

AUSGABE 4/2021

- **SCHÖNHAGEN –
UND DIE FRAGE DER
ARBEITNEHMERRECHTE**
- **BERICHTE ÜBER DIE FSBD-
UND FSAD-BUNDESFACH-
BEREICHSKONFERENZEN**
- **AUF DER WIRBELSCHLEPPE
SURFEN?**
- **VORSICHT VOR LITHIUM-
BATTERIEN AN BORD**

der flugleiter



Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

gern möchten wir schon jetzt auf die kommende

Bundesdelegiertenkonferenz der GdF

in der 2. Jahreshälfte hinweisen und bitten alle Delegierten, sich diesen Termin zu notieren und gegebenenfalls freizuhalten.



Termin: 17. und 18. September 2021

Melia Hotel Berlin · Friedrichstraße 103 · 10117 Berlin



FSBD-Konferenz 2021 Darmstadt S. 13



Fürs Klima auf der Wirbelschleife surfen?! S. 36



FAA führt zusätzliches „Just Culture“-Programm ein S. 42



Lufthansa CityLine – Trojanisches Pferd für den Kranich? S. 48



Kurz und interessant S. 52

Editorial	04
Termine	06
Aus dem Vorstand Schönhagen, die Zweite, oder Arbeiterrechte gelten nicht in Teltow-Fläming	07
Aus dem Vorstand Persönliche Rückschau auf die letzten sechs Monate	10
FSBD FSBD-Konferenz 2021 Darmstadt	13
FSAD FSAD-Fachbereichskonferenz	19
IFATCA IFATCA Virtual Annual Conference 2021	22
ATC Luftverkehr in Deutschland – Mobilitätsbericht 2020 der DFS	25
Joe's Corner Joe's Lehrgangstreffen	30
Joe's Corner Aufbruch oder „Zurück in die Zukunft“	32
Joe's Corner Quo vadis, „Flugsicherungstechnik“?	34
Spotter I	35
Berichte Fürs Klima auf der Wirbelschleife surfen?!	36
Berichte FAA führt zusätzliches „Just Culture“-Programm ein	42
Accidents Vorsicht vor Lithium-Batterien und Ladegeräten an Bord eines Flugzeuges	44
Airlines Lufthansa CityLine – Trojanisches Pferd für den Kranich?	48
Bücher Turn left, turn right, identified – Ein Fluglotse erinnert sich	50
Bücher Nach der letzten Landung	50
Spotter II	51
Aus aller Welt Kurz und interessant	52
Impressum	54



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

**Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen
und Kollegen,**

**verehrte Leserinnen
und Leser,**

herzlich willkommen zur vier-
ten Ausgabe unseres „der
flugleiter“ 2021.

„Ich fühle mich wohl, frei und sicher in Deutschland.“

Das wäre meine Antwort, wenn mich jemand fragen würde, wie ich die politische und wirtschaftliche Lage in Deutschland oder den Umgang mit der Pandemie einschätze. Denn eigentlich wähnte ich mich in einer gut aufgestellten Demokratie mit festgeschriebenen Rechten für alle Bewohner, und im Umgang mit der Pandemie gibt es kaum ein Land, das die Situation annähernd so gut gemeistert hat wie Deutschland. Natürlich ist nicht alles perfekt. Natürlich könnte man im Nachhinein vieles anders oder besser machen. Aber irgendjemand hat nun mal die Verantwortung und muss Entscheidungen treffen – oftmals mit sehr kurzer Vorlaufzeit – und da bleiben Fehler nun mal nicht aus. Also würde ich sagen:

„Ich fühle mich wohl, frei und sicher in Deutschland.“

Jedoch hat es leider in den letzten Wochen und Monaten auch Entwicklungen gegeben, die mich nun fragen lassen:
„Ist Deutschland eine Bananenrepublik?“

Was ist passiert?

Fünf hart arbeitende Kollegen (AFIS-Officer) am Flugplatz Schönhagen (vor den Toren Berlins) wollten gern ihre gesetzlich garantierten Rechte in Anspruch nehmen und sowohl einen Betriebsrat gründen als auch einen Tarifvertrag – gern auch für alle Angestellten des Flugplatzes – verhandeln und etablieren. Alle fünf Kollegen sind Mitglieder der GdF. Und so machte sich unsere Tarifabteilung auf den Weg und wollte in deren Namen verhandeln. So weit so gut, eigentlich ganz normales Business.

Was nun folgte, lässt sich nur schwer in Worte fassen und schon gar nicht rational erklären. Nach fast zwei Jahren, einigen Sondierungen mit dem dortigen Geschäftsführer und dem Versuch, in echte Verhandlungen zu treten – er sah sich wohl mittlerweile als eine Art Jeanne d’Arc im Kampf gegen die „bösen Gewerkschaften in Deutschland“, – kam es im Mai zum Arbeitskampf. Bis hierhin immer noch alles normal in solch einer Auseinandersetzung. Doch dieser

besagte Geschäftsführer – inzwischen fühlte er sich wohl persönlich in seinem *Königreich Schönhagen* angegriffen – scherte nun aus den normalen *Spielregeln* aus. Es wurde ein Scheinkonstrukt erfunden, und kurzerhand hat er allen streikenden Mitarbeitern fristlos gekündigt!!!

Da fehlen einem eigentlich die Worte, denn

- dass diese fristlosen Kündigungen zufällig gerade dann ausgesprochen wurden, als die Kollegen gestreikt haben, ist (laut der Gegenseite) reiner Zufall,
- dass diese fristlosen Kündigungen nur (und gerade) die fünf streikenden Kollegen betreffen, ist (laut der Gegenseite) reiner Zufall,
- dass diese fristlosen Kündigungen genau die fünf Mitarbeiter treffen, die zum Wohle aller dort angestellten Mitarbeiter eine Betriebsratsgründung initiiert hatten, ist (laut der Gegenseite) reiner Zufall.

Was soll ich dazu sagen??? Aufgrund der laufenden Gerichtsverfahren kann, will und darf ich momentan inhaltlich nicht ins Detail gehen. Jedoch zumindest mal so viel: Ein Geschäftsführer an einem kommunal geführten Flugplatz entscheidet selbstherrlich über das Schicksal von fünf verdienten Mitarbeitern. Er informierte noch nicht einmal seinen Arbeitgeber (den dortigen Kreistag) über die ganzen Vorkommnisse. Dass an „ihrem“ Flugplatz bereits seit Tagen gestreikt wurde, erfuhren die Damen und Herren Kommunalpolitiker von uns oder aus der dortigen Presse. Was geschieht daraufhin? **Nichts!**

Eine Landrätin der Partei „Die Linke“ verbündet sich scheinbar mit jenem Geschäftsführer und verweigert (!) den Kollegen, Mitarbeiter an einem kommunalen Flugplatz, Verhandlungen zu einem Tarifvertrag. Selbst der per E-Mail angesprochene Herr Gregor Gysi war darüber zwar sehr verwundert, was geschieht jedoch daraufhin? **Nichts!** Gesprächsanfragen an die Parteivorsitzende der Linken, Frau Janine Wissler, brachten als Reaktion: **Nichts!** Nicht mal eine Zeile als Antwort.

Sind es nicht gerade die Linken, die allerorts für Tarifverträge stehen wollen?

Also bitte, Augen auf bei der nächsten Wahl, denn Anspruch und Wirklichkeit scheinen hier weit auseinanderzulaufen. Dann gibt es noch einen Verkehrsminister des Landes Brandenburg, der es ebenfalls nicht für nötig hält, uns auf mehrere Gesprächsanfragen zu antworten, sowie den Geschäftsführer eines Flugplatzes, der mittlerweile wohl nur noch mit äußerst „großzügiger“ Auslegung von Arbeitsplatzschutzgesetzen und eventuell auch persönlichen Interpretationen bezüglich des Betriebes eines AFIS-Plat-

zes diesen selbstgefällig weiter betreibt. Vielleicht verstehen Sie mich jetzt, wenn ich mich frage:

„Ist Deutschland eine Bananenrepublik?“

Meine Hoffnung ruht nun auf der Gerichtsbarkeit.

Natürlich werden wir für unsere Kollegen alle rechtlichen Mittel ausschöpfen, um gegen diese vorgeschobenen Anschuldigungen vorzugehen und bestenfalls diese Kündigungen rückgängig zu machen. So, wie wir die Kollegen kennengelernt haben, sind sie allesamt sehr verantwortungsvolle und gewissenhafte Menschen. Wir gehen fest davon aus, dass die Vorwürfe entkräftet werden können. Selbstverständlich werden wir die Kollegen nicht im Regen stehen lassen, und natürlich hoffe ich, dass mal irgendwo irgendjemand diesem Geschäftsführer Einhalt gebietet und ihn in seine Schranken weist. Ein Auftreten wie dieses hätte ich in Ländern wie Belarus, Russland oder China vermutet, wo das Eintreten für seine Rechte immer mit persönlichen Gefahren verbunden ist, aber niemals in Deutschland. **Ich habe mich getäuscht!**

Lassen Sie mich nun noch ein paar Worte über die DFS verlieren. Momentan ist es ruhig zwischen DFS und Gewerkschaft, sehr ruhig, eigentlich viel zu ruhig. Die neue Geschäftsführung, allen voran der neue CEO, Herr Arndt Schoenemann, ist für die Mitarbeiter, aber auch für die GdF, fast komplett abgetaucht. Seit Anfang April im Amt, kennen die Mitarbeiter ihren Chef gerade mal von einem 1:38 Minuten langen Begrüßungsvideo und seither ... nichts! (*Anmerkung der Redaktion: Inzwischen wurde am 05.08.21 ein Interview im Intranet online gestellt!*)

So gut wie nichts im Intranet, kein (oder kaum) persönliches Auftreten in den Niederlassungen – erste ironische Stimmen werden schon laut, dass er vielleicht gar nicht mehr für die DFS arbeitet. Nun gab es mal wieder eine Nachricht, einen Kommentar aus der Geschäftsführung. In der Mitarbeiterzeitung „direkt“ steht ein kurzer Artikel von ihm persönlich. Allerdings nicht, wie es sich für einen CEO gehört, auf der Titelseite. Nein, er verschwindet auch hier nach hinten und ist unscheinbar auf Seite 6 zu finden. Ein Umstand, den es unter seinen beiden Vorgängern niemals gegeben hätte. **Da hätte aber die Luft gebrannt!**

Gerade jetzt, in diesen Zeiten, würde ich vom CEO der DFS ein selbstbewusstes, sicheres und präsentenes Auftreten erwarten. Ein Auftreten, das den Mitarbeitern signalisiert, dass wir gemeinsam diese Krise meistern, dass wir einen Auftrag in Deutschland haben und diesen – wie schon während der gesamten Pandemie – erfüllen werden. Dass alle stolz darauf sein können, wie wir bisher durch diese Krise gekommen sind, ohne große Infektionsherde zu generie-

ren. Stattdessen hören wir immer nur, dass wir für unsere Kunden zu teuer sind und Personal abbauen sollen, wo wir doch jetzt schon in vielen Bereichen unterbesetzt sind. Wir sollen uns an unseren *armen* Kunden orientieren.

Das sind übrigens die gleichen Kunden, die 2018 und 2019 die DFS aufgefordert haben, mehr Kapazität zur Verfügung zu stellen, koste es, was es wolle. Das sind übrigens die gleichen Kunden, die 2018 und 2019 (und die vielen Jahre davor) darauf gepocht haben, dass man sich unbedingt an die vertraglichen Inhalte der Regulierungsperioden (RP) halten müsse und die DFS bei dem steigenden Verkehr jährlich die Gebühren senken müsse. Das sind übrigens die gleichen Kunden, die nun, nach dem Verkehrseinbruch, nichts mehr von den vertraglichen Inhalten der Regulierungsperioden wissen möchten, da das Pendel (so war es eben vorgesehen, jedoch niemals erwartet worden) nun zugunsten der DFS und anderer Flugsicherungsanbieter in Europa ausgeschlagen ist.

Jetzt plötzlich ist auch für genau diese Kunden die Regulierung nicht akzeptabel. **„Schönen Dank, Herr Spohr!“**

Und wie positioniert sich (gefühl) unsere Geschäftsführung? Anstatt nun gerade jetzt mit breiter Brust als gleichberechtigter Partner aufzutreten und in diese Verhandlungen zu gehen, hat man sich gefühlt weggeduckt und dem Kunden lieber untertänigst ein „*Darf's noch ein bisschen mehr an Gebührensenkung sein?*“ angeboten. Dass die neuen Parameter der RP 3 nicht gar so desaströs ausfielen wie ursprünglich geplant, ist übrigens ein großer Verdienst zweier engagierter und hartnäckiger Arbeitnehmervertreter von ATCEUC und der GdF.

Unsere Kollegen **Volker Dick** und **Volker Möller** haben hier eine fantastische Arbeit geleistet. Letzterer wird auf der diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz am 17. und 18. September in Berlin ausführlich darüber berichten.

Ein kleines „Dankeschön“ für die tolle Unterstützung gab es bis heute nicht, weder von der DFS noch von anderen betroffenen ANSPs. Manche leben wohl in ihrer eigenen Blase der Wahrnehmung.

Doch nun genug der Vorrede. Ich wünsche Ihnen allen viel Freude beim Lesen unserer vierten Ausgabe 2021, und bleiben Sie alle gesund.

Es grüßt Sie herzlichst



Matthias Maas
Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) **GdF-Termine**

AUGUST 2021

18. – 19.

Vorstandssitzung Bund

Berlin

23. – 25.

Tarifteam

Hamburg

SEPTEMBER 2021

02.

Vorstandssitzung FSTD

Frankfurt

08. – 09.

Vorstandssitzung FSBD

Frankfurt

14. – 15.

Vorstandssitzung Bund

Berlin

16.

Obleutemeeing FSAD, FSBD, FSTD

Berlin

17. – 18.

Bundesdelegiertenkonferenz

Berlin

22.

Vorstandssitzung FSAD

Frankfurt

28. – 29.

Tarifkommission DFS

Frankfurt

29. – 03.10

D.A.CH-Meeing FSTD

Heiligenhafen

OKTOBER 2021

11. – 12.

AG FDB

Frankfurt

13.

