

AUSGABE 3/2019

- **FACHBEREICHSKONFERENZEN
FSTD UND FSAD**
- **JAHRESPRESSE-
KONFERENZ DFS**
- **RTC – FLUGZEUGE AN
DER LANGEN LEINE**
- **AKONI HEISST JETZT CINDY**

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



EINLADUNG



zur Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 22. – 23. November 2019 in Darmstadt

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



1. Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gern zur Verfügung.

Matthias Maas (GdF-Bundesvorsitzender)

Axel Dannenberg (GdF-Geschäftsführer)



16. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FSTD S. 10



Bericht von der CANSO ATM Operational Conference S. 28



RTC – Flugzeuge an der langen Leine S. 40



Absichtlich zum falschen Flughafen geflogen S. 62



Tegel arbeitet sich nach oben S. 68

Editorial	04
Termine	06
GdF Tarifinfo	07
FSBD 10 Jahre BAF – oder ein Bundesaufsichtsamt mit Scheuklappen	08
FSTD 16. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FSTD in Leipzig	10
INTERVIEW Fragen an den Leiter des Fachbereichs FSTD André Vöcking	15
FSBD 2. Bundesfachbereichskonferenz FSAD	17
INTERVIEW Fragen an den Fachbereichsleiter des FSAD Jörg Waldhorst	21
VERBÄNDE PLC – Professional & Legal Committee der IFATCA	22
VERBÄNDE Aus der Redaktion	25
VERBÄNDE IFALPA-Konferenz	26
VERBÄNDE Bericht von der CANSO ATM Operational Conference	28
Spotter I	27
Spotter II	71
ATC Jahrespressekonferenz der DFS	35
ATC Nichts sehen, nichts hören, nichts sagen	38
ATC RTC – Flugzeuge an der langen Leine	40
ATC AKONI heißt jetzt CINDY	47
ATC PDG – Same Procedure as Every Day?	51
ATC GPS Week Rollover	54
ATC Ein neuer Provider für die Schweizer Regionalflughäfen	56
Joe's Corner Joe und die Politik	58
Accidents/Incidents Absichtlich zum falschen Flughafen geflogen	62
Militär Maßnahmen gegen eine „Kündigungswelle“	65
Kollegen Nachruf	66
Kollegen Die DFS-Dienststelle Bremen „spinnt“, und die GdF ist mittendrin...	66
Bücher Flugzeuge der Welt 2019 – Das Original	67
Bücher Was passiert beim Fliegen? 100 Fragen – 100 Antworten für Passagiere	67
Airports Tegel arbeitet sich nach oben	68
Kurios AOK – als Lotsenausbilder	70
Kurios Kurz und interessant	72
Nachruf	70
Impressum	74



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich willkommen zur dritten Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahr 2019.

Wir nähern uns der Jahresmitte, und somit erreichen auch die Verkehrszahlen in der Luftfahrt neue Spitzenwerte. Man kann es fast täglich den Publikationen verschiedener Fachverbände, aber auch den allgemeinen Printmedien entnehmen: Die Steigerungsrate ist ungebrochen, und derzeit gibt es keinerlei Indikatoren dafür, dass es in den kommenden Monaten und Jahren nicht so weitergehen wird.

Das führt allerdings auch in diesem Sommer erneut zu dem hinlänglich bekannten Thema des **Kapazitätsengpässes**. Dieser macht sich vor allem im Bereich der Flugsicherung, und hier speziell bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), deutlich bemerkbar und gerät verstärkt in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung.

Umso erfreulicher ist, dass es in den letzten Tagen des Monats Mai tatsächlich zu einer Einigung über einen **Kapazitäts- und Zukunftspakt** zwischen der DFS und der GdF gekommen ist. Die Details hierüber wurden Euch bereits an anderer Stelle von unserer Tarifkommission erläutert. Klar ist jedoch zum einen, dass man dies – bei einem ernsthaften Versuch und Angebot der DFS – bereits im letzten Jahr hätte erreichen können, und zum anderen, dass niemand glauben sollte, das Problem würde damit nun verschwinden.

Die dort vereinbarten Maßnahmen können allenfalls zu einer Linderung des Verspätungsproblems beitragen. Es handelt sich vielleicht um etwas mehr als den berühmten Tropfen auf den heißen Stein. Eine vollständige „Ge-

nesung“ der derzeitigen Personalsituation, vor allem im Bereich der Fluglotsen, wird noch viele Jahre in Anspruch nehmen. Keine wirklich rosigen Aussichten, aber mit den jetzt getroffenen Regelungen geht es, unserer Meinung nach, immerhin schon mal in die richtige Richtung.

Darüber hinaus zeigt sich auch in vielen weiteren europäischen Ländern ein ähnliches Personalproblem, und man darf gespannt sein, welche Lösungen anderswo implementiert werden.

Eine vom belgischen Verkehrsminister angeordnete Schichtlänge von bis zu zehn Tagen, wie sie derzeit bei der dortigen Flugsicherung verstärkt praktiziert wird, würde ich bei uns und unserer Verkehrsmenge für unvorstellbar und auch für den Luftverkehr über Belgien für gefährlich halten. Anscheinend ist die „Not“ dort inzwischen so groß, dass man sich über die Bedenken aller – vor allem der Gewerkschaften und Experten im Luftverkehr – hinwegsetzt, um überhaupt noch halbwegs Kapazitäten bereitstellen zu können. Der internationale Airport von Lüttich muss derzeit immer häufiger (stundenweise) geschlossen werden, da kein Flugsicherungspersonal zur Verfügung steht – ein Phänomen, das bei uns in Deutschland derzeit nur hin und wieder im Tower in Bremen auftritt. Hinsichtlich dieser Aussichten dürften die nächsten Wochen und Monate noch ganz spannend werden, das Thema wird uns weiter begleiten.

Ein weiteres Ereignis im Monat Mai war die Wahl der Delegierten für die gesamte GdF. Hier gab es erfreulicherweise nicht nur eine sehr große Anzahl an Kandidaten, sondern auch in fast allen Bereichen eine höhere Wahlbeteiligung



als vor zwei Jahren. Dies zeigt deutlich ein gestiegenes Interesse nicht nur an der GdF, sondern auch an der **Mitarbeit** innerhalb der GdF. Genau diese Zu- und Mitarbeit ist es, wovon die GdF profitiert und die uns als Gewerkschaft im täglichen Bemühen um die Belange unserer Mitglieder auszeichnet und stärkt. Allen Kandidaten, allen gewählten Delegierten und Ersatzdelegierten, aber auch den Wahlvorständen und Wahlhelfern sowie nicht zuletzt der gesamten Belegschaft unserer Geschäftsstelle gilt mein Dank für die erfolgreiche Durchführung dieser umfangreichen Delegiertenwahl. Ich freue mich bereits jetzt auf die Bundesdelegiertenkonferenz 2019 im November in Darmstadt, auf viele neue Gesichter und tolle Gespräche.

Ein Themenschwerpunkt in dieser Ausgabe sind die kürzlich stattgefundenen **Fachbereichskonferenzen des FSTD und des FSAD**. Die entsprechenden Berichte und Interviews kann ich Ihnen allen nur empfehlen. Hier wird erneut deutlich, welche Themenvielfalt neben der in der breiten Wahrnehmung dominierenden Tarifarbeit innerhalb der GdF abgedeckt wird.

Darüber hinaus berichten wir von der Jahrespressekonferenz der DFS, und auch unser allseits beliebter Satiriker „Joe“ hat ein spannendes Thema entdeckt, über das er uns berichten möchte.

Alles in allem eine interessante und abwechslungsreiche Ausgabe unseres „der flugleiter“. Ich wünsche allen beim Lesen dieser Ausgabe viel Vergnügen.

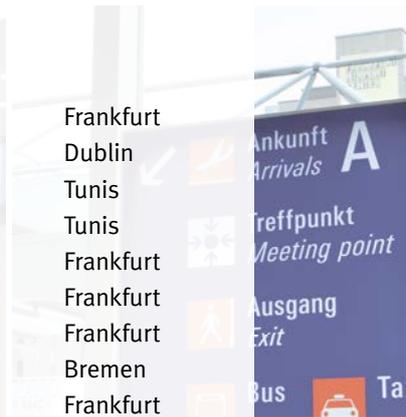
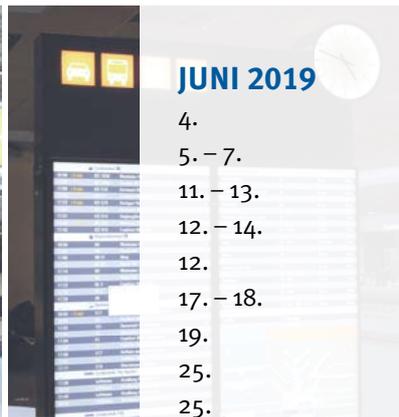
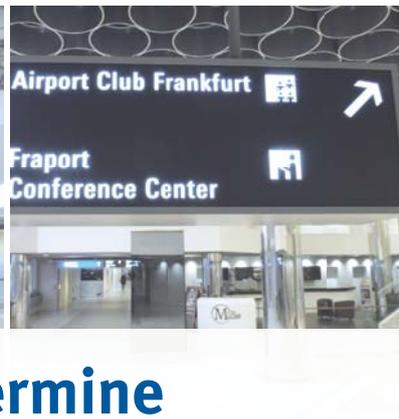
Darüber hinaus darf ich Ihnen allen einen schönen Sommer und gegebenenfalls einen tollen Urlaub wünschen.

Und falls Sie eine Flugreise geplant haben und doch irgendwo Verspätungen in Kauf nehmen müssen, denken Sie bitte daran: **Sicherheit steht bei uns an erster Stelle.**

Es bleibt zu hoffen, dass zumindest in Deutschland keiner versucht, zugunsten einer Kapazitätssteigerung daran zu rütteln.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

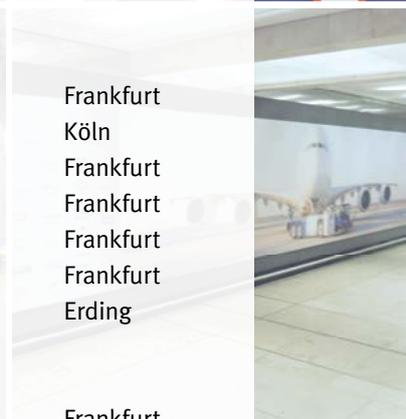


GdF – Termine

JUNI 2019

- 4. Clearingstelle
- 5. – 7. NATCA Meeting
- 11. – 13. IFAIMA AIM
- 12. – 14. IFAIMA Global
- 12. Antrags- u. Satzungskommission
- 17. – 18. Vorstandssitzung Bund
- 19. AG FDB
- 25. Vorstandssitzung FSBD
- 25. Vorstandssitzung FSAD

- Frankfurt
- Dublin
- Tunis
- Tunis
- Frankfurt
- Frankfurt
- Frankfurt
- Bremen
- Frankfurt



JULI 2019

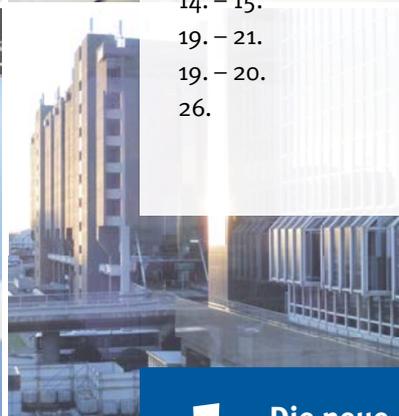
- 4. – 5. Vorstandssitzung FSTD
- 10. – 13. FSTD-Treff
- 10. – 11. Tarifkommission
- 15. – 16. Vorstandssitzung Bund
- 17. Gemeinsame Vorstandssitzung
- 18. Vorstandssitzung FSBD
- 29. – 30. AG FDB

- Frankfurt
- Köln
- Frankfurt
- Frankfurt
- Frankfurt
- Frankfurt
- Erding

AUGUST 2019

- 14. – 15. Vorstandssitzung Bund
- 19. – 21. IFATSEA Convention
- 19. – 20. Vorstandssitzung FSBD
- 26. Vorstandssitzung FSAD

- Frankfurt
- Portland
- Erding
- Frankfurt



Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Die neue Adresse der Geschäftsstelle:

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



TARIFINFO

Kurze Info



von Markus Siebers

Liebe Mitglieder,

wir möchten Euch ob der zunehmenden Brisanz auf diesem Wege noch kurz über den derzeitigen Stand unserer Gespräche mit der DFS zum Thema Mehrarbeit/Kapazität/Überstunden informieren.

Die Tarifkommission hatte der DFS nach ihrer Sondersitzung am 29.04. mitgeteilt, dass sie für den Moment weitere Gespräche als nicht sinnvoll erachtet. Grund hierfür waren deutlich zutage tretende Differenzen während des zweiten Termins am 23.04., der unsererseits eigentlich als inhaltlicher Abschluss geplant war. Über die einzelnen Gründe können wir zurzeit nicht näher berichten, da sie weiterhin nicht abschließend geklärt werden konnten. Fakt ist: Nachdem es in den Tagen nach der Sitzung weitere Kontakte gegeben hat, können wir die Gespräche kurzfristig wieder aufnehmen. Sobald wir dort ein Ergebnis erzielen, werden wir schnellstmöglich darüber berichten.

Eine Klarstellung sollte es am Ende aber noch geben: Die Meldung im Spiegel über Angebote des CEO der DFS ist offensichtlich bewusst gestreut worden. Sowohl der Betrag als auch die Zusammenstellung der anderen „Bedingungen“ sind so nicht korrekt und aus dem Zusammenhang gerissen worden. Sie sind allenfalls dazu gedacht, vor allem die GdF und ihre Mitglieder, im Falle eines Scheiterns der Verhandlungen, in einem schlechten Licht erscheinen zu lassen. Ein sehr durchsichtiger Plan.

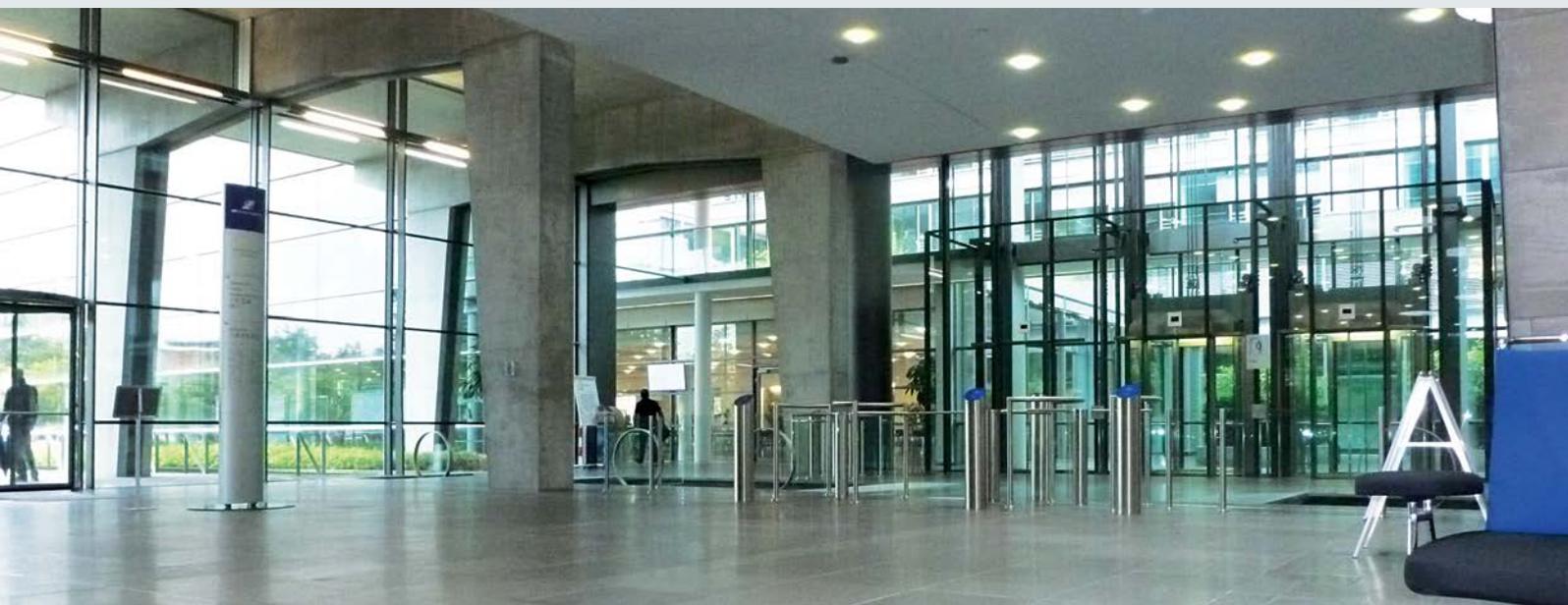
Falls wir eine Vereinbarung mit der DFS erreichen, werdet Ihr über die richtigen Zusammenhänge und Fakten informiert werden. Danach könnt Ihr Euch ein eigenes Bild machen. Es ist aber auch weiterhin möglich, dass keine Vereinbarung zum Thema Ausbildung/Kapazität mit der DFS zustande kommt.

Die anderen bearbeiteten Themen, innerhalb und außerhalb der DFS, werden wir Euch in einer gesonderten Info erläutern.

Freundliche Grüße

Markus Siebers

Vorstand Ressort Tarif und Recht



10 Jahre BAF – oder ein Bundesaufsichtsamt mit Scheuklappen



Um einen einheitlichen Europäischen Luftraum zu schaffen, wurden von der Europäischen Kommission durch die Single-European-Sky-Verordnungen verschiedene Behörden geschaffen – als Erste die supranationale Behörde EASA (European Union Aviation Safety Agency) im Sommer 2002.

Durch die entsprechenden nationalen Gesetze wurden die Regulierungsbehörden der Mitgliedsländer geschaffen – in Deutschland im Sommer 2009 das BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung).

Die GdF wünscht dem BAF alles Gute zum 10-jährigen Bestehen!

Wichtig war der Europäischen Kommission dabei, dass Aufsichtsbehörden (d.h. BAF) von der Flugsicherungsorganisation (d.h. DFS) unabhängig sein müssen – der Austausch und Wissenstransfer zwischen den nun streng getrennten Organisationen können also nicht mehr auf dem Flur beim Kaffee stattfinden.

Auch die EASA musste natürlich entsprechende Prozesse und Gremien aus der Taufe heben, damit sie mit allen Beteiligten in Kontakt treten und sich beraten lassen kann. Hier gibt es eine ganze Reihe von regelmäßigen Arbeitsgruppen, wie z. B. das TEC, in dem ein Vertreter der GdF für die IFATCA mitarbeitet. Hinzu kommen noch eine Reihe anderer themenbezogener Arbeitsgruppen, wie CAG (Collaborative Assessment Group) oder die Konsultationen zu neuen EASA-Verordnungen, in denen die GdF auch über die IFATCA eingebunden ist – unser Fachwissen und unsere lösungsorientierte Arbeit werden dort sehr geschätzt. Dies alles gipfelt darin, dass jeder von Luftfahrt Betroffene das Recht hat, die NPAs der EASA zu kommentieren – also tatsächlich jeder Bürger der EU.

Und wie sieht es auf nationaler Ebene aus? Gruselig.

Es gibt zwar fachliche Arbeitsgruppen, aber der operative Fachbereich der GdF wird quasi aktiv daran gehindert teilzunehmen, wann immer es möglich ist. Davon, dass die Aufsichtsbehörde ihre Befugnisse unparteiisch und transparent ausübt – wie von EU gefordert – kann aus unserer Sicht deshalb keine Rede sein.

Es ist also faktisch so, dass man auf europäischem Niveau bei der EASA die Verordnungen besprechen und teilweise verbessern kann, aber dann, auf nationaler Ebene ist es – Zitat – „nicht das erklärte Ziel, Gewerkschaften als Mitglied zu haben“. Eine Einladung sei nicht erforderlich, weil nur Fachexpertise benötigt werde und Gewerkschafter immer die politische Meinung der Gewerkschaft vertreten würden.

Dass ein Fluglotse, der diese Regelungen anwenden soll, keine Fachexpertise besitzt, wäre schon „lustig“ – leider ist es ernst gemeint. Glaubt das BAF, dass Vertreter der DFS ohne vorher abgestimmte Meinung bei einem Meeting aufkreuzen? Und wie kommt das BAF auf diese Haltung, wenn doch die fachliche Expertise der Betroffenen gar nicht eingefordert wird?

Unparteiisch und transparent sieht anders aus.

Dass dies scheinbar keine Einzelmeinung ist, demonstriert Herr Nikolaus Hermann höchstselbst. Wenn auf dem DFS-Jubiläumsempfang die Leute zuschauen, dann werde ich herzlich begrüßt, aber wenn ich als Leiter FSBD der GdF um einen Gesprächstermin bitte, um sich zu bestimmten Themenbereichen auszutauschen, dann wird weder auf meinen Brief noch auf das darauffolgende Einschreiben geantwortet. Seit fast einem Jahr warte ich auf eine Reaktion des BAF.

Ein Verhalten, das Bände spricht.

Der FSBD muss sich mit dieser Situation auseinandersetzen und wird weiter versuchen, die Fachexpertise auf allen Ebenen zu platzieren: über die IFATCA in Montreal und Köln und hoffentlich auch in Langen, wenn mit Fachverbänden endlich rational umgegangen wird – aus Selbsterkenntnis oder gezwungenermaßen.



Foto: © BAF



Das Parkhotel in Leipzig – Austragungsort der Fachbereichskonferenz FSTD. Fotos: Thorsten Wesp

16. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FSTD in Leipzig



von Bernd Bündenbender

Die diesjährige Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FSTD fand am 5. und 6. April 2019 in Leipzig statt.

An der Konferenz nahmen 26 Delegierte und Obleute teil, um an zwei intensiven Sitzungstagen eine umfangreiche Agenda abzuarbeiten.

Fachbereichsleiter André Vöcking konnte darüber hinaus Gäste des Bundesvorstands und der DFS begrüßen.

Die Tagesordnung umfasste neben den Vorstandsberichten und den Berichten der ÖMVen (örtliche Mitgliederversammlungen) sieben Anträge zu diversen Themen sowie einige Wahlen.

Besonders im Fokus standen die Themen Tarifarbeit, ZAAS und QUASAR, die sehr ausführlich präsentiert und diskutiert wurden.

Der Vorstand berichtete umfassend aus den Bereichen Leitung Fachbereich, Tarifarbeit, Mitglieder und Finanzen sowie strategische, nationale und internationale Berufspolitik.

Berichtszeitraum April 2018 bis April 2019

Seit der letzten Fachbereichskonferenz im April 2018 fanden neun Sitzungen und eine Klausurtagung des Vorstands mit seinen Referenten statt.

- André Vöcking: Leiter Fachbereich, Bundesvorstand
- Linda Tännny: Mitgliederbetreuung, Organisation der Mitgliederverwaltung
- Uwe Schindler: Nationale Berufspolitik



- Thomas Schuster: Internationale Berufspolitik
- Andreas Meyer: Internationale Berufspolitik
- Matthias Eversberg: Lobbying (Strategische Berufspolitik)
- Referenten: Dirk Wendland (Tarif), Thorsten Wehe (internationale Berufspolitik, Thorsten Wesp (Finanzen), Andreas Schmelzer (Interne Kommunikation), Günter Schnause (Berufsunfähigkeitsversicherung)

Leitung Fachbereich (André Vöcking)

André Vöcking wurde als Leiter des Fachbereichs bestätigt. Neben der Vertretung des FSTD im Bundesvorstand arbeitete er maßgeblich an der Strategie des Vorstands in den Bereichen nationale und internationale Berufspolitik, sowie an der fachbereichsspezifischen Entwicklung des Tarifbereichs. Der Berichtszeitraum stand ganz im Zeichen der DFS-Programme *TANGe/ZAAS*, der Mitgliederbetreuung und des Themas *Security*.

Für das Programm *ZAAS* (Zukunftsarchitektur *ATS*-Systeme) ist es gelungen, den Fachbereich als festen Ansprechpartner für die DFS zu etablieren. Der Vorstand hält in regelmäßigen Abständen mit allen Verantwortlichen des Programms Kontakt. Eine direkte Mitarbeit bei Arbeitspaketen des Programms erfolgt durch Linda Tänni,

Uwe Schindler, Andreas Meyer und André Vöcking. Für das Thema *ZAAS* wurden die Beziehungen zu den ausländischen Kollegen verstärkt. In England und der Schweiz steht das *Data Center* kurz vor der Inbetriebnahme. Hier gibt es zwischen den Gewerkschaften und Mitarbeitervertretungen einen guten fachlichen Austausch.

Das Thema *ATSEP Security* konnte an vielen Stellen vorangetrieben werden. Sowohl in den diversen Arbeitsgruppen der EASA als auch im internationalen Bereich konnte der FSTD Fachkompetenz einbringen und ist damit auf einem guten Weg, hier eine führende Stellung einzunehmen. Nach Einschätzung des FSTD-Vorstands wird das Thema *ATSEP Security* gerade im Hinblick auf die anstehenden Veränderungen durch *ZAAS* immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Tarifarbeit

Zum Thema Tarifarbeit wird es eine gesonderte Fachbereichsinformation geben.

Nationale Berufspolitik (Uwe Schindler)

Zentrales Thema dieses Ressorts ist die Mitarbeit am DFS-Programm *ZAAS*. Hier findet neben dem kontinuierlichen Informationsaustausch zwischen FSTD-Vorstand



Überprüfung der Beschlussfähigkeit.

und den Programmverantwortlichen ZAAS nun auch ein direktes Mitwirken von Vorstandsmitgliedern in verschiedenen Arbeitspaketen statt, also auf der Arbeitsebene von ZAAS.

Weitere Betätigungsfelder sind die aus Europa hereinwirkende EU-DVO 2017/373 (ATSEP-Training) und ihre Umsetzung innerhalb der DFS sowie die im letzten Jahr veröffentlichte neue EU-Basisverordnung 2019/1139 (sie ersetzt VO 216/2008). Beide Verordnungen werden Anfang 2020 in Kraft gesetzt; die Umsetzung wird auch über die Zukunft der FSPersAV und der deutschen ATSEP-Lizenz entscheiden.

Der Bereich Nationale Berufspolitik unterstützt auch bei der Mitarbeit im Bereich EASA und IFATSEA.

Internationale Berufspolitik (Thomas Schuster, Andreas Meyer)

Beherrschendes Arbeitsfeld ist weiterhin die IFATSEA, über die mit Thorsten Wehe als Präsident weiter an der Implementierung des ATSEP in den ICAO Annex 1 gearbeitet werden soll.

Die Themen *Future Systems* und *Cyber Security* sind in den Fokus gerückt. Das Ziel in diesem Themenkomplex

wird sein, eine Rolle als „key player“ einzunehmen. Daneben wird am Aufbau der ATSEP-Branche in ATCEUC gearbeitet, um als Social Partner direkt im EU-Parlament Lobbyarbeit zu betreiben.

Auf EASA- und ICAO-Ebene ist der Fachbereich FSTD mit Experten, allen voran Andreas Meyer, in verschiedenen Gremien vertreten. Hier wird wichtige Arbeit geleistet, wie zuletzt an diversen Erfolgen abzulesen war.

Strategische Berufspolitik (Matthias Eversberg)

Aufgabe der Strategischen Berufspolitik ist die Anbahnung und Durchführung von Gesprächen mit politischen Entscheidungsträgern in Deutschland (z.B. BAF, BMVI, Verkehrsausschuss) und auf EU-Ebene (EU-Kommission, EASA, Arbeitsgruppen). Die Aktivitäten wurden in Zusammenarbeit mit oder im Auftrag der weiteren Vorstände des FSTD durchgeführt und bilden eine wichtige Grundlage für die Bearbeitung vieler Vorstandsthemen.

Der Ressortleiter Matthias Eversberg konnte die anderen Vorstände durch die Mitarbeit in nationalen und internationalen Arbeitsgruppen unterstützen.

Arbeitsgruppen FSTD

Die herauszustellenden Punkte aus den Berichten der Arbeitsgruppen (Tarif, Zukunft, IBH im SL1, Outsourcing und RTC) und den nachfolgenden Diskussionen sind:

- Informationsaustausch mit den Delegierten während Tarifverhandlungen
- Zuständigkeitsunschärfen zwischen FSTD und FSAD
- ZAAS und hier auch die Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat
- Wunsch nach einer weiteren Fachbereichskonferenz pro Jahr
- Kontroversen zum neuen Kurmodell in der FS-Technik
- Stellung des EoD und die gestiegene Wissensbandbreite (soll in der Arge IBH im SL1 weiter diskutiert und aufbereitet werden)

Anträge an die Fachbereichskonferenz

Die Anträge an die Bundesfachbereichskonferenz FSTD befassten sich primär mit Änderungen der Fachbereichsstatuten, der Geschäftsordnung der Fachbereichskonferenz und der Wahlordnung.

Alle drei Dokumente wurden vom Vorstand als überarbeitungswürdig anerkannt, da sie Unschärfen, Dopplungen und Inkonsistenzen enthalten hatten. Die ÖMVen Bremen und München hatten dies ebenfalls registriert, sodass insgesamt sechs Anträge zu Änderungen vorlagen, von denen drei nach Überarbeitung angenommen wurden.

Der siebte Antrag richtete sich an die Bundesdelegiertenkonferenz und hatte die Änderung der GdF-Satzung zum Inhalt. Auch diesem Antrag wurde entsprochen.

