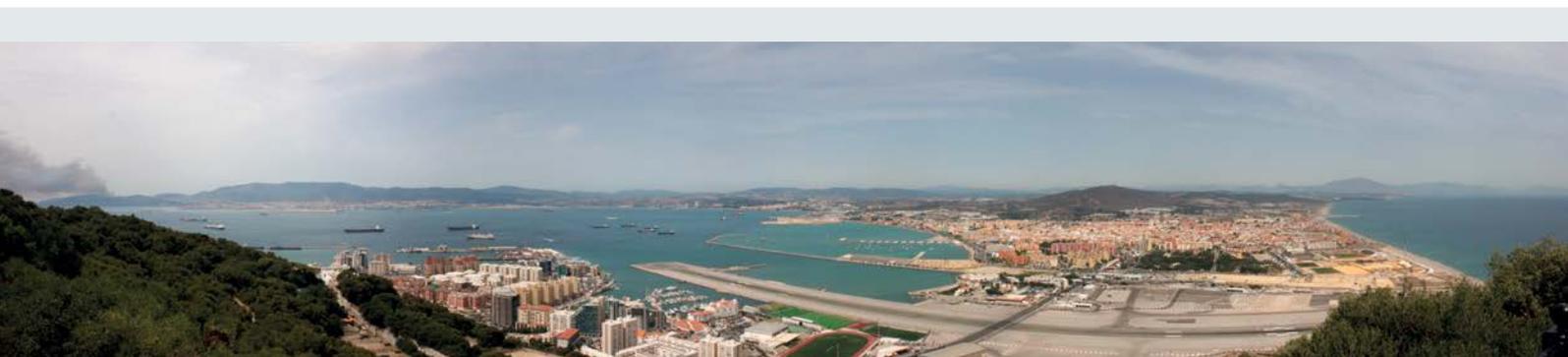
Am Ende fiel mir nur noch ein Kandidat ein: der Verkehrsflughafen Niederrhein, auch als Flughafen Weeze bekannt: die 2440 Meter lange Piste mit der Ausrichtung 09/27 endet nur 1120 Meter von der Niederländischen Grenze entfernt.

Nach meinen hoch offiziellen Messungen mit Hilfe von Google-Maps steht also fest: **der grenznächste deutsche Flughafen ist Niederrhein.**

Ehrenhaft zu nennen sind übrigens zwei Flugplätze, die einfach die falsche Grenze haben – zumindest für diesen Artikel:

Altenrhein-St.Gallen schießt fast den Vogel ab: 564 Meter bis zur Schweiz-österreichischen Grenze. Der „Gibraltar Airport“ ist jedoch mal wieder das größte Kuriosum: 232 Meter bis zu spanischen Grenze.

Jetzt bleibt nur noch die Frage zu beantworten, welcher deutsche Platz am weitesten von einer Landesgrenze entfernt ist. Ich wünsche viel Spaß beim Messen und bin auf die Ergebnisse gespannt.



Quelle: Wikimedia/Gibraltar

Flughafen im Vierländereck

von Thorsten Raue

Der FSBD-Vorstand ist über Berichte aus den Niederlassungen immer froh – gerade, wenn es wie in diesem Fall um Fragen zu den Arbeitsbedingungen und Verfahren geht. Also besprachen die beiden süddeutschen Vertreter des GdF-Fachbereichsvorstands, J. Lehmann und T. Raue, mit den Friedrichshafener Kollegen die Problemfelder.

Der südlichste Flughafen Deutschlands, Friedrichshafen, hat eine Geschichte, die über 100 Jahre zurückreicht und eng mit den Zeppelin-Werken verwoben ist. Aber nicht nur Zeppeline wurden hier gebaut, sondern auch Dornier baute hier Luftfahrzeuge, welche heute noch im Dornier-Museum direkt am Flughafen bestaunt werden können, wie z. B. den Senkrechtstarter Do31.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde das Gelände durch die französischen Luftstreitkräfte als Basis verwendet, aber am bekanntesten ist der Flughafen wahrscheinlich für die Fachmesse AERO, die seit 1977 dort stattfindet – seit 2010 wieder im jährlichen Turnus. Diese Messe mit ca. 650 Ausstellern und mehr als 35.000 Fachbesuchern ist auch für alle Beteiligten Dienststellen der Flugsicherung ein echtes Großereignis. Dabei ist insbesondere beeindruckend, dass die hohe Zahl an Flugbewegungen mit der eher sparsamen Ausstattung aus dem Tower im dritten Stock einer ehemaligen Baracke sicher abgewickelt werden kann und wird.

Der Weg in die Kanzel führt durch das Gebäude über mehrere Treppen, durch den Technikraum und eine Stiege hinauf, wo man mit einem Panoramablick über den Flughafen bis zu den Alpen für seine Mühen belohnt wird. Das



Quelle: Jens Lehmann



Flughafen Friedrichshafen. Quelle: Wikimedia

GAT-Vorfeld liegt gut einsehbar direkt links und rechts vor dem Turm und gegenüber sieht man die beeindruckend große Halle der Zeppelinwerke. Dazwischen liegt die 1994 erneuerte Piste mit Richtung 24/06 auf der durch die Länge von über 2 Kilometern auch größere Verkehrsflugzeuge starten und landen können. Bis vor einiger Zeit verkehrte von hier der kürzeste internationale Linienflug, und zwar nach gelegenen St. Gallen-Altenrhein, ca. 20km auf der anderen Seite des Bodensees gelegen.

Die Arbeitsbedingungen sowie die fachlichen Anforderungen unserer Kollegen in Friedrichshafen sind durch die regelmäßige Nutzung von Zeppelin und anderer Faktoren für einen Flughafen dieser Größe als komplex zu bezeichnen.

Man muss hierbei auch die besonders komplizierte Situation bedenken: Die Lotsen sind aktuell Angestellte der

deutschen Flughafen Friedrichshafen GmbH, die fachlichen Anweisungen werden vom österreichischen Flugsicherungsanbieter austrocontrol erteilt und der umgebende Luftraum ist an die schweizer Flugsicherung Skyguide in Dübendorf delegiert.

Auf der einen Seite für die Bodenseeregion im übertragenen Sinn ein tatsächlich passender Zustand, aber fachlich macht das die Arbeit eher komplex. Wir hoffen, dass der Betriebsübergang an die DFS Aviation Services GmbH im Sommer 2018 hier für Verbesserung sorgt.

Im Gegensatz zu austrocontrol zeigt sich die DAS für Gespräche über fachliche Angelegenheiten offen und hat schon einen Termin in Aussicht gestellt, um für die Mitglieder rechtskonforme und eindeutige Vorschriften zu erreichen. Der Fachbereichsvorstand der GdF freut sich auf diese konstruktive Zusammenarbeit.

Eine Seite für den Luftverkehr



von Werner Fischbach

Nachdem die Mitglieder der SPD am 4. März sich für den Eintritt in eine Große Koalition entschieden hatten, wird es wohl etwas mehr als ein Stein, sondern eher so etwas wie ein Steinbruch gewesen sein, der den Führungskräften der SPD, aber auch der CDU von der Seele kullerte. Viele der Genossen dürften wohl mit der Faust in der Tasche diesem Vorhaben zugestimmt haben. Doch die Inhalte des Koalitionsvertrags, bei welchem die SPD viel von ihren

Vorstellungen einbringen konnte, dürften sie jedoch zu einem „Ja“ bewegt haben. Deshalb ist es von Interesse, sich diesen Koalitionsvertrag anzuschauen und einmal nachzusehen, was die zukünftigen Regierungsparteien auf dem Gebiet der Luftfahrt verwirklichen wollen.

Das Ergebnis ist ernüchternd. Von den 179 Seiten, die dieser Vertrag umfasst, wurde dem Luftverkehr gerade mal eine Seite zugestanden. Wenn man sich jedoch das, was unter der Überschrift „Luftverkehr“ firmiert, zu Gemüte führt, so kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass es sich hier um unverbindliche Aussagen handelt, die so



Im Koalitionsvertrag wurde dem Luftverkehr gerade mal eine Seite gewidmet. Quelle: FSG

auch bei beliebigen Sonntagsreden unters Volk gebracht werden könnten. So hört sich die Feststellung, nach welcher *„die bedarfsgerechte Kapazitätsausweitung der Flughäfen ... auch in Zukunft möglich sein“* muss, gut an und wirkt wie Balsam auf die Seelen der Flughafenbetreiber, der Airlines und natürlich auch der Flugsicherungsdienstleister. Allerdings muss sich diese durchaus richtige Aussage denn auch beweisen, wenn es zum Schwure kommt. Zum Beispiel, wenn es um die Frage einer dritten Piste am Münchner Flughafen geht. Da dürfte es bereits bei der Frage, was unter einer bedarfsgerechten Kapazitätsausweitung zu verstehen ist, zum Streit kommen. Entscheiden werden dann wieder einmal die Verwaltungsrichter.