Vorstandssitzung FSAD

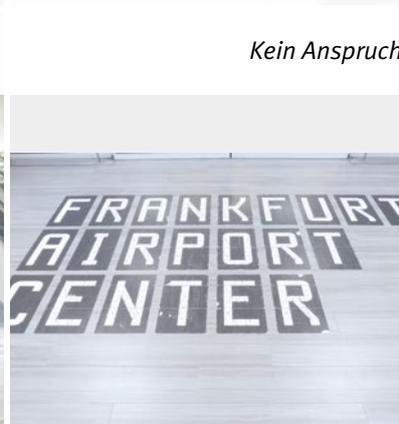
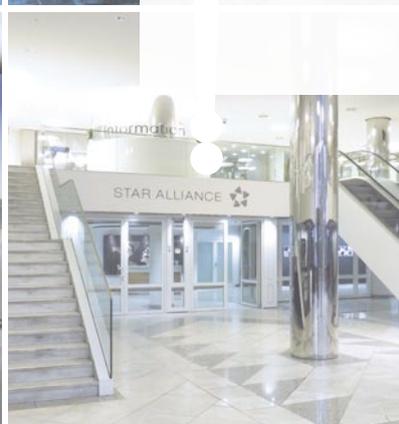
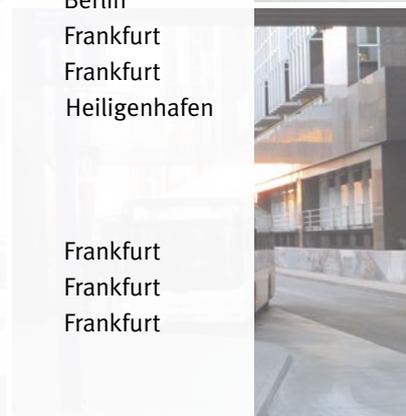
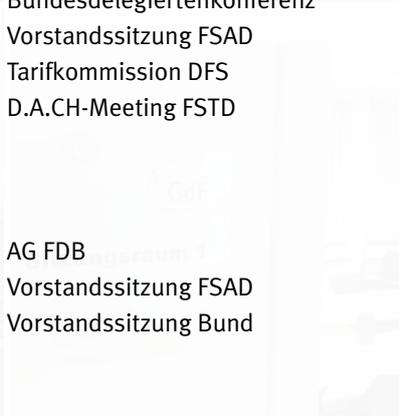
Frankfurt

18. – 19.

Vorstandssitzung Bund

Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Mitteilung 2.7.2021

Schönhagen, die Zweite, oder Arbeitnehmerrechte gelten nicht in Teltow-Fläming



Viele der Tatsachen in diesem Bericht werden ungläubiges Staunen hervorrufen oder schlichtweg ins Reich der Fabeln verwiesen werden. Ehrlich gesagt, wissen wir nicht genau, wie wir Euch die Ereignisse der letzten Wochen überhaupt näherbringen können, ohne selbst Gefahr zu laufen, auf das bedauernswerte Niveau der handelnden Personen der „anderen“ Seite zu sinken. Gedanken im Sinne eines „Wie unrealistisch!“ oder „Jetzt hat er es aber übertrieben, so kann das doch keinesfalls gehen!“ setzen wir bei der Lektüre voraus. Einem Drehbuchautor würden wir vermutlich erhöhten Drogenkonsum oder Alkoholmissbrauch unterstellen, lieferte er ein solches Drehbuch ab. Einiges davon können wir selbst bis heute nicht glauben. Die Lage in Schönhagen ist mittlerweile völlig absurd, und Dinge sind geschehen oder geschehen immer noch, die wir nicht für möglich gehalten hätten.

Wir berichteten in unserer Info vom 02.06.2021 und mit einer Stellungnahme der Kollegen vom 22.06.2021 über die Anfänge in Schönhagen und den komplizierten Verlauf der „Gespräche“, respektive Gesprächsangebote, die ins Leere liefen, sowie über die eskalierte Lage und die Verbindung zwischen Politik (Landrätin) und dem Geschäftsführer Dr. Schwahn. Mittlerweile ist auch eben jene Landrätin Wehlan (Die Linke) aktiv involviert und wird möglicherweise für den Kreuzzug des Herrn Schwahn gegen seine AFIS-Mitarbeiter instrumentalisiert. Wie wäre es anders zu erklären, dass eine politische Größe der Partei, die sich Soziales und Gerechtigkeit auf die Fahne schreibt und für sich und ihr Wahlprogramm beansprucht, auf diese Weise agiert? Wir fragen uns, wie es sein kann, dass ein kommunaler Arbeitgeber seinen Angestellten die schlichte Einführung eines Tarifvertrages so vehement verweigert?

Zum Ablauf selbst gibt es zu berichten, dass wir zu Beginn befristet die Arbeit niedergelegt haben, um unsere Entschlossenheit zu demonstrieren. Die Reaktion des Arbeitgebers blieb aus. Daraufhin zogen wir für mehrere Tage die Zügel etwas fester und sind daraus folgend seit dem 13.06.2021 in einem durchgängigen Arbeits-

kampf (gewesen). Parallel haben wir in den letzten Wochen auch die Wahl eines Betriebsrates angestoßen. Der Termin für die initiale Versammlung zur Wahl des Wahlvorstandes findet am 15.07.2021 in den Räumen des Flughafens statt. Dass eines der ausgehängten Ankündigungsschreiben schon nach einer Stunde nicht mehr aufzufinden war, ist heute gerade noch eine Randnotiz, aber, das möchten wir an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, unter Umständen strafbar. Zumindest dieses Problem konnte jedoch mit ein wenig anwaltlicher Unterstützung relativ schnell gelöst werden.

Kurz danach erreichte die Kollegen eine handfeste Drohung in Form einer Anhörung zu angeblichen „Vorfällen“, die bereits Teil einer rechtlichen Auseinandersetzung sind. Androhungen von arbeitsrechtlichen Konsequenzen bis hin zur fristlosen Kündigung wurden ausgesprochen. Am 30.06.2021 ist aus der Drohung bittere Realität geworden und allen fünf Kollegen wurde fristlos gekündigt.



Flughafen Schönhagen. Quelle: Internet



Flughafen Schönhagen. Quelle: Internet

So fassungslos, wie Euch diese Nachricht sicherlich macht, sind auch wir. Ist die Kündigung für diese fünf Mitarbeiter ausgerechnet im Zuge eines Streiks ein Zufall? Ernsthafte Zweifel dürften angemessen sein. Mitarbeiter, die für sich eine gewerkschaftliche Vertretung und Tarifverträge einfordern und einen Betriebsrat gründen wollen, erhalten mit dubiosen Argumentationen die Kündigung.

Wir befinden uns, so glaubten wir zumindest, immer noch im 21. Jahrhundert in Westeuropa und in Deutschland, einem Staat mit verbrieften Arbeitnehmerrechten, nicht im autokratischen Kosmos.

So drängt sich also der Verdacht auf, dass seitens der hierfür verantwortlichen Personen systematisch Arbeitnehmer, die nicht mehr versuchen, als sich auf legale Weise für ihre Rechte stark zu machen, eingeschüchtert werden sollen, indem man sie ihrer wirtschaftlichen Existenz beraubt. Dies kann nur passieren, wenn zeitgleich alle wegschauen und nicht eingreifen. So haben wir nämlich

politische Akteure wie den Verkehrsminister des Landes Brandenburg, Herrn Guido Beermann, die Co-Vorsitzende der Partei Die LINKE, Frau Janine Wissler, über die Vorgänge frühzeitig informiert. Reaktionen: keine!

Initiatoren dieser Hexenjagd und aktive Betreiber der in unseren Augen ungeheuerlichen Vorgänge sind Herr Dr. Schwahn als Geschäftsführer des Flugplatzes sowie bedauernswerterweise anscheinend auch die Führung des Landkreises. Wir hätten nicht erwartet, dass Menschen in diesen Positionen und mit ihren Befugnissen, aber eben auch Verantwortlichkeiten, auf diese Weise leichtfertig mit der sozialen und wirtschaftlichen Existenz unserer Kollegen in Schönhagen umgehen.

Als Reaktion auf die Kündigung haben wir am 01.07.2021 den Arbeitskampf vorerst beendet, konzentrieren uns voll und ganz auf die rechtliche Auseinandersetzung und lassen den Kollegen die uneingeschränkte Unterstützung und Solidarität der gesamten Organisation zuteilwerden.

Ein nicht unbedeutender Aspekt der Auseinandersetzung ist auch der Umgang des Geschäftsführers und anderer Beteiligter mit sensiblen persönlichen Daten der betroffenen Kollegen. So hat der Geschäftsführer in einer E-Mail an die Kunden und Mieter des Flugplatzes die Kollegen mit vollem Namen genannt und damit nicht nur alle ungeschriebenen Gesetze des Umgangs verletzt, sondern auch die des Datenschutzes.

Damit nicht genug, in der frischen Ausgabe unserer Lieblingslektüre „Pilot und Flugzeug“ (PuF) meint ein Redakteur, seinen Kommentar zu den Vorgängen in Schönhagen abgeben zu müssen, was selbstverständlich sein gutes Recht ist. Dass er dabei ungefiltert völligen Unsinn über angebliche politische Bestrebungen der GdF philosophiert, zeugt immerhin von einer lebhaften Fantasie. Das Abdrucken des gesamten Briefes des Herrn Schwahn inklusive der Klarnamen der beteiligten Kollegen hingegen verstößt gegen jedweden Grundsatz eines guten, engagierten und verantwortungsbewussten Journalismus, stammt aber auch aus der Feder des Redakteurs eines Blattes, das sich eigenen Angaben folgend dadurch auszeichnet, ausschließlich die Upper Class der Bevölkerung zu seinen Lesern zu zählen, diejenigen also, die einen ausgeprägten Machtinstinkt und Veränderungs- sowie gesellschaftlichen Gestaltungswillen in sich tragen. Besagter Redakteur geht offenbar davon aus, dass es im Sinne dieses Veränderungswillens sein muss, Arbeitnehmerrechte in Feudalherren-Attitüde kurzerhand über existenzbedrohende Maßnahmen zu schleifen.

Mitarbeiter, die ihre gesetzlichen Rechte einfordern und sich der Willkür eines Geschäftsführers und der Kreisverwaltung entgegenstellen wollen, derart öffentlich mit Dreck zu bewerfen und sich an der Vernichtung ihrer Existenz zu beteiligen, ist nicht nur schäbig und hochgradig tendenziell, sondern demnächst Teil einer rechtlichen Überprüfung. Wir werden den Ausgleich aller Schäden auf Heller und Pfennig einfordern.

Für den Moment soll es das gewesen sein. Wir halten Euch informiert über die Vorgänge und arbeiten hart für ein gutes Ende dieser unhaltbaren Zustände.

Der Bundesvorstand



ATC Care



**SCHON
DARAN
GEDACHT?**

**ERHOLUNGS-
BEIHILFE**

für alle bei der DFS
beschäftigten Mitglieder

www.atccare.de

Persönliche Rückschau auf die letzten sechs Monate

Manchmal kommt es anders, als man denkt



von Rüdiger Purps

2020

Manchmal kann man so viel planen, wie man will, es kommt dann doch anders. Mein Plan, mich für den Vorstand Tarif & Recht zu bewerben, hatte u. a. auch mit dem Setup der DFS, der GdF und den zu erwartenden Themen zu tun. Dann verstirbt Dr. Hann, und Corona verändert

alles. Dass ich mitten in der größten Krise der Luftfahrt, während der laufenden Verhandlungen zum Corona-TV 2.0 gewählt werden würde, war keines der erwarteten Szenarien.

Im November erfolgte dann die Wahl, und meine erste Unterschrift unter einem Tarifvertrag sollte nicht der Corona-TV 2.0 werden, sondern der TV Befristung. Der BR UZ und die DFS konnten sich bezüglich der Simpiloten nicht einigen und baten die GdF drei Tage vor Torschluss (Entlassungen) um Hilfe.

Da ich ja auch noch zu 50 Prozent als Lotse in Langen arbeite, gab es während dieser Zeit natürlich immer wieder Nachfragen: „Wie laufen die Verhandlungen, kannst bestimmt nichts sagen ...“ Oder mein Lieblingsspruch: „Diesmal kommt es zu Lohnkürzungen, das kann nicht anders sein.“ Manchmal kommt es anders, als man denkt.

Jemand schreibt den Bundesvorstand an und gibt uns Tipps, wie wir verhandeln sollen. Vorschlag: Die DFS soll die Lohnsteuer nicht mehr an den Bund abführen und stattdessen zur Sanierung nutzen. Zum Glück gab es auch viele nützliche Anregungen, die uns in unserem Kurs bestärkt haben.

Dezember

Der Corona-TV 2.0 wird unterschrieben, und sofort häufen sich die Anfragen. Hauptthema: die vorgezogene Übers. Wann kann ich gehen, werde ich berücksichtigt ...?

Januar 2021

Mit viel Tatendrang und Vorfreude gehe ich ins neue Jahr. Den ETV schnell zur Reife entwickeln und mit der

DFS verhandeln. Das ist mein Plan, aber Frau Böcker hat keine Zeit.

Die TK tagt zum ersten Mal online, ich hoffe, auch zum letzten Mal.

Die monatlichen Bundesvorstandssitzungen sind sehr interessant. Axel Dannenberg baut die Satzung und die Richtlinien der GdF um. Matze berichtet Haarsträubendes von der europäischen Ebene. Dazwischen Markus, David und ich mit den Tarifthemen.

Februar

Man könnte ja der Annahme sein, dass die DFS an weiteren Möglichkeiten, Geld zu sparen und die Mitarbeiterzufriedenheit zu steigern, interessiert ist. Ich zeige bei jeder Gelegenheit Gesprächsbereitschaft, erkläre Frau Dr. Böcker mehrmals die Vorteile unserer Ideen. Ein Verhandlungstag würde ausreichen, um Millionen zu sparen. Dies ist leider auch nicht gewollt.

Wieso klappt die Personaleinsatzplanung seit Januar nicht mehr? Führe Gespräche mit Betriebsräten und COSen. Wieso erlaubt die DFS den kurberechtigten Kollegen in diesem Jahr nicht die bedingungslose Verschiebung bzw. die „Heimkur“? Das lief doch alles letztes Jahr! Ich komme zu dem Schluss: Silvester gab es wohl ein größeres Update (Corona-TV 2.0). Jetzt spiele ich Feuerwehrmann.

Die Clearingstelle funktioniert gut. Die Umsetzung bei manchen Themen lässt aber bis Ende Mai auf sich warten.

März

Das Tarifteam (Markus, David, Jonas und ich) tagt in regelmäßigen Abständen. Wir treffen uns in Bremen, aber die Lufthansa cancelt unseren Flug. Also fahren wir früh morgens hin und abends wieder zurück, bzw. ich lasse mich von Markus chauffieren (es gibt Schlimmeres). In Bremen nehme ich dann über Teams für zwei Stunden an der BV in München teil. Nach 17 Stunden falle ich erschlagen ins Bett – was für ein schräger Tag.

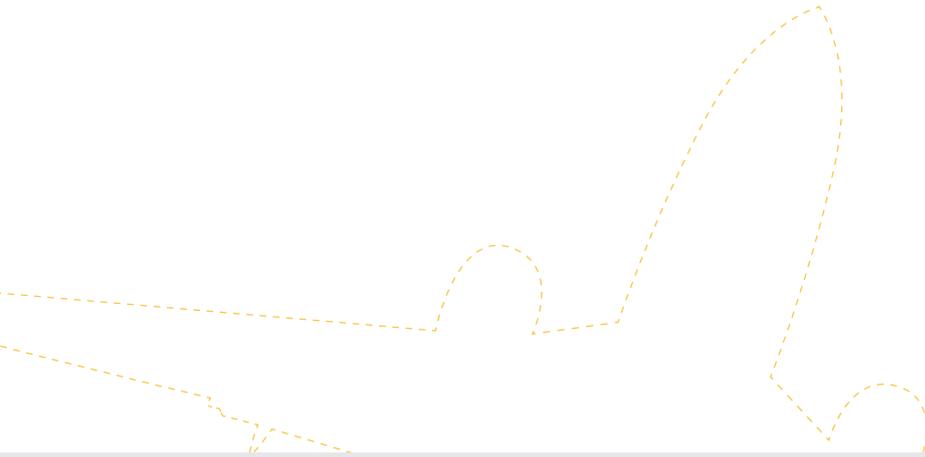


Foto: DFS

Es gibt mehrere BAG-Termine, eigentlich wird nur gemeinsam ein Ergebnis festgestellt. Aber diesmal ist es anders. Die DFS möchte hier und da etwas an den Zahlen drehen und neue Sachverhalte einfügen. Wir wollen das System sauber halten, und es bleibt beim bekannten System.