Wahlen und Bestätigungen

Erster Sitzungspunkt des zweiten Tages waren die Wahlen und Bestätigungen von Vorstands-, Ausschuss- und Kommissionsmitgliedern sowie Referenten.

Wahlergebnisse:

- Leiter Fachbereich: André Vöcking
- Vorstandsmitglied: Uwe Schindler
- Vorstandsmitglied Thomas Schuster
- Vorstandsmitglied: Andrzej Klose
- Satzungskommission: Thomas Schuster, Andrzej Klose
- Antragskommission: Thomas Schuster, Marco Bohlen
- Revisionskommission: Holger Lohmann, Christian Karl
- Vermögensverwaltung: Thorsten Wesp
- Fachübergreifender Tarifausschuss: Dirk Wendland, Matthias Eversberg, Andrzej Klose
- Kontroll- und Beschwerdeausschuss: Kai Kröger, Andreas Schmelzer

Als Referenten wurden bestätigt: Dirk Wendland (Tarif), Thorsten Wesp (Finanzen), Thorsten Wehe (Internationales/IFATSEA), Günter Schnause (BU-Versicherung).

Linda Tänn, Andreas Schmelzer und Hagen Schlütter standen leider nicht zur Wiederwahl bzw. erneuten Bestätigung zur Verfügung. Der Vorstand bedankte sich für ihre bisher geleistete Arbeit und schätzt sich glücklich, dass es eine weitere Zusammenarbeit in ARGEn und Ausschüssen sowie im Programm ZAAS geben wird.

Gastbeiträge

Als Gäste waren neben Bundesgeschäftsführer Axel Dannenberg auch die Leiter der Fachbereiche FSBD und FSAD – Gerd Gerdes und Jörg Waldhorst – erschienen und rich-

teten, ebenso wie der Bundesvorsitzende Matthias Maas, kurze Grußworte an die Versammlung. Von Markus Siebers gab es in seiner Eigenschaft als Bundesvorstand für Tarif und Recht umfassende Ausführungen zur aktuellen Tarifarbeit in der GdF.

In einem Gastvortrag hielten der stellvertretende Programmleiter ZAAS, Claus Scheuren, und der AP5-Leiter, Stefan Smietana, die der Einladung des Fachbereichsvorstands gefolgt waren, eine Präsentation zum aktuellen Entwicklungsstand in ZAAS.

Die sich daraus ergebende kritische Diskussion wurde auch von den Kollegen der befreundeten Fachbereiche angeregt geführt. Es wurde klar, dass es für diese Zukunftstechnologie noch einige Hürden zu überwinden gibt, bevor eine operative Nutzung bei Einhaltung aller Sicherheits- und Verlässlichkeitsvorgaben im Bereich des Möglichen liegt.

Hintergrund: Die DFS hat im Herbst 2017 ein groß angelegtes Programm (ZAAS) gestartet, um die Architektur ihrer zukünftigen Flugsicherungssysteme zu vereinheitlichen.

ZAAS umfasst Projekte und Maßnahmen zur Konzeptionierung und Entwicklung einer hoch verfügbaren Basisin-



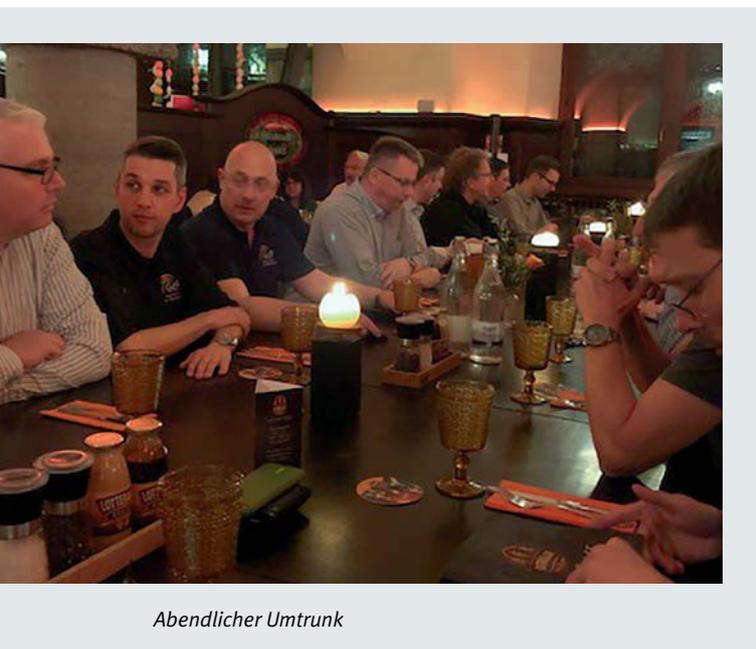
FSAD-Vorstand

frastruktur, die nach neuesten IT-Betriebskonzepten (z.B. Virtualisierung, Cloud, Data Center) betrieben werden soll. Auf diese Data-Center-Infrastruktur soll nach und nach die DFS-ATS-Technik im Tower und Center migriert werden.

Der Tower soll mit seinem Zukunftsprojekt *TANGe* (Tower ATS System Next Generation) Pilotnutzer dieser neuen Infrastruktur sein.

Der Vorstand griff die Arbeit der GdF-Arge Zukunft (Leiterin Linda Tännny) auf und formte mit dem dort erarbeiteten Positionspapier die Leitplanken für seine Mitarbeit und Unterstützung dieses Vorhabens durch den Fachbereich FSTD und die GdF. Zwei Artikel hierzu sind im „der flugleiter“ 2/2019 zu finden.

Der für eine Präsentation über *QUASAR* (Questionnaire for ATSEP Standard Assessment Routines) eingeladene Thomas Bierwagen, Leiter Technische und Allgemeine Aus- und Fortbildung der DFS-Akademie, sagte seine Teilnahme ab, sodass der Vortrag leider nicht zustande kam. Durch die Involvierung einiger Delegierten in der entsprechenden Arbeitsgruppe konnte dieser Tagesordnungspunkt aber dennoch behandelt werden.



Abendlicher Umtrunk

Präsentationen zu *ZAAS* und *QUASAR* sind über die Delegierten, Vorstände, Referenten oder die Geschäftsstelle erhältlich.

ÖMVen (Örtliche Mitgliederversammlungen)

In den letzten zwölf Monaten folgten die Mitglieder des Vorstandes den Einladungen zu ÖMVen in Bremen, München und Langen. Leider war die Teilnahmebereitschaft der Mitglieder an den Versammlungen weiterhin recht niedrig, aber auch regional unterschiedlich. Dies ist insofern bedauerlich, als in den ÖMVen ein sehr direkter und wichtiger Informationsaustausch stattfindet und der Vorstand so an den jeweiligen örtlichen Problemen teilhaben kann. Deswegen sollte gerade vor Ort weiterhin für eine zahlreiche Teilnahme geworben werden.

Der Vorstand bedankt sich bei den Obleuten und Delegierten vor Ort für ihr Engagement und ihre Bemühungen, dieses Ziel zu erreichen.

Für den vom Vorstand angebotenen Mitgliedertag gab es leider nur zwei Anmeldungen. Der Termin wurde daher abgesagt. Der Vorstand plant aber, künftig nochmals einen solchen Mitgliedertag anzubieten und hofft, dass bei einem längeren zeitlichen Vorlauf mehr Mitglieder von dieser Möglichkeit der direkten Kommunikation Gebrauch machen werden.

Vertreten durch ihre Delegierten trugen die verschiedenen ÖMVen aus dem Bundesgebiet einen Bericht über örtliche Veränderungen, Probleme und Diskussionsthemen innerhalb der Mitgliedschaft vor. Diese Berichte wurden größtenteils auch schriftlich eingereicht und können bei den Delegierten eingesehen werden.

Der Vorstand wird im Laufe des Jahres proaktiv auf die ÖMVen zugehen und diese besuchen. Die Besuche werden mit den Obleuten im Vorfeld abgestimmt.

Der Vorstand des Fachbereichs FSTD bedankt sich bei allen aktiven Kollegen für ihre Arbeit und hofft auch in Zukunft auf eine gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Die 17. ordentliche Bundesfachbereichskonferenz findet im Jahr 2020 in Münster/Westfalen statt.

Fragen an den Leiter des Fachbereiches FSTD

André Vöcking



André Vöcking

Redaktion: Herr Vöcking, Sie haben gerade Ihre Fachbereichskonferenz in Leipzig abgehalten. Wie war die Stimmung der Delegierten, und wie schätzen Sie die erzielten Ergebnisse ein?

André Vöcking: Die Stimmung der 26 Delegierten war durchweg positiv. Sie

haben konstruktiv und konzentriert an allen Themen gearbeitet. Dies zeigt auch die Länge des ersten Sitzungstages. Das Tagungshotel leistete durch seine angenehmen Räumlichkeiten dazu einen hohen Beitrag. Die Delegierten haben dem Vorstand und mir das Vertrauen ausgesprochen. Auch die vom Vorstand eingesetzten Referenten wurden von den Delegierten bestätigt. So können wir die begonnene Arbeit in der vom FB FSTD gewohnten Kontinuität und Qualität fortführen. Anders als sonst, wurden von den ÖMVen und dem Fachbereichsvorstand Anträge eingereicht bzw. gestellt. Hierzu gehörten Anträge, die insbesondere die Regularien des Fachbereiches, wie z.B. das Fachbereichsstatut, betrafen, aber auch Anträge zu Tarifthemen und zur Zusammenlegung von Satzungs- und Antragskommission. Nach meiner Einschätzung wurden zu den Anträgen durchweg gute Beschlüsse gefasst.

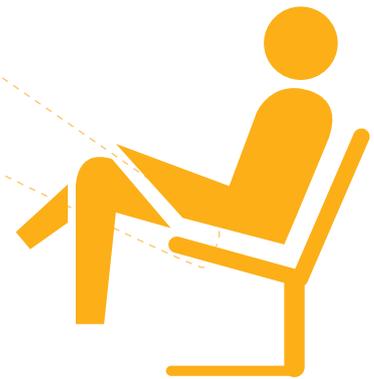
Redaktion: Welche Herausforderungen sehen Sie für Ihren Fachbereich in den nächsten Monaten auf sich und Ihre Kollegen zukommen?

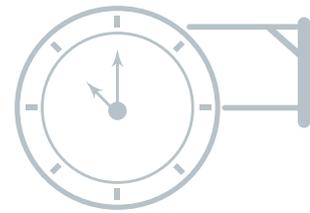
André Vöcking: Der Bereich der Flugsicherungstechnik in der DFS steht kurz vor einem revolutionären Umbruch. Es handelt sich hierbei um das Thema ZAAS. Dieses wird sowohl die Tower als auch die Center betreffen. Der Fachbereich hat hierzu schon in der letzten Ausgabe des „der flugleiter“ einen Artikel inklusive eines Grundsatzpapiers der GdF veröffentlicht. Das Thema wird von uns sehr eng begleitet. Wir denken aber auch schon weiter. Zurzeit treibt der Fachbereich auch das Thema ATSEP Security voran. Dies wird im Zuge der neu eingesetzten Technologie immer bedeutungsvoller. Bei allem Engagement für

die berufspolitischen Themen dürfen die Mitglieder nicht „auf der Strecke“ bleiben. Der Vorstand wird deshalb in diesem Jahr wieder verstärkt Präsenz in der Mitgliedschaft zeigen. Dies soll auch außerhalb der ÖMVen erfolgen. Hier werden wir durch mehr Information vor Ort für die Mitgliedschaft transparenter. Auch ist es wichtig, das allgemeine Stimmungsbild einzufangen. Dies habe ich im letzten Jahr schon begonnen, indem ich neben dem Besuch der ÖMVen auch die Kollegen vor Ort in ihren Büros getroffen habe. Des Weiteren wird das Obleute-Meeting ein neues Format erhalten. Es wird abgekoppelt von der Bundesdelegiertenkonferenz nach den Sommerferien stattfinden. Das Thema Tarif wird in diesem Jahr im Fokus des Treffens stehen.

Redaktion: Als Aufsichtsratsmitglied der DFS arbeiten Sie auch mit der DFS-Geschäftsführung direkt zusammen. Wie beurteilen Sie die Arbeit im Aufsichtsrat?

André Vöcking: Da es sich um meine erste Amtszeit in dieser Funktion handelt, ist für mich erst einmal alles neu und daher schwer zu bewerten. Ich musste mich neben den Gepflogenheiten im Aufsichtsrat in die großen Themenkomplexe einarbeiten und bin froh, hierbei sehr viel Unterstützung bekommen zu haben. Die Arbeit an sich ist sehr interessant, aber leider nicht immer harmonisch. Aber das liegt wohl in der Natur der Aufgabe.





Redaktion: In Leipzig gab es auch Veränderungen in Ihrem Vorstandsteam. Wie sehen die neuen Aufgabenverteilungen aus, und wer ist neu im FSTD-Vorstand?

André Vöcking: Ja, leider haben eine Kollegin und zwei Kollegen den erweiterten Fachbereichsvorstand verlassen, aber wir konnten die entstandenen Lücken schnell und, nach meiner Einschätzung, auch mit hoher Qualität schließen. Andrzej Klose ist nun nicht mehr Referent, sondern verantwortet mit seinem Team jetzt im Fachbereichsvorstand den Bereich Tarif. Er wurde in Leipzig fast einstimmig gewählt. Ich hoffe, dass alle Kollegen ihn mit vielen Informationen/Themen versorgen, denn nur so kann er für alle Berufsgruppen effektiv arbeiten. Thorsten Wesp, der mich schon in den letzten Jahren unterstützt hat, konnte ich als Referenten für das Finanzcontrolling und die Mitgliederverwaltung gewinnen. Er unterstützt jetzt auch unsere Mitarbeiterin Simone Lorenz bei ihren Aufgaben. Neu im Team ist Bernd Büdenbender. Er hat als Referent den Bereich Kommunikation übernommen und ist auch schon mit ersten Fachbereichsmitteilungen gestartet. Ich bin sehr optimistisch, dass er diesen Bereich neu beleben wird und hoffe, dass so die Arbeit des Vorstandes für die Mitglieder wieder etwas transparenter wird. Ich denke, mit diesem Team ist der Fachbereichsvorstand für die kommenden zwei Jahre gut gerüstet.

Redaktion: Welche sind die kurzfristigen Ziele des FSTD, und welche Aktivitäten plant der Fachbereich?

André Vöcking: Über alle Aktivitäten des Fachbereiches zu berichten, würde sicherlich das Format dieses Interviews sprengen. Stellvertretend möchte ich deshalb neben ZAAS den Erhalt und die weitere Verankerung des Berufsbildes des ATSEP, u. a. im Rahmen der Umsetzung der DVO 373, sowie das stetige Bemühen um die Aufnahme der ATSEP in den ANNEX I der ICAO nennen. Im Zusammenhang mit kurzfristigen Zielen möchte ich darauf hinweisen, dass fast alle Dinge, die wir im Fachbereich „anfassen“, Ergebnisse langer strategischer Überlegungen und Vorarbeiten sind. Beispielhaft seien hier aus dem Bereich Tarif die Altersteilzeit oder die Kur für alle ATSEP genannt. Ein wichtiges Ziel für die kommenden Monate wird der Erhalt des nationalen Erlaubnis- und Berechtigungssystems sein, das im Zusammenhang mit der Anpassung/Überarbeitung der FSPersAV zur Diskussion steht.

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



2. Bundesfachbereichskonferenz FSAD am 29. und 30. März 2019 im „NH Airport Hotel Kelsterbach“



Text und Fotos: Daniela Marx

1. Ein Jahr ist schnell vorüber...

Ein Jahr nach der offiziellen Konstituierung und der ersten Wahl seiner Vertreterinnen und Vertreter führte der FSAD seine zweite Fachbereichskonferenz durch. Der Raum war gut gefüllt mit Delegierten, Vorstand und Gästen. Alle

hatten ihre ersten Erfahrungen gesammelt und konnten diese einbringen.

Der Leiter des Fachbereiches FSAD, Jörg Waldhorst, begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der zweiten FSAD-Bundesfachbereichskonferenz herzlich. Unter den Gästen befanden sich Mitglieder des Bundesvorstandes der GdF: Gerd Gerdes (Fachbereichsvorsitzender FSBD), Dr. Gabriele Dederke (Schatzmeisterin), Jan Janocha (Vorstand Kommunikation) und Axel Dannenberg (Geschäftsführer) sowie Andrzej Klose in Vertretung des Leiters des FSTD.



Gerd Gerdes (links) und Jörg Waldhorst (rechts)

Jörg Waldhorst berichtete über ein bewegtes Jahr, in dem der FSAD erfolgreich seinen Anlauf genommen hatte. Es sei nicht die einfachste Aufgabe gewesen, sich neben den zwei langjährig etablierten Fachbereichen FSTD und FSBD in kurzer Zeit zu etablieren. Der Leiter des FSAD betonte,

dass es trotz inhaltlich verschiedener Themenschwerpunkte viele gemeinsame Inhalte gäbe, beispielsweise die zunehmende Auslagerung von Aufgaben und Prozessen in das Drittgeschäft oder in die Industrie. Dazu sei eine kontinuierliche fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit am erfolgversprechendsten.

Inzwischen sei der Fachbereich in der GdF und auch bei der DFS anerkannt, berichtete Jörg Waldhorst. Er hätte bereits Gelegenheit gehabt, sich mehrfach mit dem Arbeitsdirektor Dr. Hann auszutauschen. Gemeinsam mit den zwei anderen Fachbereichsvorständen wird Jörg Waldhorst künftig verstärkt in den regelmäßigen Dialog mit der Geschäftsführung eingebunden.



Jörg Waldhorst

Erfreulicherweise sei zurzeit eine positive Mitgliederentwicklung zu verzeichnen, die sich durch passende Maßnahmen und viel persönliches Engagement aller aktiven FSADler fortsetzen soll. Die Überzeugungsarbeit außerhalb der operativen Dienste sei nicht einfach und erfordere Geduld von allen Beteiligten. Jörg Waldhorst erwähnte, dass sich die Aktivitäten des FSAD auch auf die Konzerntöchter richten. So konnte er mit der Belegschaft der DAS bereits persönlichen Kontakt aufnehmen.

Nach Abschluss seines Berichtes übergab Jörg Waldhorst die Tagungsleitung an Simone Jentsch.



Die Referentinnen und Referenten des FSAD (von links): Jochen Knoblauch, Daniela Petrowsky, Thomas Ullrich, Simone Jentsch, Sebastian Sowa, Sönke Keller und Elke Kaiser



Willkommen im Vorstandsteam: Stefan Krauß

2. Organisation des FSAD & Neuwahlen

Vorstand

Vor einem Jahr entschied sich die Fachbereichskonferenz für eine Organisationsform, die die wichtigsten Themenschwerpunkte Leitung, Tarifliches und Soziales sowie Kommunikation strukturiert auf drei Vorstände und deren Teams verteilt.

Jochen Knoblauch, bisheriger Vorstand Kommunikation und Unternehmenskultur, trat von seinem Vorstandsamt zurück. Als Nachfolger wurde Stefan Krauß gewählt. Seine Aufgabe erweitert sich um die Koordination innerhalb des Fachbereiches und mit der Geschäftsstelle.

Referenten

Jedem Vorstandsmitglied sind Referenten zugeordnet, die spezielle Aufgaben und zum Teil auch Vertretungsfunktionen übernehmen.

In diesem Jahr wurden aufgrund der vielen Anforderungen, die die Startphase an den FSAD stellt, zusätzliche Referenten gewählt:

Referent Fachbereichsarbeit Strategien:

Sebastian Sowa, ÖMV Mitte

Referent Fachbereichsarbeit (FB-übergreifend):

Thomas Ullrich, ÖMV Nord

Referentin Organisation:

Simone Jentsch, ÖMV Mitte

Referent Kommunikation:

Jochen Knoblauch, ÖMV Mitte

Weiterhin wurden Funktionen in Ausschüssen und Kommissionen wie folgt gewählt bzw. benannt:

Kontroll-/Beschwerdeausschuss:

Simone Jentsch, ÖMV Mitte
Daniela Petrowsky, ÖMV Süd

Revisionskommission:

Simone Fichtner, ÖMV Ost

Vermögensverwaltung:

Oliver Schierenbeck, ÖMV Nord
Daniela Petrowsky, ÖMV Süd

Antragskommission:

Simone Fichtner, ÖMV Ost
Simone Jentsch, ÖMV Mitte
Petra Allhoff, ÖMV Mitte

Satzungskommission:

Stefan Krauß, ÖMV Mitte
Petra Allhoff, ÖMV Mitte
Simone Jentsch, ÖMV Mitte

FÜTA (fachbereichsübergreifender Tarifausschuss):

Anke Junglas, ÖMV Mitte
Daniela Marx, ÖMV Mitte



(von links) Oliver Schierenbeck, Sönke Keller und Ulrich Pusch

3. Fachbereichsarbeit

Outsourcing

Jörg Waldhorst stellte in einem kurzen Vortrag die Varianten und rechtlichen Möglichkeiten von Outsourcing-Prozessen dar. Diese würden durch zahlreiche Fremdfirmen auf dem Campus, zunehmende Kooperationen und Töchter der DFS immer sichtbarer. Viele Aufgaben verlassen das Unternehmen und damit auch wertvolle Planstellen und Entwicklungschancen für die Mitarbeiter.

Bis 2021 schützt der Strukturtarifvertrag vor betriebsbedingten Kündigungen. Sofern dieser nicht verlängert wird, ist der Schutz der Belegschaft vor Auslagerung deutlich reduziert. Eine neu gewählte Arbeitsgruppe „Outsourcing“ soll das Thema analysieren und berufs- und tarifpolitische Empfehlungen erarbeiten.



Perspektiven kaufmännischer Auszubildender und dual Studierender

Dem FSAD ist es wichtig, neue Generationen und deren Interessen in die Gewerkschaftsarbeit zu integrieren. Maik Forschler, Referent für Jugend und Bildung, berichtete von seiner Teilnahme an der Einführungsveranstaltung der DFS. Dort hatten er und Jochen Knoblauch den Auszubildenden einen Überblick über die Bedeutung und Arbeit

der Gewerkschaft verschafft. Der FSAD möchte zumindest einen Teil der Auszubildenden von einer Mitgliedschaft überzeugen. Dies ist allerdings – anders als im FVK – keine Selbstverständlichkeit. Der FSAD wird daher versuchen, die Interessen der jungen Kollegen in Form einer tariflichen Einstellungsregelung nach Abschluss der Ausbildungsregelung sichtbar voranzubringen. Dies geht allerdings mit der Voraussetzung einher, dass sich zumindest einige der Betroffenen in der GdF organisieren.

Folgen der Digitalisierung

Zum Thema „Digitalisierung in der DFS – Begleitung der Herausforderungen“ wurden ein Arbeitspapier vorgelegt und eine Arbeitsgruppe etabliert. Die rasante technische Entwicklung verändert die Arbeitswelt auch in der DFS massiv. Die Arbeitsgruppe soll eine Analyse durchführen und untersuchen, welche Auswirkungen auf Stellen und Belegschaft die Folge sein könnten.

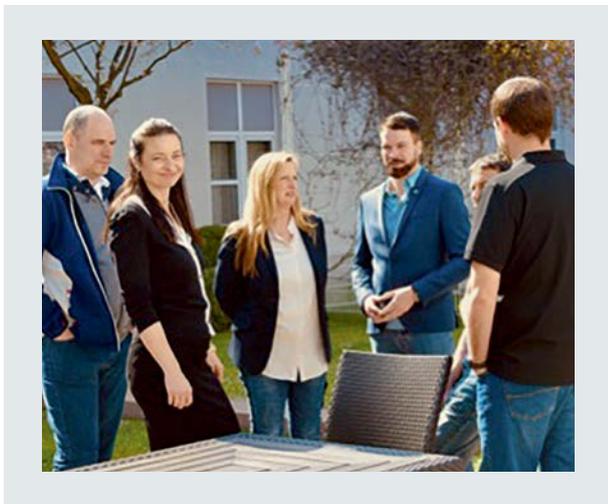
Aufgabengerechte Personalausstattung in den nicht-operativen Bereichen

Auf Grundlage eines weiteren Arbeitspapiers „Aufgabengerechte Personalausstattung in den nicht-operativen Bereichen“ entstand die Diskussion, welche Folgen der seit Jahren beständige Personalabbau in der DFS für die Belegschaft hat. Eine Arbeitsgruppe soll untersuchen, an welchen Orten und in welcher Form es zu fehlendem Wissenstransfer und Arbeitsverdichtung kommt. Eine weitere Aufgabe wird sein, Auswirkungen auf Prozesse und Belastung zu ermitteln. Sie soll Lösungsalternativen entwickeln, wie die GdF diesen Tendenzen begegnen kann.

4. Tarifarbeit

Tarifpaket Berufliches, Familie und Soziales („B-F-S“)

Daniela Marx, FSAD-Vorständin „Tarifliches und Soziales“, berichtete von der positiven Aufnahme des FSAD durch die Tarifkommission ab April 2018. Als ersten Vorschlag habe sie im Sommer 2018 ein entsprechendes Eckpunktepapier der Arbeitsgruppe Tarif des FSAD eingebracht. Dieses soll mobiles Arbeiten und mehr Flexibilität im Rahmen der Vereinbarkeit von Beruf und Familie verbindlich regeln. Durch die freundliche Unterstützung der Tarifführer und der Fachbereiche FSBD und FSTD konnte bereits im Dezember 2018 ein Entwurf einer Forderung in der TK ausformuliert werden. Viele der neuen und verbes-



serten Regelungen würden auch dem operativen Personal zugutekommen: somit besteht ein gemeinsames Interesse an einer Umsetzung. Nach einer ersten Information der DFS-Geschäftsführung wird eine zeitnahe Aufnahme der Verhandlungen in diesem Sommer erhofft.

Stimmungsbild der Delegierten zu den kommenden VTV-Verhandlungen

Zum Ende des Jahres steht eine neue Vergütungsrunde an. Daniela Marx betonte, dass es wichtig sei, ein breites Stimmungsbild bei den Mitgliedern zu erfragen. Sie erhob daher mit den Anwesenden eine strukturierte Abfrage zu deren Vorstellungen einer Ausgestaltung:

- Laufzeit?
- Soziale Komponente und mögliche Ausgestaltung?
- Prozentuale Steigerung?
- Alternative Gestaltungsmöglichkeiten?

Die Ergebnisse der Befragung werden zusammengefasst, visualisiert und der Tarifkommission zur Information zur Verfügung gestellt.

5. Ein Jahr FSAD – „Standortbestimmung für das weitere Handeln“

Die Anwesenden berichteten über ihre Eindrücke und Erlebnisse der letzten zwölf Monate. Das FSAD-Team ist gut zusammengewachsen und hat effiziente Arbeitsstrukturen entwickelt.

Das wahrgenommene Stimmungsbild im Unternehmen zeigt, dass der FSAD noch keinen hohen Bekanntheitsgrad hat. Gezielte Maßnahmen, die die speziellen, durchaus heterogenen Zielgruppen des FSAD ansprechen, sind notwendig. Diese werden bis zum Jahresende konzipiert und umgesetzt. Neben einer ansprechenden Darstellung der Ziele und Aufgaben sind dafür auch viele persönliche Gespräche mit interessierten Kollegen erforderlich. Mit der entsprechenden Geduld und einer gewissen Hartnäckigkeit möchte der FSAD eine inhaltliche Überzeugungsarbeit leisten. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen den FSAD als einen festen Bestandteil der GdF und sind überzeugt, dass man seine beruflichen Interessen gemeinsam am wirksamsten vertreten kann.



Fragen an den Fachbereichsleiter des FSAD

Jörg Waldhorst



Jörg Waldhorst

Redaktion: Vor einem Jahr sind Sie mit viel Freude und Willenskraft zusammen mit Ihren Vorstandskolleginnen und -kollegen mit dem neuen Fachbereich gestartet. Wie sieht die Bilanz nach 365 Tagen FSAD aus?

Jörg Waldhorst: Die Willenskraft und Freude sind immer

noch vorhanden. Nach einem Jahr kann man aber auch sagen, dass viel Arbeit mit der Umsetzung unserer Ziele verbunden ist – Ziele für eine starke Gemeinschaft und Ziele für Verbesserungen für die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Die Bilanz kann sich schon einmal sehen lassen: Wir konnten die Mitgliederzahl innerhalb von zwölf Monaten um 30 Prozent steigern. Die Kolleginnen und Kollegen, die eingetreten sind, sind sehr interessiert an den Themen, und nach wie vor engagieren sich viele in der Mitarbeit. Apropos Themen – es hat schon ein Anbahnungsgespräch zum Thema Beruf, Familie, Soziales zwischen GdF und dem Geschäftsführer Personal, Dr. Hann, stattgefunden. Wir nehmen zeitnah erste Gespräche mit der DFS auf, um soziale Themen, die längst modernisiert gehören, zu bearbeiten. Hierzu gehören Regelungen zur Pflege naher Angehöriger sowie das Mobile Arbeiten, bisher bekannt als Flex-Office bzw. Home-Office.

Redaktion: Die Akzeptanz der Gewerkschaft ist gerade im administrativen Bereich nicht sonderlich groß. Wie werden Sie von Ihren Kollegen und Kolleginnen aufgenommen, und wie versuchen Sie den Bereich für die Gewerkschaftsarbeit zu interessieren?