Gleich zu Beginn des Luftverkehrskapitels versprechen die Koalitionäre, *„faire Rahmenbedingungen im Einklang mit europäischen und internationalen Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft“* schaffen zu wollen. *„Dazu gehören“*, so ist im Koalitionsvertrag zu lesen, *„die Umsetzung des Luftverkehrskonzeptes, die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten.“*

Insbesondere die Manager der deutschen Airlines werden diesen Passus mit großem Interesse gelesen und freudig zur Kenntnis genommen haben. Denn sie beklagen unisono, dass sie durch die Luftverkehrsabgabe im Wettbewerb mit ihren europäischen Konkurrenten wirtschaftliche Nachteile erleiden. Deshalb darf angenommen werden, dass Lufthansa und Co. auf einen Abbau der Luftverkehrsabgabe in dieser Legislaturperiode hofften. Zumal auch der ehemalige Verkehrsminister Dobrindt sich für einen Abbau dieser Steuer eingesetzt hatte. Doch irgendwie scheint die ganze Angelegenheit im Sand verlaufen zu sein. Gut möglich, dass Wolfgang Schäuble als Kassenwart der Nation den Träumen Dobrindts ein abruptes Ende bereitet hat. Denn die Luftverkehrsabgabe wird im Koalitionsvertrag mit keinem Wort erwähnt. Was eine herbe Enttäuschung für die Airline-Chefs sein muss.

Die Bundesregierung möchte auch die *„industriepolitische Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Luftfahrt und Gewerkschaften zur Stärkung von Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Deutschland institutionalisieren und mit einer regelmäßigen Bund-Länder-Konferenz begleiten“*. Das hört sich nach jeder Menge „heißer Luft“

an und die kleinen Gewerkschaften wie die GdF oder die VC werden genau darauf achten, wie diese Zusammenarbeit gestaltet werden soll. Denn sie können sich noch recht gut daran erinnern, dass ausgerechnet die SPD-Ministerin Andrea Nahles den lauthals vorgetragenen Klagen der Luftverkehrsunternehmen nachgab und daran ging, eben diesen Gewerkschaften den Garaus zu machen. Mit anderen Worten – soll sich diese Zusammenarbeit nur auf den großen und etwas unbeweglichen Dampfer ver.di erstrecken oder bekommen auch die kleineren Gewerkschaften eine Chance, die Interessen ihrer Mitglieder wahrzunehmen und gegenüber den Arbeitgebern auch durchzusetzen?

Dass in Zeiten des Klimawandels auch der Umweltschutz nicht zu kurz kommen soll, darf nicht weiter verwundern. So wird im Koalitionsvertrag *„der Beschluss zur weltweiten Einführung des Klimaschutzinstruments CORSI durch die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) befürwortet.“* Dazu wird sich die zukünftige Bundesregierung auf allen Ebenen für eine Senkung der Emissionen des Luft- und Seeverkehrs einsetzen und das Luftfahrtforschungsprogramm LUFO weiter ausbauen. Das hört sich alles ganz gut an. Ob diese heeren Absichten dann auch realisiert werden, wird sich zeigen müssen. Nicht ganz auszuschließen ist jedoch, dass die im Koalitionsvertrag niedergeschriebenen Ziele auf Lagerungsfähigkeit getestet und ihre Umsetzung auf den „Sankt-Nimmerleins-Tag“ verschoben werden. Karl Born, Touristikhonorarprofessor und ehemaliger Vertriebschef der Condor, brachte dies in seiner letzten Kolumne, die er über das Portal *„airliners.de“* unters Volk brachte, treffend auf den Punkt: *„Tatsächlich steht in der Koalitionsvereinbarung viel Altbekanntes, nämlich Etliches, was auch im Koalitionsvertrag von 2013 zu finden war und nicht umgesetzt wurde.“*

Flugsicherung und Flughäfen

Um es vorweg zu nehmen – die DFS kommt im Koalitionsvertrag so gut wie nicht vor. Sie wird allerdings in einem Zusammenhang erwähnt, den wohl niemand in der DFS und schon gar nicht die Controller „vom Hocker hauen“ wird. Denn die Regierung möchte auf die DFS einwirken, *„die Treibstoffschneidablässe zeitnah auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.“* Das war’s dann für die Flugsicherung auch schon gewesen. Schön wäre es jedoch gewesen, wenn die Koalitionäre dem DFS-Chef den Rücken

gestärkt hätten, sollten von Brüssel einmal wieder unrealistische Forderungen an die europäischen Flugsicherungsdienstleister gestellt werden.

Obwohl die DFS hinsichtlich des Betriebs von kommerziellen und privaten Drohnen nicht explizit erwähnt wird, so ist sie natürlich auch bei dieser Frage mit im Boot. Vor allem, wenn es darum geht, den rechtlichen Rahmen (Registrierungspflicht, Zulassungsverfahren und technische Neuerungen wie Geofencing) weiterzuentwickeln.

Hinsichtlich der Tragikomödie, die seit Jahren am zukünftigen Berliner Flughafen gegeben wird, ist den Koalitionären nicht so besonders viel eingefallen. Außer alle Beteiligten aufzufordern, „an einer zügigen Fertigstellung des neuen Hauptstadtflughafens BER mitzuwirken.“ Geht's noch? Ist das alles, was der zukünftigen Regierung zum zukünftigen Berliner Flughafen einfällt? Angesichts der Tatsache, dass der Bund zu 26 % an dem Airport beteiligt ist, scheint dies zu wenig zu sein.



Die Bundesregierung möchte ihre Beteiligung am Flughafen Köln-Bonn nicht aufgeben. Quelle: Flughafen Köln-Bonn

Wenig überraschend möchte die zukünftige Regierung an ihrer Beteiligung am Flughafen Köln-Bonn festhalten. Und was den Flughafen Leipzig-Halle betrifft, sollen die Frachtfluglandrechte erweitert werden und der Flughafen generell als „Landepunkt für den Luftfrachtverkehr in die assoziierten Dokumente und damit in die Luftverkehrsabkommen“ aufgenommen werden.

Mehr hat die Große Koalition zum Thema der Flughäfen offensichtlich nicht zu sagen. Und auch dies ist, mit Verlaub, zu wenig. Weil die Situation am Münchner Flughafen mit keinem Wort erwähnt und auf die Frage des Baus einer dritten Piste mit keinem Wort eingegangen wird. Vielleicht stellen sich die Koalitionäre auf den Standpunkt, dass Flughäfen ja eigentlich Ländersache wären und hier der Freistaat Bayern und die Stadt München zuständig wären...

Die Haltung der Luftverkehrsverbände

Ganz sicherlich haben die Luftverkehrsverbände wie der BDL, BDF und ADV große Hoffnungen in die Große Koalition und ihre Luftverkehrspolitik gesetzt. Das gilt ganz besonders für die Fluggesellschaften. Die hatten in letzter Zeit immer wieder die Rücknahme der Luftverkehrsabgabe gefordert, da diese – wie bereits erwähnt – ihnen zum wirtschaftlichen Nachteil gegenüber ihren Konkurrenten aus dem Ausland gereiche. Allein deshalb müssten die Fluggesellschaften von diesem Vertrag enttäuscht sein und eigentlich wäre entsprechende Kritik zu erwarten gewesen. Doch das Gegenteil ist der Fall; die Luftfahrtverbände haben den Koalitionsvertrag überwiegend positiv aufgenommen und erklärten in einer gemeinsamen Presseerklärung:

„Mit den Koalitionsvereinbarungen werden erste Schritte zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland möglich. Die Vereinbarungen der Koalitionsparteien können die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung einer bedarfsgerechten Flughafeninfrastruktur und für mehr Effizienz bei der Luftsicherheit verbessern. Wenn diese Maßnahmen umgesetzt werden, kann der Wirtschaftsstandort Deutschland durch eine verbesserte Luftverkehrsanbindung und gestärkte Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft profitieren.“

Die Koalition hat sich vorgenommen, einzelne Vorschläge aus dem Luftverkehrskonzept des Bundesverkehrsministeriums aufzugreifen. Wir begrüßen, dass die Koalitionspartner erste Schritte beim Abbau von nationalen Sonderlasten gehen wollen. Die angekündigte Teilübernahme von Kosten der Luftsicherheit in die staatliche Haushaltsfinanzierung ist eine solche richtige Maßnahme. Allerdings sehen wir weiteren Handlungsbedarf und halten den schrittweisen Abbau der wettbewerbsverzerrenden Luftverkehrsteuer auch weiterhin für erforderlich, damit die Investitionskraft unserer Unternehmen gestärkt wird. Bis heute entzieht diese Steuer den Unternehmen Finanzmittel für Investitionen in Lärm- und Klimaschutz.“

Das hört sich eher wie eine Ergebnissadresse an die neue Regierung als ein kritischer Kommentar zu diesem Koalitionsvertrag an. Mit der Bitte, die neue Regierung möge doch bitte so gnädig sein und die ungeliebte und schädliche Luftverkehrsabgabe einem Begräbnis anheim zu geben. Denn das käme ja auch dem Klimaschutz zu gute (Klimaschutz macht sich immer gut). Ein weiteres Problem der deutschen Fluggesellschaften (und europäischen Airlines) ist die staatssubventionierte Konkurrenz aus dem Nahen Osten und dem Persischen Golf, die Lufthansa und Co. das Leben schwer machen. Auch dazu ist im Koalitionsvertrag nichts zu lesen. Es sei denn, man subsumiert dieses Problem unter die Aussage, „faire Rahmenbedingungen im Einklang mit europäischen und internationalen Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft“ schaffen zu wollen.