Die DFS will immer noch keinen neuen ETV.

April

Es laufen Sondierungen mit der FMG und FRAPORT; beide Airports wollen in geschlossenen Verträgen über die Vorfeldkontrolle verhandeln. Kommt mir bekannt vor. Ich war nur sehr gespannt, wie denn die großen Airports Ver-

handlungen angehen, wie sieht es im Vergleich zur DFS aus? München geht das Thema ganz anders an als Frankfurt. Ich habe außer neuen Gesichtern keine neuen Strategien/Verhandlungen kennengelernt, läuft ähnlich wie bei der DFS. Es ist also egal, ob 5.000 Mitarbeiter oder 50.000. Beruhigend.

Die Zeichen in Schönhagen stehen auf Streik. Ein spannendes Thema, Gewerkschaftsarbeit wie vor 70 Jahren. Angleichung der Ost-West-Löhne hat hier noch nicht geklappt, die Linke-Landrätin sieht dazu anscheinend auch keine Veranlassung. Hatte ich nicht erwartet, also machen wir das jetzt. 30 Jahre werden wir bestimmt nicht brauchen.

Albanien und Polen

Es ärgert mich, dass die europäischen ANSPs nicht in der Lage sind, zu den Vorgängen in Albanien und Polen Stellung zu beziehen. Auch die CANSO schweigt dazu. Zivilcourage ist das nicht. Da liegen Kollegen am Boden und werden getreten, es helfen nur die Gewerkschaften und die zahlreichen Spenden der Kollegen – DANKE dafür.

Erstes Kennenlernen-Gespräch mit unserem CEO Arndt Schoenemann, ich bin sehr gespannt, wie es weitergehen wird, und was seine ersten Taten sein werden.

Mai

Die DFS wird keinen Impfstoff für die Mitarbeiter besorgen, es gibt zunächst nur für einen Teil der Belegschaft die Bestätigung zur Gruppe 3. Der BR UZ setzt sich massiv für eine Gleichbehandlung ein, und es klappt dann doch. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Bremen hat ein Problem mit den Impfterminen, viele haben dort Impftermine in zeitlich engem Rahmen bekommen, sodass die 48-Stunden-Regel dazu führt, dass ein massiver Lotsenausfall droht. DFS-Idee dazu: private Impftermine zu untersagen. Vielleicht wäre es besser für die DFS, selbst Impfstoff zu besorgen und geregelte Termine zu vergeben.

Die Ziele der RP3 stehen fest. Bis zur körperlichen Erschöpfung haben Volker Möller (GdF) und Volker Dick (ATCEUC) die unerreichbaren Ziele von DG Move bekämpft und gewonnen. CANSO hat dabei keine Rolle gespielt. Ich bin sehr stolz auf unsere Gewerkschaft.

Juni

Streik in Schönhagen. Was für ein beeindruckender Flugplatz, beeindruckend auch die 200 Hangarplätze, die geplanten Neubauten, Wartelisten und die Arbeitsbedingungen. Um hochattraktive Angebote an Gutbetuchte machen zu können, etabliert man Arbeitsbedingungen, die nicht zeitgemäß sind. Die Lage spitzt sich weiter zu. Der Flugplatz-Chef droht den Streikenden und Betrieben, die die Kollegen unterstützen.

Beeindruckt haben mich auch die streikenden Kollegen. Alles nette Kerle, sehr entschlossen und besonnen, selbst, nachdem der Flugplatz-Chef öffentlich die Namen der Streikenden bekanntgegeben hat. Die Nervosität und Angespanntheit eines Streiks konnte ich hier nicht feststellen. Ich komme gern wieder.

Frau Dr. Böcker hat immer noch keine Zeit für den ETV. Nach sechs Monaten frage ich mich: „Wieso haben wir der DFS 2019 mit dem Kapa-TV kurzfristig geholfen, wieso haben wir im März 2020 den Corona-TV abgeschlossen und im Herbst nochmal den 2.0?“ Ich lege mir mehrere Handlungsoptionen zurecht, falls die DFS nochmal auf uns zukommt, um in geschlossenen Verträgen zu verhandeln. Ist „kurzfristig“ noch eine Option?

FAZIT:

Was hat sich eigentlich für mich geändert? Weniger Zeit für Hobbies? Auf jeden Fall! Kino ging ja sowieso nicht richtig. Musikhören, deutlich weniger. Sport muss ich jetzt um Verhandlungen herum planen, Markus hatte mich gewarnt ...

Die Beziehung zu meinen geschätzten Kollegen und Kolleginnen? Auch die hat sich verändert.

Abschließend stelle ich fest, die sechs Monate waren hochinteressant, haben mich auch persönlich durchaus im positiven Sinne beeinflusst. Das alles macht Hunger auf mehr, auch wenn der Ausblick in die Zukunft 2022-2025 auf vielen Ebenen durchwachsen bis stürmisch ist. Tarifarbeit ist Kampf.

Die DFS fliegt VMC unter IFR-Bedingungen. Wir wissen, wo die Sonne scheint, aber die DFS sucht lieber selbst.

Der Spagat zwischen Lotsentätigkeit und dem Tarif klappt erwartungsgemäß gut. Ich freue mich auf jeden Lotsentag und gleichermaßen auf die „Tariftage“. Das kam dann doch so wie erwartet.



FSBD-Konferenz 2021 Darmstadt

Fotos: Thomas Williges und Michael Kassebohm



von Roman Schütz

Am Morgen des 6. Juli 2021 war es endlich so weit: Nach über zwei Jahren konnten sich die Delegierten des Fachbereichs FSBD wieder zu einer richtigen Fachbereichskonferenz versammeln. Wochen-, ja monatelange Vorbereitungen und Planungen waren nötig, um in diesen Zeiten eine Konferenz mit über 100 Teilnehmern ordentlich abhalten zu können. Aber am Ende können wir zweifelsfrei sagen: Es hat sich gelohnt!



von Thorsten Raue

Los ging es für alle Teilnehmer zunächst einmal mit einem Corona-Test. Um ein umfangreiches Sicherheitskonzept für alle Teilnehmerinnen und

Teilnehmer anbieten zu können, hatte sich der Vorstand des FSBD im Voraus dazu entschlossen, alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer – egal ob geimpft oder nicht – regelmäßigen

Corona-Tests zu unterziehen. Also ging es direkt bei Ankunft für alle Teilnehmer/innen erst einmal ins eigens errichtete Testzentrum, und erst nachdem man den negativen Befund erhalten hatte, öffneten sich einem die Türen zum Konferenzraum. Auch dieser erstrahlte in diesem Jahr in einem anderen Glanz, als wir es gewohnt sind. Mehr Abstand zwischen den Tischen, die in 5er-Gruppen arrangiert waren, ließ das Plenum räumlich deutlich anwachsen und verlieh dem Sitzungssaal schon etwas Imposantes.

Dank einer hervorragenden Organisation seitens der testenden Firma und dank der ausgesprochen hohen Disziplin aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer kostete das Testprozedere gar nicht so viel Zeit, und die Konferenz konnte pünktlich eröffnet werden.

Nach einer herzlichen Begrüßung durch den Fachbereichsvorstand folgten dann ein paar kurze Grußworte des Bundesvorsitzenden Matthias Maas.

Nachdem die letzte „Konferenz“ online stattgefunden hatte und dabei das vom Bremer Kollegen Sebastian Wanders entwickelte Wahl- und Abstimmungstool schon überaus erfolgreich zum Einsatz gekommen war, hatte

der Fachbereichsvorstand die Idee, dieses Tool auch für „echte Konferenzen“ zu verwenden. Immerhin würde man so eine Menge Zeit bei der Mandatsprüfung sparen und Abstimmungen oder Wahlen, die nicht eindeutig ausgehen, wären schneller und fehlerfrei ausgezählt. Aber: Die Technik – vor allem die Technik mit den Äpfelchen – spielte nicht so ohne Weiteres mit, und es gab eine ganze Handvoll Delegierte, die nicht ohne Weiteres Zugang zur Abstimmung bekamen. Nach einiger Zeit der Fehlersuche und versuchter Korrektur hat die Tagungsleitung dann aber doch entschieden, nicht noch mehr Zeit verstreichen zu lassen und auf die guten alten Stimmkarten und Handzeichen zurückzugreifen. Schade, aber nicht zu ändern. Ein großes Dankeschön sollte an dieser Stelle auf jeden Fall an Lars Ilchmann und Sascha Schöne gerichtet werden, die unermüdlich versucht haben, die Probleme zu

lösen und dazu eine Dauerleitung mit Sebastian Wanders in Bremen geöffnet hatten.

Nach diesen anfänglichen Schwierigkeiten wurde dann doch endlich in die Tagesordnung eingestiegen und die Berichte des Vorstands, die wie immer in schriftlicher Form vorlagen, wurden durch ein paar Worte von jedem Einzelnen ergänzt. Dabei gab es Rückblicke auf Ereignisse, die nach dem Redaktionsschluss des Berichtspapiers lagen, aber auch Ausblicke auf Dinge, die vor uns liegen. Noch vor der Mittagspause stellte Norbert Meyer den Antrag, den Fachbereichsvorstand zu entlasten, und dieser wurde einstimmig angenommen.

So konnte die Konferenz zum nächsten Tagesordnungspunkt übergehen: den Wahlen.





Vorstand des Fachbereiches FSBD.

Für das Amt des Vorstands Fachliches kandidierte erneut Thorsten Raue und wurde ohne Gegenstimme wiedergewählt. Oliver Wessollek trat noch einmal für das Amt Vorstand FDB/FIS/AIM an und wurde ebenso einstimmig im Amt bestätigt. Beiden Gewählten an dieser Stelle noch einmal herzlichen Glückwunsch zur Wiederwahl und gutes Gelingen!

Oliver Wessollek erklärte bereits im Voraus der Wahl, dass er beabsichtigt, nur noch dieses eine Mal zu kandidieren und in zwei Jahren nicht mehr. Ein potenzieller Nachfolger hat sich zwar bereits gemeldet, dennoch gilt der Aufruf an alle: Wer Lust hat, eine spannende Aufgabe zu übernehmen, und sich noch mehr einbringen möchte – meldet Euch!

Danach wurden noch die Kandidaten für die im September zu wählenden Kommissionen und Ausschüsse beschlossen, wobei alle bisherigen Amtsinhaber auch hier ihre erneute Bereitschaft zu kandidieren im Voraus erklärt hatten. Nur zur Revisionskommission gibt es mit Alexander Schwassmann einen neuen Kandidaten, sodass die Delegierten im September auf der Bundesdelegiertenkonferenz tatsächlich eine Wahl aus mehreren Kandidaten haben werden.

Die Wahl der Mitglieder für den fachbereichsübergreifenden Tarifausschuss wurde zunächst auf den zweiten Tag verschoben. Der Vorstand des FSBD erklärte hierzu,

dass beabsichtigt sei, den FÜTA per Beschluss auf der Bundesdelegiertenkonferenz aufzulösen. Nach einigen Gesprächen und Diskussionen fanden sich dann aber für den zweiten Konferenztag doch zwei Kandidaten – Yvonne Dahlitz und Stephan Heinrich –, die ihre Kandidatur in Anerkennung der beschriebenen Vorhaben kundtaten und infolgedessen auch beide einstimmig gewählt wurden.

Danach begann die eigentliche Facharbeit der Delegierten, und die Beschlussvorlagen wurden debattiert. Ein Großteil der Debatten zu den vorliegenden Anträgen wurde bereits am 12. März dieses Jahres in der Online-Konferenz erledigt, sodass die meisten vorliegenden Papiere und Beschlussvorlagen kaum noch größere Diskussionen nötig machten. So begann denn dieser Tagesordnungspunkt auch mit reinen Berichten zu vorgelegten Arbeitspapieren von Thorsten Raue und Matthias Wiegand. Alle mit Beschlussempfehlung versehenen Arbeitspapiere wurden im weiteren Verlauf besprochen und auch beschlossen.

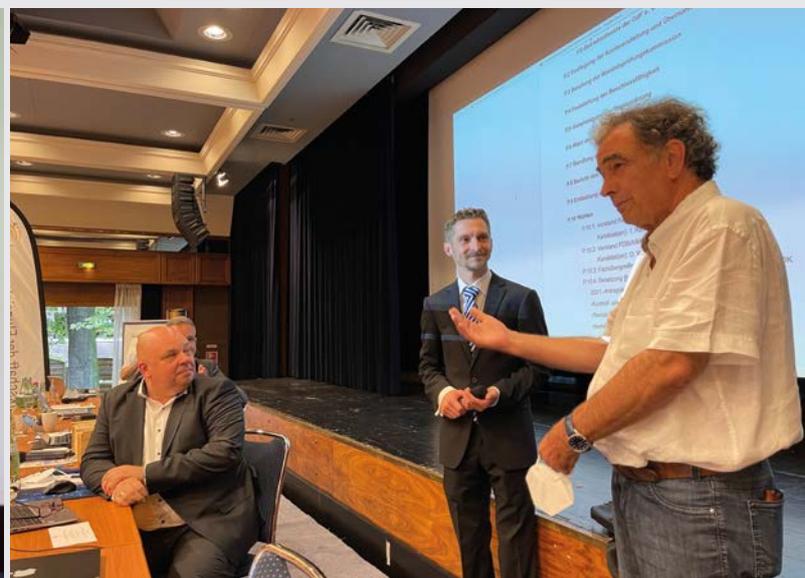
Herausgehoben sei an dieser Stelle der Antrag des Fachbereichsvorstands zur Neuverteilung der fünf Sitze in der Tarifkommission für den Bereich Tower. Dieses Papier bzw. der Antrag wurde im Verlauf der Debatte zweigeteilt. Im ersten Schritt beschlossen die anwesenden Delegierten, dass eine Neuverteilung der Sitze vorgenommen werden soll, um, wie beabsichtigt, die Wahlgerechtigkeit der jeweiligen Kandidaten zu erhöhen. Der zweite Teil des Ar-



beitspapiers, die konkrete Neuverteilung der Sitze, wurde auf die nächste Fachbereichskonferenz FSBD vertagt, auf der dann aus hoffentlich mehreren Vorschlägen ausgewählt werden kann und soll.

Zusätzlich zu den bereits im März vorgelegten und debattierten Anträgen gab es für die Präsenz-Konferenz in Darmstadt noch zwei weitere Anträge bzw. Arbeitspapie-

re. Das Arbeitspapier 15 bezog sich hierbei auf Sprechfunkverfahren und das Arbeitspapier 16 auf die Standby-Dienste. Nach fachlicher Vorstellung und Erläuterung des Arbeitspapiers 15 wurde der Fachbereichsvorstand, hierbei insbesondere Thorsten Raue, durch Beschlussfassung dazu aufgefordert, die DFS-Variante der Sprechfunkverfahren im Bereich TWR zu unterstützen und nicht eine neue, von ICAO vorgesehene Änderung. Die Debatte zu



Ein herzliches Dankeschön an Gerd Gerdes für jahrelange Tätigkeit als FSBD-Vorsitzender.