Jörg Waldhorst: Ich erfahre in meinem Umfeld sehr viel Unterstützung und Anerkennung für die Aktivität, die ich an den Tag lege. Durch diese persönlichen Kontakte sind bereits einige Kollegen motiviert worden, in die GdF einzutreten. Jedoch sind viele Kolleginnen und Kollegen bisher ohne Kontakt zu Gewerkschaften durch ihr Berufsleben gegangen. Die Verhandlungspartner GdF und DFS haben im Unternehmen und im Konzern alles zur Zufriedenheit der Angestellten „geregelt“. Einerseits entstand bei einzelnen

durch diese Zufriedenheit kein Handlungsbedarf, andererseits wird die GdF immer noch als „Lotsengewerkschaft“ gesehen. Das Thema ist vielschichtig. Die Lotsen stellen den weitaus größten Teil der Mitglieder in der GdF dar. Sie sitzen Tag und Nacht „an vorderster Front“ und leisten einen sehr guten Dienst. Wen wundert es, dass hier auch das Gros der Verhandlungsergebnisse sichtbar wird. Aber: Der Fachbereich, in dem die Lotsen organisiert sind, der FSBD, hat es möglich gemacht, dass die Regelungen zur Alterszeitzeit und zum Vorruhestand für Techniker und Administrative realisiert wurden, indem vom insgesamt verhandelten Volumen hierfür ein Betrag „abgeknapst“ wurde. Die Gewerkschaft hat diese Errungenschaften also verhandelt und finanziert. Ich erinnere mich daran, dass das Interesse der Belegschaft an dem Thema riesengroß war. Die Betriebsversammlung der Unternehmenszentrale Anfang 2017 war nicht nur sehr gut besucht, der Konferenzraum Berlin war bis auf den Gang mit vielen Stehplätzen gefüllt. Die Erfolge der GdF der letzten 16 Jahre sind jedoch kein Selbstläufer. Es geschieht ganz still und leise, dass immer mehr Teile aus dem Unternehmen DFS herausgelöst und in bestehende oder neue Töchter oder Joint Ventures gesteckt werden. Auch für solche Fälle gibt es gute Regelungen, die die GdF verhandelt hat. Wir können weiteren Bestrebungen in Richtung Outsourcing oder Arbeitsverdichtung nur begegnen, wenn wir eine starke Mitgliedschaft hinter uns haben. Nur über Engagement erreicht man Ziele.

Redaktion: Sind Sie mit der Mitgliederentwicklung in Ihrem Bereich zufrieden?

Jörg Waldhorst: Wie bei der vorletzten Frage erwähnt, können wir mit einem freudigen Auge auf die letzten zwölf Monate zurückblicken. 30 Prozent Mitgliederzuwachs ist eine stolze Zahl. Dennoch sind wir, gemessen an der Mitarbeiterzahl, im Vergleich zu den anderen Fachbereichen unterrepräsentiert. Damit auch die administrativen bzw. nicht-operativen Mitarbeiter an ihren Sorgen und Nöten arbeiten können, müssen wir dringend stärker werden. Dies wird die GdF als Ganzes befruchten.

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



PLC – Professional & Legal Committee der IFATCA

Autor: Frank Sasse, Fotos: Robert Bailey

Vom 10. bis 15. März kamen in Hong Kong zuerst das Professional & Legal Committee (PLC) und danach das Technical & Operational Committee (TOC) der IFATCA (vergleichbar mit den FSBD-Arbeitsgruppen C und B) zum zweiten „unterjährigen“ Treffen zusammen. Die beiden Gruppen trafen sich – getrennt, jeweils drei Tage, sowie in einer gemeinsamen Sitzung – zur Erstellung der Arbeitspapiere für die jährlich stattfindende IFATCA Annual Conference.

Dieses Mal war zuerst das PLC dran, wobei die Arbeitspapiere gemeinschaftlich in der Gruppe besprochen wurden. Die genauen Inhalte der Arbeitspapiere werden erst im Bericht nach der Ende Mai stattfindenden IFATCA-Konferenz erläutert, da sich während der im Rahmen der Konferenz stattfindenden Diskussion oft noch wesentliche Änderungen am Inhalt und bei den Beschlüssen zu etwaigen Policies ergeben können.

Dieses Jahr beschäftigt sich das PLC u.a. mit folgenden Themen:

- **Reporterstellung:** Das Arbeitspapier stellt klar, dass es wichtig ist, nach bestimmten Vorfällen Reports zu verfassen. Doch mindestens genauso wichtig ist, WIE diese Reports verfasst werden, insbesondere in Bezug auf z. B. die Wortwahl, da diese unter Umständen direkte, eventuell sogar strafrechtliche Auswirkungen auf den Lotsen haben kann.
- Ein Arbeitspapier beschäftigt sich mit der sich immer weiter ändernden Altersgrenze für ausscheidende Fluglotsen und wie diese auch aus wissenschaftlicher Sicht zu bewerten ist. Da sich in diesem Feld auch weiterhin sehr viel tut, ist dieses Papier an sich nicht als fertiges Paket zu sehen, sondern die IFATCA bleibt an dem Thema so aktuell wie möglich dran.
- **Lizenzierung von Fluglotsen:** In einigen Fällen werden Lotsen eingesetzt, die keine Lizenz haben, aber immerhin nach ICAO-Standards ausgebildet wurden – zumindest teilweise. Das Arbeitspapier verdeutlicht, wo die Gefahren beim „Staffeln ohne Führerschein“ lauern, und wie das geändert werden kann.

- Unter dem Stichwort „PBN“ (performance based navigation) schauen wir auf operationelle, bisher noch nichtexistierende Konzepte. Dynamische Sektorisierungen wie z. B. S-ATM (geplant für Rhein Radar) bringen Arbeitsweisen auf die Tagesordnung, die heute noch unvorstellbar sind, aber schon bald mit neuen Endorsements für die dann dort arbeitenden Lotsen verwirklicht werden sollen. Sind die Regeln dafür aber ggf. schon vorhanden? Was müssen wir ändern, und was muss beibehalten werden? Wie werden diese Kollegen ausgebildet?
- Die Werbung und Auswahl für Lotsennachwuchs stellen einige Regionen aktuell vor immer mehr Probleme. Durch die sich schnell ändernde Gesellschaft, vor allem im Bereich der Jugend, verändert sich auch die Einstellung zur Ausbildung und zum Verhältnis gegenüber einem potenziellen neuen Arbeitgeber Flugsicherung.
- Cybersecurity war auch diesmal wieder ein Thema, das sich als immer wichtiger herausstellt und aufgrund der Kombination mit RPAS auf nächstes Jahr ausgedehnt wurde.
- FIS ist bisher nicht ausreichend definiert, obwohl er ein ganz klarer Bestandteil der Flugsicherung ist. Das sieht auch die ICAO so und arbeitet gerade an der Definition von Flight Information Service. IFATCA will dabei sein und den großen Bereich maßgeblich mitgestalten. Daher gibt es in diesem Jahr ein Arbeitspapier für die Definition und das Abstecken des Aufgabengebiets von FIS auch für Fluglotsen.
- Human factors in multiple sector operations
Immer ausgefalleneren Arbeitsplatzgestaltungen kommen auf uns zu. In Neuseeland beispielsweise arbeitet ein Radarlotse mitunter zusammen mit einem Koordinationslotsen, der aber mehrere Hundert Kilometer entfernt an der Konsole sitzt, jedoch im selben Sektor arbeitet. Welche Dinge im Bereich Human Factors müssen bei solch neuen Arbeitsweisen zwingend beachtet werden?

Der gemeinsame Teil mit PLC und TOC war dieses Mal zweitägig. Am ersten gemeinsamen Tag wurde den bei-



den Gruppen vom IFATCA EVP-Europe, Tom Laursen, der Workshop „Think Safety“ (in gekürzter Form) vorgestellt. Dieser ist vor allem für IFATCA-Mitglieder aus Ländern gedacht, in denen es (noch) keine etablierte „safety culture“ gibt. Die Vorstellung diente der Werbung in eigener Sache, damit die Mitglieder der Komitees den Inhalt kennenlernen und dafür Werbung machen können.

Am zweiten Tag wurden dann die beiden gemeinsamen Arbeitspapiere besprochen. Diese beschäftigen sich diesmal zum einen mit „unlawful interference“. Die Policy sollte mit der zu Cybersecurity abgeglichen werden, wurde jedoch aus organisatorischen Gründen zurückgezogen. Des Weiteren gibt es noch ein Arbeitspapier zum Thema „Airport infrastructure development“. Dieses beschäftigt sich mit den Problemen, die sich ergeben können, wenn an einem Flughafen Erweiterungen und Ausbauten vorgenommen werden, ohne dabei die Bedürfnisse der Flugsicherung (vorher) zu berücksichtigen.

Die TOC-Arbeitspapiere widmen sich folgenden Themen:

- „500 ft spacing to uncontrolled traffic“: wenn an den Grenzen zwischen geschütztem und ungeschütztem Luftraum (also E und C etwa) weniger als 1.000 ft Vertikalstaffelung vorhanden ist.



- Mode S DAP (Downlink Aircraft Parameters): Welche Parameter sollen dem Lotsen in welcher Form dargestellt werden, und welche Fragen und Problematiken können sich daraus ergeben?
 - Review der Policy zu SLOP (strategic lateral offset procedure): Diese war in großen Teilen nicht mehr aktuell und musste hinsichtlich ICAO-Regeln und anderen Neuerungen aktualisiert werden.
 - Interoperability between different flight data exchange systems: ein Informationspapier vor allem für IFATCA-Mitgliedsverbände aus Afrika, wo mehr und mehr ANSPs zwar neue ATM-Systeme kaufen, die wegen der unterschiedlichen Hersteller bzw. Standards jedoch nicht immer miteinander kommunizieren können.
 - Review of Radio Frequency Spectrum Protection: Es gibt zunehmend Druck aus dem privaten Sektor, die bislang der Luftfahrt vorbehaltenen Frequenzbänder für andere Zwecke freizugeben.
 - ATFM/ACDM in Asien: Der Verkehr boomt dort, es gibt aber keine staatenübergreifenden Maßnahmen zur Verkehrsflusssteuerung wie in Europa oder den USA. A-CDM befindet sich noch in den Kinderschuhen.
 - Cut-Off Point Separation: ein Konzept, das vor allem in Zürich zu Problemen und Fragen führt. Dabei handelt sich um kein offizielles ICAO-Verfahren und daher auch um eine ICAO-Definition. Es legt die Staffelung zwischen einem IFR-An- und -Abflug fest, wo keine andere (ICAO-) Staffelung besteht.
- Auf die genauen Inhalte soll an dieser Stelle noch nicht eingegangen werden, da, wie eingangs erwähnt, die Arbeitspapiere der Konferenz von TOC und PLC zwar im fertigen Zustand präsentiert werden, es dort im Laufe der Diskussionen aber oft noch zu nicht unwesentlichen Änderungen kommt. Über die Endresultate wird dann in einer späteren Ausgabe berichtet werden.



Aus der Redaktion

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

der Redaktion liegt ein weiterer Bericht unseres Redaktionsmitglieds **Jens Lehmann** über die **IATA Safety & Flight OPS Conference 2019 in Barcelona** vor. Dieser Beitrag ist sehr ausführlich geschrieben, und wir möchten Ihnen diesen Artikel nicht vorenthalten. Jedoch übersteigt er in seiner Ausführlichkeit die Richtlinien für diese Ausgabe. Daher bieten wir unserer Leserschaft an, ihn über die GdF-Homepage (Mitgliederbereich) abzurufen oder sich direkt an die Redaktion (redaktion@gdf.de) zu wenden.



INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATIONS
 5015 St. Jacques, Suite 2002, Montreal, Quebec H3T 1P5 CANADA
 Tel: +1 514 866 7262 Fax: +1 514 866 7912 Email: office@ifatca.org

Meeting Report
Meeting attended: IATA Safety & Flight OPS Conference 2019
Location and date: Barcelona, 10.-14. April 2019
Attendee(s): Jens Lehmann (Germany)
Email address: jenslehmannmail@gmail.com

Information on Next Meeting
Location and date: 31.03. - 02.04.2020, Baku / Azerbaijan

Executive Summary
 The IATA Safety and Flight Operations conference was the event where industry - airlines, regulators, national and international organizations and other aviation stakeholders - explored key topics affecting aviation. It was intended to share ideas and experiences that will influence the future development of safety and flight operations. This conference with more than 300 attendees was mainly intended for senior management, along with new entrants to aviation, disruptors and innovators with the goal to create better synergies on existing frameworks, innovative approaches and on how industry can work and learn together. Aviation is the business of freedom. It enables people and business to connect globally. Flying is secure and keeping it that way is not an easy task since threats are evolving, but the geo-political landscape is complex and technology is rapidly changing. Since the volumes of both cargo and travelers keeps growing, IATA sees four focus areas:
 1. 100% universal implementation of global security standards
 2. Effective information-sharing among governments and with the industry
 3. Sustainable risk-based security measures and with the industry
 4. Emerging risks



Discussion
Day 1 Tuesday, 2 April 2019
Welcome Speech and Formal Conference Opening
Rafael Schwartman, Regional Vice President, IATA
 Brazil is a moving target and potential disruption to Europe; long-term solutions are needed. Air Transport's CO2 footprint is under scrutiny and further development and expansion of sustainable aviation fuel is needed. Learning to grow depends on reducing emissions and CORSIA International coverage is key (in 2016, ICAO adopted the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) to address CO2 emissions from international aviation. This historic decision is the first time that a single industry sector has agreed to a global measure in the meantime being adopted as an Annex to the Chicago Convention). CORSIA's 192 member states must apply since 1st January 2018. CORSIA aims to offset emissions from international civil aviation at 2020 levels and by 2050, reduce CO2 emissions to half of what they were in 2005. CORSIA places the burden of reducing CO2 emissions on the industry and something that all aviation stakeholders can agree on. The skies are safe, and IATA is confident that all aviation stakeholders ensure they remain so. But beyond safety issues, there are three specific challenges that need to be addressed:
 1. Service efficiency
 2. Sufficient capacity provision
 3. Greater openness and consultation
 Efficiency can be characterized as a reliable and cost-effective service, all ensuring that the system is resilient and can handle the growth of the industry. Europe, in 2018 there were 16 million in 2017 - which was a 10% increase. This is a significant increase in the number of flights, which is a reflection of the fact that Europe is a huge increase on less than 7 billion passengers will be flying in 20 years. IATA's 20-year forecast suggests that more than 7 billion passengers will be flying in 20 years. IATA's 20-year forecast suggests that more than 7 billion passengers will be flying in 20 years. IATA's 20-year forecast suggests that more than 7 billion passengers will be flying in 20 years. Even allowing for an increase in the average size of aircraft, that still means we could see up to 100 million more passengers in Europe and just 7 in North America. Even allowing for an increase in the average size of aircraft, that still means we could see up to 100 million more passengers in Europe and just 7 in North America. Even allowing for an increase in the average size of aircraft, that still means we could see up to 100 million more passengers in Europe and just 7 in North America. Cruise airline shares of intra-European routes does not mean that airline markets are... but we also know the future is always unpredictable. We... but we also know the future is always unpredictable. We... but we also know the future is always unpredictable. We...



IFALPA-Konferenz

Als Vertreter der GDF besuchten Matthias Maas und Jan Janocha am 26. April 2019 die 74. IFALPA-Konferenz, die in diesem Jahr aus Anlass des 70-jährigen Jubiläums der Berliner Luftbrücke von der VC unter dem Motto „Building Bridges“ ausgerichtet wurde. Bis zum 29. April tagten etwa 500 Teilnehmer aus über 50 Nationen in der Hauptstadt. Ein ausführlicher Gastbeitrag folgt in einer der kommenden Ausgaben.



(von links): Markus Wahl (Präsident VC), Jan Janocha (Pressesprecher GdF), Matthias Maas (Bundesvorsitzender GdF), Bastian Roet (Lobbying-Büro VC)



British Airways/BOAC B747: Zum 100-jährigen Jubiläum hat British Airways einige Maschinen in Retro-Bemalungen umlackiert. Hier eine B747 in der Bemalung der BOAC aus den frühen 1970ern. **Foto: Gerrit Griem**



British Airways B747: Die „Landor“-Bemalung aus den 1980ern ist vielen Lesern noch bekannt und war damals ein vertrautes Bild überall auf der Welt; hier bei der Landung in Heathrow im letzten April. **Foto: Gerrit Griem**



British Airways/BEA A319: Der A319 G-EUPJ hat die schöne Bemalung der damaligen BEA aus den 1960ern erhalten. Aus BEA und BOAC wurde später die heutige British Airways. **Foto: Michael Stappen**



Kam Air A340: Aus Delhi kommt dieses Bild der Kam Air A340, die in Afghanistan beheimatet ist. In Europa wird man diese Airline nicht sehen, da sie einem Einflugverbot unterliegt. **Foto: Gerrit Griem**



Tibet Airlines A319: Tibet Airlines wurde 2010 als Tochterairline von Air China gegründet und erhielt wenig später ihren ersten A319. Hier bei der Landung in Kathmandu im März fotografiert. **Foto: Gerrit Griem**



Shree Airlines CRJ-701: Shree Airlines ist eine relativ unbekanntes Fluggesellschaft aus Nepal, die seit kurzer Zeit u. a. diesen Bombardier Regional Jet auf Inlandsrouten einsetzen. **Foto: Gerrit Griem**

Bericht von der CANSO ATM Operational Conference



von Alexander Schwaßmann

Vom 9. bis 12. April 2019 fand erstmals die CANSO ATM Operational Conference statt. CANSO steht für „Civil Air Navigation Services Organisation“ und ist der Dachverband der Flugsicherungsanbieter, quasi das Gegenstück zum Airline-Lobbyverband IATA. Die Konferenz wurde früher in

Zusammenhang mit der World ATM Expo in Madrid durchgeführt, nun jedoch zeitlich und räumlich getrennt, von der DFS in Langen ausgerichtet. Ignacio Baca, der Executi-

ve Vice President Technical der IFATCA, war als Teilnehmer einer Podiumsdiskussion eingeladen. Außerdem fand vor der eigentlichen Konferenz ein zweitägiger Workshop der betrieblichen Arbeitsgruppen der CANSO statt, zu dem IATA, IFATCA und IFALPA (der Piloten-Weltverband) eingeladen waren. An diesem Workshop, dem sogenannten „CANSO Industry Associations Workgroup and Task Force Meeting“ nahmen neben Baca die Niederländerin Renée Pauptit als Vorsitzende des IFATCA Technical and Operational Committee sowie der Autor als IFATCA-Vertreter bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO teil. Die IATA war ebenfalls vor Ort, die IFALPA hatte, offenbar aufgrund organisatorischer Probleme, keine Vertreter geschickt.



Gerhard Thiele Astronaut der EASA. Fotos: Melanie Bauer Photodesign

CANSO Industry Associations Workgroup and Task Force Meeting

Larry Ley (Boeing) eröffnete den Workshop mit einer Reise durch die Entwicklung des Luftverkehrsmanagements von „Nichts“ über „Nur Funken“ und „Arbeiten mit Luftladegarstellung“ zu „Datenaustausch zwischen Boden und Cockpit“ und „System Wide Information Management“. Außerdem umriss er die Ziele des Workshops:

- Vorstellung der einzelnen Organisationen
- Derzeitige Ziele und Problemstellungen
- Gegenseitiges Verstehen der jeweiligen Möglichkeiten und Einschränkungen
- Erarbeiten von Bereichen, in denen sich eine Zusammenarbeit lohnen könnte

Als erste präsentierte dann die IATA ihren Organisationsaufbau und stellte insbesondere ihre ATM Working Group vor, in der die IATA auch den Schulterschluss mit Flugsicherungsanbietern sucht, und ihre „Safety and Flight Operations Division“. Die IATA versucht auf diese Weise, globale Standards zu setzen, meist durch Zusammenarbeit mit der ICAO, und sieht derzeit ihre Hauptaufgabe darin, das Luftverkehrsmanagement zuverlässiger und weniger störanfällig zu machen.

Ignacio Baca stellte anschließend in einer exzellenten Präsentation die Arbeit der IFATCA und ihre interne Organisationsstruktur vor. Er wies aber auch darauf hin, dass die Arbeit in der IFATCA zum allergrößten Teil ehrenamtlich erbracht werden muss, und wünschte sich mehr Unterstützung durch die Flugsicherungsanbieter, beispielsweise durch Freistellungen und Übernahme der Reisekosten, aber auch einfach dadurch, dass IFATCA-Vertreter keinen Repressalien in ihren jeweiligen Ländern ausgesetzt sind, was vielerorts leider immer noch vorkommt. Hier sind DFS und GdF glücklicherweise schon deutlich weiter, auch wenn es natürlich auch hier noch Verbesserungspotenzial gibt. Ein Vertreter von NAVCANADA, dem kanadischen Flugsicherungsanbieter, nutzte die Gelegenheit, zwei IFATCA-Vertreter bei der ICAO ausdrücklich für ihre gute Arbeit dort zu loben.

Eine IFALPA-Präsentation musste aufgrund der schon angesprochenen Missverständnisse im Vorfeld leider entfal-



Chris Dalton (ICAO) und Jozsef Bakos (HungaroControl).

len. Alle Anwesenden äußerten jedoch die Hoffnung, dass ein Folgetreffen dann auch mit Beteiligung des Pilotenverbandes stattfinden wird.

Den Löwenanteil der Veranstaltung bestritt dann die CANSO mit ausführlichen Berichten mehrerer betrieblicher Arbeitsgruppen.

CANSO AIMWG (Aeronautical Information Management Working Group):

Hier geht es vor allem um einen neuen globalen Standard für AIM, beispielsweise als Ersatz für das uralte NOTAM-System, aber auch um eine bessere Codierung von SIDs und STARs sowie anderen luftfahrtrelevanten Daten. Der derzeit von der ICAO entwickelte Standard wird laut CANSO seitens der einzelnen Staaten nicht einheitlich umgesetzt, daher entwickelt die CANSO jetzt eigenes Informationsmaterial. IFATCA und IATA waren allerdings gemeinsam der Ansicht, anstatt einen eigenen Weg zu gehen, solle die CANSO lieber zur ICAO gehen und dort ihre Vorschläge einbringen. Hier könnte ein Ansatz sein, die Positionen von CANSO, IATA und IFATCA zu bündeln und gemeinsam bei der ICAO vorzubringen.

CANSO RPAS Working Group:

CANSO hat, wie fast alle Flugsicherungsanbieter, Probleme damit, wie unbemannte Luftfahrzeuge in den normal



Ignacio Baca auf dem Podium zum Thema People and Culture. Foto: Melanie Bauer Photodesign

zugänglichen Luftraum integriert werden sollen. IFATCA könnte dabei helfen, Verfahren für den Übergang von RPAS aus dem normalen kontrollierten Luftraum in den Luftraum darüber und wieder zurück auszuarbeiten. IATA wurde gebeten, zum Thema „Detect and Avoid“ („See and Avoid“ geht bei RPAS ja aus nachvollziehbaren Gründen nicht) gemeinsame Vorschläge zu entwickeln. Eine Möglichkeit könnte ein gemeinsames Papier für die nächste ICAO-Vollversammlung im Herbst 2019 sein.

CANSO Smart and Digital Tower Task Force:

Hier ist lange nichts passiert, aber diese Task Force soll im Rahmen der Konferenz wieder aktiviert werden. Ziel ist auch hier die Bereitstellung von Informationsmaterial für am Konzept interessierte Flugsicherungsanbieter. Baca nutzte die Gelegenheit, die CANSO-Vertreter auf das gerade frisch auf der IFATCA-Webseite veröffentlichte Material zu Remote Tower Operations hinzuweisen, in dem jede Menge ungelöster Probleme in diesem Bereich aufgearbeitet werden, beispielsweise neue Staffelnswertungen (nach Sicht ist schlecht ohne Außensicht), Lizenzierung von Remote-Towerlotsen und vieles mehr. Daraufhin wurde die IFATCA eingeladen, in der CANSO-Task Force mitzuarbeiten.

CANSO PBN (Performance Based Navigation) WG:

Hier versucht die CANSO, durch die Veröffentlichung gelungener PBN-Implementierung Werbung für das Konzept und die betrieblichen Vorteile, die sich daraus ergeben, zu machen. Der Schuss kann allerdings auch nach hinten losgehen: Es gibt Berichte, nach denen durch die genauere Flugführung auf PBN-Verfahren die Lärmbelastung unterhalb der Verfahren so stark gestiegen war, dass es zu Gerichtsverfahren kam. Auf der anderen Seite ermöglicht die effizientere Flugführung durch PBN aber auch Kapazitätsgewinne und eine Vermeidung des Überfluges dicht besiedelter Gebiete in Flughafennähe.

CANSO möchte auch hier durch Informations- und Schulungsmaterial helfen, Wissen und Akzeptanz von Piloten und Lotsen zu verbessern. Auch hier hat die IFATCA ihre Mithilfe angeboten, besonders, wenn es um die bodenseitige Auswertung und Nutzung der Leistungsangaben der Luftfahrzeuge im Flugplan (Feld 10 und 18) geht. Darüber hinaus hat CANSO die IATA gebeten, einen Flughafen oder ein Gebiet vorzuschlagen, wo die Einführung von PBN-gestützten Navigationsverfahren nach ihrer Ansicht einen großen Vorteil bringen würde. Dies könne man dann als eine Art Blaupause nutzen, um die Vorzüge, aber

auch Herausforderungen einer solchen Einführung exemplarisch darzustellen. Die IATA gab allerdings zu bedenken, dass es solche Initiativen bereits vor Jahren durch die ICAO und ihre sogenannten „PBN Go Teams“ gegeben habe, diese aber trotz einiger Erfolge irgendwann eingestellt wurden. Es liege also offenbar bei den meisten Staaten kein ausreichendes Interesse vor, PBN-Verfahren einzuführen.

CANSO ATFM/A-CDM (Flow Management) WG:

Für uns Europäer nicht so interessant, auch wenn der Sommer uns wieder jede Menge ungewöhnlicher Flugprofile „bescheren“ wird. Aber in anderen Bereichen der Erde gibt es schlicht kein Flow Management, oder es ist zumindest nicht ausreichend koordiniert. Hier soll die IFATCA zusammen mit CANSO für eine größere Akzeptanz solcher Verfahren unter den dortigen Lotsen sorgen.

CANSO Operational Performance WG:

Hier will CANSO eigene Standards entwickeln, um die Performance von Flugsicherungsanbietern in Bezug auf Sicherheit, Pünktlichkeit und Flugeffizienz vergleichbar zu machen. Abgesehen davon, dass es bereits unrealistische Anforderungen an die Anbieter in Europa gibt, ist das kein Bereich, in dem sich die IFATCA engagieren möchte. Interessanter könnte es aus IFATCA-Sicht sein, eigene Standards zu entwickeln, um die ANSPs bezüglich Mitarbeiterorientierung, wie Just Culture, regelmäßiges Training von Standard- und Notverfahren, Fort- und Weiterbildung, Einhaltung von Lizenzierungsrichtlinien usw., messen zu können und Defizite sichtbar zu machen. Ob CANSO da mitmacht?

CANSO ATM Operational Conference

Die eigentliche Konferenz begann mit einem Vortrag des CANSO Deputy Director General Simon Hocquard. Nicht völlig überraschend (er arbeitete früher für die britische Flugsicherungsorganisation NATS) sprach er sich für mehr Wettbewerb unter den Anbietern aus, sodass eine Flugsicherungsorganisation auch Dienste in anderen Ländern anbieten können soll. Wie das das Personal findet, schien ihn nicht sonderlich zu interessieren; im gleichen Atemzug erwähnte er allerdings auch, dass es immer schwerer werde, Lotsennachwuchs zu finden. Auch warb er für die

vollständige Privatisierung der Flugsicherungsorganisationen. Dass NATS selbst vor Jahren vom britischen Steuerzahler vor der Pleite gerettet werden musste, scheint er vergessen zu haben.

Es folgte ein Vortrag des deutschen Astronauten Gerhard Thiele, der im Februar 2000 als Mitglied der Space Shuttle Mission 99 mit einer multinationalen Besatzung ins All flog. STS-99, die sogenannte Shuttle Radar Topography Mission, kartographierte zwischen 60° nördlicher und 58° südlicher Breite 95 Prozent des Lebensraums der Erdbevölkerung bzw. 80 Prozent der Landmasse der Erde. Zwei Radarsysteme (eines in der Nutzlastbucht des Shuttles, das andere an einem sechzig Meter langen Mast montiert) tasteten die Erdoberfläche ab. Das Resultat war ein digitales dreidimensionales Modell der Erde von bisher nicht gekannter Genauigkeit. Die Auswertung der Daten dauerte zwei Jahre und ermöglicht heute beispielsweise eine deutlich genauere Vorhersage des Rheinhochwassers, weil man genauere Informationen darüber hat, welche Wege sich das Schmelzwasser aus den Alpen in den Rhein sucht. Von praktischem Interesse waren Thieles drei wichtigste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Mission: „Communication, Communication, Communication“ – sowie seine Feststellung, dass man als Astronaut nur die Spitze einer großen Menge an fachlicher Arbeit und kreativer Köpfe repräsentiere, deren Arbeit man nicht durch Fehler leichtfertig aufs Spiel setzen dürfe. Beides lässt sich auf Organisationen wie die DFS, aber auch die GdF, übertragen.