In seiner bereits erwähnten Kolumne bezeichnete Karl Born das Verhalten der Luftverkehrsverbände als ein „Rennen um die Krone des stärksten Realitätsverlustes“ und fragte, ob die Wiederauflistung von Themen und Versprechungen, die seit vier Jahren nicht erfüllt wurden, schon ein Jubeln der Verbände auslöse. Und deshalb, so führte er weiter aus, dürfe sich der Luftverkehr (sprich ihre Lobbyverbände) nicht wundern, wenn er auf der Prioritätenliste der Regierung ziemlich weit hinten stehe. Man muss ihm dabei nicht unbedingt zustimmen, aber eine etwas heftigere Reaktion von Seiten der Luftfahrtverbände hätte sich so mancher Insider vielleicht doch gewünscht.



Astral Aviation DC-9: recht farbneutral zeigt sich diese 50-jährige und seltene DC-9 der kenianischen Astral Aviation auf einem Frachtkurs in Las Palmas. Die Maschine war früher u.a. bei TWA im Einsatz. **Photo: Frank Schuchardt**



Transcarga A300: dieser A300-Frachter hat auch schon mehr als 35 Jahre auf dem Buckel, zeigte sich aber im Januar 2018 sehr aktiv für die venezolanische Transcarga. Hier bei der Landung in Miami aufgenommen. **Photo: Michael Stappen**



Western Global MD-11: noch recht jung präsentiert sich diese 28-jährige MD-11 der Western Global auf einem Frachteininsatz kurz vor dem Start in Miami. Der Dreistrahler war früher u.a. bei Delta Airlines im Einsatz. **Photo: Michael Stappen**



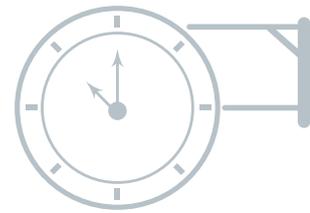
Eastern B737: diese B737-800 trägt die Bemalung der Eastern Airlines, damals eine der größten und bekanntesten US-amerikanischen Fluggesellschaften, die 1991 Konkurs anmelden musste. **Photo: Michael Stappen**



Sunwing B737: über die Feriensaison mietet die kanadische Sunwing regelmäßig Flugzeuge u.a. aus Europa an, um den Bedarf an Sitzplätzen zu decken. Hier die ehemalige tschechische Smart Wings B737 in Fort Lauderdale. **Photo: Michael Stappen**



Avior Airlines A340: Seit zwei Jahren betreibt Avior Airlines aus Venezuela diesen A340 der Air China vorzugsweise auf einer ihrer Rennstrecken nach Miami. **Photo: Michael Stappen**



Joe's Corner

Ganz ehrlich – Joe war froh, nachdem sich die SPD entschlossen hatte, mit der CDU/CSU eine Große Koalition zu bilden. Auch wenn er meint, dass es sich hier eigentlich um eine Koalition der Verlierer handelt und diese eigentlich auf den Oppositionsbänken Platz nehmen müssten. Aber die Verhältnisse haben sich gewandelt und nun hat Deutschland endlich wieder eine „richtige“ und keine geschäftsführende Regierung. Und das ist ja auch gut so.

Natürlich war Joe auch gespannt, welche Politiker nun als Minister bzw. als Staatssekretäre am Kabinetttisch Platz nehmen dürfen. Wenig überrascht war er, dass Andreas Scheuer nun den Job als Verkehrsminister übernehmen wird. Schließlich hatten dies die Spatzen bereits von den Dächern gezwitschert und Joe kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der Posten des Verkehrsministers inzwischen zu einem Erbhof ehemaliger CSU-Generalsekretäre geworden ist. Was bei Joe den Verdacht aufkommen lässt, dass es dabei weniger darum ging, einen ausgewiesenen Verkehrsfachmann nach Berlin zu entsenden, sondern um einen Mann zu belohnen, der sich erfolgreich als Wadenbeißer des bayerischen Ministerpräsidenten und CSU-Parteichefs betätigt hat. Denn Scheuer ist Joe nicht unbedingt als Verkehrsfachmann aufgefallen. Obwohl er von 2009 bis 2013 als Staatssekretär im damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung tätig war. Dagegen fabulierte seine Parteikollegin Dorothee Bär, die als Staatsministerin für's Digitale ins Kanzleramt wechselte, schon mal von autonom operierenden Flugtaxi!

Glücklicherweise scheint Scheuer, im Gegensatz zu seinem Vorgänger, nicht mit einem Spezialauftrag, nämlich der bajuwarischen Variante der Autobahnmaut zum Durchbruch zu verhelfen, ins ferne Berlin entsandt worden sein. Zumindest ist Joe davon noch nichts zu Ohren gekommen. Doch noch bevor er seinen Allerwertesten in Richtung Berlin bewegt hatte, erteilte Scheuer der Einführung einer blauen Vignette schon mal eine Absage. So stellt sich die Frage, ob er deren Verhinderung möglicherweise als seine wichtigste Aufgabe ansehen wird.

Nahezu gleichzeitig hatte sich die Lufthansa entschlossen, ihr Erscheinungsbild, also die Bemalung ihrer Flugzeuge zu überarbeiten. Und hat sich daraufhin, was nicht besonders verwundern darf, viel Kritik eingehandelt. Dabei ist die Lufthansa äußerst umsichtig an die ganze Angelegenheit herangegangen. Nach intensiven Vorstudien und angeblich

rund 800 Entwürfen, so konnte Joe lesen, wurde zunächst einer B747 und einem A321 das neue „Outfit“ verpasst. Doch kaum waren die beiden Flieger in Erscheinung getreten, erklärte der Kranich, dass das neue Erscheinungsbild nun überarbeitet werden müsse. Denn das Blau auf dem Seitenleitwerk, das sich bis zum hinteren Teil des Rumpfes erstreckt, wirke als zu dunkel und könnte als Schwarz empfunden werden. Joe hatte diesen Eindruck auch gewonnen. Aber er muss ganz ehrlich zugeben, dass ihm die neue Farbgebung ganz gut gefallen hat. Weil das dunkle Blau, das Joe als Schwarz interpretiert hatte, irgendwie den Eindruck von Seriosität erweckte. Dazu kam, dass der Kranich und der ihn umgebende Ring auf dem Seitenleitwerk einen silberfarbenen Eindruck hervorrief. Genau zugeschnitten auf jenen Personenkreis, der zumeist in der „Business Class“ zu reisen pflegt und der letztlich der Lufthansa das erforderliche Kleingeld in die Kassen spült. Dunkler Anzug mit silberfarbenen Nadelstreifen – das passt irgendwie für eine „Business-Airline“. Aber des Kranichs neuen Kleider gefielen dem Kranich nicht.

Joe ist irgendwie konsterniert. Wie konnte der Lufthansa trotz umfangreichen Vorbereitungen ein derartiger Fehler unterlaufen und einen veritablen Flop landen? Dabei wurde die Operation „neues Erscheinungsbild“ fast wie eine geheime Kommandosache behandelt. In einer abgeschiedenen Halle auf dem britischen Flughafen Norwich war das neue Blau von Experten der Firma Air Livery PLC (erstaunlich, mit was Geld verdient werden kann) und der Lufthansa entwickelt worden. „Das neue Blau ist die führende Farbe, ein edler Farbton mit viel Tiefe. Das Lufthansa-Gelb hat einen starken Bezug zur Herkunft und wird insgesamt wertiger angewandt“, erklärte Lufthansa-Chefdesigner Ronald Wild (Joe hat beim neuen Design das Lufthansa-Gelb übrigens noch nicht gefunden; das „Spiegelei“, der blaue Kranich auf gelbem Grund ist weggefallen). Doch nun stellte sich heraus, dass das Blau, wie bereits erwähnt, zu dunkel ausgefallen ist und das neue Design neu überarbeitet werden muss. Wie das allerneueste Produkt dann aussehen wird, ist Joe natürlich (noch) nicht bekannt. Aber er hat auf dem Internetportal „Jetphotos.net“ die Aufnahme eines Lufthansa A 350 gesehen, der, so scheint es, schon mit dem neuen Leitwerksdesign lackiert wurde. Schon möglich, dass das „Blau mit viel Tiefe“ etwas heller ausgefallen ist. Aber dafür ist der Kranich auf dem Seitenleitwerk nach unten gerutscht. Um ehrlich zu sein, Joe ist nicht so besonders begeistert und



Der „Kanarienvogel“ der Lufthansa kam nicht so gut an. Quelle: Lufthansa

er kann sich die Kommentare in den sozialen Netzwerken schon ganz gut vorstellen. Wobei Rückschlüsse auf die Qualitäts-Airline Lufthansa wohl nicht ausbleiben werden. Frei nach dem Motto „wenn die schon die Lackierung ihrer Flugzeuge nicht auf die Reihe bekommen ...“: Wobei Joe klar stellen möchte, dass er die Lufthansa für eine führenden Fluggesellschaften der Welt hält. Wobei es ihm ziemlich gleichgültig ist, ob das Lufthansa-Blau beim neuen Design nun zu dunkel ausgefallen ist oder nicht.