Standby-Diensten (AP 16) wurde vom Antragsteller selbst eröffnet und eingeleitet. Im Verlauf der Diskussion zeigte sich allerdings schnell, dass die breite Mehrheit der Delegierten eine Fortführung von Standby-Diensten über die Laufzeit eines Corona-TV hinaus ablehnt und als nicht erstrebenswert einstuft. Die Befürchtung überbordender Flexibilisierung der persönlichen Einsatzplanung gepaart mit weiterhin absehbarer Personalnot an den Standorten war dabei das verbreitete Argument.

Da 14 der vorliegenden Anträge bereits im März debattiert und abgestimmt worden waren, war dieser Tagesordnungspunkt am Ende relativ zügig abgearbeitet, und der erste Konferenztag neigte sich dem Ende.

Um für das organisierte Abendprogramm, das gemeinsame Abendessen in der „Centralstation“ in Darmstadt, einen sicheren Rahmen zu schaffen, war am Nachmittag erneut das Testzentrum geöffnet, und jede/r Delegierte war aufgefordert, sich erneut testen zu lassen.

So konnte der Abend mit einem guten Gefühl und unter akzeptablen Bedingungen gemeinsam begangen werden. Dabei zeigte sich in vielen kleinen Gesprächen und Begegnungen, dass vor allem die Delegierten, die zum ersten Mal an einer Konferenz teilnahmen, viel Freude am ersten Tag und auch am Abendprogramm hatten und das Mitmachen sehr genossen.

Der zweite Tag startete natürlich mit einem reichhaltigen Frühstück im Hotel und – zum letzten Mal in diesen Tagen – mit einem obligatorischen Corona-Test für alle Teilnehmer/innen.

Da der erste Tag trotz anfänglicher Schwierigkeiten mit den Abstimmungen dann doch zügig durch die Tagesordnung gelaufen war, blieb am zweiten Konferenztag mehr als genug Zeit für ausführliche Berichte aus dem Tariffbereich. Rüdiger Purps berichtete über das Verhältnis zur neuen Geschäftsführung der DFS und vom relativen Stillstand, der derzeit eingekehrt zu sein scheint. Von einem „Dialog mit den Sozialpartnern“ ist dem Bericht zufolge bislang nichts erkennbar.

Danach hatte Jonas Dalby, Rechtsanwalt der Kanzlei Weißmantel und Vogelsang und Berater für die TK Regio,



das Wort und berichtete ausführlich über die Ereignisse am Flughafen Schönefeld (EDAZ), über die Entwicklungen, die schließlich zum unbefristeten Streik und am Ende leider zur Kündigung der fünf Mitglieder durch den Flughafenbetreiber führten. Die fünf Kollegen aus EDAZ waren dabei erfreulicherweise selbst alle persönlich anwesend und einer spontanen Einladung gefolgt. Der Bericht von Jonas entwickelte sich dabei zum Ende hin zu einer kämpferischen Rede, wie sie ein „hauptamtlicher“ Gewerkschafter nicht besser hätte halten können. Diesem Schlusspunkt war dann auch nichts mehr hinzuzufügen, und so wurde schon am frühen Nachmittag eine erfolgreiche und vor allem rundum schöne Konferenz geschlossen. Wir freuen uns aufs nächste Jahr!

Zum Schluss der Hinweis an alle Delegierten: Entgegen der Vorausschau durch den Fachbereichsvorstand wird die Fachbereichskonferenz 2022 nicht im März, sondern vom 4. bis zum 6. Juli 2022 in Dresden stattfinden! Einladung und Tagesordnung usw. werden natürlich rechtzeitig veröffentlicht.

Wir sehen uns ...



Fotos: Michael Kassebohm und Thomas Williges

FSAD-Fachbereichskonferenz



von Thomas Ullrich

Die Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs Flugsicherung Allgemeine Dienste der GdF e. V. fand am 25. und 26. Juni 2021 im Tagungshotel der Lufthansa in Seeheim-Jugenheim statt.

Der gewählte Zeitpunkt hat sich aufgrund einer gerade abklingenden Corona-Welle im Nachhinein als optimal erwiesen. Das Hotel war perfekt aufgestellt, um die Tagung unter Beachtung aller notwendigen Regularien durchzuführen. Trotzdem kamen alle um einen Corona-Schnelltest nicht herum.

Es waren elf Delegierte sowie Gäste des Bundesvorstands und der beiden anderen Fachbereiche anwesend, die von unserem Fachbereichsleiter Sönke Keller begrüßt wurden. Thomas Ullrich stellte den Konferenzablauf vor. Petra Allhoff übernahm die Aufgabe der Protokollantin. Die

Konferenzleitung hatte traditionell der Leiter des Fachbereichs inne.

Hauptziel der Konferenz war die Fertigstellung eines ETV-Entwurfs. Es wurden aber auch einige Ämter neu gewählt sowie die Thematik der Referenten besprochen.

Der Vorstand wurde Ende 2020 komplett neu gewählt. In dieser Zeit fanden in regelmäßigen Abständen Vorstandssitzungen statt. Diese waren zunächst noch online realisiert worden, in den letzten beiden Monaten wurden sie jedoch in der GdF-Geschäftsstelle durchgeführt. Der Vorstand berichtete unisono von einem vertrauensvollen und harmonischen Umgang miteinander. Sönke Keller stellte die Eckpunkte der Aktivitäten des letzten Jahres vor. So fanden mehrere ZOOM-Konferenzen mit den Delegierten statt. Diese sollen nach Möglichkeit weiterhin monatlich stattfinden. Sönke Keller berichtete aus dem Bundesvorstand. Natürlich standen auch hier die wirtschaftliche Lage und die Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung der DFS im Vordergrund.



Der Fachbereich FSAD in Seeheim-Jugenheim. Foto: Thomas Ullrich



Der FSAD-Vorstand . Foto: Thomas Ullrich

So zum Beispiel bieten viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgrund der schwierigen finanziellen Lage der DFS an, auf Urlaubs- oder Weihnachtsgeld zu verzichten, um so einen Beitrag zur Entlastung der DFS zu leisten. Dieser gutgemeinte Verzicht verbessert aber die Lage der DFS nicht, denn aufgrund der Regulierung müssen alle Einsparungen der DFS an den Luftraumnutzer weitergegeben werden, d. h. das Geld verbleibt nicht im Unternehmen.

Es folgte der Bericht von Thomas Ullrich über die Kommunikationsaktivitäten und die Finanzlage des Fachbereichs.



Fachbereichsarbeit der Delegierten. Foto: Thomas Ullrich

Unter anderem fand eine Online-Veranstaltung zur Vorstellung der GdF bei den dual Studierenden statt, die gemeinsam mit Maik Forschler durchgeführt wurde. Das Ergebnis war aufgrund des kurzen Zeitrahmens sowie der Durchführung als Online-Veranstaltung nicht zufriedenstellend. Mittlerweile ist der FSAD auch häufiger im „der flugleiter“ zu finden. Interessante Beiträge werden aber fortlaufend gesucht.

Die Mitgliederzahl im FSAD entwickelte sich außerdem positiv und ist auf 230 gestiegen. Das Potenzial zu einer weiteren Steigerung dieser Zahlen ist aber nach wie vor groß. Eine Strategiekonferenz des FSAD findet in diesem Jahr nicht statt.

Es folgte Catja Gräber mit dem Bericht des Tarifbereichs. Viele freiwillige FSADler haben sich in den letzten Monaten intensiv mit der Neustrukturierung des ETV beschäftigt. Somit war die Konferenz optimal vorbereitet.

Nach den Berichten wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Es folgten die Wahlvorschläge zu den folgenden Kommissionen. Alle Mitglieder wurden einstimmig für die Bundesdelegiertenkonferenz vorgeschlagen bzw. gewählt.

- **Antragskommission:** Simone Jentsch, Simone Fichtner und Petra Allhoff
- **Revisionskommission:** Simone Fichtner
- **Vermögensverwaltung:** Daniela Petrowsky, Oliver Schierenbeck und Lutz Wagner

- **FüTA:** Anke Junglas und Daniela Petrowsky
- **Kontroll- und Beschwerdeausschuss:** Simone Jentsch und Daniela Petrowsky

Nach Diskussion mit den Anwesenden wurde entschieden, dass keine Referentenämter mehr besetzt werden. Stattdessen haben die Delegierten angeboten, den Vorstand zu unterstützen und Sonderaufgaben zu erledigen.

Catja Gräber stellte nun die Eckpunkte für den neuen ETV zur Diskussion, an der sich auch die anwesenden Vertreter der anderen Fachbereiche sowie des Bundesvorstandes beteiligten. So konnten die ersten Ideen konkretisiert und dokumentiert werden. Die Vorschläge wurden von allen grundsätzlich positiv aufgenommen, sodass diese aufbereitet in der TK Ende Juli vorgestellt werden konnten. Das Thema ist so komplex und würde den Rahmen dieses Berichts sprengen. Daher wird hierzu gesondert berichtet.

Zum Ende der Veranstaltung gab Thomas Ullrich einen kurzen Ausblick auf die Bundesfachbereichskonferenz



FSAD im Jahr 2022. Zeitnah soll dafür mit den in Frage kommenden Hotels Kontakt aufgenommen werden. Anschließend beendete Sönke Keller die Konferenz und dankte sich bei allen Anwesenden. Insgesamt wurde festgestellt, dass die Konferenz als Präsenz-Veranstaltung die Erwartungen erfüllt hat. Auch das Abendprogramm sowie ein gemeinsamer Spaziergang zur Burgruine Tannenberg trugen dazu bei, dass nach Monaten mit ausschließlich Online-Veranstaltungen endlich wieder ein persönlicher Austausch möglich war.



Spaziergang zur Burgruine Tannenberg. Foto: Spaziergang zur Burgruine Tannenberg.

IFATCA Virtual Annual Conference 2021



Der lange, dunkle Schatten von COVID-19 lag natürlich auch auf den weltweiten Aktivitäten der IFATCA. Nachdem die Annual Conference 2020 in Singapur durch das Aufflammen der Pandemie kurzfristig abgesagt werden musste, war dieses Jahr schon deutlich früher klar: Auch diese Annual Conference,

die eigentlich vom 24.-28. Mai auf Jamaica hätte stattfinden sollen, würde nicht in Präsenz realisierbar sein können. Der IFATCA-Vorstand befasste sich daher schon zum Ende des vergangenen Jahres mit den Möglichkeiten und Einschränkungen einer virtuellen Konferenz. Eine Online-Konferenz dieses Umfangs auf globaler Ebene stellt selbstverständlich zahlreiche Probleme dar – angefangen von der Möglichkeit geheimer Wahlen (z. B. der Vorstände) bis hin zum rein Organisatorischen der Zeitzonen: Ist bei den Kollegen in Südamerika noch früher Morgen, bei uns in Europa und Afrika bereits Mittag, müssen die Kollegen in Ostasien mitten in der Nacht oder schon am darauffolgenden Tag teilnehmen. Nach längeren Debatten legte der IFATCA-Vorstand die Zeit der 3-tägigen Konferenz auf täglich drei Stunden, 1200-1500 UTC fest.

Aufgrund dieser außergewöhnlichen Umstände war schon von Anfang an klar, dass dieses Jahr keine „normale“ Konferenz stattfinden konnte und von den sonst üblichen Abläufen abgewichen werden muss. Wichtigster Unterschied zu einer normalen IFATCA-Konferenz: Es fand nur die Arbeitsgruppe „A“ – „Administratives“ – statt. Die Arbeitsgruppen „B“ und „C“, die sich sonst mit den Themen „Fachliches“ und „Berufliches und Soziales“ in zahlreichen Arbeitspapieren beschäftigen, fanden nicht statt. Die bereits für die Annual Conference 2020 erarbeiteten Working Papers behalten natürlich ihre Gültigkeit und werden, ggf. mit einer gewissen Überarbeitung und Aktualisierung versehen, bei der Annual Conference 2022 erneut vorgelegt – und dann hoffentlich auch in Präsenz verabschiedet.

Nachdem bereits am ersten Tag ein Quorum erzielt werden konnte, wurde zunächst beschlossen, in diesem Jahr Mitgliedsverbände (Member Associations, MA) aufgrund ausstehender Jahresbeiträge weder auszuschließen noch (für Wahlen) zu suspendieren. Sieben Mitgliedsverbände

hatten bei der IFATCA um finanzielle Unterstützung für ihre Jahresbeiträge angefragt – auch dies wurde von den teilnehmenden MA Directors genehmigt, da genau für solche Fälle ein spezieller IFATCA-Fond eingerichtet ist.

Es wurde beschlossen, das Thema „Finanzen“ auf den kommenden Tag zu verschieben, da längere Debatten darüber zu erwarten waren.

Danach konnten die einzelnen IFATCA-Vorstände damit beginnen, ihre jeweiligen Jahresberichte vorzutragen und ggf. zu ergänzen. Nach sechs Berichten ging der erste Konferenztag zu Ende.

Auch am darauffolgenden Tag konnte das Quorum problemlos erreicht werden, sodass einem weiteren Konferenztag nichts im Wege stand. Wie bereits oben erwähnt, stand dieser zweite Tag ganz im Zeichen der IFATCA-Finanzen.

Es kam im Finanzjahr 2018/2019 (Fiscal Year, FY) zu größeren Verlusten in den IFATCA-Finanzen. Dies sollte detailliert während der Annual Conference 2020 aufgearbeitet werden. Da diese jedoch aus o. g. Gründen nicht stattfinden konnte, beantragten zahlreiche MAs in einem Offenen Brief eine sog. „Special Conference“ für 2020. Diesem Ansinnen musste der IFATCA-Vorstand satzungsgemäß stattgeben, doch coronabedingt konnte auch diese nicht realisiert werden. Somit addierten sich die nicht aufgearbeiteten finanziellen Probleme aus FY18/19 zu den aufgetauchten Unklarheiten des Finanzberichts für das FY19/20.

Neben mehreren Zoom-Meetings seit November 2020 innerhalb des IFATCA-Finanzkomitees kam es in den vergangenen drei Monaten vor der Annual Conference zu sehr intensiven Aktivitäten: Aufgrund einiger Auffälligkeiten in der IFATCA-Finanzbuchhaltung wurde durch den GdF-Vertreter im IFATCA Financial Committee, Jens Lehmann, eine umfangreiche Kommentierung sowie eine mit Fragen versehene Stellungnahme dazu entworfen. Diese konnten aus diversen Gründen leider nicht intern behandelt werden. Erst nach zwei von der GdF versandten Offenen Briefen an alle IFATCA-Mitgliedsverbände konnten die offenen Fragen im Rahmen der Annual Conference vom IFATCA-Vorstand mit hinreichender Detailtiefe beantwortet und somit ausreichend Klarheit geschaffen werden. Dabei half zunächst der Jahresbericht der in Kanada

zuständigen Buchhaltungsfirma. Danach stand der Auditor, der den Finanzbericht für die kanadischen Behörden erarbeitet hatte, den Delegierten Rede und Antwort. Trotz bestehender zahlreicher Buchhaltungsproblematiken, deren Besserung in Aussicht gestellt wurde, konnte der IFATCA-Vorstand anschließend entlastet werden.