Negativer Höhepunkt des ersten Tages der Konferenz war eine Podiumsdiskussion zum Thema „How can we make Seamless Operations a Reality?“ Der DFS-Chef, Professor Klaus-Dieter Scheurle, versuchte sich in seinen Statements noch in Diplomatie: Der europäische Luftraum wachse durch Initiativen wie SESAR zusammen, und in Deutschland gebe es einen gemeinsamen Lobbyverband aller Beteiligten am Luftverkehr. Er erwähnte jedoch nicht die größtenteils sinnfreie Regulierung der Flugsicherungsanbieter durch die Politik sowie militärische Übungsgebiete, die oft nicht genutzt werden, aber trotzdem dem zivilen Verkehr nicht zur Verfügung stehen. Auch bei SESAR ist längst nicht alles Gold, was glänzt; so wurde die kürzlich vorgestellte SESAR

Airspace Architecture Study weitgehend ohne Beteiligung von Mitarbeitervertretern verfasst und liest sich wie ein wenig konkretes Sammelsurium von Konzepten, die seit Jahren durch die Köpfe einiger Verantwortlicher geistern, denen aber ein roter Faden und vor allem ein ganzheitlicher Ansatz fehlt.

Die anderen Teilnehmer der Podiumsdiskussion sparten dagegen nicht mit Attacken gegen das europäische ATM-System. Dr. Pierre Dominique Prümm von der Fraport erklärte, die europäischen Flughäfen hätten in die bodenseitige Infrastruktur (sprich: Terminals) investiert, aber das ATM-System halte nicht Schritt. Übersehen hat er dabei anscheinend, dass sich auch die Flughäfen im Bereich Sicherheitskontrollen und Bodenabfertigung nicht mit Ruhm bekleckern, und die maßgeblichen Einschränkungen des ATM-Systems aus zu wenigen Start- und Landebahnen und (das sollte er besonders von seinem eigenen Flughafen kennen) aus durch Lärmschutzauflagen nicht konfliktfreien An- und Abflugrouten resultieren. Auch dass ein Flughafen wie Düsseldorf eine Piste hat, die die Hälfte der Woche aus rechtlichen Gründen nicht nutzbar ist, kann man nun wirklich nicht der Flugsicherung anlasten.

Michael Knitter, COO von Eurowings, kritisierte vor allem die Regelungswut der EU bzw. der EASA und der nationalen Aufsichtsbehörden. Als Negativbeispiel führte er die Mandatierung von CPDLC („Controller Pilot Data Link Communication“) im europäischen Luftraum über FL285 an, die seiner Meinung nach teuer, aber sinnlos sei. Hier hätte ihm Professor Scheurle zustimmen und gleichzeitig entgegennehmen können, dass es nicht die Flugsicherungsanbieter, sondern die Politiker waren, die diese Einführung vorangetrieben haben, obwohl der betriebliche Nutzen derzeit wirklich überschaubar ist.

Extrem unangenehm überrascht hat mich Jozsef Bakos, der Vertreter von HungaroControl, einem Provider, der, so hört man, finanziell nicht gerade auf Rosen gebettet ist. Herr Bakos aber gerierte sich, als ob er die europäische Flugsicherung komplett übernehmen wolle und könne. Als Beispiel führte er die erfolgreiche Übernahme des Luftraums des Kosovo über 10.000 ft an. Übrigens denkt man im Kosovo derzeit laut darüber nach, den Luftraum

selbst zu übernehmen, weil das im Kosovo bis zu 100 Arbeitsplätze und jährliche Mehreinnahmen von etwa sieben Millionen Euro generieren würde. Auch nicht nachvollziehen kann ich Aussagen des Herrn Bakos wie „Wir haben die Technik, den Planner abzuschaffen, warum tun wir das also nicht einfach?“ Jeder DFS-Lotse kann bestätigen, dass der Planner in vielen Bereichen heute noch völlig unverzichtbar ist bzw. die Aufgaben des Planners, die von der Technik übernommen worden sind, dazu geführt haben, dass die Flugsicherung mit der gleichen Menge an Lotsen heute doppelt so viele Bewegungen abwickelt wie vor 25 Jahren. Tatsächlich sind in einigen Bereichen die Planner abgeschafft worden, und niemand trauert ihnen nach, denn auch Lotsen sitzen nicht gern an Arbeitsplätzen, an denen sie nichts zu tun haben. Spannend waren auch seine Aussagen zur Konflikterkennung, die heute angeblich bereits durch Software übernommen werden könne: Bisher habe ich noch keinen Anbieter erlebt, der eine Haftung dafür übernehmen würde, dass seine Software zuverlässig alle Konflikte erkennt. Kunden und Politikern etwas anderes zu suggerieren, ist meines Erachtens fahrlässig. Hier hätte ich mir von Professor Scheurle klare Worte gewünscht.

Auch die HungaroControl-Aussagen zum europäischen ATM-System bzw. dem Vergleich mit dem angeblich so viel besseren US-amerikanischen waren wenig hilfreich und meist unbegründet. Bakos verwies dazu auf eine kürzlich veröffentlichte gemeinsame Studie der FAA und Eurocontrol zum Thema, die er aber offenbar nicht komplett gelesen hatte. Es stimmt zwar, dass die FAA laut Studie mit der Hälfte der Mitarbeiter 50 Prozent mehr Verkehr abwickelt. Schaut man jedoch genauer hin, stellt man fest, dass es beim operativen Personal einen weit geringeren Unterschied gibt. Das dürfte damit zusammenhängen, dass viele Aufgaben, die beispielsweise bei der DFS im Unternehmen erbracht werden, wie Lohnbuchhaltung, Steuer, Beschaffungswesen etc., in den USA nicht durch die FAA selbst, sondern von anderen Behörden geleistet werden.

Ein weiterer Aspekt ist die völlig unterschiedliche Infrastruktur. Die 34 größten europäischen Flughäfen in der Studie haben im Schnitt 1,9 Pisten, die amerikanischen fast doppelt so viele, nämlich 3,4. Wir Europäer bewegen

aber deutlich mehr Flugzeuge pro Piste und noch mehr Passagiere. Während die Amerikaner 11,5 Millionen Passagiere pro Piste bewegen, sind es bei uns 16 Millionen. Wir operieren wesentlich mehr Pisten am Kapazitätslimit als die Amerikaner. Auch in der DFS gibt es mit London-Gatwick ein prominentes Beispiel.

Die Studie beschreibt auch die Tatsache, dass in Zentraleuropa deutlich mehr Luftraum für Militärvorhaben reserviert ist, während die meisten amerikanischen Übungslufträume an den Küsten etabliert wurden. Auch die deutlich schärferen Vorgaben zum Lärmschutz und die damit verbundenen betrieblichen Einschränkungen (beispielsweise die Nutzung der Nordpiste in Düsseldorf

oder die Einschränkungen im Betrieb der Pisten 25R/07L und 18 in Frankfurt) engen die Leistungsfähigkeit der europäischen ATM-Struktur ein. Allerdings sind dies alles Vorgaben der Politik beziehungsweise der Öffentlichkeit. Bekommen wir mehr zivilen Luftraum und zusätzliche Pisten, führt dies automatisch zu mehr Kapazität. Die genannten Einschränkungen sind allerdings im demokratischen Konsens oder Kompromiss festgelegt worden und nicht der Flugsicherung anzulasten. Daher ist es fragwürdig, wenn unsere Kunden (und offenbar sogar „befreundete“ Organisationen wie HungaroControl) den Flugsicherungsanbietern diese Einschränkungen zum Vorwurf machen, anstatt sie dort anzubringen, wo die Entscheidungen getroffen werden, nämlich bei der Politik.



Ignacio Baca und der Autor trauen ihren Ohren nicht. Foto: Melanie Bauer Photodesign



Podiumsdiskussion zu Seamless ATM Operations. Foto: Melanie Bauer Photodesign

Somit hatten wir während der gesamten Podiumsdiskussion einen oder sogar zwei „weiße Elefanten“ im Raum, die die eigentlichen Adressaten der Kritik hätten sein müssen, nämlich das Militär sowie die Politik, die einerseits einen gesamteuropäischen Luftraum fordern, andererseits aber jeden Kubikmeter Luftraum des eigenen Hoheitsgebietes der Einnahmen wegen hartnäckig verteidigen. Hier wäre von Seiten der vertretenen Flugsicherungsanbieter mehr Gegenwehr angebracht gewesen – wenn schon nicht von HungaroControl, dann doch zumindest von der DFS.

Was bei der gesamten Diskussion außerdem zu kurz kam: Es wurde immer nur über Kapazität, nie jedoch über Sicherheit gesprochen. Die wird augenscheinlich einfach als gegeben betrachtet. Was Kunden und auch der eine oder andere Politiker und Flugsicherungs-CEO offenbar übersehen: Sicherheit ist leider nicht umsonst.

Am zweiten Tag der Konferenz konnte ich mangels Freistellung leider nicht teilnehmen. Aus dem Bericht von

Ignacio Baca, der selbst an einer Podiumsdiskussion teilgenommen hatte, habe ich jedoch noch ein paar interessante Aussagen zusammengestellt:

Ein Vertreter der DFS erklärte, dass 30 Prozent der Flüge, die in den Luftraum von Rhein Radar einfliegen, nicht ihrem ursprünglichen Flugplan folgen. Dies verringert natürlich die Planbarkeit der Sektorkapazität. Ein Vertreter von Eurocontrol stellte eine Kapazitätssteigerung von 20 Prozent in Aussicht, wenn Lufträume nicht mehr an nationalen Grenzen ausgerichtet wären. Und nach Ansicht der USAF lassen sich die Kapazitätsprobleme nicht durch noch mehr Software lösen. Im Gegenteil: Es gebe bereits heute so viel Software, dass der Datenaustausch zwischen den diversen Systemen gar nicht mehr reibungslos funktioniere. Der Hauptgrund für die Kapazitätsprobleme sei ein ganz anderer, nämlich: „Everybody is trying to fly to the same place at the same time.“

Jahrespressekonferenz der DFS

Weiterhin steigende Verkehrszahlen – mehr Leistungen, aber weniger Einnahmen



von Hans Joachim Krüger

Unter der Leitung des Vorsitzenden der DFS-Geschäftsführung, Prof. Klaus-Dieter Scheurle, wurden die vorgelegten Geschäftszahlen des Jahres 2018 den zahlreich erschienenen Journalisten erläutert. Immerhin wurden insgesamt 3,346 Millionen Flüge sicher und ohne große Vorkommnisse

durch den Luftraum der Bundesrepublik begleitet und kontrolliert. Am verkehrsreichsten Tag, dem 7. September 2018, nahmen immerhin 11.024 Flüge den Service der DFS in Anspruch. Die langjährige Verkehrsentwicklung nahm somit weiter Kurs nach oben, und man darf für 2019 mit einem weiteren Anstieg der Verkehrszahlen rechnen. Mit dem zunehmenden Verkehr nahm gleichzeitig die Pünktlichkeit en route ab. Hatte man im Jahr 2016 noch einen ermittelten Wert von 0,22 Minuten Ver-

zögerung pro Flug, ist dieser Wert über die Jahre hinweg auf 1,23 Minuten angestiegen, und den Prognosen zufolge weiter steigend.

Die verkehrsreichsten Flughäfen sind nach wie vor die großen HUB-Airports Frankfurt und München, gefolgt von Düsseldorf und Berlin-Tegel. Den größten Zuwachs an Verkehrszahlen verzeichnet allerdings, nach den Zahlen der DFS, der Flughafen Leipzig mit einer Zunahme von 13,3 %. Der Hauptverkehrsstrom der überfliegenden Flugzeuge über der Bundesrepublik ist wie folgt festgehalten: Das Hauptrouting über Belgien, Nordrhein-Westfalen, Hessen, östliches Baden-Württemberg und Bayern hin zu den Nachbarländern Schweiz und Österreich ist das Gebiet mit der höchsten Flugzeugdichte.

Unter der Überschrift „Mehr Verkehr – weniger Umsatz“ stellte dann der CEO der DFS, Prof. Klaus-Dieter Scheurle, die Finanzkennzahlen des abgelaufenen Jahres vor. Zwar war der Personalaufwand der DFS nach wie vor der größte Kostenfaktor, aber erstaunlich ist, dass nach dem Rekordjahr 2018 die Umsatzerlöse gefallen sind. Dies lag in erster Linie daran, dass die Regulierungen der EU-Kommission eine Senkung der Flugsicherungsgebühren vorsahen und diese auf die Umsatzerlöse anzurechnen waren. Immerhin machte die Senkung der Gebühreneinnahmen einen Mindererlös von ca. 3 % aus.

Personell gab es bei der DFS zwischen 2017 und 2018 nur eine geringfügige Veränderung. Die Personalentwicklung des Unternehmens belief sich Ende des Jahres 2018 auf einen Personalbestand von 5.437 Mitarbeitern. Prof. Scheurle wies aber im gleichen Atemzug darauf hin, dass fortan die Ausbildung für Fluglotsen die höchste Priorität hat und bundesweit für den verantwortungsvollen Beruf des Fluglotsen geworben wird.

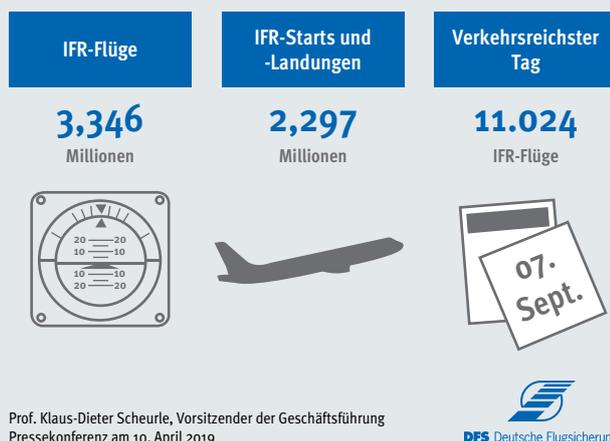
Im abgelaufenen Jahr wurde auch das Arbeitsumfeld der DFS erneut erweitert. Das Drittgeschäft der DFS weitet sich zwischenzeitlich aus und ist so z. B. seit dem 1.1.19 auch in Bahrain durch die Gestellung von operativem und administrativem Flugsicherungspersonal an die Bahrain Civil Aviation Authority durch die Gründung der DFS Aviation Services Bahrain beteiligt.

Das Jahr in Zahlen

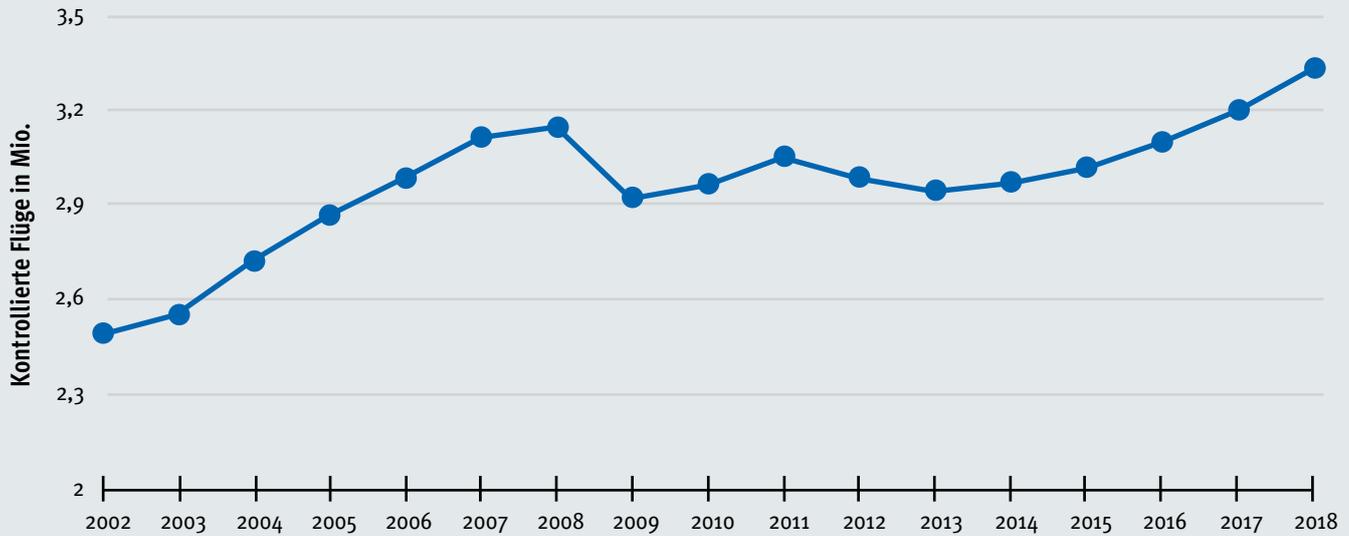


Das war 2018

Flugverkehr im deutschen Luftraum



Langjährige Verkehrsentwicklung



Quelle: DFS

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	1.Q. 2019
Überflüge	751	790	881	966	1.024	1.083	1.104	1.019	1.058	1.099	1.081	1.098	1.115	1.135	1.180	1.240	1.297	274.905
Start u. Landung*	2.192	2.186	2.265	2.324	2.381	2.455	2.462	2.295	2.291	2.338	2.263	2.179	2.193	2.223	2.173	2.209	2.297	519.037
Gesamt**	2.488	2.548	2.719	2.866	2.983	3.115	3.150	2.927	2.971	3.060	2.994	2.953	2.980	3.029	3.109	3.212	3.346	733.473

*Innerdeutsche Flüge werden sowohl als Start als auch als Landung gezählt.
**Bereinigt um Doppelzählung innerdeutscher Flüge.

3.346.488 Flüge nach Instrumentenflugregeln haben die Fluglotsen 2018 im deutschen Luftraum kontrolliert, das sind 4,2 Prozent mehr als im Jahr davor.

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung
Pressekonferenz am 10. April 2019



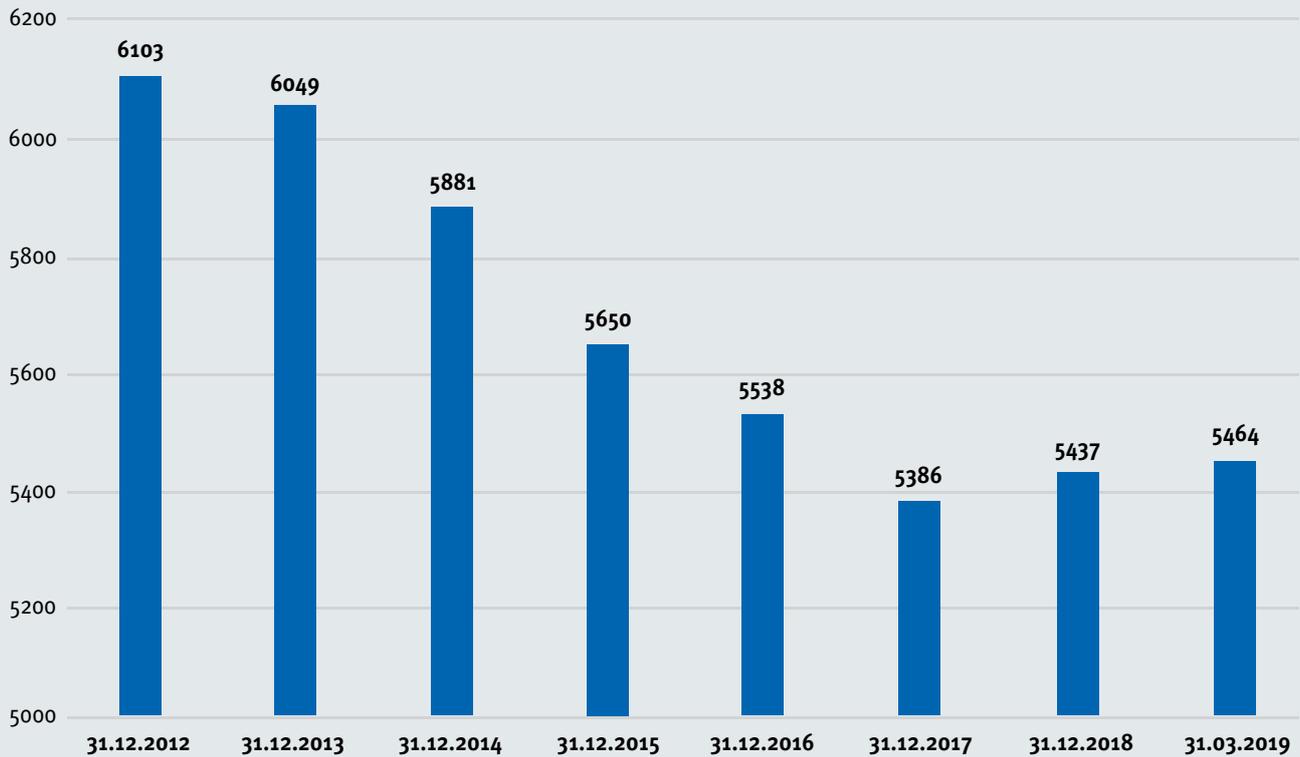
Seit dem 1. April 2018 ist die DFS-Tochter „Air Navigation Solutions Ltd.“ für die Abwicklung des Verkehrs in Edinburgh zuständig, und die DFS Aviation Services GmbH übernahm das Handling am Regionalairport Friedrichshafen von Austro Control. Weitere DFS-Beteiligungen sind bei der Vermarktung von Remote TWR-Lösungen durch die Firma Frequentis und auch beim Softwareentwickler Unifly zu finden. Insgesamt waren im Drittgeschäft der DFS 321 Mitarbeiter beschäftigt und erwirtschafteten dort einen Gewinn von 1,5 Millionen Euro.

Zu einem sehr intensiven Arbeitsumfeld entwickelt sich das Thema „Rund um die Drohnen“. Zwar sucht man mit der Deutschen Telekom nach Wegen, wie man Drohnen orten und damit auch registrieren kann, dennoch sind, gerade auch in der jüngsten Vergangenheit, Drohnen in Sperrgebieten gesichtet worden und haben eine sichere und

ordnungsgemäße Abwicklung des Flugverkehrs verhindert (jüngstes Beispiel: Verkehrseinschränkungen in Frankfurt). Mittlerweile fliegen in Deutschland geschätzt fast 500.000 Drohnen, und viele Benutzer sind sich der eigentlichen Gefahren oder Rechtslagen nicht wirklich bewusst. Hingegen sind in Deutschland ca. 20.000 Drohnen bekannt, die kommerziell zu Vermessung, Kartierung, Inspektionen oder Film- und Fotoaufnahmen benutzt werden.

Zum Abschluss der Jahrespressekonferenz erläuterte Prof. Scheurle nochmals die Notwendigkeit, die Ausbildung der Fluglotsen voranzutreiben, und stellte die AZUBI-Zahlen des laufenden Jahres vor. Die Ausbildung von Fluglotsen soll von derzeit 120 bis zum Jahr 2020 auf 146 jährlich aufgestockt und mit einem Studiengang in Worms unterstützt werden.

Personalentwicklung



Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung
 Pressekonferenz am 10. April 2019



Gebührenvergleich 2018 – 2019

Strecke

	Gebührensatz 2019 (in EUR/DLE)	Gebührensatz 2018 (in EUR/DLE)	Veränderung (in%)
DFS	54,63 EUR	58,09 EUR	-6,0 %
BAF/EC	2,86 EUR	2,78 EUR	+2,9%
DWD	0,76 EUR	0,73 EUR	+4,1%
MUAC	5,38 EUR	5,47 EUR	-1,6%
Gesamt	63,63 EUR	67,07 EUR	-5,1%

An-/Abflug

	Gebührensatz 2019 (in EUR/DLE)	Gebührensatz 2018 (in EUR/ DLE)	Veränderung (in%)
DFS	121,40 EUR	125,18 EUR	-3,0 %
BAF	0,68 EUR	0,66 EUR	+3,0%
DWD	2,26 EUR	2,03 EUR	+11,3%
Gesamt	124,34 EUR	127,87 EUR	-2,8%

Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung
 Pressekonferenz am 10. April 2019



Nichts sehen, nichts hören, nichts sagen

Die Regulierung bringt der DFS seit Jahren kräftig Druck auf den Kessel. Ressourcen sind ein knappes Gut, und manche notwendige Veränderung wird dadurch sogar unmöglich. In der Belegschaft ist eine wachsende Unzufriedenheit spürbar. Doch das darf nicht dazu führen, dass die Zusammenarbeit und der respektvolle Umgang im Unternehmen leiden.

Seit sich die Erde dreht, haben Menschen Krisen am besten überstanden, wenn sie zusammenhielten und nicht aufgaben. Und gerade in diesen schwierigen Jahren ist es der Führung nicht recht gelungen, das „DFS-Schiff“ sicher durch die stürmische See zu lenken. Die Mannschaft ruderte nicht in die gleiche Richtung. So manch engagierter Mitarbeiter strich frustriert die Segel, weil seine kritische Einschätzung der Lage auf taube Ohren stieß. Die Oberen hören selten richtig zu. Schon gar nicht, wenn die Meinung nicht ins Idealbild (oder in die Zielvereinbarung) passt.

Klar ist: Die ganze Lage in der DFS ist echt verzwickelt. Druck von außen, Druck von innen, Druck von Oben, Druck von der Seite. Der Druck hat viele Ursachen – einige hausgemacht, andere durch EU und Lobbyisten der Airlines erzeugt. Dieser „Überdruck“ wird bis zum Sommer gefährliche Ausmaße annehmen. Und er drückt allen aufs Gemüt. Viele denken mit Wehmut an Dieter Kadens zitierte „Goldene Zeiten“ zurück. In manchen Bereichen ist eine regelrechte Lähmung spürbar. Was ist hier eigentlich los?

Anstatt der Realität mutig ins Auge zu sehen, verbrennt man immer noch Zeit mit Vorhaben, die gegenwärtig gar nicht umsetzbar sind. Die „Technologieführerschaft“ wird mit voller Wucht an Außenstehende wie INDRA oder Frequentis vergeben, die viel Geld damit verdienen. Die Abhängigkeiten für den Kunden DFS wachsen damit zusehends.

Aber was würde uns allen in dieser verzwickten Lage helfen? Der klügste Ansatz ist, ehrlich und detailliert nach den Ursachen der Probleme zu suchen. Sind diese ermittelt, werden sie konsequent und nachhaltig aus der Welt geschafft. Dafür bedarf es allerdings einer schonungslosen Offenheit, die an vielen Stellen nicht gewünscht ist. Was wäre denn, wenn sich ein hochrangiger Entscheider selbst seine Statistiken aus der originalen Quelle besorgt? Wären Zahlen und Fakten dann die gleichen wie die, die er von seinem „Unterbau“ bekommt? Würde er anders entscheiden? Oha! Nun, die Wirklichkeit zu ver-

schweigen, kann für einen Moment hilfreich sein. Aber am Ende offenbart sich die Realität schonungslos – so wie in diesem Sommer!

In einer solch schwierigen Zeit wie dieser haben Autokratie und strikte Linienführung ausgedient. Einfallsreichtum und freies Denken quer durch alle Ebenen der DFS sind gefragt. Der übergeordnete Status eines DFSler in der Hierarchie bedeutet nicht, dass er automatisch immer Recht hat. Aber leider steht bei uns die Hackordnung an vielen Stellen vor der Problemlösung durch Experten. Das ist eine hohe Barriere und muss sich schnell ändern.

Die DFS engagierte im letzten Jahr Prof. Dr. Wolfgang Jenewein. Der ausgewiesene Experte zum Thema „Mitarbeiterbegeisterung“ konnte anscheinend nicht so tief ins Bewusstsein der Führenden dringen wie erwartet, denn das gibt die aktuelle Stimmungslage nicht her. Jenewein plädiert für Vertrauen, Inspiration und Freiräume. Führungskräfte sollen Felsbrocken aus dem Weg räumen,



Die 3 Affen von Nikko. Quelle: Wikipedia

damit die Mitarbeiter ihre Erfolge „machen“ können. An der einen oder anderen Stelle hat man in unserem Hause einen anderen Eindruck: Wo keine Steine liegen, werden welche hingelegt. Weshalb? Weil es vielerorts an echtem unternehmerischem Denken fehlt. Dieses kann sich nicht entfalten, solange Bereichsgeiz und Seilschaften existieren. Persönliche Vorteile, alte Freundschaften und Egozentrik – „Alles meins“ – haben einen höheren Stellenwert als der Gesamtzustand der DFS. Es gibt subtile Wege, „innovative Störenfriede“ abzuwimmeln. Das ist ganz einfach: Man erteilt dem Querulanten einfach Denkverbot. Raushalten, Weghören oder Ausreden sind geeignete Stilmittel. Der Denkende gibt irgendwann schon auf: arme DFS, das tut ihr nun wahrlich nicht gut!