Dabei ist die Lufthansa nicht gerade für gewagte Farbexperimente bekannt; in den vergangenen 100 Jahren hat die Lufthansa den Kranich, der auch weiterhin das Markenzeichen bleiben wird, nur drei Mal modifiziert. Allerdings kann Joe sich daran erinnern, dass die Lufthansa vor vielen Jahren einer B737 ein besonderes, für viele ein etwas ungewöhnliches Farbleid verpasst hatte. Dominierend war dabei die Farbe Gelb, lediglich der Kranich auf dem Seitenleitwerk und der Schriftzug Lufthansa waren in Blau ausgeführt. Der Flieger erinnerte eher an einen Kanarienvogel als an einen Kranich. Weshalb einige Kollegen dazu übergegangen waren, das Flugzeug nicht mit „Lufthansa“, sondern mit „Lufthansi“ anzusprechen. Was den Piloten nicht unbedingt gefiel, so dass dieses Farbexperiment irgendwann sang- und klanglos beerdigt wurde.

Dabei ist die Farbgebung der Flugzeuge eigentlich nur ein Bestandteil der „Corporate Identity“ einer Firma. Laut Wikipedia wird damit die Gesamtheit der Merkmale, die ein Unternehmen kennzeichnen, bezeichnet. Früher nannte man dies schlicht und einfach „Marke“, aber „Corporate Identity“ hört sich irgendwie weltläufiger an. Aber sie hat zwei wichtige Funktionen. Sie ist gegenüber der Kundschaft ein Versprechen, das man mit wenigen Wor-

ten zusammenfassen kann. „Bei mir weißt Du, was Du bekommst!“ Und für die Angestellten der jeweiligen Firma ist die Marke oder das Logo so etwas wie ein Schutzschirm, unter welchem man sich bei schlechtem Wetter versammeln und Stürmen trotzen kann. Und wenn die Firma eine gute Unternehmenskultur pflegt, dann stehen ihre Angestellten auch hinter ihrer Firma und identifizieren sich auch in schwierigen Zeiten mit der Marke bzw. dem Logo. Joe hatte sich übrigens nie über seine Firma, sondern über seinen Job als „Air Traffic Controller“ definiert. Aber das Logo der DFS ist inzwischen auch für ihn zum einem Symbol geworden – er weiß, dass er zu diesem „Laden“ gehört und dort zuhause ist. Auch wenn er das Logo der DFS nicht unbedingt für einen Knüller hält. Als die DFS aus der Taufe gehoben wurde und uns mitgeteilt wurde, wie wichtig ein modernes Logo für eine Firma wäre, dann meinte ein Kollege – zum Missmut diverser Führungskräfte – das Ding wäre eine Mischung aus Österreichischer Bundesbahn mit einem Zebrastrreifen.

Joe ist überzeugt, dass das Produkt einer Firma alleine mit einer Überarbeitung des Logos nicht verbessert werden kann. Wenn sich Joe beispielweise bei den Diensten der Lufthansa bedient, dann tut er das, weil er die Qualität des Kranichs schätzt. Wobei es ihm gleichgültig ist, ob das Lufthansa-Blau nun zu dunkel ausgefallen ist oder nicht. Entscheidend ist also das Produkt, nicht das Design oder die Lackierung der Flugzeuge. Doch solange ein neues Erscheinungsbild einer Fluggesellschaft mit Modernisierung und Fortschritt gleich gesetzt wird, werden wir immer wieder mit neuen Lackierungsvarianten leben müssen. Da scheinen die Airline-Manager alle gleich zu ticken. Sehr zu Freude der Flugzeugspotter und der Kommentatoren in den sozialen Netzwerken. Who's next? Fragt *Joe*

Der Aufsichtsrat – (allgemein und speziell)



von Hans-Joachim Krüger

Zeitgleich mit Veröffentlichung dieser Ausgabe finden in den Unternehmen größtenteils Aufsichtsratswahlen statt. Dies trifft in der direkten Beobachtung auch auf die Deutsche Flugsicherung GmbH oder die FRAPORT AG zu. In beiden Unternehmen wird die GdF versuchen durch Aufstel-

lung von Kandidatenlisten das Vertrauen der Mitarbeiter zu gewinnen um in dem höchsten Firmengremium die Zukunft mitzugestalten und gleichzeitig die Geschäftsführung zu kontrollieren.

Gesetzliche Regelungen in Deutschland

Rechtsgrundlage der Arbeit des Aufsichtsrats bilden die §§ 95 bis 116 Aktiengesetz (AktG). Dieses schreibt die Bildung eines Aufsichtsrates für Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien zwingend vor.

Bei einer GmbH kann ein Aufsichtsrat freiwillig eingerichtet werden, wobei in diesem Fall die Vorschriften des AktG nach § 52 GmbHG entsprechend gelten. Unter bestimmten Voraussetzungen ist ein Aufsichtsrat aber auch bei der GmbH zwingend vorgeschrieben. Dies kann aus Gründen der Mitbestimmung der Arbeitnehmer oder wegen erhöhter Publikumsschutzinteressen erforderlich sein. Eine Mitbestimmung durch Arbeitnehmer im Aufsichtsrat ist grundsätzlich zwingend, wenn die GmbH in der Regel mehr als 500 Arbeitnehmer hat, § 1 Abs. 1 Nr. 3 DrittelbG. Ein größeres Mitbestimmungsrecht der Arbeitnehmer kann sich noch aus dem MitbestG, MontanMitbestG oder MitbestErgG ergeben.

In Deutschland besteht bezüglich der Unternehmenskontrolle das dualistische System, d. h. Vorstand und Aufsichtsrat sind gesonderte Gremien. In anderen Ländern besteht teilweise das monistische System, d. h. die Aufsicht und Leitung sind in einem Gremium zusammengefasst. Dieses Gremium wird als „Board“ bezeichnet.

Aufgaben und Befugnisse des Aufsichtsrats

Aufgabe des Aufsichtsrats ist es, die Geschäftsführung – also den Vorstand – zu überwachen (§ 111 AktG). Hierzu kann der Aufsichtsrat Geschäftsführungsmaßnahmen von

seiner Zustimmung abhängig machen (§ 111 Abs. 4 Satz 2 AktG). Daneben hat er Prüfungspflichten (insbesondere des Konzern- und Jahresabschlusses der Gesellschaft, § 111 Abs. 2 Satz 3 AktG) sowie Berichtspflichten.

Der Aufsichtsrat vertritt die Gesellschaft gegenüber dem Vorstand (§ 112 AktG). Er ernennt Vorstände und beruft diese ab. Er bestellt die Vorstandsmitglieder auf höchstens 5 Jahre, eine wiederholte Bestellung der Vorstandsmitglieder ist zulässig (§ 84 Abs. 1 Satz 1, 2 AktG). Der Aufsichtsrat kann die Bestellung aus einem wichtigen Grund widerrufen (§ 84 Abs. 3 Satz 1 AktG).

Zusammensetzung und Wahl des Aufsichtsrats

Der – *nicht mitbestimmte* – Aufsichtsrat besteht aus drei Mitgliedern (§ 95 AktG). Die Satzung kann eine bestimmte höhere Zahl festsetzen. Musste die Zahl oberhalb der Mindestzahl von drei Aufsichtsratsmitgliedern bis zum 31. Dezember 2015 i.d.R. durch drei teilbar sein, ist dies nach der Aktienrechtsnovelle 2016 nicht länger erforderlich. Aktiengesellschaften ohne Mitbestimmungserfordernis können also seit dem 1. Januar 2016 die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder flexibler festlegen.^[3] Die Höchstzahl der Aufsichtsratsmitglieder richtet sich nach dem Grundkapital der Gesellschaft und beträgt maximal 21 (bei mehr als 10 Mio. EUR Grundkapital).

Der Aufsichtsrat besteht aus Vertretern der Anteilseigner und – als deutscher Sonderfall – in den meisten Unternehmen zusätzlich aus Vertretern der Arbeitnehmer (§ 96 AktG) und ggf. weiteren Mitgliedern (*mitbestimmter Aufsichtsrat*).

Größe des Aufsichtsrats: bei 2.000–10.000 Beschäftigten 12 Aufsichtsratsmitglieder; bei 10.001–20.000 Beschäftigten 16 Aufsichtsratsmitglieder; bei mehr als 20.000 Beschäftigten 20 Aufsichtsratsmitglieder (vgl. § 7 Abs. 1 MitbestG)

Die Aufsichtsratsmitglieder, die Vertreter der Anteilseigner sind, werden von der Hauptversammlung (Aktiengesellschaft und KGaA) oder der Gesellschafterversammlung (GmbH) gewählt.

Die Vertreter der Arbeitnehmer werden von den Mitarbeitern der Gesellschaft gewählt, getrennt nach Vertretern der Arbeitnehmer (in Deutschland gibt es seit der Be-

trVG-Reform 2001 keine Unterscheidung von Angestellten und Arbeitern mehr), der leitenden Angestellten und der Vertreter von Gewerkschaften.