Jens Lehmann wurde für sein außerordentliches Engagement gedankt und ein weiteres Jahr als Mitglied des Finanzkomitees bestätigt.

Weitere Berichte folgten, und mit der Wiederwahl des Vorsitzenden des Finanzkomitees, Mr. Daniel Narty/ Ghana, endete der zweite Tag dieser außergewöhnlichen Konferenz.

Am planmäßig letzten Tag konnte ebenfalls das Quorum erzielt werden, sodass auch dieser Tag ohne weitere Probleme mit einem Vortrag des IFATCA-Vorsitzenden, Mr. Duncan Auld, über die zukünftige Ausrichtung der IFATCA beginnen konnte.

What areas are we looking at?

We need to consider what we want from IFATCA in areas such as:

- **Administration**
 - how do we become more efficient and more flexible;
- **Representation**
 - how to ensure a diverse and consistent membership;
- **Finance**
 - how to build and maintain sustainable finances;
- **Cohesion**
 - how to build our family and encourage cohesion;
- **Implementation**
 - how to push our policies and vision to the real world;
- **Development**
 - how to build the capacity of our own people;
- **Influence**
 - how to increase our reputation and political power.

Why do we need this?

We need this because much of this will take years to achieve, more than most board member terms.

It is not something that can be done in any single working paper, or year of conference, or even a team of EB members. It must be done as a multistage process over several conferences.

It should be defined as something separate from the individual board members; the EB will implement the strategy, but the membership should define what they want IFATCA to be.

This requires a consistent strategy that is progressed over many years, with slight changes or redirection as the circumstances warrant.

Terms of Reference

Task, Scope, Expectations:

To develop a long term vision for the Federation, building a broad implementation plan for IFATCA until 2030. The plan will be administered by the EB in coordination with the relevant standing committees. The specifics will be determined by standing committees or targeted teams when required.

Membership Arrangements:

8 persons, 2 from each region. Selected by the EB based on experience, diversity, creativity, and teamwork, and a TF Chairperson will be appointed from the group. The TF will report to EB via PCX, who along with the rest of the EB will be ex-officio on the TF.

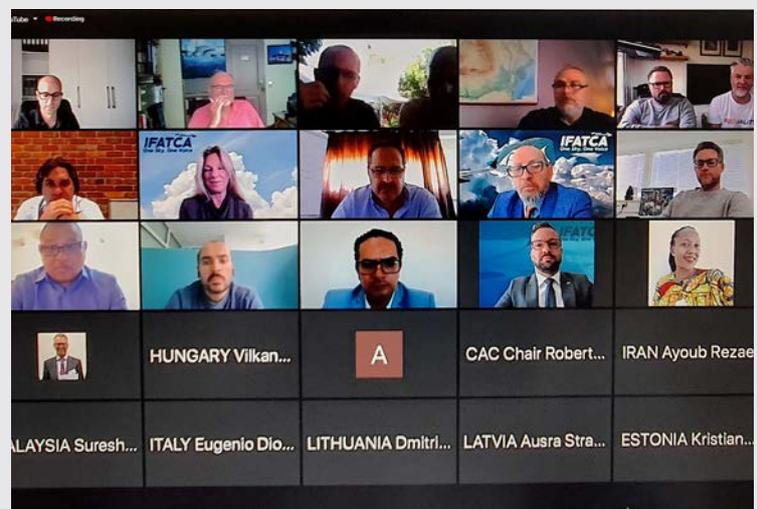
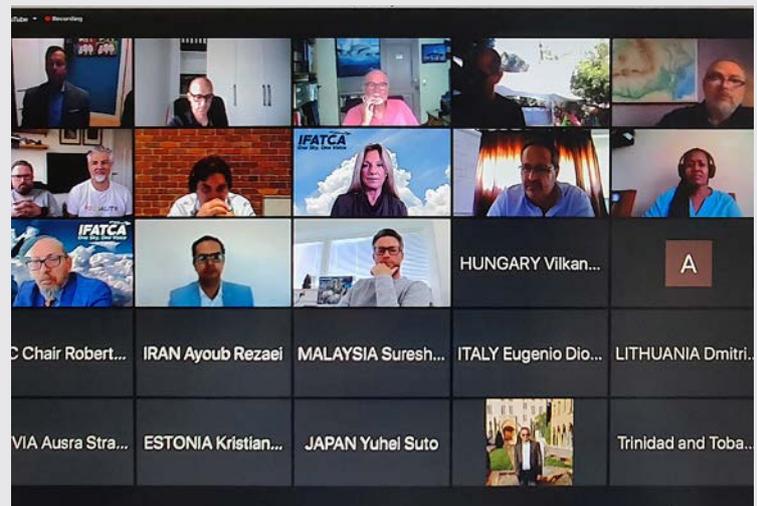
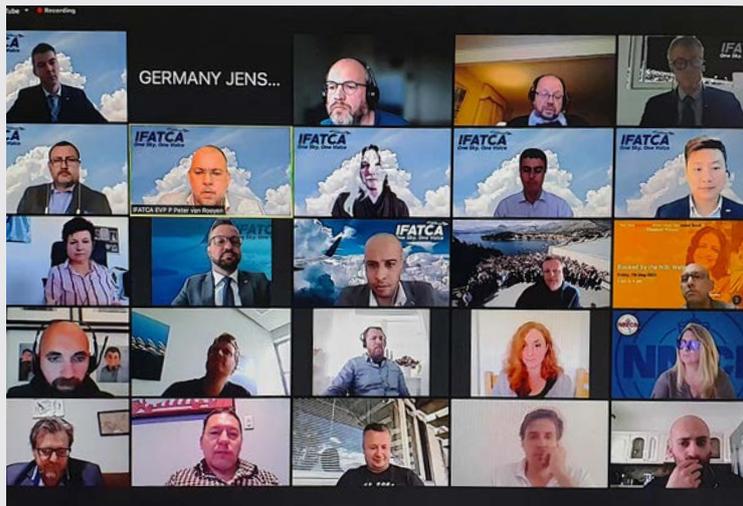
Working Methods:

TF will meet via teleconferences as scheduled by the chair. Taking into consideration previous strategy framework and input from the membership, the output is a vision document, supported by a high-level implementation plan. Draft plan will be discussed at RMs and set for approval in 2022. Where necessary, some work may pre-emptively start and accompany the paper to expedite implementation. There will be no allocated budget.

Timeline:
Next slide.

Timeline

- Send Office expressions of interest by 1 July 2021, nominated by their MA. EB will select the members the following week.
- TF will meet as and when determined by chair with draft concept by September (depending on first RM).
- Draft concept presented for discussion at Regional Meetings (if possible).
- Feedback from RMs incorporated and concept finalised by December.
- Concept reviewed for any material that is possible to build Working Papers and present in tandem at 2022.
- 2022 Conference reviews and approves (ideally) the Concept and development of full implementation plan and associated activities commence
- Plan should be reviewed every year for validity, feasibility, and progress.



Fotos: Jens Lehmann

Um dies alles zu erreichen, soll eine „Task Force 2030+“ eingerichtet werden.

Nachdem das Budget für das Finanzjahr 2020/2021 ausgiebig vorgestellt und beschlossen worden war, konnten die verbleibenden Berichte ohne weitere Auffälligkeiten abgearbeitet werden.

Anschließend wurden die Konferenzen für 2022 in Singapur und 2023 in Jamaica (erneut) bestätigt und damit das große Engagement und die vorbereitenden Maßnahmen der jeweiligen Mitgliedsverbände entsprechend gewürdigt.

Traditionell finden zum Abschluss einer Konferenz die Vorstandswahlen im Rahmen des Final Plenums statt. So auch in diesem Jahr. Nachdem sich in den bereits vorausgegangenen Wahlgängen das Zoom-Voting-Tool bewährt hatte, konnten auch die Vorstandswahlen ohne größere Zweifel abgehalten werden.

Während alle Vorstände sowie Arbeitsgruppenvorsitzenden mit mehr als 90 bis 100 Prozent wiedergewählt wurden, erzielte der IFATCA-Vorsitzende, Mr. Duncan Auld, mit nur 66 Prozent Zustimmung ein historisch schlechtes Ergebnis.

Mit den üblichen „Closing Remarks“ und einem vermeintlich motivierenden Ausblick auf das kommende Jahr schloss der IFATCA-Vorsitzende diese in vielen Aspekten außergewöhnliche Konferenz in der Hoffnung, in Singapur wieder „alles wie normal“ durchführen zu können.

Während dieser Tage wurde allen Delegierten am eigenen Leibe klar, wie selbstverständlich die bisherigen Konferenzen „in Präsenz“, Reisen und weltweite Arbeitsgruppen waren – und wie tief COVID-19 in sonst normale Abläufe einer global operierenden und international aufgestellten Föderation eingegriffen hat.

Mögen wir alle zu diesen Selbstverständlichkeiten zurückfinden.

Luftverkehr in Deutschland – Mobilitätsbericht 2020 der DFS



Corona regiert die Welt

Sicherlich erzählt man nichts Neues, wenn man rückblickend auf das Verkehrsjahr 2020 sieht und feststellt, dass es das Jahr war, das in fast allen Bereichen des täglichen Lebens die bisher größten Einschnitte gebracht hat. Speziell in der Luftfahrt spielten sich zum

Teil erschreckende und beängstigende Zustände ab. Wer vor Jahren behauptet hätte, dass der Flughafen Leipzig einmal der meistbeflogene Airport Deutschlands sein würde, den hätte man ins Reich der Fantasien geschickt. Aber genauso ist es 2020 passiert: Passagierflüge waren teilweise komplett ausgesetzt, das Frachtgeschäft hinge-

gen boomte ohnegleichen. Flughäfen wie Leipzig, mit dem Frachtdrehkreuz der DHL, und Köln/Bonn, mit den Frachtdrehkreuzen von UPS und FedEx, konnten ihre finanziellen Ausfälle teilweise kompensieren oder, wie im Falle von Leipzig, ihre Einnahmen sogar erhöhen. Dennoch bleibt festzustellen, dass das Jahr 2020 das Jahr der rekordverdächtigen roten Zahlen war und dies wahrscheinlich so schnell nicht wieder erreicht wird. Begriffe wie Kurzarbeit, Home-Office, Sonderurlaub, in einigen Bereichen sogar Kündigungen und Arbeitslosigkeit, bestimmten die Schlagzeilen speziell in der Luftfahrtbranche.

Ein solches Schreckensjahr mit Einschränkungen, Verboten und Verhaltensregeln braucht keine Branche, und die Luftfahrtbranche erst recht nicht. Auch wenn der Luftraum jetzt im Jahr 2021 stückweise wieder geöffnet wird, bleiben weiterhin Fragen und Unsicherheiten. An dem Einzug

Das Jahr in Zahlen



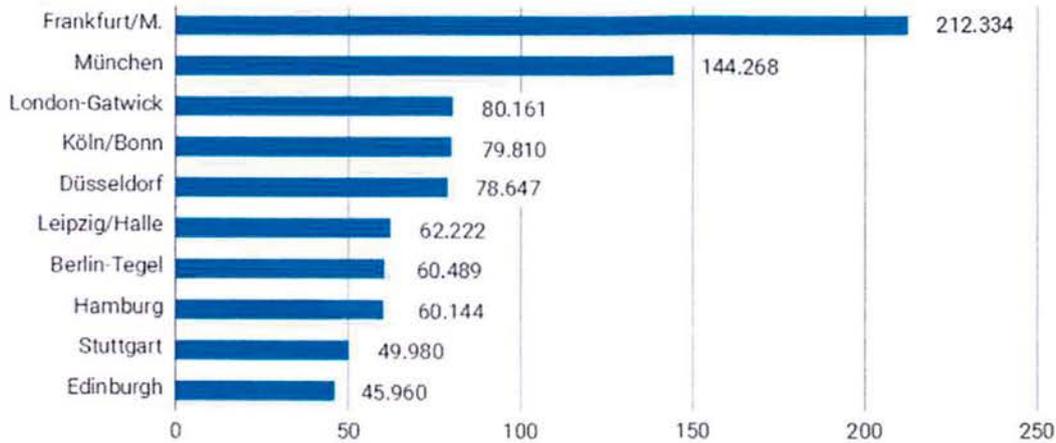
Das war 2020

Flugverkehr im deutschen Luftraum

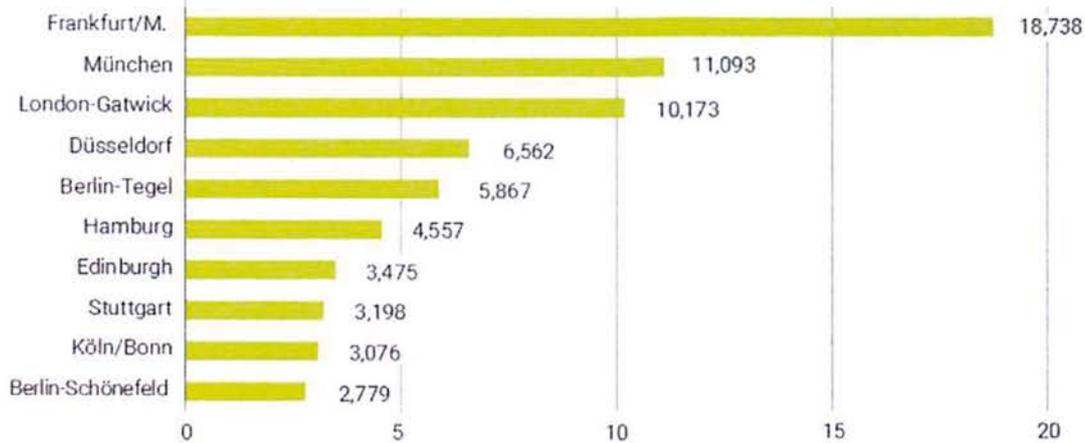


Die DFS-Gruppe und ihre größten Flughäfen

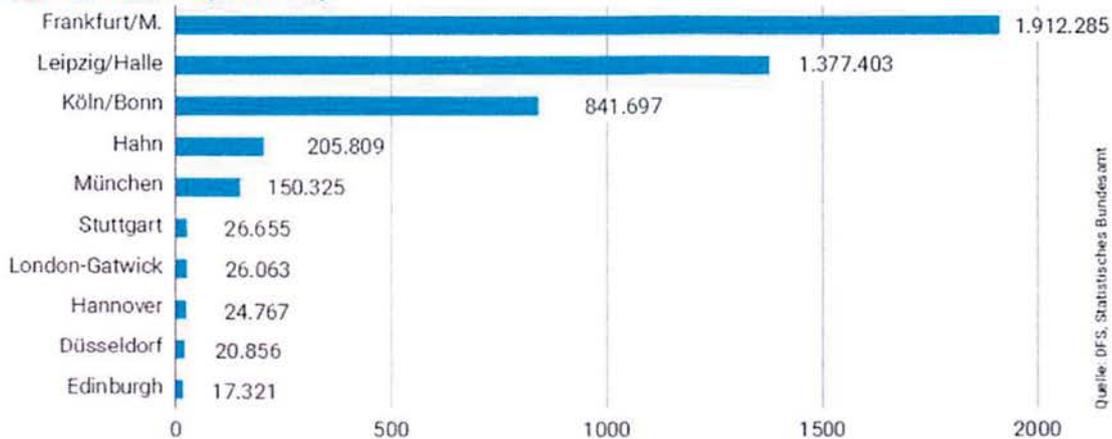
Top 10 Flüge (IFR-Starts und -Landungen)



Top 10 Passagiere (Mio.)