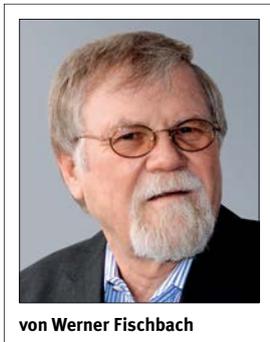
Altersteilzeit oder Vorruhestand sind sehr nachgefragte Produkte im Unternehmen. Aus Sicht des freizeitorientierten Menschen durchaus verständlich. Aber die extrem hohe Nachfrage in der DFS zeigt auch eine Schattenseite auf. Weshalb wollen so viele langjährige

Mitarbeiter schnellstens weg? Weshalb ist der Wert der Motivation länger zu arbeiten so niedrig? Man hört sogar schon Mitarbeiter um die Vierzig von ihrem ersehnten Ruhestand träumen. Manche zählen die Wochen (eigentlich sind es noch Jahrzehnte) bis zu ihrem Ausstieg. Extrem frustrierte Kollegen würden fünf Jahre ihres Lebens opfern, um unter eine Regelung zu fallen früher gehen zu können. Das ist nicht normal und passt schon gar nicht zu einem Unternehmen, das laut FOCUS als „TOP Arbeitgeber“ ausgezeichnet wurde. Nun könnte sich ein Manager hinstellen und sagen: „Na dann gehen Sie doch, wenn es Ihnen nicht passt.“ Darauf antwortet der Querulant: „Na dann gehen Sie doch, wenn Sie die DFS, ihre Mitarbeiter und deren Engagement nicht wertschätzen.“ Jenewein spricht sich gerade in schwierigen Zeiten für das Geben von Zuversicht durch die Unternehmensleitung aus. In welchem Maße dies geschieht, mag jeder selbst beurteilen.

Ein immer noch „Denkender“



RTC – Flugzeuge an der langen Leine



von Werner Fischbach

Natürlich ließ der Chef der Deutschen Flugsicherung, Professor Klaus-Dieter Scheurle, es sich nicht nehmen, am 4. Dezember letzten Jahres nach Leipzig zu reisen, um die Inbetriebnahme der ferngesteuerten Platzkontrolle Saarbrückens mitzerleben. Das

war für ihn mehr oder weniger ein Pflichttermin. Denn mit der Betriebsaufnahme des ersten deutschen „Remote Towers“ hat die DFS so etwas wie einen Paradigmenwechsel bei der Platzkontrolle eingeläutet. Und die DFS marschiert – wieder einmal – an der Spitze des „Fortschritts“ (ganz bewusst in Anführungszeichen gesetzt).

Auch wenn die Schweden die Nase vorne hatten und als erste das Konzept der ferngesteuerten Platzkontrolle RTC (Remote Tower Control) an den Flughäfen Örn-



Saarbrücken ist weltweit der größte Flughafen, der aus der Ferne kontrolliert wird. Foto: Flughafen Saarbrücken

köldik (2016) und Sundvall (2017) einführten, so hat es doch deutsche Wurzeln. Denn das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, DLR, oder genauer, dessen Institut für Flugführung, hatte das Remote-Tower-Konzept im Jahr 2002 erfunden und es schrittweise zur Einsatzreife entwickelt. Inzwischen wurde es, was der Vollständigkeit halber zu erwähnen ist, in Budapest als „Contingency“-System eingeführt – was durchaus Sinn macht.

Am 4. Dezember letzten Jahres erfolgte für die DFS der Startschuss. Denn da wurde die Platzkontrolle des Flughafens Saarbrücken nach Leipzig verlegt, und seitdem gehen die Controller ihren Aufgaben aus einem dafür eingerichteten Raum im Erdgeschoss der dortigen Niederlassung nach. Ob da beim DLR-Institut für Flugführung in Braunschweig die Sektkorken knallten, ist natürlich nicht bekannt. Aber die Ingenieure und Wissenschaftler hätten allen Grund dazu gehabt.

Nun ist Technik per se neutral. Entscheidend ist, was daraus gemacht oder damit angefangen wird. Die DFS hat sich für die ferngesteuerte Platzkontrolle entschieden, wobei mit Saarbrücken nicht Schluss sein soll. Die nächsten Kandidaten sind mit Erfurt und Dresden bereits ausgesucht, und der DFS-interne Flur- oder Buschfunk nennt noch weitere Kandidaten – Bremen und Münster-Osnabrück, so wird gemunkelt.

Festzustellen ist dabei, dass zwischen den beiden schwedischen Flughäfen und ihren deutschen Pendanten gewisse Unterschiede bestehen. So werden in Örnköldvik und Sundvall jährlich etwa zwischen 2.000 und 4.000 Flugbewegungen gezählt, während es in Saarbrücken im Jahr 2017 mehr als 15.000 waren. Was den saarländischen Landesflughafen nicht unbedingt zu einer bedeutenden Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs macht. Aber er wird dadurch weltweit zum größten Verkehrsflughafen, der aus der Ferne kontrolliert wird. Die DFS hat also einmal wieder die Nase vorne, und das Management darf sich selbstbewusst auf die Schultern klopfen.

Unterschiede gibt es jedoch nicht nur bei der Anzahl der Flugbewegungen, die durchaus erwähnenswert sind. In diesem Zusammenhang sollte ausnahmsweise einmal von der DFS-Hauspostille „direct“ abgeschrieben werden. „Die DFS-Lotsen können ihre Panoramasicht zwischen 190 und 360 Grad der Verkehrssituation anpassen

und dabei zwischen visueller Ansicht und Infrarotbild wechseln. Sowohl die schwedische Flugsicherung LFV als auch (*der ungarische Flugsicherungsdienstleister*) HungaroControl in Budapest verwenden dagegen für ihr Panorama ausschließlich Videokameras. Während LFV die 360-Grad-Sicht auf einer Fläche von 225 Grad gestauch darstellt, arbeiten die Ungarn mit einer Teildarstellung von 306 Grad“, erläutert Stefan Jaekel von „direct“. Des Weiteren, führt Jaekel aus, verwenden alle drei Flugsicherungsdienstleister individuell steuerbare Schwenk-Neige-Zooms, mit denen bestimmte Objekte gezielt beobachtet werden können, wobei die DFS und HungaroControl auf die Kombination von Video- und Infrarotsensoren setzen. Die DFS setzt dabei – wie könnte es auch anders sein – leistungstärkere Sensoren ein als die Ungarn.

Als die Diskussion über das „Remote-Tower-Concept“ begann, wurde es oft als Maßnahme gepriesen, die Controller an den weniger frequentierten Flughäfen wie Dresden, Erfurt und Saarbrücken effizienter einsetzen zu können. Denn häufig langweilten sich die Kolleginnen und Kollegen mangels Masse und gingen nach Dienstschluss entsprechend frustriert nach Hause. Was verständlich ist – schließlich sind Controller aktive Menschen, die sich bei geringem Verkehr unterfordert fühlen. Allerdings ist nicht nachzuvollziehen, weshalb sich ein Controller aufgrund des geringen Flugverkehrs in einem RTC weniger langweilen sollte als auf seinem Heimat-Tower. Schließlich richtet sich der Luftverkehr an den wirtschaftlichen Interessen der jeweiligen Fluggesellschaften aus und nicht an der Frage, ob die Controller vor Ort oder von einem anderen, oft mehrere Hundert Kilometer entfernten Standort aus ihren Aufgaben nachgehen.

Das ändert sich natürlich, wenn durch ein RTC nicht nur ein, sondern mehrere Flughäfen kontrolliert werden. Wenn die Controller dann über Erlaubnisse (Ratings) mehrerer Platzkontrollstellen verfügen, dann können sie auch flexibler eingesetzt werden. Doch das scheint in der Praxis gar nicht so einfach zu sein. So gab es bei der französischen „Direction générale de l'aviation civile (DGAC)“ Überlegungen, die Kontrolle der beiden, in einer Entfernung von nur 40 Kilometern zueinander liegenden Flughäfen Tarbes (LFBT) und Pau (LFBP) nicht nur von einer gemeinsamen Anflugkontrollstelle durchführen zu lassen, sondern auch die Towercontroller gemeinsam für beide Flughäfen zu zertifizieren. Bei der praktischen



DFS-Boss Scheurle ließ es sich nicht nehmen, zur Betriebsaufnahme der Remote Tower Control für Saarbrücken nach Leipzig zu reisen. Foto: DFS

Umsetzung zeigten sich dann eine Menge Probleme, so dass diese Überlegungen nicht weitergeführt wurden. Und natürlich kann die DFS auch (ein wenig) Geld sparen, indem sie an diesen Flughäfen keine Kontrolltürme mehr bauen und unterhalten muss. DFS-Chef Scheurle scheint von dieser Idee begeistert zu sein. So soll er in einem Interview geäußert haben, künftig keine Kontrolltürme mehr bauen zu wollen. Und natürlich hat dieses Konzept so seine Nachteile. Denn, wenn an einem der Flughäfen ein für das RTC notwendiges System ausfällt, dann dauert es recht lange, bis die Controller und Techniker vor Ort eingetroffen sind, um den Flugverkehr abzuwickeln oder um sich um die ausgefallenen Systeme zu kümmern. Und wenn das RTC selbst ausfällt, dann ist eben nicht nur ein Flughafen ausgeschaltet, sondern gleich mehrere. Die Problematik der „Contingency“, auf die noch zurückzukommen ist, bekommt hier also einen hohen Stellenwert.

Nun fragt sich, was die Kolleginnen und Kollegen von der Idee des „Remote Towers“ halten. Ohne es genau zu

wissen, dürften sich da zwei Lager bilden. Auf der einen Seite werden sich die „digital natives“ einfinden, die sich gar nicht vorstellen können, ihren Tag ohne elektronische Hilfsmittel wie Tablets und Smartphones hinter sich bringen zu können, und in E-Mails und „WhatsApp“ die primären Kommunikationsmittel sehen. Im anderen Lager dürften sich die älteren Kolleginnen und Kollegen wiederfinden, die in einer zur Kontrolle der auf ihrem Smartphone eingegangenen Meldungen nach vorne geneigten Körperhaltung nicht unbedingt den aufrechten Gang durchs Leben sehen. Doch egal, welchem der beiden Lager sie angehören, sie werden einige Probleme haben. Denn sie müssen sich von der Sicht aus der Towerkanzel verabschieden und langsam in die neuen Gegebenheiten einarbeiten, weil die Situation nicht mehr durch ein leichtes Kopfdrehen intuitiv erfasst werden kann, sondern dazu die Bedienung eines Joysticks erforderlich ist. Und in der Hauszeitschrift „direct“ wird ein Kollege zitiert: „Wenn Du im Tower mit dem Fernglas aus dem Fenster schaust, ist die Position des Fliegers für dich klar. Hier haben wir jetzt

viele Monitore, die dir alle notwendigen Informationen liefern. In der Kanzel hatte ich diese Infos idealerweise mit einem Blick, nun muss ich sie mir noch ein bisschen zusammensuchen.“ Wenn es dann mal schnell gehen muss, dann ist dieses „Zusammensuchen“ eher eine Bürde als eine Hilfe.

Zudem werden die älteren Controller wohl auch nicht vergessen, dass ein Tower eben nicht nur eine Institution ist, die mit entsprechenden Freigaben und der erforderlichen Bewegungslenkung für die erforderliche Sicherheit an einem Flughafen sorgt. Denn ein Tower ist mehr. Er ist das Bindeglied zwischen der Flugsicherung und dem Flughafen. Dass er für den Flughafen dabei auch das erforderliche Flugsicherungs-Know-how zur Verfügung stellt, ist eine unverzichtbare Dienstleistung der DFS bzw. des jeweiligen Flugsicherungsdienstleisters. Sollte dieser sich verabschieden, dann nimmt er eben auch dieses Know-how mit an den neuen Standort. Natürlich werden dann der Flughafen und die für die Platzkontrolle Zuständigen miteinander kommunizieren können, aber ein Telefongespräch oder eine „WhatsApp“ können den persönlichen Kontakt und die Lösung eines Problems auf dem kleinen Dienstweg nicht ersetzen.

Ein Controller für mehrere Flughäfen

Natürlich bietet ein Konzept, bei dem ein Controller für einen Flughafen verantwortlich ist, gewisse Einsparmöglichkeiten. Und die DFS wird diese ganz sicher für sich nutzen – was seinen Grund hat. Denn einem Bericht von „Spiegel Online“ und diversen Luftfahrtportalen, die sich auf „Spiegel Online“ berufen, zufolge, hat der Bundesrechnungshof der DFS vorgeworfen, ihre Betriebskosten nicht im Griff zu haben. Grund wären in erster Linie die hohen Gehälter und Pensionsleistungen für die Fluglotsen. Nun gilt für diese Aussage die Stellungnahme des chinesischen Außenministers Li Zhaoxing: „Wofür jemand steht, hängt davon ab, wo er sitzt.“ Das bedeutet, dass der jeweilige Standpunkt die Sicht der Dinge bestimmt. Deshalb sind die Ausführungen des Rechnungshofes aus seiner Sicht bestimmt richtig. Aber seine Mitglieder sollten doch auch einmal reflektieren, dass das damalige Vorhaben, die Flugsicherung von einer Behörde in eine privatrechtliche Organisation umzuwandeln, nur möglich war, weil den damaligen Beamten ein ordentliches An-

gebot gemacht wurde. Ohne dieses wäre die Privatisierung der Flugsicherung schlicht und einfach gescheitert. DFS-Chef Scheurle hat dem Rechnungshof widersprochen und auf die unrealistischen Regulierungsvorgaben der EU-Kommission hingewiesen, die die Flugsicherung teuer machen. Da hat er natürlich Recht. Dabei wäre es eigentlich seine Aufgabe, sich für alternative Finanzierungsmöglichkeiten einzusetzen, wobei er sich an unseren französischen Nachbarn orientieren könnte. Weitere Kritik äußerte der Rechnungshof übrigens am Drittgeschäft der DFS, zum Beispiel in Großbritannien oder Bahrain.

Nun könnte die DFS beim RTC Geld sparen, wenn sie die Kontrolle von mehreren Flughäfen lediglich durch einen Controller durchführen ließe. Das DLR-Institut ist auf diesem Gebiet schon tätig und nennt das Ganze „Multiple Remote Tower Concept“. Dabei arbeitet das DLR mit der DFS, den Firmen Frequentis AG und Leonardo Germany GmbH sowie mit den ungarischen und litauischen Flugsicherungsdienstleistern HungaroControl und Oro Navigacija zusammen. Natürlich wurden im Tower Lab des DLR in Braunschweig inzwischen entsprechende Versuche durchgeführt, die, so verkündet das DLR, erfolgreich verliefen.

Ob es sich bei diesem Konzept um eine gute Idee handelt, muss sich erst noch zeigen. Sicher wird es von dem einen oder anderen angezweifelt werden. Es würde auch bestimmt funktionieren, wenn nicht an mehreren Flughäfen mehrere Flugzeuge mehr oder weniger gleichzeitig zu einem der größeren Drehkreuze wie Frankfurt oder München fliegen wollten. Doch dafür hat das DLR natürlich eine Lösung: „Bei komplexeren Verkehrssituationen können ein, zwei oder mehrere Lotsen einen Flughafen steuern.“ Dieser Feststellung ist kaum zu widersprechen. Allerdings funktioniert dies nur, wenn das erwartete Verkehrsaufkommen rechtzeitig (z. B. durch die Flugpläne) bekannt ist und das Personal entsprechend flexibel bereitgestellt werden kann. Wenn jedoch ein einzelner Controller an einem Flughafen einen Notfall abzuwickeln und an einem anderen eine komplexe Verkehrssituation zu lösen hat, dann ist leicht einzusehen, dass er damit überfordert sein könnte. Zumal die vom DLR für komplexe Verkehrslagen vorgesehenen Controller nicht so schnell zur Verfügung stehen. Jeder Controller kennt dies aus eigener

Erfahrung: Wenn man dringend Verstärkung haben müsste, ist keiner da, weil die Kollegen entweder in der Pause oder mit anderen Aufgaben beschäftigt sind. So mancher Controller wird dabei an Überlingen denken, an jene Katastrophe, bei der im Juni 2002 über Überlingen zwei Flugzeuge (eine B757 der DHL und eine Tu-154 der Bashkirian Airlines) unter der Kontrolle von „skyguide“ kollidierten. Der Controller, der sich allein im Kontrollraum befand, war schlicht und einfach überfordert. Nicht, weil er unfähig gewesen wäre, sondern weil er in einer besonderen Situation von seinem Arbeitgeber allein gelassen worden war. Viele Kollegen (darunter auch der Verfasser dieses Beitrags) mussten sich eingestehen, dass sie unter den Bedingungen, denen der Schweizer Kollege ausgesetzt war, wohl auch versagt hätten.

Natürlich könnte dieses Problem gelöst werden, indem man eine sogenannte „Stand-by“-Arbeitsposition schafft und diese permanent mit einem Controller besetzen würde, der dann, da er aufgrund der Verkehrslage nichts zu tun hätte, im Tower die meiste Zeit lediglich „Däumchen drehen“ würde. Was der Rechnungshof dazu wohl sagen würde?

Ob die DFS diesen Weg einschlagen wird, ist (noch) nicht bekannt. Wobei man davon ausgehen (und erwarten) kann, dass sie das Konzept des „Multiple Remote Towers“ genau analysieren wird. Bleibt zu hoffen, dass dabei nicht nur die finanziellen Vorteile berücksichtigt werden. Vielleicht können die Verantwortlichen in diesem Zusammenhang ihren Blick nach München richten. Denn da werden die Aufgaben der Vorfeldkontrolle von 23:30 bis 05:00 Uhr an den Tower delegiert. Die Münchner Towercontroller sind darüber nicht unbedingt erfreut, weil, so führte ein Kollege aus, viele Abhängigkeiten die Kontrolle sehr komplex machen und die Ablenkung durch die Probleme auf den Vorfeldern sehr hoch ist. So hoch, dass die eigentliche Kontrollarbeit darunter leidet, indem zum Beispiel die Erteilung einer Landefreigabe vergessen wird. Um es auf den „Multiple Remote Control Tower“ zu übertragen: Weil die Abwicklung eines Notfalls die Lösung eines Konflikts in den Hintergrund treten lässt.

Erfahrungen aus Frankreich haben zudem gezeigt, dass es für die Towerlotsen gar nicht so einfach ist, sofort auf



die Verhältnisse an einem anderen Flughafen „umzusteigen“. Denn je nach „Runway-in-Use“ rollen die Flugzeuge plötzlich in eine andere Richtung zum Start oder fliegen den Flughafen aus einer anderen Richtung an. Selbst am Flughafen Charles-de-Gaulle haben einige Controller Schwierigkeiten, wenn sie von der Arbeitsposition, die für die nördlich gelegenen Pisten zuständig ist, auf die „südliche“ wechseln (Paris Charles-de-Gaulle verfügt über vier parallele Pisten, die eine Ost-West-Ausrichtung aufweisen). Der Grund: Ihre Kundschaft auf dem Bildschirm des A-SMGCS rollt nun in eine andere Richtung, als sie dies beim Blick aus dem Fenster sehen.

Contingency beim RTC

„What happens when the ship goes under?“ Diese (nicht gerade in korrektem Englisch gestellte) Frage muss natürlich auch beim RTC-Konzept beantwortet werden, auch



Das DLR hat das „Multiple Remote Tower“-Konzept entwickelt und in seinem „Tower Lab“ erprobt. Foto: DLR

wenn es sich da nicht um einen Schiffsuntergang handelt, sondern um den Ausfall eines bestimmten Systems oder einer Flugsicherungseinheit. Wobei es hier gleich um zwei Problemfelder geht: einmal um den Ausfall an einem der vom RTC kontrollierten Flughäfen und zum anderen um den Ausfall des RTCs selbst. Ein Problem, dem mit entsprechenden „Contingency“-Maßnahmen begegnet werden muss und bei dem sich die Flugsicherungsdienstleister in bestimmter Hinsicht etwas schwertun. Allerdings haben sie bei „medium“ oder „long time contingency“ eigentlich ganz gute Lösungen gefunden. Das Problem ist also die „short term contingency“. Denn, wenn bei hohem Verkehrsaufkommen das Radar ausfällt, so nutzt es einem Controller nicht besonders viel, wenn das Ding 30 Minuten später wieder läuft. Zugegebenermaßen ist das Problem sehr schwer zu lösen. Und dies trifft natürlich auch auf RTC zu.

„In der ersten Stufe“, so ist von der DFS zu hören, „wird die Contingency-Lösung analog der heute bestehenden Notfallpläne bei Ausfall TWR benutzt. Dafür werden analog der Vorgehensweise vor RTC die jeweiligen Contingency-Standorte vorgehalten und jährlich mittels Contingency-Übung überprüft“. In Saarbrücken dienen die Vorfeldkontrolle als „Contingency-Standort“, in Erfurt und Dresden die Landebahnhäuser des Deutschen Wetterdienstes (DWD). Die DFS führt weiter aus, dass „im Zuge der vollständigen Umsetzung RTC (nach Verlagerung aller drei Standorte nach Leipzig)... die Validierung und ggf. Anpassung dieser Konzepte vorgesehen ist“.

Das heißt, die DFS setzt weiter auf ein Contingency-Konzept, das von der alten Konstellation ausgeht, bei der sich die Platzkontrollstellen noch an den Flughäfen befinden. Dies bedeutet, dass Contingency-Maßnahmen



Im Zeitraum zwischen 23:30 und 05:00 Uhr übernehmen die Münchener Towercontroller die Aufgaben der Vorfeldcontroller. Foto: DFS

vor Ort ergriffen werden müssen. In einem solchen Fall müssen die Controller dann erst von Leipzig zu dem jeweiligen Flughafen fahren. Das allein kann im Fall von Saarbrücken schon mal sechs bis sieben Stunden dauern, die Aufnahme der Contingency-Maßnahmen noch nicht eingerechnet. Das Erstaunliche dabei ist, dass dies mit dem Management der Flughäfen abgestimmt ist und die Flughafendirektoren offensichtlich bereit sind, diese Kröte zu schlucken.

Was die Contingency-Maßnahmen beim Ausfall des RTC betrifft, könnte man aufgrund der Auskunft, nach der Inbetriebnahme des RTC in vollem Umfang die bisherigen Konzepte validieren zu wollen, vermuten, dass man im Hause der DFS noch keine Vorstellung von effizienten Contingency-Maßnahmen hat. Das bedeutet jedoch nicht, dass sich die DFS noch nicht mit dieser Problematik befasst hätte. Aber wenn dies so ist, dann scheint sie ihre

Überlegungen bis jetzt noch als so etwas wie eine „Geheime Kommandosache“ zu behandeln. Sinnvoll wäre dabei, neben dem RTC ein zweites, gewissermaßen ein Reserve-RTC in unmittelbarer Nähe der Leipziger Niederlassung zu errichten (so wie die Ungarn dies offensichtlich in Budapest machen). Und das kostet Geld. Dies gilt natürlich auch bei einer Entscheidung gegen ein „Multiple Remote Tower Center“, um im Fall der Fälle eine Überforderung der Controller auszuschließen. In beiden Fällen und bei einiger Phantasie kann man sich vorstellen, was der Rechnungshof dazu sagen würde.

Aber das ist ja die Crux der gesamten Angelegenheit. Sicherheit ist nun mal nicht für „'n Appel und 'n Ei“ zu haben. Sie kostet Geld. Wie viel sie kostet, ist nicht so einfach festzustellen, weil man kein Preisschild an die Sicherheit kleben kann. Wer's nicht glaubt, kann es ja mal mit einem Unfall versuchen.

AKONI heißt jetzt CINDY



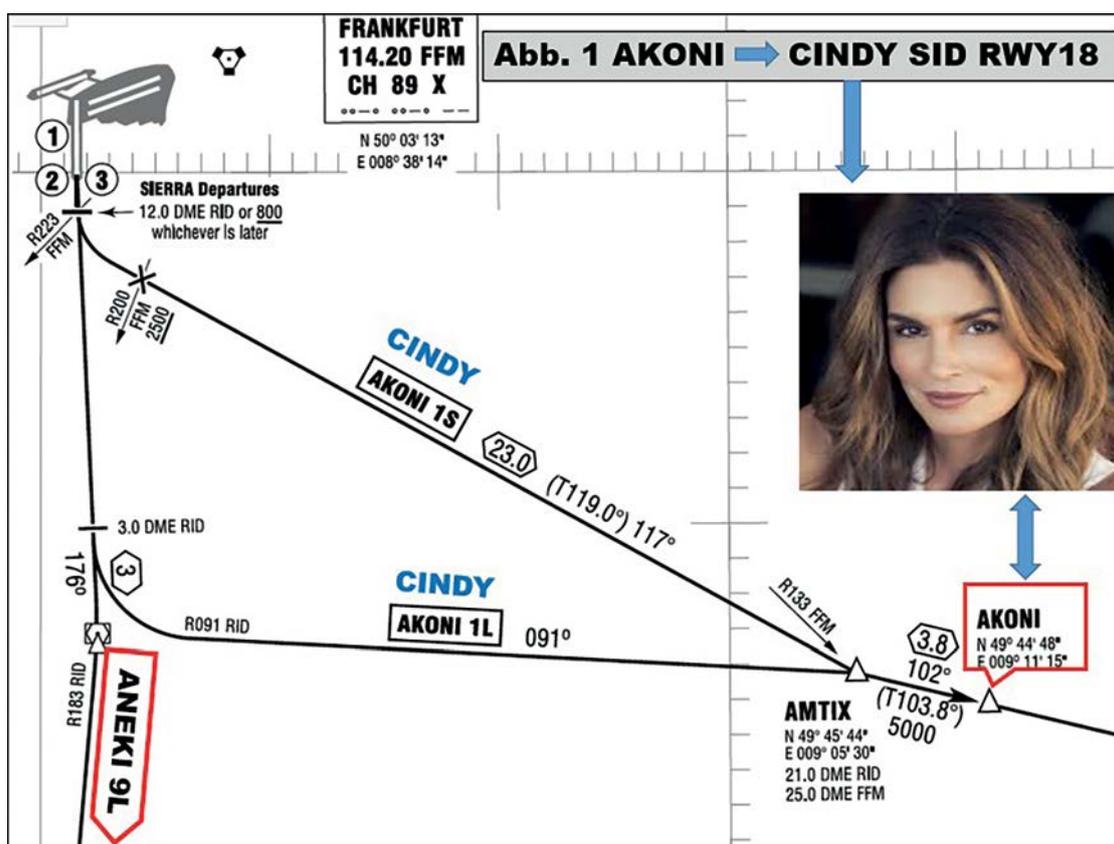
Der Wegpunkt AKONI wurde zum 23.05.2019 umgetauft. Die gleichnamigen Frankfurter Abflugrouten Richtung Südosten brauchten eine andere Bezeichnung. Wie läuft so eine Namensänderung?

Warum überhaupt umbenennen?

Der Frankfurter Rhein-Main-Flughafen hat vier Pisten, also acht Schwellen. Von lediglich fünf Schwellen (07C, 07R, 25C, 25L, 18) dürfen Abflugrouten (SID) veröffentlicht werden. Dennoch summierte sich deren Gesamtzahl so peu à peu auf sage und schreibe 87 – ein Irrsinn. Quantitativ mal wieder etwas abzurüsten, war daher überfällig. Wenn das ersatzlose Streichen keine Option ist, führt an einer Verkürzung und Zusammenfassung von SIDs kein Weg vorbei. Dazu braucht es allerdings den einen gemeinsamen Wegpunkt (Waypoint), der auf mehreren SIDs von sämtlichen fünf Startbahnen gelegen ist, und dort auch noch auf allen Varianten. Verschiedene SID-Varianten sind z.B. eine kurze und eine längere Rou-

tenführung oder Unterscheidungen hinsichtlich der geforderten NAV-Sensorik (Non-RNAV, BRNAV, RNAV1 oder RNP1 RF-leg). Das alles ist deshalb Voraussetzung, um bei einem Betriebsrichtungswechsel, oder einem Start von einer anderen als der ursprünglich vorgesehenen Piste, den SID-Kenner entsprechend wechseln zu können, ohne dabei die Anbindung an das Luftstraßensystem zu verlieren. Der SID-Kenner ist der letzte Buchstabe einer SID (z. B. AKONI~~S~~) und definiert deren Variante sowie die Startbahn.

Der Wegpunkt AKONI im Südosten des Flughafens erfüllte dieses gehobene Anforderungsprofil: auf allen SID-Varianten Richtung DKB, NOMBO, RATIM und ROTEN gelegen, egal von welcher Startbahn. Also hatten wir dort „die Klinge angesetzt“. Ein sauberer Schnitt zum AIRAC 13.09.2018, und fortan musste in den Bord- und Flugsicherungssystemen sowie – und das war das eigentlich Entscheidende – im Gehirn des Nutzers anstatt für insgesamt 17 DKB-, NOMBO-, RATIM-, ROTEN-SIDs nur noch Speicherkapazität für fünf AKONI-SIDs vorgehalten werden. Ab AKONI führen Link-Routes zu den bisherigen vier Endpunkten, sodass sich an der Routenführung, außer, dass man sich nach AKONI nicht mehr auf einer SID befindet, im Grunde nichts geändert hat.



Allerdings: AKONI ist akustisch sehr nah bei der ANEKI-SID Richtung Süden. Beide beginnen mit A, enden auf I und haben dazwischen ein K. Es gibt wahrlich bessere Konstellationen. Daher haben sich Frankfurt Tower und Approach nach dem Cut in einem zweiten Schritt zu einer Namensänderung von AKONI entschlossen. Der Weg dorthin führt nicht zum Standesamt, sondern über die ICAO-Wiese.



ICAO Annex 11



Where a significant point is required at a position not marked by the site of a radio navigation aid, and is used for ATC purposes, it shall be designated by a unique five-letter pronounceable "name-code".

Für die Benennung solcher Wegpunkte (five-letter name-codes – 5LNC) gibt es eine von ICAO eingerichtete und verwaltete Datenbank namens ICARD. Hier sind alle Namen gespeichert, die sprachwissenschaftlich nach gewissen Kriterien als 5LNC zugelassen sind. Solche Kriterien sind z. B. die Folge von Vokalen und Konsonanten, Sprechbarkeit usw.