Muss ein Mitglied des Aufsichtsrats während des Jahres ersetzt oder der Aufsichtsrat erweitert werden und wird deswegen keine außerordentliche Hauptversammlung einberufen, kann ein Mitglied des Aufsichtsrats auf Antrag des Vorstands (AG, KGaA) oder der Geschäftsführung (GmbH), eines Aufsichtsratsmitglieds oder eines Aktionärs vom Registergericht auch gerichtlich bestellt werden.

Ein Aufsichtsrat ist in dem Mitbestimmungsgesetz unterliegenden Unternehmen nach deutschem Recht grundsätzlich paritätisch zu besetzen: zur einen Hälfte aus Vertretern der Arbeitnehmer und zur anderen Hälfte aus Vertretern der Aktionäre. Die rechtlich korrekte Zusammensetzung nach dem Mitbestimmungsgesetz ist eine Aufgabe des Vorstands/der Geschäftsführung der Kapitalgesellschaft. Wird diese Aufgabe vernachlässigt, können unternehmensangehörige Arbeitnehmer oder Gewerkschaften die Einrichtung eines paritätisch besetzten Aufsichtsrats gerichtlich erzwingen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates wird normalerweise von den Vertretern der Anteilseigner gestellt (vgl. § 27 Abs. 1 und 2 MitbestG). In einem ersten Wahlgang benötigt er 2/3 der abgebbaren Stimmen; bleibt dieser Wahlgang erfolglos, so wählt im zweiten Wahlgang die Anteilseignerseite den Vorsitzenden, die Arbeitnehmerseite den stellvertretenden Vorsitzenden (hierbei genügt jeweils die Mehrheit der abgegebenen Stimmen).

Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmengleichgewicht, so hat der Aufsichtsratsvorsitzende bei einer erneuten Abstimmung über denselben Punkt zwei Stimmen. Dieses (Doppelstimmrecht) steht dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden nicht zu (vgl. § 29 MitbestG).

Gerichtliche Bestellung eines Postens im Aufsichtsrat

Wird im Aufsichtsrat ein Posten frei, so kann ein Gericht entsprechend § 104 AktG ein Aufsichtsratsmitglied bestellen. Das Gericht wird nur auf Antrag tätig. Antragsteller können der Aufsichtsrat, der Vorstand der betreffenden Gesellschaft oder jeder Aktionär der Gesellschaft sein. Die vorgeschlagene Person darf in keiner Pflichtenkollision zur Gesellschaft stehen. Das Gericht ist in seiner

Entscheidung über den Antrag nur an seine freie Überzeugung gebunden.^[4]

Arbeit des Aufsichtsrats

Die Arbeit des Aufsichtsrats wird durch die Satzung der jeweiligen Aktiengesellschaft geregelt. Daneben verfügen praktisch alle Aufsichtsräte über eigene Geschäftsordnungen. Die Zusammenarbeit zwischen Vorständen und Aufsichtsräten wird üblicherweise in diesen Geschäftsordnungen geregelt. Viele Aufsichtsräte verfügen über Ausschüsse für Spezialthemen, am häufigsten sind hierbei Prüfungsausschuss und Präsidial- bzw. Personalausschuss. Ein Ausschuss muss aus mindestens drei Mitgliedern bestehen; über die Zusammensetzung entscheidet der Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten; in nichtbörsennotierten Gesellschaften kann der Aufsichtsrat beschließen, dass eine Sitzung im Kalenderhalbjahr abzuhalten ist (§ 110 Abs. 3 AktG).

Anforderungen an Aufsichtsräte

Aufsichtsratsmitglied kann nur eine natürliche, unbeschränkt geschäftsfähige Person werden (§ 100 Abs. 1 AktG).

Da der Aufsichtsrat die Gesellschaft zu überwachen hat, werden Geschäftsführungs- und Kontrollfunktion in Deutschland gesetzlich getrennt. Aktive Vorstände dürfen dem Aufsichtsrat – im Gegensatz zum angelsächsischen Board of Directors oder in der Schweiz – nicht angehören (§ 105 AktG). Mitglied kann nach § 100 Abs. 2 AktG ferner nicht sein, wer gesetzlicher Vertreter eines abhängigen Unternehmens (§ 17 AktG) ist (natürliches Organisationsgefälle im Konzern) oder wer gesetzlicher Vertreter einer anderen Kapitalgesellschaft ist, deren Aufsichtsrat ein Vorstandsmitglied der Gesellschaft angehört (Überkreuzverflechtung).

Eine Person darf Mitglied des Aufsichtsrates nur bei höchstens zehn Gesellschaften mit gesetzlich vorgeschriebenem Aufsichtsrat sein (§ 100 Abs. 2 AktG). Gesellschaften, die weder nach Aktiengesetz noch nach Drittelbeteiligungsgesetz einen Aufsichtsrat bilden müssen, werden nicht berücksichtigt, auch wenn sie freiwillig einen Aufsichtsrat gebildet haben. Jeder Posten als Aufsichtsratsvorsitzender wird dabei doppelt gezählt (§ 100 Abs. 2 Satz 3 AktG).



Quelle: DFS

Jedoch werden maximal fünf Aufsichtsratsposten bei Konzerngesellschaften nicht mitgezählt.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt verschiedene Anforderungen an das Persönlichkeitsprofil eines Aufsichtsrats, insbesondere an seine fachlichen Fähigkeiten und seine Loyalität gegenüber dem Unternehmen. Durch den Verweis in § 116 AktG gilt für die Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit der Aufsichtsratsmitglieder § 93 Abs. 1 AktG, insbesondere die Business Judgement Rule.

Der Wegfall der persönlichen Voraussetzungen nach der Bestellung und Annahme des Mandats, also während der Amtszeit, führt zum sofortigen Erlöschen des Mandats.

Im angloamerikanischen Raum hat sich als Instanz für Aufsichtsräte das Institute of Directors (IoD) durchgesetzt. Im deutschsprachigen Raum gibt es das "Deutsche Institut der Aufsichtsräte", German IoD. Der German IoD zertifiziert natürliche Personen als Certified Director und überwacht die im Deutschen Corporate Governance Kodex etablierten Anforderungen an Aufsichtsräte.

Corporate Governance Bericht der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)

Unternehmensverfassung

Der DFS wurden 1993 die Aufgaben der Bundesanstalt für Flugsicherung übertragen. Gegenstand des Unternehmens ist die Entwicklung und Bereitstellung und die Durchführung der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) übertragenen Flugsicherungsdienste. Ergänzend kann das Unternehmen Flugsicherungsdienste in Europa sowie damit verbundene Nebengeschäfte im In- und Ausland erbringen, soweit dadurch die übertragenen Flugsicherungsdienste weder unmittelbar noch mittelbar beeinträchtigt werden. Die Unternehmensverfassung ergibt sich im Wesentlichen aus Artikel 87d des Grundgesetz, § 27c, §27d, §31b, §31d Luftverkehrsgesetz i.V.m. der Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens, dem Gesellschaftsvertrag der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und der Geschäftsordnung für die Geschäftsführer.

Führungs- und Kontrollstruktur

Gesellschafterin

Die Gesellschafterversammlung ist das oberste Willensorgan der GmbH. Alleingesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMVI. Die dem Gesellschafter nach dem Gesetz und dem Gesellschaftsvertrag zustehenden Rechte werden durch Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung ausgeübt. Die Bundesrepublik stehen die Rechte aus §53 Haushaltsgrundsatzgesetz (HGrG) zu. Der Bundesrechnungshof hat die Befugnisse nach §54 HGrG.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht die Geschäftsführung bei der Leitung des Unternehmens. Der Aufsichtsrat ist entsprechend §7 Abs.1 Nr.1 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) paritätisch mit je sechs Vertretern des Gesellschafters und der Arbeitnehmer besetzt. Die Anteilseignervertreter werden entsandt. Die Arbeitnehmervertreter werden nach Vorgaben des MitbestG gewählt. Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmgleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch sie Stimmgleichheit ergibt, der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen (sogenannte Doppelstimmrecht)

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen Audit-, einen Personal-, und einen Projektausschuss mit beratender Funktion eingesetzt. Es wurde zusätzlich ein Ausschuss für Drittgeschäfte gebildet. Bisher ist Frau Antje Geese (BMVI) als Finanzexpertin benannt.

Geschäftsführung

Die Geschäftsführung besteht aus drei Geschäftsführern einschließlich des Vorsitzenden der Geschäftsführung. Die Geschäftsführer tragen für die gesamte Geschäftsführung gemeinschaftlich die Verantwortung (Gesamtverantwortung). Die Gesellschaft wird durch zwei Geschäftsführer gemeinsam oder durch einen Geschäftsführer gemeinsam mit einem Prokuristen vertreten. Die Geschäftsführungsbefugnis der Geschäftsführer erstreckt sich auf alle Handlungen, die der gewöhnliche Betrieb der Gesellschaft mit sich bringt.

Die Geschäftsführung wird bei der Erfüllung ihrer Aufgaben vom Executive Committee unterstützt. Dem Executive Committee gehören alle Führungskräfte (Bereichsleiter) der ersten Führungsebene an. Das Executive Committee dient in erster Linie der Kommunikation und dem Informationsaustausch untereinander. In diesem Gremium werden die für das Unternehmen wesentliche Themen beraten.