Top 10 Fracht (Tonnen)



Quelle: DFS, Statistisches Bundesamt

Nur rund 1,2 Millionen Starts und Landungen wurden im Jahr 2020 an den Flughäfen gezählt, an denen die DFS und ihre Tochtergesellschaften den Verkehr kontrollieren – das sind etwa halb so viele wie im Vorjahr.

der sogenannten Delta-Variante des Virus kann man erkennen, wie fragil die zurückgewonnenen Freiheiten sind und wie schnell ein Urlaubsgebiet zu einem Virusvariantengebiet mutiert. Großartige Planungen sind für den Einzelnen wie auch für Firmen oder Gesellschaften noch immer mit einem großen Fragezeichen behaftet.

Anders als in den Vorjahren war der verkehrsreichste Tag nicht im September zu finden, sondern fiel bereits auf den 21. Februar 2020 mit immerhin 8.797 kontrollierten Flügen. Dabei besonders hervorzuheben ist, dass es im abgelaufenen Jahr kaum Verspätungen durch ATC oder grundsätzlich gab. Woher hätten auch die Gründe für Verspätungen kommen sollen, wenn der Flugverkehr weltweit fast auf dem Nullpunkt war?

Der Grundsatz „Nachfrage regelt Angebot“ wurde durch die vielen Reisebeschränkungen komplett auf den Kopf gestellt und brachte weltweit schließlich einen Passagierückgang von über 60 Prozent. Aufgrund der vielen Beschränkungen stellten viele Fluggesellschaften ihren Normalbetrieb ein und belegten ihre Passagiersitzplätze teilweise mit Paketen und sonstigen Frachtkapazitäten. Die Fluggesellschaft Condor ist hierfür das beste Beispiel, die Teile ihrer Boeing 767-Flotte der DHL zur Verfügung stellte, um das erhöhte Frachtaufkommen bewältigen zu können. Die Zahl der Passagiere auf innerdeutschen Flügen ging um 74 Prozent zurück. Die Flughäfen Amsterdam und Paris/Charles de Gaulle verdrängten Frankfurt als geschäftigsten Flughafen Europas. Trotz der Krise gab es in Amsterdam im Schnitt rund 644 Starts und Landungen, in Paris 603 und in Frankfurt 580.

Mit den steigenden Impfungen ist gleichzeitig die Ansteckungsrate deutlich gesunken, und viele Fluggesellschaften versuchen nun, die Urlaubssaison noch zu retten. Wie labil die Sach- und auch Fluglage der einzelnen Länder ist, zeigen die aktiven Reisewarnungen des RKI. Eine echte Erholung des Flugverkehrs wird sich nur langsam fortsetzen.

Die DFS plant für die kommenden Jahre wieder mit einer deutlichen Zunahme des Luftverkehrs und sucht zurzeit Auszubildende für den Job des Fluglotsen – siehe nebenstehende Pressemitteilung der DFS:

DFS SUCHT 150 AUSZUBILDENDE ZUM FLUGLOTSEN UND DUAL STUDIERENDE

Der Luftverkehr erholt sich – und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bildet wieder mehr Fluglotsinnen und Fluglotsen aus, aber auch dual Studierende in den Bereichen IT und Technik sind gefragt. 2021 sind es 110 Einstellungen, für das nächste Jahr werden 150 Auszubildende und dual Studierende gesucht.

Nach dem Corona-bedingten Einbruch wächst der Flugverkehr wieder. Anfang des Jahres lag das Verkehrsaufkommen bei einem Drittel, zum Jahresende rechnet die DFS bereits mit 75 Prozent des Verkehrs vor der Krise. „Wenn der Luftverkehr sich bis Mitte des Jahrzehnts vollständig erholt hat, benötigen wir eine leistungsfähige DFS“, erklärt Dirk Mahns, Geschäftsführer Betrieb. Deshalb wird die DFS im kommenden Jahr die Zahl der Lotsen-Ausbildungsplätze erhöhen.

Bis Mitte dieses Jahrzehnts werden viele Lotsinnen und Lotsen die DFS altersbedingt verlassen. Die DFS reagiert mit dem Ausbau ihres Ausbildungsprogramms. 2022 wird die DFS rund 130 angehende Controller, wie sie im Luftfahrtenglisch heißen, einstellen, die die klassische Ausbildung durchlaufen. Die ersten 12 – 15 Monate der rund dreijährigen Ausbildungszeit absolvieren die Lotsenschüler an der Flugsicherungsakademie in Langen bei Frankfurt, anschließend wechseln sie an eine der DFS-Niederlassungen. Zusätzlich bietet die DFS die Lotsen-Ausbildung auch im Rahmen eines Dualen Studiums an, in Kooperation mit der Hochschule Worms. Hier werden im kommenden Jahr 10 Studienplätze angeboten.

Quelle: DFS

IFR-Starts und -Landungen an den internationalen Verkehrsflughäfen

	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung in %
Berlin-Schönefeld	94.886	99.870	100.778	90.124	34.963	-61,2
Berlin-Tegel	184.974	173.045	186.535	192.958	60.498	-68,6
BER	-	-	-	-	8.324	-
Berlin gesamt	279.860	272.915	287.313	283.082	103.785	-63,3
Bremen	32.861	30.246	31.198	29.984	15.187	-49,3
Dresden	22.727	21.450	22.233	20.707	8.773	-57,6
Düsseldorf	216.875	220.904	218.204	225.440	78.647	-65,1
Erfurt-Weimar	4.907	5.455	5.502	4.704	3.618	-23,1
Frankfurt/M.	462.742	475.365	511.844	513.722	212.334	-58,7
Hamburg	151.785	153.931	148.853	149.239	60.144	-59,7
Hannover	61.797	62.401	65.928	64.781	27.367	-57,8
Köln/Bonn	135.391	139.760	142.870	142.117	79.810	-43,8
Leipzig/Halle	61.488	65.963	74.736	75.432	62.222	-17,5
München	391.521	401.728	410.242	414.068	144.268	-65,2
Münster/Osnabrück	16.808	18.223	19.359	18.939	10.525	-44,4
Nürnberg	49.495	53.074	54.149	49.417	20.205	-59,1
Saarbrücken	9.285	8.787	9.119	7.988	4.062	-49,1
Stuttgart	118.918	117.939	128.194	132.669	49.980	-62,3
Gesamt	2.016.460	2.048.141	2.129.744	2.132.289	880.927	-58,7

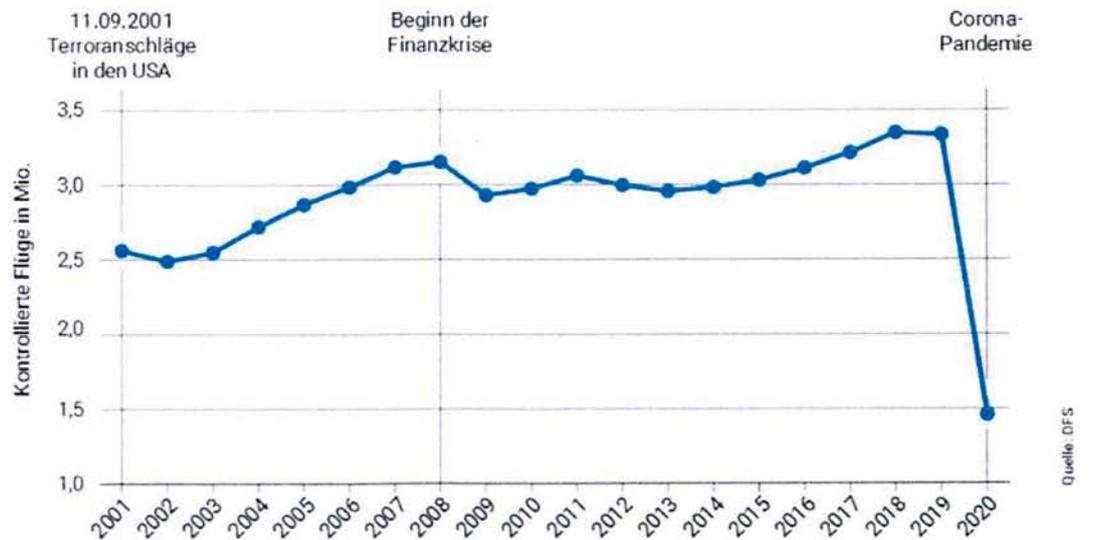
IFR-Starts und -Landungen an den regionalen Verkehrsflughäfen

	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung in %
Augsburg	6.516	7.049	6.920	7.402	6.846	-7,5
Braunschweig	10.471	9.784	9.747	9.198	5.421	-41,1
Dortmund	19.262	20.220	22.523	24.270	16.297	-32,9
Friedrichshafen	10.109	9.919	10.237	10.795	4.400	-59,2
Hahn	20.634	20.662	19.459	16.196	11.081	-31,6
Heringsdorf	982	838	892	990	550	-44,4
Hof/Plauen	1.313	1.488	1.435	1.506	1.313	-12,8
Ingolstadt/Manching	5.529	5.669	5.482	5.074	2.825	-44,3
Karlsruhe/Baden-Baden	12.707	13.016	12.383	12.469	8.344	-33,1
Kassel-Calden	3.792	4.342	4.674	4.839	3.822	-21,0
Lahr	1.493	1.543	1.504	1.581	1.219	-22,9
Lübeck-Blankensee	2.284	1.922	2.742	2.859	2.424	-15,2
Mannheim	6.591	6.460	6.767	6.648	4.714	-29,1
Memmingen	10.541	11.681	13.802	15.103	9.687	-35,9
Mönchengladbach	5.072	6.025	6.594	6.479	6.973	7,6
Niederrhein	12.714	13.066	11.995	9.315	3.515	-62,3
Paderborn/Lippstadt	12.666	12.805	14.114	13.295	5.623	-57,7
Rostock-Laage	6.866	7.880	9.795	8.587	4.856	-43,4
Schwerin/Parchim*	1.320	1.056	527	24	0	-100,0
Westerland/Sylt	5.359	5.717	6.088	5.925	5.005	-15,5
Gesamt	156.739	161.147	167.681	162.558	104.915	-35,5

Sowohl an den internationalen Flughäfen als auch an den Regionalflughäfen ging die Zahl der Starts und Landungen stark zurück. Basis der Tabellen sind alle Starts und Landungen nach Instrumentenflugregeln.

Luftverkehrsmarkt

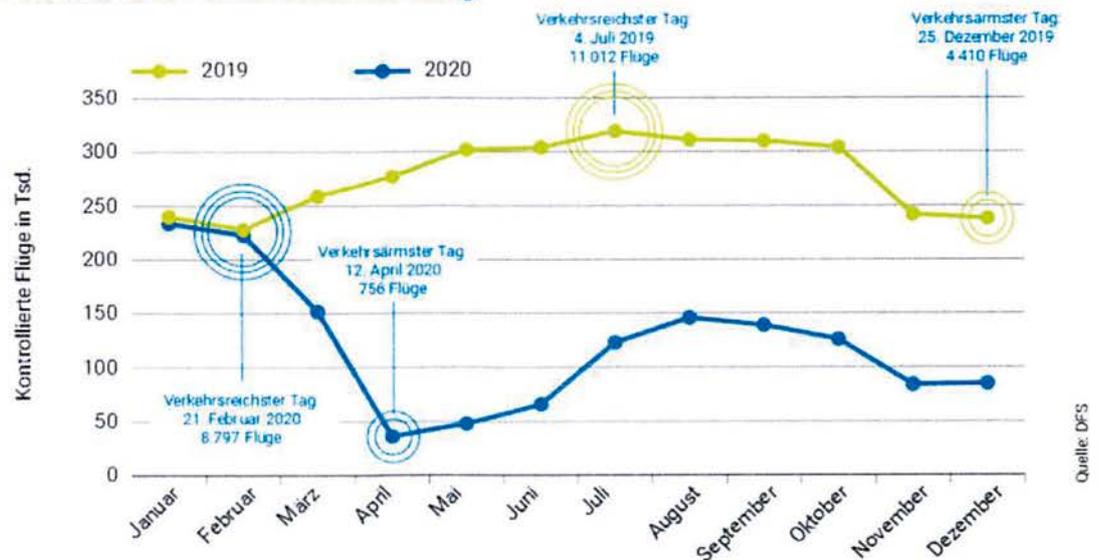
Langjährige Verkehrsentwicklung



2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
2,561	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	3,334	1,461

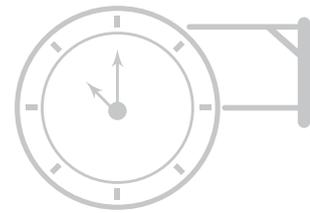
1.460.768 Flüge nach Instrumentenflugregeln wurden 2020 im deutschen Luftraum kontrolliert, das sind 56,2 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Somit fällt das Verkehrsaufkommen unter das Niveau von 1989.

Monatliche Verkehrsentwicklung



Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
234 Tsd	223 Tsd	152 Tsd	36 Tsd	48 Tsd	66 Tsd	123 Tsd	146 Tsd	139 Tsd	126 Tsd	84 Tsd	85 Tsd

Mit knapp 457.000 kontrollierten Flügen im Januar und Februar begann das Jahr 2020 normal. Nach Ausbruch der Corona-Pandemie gingen die Verkehrszahlen im deutschen Luftraum massiv zurück. Der Tiefpunkt war im Frühjahr erreicht: Mit nur 36.000 kontrollierten Flügen war der April der schwächste Monat des Jahres.



Joe's Lehrgangstreffen oder „Eine Krähe hackt der anderen ...“

Endlich wird wieder etwas gelockert in Deutschland, die Inzidenzwerte sind, Stand Anfang Juli, überall deutlich gesunken. Joe freut sich sehr darüber, denn nun kann endlich das lange geplante Treffen mit seinen alten Lehrgangskollegen aus gemeinsamen Akademietagen stattfinden. Über 25 Jahre sind sie nun alle bei der DFS, und zwar immer noch mit Leib und Seele. Gern hätten sie das groß gefeiert, aber das war in den letzten Monaten ja nicht möglich und musste mehrfach verschoben werden. Trotz der niedrigen Zahlen wollen sie weiterhin vorsichtig sein. Fast alle sind inzwischen geimpft, einige wenige mussten sich vorher noch testen lassen.

Zwei Kollegen vom Center Bremen haben das Treffen organisiert, und nun sitzen sie mit 14 Leuten an zwei Tischen bei schönstem Wetter in einem herrlichen Biergarten und reden über die „gute alte Zeit“ – den Ausbildungsbeginn Mitte der neunziger Jahre bei der Deutsche Flugsicherung GmbH in Langen. Ihre FVK-Lehrgangsnummer war noch deutlich unter 100, heute gibt es an der Akademie bereits FVK-Kurse weit über der Nummer 300.