The name-code designator shall be selected so as to avoid any difficulties in pronunciation by pilots or ATS personnel when speaking in the language used in ATS communications.

Dieser Pool an Namen ist aufgeteilt auf die verschiedenen ICAO-Regionen. Deutschland bedient sich aus dem Pool für die Region EUR/NAT (Europa/Nordatlantik). Über ICARD wird sichergestellt:



Jeder 5LNC wird weltweit nur einmalig vergeben

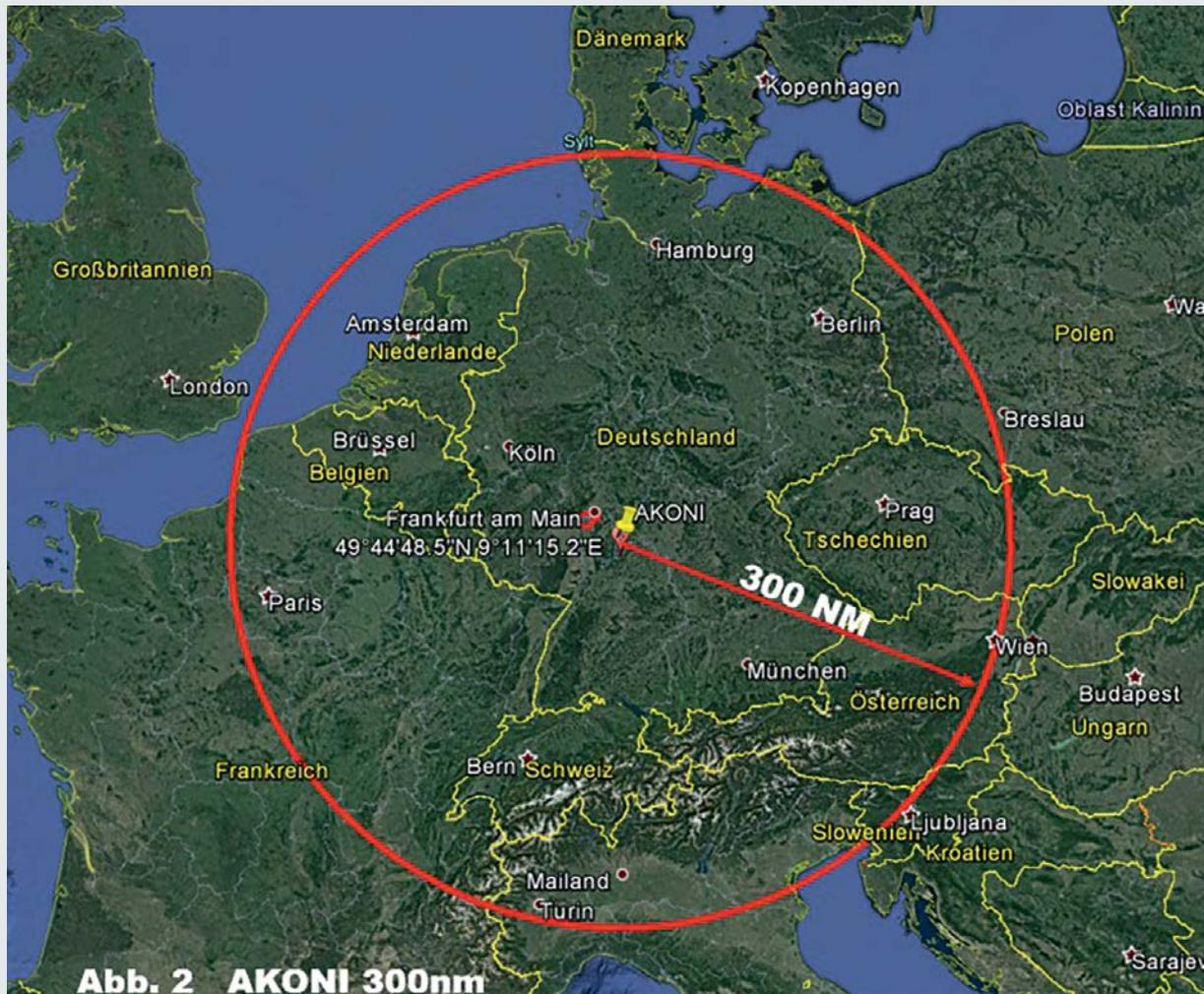
Früher gab es die Regel, dass jeder Name einmal pro Region vergeben werden darf. Dies führt aber bei den immer größeren Reichweiten heutiger Interkontinentalflüge (siehe Rangliste) zunehmend zu Problemen. Daher wurde diese Regel mittlerweile dahingehend verschärft, bestehende Doppelungen nach und nach auszuräumen.

Der aktuell längste Linienflug zeigt exemplarisch die Notwendigkeit einer solchen Regelverschärfung. Singapore Airlines, A350-900ULR, in 18:45 Stunden nonstop von Singapur nach New York (Newark). Die Städte liegen auf der jeweils gegenüberliegenden Seite der Erdkugel. Die kürzeste Verbindung führt von Singapur Richtung Norden, überquert den asiatischen Kontinent sowie Russland in Richtung Nordpolarmeer, Nordpol, Grönland, USA. Mit kräftiger Rückenwindunterstützung muss die kürzeste Großkreisverbindung aber nicht zwangsläufig auch die schnellste sein. Steht der Jetstream günstig, fliegt SIA in östliche Richtung über die Philippinen, an Japan vorbei über die Beringsee, Alaska, Kanada, USA und nähert sich Newark quasi von der anderen Seite – riesige Gebiete, in denen es in der Navigationsdatenbank von Flug SIA22 keinen Wegpunkt doppelt geben sollte.

Rangliste der längsten Nonstop Flüge

Platz	Airline	LFZ	von	nach	km	Flugzeit
1	Singapore Airlines	A350-900 ULR	Singapur	New York	16.700	18:45
2	Qatar Airways	B777-200LR	Doha	Auckland	14.525	16:35
3	Qantas	B787-9	Perth	L-Heathrow	14.498	17:10
4	Emirates	A380	Dubai	Auckland	14.193	16:05
5	United	B787-9	Los Angeles	Singapur	14.114	17:55

Quelle: Flugrevue



Keine Ähnlichkeiten in der näheren Umgebung

Ein gewählter 5LNC muss ferner das 300nm-Kriterium erfüllen (Abb. 2). In diesem Umkreis um seine WGS84-Koordinate darf kein vom Klang her ähnlicher 5LNC existieren. Damit soll Verwechslungen im Sprechfunk oder bei der Auswahl im Flight Management System entgegengewirkt werden. Dies ist die eigentliche Schwierigkeit bei der Namensfindung, da es in Mitteleuropa endlos viele Wegpunkte gibt und Ähnlichkeiten damit kaum ausgeschlossen werden können. In der ICARD-Datenbank ist ein Algorithmus hinterlegt, der auf diese Ähnlichkeiten prüfen soll. Er ist aber relativ ungenau. Der Blick eines Sachbearbeiters auf die Karte ist also immer zusätzlich noch hilfreich.

Namensfindung

Grundsätzlich gibt es zwei Wege der Namensfindung: einen aufwendigen und einen bequemen. Beim aufwendigen besteht die Möglichkeit, aus dem Pool an Namen einen „hübschen“ auszusuchen und dann mit Hilfe der Koordinate diesen sogenannten 300nm-Proximity-Check durchzuführen. Das läuft in aller Regel auf eine Geduldprobe hinaus, bis endlich mal eine Bezeichnung ohne Konflikte die Prüfschleifen passiert.



In der Apfelweinhochburg Frankfurt schenkt man den „Äppler“ gern aus einem Apfelweinkrug, dem Bembel, aus. Folglich sorgen hier Vorschläge für Wegpunktbezeichnungen wie EPPLA oder BEMBL für Verzückerung; drei aufeinanderfolgende Konsonanten – leider durchgefallen.

Daher teilt man der Datenbank besser seine Wunschkoordinate mit und lässt sie selbst suchen. Geliefert wird daraufhin eine Vorschlagsliste mit 30 Namen, die nach Ansicht der ICAO-Software „gut“ zu sprechen sein sollen und somit zur Nutzung freigegeben sind. Das Zeitalter der künstlichen Intelligenz hat ja gerade erst begonnen; Mensch und Maschine sind noch auf eher zaghafter Tuchfühlung. Dass es in einem solch frühen Stadium einer Partnerschaft zu Meinungsverschiedenheiten darüber kommen kann, was im nüchternen Zustand ohne „difficulties in pronunciation“ gut von der Zunge geht, ist nicht verwunderlich. Anhand der grünen Tabelle mit den 30 Vorschlägen zur Umbenennung von AKONI kann jeder einmal selbst sein Gaumensegel beim Produzieren oraler Laute einem Stresstest unterziehen.

Die Abflugrichtung AKONI ist die am höchsten frequentierte in Frankfurt. Entsprechend angetan waren alle, als unter den 30 Vorschlägen neben 29 Scheußlichkeiten auch die attraktive CINDY (fürs Kopfkino: die Dame aus Hollywood, nicht die aus Marzahn) vorgefunden wurde. „CLEARED VIA CINDYONESIERRA“ – das sollte allen Protagonisten ohne „difficulties“ gut von der Zunge gehen. Der internationale Bekanntheitsgrad von Frau Crawford trägt vielleicht dazu bei, CINDY am Anfang nicht mit „S“ schreiben zu wollen. Die ICAO-Software traut uns Menschen das zumindest zu.

Vorschläge Umbenennung AKONI		
<u>ADVEB</u>	<u>OVDIG</u>	<u>VAITU</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>BAPVA</u>	<u>TIDLU</u>	<u>XEDPO</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>BEVMA</u>	<u>TUVSU</u>	<u>XEGTA</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>CINDY</u>	<u>UGBIP</u>	<u>XEKNA</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>EKNUK</u>	<u>UMSIB</u>	<u>XERNA</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>EMBUB</u>	<u>UNGOX</u>	<u>XETMA</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>ETVUB</u>	<u>UVNIB</u>	<u>XETMI</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>EVGOR</u>	<u>UVRAV</u>	<u>XINRO</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>IBVUR</u>	<u>UVRIP</u>	<u>XOTLU</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)
<u>IPMAM</u>	<u>UVSIB</u>	<u>XUDBI</u>
(EUR/NAT)	(EUR/NAT)	(EUR/NAT)

Sperrfrist

Bevor ein gelöschter 5LNC wie AKONI wiederverwendet werden darf, bleibt er sechs Monate gesperrt. Damit soll sichergestellt werden, dass der Punkt und seine Koordinate aus allen Flugzeug- und Flugplandatenbanken definitiv gelöscht ist und es zu keiner Verwechslung zwischen alt und neu kommen kann. Aus demselben Grund dürfen Wegpunktbezeichnungen auch nicht einfach getauscht werden. Datenbankaktualisierungen sollten normalerweise regelmäßig zu den monatlichen AIRAC-Zyklen erfolgen.

Das Gute bewahren

Als erhaltenswert erachtete Bezeichnungen können für später reserviert werden. Das wird in Frankfurt bzw. Langen aktuell z.B. für TAU (Taunus DVORTAC) gemacht. Das Funkfeuer wird an gleicher Stelle komplett erneuert. Solange übernimmt daneben eine mobile Container-VOR/DME mit der Kennung TAI (Taunus Interim). Nach gut sieben Monaten geplanter Bauzeit soll Ende 2019/Anfang 2020 der Neubau TAU DVORDME seine Dienste verrichten. Das seit Jahrzehnten betrieblich bewährte Kürzel TAU kann also nach ausreichend langer Neubaupause wiederverwendet werden. Flausen wie TAN (Taunus New) sind hoffentlich vom Tisch. Die vernünftige Entscheidung für ein DME soll die DME-Abdeckung im Nahverkehrsbereich Frankfurt verbessern. Ziel ist es, RNAV-Verfahren eines Tages nicht mehr ausschließlich auf GPS abstützen zu müssen, sondern auch die Sensorik DME/DME nutzen zu können.



The unique five-letter pronounceable name-code designator assigned to a significant point shall not be assigned to any other significant point. When there is a need to relocate a significant point, a new name-code designator shall be chosen. In cases when a State wishes to keep the allocation of specific name-codes for reuse at a different location, such name-codes shall not be used until after a period of at least six months.

Berechtigungen

Es gibt für jeden Staat einige Personen, die für die Reservierung von 5LNC zugelassen und bei ICAO registriert sind. In Deutschland werden diese vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) benannt. Andere Interessierte können sich einen „Public User“-Zugang zu dieser Datenbank freischalten lassen. Damit kann zwar nichts reserviert, wohl aber in der Datenbank gestöbert werden.

Danksagung

Ein herzlicher Dank geht an Simone Jentsch für ihre fachliche Unterstützung zu diesem Artikel. Sie ist eine von zwei DFS-Mitarbeiter*innen, die vom BMVI für die ICAO-Datenbank benannt sind.

PDG – Same Procedure as Every Day?



von Thorsten Raue

Vor mehr als zwei Jahren wurden die neuen Sprechgruppen für SID-/STAR-Freigaben von ICAO herausgegeben und in Deutschland eingeführt – aber ausnahmsweise soll das hier gar nicht Thema sein. Im Verlauf meiner ersten Fachkonferenz wurde ich jedoch mit der Frage konfrontiert, ob eine Freigabe „CLIMB UNRESTRICTED“ (also auf Deutsch: „Steigen Sie unbeschränkt“) nicht auch möglicherweise den PDG (Procedure Design Gradient) außer Kraft setzen könnte?

Da musste ich erstmal nachdenken, aber dankenswerterweise hat die ICAO jeder Freigabe eine Art von Bedienungsanleitung beigelegt, aus der klar hervorgeht: „Unbeschränkt“ bezieht sich explizit nur auf Höhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen.

So weit so gut, aber was genau ist eigentlich ein PDG? Und wofür braucht man das?

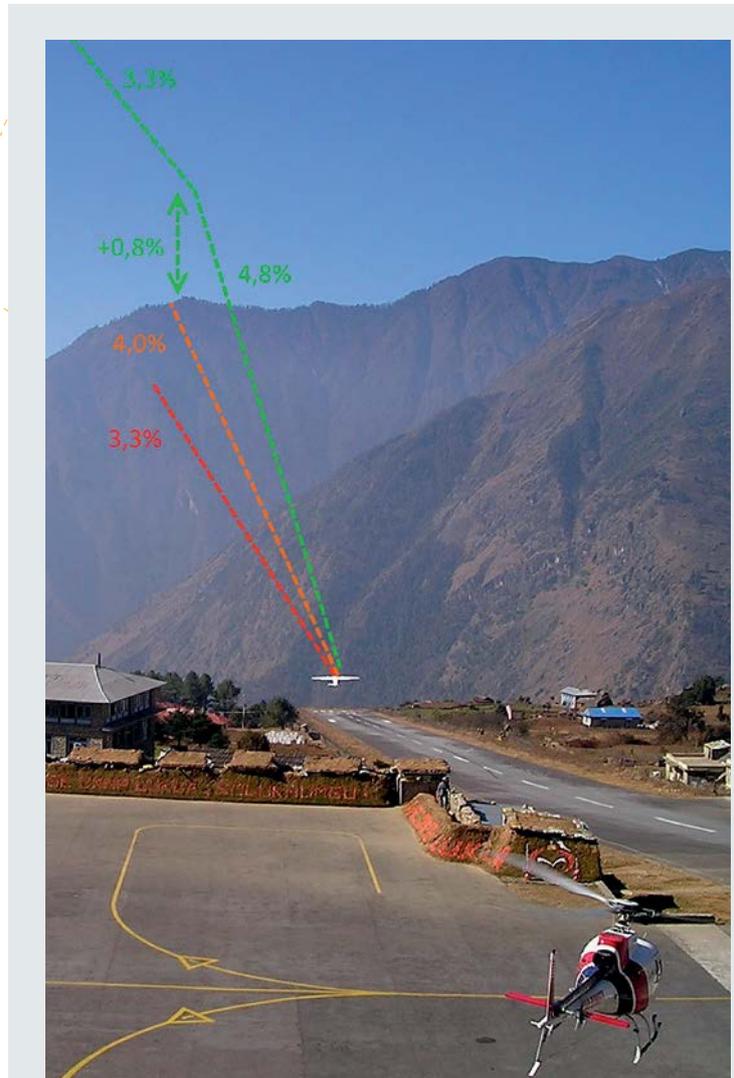
Wie immer, hilft hier bei der Recherche die Skybrary, in der man eine grobe Erklärung und eine schnelle Übersicht über die Primärquellen bekommen kann – in diesem Fall ICAO Doc 8168 Volume II (Aircraft Operations – Construction of Visual and Instrument Flight Procedures).

Was ist ein PDG?

Der PDG ist eine gedachte Steigung auf einer SID (Standard Instrument Departure), durch die sichergestellt wird, dass Luftfahrzeuge auf solch einer Abflugroute nicht mit einem Hindernis kollidieren. Konventionelle Steigraten werden in Fuß pro Minute angegeben, weshalb so eine Anweisung nicht für die Sicherstellung von Hindernisfreiheit geeignet ist – je nach Geschwindigkeit oder Windrichtung wären Flugzeuge an ein und derselben Stelle unterschiedlich hoch.

Deshalb ist ein PDG in Prozent angegeben – in der Deutschen AIP auch noch als Service in Fuß pro NM (Nautische Meile). Nur dies stellt sicher, dass jedes Luftfahrzeug jedes signifikante Hindernis übersteigt.

Und was ist ein „signifikantes Hindernis“? Auch hier liefert das ICAO-Dokument die Antwort: jedes natürliche



© Simon Steinberger, Pixabay

Geländemerkmale oder menschengemachte feste Objekte, die als Gefahr für Luftfahrzeuge angesehen werden, für die das Verfahren ausgelegt ist.

Und wie schnell muss ein Flugzeug nun steigen?

Einfache Frage – komplizierte Antwort: Das kommt ganz darauf an!

Um die Berechnungen und die Erstellung von Karten zu vereinfachen, wurde ein Standardsteigungswinkel bestimmt: 3,3 %.

Jedes intakte Flugzeug, das eine SID abfliegt, muss in der Lage sein, in diesem Winkel zu steigen. Also kann bei al-

STG 1B	STUTT GART ONE BRAVO On R252 STG to 5.9 DME STG; LT, on track 164°; when crossing R231 STG LT (MAX IAS 125 KT until established on R223 inbound STG), on R223 STG to STG (Δ). Climb with 4 % (245 ft/NM) or more until passing 1900, climb with 5.1 % (310 ft/NM) or more until passing 4000. GPS/FMS RNAV: [A1700+] - <u>DS046[L]</u> - DS047 - <u>DS052[L]</u> - DS053[K125-] - STG.		Stuttgart Director 119.850	1. PDG 4% (245 ft/NM) due to obstacles, 5.1% (310 ft/NM) due to airspace structure. If unable to comply, inform ATC. 2. Initial departure turn with 20° bank. 3. Only for local IFR training flights at EDDS.
---------------	--	--	-------------------------------	---

© DFS

len Abflugstrecken, bei denen keine höheren Hindernisse auf dem Weg liegen, auf die Ausweisung des Steigwinkels verzichtet werden – die 3,3 % werden vorausgesetzt.

Wenn man sich z.B. den Jade-Weser-Airport in der Nähe von Wilhelmshaven anschaut, dann findet man in der AIP (Luftfahrthandbuch) keinen PDG ausgewiesen. Kaum verwunderlich, wenn man bedenkt, dass der Rüstriner Berg die höchste Erhebung in Wilhelmshaven darstellt – mit 13,5 Metern.

Wenn jedoch, wie im Fall von Stuttgart (EDDS), die Weidacher Höhe im Verlauf der Abflugstrecke liegt, dann sieht das anders aus: Ein Steigwinkel von 4 % (245 ft/NM) ist nötig, um sicher über diesen Bergkamm zu steigen.

Und dass dies nicht nur graue Theorie ist, zeigt der tägliche Delta 117 nach Atlanta, der mit seiner Boeing 767 nicht bei jeder Wetterlage starten kann, sondern manchmal auf hilfreichen Wind oder eine andere Startrichtung warten muss.

Unterhalb der MVA ist die Cockpitcrew für die Hindernisfreiheit zuständig, weshalb es auch Sinn macht, dass es keine Phraseology gibt, die einen PDG außer Kraft setzen kann.

PDG Nummer 2?

Aber dem aufmerksamen Betrachter wird sicherlich aufgefallen sein, dass für die STG 1B-SID zwei PDGs angegeben werden: einer für Hindernisfreiheit (4 %) und einer für Luftraumstruktur (5,1 %).

Ein zweiter PDG also, der nicht über ein Geländemerkmale oder ein von Menschen gemachtes Objekt führt, sondern über eine nur im Kopf von Verfahrensplanern und Lotsen existierende Grenze im Luftraum.

Und die DFS ist nicht die einzige Flugsicherung, die der Versuchung nicht widerstehen konnte, einen PDG über

den ursprünglich gedachten Zweck hinaus zu verwenden. Auch z.B. die französische DSNA nutzt einen PDG, der kaum dafür da sein kann, um über einen Berg zu steigen: 6,5 % bis Flugfläche 140 (ca. 4.200 Meter) sind z.B. für Abflüge aus Paris vorgeschrieben, obwohl der Eiffelturm nur 324 Meter hoch ist und die Alpen über 400 km entfernt sind.

Die erweiterte Nutzung des PDG scheint sogar so häufig vorzukommen, dass die IFATCA die Haltung vertritt, dass Restrictions klar enthalten sollen, ob sie für Hindernisfreiheit oder anderes eingeführt wurden. Also ein wenig Lob für die DFS, die zumindest klar zwischen obstacle clearance und airspace structure unterscheidet.

Im Sinne der Erfinder wäre sicherlich die saubere Trennung von PDG für Hindernisse und Höhenbeschränkungen für Lufträume – auch wenn dadurch teilweise mehr Verantwortung auf die Lotsen übergehen würde, die sich der Auswirkungen ihrer SID-Freigaben bewusst sein müssen.

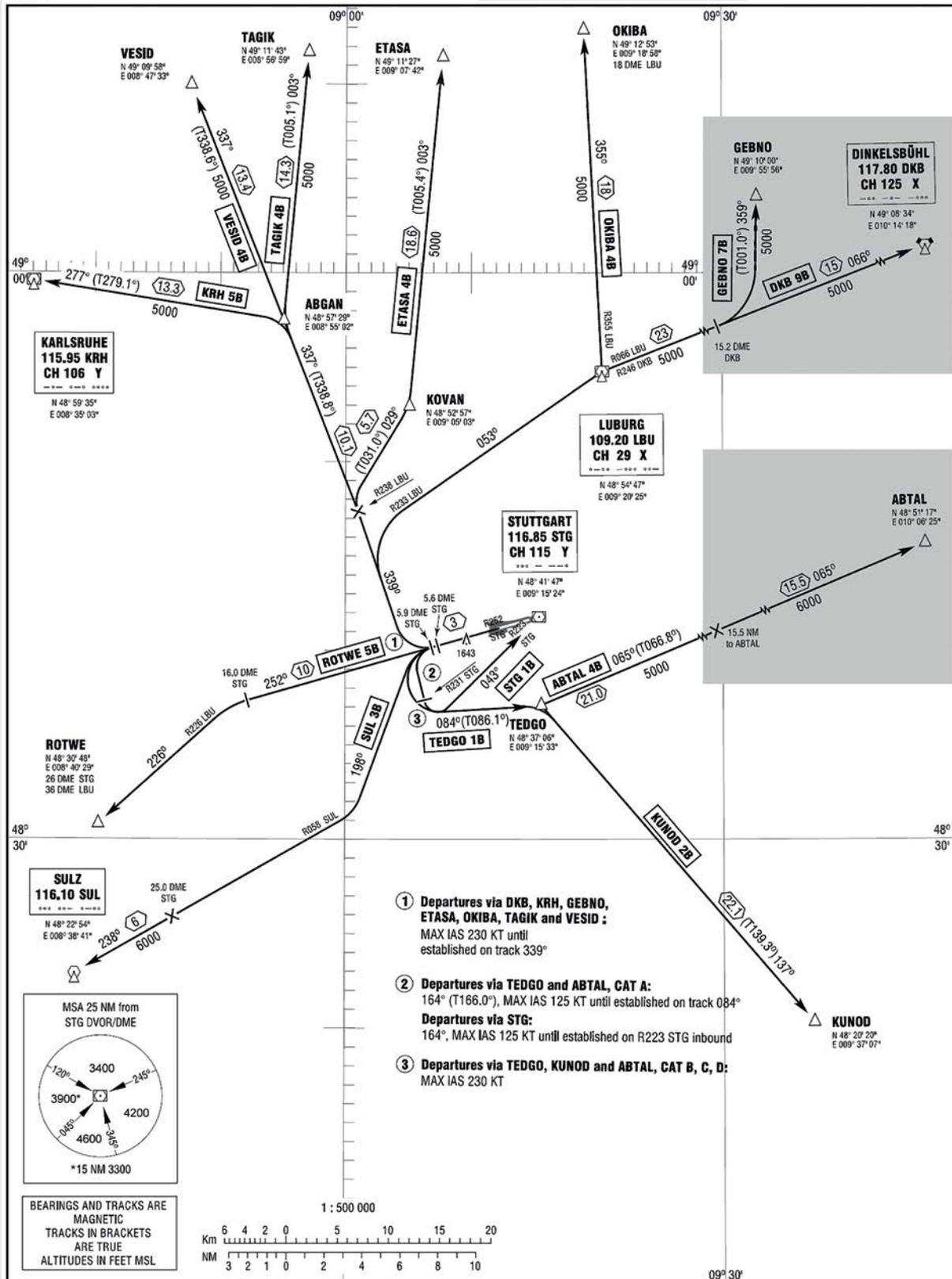
Aber auch der aktuelle Umgang mit dem PDG ist nicht problemlos: Was ist, wenn ein Abflug aus Stuttgart sagt, dass nur ein PDG von 4 % möglich ist? Ein sicherer Abflug ist möglich, solange die Kollegen, die den angrenzenden Luftraum betreuen, darüber informiert sind und zugestimmt haben. Aber dafür muss erstmal klar sein, welcher Luftraum denn überstiegen werden soll und dann noch, welche Phraseology man dafür benutzen soll... ach ja: Es gibt ja keine. Ganz zu schweigen davon, wie ein Pilot sich in diesem Fall verhalten soll und muss.

Wieder einmal eine ICAO-Abweichung, die ganz sicher mit guten Vorsätzen getätigt wurde und tatsächlich im Normalfall die Arbeit der Lotsen erleichtert, aber, genau betrachtet, zu Zweideutigkeiten und damit zu Problemen führen kann.

STANDARD DEPARTURE
CHART - INSTRUMENT
(SID)

TRANSITION	ATIS	126.125	LANGEN RADAR	125.050
ALTITUDE 5000	GROUND	118.600		119.200
VAR 2° E	TOWER	118.800		

STUTTGART
RWY 25



GPS Week Rollover – oder: Wie der Weltuntergang nochmal verschoben wurde



von Bernd Bündenbender

Habt Ihr es bemerkt? Wahrscheinlich ging es Euch wie dem Großteil der Normalbevölkerung: Vom „GPS Week Rollover“ hat kaum jemand Notiz genommen.

Dabei hatte dieses Ereignis am 6. April 2019 durchaus das Potenzial des damaligen YEAR-2000-Problems, als alle Welt Vorbereitungen für

das Armageddon getroffen hatte und alle möglichen (und unmöglichen) Geräte auf Kompatibilität für den Sprung in das Jahr 2000 zertifizieren und prüfen ließ. Trotzdem hatte man Angst, etwas übersehen zu haben.

Auch die DFS wurde damals davon erfasst. Es wurden Notdienste für den Fall der Fälle eingerichtet, und einige Kollegen mussten den denkwürdigen Jahreswechsel abseits von Familie und Freunden, allerdings mit hoffentlich netten Kolleginnen und Kollegen, begehen.

Schon das Problem mit der fehlerhaften Berechnung von Schaltjahren in Computersystemen im März 2000 war dann aber merkwürdigerweise kaum noch ein Thema. Denn das Jahr 2000 war ausnahmsweise ein Schaltjahr, obwohl das für alle vollen 100 Jahre im Regelfall nicht gilt. 1900 war kein Schaltjahr. 2100 und 2200 werden auch keine sein.

Und nun, beim GPS Week Rollover hörte man so gut wie gar nichts mehr in der allgemeinen Öffentlichkeit, obwohl im Vergleich zum Jahr 2000 mittlerweile ganze Wirtschaftszweige vom GPS abhängig sind.

Was hatte es mit dem Rollover auf sich? Nun, die interne Uhr des GPS wurde am 06.01.1980 gestartet, und in einem digitalen Zähler werden die Wochen hoch gezählt. Dafür stehen 10 Bit zur Verfügung, die nun am 06.04.2019 „voll“ waren und wieder auf 0 überliefen.

Wenn man bedenkt, welche Anwendungen heute auf GPS basieren und welche Auswirkungen ein Blackout hätte, ist es schon erstaunlich, dass dies nicht stärker im öffentlichen Bewusstsein aufgetaucht ist.

Es war übrigens nicht der erste Week Rollover. Da 10 Bit nur 1.024 Wochen speichern können, gab es am 21.08.1999



schon einmal einen Überlauf. Damals gab es aber auch ungleich weniger kritische GPS-Anwendungen als heute.