Zusammenwirken von Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Die Geschäftsführung informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance sowie für das Unternehmen bedeutende Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds. In entsprechender Anwendung des §90 Abs.1 AktG informiert die Geschäftsführung den Aufsichtsrat durch vierteljährliche schriftliche Berichte. Jährlich berichtet die Geschäftsführung über den Wirtschaftsplan einschließlich Investitions-, Finanz-, und Personalplanung sowie durch eine mittelfristige Vorausschau für das Gesamtunternehmen.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Jahresabschluss wird gemäß §267 Abs.3 HGB für eine große Kapitalgesellschaft erstellt. Die Gesellschafterversammlung hat bisher die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Roever Broener Susat Mazars GmbH & Co. KG als Abschlussprüfer bestellt.

Vergütung der Geschäftsführung

Die Anstellungsverträge der Geschäftsführer enthalten ein Festgehalt und zusätzlich eine variable, leistungsbezogene Vergütung, deren Höhe auf Grundlage einer Zielvereinbarung mit dem Aufsichtsrat festgelegt wird. Die variable Vergütung ergibt sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener Organziele sowie der Erfüllung individueller Ziele. Die Ziele der Geschäftsführung werden jährlich auf Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat mit der Geschäftsführung schriftlich vereinbart. Die abschließende Festlegung der Zielerreichung erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird durch den Personalausschuss vorbereitet.

Quellen: wikipedia, Corporate Governance-Bericht der DFS

AERO Friedrichshafen

von Uwe Perrey

Seit über 20 Jahren besuchen Lutz Pritschow und ich, Uwe Perrey, nun die AERO in Friedrichshafen. Wir beide sind flugbegeisterte Lotsen aus der EBG 02 in Langen und haben auch jeweils einen PPL bzw. LAPL. Lutz baut selbst ein Flugzeug – eine Pottier P-130 –, besitzt einen Motorsegler und einen UL-Doppeldecker. Ich selbst bin Mitglied des „Badisch-Pfälzischen-Flugsport-Vereins“ in Mannheim. Unser Interesse an der Fliegerei ist also nicht nur beruflich, sondern auch privat.

Für unser Hobby ist die AERO natürlich DIE Messe für alle Dinge, die der kleine Pilot so braucht. Und natürlich vieler Dinge, die er nicht braucht, aber haben will... Man könnte es vielleicht mit dem Shoppingverhalten von Frauen in Schuh- oder Handtaschenboutiquen vergleichen....

Wir sind auf der AERO schon von weitem zu erkennen, denn wir waren auch schon auf der Flugshow in Oshkosh/Wisconsin und hatten dort die Möglichkeit auf dem Tower einmal unter Aufsicht „mitarbeiten“ zu dürfen... Für „Centerschrate“ wie uns war das eine große Ehre.

Dazu muss man wissen, dass die Crews in Oshkosh zur besseren Erkennung neonpinkfarbene T-Shirts tragen. Wir bekamen für unseren Einsatz dort eben diese Shirts. Die Experimental Aircraft Association, Ausrichter der Flugshow in Oshkosh und lange Jahre auch auf der AERO vertreten hat uns gebeten, damit ein wenig Werbung zu laufen und so hat sich das entwickelt. Wir fallen damit natürlich auf und werden oft auf unsere Shirts angesprochen.

Über die Jahre hinweg haben sich dabei auch Bekanntschaften und Freundschaften entwickelt, die wir auf der Messe natürlich pflegen.

Grundsätzlich geht es aber um die Fliegerei. Es gibt so ziemlich alles zu kaufen, was man zur Ausübung dieses Hobbies braucht! Fluggeräte, vom Drachen über Segelflugzeuge, ULs, „Delta-Echos...“ bis hin zu Businessjets. Navigationskarten, Bekleidung und selbst ganze Hangare und vieles mehr...

Für den Flugzeugbauer wie Lutz gibt es jegliches Zubehör die er für den Bau seines Flugzeuges braucht, vom Holz für den Rumpf bis hin zur Avionik. Sogar Seminare für

Flugzeugbau werden angeboten. Diese Szene ist aber in Deutschland sehr klein. Zulassungsbeschränkungen und Regelungen sind einfach zu streng in unserem Land.

Ein großer Teil der Ausstellung befasst sich auch mit Informationen über die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland. Seminare und Vorträge zum Thema Lufträume, Sicherheit, Flugfunk, Zertifizierungen, Flugmedizin, Wetter, Nutzung von GPS-Navigation und, besonders zu erwähnen, Fluginformationsdienst-FIS!

Die DFS ist selbstverständlich auch auf der AERO vertreten, leider aber nur noch als „Anhängsel“ der Firma Eisenschmidt. Früher war unsere Firma noch mit einem großen Stand vertreten und informierte Interessenten über die Flugsicherung im Allgemeinen, die Arbeit der Fluglotsen, Flugdatenbearbeiter, Techniker, FIS, über Berufsmöglichkeiten und Ausbildungen in der DFS. Auch die Zusammenarbeit zwischen Lotsen und Piloten wurde in Verbindung mit Simulatoren der DFS und Lufthansa gezeigt. All das ist leider schon lange ein Opfer des Sparzwangs geworden.

Aber immerhin der Fluginformationsdienst ist noch vertreten, zeigt den Besuchern die Arbeit der Informationslotsen und versucht ihnen die Scheu zu nehmen mit ihnen Kontakt aufzunehmen. Viele meiner Fliegerkollegen haben immer noch Hemmungen „FIS“ zu rufen, aber einigen wurde nach ihrer Aussage diese Scheu durch die Unterhaltung und Informationen unserer freundlichen und kompetenten Kollegen dort genommen.

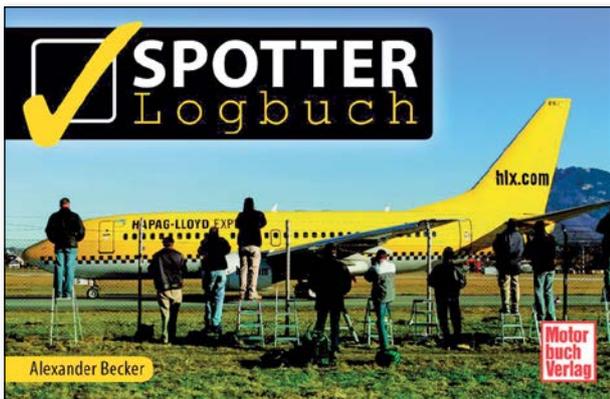
Daraus ist sehr leicht zu erkennen, wie wichtig die Präsenz der DFS auf solchen Messen ist und ich würde mir einen Ausbau dieser Aktivitäten wünschen. Werbung im Radio oder Kino spricht natürlich ein viel größeres Publikum an, aber unser Beruf ist eine „Nische“. Ihr habt sicher schon selbst erfahren, was man zu hören bekommt, wenn man sagt, dass man Fluglotse ist... ;-)

Lutz und ich werden zumindest immer wieder die AERO besuchen, auch für 2018 ist schon alles eigtütet. Falls ihr euch auch mal dahin verirrt, – wir sind leicht zu erkennen und immer interessiert, uns mit Kollegen über die Fliegerei, sei es beruflich oder privat, auszutauschen.



Die abgebildete Legacy 500 wahr am Tag vor der AERO unterwegs nach Friedrichshafen aus Kanada auf einem „Record run“. Durch unsere „directs“ und „high speed approvals“ haben sie es geschafft, den bestehenden Rekord zu brechen. Ich habe mir von den Flug einen Streifen drucken lassen und als wir auf der AERO waren, haben wir den Stand besucht und gefragt, ob Interesse besteht an den besagten Streifen. Es reicht, zu sagen, dass sie begeistert waren. Das obere Bild ist mit dem Chefpilot von Embraer und das unten ist der

Manager für Europe. Dazu gab es noch Bier und Hääppchen. Einer der Piloten hatte gefragt, ob er mich anrufen darf, denn sie wollten noch mal einen Rekord versuchen, dieses Mal Düsseldorf-Dubai. Er hat mich ein paar Tage später morgens angerufen und ich habe dann den Düsseldorf Wachleiter gefragt, ob was geht? Auch hier würde der Rekord geknackt, der Pilot hat mich später aus Dubai angerufen, dank des „directs“ und den „unrestricted climb“ aus Düsseldorf war der Flug ein Erfolg.



Alexander Becker

Spotter-Logbuch

ISBN: 978-3-613-04040-3

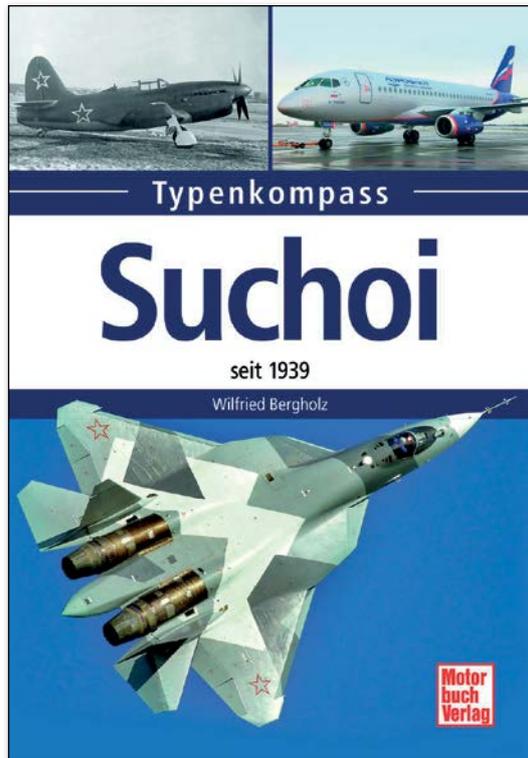
ca. 144 Seiten

Format: 170 x 110 mm

Planespotter sind Flugzeug- und Fotoenthusiasten, deren Hobby darin besteht, möglichst viele oder seltene Flugzeugtypen zu fotografieren. Die Ergebnisse werden gesammelt oder in Foren hochgeladen.