„Weißt du noch, damals ...“, hörte man ständig jemanden beginnen. Dann folgte eine bereits oft erzählte Anekdote und danach herzliches Gelächter.

Was haben wir nicht alles gemeinsam erlebt, erinnerte sich Joe. Immerhin waren wir 18 Monate gemeinsam an der Akademie und haben dort auch alle gewohnt. Wir haben gemeinsam gelernt und uns gegenseitig unterstützt, Sport getrieben, gegrillt und natürlich auch gefeiert. Das hat uns richtig zusammengeschweißt und war sicherlich – auch wenn viele Führungskräfte das nicht wahrhaben wollen – ein wichtiger Baustein in der Persönlichkeitsentwicklung zum Fluglotsen. „Echt schade“, denkt Joe, „dass die jungen Trainees dieses Gefühl so nie kennenlernen werden.“

Plötzlich hörte Joe, wie einer der beiden Bremer Kollegen sagte: „Wisst Ihr eigentlich, dass ich um ein Haar heute nicht bei Euch gewesen wäre?“

„Wieso?“, fragte Joe, „Du hast das Ganze doch perfekt geplant und organisiert.“ Alle nickten zustimmend. „Na ja“, antwortete der Kollege, die Organisation hätte er auch sehr gerne gemacht. Aber gestern Nachmittag hätte ihn sein

Supervisor angerufen und gemeint, er bräuchte dringend jemanden – oder besser noch zwei Kollegen – für Überstunden (besser bekannt als ZIL oder ÜIL) für den heutigen Tag.

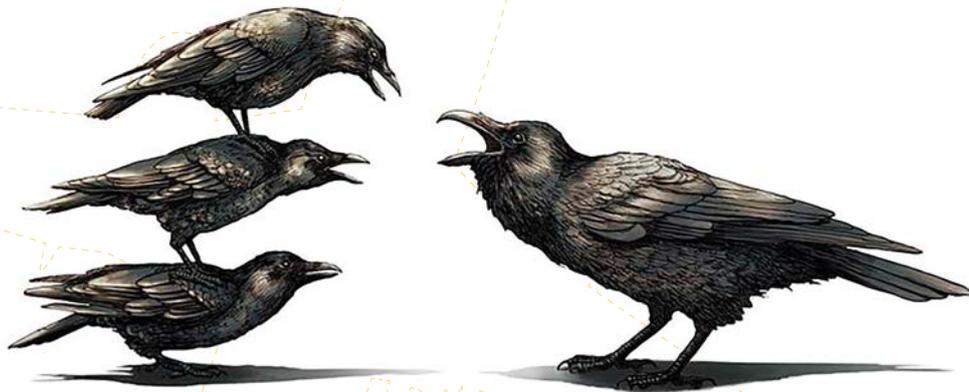
„Oh“, meinte ein Kollege aus München, „habt Ihr einen Corona-Fall in der EBG und müsst einige Kollegen in Quarantäne schicken? Das gab es bei uns schließlich auch schon.“ „Nein“, erwiderte der Bremer Lotse, „wir haben Personalmangel!“

Für einen Moment war es still am Tisch, und dann brach lautes Gelächter aus. „Du willst uns wohl verarschen“, und „Ihr habt doch noch nicht mal 50 Prozent Verkehr“, war da zu hören. Doch dem Bremer Kollegen war nicht nach Lachen zumute. Er wartete ab, bis sich alle wieder etwas beruhigt hatten und dann plauderte er ein bisschen aus dem Nähkästchen.

In Bremen sei die Personalsituation in einigen EBGen schon jahrelang sehr angespannt, aber irgendwie wollte wohl keiner das Problem so richtig angehen. Die ganze Blase wäre sicherlich schon 2020 geplatzt, aber zum Glück kamen für dieses Problem – so sarkastisch sich das anhören mag – die Pandemie und der Verkehrseinbruch zur richtigen Zeit. Man habe bereits während der Pandemie in den letzten eineinhalb Jahren schon immer wieder Leute für Überstunden rangeholt, während die Leute an anderen Standorten ein größeres Minus auf ihrem Corona-Konto aufbauten. Die Führung habe das Problem wohl bewusst heruntergespielt, schließlich wollte man ja noch Karriere machen.

„Wer sind denn die Verantwortlichen?“ fragte Joe.

„Na ja“, meinte der Kollege, „in erster Linie hatten wir so ein Dreigestirn. Ähnlich wie das Dreigestirn beim Kölner Karneval, nur nicht so lustig.“ Einige rollten mit den Augen, denn sie wussten zumindest in Teilen, wen er meinte. Das wären in Bremen die Niederlassungsleitung, die Personalführung und der zuständige COS für Personal. Die Niederlassungsleitung war ja schon immer auf der Karriereleiter unterwegs. Kaum mit der Fluglotsenausbildung fertig, ging es in Richtung Führungskräfteausbildung und Management. Oftmals als die „Überfliegerin“, „Frau 150 %“ und „Tausendsassa“ angepriesen, steht ihr Nachfolger als Niederlassungsleiter nun vor dem Scherbenhau-



Quelle: derStandard.de

fen, der vielleicht bewusst in Kauf genommen wurde, um nach „Oben“ zu kommen. Joe mag sich gar nicht ausmalen, was sie nun in Ihrer neuen Position alles anrichten könnte. Die ersten Nachrichten aus dem Bereich lassen heute schon viele ungläubig den Kopf schütteln.

Die Personalführung im Norden ist ebenfalls den meisten bekannt. Scheinbar völlig losgelöst von ihrer Führungsebene in der Unternehmenszentrale arbeitet sie seit Jahren mit ihrer eigenen Interpretation aller Tarifverträge und Betriebsabsprachen und ist dauerhaft beratungsresistent. Man, oder besser gesagt die Personalspitze in Langen, lässt sie aber auch einfach machen, denn stets ist ihr das „Wohl“ der Firma wichtiger als das der Mitarbeiter.

Und dann ist da noch die COSin, zuständig für Personal. Sie hat man wohl auch viel zu schnell nach „Oben“ gelobt, und nun macht sich eine riesige Ernüchterung breit. Vollkommen planlos und mit haarsträubenden Ideen versucht auch sie – fernab jeglicher Realität – kostensparend Lücken zu stopfen, um dabei aber weitere aufzureißen. Ein oder zwei VHS-Lehrgänge „Vernünftige Personaleinsatzplanung“ wären sicherlich gut investiertes Kapital. Nach „Oben“ wurde das Personalproblem wohl nie wirklich gemeldet, schlechte Nachrichten könnten sich auf die eigene Karriere ja negativ auswirken.

Der Kollege redete sich inzwischen richtig in Rage, und alle lauschten seinen Worten. „Nun ist aber ein neuer Niederlassungsleiter da, und das Problem ist ziemlich schnell erkannt worden und auf den Tisch gekommen. Allerdings tut man nun so, als sei dies ein „ganz überraschend neues Problem“, nur komisch, dass es eigentlich alle (!!!) längst wussten.

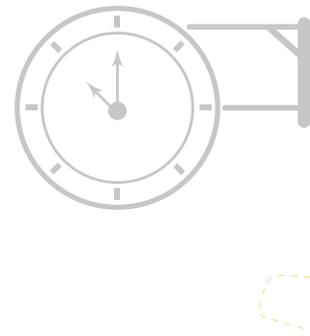
„In der freien Wirtschaft wären hier rasch Köpfe gerollt“, ruft ein Towerkollege dazwischen.

„Klar“, sagt der Kollege, der sich seit Kurzem in der Übergangsvorsorgung befindet. Und mit einem Augenzwinkern ergänzt er: „Aber doch nicht bei der BFS ... äh ... DFS.“ Lautes Gelächter am Tisch, und Joe denkt sich, dass der Kollege da recht hat. Ein anderer ruft dazwischen: „Das ist wie der Spruch mit den Krähen. **Eine Krähe hackt der anderen ...!**“ Der Rest des weisen Spruches geht bereits im Gelächter unter.

„Wie geht's denn nun weiter in Bremen?“, will unsere jüngste Kollegin am Tisch wissen: „Wird nun endlich gehandelt?“

„Nun ja“, fing der Bremer Kollege wieder an, „es wird derzeit ganz hektisch nach Lösungen gesucht. Stellt Euch doch nur mal die Blamage vor: Der Luftverkehr beginnt, sich zu erholen, und das Bremer Center fällt als Erstes mit dauerhaften Steuerungsmaßnahmen auf. Carsten Spohr wird toben.“

Es habe nun erst kürzlich ein Krisentreffen gegeben, an dem sogar der Geschäftsführer Betrieb teilgenommen hätte sowie alles mit Rang und Namen in Bremen. Und die haben ein ganzes Paket an verzweifelten Versuchen erstellt, um das Dilemma einzudämmen. Es würden fast alle Sonderaufgaben ab sofort gestrichen. Auch die überaus erfolgreiche Nachwuchswerbung soll eingedampft werden, obwohl genau dieser Nachwuchs ja dringend benötigt würde. Dann würde man an der Akademie einen verstärkten Bedarf an Trainees anmelden, aber im Gegenzug in den nächsten Jahren keinerlei Gastlehrergestellung mehr für die Akademie leisten können. Projekte werden möglichst geschoben oder ganz gestoppt. Das gelte auch für das dringend notwendige neue Flugsicherungssystem iCAS. Hierfür seien (dummerweise) keinerlei Schulungs-



kapazitäten vorhanden. Das würde man also auf Jahre hinaus verschieben – manche Kollegen prophezeien bereits, dass Bremen niemals mit diesem Flugsicherungssystem arbeiten werde.

Betretenes Schweigen an unseren Tischen. Dann sagte der Kollege in der Übergangsvorsorgung leicht ironisch: „Da bin ich beruhigt, dann ist ja alles wie immer. Ich glaube, diese Situation haben wir doch alle schon mindestens zwei- oder dreimal durchgemacht. Jedes Mal mussten die Mitarbeiter den Karren aus dem Dreck ziehen. Jedes Mal wurde Besserung gelobt und allen erklärt, warum die Personalplanung zukünftig nie wieder schiefgehen würde. Und jedes Mal wurden kurz danach wieder dieselben Fehler gemacht. Aber auch dieses Mal wird es keinen Schuldigen geben. Kein Einziger muss die Verantwortung übernehmen, und man wird es wieder auf die Unbere-

chenbarkeit des Verkehrsaufkommens schieben. Ihr wisst ja, **eine Krähe hackt der anderen ...**“

„Da war er schon wieder, dieser Spruch“, denkt Joe, „aber eigentlich eine wirkliche Weisheit. Zumindest wenn es um die DFS geht.“ „Nun lasst uns nicht weiter Trübsal blasen“, sagte ein Kollege aus Frankfurt, „die da oben lernen es eh nie, zumindest nicht, solange ich noch dabei bin.“ Erneut lautes Gelächter an beiden Tischen.

„Recht hat er“, denkt Joe, auch wenn er persönlich sich von **4 neuen Geschäftsführern** innerhalb von 15 Monaten etwas mehr versprochen hätte. Doch die Realität ist mehr als ernüchternd. Geändert hat sich nichts.

Schade eigentlich ...

meint Joe

Aufbruch oder „Zurück in die Zukunft“

Joe ist mal wieder fasziniert von dem, was sich in der DFS abspielt. Da beschäftigt sich die Geschäftsführung mit den Auswirkungen der wirtschaftlichen Lage, der Konzernstrategie 2030, STEP, der Digitalisierung, dem mobilen Arbeiten, mit ..., ach, mit so vielen Themen, dass man leicht die Übersicht verlieren kann. Trotzdem hat Joe irgendwie das Gefühl, dass das alles schon mal da war – etwas grundlegend Neues ist da nun wirklich nicht dabei.

Wie schon so oft werden superschicke Folien kreiert, danach den Führungskräften präsentiert und solange darüber geschwafelt, bis jeder an das, was dort steht, glaubt.

„Ey man, tolles Unternehmen sind wir“ und „Jupp, sind wir gut.“ Aber was bringen tolle Slogans? Was verändern sie?

Dass die DFS durch die Covid-Pandemie einen enormen Erlöseinbruch zu verzeichnen hatte, ist kein Geheimnis. Aber wenn man mit Kennzahlen, wie *Umsatzentwicklung pro Mitarbeiter* oder *Anteil Personalaufwand am Umsatz*, kommt, dann fragt sich Joe: „Was will uns der Autor damit sagen?“

Wir sind ein Dienstleistungsunternehmen und produzieren Sicherheit, das kann man nicht oft genug betonen. Und dass damit ein hoher Personalkostenanteil verbunden ist, ist sicher auch kein Mysterium. Aber was bedeutet in diesem Zusammenhang, dass „*unvorteilhafte Tarifabschlüsse Treiber für den Personalaufwand sind*“? Was heißt „unvorteilhaft“?

Heißt das schlecht, bedenklich, störend, unangenehm, unattraktiv, hinderlich, schädlich?

Joe lässt das Ganze sehr nachdenklich zurück, und er überlegt, ob denn die Gewerkschaft jemals mit sich allein einen Tarifabschluss erzielt oder einseitig unterschrieben hat. Ist nicht unter jedem Tarifabschluss auch die Unterschrift der DFS? Sitzen denn bei den Verhandlungen nicht auch **Experten der DFS** mit am Tisch, die wissen sollten, was machbar und verantwortbar ist? Joe ist betrübt. Was wird das für die Zukunft bedeuten? Hat die Gewerkschaft nicht oft genug der DFS den A... gerettet? Sind die gewaltigen Kapazitätsprobleme von 2018 und 2019 bereits vergessen? Ist die Gewerkschaft schuld an der wiederholt missratenen Personalplanung der DFS?

Aber bevor Joe so richtig in Rage kommt, denkt er lieber noch über ein anderes Thema – **das mobile Arbeiten** – nach. Die DFS hat eine neue Vereinbarung mit dem (wohl derzeit einzig anerkannten) Sozialpartner, dem Gesamtbetriebsrat, abgeschlossen und glaubt, damit eine super Sache für die Belegschaft erreicht (oder erfunden???) zu haben. Alle, oder zumindest die allermeisten, sollen demnächst wieder vor Ort ins Büro kommen. Dabei hat Joe zu Hause perfektes WLAN – an seiner Niederlassung muss er darauf noch eine Weile warten, wenn überhaupt. Denn, wie er gerüchteweise hörte, der „normale Tower“ braucht ja kein WLAN. Aber das Thema Digitalisierung ist ja eine Strategie, für die man vor über einem Jahr extra einen vierten Geschäftsführer eingestellt hat, da muss man halt auch etwas Geduld haben. Strategie heißt ja: „In zehn Jahren ist dann alles besser!“ „Oh Mann“, denkt Joe, „wer glaubt denn den ganzen Mist.“

Joe schwirrt der Kopf. Ab wann ist denn nun die neue Vereinbarung gültig? Ab wann zählt die Quote für die Anwesenheit am Arbeitsort? Oh je, die Quote. Joe ist der Überzeugung, dass es keiner überwiegenden Arbeitsleistung am Arbeitsort bedarf. Denn in einer modernen Arbeitswelt kommt es auf das Ergebnis an, statt auf Präsenzkultur zu setzen. Aber das scheint für unsere Geschäftsführung zu modern zu sein, und das Kontrollbedürfnis vieler sogenannter Führungskräfte scheint immer noch zu überwiegen. Die DFS hat festgestellt, dass 62 Prozent der Belegschaft aufgrund ihrer Tätigkeit ganz überwiegend nicht mobil arbeiten. Was bedeutet diese



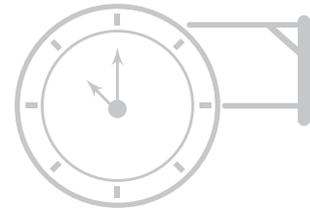
Erkenntnis jedoch für die restlichen 38 Prozent der Angestellten? Müssen die sich deshalb auch diesen mittelalterlichen Regeln unterwerfen? Geht es um Gleichberechtigung? Warum kommt dann keiner auf die Idee und dreht das Ganze einfach mal um und lässt alle Mitarbeiter auch regelmäßig an Sonn- und Feiertagen arbeiten, weil X Prozent in unserem Unternehmen das auch müssen?