Wer konnte genau sagen, ob die Programmierer der Gerätesoftware das alles im Griff hatten? Man darf zwar annehmen, dass man es hier größtenteils mit Profis zu tun hat, aber auch denen unterlaufen mitunter Fehler.

Wer konnte sich auch nur annähernd vorstellen, was passieren könnte, wenn die GPS-Uhren plötzlich nach 1980 zurückspringen?

Eigentlich eine spannende Frage. Würden am 06.04.2019 plötzlich alle LKW und Autos schlagartig in eine andere Richtung fahren? Wie würden die Systeme in Flugzeugen reagieren? Würden alle Schiffe sinken, weil sie auf Grund laufen? Würden sich die Atomraketensilos der Amerikaner öffnen und den finalen Atomkrieg einleiten? Würde das Stromnetz komplett ausfallen? Oder noch schlimmer: Komme ich zu spät zur Arbeit, weil mein GPS-Wecker nicht rechtzeitig klingelt?

Nun, die Tatsache, dass wir alle diese Zeilen lesen können, hat zumindest bewiesen, dass es keinen Weltuntergang gegeben hat. Der wurde wieder mal vertagt.

Auch in unserer Branche, der Luftfahrt, scheint es keine größeren Probleme gegeben zu haben. Ob dies einfach

INFOBOX

Das Global Positioning System (GPS) ist ein globales Navigationssatellitensystem zur Positionsbestimmung. GPS hat sich als das weltweit wichtigste Ortungsverfahren etabliert und wird in Navigationssystemen weitverbreitet genutzt. Alle modernen Navigationssysteme sind GPS-gestützt. Insbesondere in der Verkehrsflughfahrt sind jedoch weiterhin Systeme in Form von VOR- oder NDB-Empfängern und die Trägheitsnavigation üblich, das GPS nimmt hier in der Regel nur eine unterstützende Funktion ein. Die DFS nutzt das GPS-Signal als Zeitreferenz und löste damit das DCF77-Signal („Atomuhr“ der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig) ab.

Die Unixzeit ist eine Zeitdefinition, die für das Betriebssystem Unix entwickelt und als Standard zum Austausch zwischen Anwendungssoftware und Betriebssystem festgelegt wurde. Seit Unix Version 6 zählt die Unixzeit die vergangenen Sekunden seit Donnerstag, dem 1. Januar 1970, 00:00 Uhr UTC.

Dieser Standard verlangt für die Zeitangabe in Sekunden seit 1. Januar 1970 mindestens eine vorzeichenbehaftete 32-Bit-Zahl. Somit umfasst die Unixzeit garantiert die Werte -2.147.483.648 (100000000 00000000 00000000 00000000) bis +2.147.483.647 (01111111 11111111 11111111 11111111). Umgerechnet in Jahre entspricht dies etwas mehr als -68 bis +68 Jahre.

In der DFS werden viele ATM-Systeme mit Unix, Unix-Derivaten oder den unix-ähnlichen Betriebssystemen Linux oder Red Hat betrieben.



so geschah, oder ob Fachleute im Verborgenen die Weichen dazu gestellt hatten, bleibt weitgehend unbekannt. In den Medien war dazu wenig bis gar nichts zu lesen.

Auf jeden Fall scheint die DFS jede Menge Geld gespart zu haben (im Moment auch ganz wichtig – der Bundesrechnungshof lässt grüßen), wurden doch im Jahr 2000 noch Millionen ausgegeben für Notstromanlagen, Batterien, Notfall- und Bereitschaftsdienste etc. Dieses Mal ist die Luftfahrtbranche offenbar cool geblieben. Ob aus Leichtsinnigkeit, Unkenntnis oder Professionalität heraus – ist ja jetzt auch egal. Es ist ja nichts passiert. Vielleicht haben wir auch einfach nur mal Glück gehabt.

Ach, übrigens: Das dicke Ende kommt noch! Die sogenannte Unixzeit, die in vielen Systemen die Grundlage für die Zeitrechnung darstellt, zählt seit dem 1. Januar 1970 die abgelaufenen Sekunden. Am 19. Januar 2038 um 03:14:08 Uhr ist damit Schluss – der 32-Bit-Zähler ist voll. Und was dann? Das Thema „2038“ steht im Raum. Lasst uns rechtzeitig einen Krisenstab gründen!

PS: nachgerechnet? Auf das Jahr 2106 gekommen? Nicht schlecht, aber der Unix-Zähler ist vorzeichenbehaftet, daher beträgt der Maximalwert nur 2.147.483.647 Sekunden. Siehe auch „Vorzeichen im Zweierkomplement“.

Ein neuer Provider für die Schweizer Regionalflughäfen

Regionalflughäfen sind ein unverzichtbarer Bestandteil eines modernen Industriestaats, die die etwas abseits gelegenen Regionen mit dem Rest der Welt verbinden. Das ist gut für die Wirtschaft und für den Tourismus. Meinen die (Luft-)Verkehrsexperten. Für die Umweltschützer sind sie dagegen schädlich für die Umwelt und kosten nur jede Menge Geld. Man sollte sie, so meinen die Letzteren, schließen und die Subventionierung dieser Airports beenden.

Tatsächlich ist die Finanzierung dieser Regionalflughäfen so etwas wie ihre Achillesferse. Denn meist ist die Zahl der Flugbewegungen und der abgefertigten Fluggäste nicht so hoch, dass sich damit die erforderliche Infrastruktur über Gebühren finanzieren ließe. Zu dieser Infrastruktur gehören auch die Einrichtungen der Flugsicherung. Deshalb hängen die Regionalflughäfen am Tropf der Politik und dem ihrer Gesellschafter. Sie brauchen Subventionen, um den Betrieb aufrechterhalten zu können. Das ist in der Schweiz nicht anders als in Deutschland.

Die Schweiz hatte eigentlich eine praktikable Lösung gefunden. Denn der eidgenössische Flugsicherungsdienstleister (ANSP) „skyguide“ kontrollierte alles, was innerhalb der Schweiz flog. Darunter fielen nicht nur der Verkehr an den „Landesflughäfen“ Zürich und Genf (der Flughafen Basel liegt bekanntlich auf französischem Territorium, die Flugsicherung wird dort von den Franzosen durchgeführt) sowie an den sechs Regionalflughäfen, sondern – im Auftrag der Luftwaffe – auch die Kontrolle des militärischen Verkehrs sowie die Durchführung des Luftpolizeidienstes und damit also jene Aufgaben, die bei uns als Luftverteidigung bezeichnet werden. Wenn man so will, ist dies die konsequente Umsetzung des Prinzips der „Flugsicherung aus einer Hand“. Um das Ganze auch bezahlen zu können, griff „skyguide“ auf das Mittel der Quersubventionierung zurück. Das heißt, die in Genf und Zürich erwirtschafteten Gewinne wurden zur Finanzierung der übrigen Flugsicherungsdienstleistungen verwendet.

Doch damit ist nun Schluss. Da Quersubventionierungen von der Politik als wirtschaftspolitisches Teufelswerk angesehen werden, wurde diese Praxis im Jahr 2010 durch eine Novellierung des Luftfahrtgesetzes abgestellt. Seit-



dem werden die Regionalflughäfen vom Bund subventioniert. Doch dies hinterließ im Bundeshaushalt eine Lücke von jährlich etwa sieben Millionen Franken, sodass diese Subventionierung ab 2016 schrittweise abgebaut werden sollte, was die Regionalflughäfen hinsichtlich ihrer finanziellen Möglichkeiten in die Bredouille brachte. Es musste deshalb eine Lösung gefunden werden, wie diese Lücke von sieben Millionen geschlossen oder zumindest minimiert werden konnte. So schlug man auch in der Schweiz einen Weg ein, den andere Staaten bereits gegangen sind – den der Liberalisierung. Die Durchführung der Flugsicherungsdienste an den Regionalflughäfen Bern, Buochs, Grenchen, Lugano, St. Gallen-Altenrhein und Sion war europaweit ausgeschrieben worden. Diverse ANSPs sollen sich beworben haben. Darunter sollen auch die DFS und die schwedische LFV gewesen sein. Die Aufsicht über den



Wird demnächst von einem neuen Provider kontrolliert – Flughafen St. Gallen-Altenrhein. Foto: Peoples Vienna Line

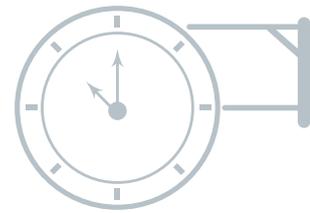
künftigen Flugsicherungsdienstleister wird vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) durchgeführt werden.

Noch wurde (Stand März 2019) nicht entschieden, wer künftig die Flugverkehrskontrolle an den eidgenössischen Regionalflughäfen durchführen wird. Doch offensichtlich wurden weder die DFS noch die LFV berücksichtigt. Dabei scheint „skyguide“ bereits ihren Wunschartner gefunden zu haben und ist dabei, mit der schwedischen ACR (Aviation Capacity Resources AB) ein Joint Venture auf die Beine zu stellen. Anfang März wurden die beiden Partner von ihren Aufsichtsräten beauftragt, einen entsprechenden Vertrag auszuarbeiten. Der Sinn dieses Joint Ventures ist, „to provide Swiss regional aerodromes in the future with cost-efficient Air Navigation Services tailored to their individual needs“. Bleibt zu hoffen, dass die Schweden

bei ihren „cost-effective tailored Air Navigation Services“ nicht als Erstes den dort tätigen Controllern und Controllerinnen an den Geldbeutel gehen.

ACR ist in Deutschland nicht besonders bekannt, aber die Firma verfügt über ausreichend Fachkenntnis. Denn sie führt an 15 kleineren schwedischen Flughäfen Flugsicherungsdienste durch. Darunter befinden sich die Flughäfen Västerås und Skavsta von Stockholm, Göteborg-Säve, Karlstad und Kalmar, um nur einige zu nennen. Mit diesem Joint Venture scheint es den Eidgenossen gelungen zu sein, trotz der Liberalisierung der Flugsicherungsdienste an den Regionalflughäfen auch weiterhin die Übersicht zu behalten und mitzubestimmen, wohin die Reise geht. Wie es die DFS ja mit ihrer „DFS Aviation Services GmbH“ tut.

Wefis



Joe und die Politik

Once upon a time – oder „Es war einmal“ – da wollten neugierige Bundestagsabgeordnete von der Bundesregierung im Rahmen einer „kleinen Anfrage“ die Hintergründe der Deutschen Flugsicherung und der sich abzeichnenden Luftfahrtmisere erfahren.

Joe machte sich die Mühe und beantwortete diese im Bundestag gestellten Fragen für sich – vielleicht sollten die entsprechenden Fraktionen seine Antworten einmal genauer durchlesen.

Frage 1:

Auf welcher Höhe endet der untere Luftraum, und auf welcher Höhe beginnt der obere Luftraum?

Antwort:

Der untere Luftraum endet bei 24.000 ft, darüber beginnt der obere Luftraum (bis auf ein paar kleine Fenster, die aber kaum der Rede wert sind).

Frage 2:

Hat sich an der Definition des unteren und des oberen Luftraums in jüngster Zeit oder in den zurückliegenden Jahren etwas geändert, wenn ja, was?

Antwort:

Nein, denn wie in den 60ern üblich, fliegen Propellerflugzeuge im unteren, Jets im oberen Luftraum. Dass moderne Propeller-Flieger teilweise besser steigen und sogar manchmal schneller sind als alte Jets... „never change a running system“.

Frage 3:

Wie viele Flüge über deutschem Hoheitsgebiet finden derzeit täglich jeweils im unteren und oberen Luftraum statt?

Antwort:

Kommt darauf an, wen man fragt..., DFS, Netzwerkmanager, Airlines 4 Europe, BAF oder den Verkehrsminister, aber eindeutig mehr, als wir mit dem vorhandenen Personal abarbeiten können.

Frage 4:

Seit wann werden zur Entlastung des oberen Luftraums regelmäßig Flüge in den unteren Luftraum verlagert?

Antwort:

Seit Beginn der Flugsicherung, allerdings vermehrt in den Jahren, in denen der Verkehr wächst und es nicht genug Lotsen gibt – also seit Bestehen der DFS in regelmäßigen Abständen.

Frage 5:

Wann endet der Übergangszeitraum, in dem die auf dem Luftfahrtgipfel am 5. Oktober vereinbarte Verlagerung von Flügen in den unteren Luftraum praktiziert wird?

Antwort:

Kommt wieder darauf an, wen man fragt. Die DFS meint, bis Ende 2019. GdF und Netzwerkmanager meinen, bis mindestens Ende 2023.

Frage 6:

Wie vielen Flügen wird derzeit der Einflug in den oberen Luftraum aufgrund von Flugsicherungsrestriktionen nicht gestattet, und wie hat sich die Zahl der Verweigerung in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Antwort:

Aus Sicht der Lotsen im unteren Luftraum, eindeutig zu vielen. Immer wenn Murks in der Personalplanung der DFS gemacht wurde (also in regelmäßigen Abständen, so alle sieben bis acht Jahre), kamen die sogenannten „Flight Level Cappings“ ins Spiel. Diese haben den doppelten Charme, dass die Kontrollzentrale Karlsruhe nicht regulieren muss, da die Flieger im Flugplan gar nicht erst Flugflächen im oberen Luftraum aufgeben können. Flight Level Capping ist auch per Definition keine Regulierung und wird auch gern mal von Lotsen im oberen Luftraum eingesetzt, um Flieger „ad hoc“ abzulehnen (Zahl unbekannt).

Frage 7:

Welche Arten von Flügen (z. B. Inlandsflüge) werden vorrangig in den unteren Luftraum verlagert?

Antwort:

Alle innerdeutschen und die aus angrenzenden Ländern kommenden Flieger; auch langsam steigender Langstreckenverkehr, meistens ausländischer Fluggesellschaften, die sich mit den Regulierungen des Netzwerkmanagers nicht auskennen und einfach nicht das im Flugplan aufgeben, was die Piloten eigentlich wollen. Fluggesellschaften mit Piloten, die gern auf der Frequenz diskutieren, werden

bei diesen Maßnahmen bevorzugt, damit der „Lotsen-Erregungspegel“ immer ein gewisses Niveau hält.

Frage 8: Wie wirkt sich die Verlagerung von Flügen in den unteren Luftraum auf die Verspätungssituation aus? Kommt es dadurch zu einem Rückgang der Verspätungen? Falls ja, um wieviel Prozent oder um welche Zeitspanne haben Verspätungen gegebenenfalls zu- oder abgenommen?

Antwort: Durch diese Maßnahme steigt der Stresspegel in den Centern Bremen, Langen und München extrem an. EBGn haben teilweise bis zu 20 % Verkehrssteigerung, bei sinkendem Personalstand. Sektorwerte werden regelmäßig (gefühl) überschritten, Lotsen beschwerten sich – und des Wachleiters Lieblingspruch dabei: „Die Zahlen geben es nicht her“. 2018 konnten dadurch einige Verspätungen aufgefangen werden, allerdings wird ab 2019 angeblich ein anderer Wind wehen.

Durch den Abschluss des BV-Schichtplans in Langen kommen die Lotsen ja öfter zur Arbeit. Die können dann die Flieger abarbeiten, die durch den Dienstplan-Abschluss in Karlsruhe (die Lotsen kommen seltener zur Arbeit) nicht abgearbeitet werden können.

Frage 9: Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung der Mehrverbrauch von Kerosin und der zusätzliche CO₂-Ausstoß bei Flügen im unteren Luftraum im Vergleich zu Flügen im oberen Luftraum?

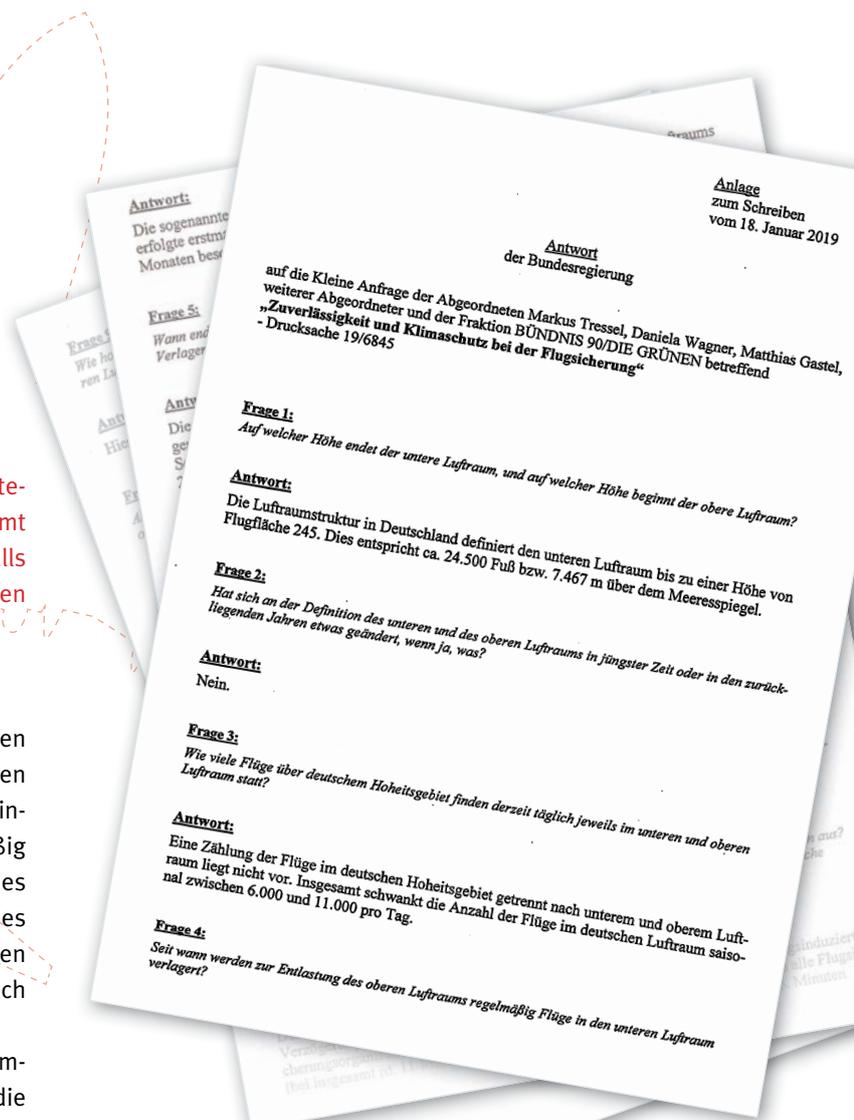
Antwort: Im Verkehrsministerium gibt es keine Piloten. Weder der Verkehrsminister noch seine Beamten sind scheinbar dazu in der Lage, kurz mal bei irgendeiner Fluggesellschaft anzurufen und nachzufragen. Da die Regierungsmaschinen so selten fliegen, können diese Piloten auch keine Antworten geben. Auf Anfrage des Verfassers haben allerdings zwei Kapitäne einer großen deutschen Fluggesellschaft bestätigt, dass ein Airbus A320 pro 1.000 ft unter dem für den Flug geplanten Optimum etwa 150 kg Kerosin pro Stunde Flugzeit mehr verbraucht. Dieser Mehrverbrauch ist nicht linear, aber über den Daumen gepeilt bedeutet das: Fliegt ein A320 mit optimaler Reiseflughöhe von z. B. 35.000 ft (FL350) in einer Höhe von nur 24.000 ft (FL240),

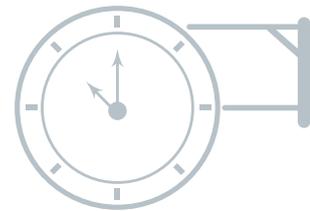
dann ergeben sich (35.000 minus 24.000 sind gleich) 11.000 ft Unterschied. Das bedeutet einen Mehrverbrauch von 1.650 kg (11 x 150) – sprich, pro Flug Zürich-Hamburg, Berlin-Brüssel, Köln-München usw., usw., usw. etwa 1,5 Tonnen Mehrverbrauch an Kerosin. Einfach mal nachfragen, wie viele Flüge das betrifft, und immer daran denken... jeder Liter zählt!

Frage 10: Ab welcher Distanz wird nach Kenntnis der Bundesregierung von den Fluggesellschaften ein Flug im oberen Luftraum angestrebt?

Antwort: Lotsen gefragt. Die sagen: „Kommt darauf an“, aber so ab 20 Minuten Flugzeit wird ein „upper level“ interessant.

Frage 11: Zu welchen Mehrkosten führen nach Kenntnis der Bundesregierung Flüge im unteren Luftraum gegenüber Flügen im oberen Luftraum für die Fluggesellschaften?





Antwort:

Beim nächsten Luftfahrtgipfel, anstatt nur unsinniges politisches Geschwafel rauszublasen, einfach mal Herrn S. von der Lufthansa fragen. Die Rechnung ist ja relativ einfach: 150 kg Mehrverbrauch pro 1.000 ft unter der optimalen Flughöhe, x Flüge pro Tag, x Kosten für eine Tonne Kerosin (siehe Antwort Frage 9). Für die ganzen BWLer, die ja die Verspätungen bis auf den Bruchteil eine Sekunde ausrechnen können, sicherlich kein Hexenwerk?

Frage 12:

Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Flugsicherung in den vergangenen drei Jahrzehnten zunehmend frühzeitig Sinkflüge aus dem oberen Luftraum gefordert hat, und führt dies ebenfalls zu Kerosin-Mehrverbrauch? Falls ja, wie hoch ist dieser?

Antwort:

Lotsen-Witz: „Hast Du schon gehört, die Moskau Inbounds (Anflüge, Anm. der Redaktion) vom Süden müssen jetzt auch schon bei DKB (Navigationsanlage Dinkelsbühl DVORTAC, Anm. der Redaktion) unten sein.“
Frühzeitige Sinkflüge gab es schon immer, das hängt mit der Luftraumstruktur zusammen (siehe Frage 2). Da die Flieger einen Sektor meistens nur kurz durchfliegen, will sie natürlich keiner haben. Und über Drehkreuzen wie Frankfurt, wo sich viele kreuzen, lässt man die Flieger lieber gleich unten.

Frage 13:

Spieren nach Kenntnis der Bundesregierung bei den genannten Entscheidungen über Flughöhen neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten und der Bemühung um maximalen Durchsatz auch Klimabelange eine Rolle?

Antwort:

Airlines 4 Europe Lobbying in Brüssel: „Es muss billiger, billiger, billiger werden.“ PRC (Performance Review Board) in Brüssel an die DFS: „...Es muss billiger, billiger, billiger werden.“ DFS an die GdF: „Es muss billiger, billiger, billiger werden, Lotsen sind zu teuer.“ Es geht in letzter Konsequenz immer nur ums Geld. Klimabelange sind bei privaten Dieselfahrern angeblich wichtig (ist Kerosin eigentlich nicht auch eine Art Diesel?), sonst nirgendwo.

Frage 14:

Welche Zielvorgaben zum Klimaschutz erhalten die FABEC...?

Antwort:

FABEC IST TOT!

Frage 15:

Verfolgt die DFS eine Klimastrategie...?

Antwort:

Nein! Die DFS verfolgt grundsätzlich nie eine Strategie.

Frage 16:

Wie werden sich die Verspätungsminuten in den nächsten Jahren entwickeln?

Antwort:

BDL-Chef: „Dieser Sommer wird hoffentlich ein bisschen besser.“ Netzwerkmanager: „2019 wird schlimmer als 2018, 2020 schlimmer als 2019, zunehmende Verschlechterung bis 2023, mögliche Verbesserung ab 2024.“

Frage 17:

Wie viele Lotsen fehlen bei der DFS?

Antwort:

DFS-CEO: „Eigentlich keine, die werden nur falsch eingesetzt.“ Verkehrsministerium: „Es fehlen vielleicht ein paar, aber die faulen Säcke sollen einfach mal flexibler sein und vor allen Dingen mehr arbeiten.“

Frage 18:

Wie viele Lotsen erreichen bis zum Ende der RP 3 (Regulierungsperiode 3, Anm. der Redaktion) 2024 die Altersgrenze von 55?

Antwort:

Ist unwichtig. Dadurch, dass alle Lotsen jetzt noch flexibler eingesetzt und dazu auch noch freiwillige Überstunden machen werden, wird keiner mit 55 gehen wollen. Die DFS rechnet damit, dass alle bis mindestens 57 bleiben werden.

Frage 19:

Welche technischen Projekte, wie z.B. die Einführung neuer und effizienterer Flugsicherungssysteme, verfolgt die DFS derzeit?

Antwort:

Z. B. ICAS. Sollte in Bremen eingeführt werden, ging aber leider nicht. Soll jetzt in München eingeführt werden. Ge-

rüchten zufolge wird das aber auch nicht klappen. Die DFS überlegt, es doch wieder in Bremen einzuführen. In Langen weiß noch keiner, ob das ICAS-System „lifespan“ nicht schon vorbei ist, bevor es in Betrieb genommen wird. Es wird aber trotzdem (irgendwann) eingebaut, das wird den Bedarf an Lotsen verringern und eine deutliche Entlastung bringen.

Frage 20:

Wie sieht der Einsatz von systembezogenen im Vergleich zu lufttraumbezogenen Lizenzen aus?

Antwort:

Die BAF wartet nur noch auf grünes Licht von der EASA. Dann werden alle gelben Lotsenscheine (Berechtigungs-

scheine, Anm. der Redaktion) auf die neuen grünen Lizenzen umgeschrieben, und danach kann jeder Lotse überall arbeiten, wo es das gleiche System gibt. Bis dahin werden alle Kontrollzentralen in Deutschland ICAS haben. Die neuen „Grünen Scheine“ sind dann, analog der „Grünen Plakette“, auch ein Garant für umweltfreundliche Flugsicherung.

Zur Beantwortung weiterer Fragen steht Joe sehr gern zur Verfügung.



Absichtlich zum falschen Flughafen geflogen

Hin und wieder kommt es ja vor, dass eine Cockpitbesatzung einen Flughafen anfliegt und dort landet, obwohl ihr Ziel eigentlich ein anderer Airport ist. Und leider kommt es auch gelegentlich vor, dass eine Cockpitcrew auf einer anderen Piste landet als auf derjenigen, für die sie eine Landefreigabe erhalten hat. Auch Landungen und Starts auf einer Rollbahn gehören zu den „Mishaps“, die Piloten unterlaufen können.

Die Gründe für diese Vorfälle sind unterschiedlich. Oftmals ereignen sie sich bei Sichtanflügen, weil der Flughafen, den die Crews gesehen haben, nicht derjenige ist, den sie eigentlich anfliegen wollten. Bleibt zu hoffen, dass die „falsche“ Piste in diesen Fällen eine ausreichende Länge aufweist, um einen Jet noch rechtzeitig zum Stehen zu bringen, und das Ganze nicht in einer „Runway Excursion“ endet; oder dass sich kein anderes Flugzeug im Anflug oder auf der Piste befindet. Einige Leser werden sich noch daran erinnern, dass eine Convair CV990 „Coronado“ der spanischen Spantax am 31. Mai 1967 anstatt auf der 3.000 Meter langen Piste 05 des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel auf der damals viel zu kurzen, 1.360 Meter langen Piste des Werksflughafens Finkenwerder landete. Die Crew hatte das Glück, ihren Vierstrahler gerade noch vor dem Pistenende zum Stehen zu bringen. Das Pikante an der ganzen Geschichte: Als Kapitän hatte der Gründer und Präsident der Spantax, Rudolfo Bay Wright, im Cockpit Platz genommen. Zudem befanden sich ausschließlich Journalisten und Vertreter von Reiseunternehmen an Bord der „Coronado“. Rudolfo Bay Wright wollte mit diesem Flug die Zuverlässigkeit seiner Airline unter Beweis stellen!

Hin und wieder kommt es auch vor, dass eine Besatzung – insbesondere während der Dunkelheit – nicht auf der ihr zugewiesenen Piste, sondern auf einer parallelen Rollbahn startet oder landet: so geschehen am 7. Juli 2017 auf dem Flughafen von San Francisco, als sich ein A320 der Air Canada anschickte, nicht auf der von den Controllern freigegebenen Piste 28R, sondern auf der parallelen Rollbahn „C“ zu landen. Piste 28L war geschlossen, und die Controller hatten die Befeuerung der 28L ausgeschaltet, sodass die kanadischen Piloten, die anstatt eines ILS- einen Sichtanflug durchführten, offensichtlich die beleuchtete Piste 28R für die 28L und die Rollbahn „C“ für die 28R hielten. Dummerweise befanden sich auf der Rollbahn vier Luftfahrzeuge (drei von United Airlines und eines von Philippine Airlines). Die Besatzung der Philippi-

nes Airlines schaltete ihre Landescheinwerfer ein, um die Airbuscrew zu warnen, und die Besatzung der ersten United-Maschine unterbrach das laufende Funkgespräch und fragte: „Where is this guy going? He’s on the taxiway!“ Woraufhin der Controller den Air Canada-Flug zu einem „Go Around“ anwies!

Landungen auf einem falschen Airport bzw. auf einer falschen Piste oder Rollbahn sind deshalb in den meisten Fällen einer Verwechslung (des Flughafens oder einer Piste mit einem/einer anderen) geschuldet. Doch nun hat SAS gezeigt, dass man absichtlich den falschen Flughafen anfliegen und dort landen kann.