Das Buch von Alexander Becker dient dem Spotter nun als klassisches Notizbuch, in welchem er sämtliche relevanten Informationen sofort notieren kann. Auch Tipps zu Beobachtungssituationen, zur Ausrüstung, dem richtigen Fotografieren sowie wichtige Verhaltensregeln gibt der Autor dem Leser an die Hand.

9,95 EUR



Wilfried Bergholz

Suchoi

seit 1939

Typenkompass

ISBN: 978-3-613-04045-8

128 Seiten, ca. 140 Abbildungen

Format: 140 x 205 mm

Der Flugzeughersteller Suchoi wurde 1939 gegründet und hat seinen Hauptsitz in Moskau. Suchoi zählt zu den führenden russischen Herstellern. Wilfried Bergholz bildet in diesem Typenkompass alles Wissenswerte zum Hersteller ab, von den Suchoi-Flugzeugen I-4 (ANT-5) bis Su-57 (T-50). Leser erhalten einen kompakten Überblick zur Marken- und Modellgeschichte mit technischen Daten, Fakten und Bildern.

12,- EUR

Wilfried Bergholz (Jahrgang 1953) ist ein deutscher Pilot und Schriftsteller. Am 14. September 1969 absolvierte er seinen ersten Alleinflug auf einem Segelflugzeug »Meise«, seit März 1992 ist er UL-Pilot und am 29. April 2001 eröffnete er einen UL-Flugplatz in der Nähe von Berlin, den Flugplatz Crussow. Als Autor veröffentlichte er zahlreiche Arbeiten, sein Fachgebiet ist der sowjetisch/russische Flugzeugbau.



Lufthansa B748: Lufthansa hat nach fast 30 Jahren eine neue Bemalung eingeführt. Bevor dieser umstrittene Anstrich auf allen Maschinen der Flotte zu sehen sein wird, vergehen noch etwa sieben Jahre. **Photo: Frank Schuchardt**



DHL B757: DHL hat die Vorbereitungen für die Automobil-Sendung "The Grand Tour" u.a. mit James May, alias "Captain Slow" aus "Top Gear" begleitet und diese "Hair Force One" B757 mit dem Konterfei des Fernsehmoderators versehen. **Photo: Michael Stappen**



Kuwait B777: Kuwait Airways präsentiert sich seit einiger Zeit in modifizierter Bemalung, wie hier auf der Boeing 777 bei der Landung in London zu sehen ist. **Photo: Michael Stappen**



Air Canada B787: auch Air Canada hat ihre Bemalung umgestellt und ihre neusten Maschinen, wie diese B787-900, mit einer Zorromaske um das Cockpit und das Heck im Retro-Stil der 90er versehen. **Photo: Michael Stappen**



Air Portugal A330: TAP Air Portugal zelebriert mit diesem Retro-A330 die goldenen Zeiten ihrer mittlerweile 72-jährigen Geschichte. Mit der Bemalung aus den 60ern und 70ern ist der A330 auf den Langstrecken u.a. nach Brasilien unterwegs. **Photo: Thomas Williges**



Air Portugal A330: Werbung für die Stopover-Destination Portugal macht dieser A330 der portugiesischen Airline, hier kurz vor der Landung in Lissabon im Februar 2018. **Photo: Thomas Williges**

Ein Flugzeug – drei Jungfernflüge

Wer den Flughafen von Friedrichshafen resp. das dort anässige Dorniermuseum besucht, kann sie nicht übersehen: die Dornier Do 31, die vor dem Museum abgestellt wurde und zu einem Besuch des Museums einlädt. Sie wirkt etwas wie aus der Zeit gefallen (weshalb sie ja auch vom Museum gezeigt wird), ist ein Relikt des Kalten Krieges und repräsentiert eine ganz besondere Ingenieursleistung. Dazuhin kann die Do 31 gleich auf mehrere, unterschiedliche Jungfernflüge zurückschauen.

Bereits Ende der fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts hatte sich die Firma Dornier mit dem Konzept eines Senkrechtstarters befasst. So war es eigentlich nur konsequent, dass das Verteidigungsministerium im Februar 1962 aufgrund einer Forderung der NATO die Entwicklung eines senkrecht startenden Kampfzonentransporters an Dornier vergab. Das Flugzeug sollte in der Lage sein, 36 voll ausgerüstete Soldaten oder einen Drei-Tonnen-LKW zu transportieren. Das Projekt erhielt die Bezeichnung Do 31.

Grundlage dieses Auftrags war wohl die Überlegung, dass Flughäfen und Fliegerhorste im Falle eines bewaffneten Konflikts relativ leicht auszuschalten oder zumindest erheblich zu beschädigen waren und es deshalb als erforderlich angesehen wurde, über Flugzeuge zu verfügen, die von unvorbereiteten Plätzen (Wiesen, Lichtungen etc.) aus operieren konnten. Es war die Zeit der Senkrechtstarter und die Do 31 war nicht das einzige Projekt eines derartigen Fluggeräts. Mit der VJ 101 entwarf der Entwicklungsring Süd (ein Gemeinschaftsunternehmen der Firmen Ernst Heinkel, Messerschmidt und Bölkow) einen senkrechtstartenden Nachfolger des überschallschnellen Starfighters; bei VFW Fokker entstand die VAK 191 B, welche die Nachfolge der Fiat G-91 antreten sollte. Einer der letzten Überlebenden dieser Spezies ist der modernisierte Harrier, der als AV 8 B „Harrier II“ noch heute vom US Marine Corps eingesetzt wird. Doch dies waren Kampfflugzeuge; die Do 31 sollte das einzige senkrechtstartende Transportflugzeug bleiben.

Von der Do 31 wurden drei Prototypen hergestellt. Darunter befand sich auch ein sogenanntes Schwebegestell, das als SG bezeichnet wurde; für die eigentlichen Flugerprobungen wurden jedoch ausschließlich die beiden Prototypen

E-1 und E-3 herangezogen (die E-2 wurde als Bruchzelle verwendet). Das Flugzeug verfügte über insgesamt zehn Triebwerke – acht Hubtriebwerke vom Typ Rolls-Royce RB 162-4D und zwei Hub- und Marschtriebwerke vom Typ Bristol Siddeley Pegasus. Der erste Prototyp Do 31 E-1 wurde für die konventionelle Erprobung ohne den Einsatz der Hubtriebwerke, die E-3 wurde für die V/STOL (Vertical / Short Take-Off and Landing)-Test eingesetzt.

Fragt sich nun, was es mit den drei Jungfernflügen auf sich hat. Die Antwort ist eigentlich einfach. Denn für die unterschiedlichen Testphasen gab es auch verschiedene Erst- oder Jungfernflüge. Nachdem das Schwebegestell am 11. Januar 1967 seinen ersten Freiflug absolviert, startete die E-1 am 10. Februar 1967 zu ihrem ersten konventionellen Flug (also ohne Hubtriebwerke). Am 14. Juli 1967 war dann die E-3 dran, als sie sich mit sämtlichen Einrichtungen für senkrechte Starts und Landungen in die Luft begab. Am 28. Februar 1968, also vor etwas mehr als 50 Jahren, absolvierte das Flugzeug auf dem Dornier-Werksgelände in Oberpfaffenhofen seine erste VTOL-Platzrunde. Also mit einem Senkrechtstart, dem Übergang in den Horizontalflug und der anschließenden „Transition“ zu einer senkrechten Landung. So stellt dieser 28. Februar 1968 wohl das bedeutendste Datum in der Entwicklung der Do 31 und senkrechtstartender und landender Flugzeuge dar. Und ist damit ein wichtiger Meilenstein in der Luftfahrtgeschichte. Weshalb das Dorniermuseum dieses Datum ausgiebig feiert und am 17. April im Anschluss an ein Senkrechtstarter-Symposium eine Sonderausstellung unter dem Titel „50 Jahre Senkrechtstarter Do 31“ startet.

Fragt sich noch, weshalb der Do 31 (ebenso wie der VJ 101 und der VAK 191) kein Erfolg beschieden war. Irgendwann hatte die NATO wohl ihre Meinung geändert und das Verteidigungsministerium hatte darauf hin seine finanzielle Unterstützung eingestellt. Und nachdem die Bemühungen Dorniers, die Do 31 auf dem zivilen Markt zu platzieren, nicht von Erfolg gekrönt waren, blieb den beiden Maschinen nichts anderes übrig, als sich einen Platz in einem Museum zu suchen. Das ist denn auch gelungen – die Do 31 E-3 ist bei der Flugabteilung des Deutschen Museums in Oberschleißheim, die E-1 beim Dorniermuseum in Friedrichshafen zu bewundern.

WeFis



Mit der Do 31 E-3 wurde im Februar 1968 die erste VTOL-Platzrunde geflogen. Quelle: Dorniermuseum



Die Do 31 E-1 hat im Dorniermuseum ihren Platz gefunden. Quelle: W.Fischbach

Flughafen Nürnberg Historischer Windsack hat ausgedient

Seit der Gründungszeit des Flughafens Nürnberg in den 50er Jahren wehte der rot-weiße Sack gut sichtbar im Wind, um Piloten und Flughafenpersonal die Windrichtung anzuzeigen. Anfang der 90er Jahre wurde er, gemeinsam mit seinem neun Meter hohen Mast, für den Bau der Rollbahn „Foxtrott“ verlegt. Nun musste der vier Meter lange Windrichtungsanzeiger schließlich ganz weichen, da er sich nach Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu nah an der Rollbahn befunden hat. Für Ersatz sorgen Windsäcke an den Startbahnköpfen, die bereits im letzten Jahr erneuert wurden.

Redaktion „der flugleiter“





Kurz und Interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

In den USA hat die AOPA die amerikanische Luftfahrtbehörde gebeten, die Möglichkeit, ATC-Freigaben mit Hilfe einer APP an die Mobilfunkgeräte von Piloten der Allgemeinen Luftfahrt zu übermitteln, mit einem Feldversuch zu überprüfen. Die AOPA Germany findet diese Idee gut und setzt sich dafür ein, ein derartiges Verfahren auch in Europa einzuführen.

oo00oo

Bei der Budgetplanung für die US-Transportsicherheitsbehörde TSA sieht die US Regierung eine Erhöhung der „Passenger Facility Charge (PFC)“ um einen Dollar von 5,60 auf 6,60 US\$ pro Flugstrecke und Passagier vor, was einer Erhöhung von rund 17% entspricht. 2019 soll die PFC um weitere 1,65 US\$ pro Flugstrecke erhöht werden. Die im Verband „Airlines for America (A4A)“ zusammengeschlossenen Fluggesellschaften halten diese Erhöhung weder für notwendig noch für gerechtfertigt.

oo00oo

Der FC Bayern München hat seinen bisherigen Sponsorenvertrag mit der Lufthansa zum 30. Juni 2018 gekündigt und eine entsprechende Vereinbarung mit Qatar Airways geschlossen. Der Vertrag soll zunächst bis 2023 gelten.

oo00oo

Mit ihrem Portal www.klimaschutz-portal.aero hat der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) Wissenswertes über den Klimaschutz im Luftverkehr zusammengestellt und seine Sicht der Dinge dargelegt.

oo00oo

Auf der im Februar in Mumbai durchgeführten Fachmesse „Air Cargo India“ wurde der Flughafen Frankfurt von der Fachzeitschrift „STAT Trade Times International“ mit dem „STAT Trade Times International Award for Excellence in Air Cargo“ ausgezeichnet und konnte damit seine Stellung als führender Frachtflughafen festigen.

Die chinesische Leasingfirma „China Huarong Financial Leasing“ hat beim chinesischen Flugzeughersteller COMAC insgesamt 50 Flugzeuge bestellt, 30 C919 und 20 ARJ 21. Damit steigt die Zahl der bestellten Flugzeuge bei der C919 auf 815 und der ARJ 21 auf 453. Die Flugzeuge sollen ab 2021 ausgeliefert werden.

oo00oo

Im Februar hat die EASA („European Aviation Safety Agency“ eine erste „Opinion on safe operations for small drones“ veröffentlicht und damit eine Grundlage geliefert, auf welcher die Europäische Kommission Vorschläge für den sicheren Betrieb kleiner Drohnen erarbeiten kann.

oo00oo

Nachdem Dassault Aviation das Projekt des Geschäftsreiseflugzeugs Dassault 5X aufgrund von Problemen mit den Safran Silvercrest Triebwerken aufgegeben hat, lancierte der französische Flugzeughersteller stattdessen das Projekt einer Dassault 6X, die mit Pratt & Whitney PW800 Triebwerken motorisiert werden soll.

oo00oo

Auf der Mitgliederversammlung des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) wurde der bisherige Präsident, Ralf Teckentrup, in seinem Amt bestätigt. Teckentrup ist Vorsitzender der Condor-Geschäftsführung. Neu in den Vorstand wurden Oliver Wagner, Geschäftsführer der Eurowings, sowie Dr. Wolfram Simon von der WDL gewählt.

oo00oo

Aufgrund eines Feueralarms im Frachtraum hat eine MD-11F der Frachtfluggesellschaft UPS eine Sicherheitslandung auf dem Flughafen von Yangon (Rangun) durchgeführt. Das Flugzeug, das von Hongkong nach Dubai unterwegs war, hatte Lithiumbatterien geladen. Frachtraumbrände hatten 2010 und 2011 zum Absturz von B747 der UPS und der Asiana Cargo geführt; beide hatten ebenfalls Lithiumbatterien an Bord gehabt.



Wegen einer Brandanzeige im Frachtraum sicherheitshalber nach Yangon ausgewichen – UPS MD-11F. Quelle: Bianca Renz

Als Ersatz der in die Jahre gekommenen Präsidentenmaschinen vom Typ B747-200 hat das Weiße Haus zwei B747-8 in Auftrag gegeben. Laut Mitteilung des Weißen Hauses hat Präsident Trump dabei einen guten Preis ausgehandelt („a good deal on behalf of the American People“). Allerdings werden diese Angaben von Experten in Frage gestellt („There is no evidence of a discount“)

oo00oo

Die Vereinigten Arabischen Emirate streben ein „Open-Skies-Abkommen“ mit der EU an, das sich auf ein Gebiet von der Nordsee bis zum Persischen Golf erstrecken soll. Treibende Kraft ist dabei sehr wahrscheinlich die Fluggesellschaft Emirates, die in Deutschland einen großen Markt sieht und zusätzlich Berlin und Stuttgart anfliegen möchte.

oo00oo

Im Boeingwerk in Renton wurde mit dem Bau einer B737 Max 8 begonnen, die als 10 000. B737 an Southwest Airlines ausgeliefert werden soll.

Am 6. März haben die DFS und die Frequentis AG ein Joint Venture Unternehmen mit der Bezeichnung „Frequentis DFS Aerosense GmbH“ gegründet, mit welchem ihre Aktivitäten auf dem Gebiet „Remote Tower“ gebündelt werden sollen. Unternehmensziel ist, schlüsselfertige Remote Tower-Lösungen anzubieten; der Sitz der Firma ist in Österreich.

oo00oo

Nach rund fünfzigjährigem Einsatz beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) wurde am 8. März das Experimentalflugzeug LFU 205 an das Deutsche Museum übergeben. Die LFU ist eines der ersten Motorflugzeuge in Kunststoffbauweise und kann nun in der Flugwerft in Schleißheim bewundert werden.

oo00oo

Nachdem das Projekt „Landshut“ in den Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung aufgenommen wurde, scheint die Zukunft des „Terrormahnmals“ gesichert zu sein. Als nächster Schritt ist die konstituierende Sitzung des Wissenschaftlichen Beirats vorgesehen.

Kurios

Es gibt Geschichten, die sollte es eigentlich nicht geben – aber sie geschehen trotzdem und hören sich dann doch eher kurios an.

So zum Beispiel erschien eine Delegierten-Delegation für die Fachbereichstagung der GdF in Freising zu spät. Der Grund war der verspätete Start des Lufthansa-Airbus nach München. Was zunächst als nicht unbedingt alltäglich aussah, hatte einen schier einfachen Grund. Der Tower in Bremen war wohl zu dem Zeitpunkt „einfach“ besetzt und der entsprechende Mitarbeiter war durch eine Pausenvereinbarung gerade nicht erreichbar!

Redaktion „der flugleiter“

Photos: Thomas Williges







Redaktionsschluss

Ausgabe 3/2018 – 21.05.2018

Impressum

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

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

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

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

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Harry Helbig, (Airlines, Airports), Brigitte (Emmi) Ennepner (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow, Uwe Perry, Arnold Grubek (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), Daniela Marx, Elke Kaiser, Birgit Rehle, Dörthe Grubek (Allgemeine Dienste)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Gerd Gerdes, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Andreas Schmelzer, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Ennepner, Thorsten Raue, Jan Janocha, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jens Lehmann, Uwe Perrey, Birgit Rehle, Frank Borowski, Thomas Schuster, Roland Plaum

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: Lufthansa im neuen Gewand (Frank Borowski)
U4: Rettungshubschrauber in Miami (Rainer Bexten)

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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



GEMEINSAM RICHTUNG ZUKUNFT WÄHLEN

Eine Gewerkschaft für alle: Deine Stimme für die GdF
bei der Aufsichtsratswahl vom 16. bis 19.04.2018.

www.gdf.de

AUFSICHTSRATSWAHL | 2018

Sei dabei!





LifeFlight

N15460

Nicklaus
Children's
Hospital
MIAMI CHILDREN'S HEALTH SYSTEM

NICKLAUS CHILDREN'S HOSPITAL