Wie es dazu kam? Als sich die Piloten im Cockpit ihres Airbus A319 auf ihren Flug (SK/SAS 2961) von Kopenhagen nach Florenz vorbereiteten, wurden sie mit einem



etwas ungewöhnlichen Problem konfrontiert. Denn das Flight Management System (FMS) ihres A319 kannte den Zielflughafen Florenz nicht. Und deshalb war die Cockpitcrew auch nicht in der Lage, das FMS mit den erforderlichen Flugplandaten zu füttern. Schließlich ist es etwas schwierig, einen Flugplan, der irgendwo im Nirwana endet, in das FMS einzugeben. So stellte sich die Frage, was nun zu tun war. Offensichtlich war es zu zeitaufwendig, das FMS neu zu programmieren oder auf die Schnelle ein Ersatzflugzeug zu finden. Um sich keine größere Verspätung einzuhandeln, entschloss sich SAS, einen Flughafen anzusteuern, der sich in der Nähe von Florenz befand und dem FMS bekannt war. Die Wahl fiel auf Bologna. Die Passagiere wurden entsprechend informiert – eine Landung auf einem falschen Flughafen mit Ansage also! Auf den Umstand, dass für diesen Flug ein neuer Flugplan an ATC übermittelt werden musste, wurde von der SAS-Press-

stelle nicht eingegangen. Der A319 machte sich also auf den Weg nach Bologna, wo er dann auch sicher landete. Die Passagiere wurden danach mit Bussen ins etwa 80 km entfernte Florenz gebracht.

Bleibt die Frage, was die Besatzung zu jenen Zeiten, als es noch kein papierloses Cockpit gab und sich die Cockpits als „Uhrenladen“ präsentierten, gemacht hätte. Sie hätten sehr wahrscheinlich aus ihren Pilotenkoffern die entsprechenden Navigationsunterlagen herausgesucht und wären dann ganz einfach nach Florenz geflogen – immer entlang der ATS-Strecken, die in ihrem Flugplan angegeben waren. Und die Anflugkarten für Florenz hätten sie auch ganz bestimmt in ihren Pilotenkoffern gefunden. Und wenn nicht, dann hätten die Controller sie zum Endanflug von Florenz geführt und die Frequenz des ILS mitgeteilt.

WeFis



Anstatt in Florenz in Bologna gelandet – SAS319. Foto: Bebe Riobo (Wikimedia CC by s.a 4.0)



Die Luftwaffe sieht sich einer Kündigungswelle bei ihren Kampfpiloten ausgesetzt. Foto: PIZLw



Maßnahmen gegen eine „Kündigungswelle“

Eigentlich pfeifen es die Spatzen von den Dächern: Die Bundeswehr befindet sich in einem desolaten Zustand. Das betrifft natürlich nicht nur die Luftwaffe. Aber sie scheint besondere Probleme zu haben: den geringen Klarstand der Flugzeuge, zu lange Inspektionszeiten bei der Industrie und die überfällige Entscheidung über das Nachfolgemuster des „Tornados“ (die Royal Air Force hat inzwischen mit der Ausmusterung ihrer Tornados begonnen und sich mit der F-35 für einen Nachfolger entschieden). Konsequenterweise können deshalb von der Luftwaffe nicht die erforderlichen Flugstunden erbracht werden, was letztlich ihre Einsatzfähigkeit einschränkt.

Da darf es nicht verwundern, dass sich der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, Sorgen macht. Dabei sollte nicht vergessen werden, dass er für bestimmte Missstände keine Verantwortung trägt. Denn bekanntlich ist die Bundeswehr eine Parlamentsarmee, und die Inspektoren der drei Teilstreitkräfte sind von den Entscheidungen der Politiker abhängig. Und natürlich kann Gerhartz auch für die von der Industrie gemachten und dann nicht eingehaltenen Versprechungen nicht verantwortlich gemacht werden. Die Entwicklungsgeschichte des A400M ist ein beeindruckendes Beispiel dafür. Und dass ein Global 5000 der Flugbereitschaft, der am 16. April wegen Steuerungsproblemen eine Notlandung in Berlin-Schönefeld hinlegen musste, gerade aus der Wartung bei der Lufthansa-Bombardier Aviation Service GmbH gekommen war, wirft nicht gerade ein positives Licht auf die Leistungen der Industrie.

Ein Problem macht Gerhartz besonders große Sorgen. Es ist eine besorgniserregende Resignation bei den Piloten und hier insbesondere bei den Kampfpiloten auszumachen, die, so Gerhartz, nicht mehr mit dem „Traumberuf vom Fliegen“ vereinbar ist. Viele haben inzwischen bei der Luftwaffe „in den Sack gehauen“ und gekündigt. Ob man dabei von einer Kündigungswelle sprechen kann, sei dahingestellt. In den Jahren von 2016 bis 2018 haben 29 Piloten gekündigt, wobei nicht alle davon Jetpiloten waren. Darunter waren zwölf Eurofighterpiloten, unter ihnen sechs Fluglehrerberechtigte (vulgo: Fluglehrer) – was man sarkastisch auch als „Fahnenflucht der Elite“ bezeichnen könnte.

Die Gründe für die Kündigungen sind vielfältig. Sicher wird es bei dem einen oder anderen auch familiäre Gründe dafür geben. Aber die meisten, so hört man, verzweifeln an der Bürokratie der Bundeswehr, und einige sollen aufgrund des geringen Klarstands ihrer Einsatzmuster zu wenig geflogen sein, um ihre Lizenzen zu erhalten. Dazu kommt, dass einige aus gesundheitlichen oder laufbahntypischen Gründen aus den Jetcockpits verbannt werden und deshalb an einem Schreibtisch landen. Und da sie eigentlich „keinen Schreibtisch fliegen“ wollen, kündigen sie deshalb bei der Luftwaffe.

Der Luftwaffeninspekteur hat sich deshalb zu Maßnahmen entschlossen, die der Journalist Thomas Wiegold in seinem Internetportal „Augengeradeaus“ (www.augengeradeaus.net) als „Abfangmanöver gegen Kündigungswelle“ bezeichnet. Einige Informationen, die in diesem Beitrag angeführt werden, stammen von „Augengeradeaus“. Danach möchte Gerhartz die Laufbahn der Jetpiloten öffnen. Bisher war der klassische Werdegang als Berufsoffizier zwingend notwendig, um im Cockpit eines Eurofighters oder eines Tornados Platz nehmen zu können. Dieses Karrieremodell soll nun zu einem Drei-Säulen-Modell ausgebaut werden. Neben den klassischen Berufsoffizieren sollen Fachoffiziere, die nicht studieren müssen, einen Kampfjet pilotieren können. Die dritte Säule sieht Gerhartz in Freiwilligen, die sich 16 Jahre bei der Bundeswehr verpflichten – eine Regelung, die bereits bei den Transportern und Hubschraubern zur Anwendung kommt. Des Weiteren soll mit den Fluglehrern und Fluglehrerinnen ein individuelles Dienstzeitende vereinbart werden können. Und Piloten, die nicht mehr im fliegerischen Dienst aktiv sind, soll die Möglichkeit geboten werden, ihre Lizenz sowohl im Simulator als auch in einem „richtigen“ Flugzeug zu erhalten. „Realflugstunden“ nennt man dies bei der Luftwaffe. Dass zukünftig nicht nur Berufsoffiziere einen Kampfjet durch den Luftraum pilotieren können, ist übrigens nicht so besonders neu. In den Aufbaujahren der Bundesluftwaffe waren auch Feldwebel oder Stabsunteroffiziere in den Cockpits der F-84 oder F-86 zu finden. Fliegen kann man bekanntlich auch, ohne Offizier zu sein.

Wefis

Die DFS-Dienststelle Bremen „spinnt“, und die GdF ist mittendrin...

... am 24. April 2019 startete im Foyer des Centers in Bremen um 17 Uhr ein 24 Stunden Spinning Marathon zugunsten der Aktion „Muskeln für Muskeln“. Unter den Sponsoren, die den Einsatz der Kolleginnen und Kollegen honorierten, war natürlich auch die GdF vertreten. Acht Bikes wurden von über 170 Teilnehmern unter Anleitung von Coaches & Musik über 24 Stunden hinweg bewegt.



Nachdem das GdF-Bike, wie alle anderen Bikes auch, 24 Stunden lang nonstop belegt war, entschloss sich die GdF, den Schweiß der Sportler besonders zu belohnen, und verdoppelte die zugesagte Spendensumme auf 960 Euro.



BÜCHER



Claudio Müller

Flugzeuge der Welt 2019 Das Original

ISBN: 978-3-613-04189-9

320 Seiten, ca. 310 Abbildungen, Format: 100 x 165 mm

Auch 2019 werden in diesem Standardwerk wieder neue Flugzeugmuster vorgestellt, die derzeit erprobt werden, sich in Produktion befinden oder voraussichtlich im Jahr 2019 ihren Erstflug absolvieren werden. Claudio Müller stellt die verschiedenen Modelle in Bild, Text und Dreiseitenrissen dar.

Schwerpunktthema der 59. Ausgabe dieser erfolgreichen Reihe sind die Frachtflugzeuge. Neben neuen Modellen wie der Beluga XL von Airbus gibt es auch einen zunehmenden Markt für Frachter-Umbauten von Passagierflugzeugen sowie neue Entwicklungen wie die Tanker-Drohne Boeing MQ-25.

Claudio Müller zählt zu den besten Kennern der internationalen Luftfahrt, besonders auf den Gebieten der Typenentwicklung und wirtschaftlicher Zusammenhänge der Branche. Was als Hobby in jungen Jahren begann, hat sich in den vielen Jahren zu einer umfangreichen Arbeit entwickelt, die umfassendes Fachwissen erfordert.

Preis: 12,95 EUR



Mathias Gnida

Was passiert beim Fliegen? 100 Fragen – 100 Antworten für Passagiere

ISBN: 978-3-613-04188-2

144 Seiten, ca. 100 Abbildungen, Format: 140 x 205 mm

Der Normal-Passagier an Bord eines Flugzeugs hat zumeist wenig Kenntnis von den Vorgängen um sich herum. Was bedeuten beispielsweise die seltsamen Geräusche, wenn das Flugzeug vom Gate rollt, warum bilden sich oft »Wolken« beim Start auf den Flügeln, und warum biegen diese sich so durch? Können die Türen im Flug nicht versehentlich aufgehen, und was passiert eigentlich, wenn ein Triebwerk ausfällt? Auf die 100 häufigsten Fragen rund um das Fliegen gibt der ehemalige Pilot und heutige Flugangstcoach Mathias Gnida in diesem Nachschlagewerk kurzweilig und kompetent Auskunft. Von Turbulenzen über technische Systeme, die Pilotenausbildung und Flugzeugwartung bis zum Flugablauf stehen zahlreiche Themen im Fokus, die dank einer übersichtlichen Stichwortliste leicht zu finden sind.

Mathias Gnida, Jahrgang 1970, ist ausgebildeter Verkehrspilot und Flugzeugmechaniker. Er betreibt in Hamburg ein Unternehmen, das Seminare gegen Flugangst anbietet.

Preis: 19,95 EUR

Tegel arbeitet sich nach oben

Auf den ersten Blick sehen die Zahlen für das erste Quartal 2019, die die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) am 24. April veröffentlichte, gar nicht so schlecht aus. Bei den Passagieren nahmen der innerdeutsche Verkehr gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,4, der Europaverkehr um 5,5 und der Interkontinentalverkehr um 4,3 Prozent zu. Auch bei den gewerblichen Flugbewegungen verzeichneten die deutschen Flughäfen einen Zuwachs von 4,2 Prozent und entsprechen damit dem Wachstumstrend.

Eigentlich ist das ein Grund zur Freude. Doch nach Meinung des Hauptgeschäftsführers der ADV, Ralph Beisel, ist dies „ein Wachstum mit angezogener Handbremse“. Denn nur acht der insgesamt 22 internationalen Verkehrsflughäfen Deutschlands verzeichneten einen Zuwachs bei den Passagieren. Die Rückgänge an den betroffenen Flughäfen seien hauptsächlich dem „Marktaustritt“ (eine wunderbare Umschreibung für eine Insolvenz) von Fluggesellschaften wie Air Berlin, Germania und „bmi regional“ geschuldet. Daher appelliert Beisel an die Politik und fordert, die kleineren Flughafenstandorte von wirtschaftlich nicht tragbaren hoheitlichen Kosten zu entlasten. So fordert die ADV denn auch, „das polyzentrische deutsche Flughafensystem in seiner Leistungsfähigkeit zu erhalten“. Und zu diesem polyzentrischen Flughafensystem gehören eben auch die kleineren und die Regionalflughäfen.

Wenig optimistisch sieht die Entwicklung bei der Luftfracht aus. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum musste bei der Luftfracht ein Minus von zwei Prozent verzeichnet werden. Schuld daran, so meint die ADV, sind die fehlenden wirtschaftlichen Impulse, die den Luftfahrtsektor normalerweise stärken würden. Und natürlich bremsen auch die Handelskonflikte, Boykottmaßnahmen, die „unendliche Geschichte“ des BREXITS sowie Trumps „America First“-Politik die Luftfrachtnachfrage. Die negative Entwicklung bei der Luftfracht sollte die Politik alarmieren. Denn im Allgemeinen wird die Luftfracht als Frühindikator für die wirtschaftliche und konjunkturelle Entwicklung angesehen.

Veränderungen beim Airport-Ranking

Die von der ADV veröffentlichten Zahlen wurden vom Internetportal „airliners.de“ zum Anlass genommen, einen Blick auf die Rangfolge der deutschen Flughäfen zu werfen. Und da gibt es bei den internationalen Ver-

kehrsflughäfen zwei Veränderungen. Zum einen ist es dem Flughafen Berlin-Tegel gelungen, sich an Düsseldorf vorbeizuschieben, sodass sich die Berliner nun nach Frankfurt und München als drittgrößten deutschen Flughafen bezeichnen dürfen. 5,3 Millionen Passagiere wurden im ersten Quartal in Tegel abgefertigt, während es in Düsseldorf rund 100.000 weniger waren. Daraus zu schließen, der Düsseldorfer Flughafen hätte nun einen Rückgang hinnehmen müssen, entspräche nicht den Tatsachen. Denn in Düsseldorf konnte ein Zuwachs von 12,5 Prozent verzeichnet werden. Aber am Tegeler Flughafen waren es eben mehr. Im Vergleich zum ersten Quartal 2018 nahmen die Passagierzahlen um fast ein Drittel zu, sodass die beiden Berliner Flughäfen trotz des Passagierrückgangs in Berlin-Schönefeld zusammen ein Wachstum von 16 Prozent aufwiesen. Ob Tegel den dritten Platz halten kann, wird wohl von der Entwicklung des Sommerverkehrs abhängen.

Auch im Mittelfeld gab es eine Änderung, die die Flughäfen Köln-Bonn und Stuttgart betrifft. Beide Airports liefern sich seit Jahren ein Kopf-an-Kopf-Rennen; mal liegt der eine vorne, mal der andere. Im letzten Jahr hatten die Schwaben die Nase vorn. Das lag vor allem daran, dass Eurowings in Stuttgart nicht nur die Lücken, die Air Berlin hinterlassen hatte, relativ schnell geschlossen, sondern auch zusätzlich neue Verbindungen aufgenommen hat. Darüber hinaus hat der Schwaben-Airport mit „Laudamotion“ einen weiteren „Home-Carrier“ gewonnen. Dagegen hatte Köln-Bonn unter der Verlegung der Eurowings-Langstrecken zu leiden. Doch das kann sich in diesem Jahr wieder ändern. Und bei der Fracht hat Köln ohnehin die Nase vorn; die Schwaben werden da dem Konrad-Adenauer-Airport nie das Wasser reichen können.

Änderungen sind auch bei den kleineren Flughäfen und den Regionalflughäfen festzustellen. Wobei diese Flughäfen ganz besonders durch die Insolvenz der Germania oder durch den Rückzug einer bestimmten Airline getroffen wurden. Dies zeigte sich zum Beispiel in Hahn, nachdem der „Home-Carrier“ Ryanair seine Aktivitäten teilweise nach Frankfurt verlegt hatte und der Flughafen im Hunsrück einen Passagierrückgang von 17 Prozent verzeichnen musste. Auch Weeze musste durch den Rückzug von Ryanair einen Passagierschwund von nahezu 28 Prozent hinnehmen. Ebenso machte der Ausfall von Germania einigen Flughäfen (z. B. Bremen und Friedrichshafen)



Im Ranking der deutschen Flughäfen hat sich Berlin-Tegel inzwischen auf Platz 3 vorgearbeitet. Foto: Günter Wicker, FBB

zu schaffen, die über Nacht einen Großteil der Verbindungen verloren. Inzwischen sind andere Fluggesellschaften (wie z. B. die türkische Corendon Airlines) in die Bresche gesprungen und haben die Lücken größtenteils geschlossen. Andere Flughäfen konnten jedoch Zuwächse verzeichnen. So konnte der Flughafen von Leipzig rund

neun Prozent mehr Passagiere abfertigen; der Airport zog damit an Bremen und Hahn vorbei und landete auf Platz zwölf. Der Allgäu-Airport Memmingen und der Baden-Airpark Karlsruhe/Baden-Baden konnten ebenfalls bei den Passagierzahlen zulegen.

Wefis

AOK – als Lotsenausbilder

Diese Broschüre ist einem Mitglied in die Hände gefallen!

Dass sich die DFS mit allen Mitteln um die Beschaffung von Lotsenpersonal bemüht, begrüßen wir alle ja sehr! Auch gegen die Ready-Entries haben wir grundsätzlich erstmal keine Einwände. Doch irgendwann geht es zu weit: Mit Hilfe der AOK soll nun das Manko der Personalwirtschaft in der DFS weitläufig aufgearbeitet werden. Man kann nur hoffen, dass die Bewerber vielleicht den Unterschied zwischen einer Cessna und einem Jumbo-Jet erkennen. Ob die Bewerber tatsächlich den hohen Standardwerten der Lotsenausbildung gerecht werden, bleibt abzuwarten.

Gesundheit in besten Händen



Ihr Hausarzt als Lotse

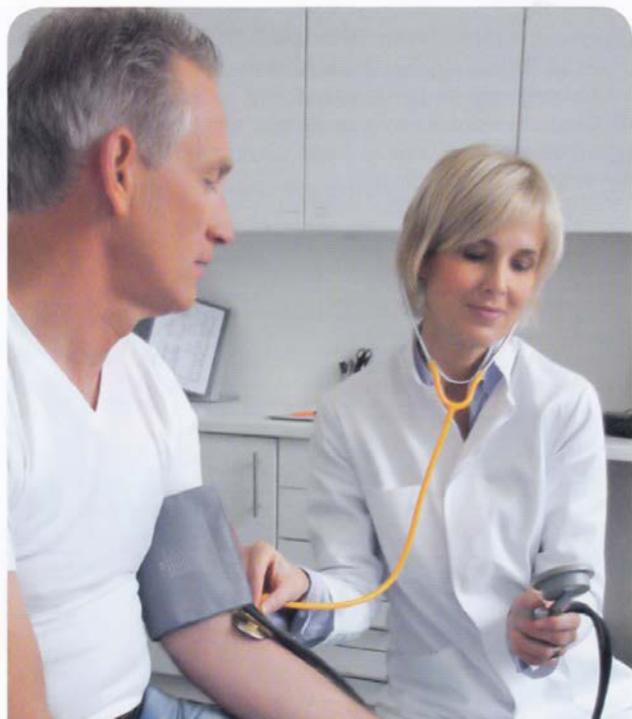
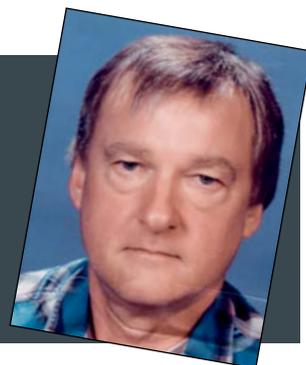


Foto: DFS

NACHRUF

Wir trauern um **Johannes (Hans) Walz**. Plötzlich und unerwartet ist Hans Walz, ehemaliger UH1D-Pilot der Bundeswehr und Fluglotse aus Köln, aus dem Leben gerissen worden. Hans Walz war seit 1986 Mitglied im VDF/GdF. Mit den Kölner Kollegen trauern auch die Ex-Kollegen der Hubschrauberversorgungsstaffel der Bundeswehr aus Celle.





Air Baltic A220: Der A220-300 bzw. vormals Bombardier CS300 ist ein relativ neuer Flugzeugtyp (kommerzieller Einsatz 2016); hier in der Sonderbemalung der Air Baltic aus Berlin-Tegel. **Foto: Marcel Deckert**



Belavia Embraer 195: Die interessante aber dennoch fragwürdige Bemalung des Online-Panzerspiels ziert den Rumpf der Belavia Embraer 195; aufgenommen in Amsterdam. **Foto: Michael Stappen**



TUI/Sunwing B737: Ein bunter Farben- und Nationenmix bietet eine kanadisch-holländische-Autovermietungsvariante an dieser B737, unterwegs in Amsterdam. **Foto: Michael Stappen**



Transavia B737: Nicht ganz so international aber dennoch recht bunt präsentiert sich die Transavia B737 in der Bemalung des Reiseveranstalters Sunweb. **Foto: Michael Stappen**



Tara Air DHC-6: Vom vielleicht spektakulärsten Airport der Welt, aus Lukla, stammt dieses Bild der Tara Air DHC-6, die Touristen und Bergsteiger dem Mt. Everest ein Stückchen näher bringt. **Foto: Gerrit Griem**



Summit Air Let410: Auch Summit Air beteiligt sich am Bergsteiger-Shuttle zwischen Kathmandu und Lukla mit Hilfe dieser betagten Let410. **Foto: Gerrit Griem**

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Nachdem das eidgenössische Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) im Zuge der Ermittlungen zum Absturz einer Ju-52 im August letzten Jahres der JU-Air die Genehmigung für kommerzielle Flüge entzogen hatte (Vereinsmitglieder können weiterhin mit einer der Ju-52 mitfliegen), hat sich die Gesellschaft entschlossen, den Flugbetrieb bis 2021 auszusetzen. Bis dahin sollen die drei Maschinen der Ju-Air umfassend überholt werden, sodass sie aus technischer Sicht als neuwertige Flugzeuge angesehen werden können. Dagegen hat die Lufthansa ihre Ju-52 endgültig aus dem Verkehr gezogen und auf dem Landweg von München nach Hamburg überführt. Sie soll ihren „Lebensabend“ in einem Museum verbringen.

oo00oo

Wie bereits Ryanair, hat angesichts des Brexits nun auch EasyJet die Stimmrechte ihrer britischen Anteilseigner ausgesetzt, um dadurch den „Ownership and Control“-Richtlinien der EU zu entsprechen und damit als EU-Fluggesellschaft eingestuft zu werden.

oo00oo

Anstatt, wie geplant, vom Londoner City Airport nach Düsseldorf zu fliegen, machte sich die für British Airways eingesetzte BAe146 der WDL (D-AMGL) auf den Weg nach Edinburgh, wo sie dann auch landete. Nach einem Aufenthalt von zweieinhalb Stunden am Flughafen der schottischen Metropole startete die Maschine dann nach Düsseldorf. Nun wird untersucht, wie es zu diesem „Irrflug“ kommen konnte.

oo00oo

Zur Verbreiterung seiner Piste von 30 auf 45 Meter und für den Einbau eines modernen LED-Befeuerungssystems sowie eines ILS CAT I-Systems für die Piste 06 wird der Allgäu-Airport Memmingen vom 17. bis zum 30. September geschlossen. Gleichzeitig wird auch die Gepäckhalle erweitert.

oo00oo

Angesichts der Informationen, die im Zuge der Untersuchungen zu den beiden B737Max-Abstürzen bekannt ge-

worden sind, hat der New Yorker Senator Chuck Schumer die FAA aufgefordert, die Mitgliedschaft Boeings aus ihrem „Standing Advisory Committee on Rulemaking“ auszusetzen. Nach Meinung Schumers sollten Firmen, die von aktuellen Untersuchungen betroffen sind, nicht bei der Erstellung von Sicherheitsvorschriften mitwirken.

oo00oo

Bei den TripAdvisor Travellers' Choice Awards wurden der griechischen Aegean Airlines gleich drei erste Preise verliehen – für die beste Regionalfluggesellschaft Europas, die beste regionale Business Class in Europa und die beste Fluggesellschaft Griechenlands. Bereits im letzten Jahr war Aegean zum neunten Mal von Skytrax als beste europäische Regionalfluggesellschaft ausgezeichnet worden.

oo00oo

Einer Meldung des Internetportals „airliners.de“ zufolge wächst – Stand April – an keinem deutschen Flughafen das Sitzplatzangebot so stark wie in Stuttgart. Nach ersten Berechnungen wurden im ersten Quartal 2019 rund 2,25 Millionen Fluggäste gezählt, was dem Schwabenairport gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 4,4 Prozent bescherte. Neben dem „Platzhirsch“ Eurowings ist auch der Newcomer, die Ryanair-Tochter Laudamotion, ein starker Wachstumstreiber.

oo00oo

Rund vier Monate nach der Übernahme des ersten A330neo hat die portugiesische Fluggesellschaft TAP am 5. April auch ihren ersten A321LR in Empfang genommen. TAP wird dadurch zur ersten Fluggesellschaft, die eine Langstreckenflotte von A321LR und A330neo betreibt. Die erste Strecke, auf der TAP den A321LR einsetzt, führt jedoch „lediglich“ von Lissabon nach Tel Aviv.

oo00oo

Trotz einer Zunahme der von der DFS kontrollierten Flüge um 4,2 Prozent auf 3,35 Millionen Flugbewegungen musste die DFS einen Verlust von 30,1 Millionen Euro hinnehmen. DFS-Chef Scheurle führte dies auf reduzierte Flugsicherungsgebühren und auf den gestiegenen Personalaufwand zurück.



Der Flughafen Stuttgart befindet sich im Aufwind und konnte im ersten Quartal dieses Jahres ein Passagierplus von 4,4% verzeichnen.
Foto: Werner Fischbach

Obwohl die Passagierzahlen am Flughafen Paderborn seit 2014 stabil sind, sieht er einer Finanzierungslücke entgegen. Um diese zu schließen bzw. einzudämmen, forderte der Flughafenchef die Übernahme der Platzkontrolle durch die DFS, was zu jährlichen Einsparungen von rund 1,5 Millionen Euro führen würde.

oo00oo

Weil es im August 2012 am Flughafen Zürich zu einer Flugzeugannäherung zwischen einem Leichtflugzeug und einer Maschine der Darwin Airlines gekommen war, wurde der dafür verantwortliche Fluglotse vom Bezirksgericht Bülach wegen „fahrlässiger Störung des öffentlichen Verkehrs“ zur Zahlung von 90 Tagessätzen à 100 sFr. verurteilt. „skyguide“ steht jedoch weiterhin hinter ihrem Controller und erklärte, dass seine Anstellung bei dem eidgenössischen Flugsicherungsdienstleister nicht in Frage gestellt werde.

oo00oo

Nach der Insolvenz der Germania hatte ihre Schweizer Tochter Germania Flug zusammen mit der britischen Titan Airways die Airbus-Shuttledienste zwischen Hamburg-Finkenwerder und Toulouse durchgeführt. Nun hat ab dem 2. Mai die portugiesische Fluggesellschaft „Hi Fly“ diese Dienste übernommen und setzt dabei drei A319 im Wetlease ein.

In ihrem juristischen Kampf gegen Beihilfen für den Flughafen Hahn und gegen die Verträge, die der Flughafen mit Ryanair abgeschlossen hatte, hat die Lufthansa zunächst eine Niederlage erlitten. Das erstinstanzliche EU-Gericht in Luxemburg wies die Klage des Kranichs als unzulässig ab, da die Lufthansa den Flughafen im Hunsrück gar nicht anfliege und deshalb keinen besonders großen Verlust für ihr Geschäft erleiden musste.

oo00oo

Nachdem die „Super Constellation Flyers Association“ (SCFA) die erforderlichen Gelder in Höhe von ca. 20 Mio. sFr., die zur Sanierung der Schweizer Super Constellation erforderlich sind, nicht aufbringen konnte, hat der Verein beschlossen, die SCFA aufzulösen. Was mit dem Flugzeug geschehen soll, ist noch nicht bekannt.

oo00oo

Am 29. April wurde am Flughafen Frankfurt der Grundstein für das zukünftige Terminal 3 gelegt. Für den Bau des Terminals wird die Fraport AG in den nächsten Jahren bis zu vier Milliarden Euro investieren. Als erstes soll der Flugsteig G mit einer Kapazität von fünf Millionen Passagieren fertiggestellt werden. Insgesamt ist beabsichtigt, bis 2023 zusätzliche Kapazitäten für etwa 21 Millionen Passagiere zu schaffen.



Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2019 – 20.07.2019

Impressum

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

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

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

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

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Harry Helbig, (Airlines, Airports), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow, Frank Sasse (Int. Affairs), Roland Glöckner (Berlin), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Melina Münch (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Daniela Marx, Stefan Krauß (Allgemeine Dienste), Annette Gegenwart

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, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jens Lehmann, Thomas Schuster, Jörg Waldhorst, Daniela Marx, Barbara Gegenwart, Bernd Büdenbender, Stefan Krauß, André Vöcking

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

Cover: Einparkmanöver UPS-Boeing 748. Foto: Rainer Bexten

U3: Backtrack auf Korfu. Foto: Werner Fischbach

U4: A400 in Köln. Foto: Rainer Bexten

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563