Joe meint, dass das Führungsverständnis in der DFS als „antiquiert“ bewertet werden kann, denn zu einer modernen Führungskultur gehört, Verantwortung auf die Mitarbeiter zu übertragen. Führungskräfte müssen lernen, dass sie mehr motivieren als kontrollieren sollten.

Joe merkt, dass sich die Hoffnung, die er in die neue Geschäftsführung gesetzt hat, nämlich dieses Unternehmen zukunftssicherer zu gestalten, bislang leider als großer Trugschluss rausgestellt hat. Die Führungsspitze ist seit Neuestem nur noch auf die Kunden fokussiert, will alles vereinfachen und „überflüssigen Ballast“ loswerden. Man redet nur noch wie die Politiker, hat großen Kontrollzwang und ist noch nicht mal annähernd in der Welt der Flugsicherung angekommen.

Na ja, dann warten wir mal einfach auf die nächste Zukunftsidee ... oder die nächste Geschäftsführung ...

meint Joe



Quo vadis, „Flugsicherungstechnik“?

Joe hat sich heute seinen weißen Kittel angezogen und besteigt früh am Morgen mit seinen Antistatik-Birkenstock-Schuhen die „Brücke“ seiner großen Center-Niederlassung der Deutschen Flugsicherung.

Vor der Dienstübergabe an dem Überwachungsarbeitsplatz für die Flugsicherungstechnik hatte er noch im Briefingsystem geprüft, ob es neue wichtige Informationen für seine Tätigkeit gibt.

Von seinem Kollegen bekommt er anschließend zur Dienstübergabe einen ausführlichen Bericht aller Aktivitäten aus der vergangenen Nachtschicht. Ein neues Unterstützungssystem für die Fluglotsen wurde in Betrieb genommen.

Joe sieht die Technische Freigabe noch auf dem Tisch liegen und überlegt, wie viel Blindleistung wohl erbracht werden musste, bis dieses lange angekündigte flugsicherungstechnische System nun endlich in Betrieb genommen werden konnte. Unsägliche bürokratische Hürden mussten überwunden werden, zahllose Nachweise waren zu erbringen. Und das alles nur wegen der unwirtschaftlichen Regulierung von außen. Das alles behindert heutzutage das agile Arbeiten, das unsere digitale Zukunft in einigen Sprints so schön dunkelblau machen soll. Diese Ansichten der Führungsebene bis hin zur Geschäftsführung wurden Joe zu zugetragen. Diese Bürokratie gilt es, offensichtlich schnellstmöglich „STEP by STEP“ abzubauen.

Joe erinnert sich dabei an den TecTalk des CTO aus dem Intranet, wie dieser im Zusammenhang mit seiner Cloud-Strategie davon spricht, was alles geht, wenn man vorher nicht fragt. Joe soll das „einfach machen“ bei seiner Arbeit nicht vergessen. Auch ein Arbeitskollege gibt Joe zu verstehen, dass in manchen operativen Bereichen der gesunde Menschenverstand für die Tätigkeit vollkommen ausreichend sei.

Joe versinkt noch weiter in seinen wirren Gedanken und überlegt, wie seine Führungskraft bei zukünftigen Einstellungen das neue und möglicherweise wichtigste Merkmal „gesunder Menschenverstand“ überprüfen wird.

Sind möglicherweise die jährliche Prüfung zum Nachweis seiner Kompetenz oder das Praxis- und Notfalltraining auch Bestandteil der Blindleistung und unnötiger bürokratischer Aufwand?

Als Joe im letzten Jahrtausend bei der DFS anfang, hatte das eigenverantwortliche Arbeiten noch einen sehr hohen Stellenwert. Auch in den zuarbeitenden Bereichen war die Inbetriebhaltung der Flugsicherungssysteme eine besondere Aufgabe. Die strengen Regularien von außen und auch innerhalb der Firma wurden zu dieser Zeit nicht als Belastung, eher als besonderes Merkmal für unsere wichtige und besondere Aufgabe empfunden. Jeder Versuch des „einfach machen“ wurde im Keim erstickt.

Plötzlich wird Joe von einem Alarm aus seinen wirren Gedanken gerissen.

Der Arbeitsspeicher eines wichtigen Servers des Hauptsystems der Fluglotsen ist am Überlaufen und könnte diesen zum Absturz bringen. Die Ursache ist das neue in der Nacht aktivierte System. Der Fehler war bereits zur Inbetriebnahme bekannt. Joe muss jetzt den Server aus dem Systemverbund nehmen und den Speicher wieder zurücksetzen.

Joe versinkt wieder in Gedanken. Das war nur ein „Workaround“ von vielen, die seinen Arbeitsalltag immer mehr verändern. Das hätte es früher so nicht gegeben, meint Joe.

Quo vadis, „Flugsicherungstechnik“? Diese Frage beschäftigt Joe schon länger, aber eine Antwort findet er nicht. Da wird es Joe dunkelblau vor den Augen ...



Foto: DFS



TUI B737: Die Urlaubsflüge nahmen im Juni so langsam wieder Fahrt auf, und auch TUIfly aktivierte wieder ihre bunten Flieger; wie hier die ehemalige Air Berlin B737 in Robinson-Club-Bemalung. **Foto: Frank Schuchardt**



TUI B737: Auch diese ehemalige Air Berlin bzw. Eurowings B737 fliegt mittlerweile für TUIfly und wirbt für die aktuelle TUI Blue-Hotelkette; beide aufgenommen im Juni 2021 in Frankfurt. **Foto: Frank Schuchardt**



Eurowings A320: Eurowings hat diesen A320 zu Ehren ihrer Mitarbeiter mit einem besonderen Schriftzug versehen und zeigte sich damit im Juni 2021 in Köln-Bonn. **Foto: Gerrit Griem**



Iberia A350: Dieser nagelneue A350 der spanischen Iberia wurde im Mai von der ebenfalls spanischen Iberia geleased und präsentierte sich hier beim line-up auf der RWY18 im Juni in Frankfurt. **Foto: Frank Schuchardt**



Lufthansa A350: Auch diese recht neue Maschine trägt seit Juni zusätzliche „Lufthansa & You“- sowie „#TogetherAgain“-Titel auf dem Rumpf; hier bei der Landung in Frankfurt fotografiert. **Foto: Frank Schuchardt**



Helvetic Embraer 195-E2: Helvetic hat ihre erste von vier modernen Embraer 195-E2 erhalten; hier die HB-AZI beim Überführungsflug von Brasilien via Las Palmas nach Zürich am 25. Juni 2021. **Foto: Tis Meyer**

Fürs Klima auf der Wirbelschleppe surfen?!



von Werner Fischbach

Auch wenn die Corona-Pandemie zurzeit wohl das dringendste Problem ist, das wir zu lösen haben, so sollte nicht vergessen werden, dass mit dem Klimawandel eine wesentlich wichtigere Herausforderung bewältigt werden muss. Neben technischen Lösungen wird versucht, der Erderwärmung

mit besonderen Betriebsverfahren Paroli zu bieten. Mit zum Teil etwas ungewöhnlichen Lösungsvorschlägen.

Dass die Wissenschaft, die Umweltverbände sowie die kritische Jugend („Fridays for Future“) seit Langem auf die drohende Klimakatastrophe hinweisen und die Politik auffordern, endlich tätig zu werden, ist bekanntlich nichts Neues. Ebenso bekannt ist, dass das Wort der Wissenschaftler und der Protest der Jugendlichen bei der Politik nicht gerade auf offene Ohren zu treffen scheint. Doch dies ist zurzeit offenbar dabei, sich zu ändern. Zu offensichtlich sind die Phänomene der bereits eingesetzten Erderwärmung.

Wie zu anderen Problemen gibt es auch hier unterschiedliche Meinungen, die der Öffentlichkeit dargeboten werden. Da gibt es auf der einen Seite die Gruppe



Die Luftfahrt ist auf synthetischen, nachhaltigen Treibstoff angewiesen. Foto: Flughafen Köln-Bonn

der Naturschützer, die die Welt und die Menschheit vom Untergang bewahren möchte, und auf der anderen jene, die ja nicht unbedingt so weitermachen wollen wie bisher, aber das Problem mit wirtschaftspolitischen Maßnahmen, wie zum Beispiel durch den Kauf von Verschmutzungsrechten oder durch Kompensationsmaßnahmen, lösen wollen. Wobei Letztere durchaus als Ablasshandel bezeichnet werden können. Denn wenn in Ländern der Dritten Welt Wälder aufgeforstet werden, wird dadurch nicht eine Tonne CO₂ weniger in die Luft geblasen. Dabei wirkt sich nicht nur dieses Treibhausgas schädigend auf unser Klima aus. Denn bei der Verbrennung von fossilen Energieträgern gelangen auch Stickoxyde, Ruß, Methan, Schwefeldioxyde und Wasserdampf, der für die Bildung von Kondensstreifen verantwortlich ist, in die Atmosphäre. Diese Stoffe sind oftmals schädlicher für das Klima, aber im Vergleich zum CO₂ werden sie innerhalb von Jahren wieder abgebaut. Dagegen verbleibt Letzteres mehrere Jahre in der Atmosphäre. „Die ersten 20 Prozent werden innert Jahrzehnten aus der Atmosphäre entfernt“, erklärte der Leiter des Umweltschutzbereichs des Flughafens Zürich, Emanuel Fleuri, in einem Interview mit der Zeitschrift „SkyNews“. „Die nächsten 50 Prozent während mehreren Jahrhunderten und die letzten 30 Prozent erst während Jahrtausenden.“ Kein Wunder also, dass das CO₂ als stärkster Klimaschädling angesehen wird.

Entscheidend ist also, weniger fossile Energie zu verbrennen und dadurch das Klima weniger stark oder am besten gar nicht zu belasten. Dies ist am besten durch moderne, sparsame Triebwerke zu erreichen oder durch den Einsatz von synthetischen, nachhaltigen Treibstoffen (SAF – Sustainable Aviation Fuels) oder PtL-Treibstoffen (Power to Liquid). Dagegen scheint das „elektrische Fliegen“, also mit Strom aus Batterien, lediglich für den Regionalverkehr zu taugen.

Natürlich treten bei diesem Thema Industrie und Politik sowie prominente Umweltschützer auf den Plan. Während die einen auf den geringen Anteil des Luftverkehrs am weltweiten CO₂-Ausstoß hinweisen (wobei die Airlines inzwischen große Anstrengungen bei der Einführung synthetischer Treibstoffe unternehmen), wollen die anderen am liebsten das Fliegen einschränken oder zumindest den Inlandsverkehr ganz untersagen. Viel bringen dürfte dies nicht. Denn nach den Berechnungen des Umweltbundesamts (UBA) liegt der Anteil des innerdeutschen Luftverkehrs an den

CO₂-Emissionen bei gerade mal 0,3 Prozent. „Rechnet man noch die internationalen Flüge bis zu einer Flugdistanz von 1.000 km hinzu, steigt der Anteil auf 0,8 Prozent. Der Anteil des gesamten Luftverkehrs an den deutschen CO₂-Emissionen beträgt 4,3 Prozent“, so das UBA. Allerdings weist es darauf hin, dass die Gesamtklimawirkung des Luftverkehrs höher ist, da ab einer Höhe von etwa 9.000 Metern zusätzliche klimawirksame Effekte auftreten.

Natürlich können die CO₂-Emissionen reduziert werden, indem das Fliegen und das Autofahren verteuert werden und die Nutzer dieser Verkehrsarten zur Kasse gebeten werden. Ein heikles und emotionsgeladenes Thema. Die grüne Kanzlerkandidatin hatte eine Benzinpreiserhöhung für die Autofahrer von 16 Cent pro Liter vorgeschlagen und dafür ordentlich „Prügel“ bezogen. Der „Kurs“ der grünen Partei befindet sich seitdem im Sinkflug. Dabei ist es ja hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes keine schlechte Idee. Aber wenn, um dem Zorn der Autofahrer zu entgehen, der an der Tankstelle oder beim Kauf eines Flug- oder Bahntickets entrichtete (höhere) Preis zumindest teilweise über die Steuer erstattet werden soll, dann ist dies kontraproduktiv. Denn da stellt sich die Frage, was die Menschen mit dem Geld machen werden. Zum Shoppen nach Mailand oder London fliegen oder einen neuen Rechner kaufen, um noch schneller im Internet surfen oder streamen zu können (die weltweite IT-Industrie stößt mit 800 Millionen Tonnen fast genauso viel CO₂ aus wie der Luftverkehr)? Ganz sicherlich ist dem Klima damit nicht geholfen. Sinnvoller wäre es, dieses Geld in die Forschung zu stecken. Um beispielsweise alternative Treibstoffe, die ja auch von den Autofahrern genutzt werden könnten, weiterzuentwickeln.

Ehrgeizige, aber unrealistische Ziele

Nun ist es ja nicht so, dass die Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherungsdienstleister die klimaschädlichen Folgen der Abgase, die von den Flugzeugen in die Luft geblasen werden, negieren würden. Bereits 2016 hat die ICAO das Programm CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ins Leben gerufen, nach dem der Luftverkehr nur noch klimaneutral wachsen sollte. Doch dieses Ziel wurde trotz Corona verfehlt. So stellte das Institut für Physik der Atmosphäre des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) fest, dass die gesetzten Ziele mit CORSIA nicht erreicht werden können: „In unserer Studie zeigen wir, dass das Kompen-

sationsprogramm CORSIA in der derzeitigen Form, also ohne Berücksichtigung von Nicht-CO₂-Effekten, zwischen 2025 und 2064 mit einer Wahrscheinlichkeit von 90 Prozent Klimaziele zur Unterstützung des 1,5-Grad-Ziels verfehlen wird.“ „Setzen, Sechs!“, pflegte mein Mathelehrer zu sagen.

Auch die Bundesregierung hatte sich ehrgeizige Ziele gesetzt, um eine weitere Erderwärmung zu begrenzen, und hat, nachdem das Bundesverfassungsgericht diese Pläne als verfassungswidrig eingestuft hatte, noch eine „Schippe draufgelegt“. Konsequenterweise hat der Bundestag am 24. Juni ein novelliertes Klimaschutzgesetz beschlossen, nach dem für 2030 im Vergleich zu 1990 eine Verminderung der Treibhausgase von 65 Prozent und bis 2040 von 88 Prozent erreicht werden soll. Für 2045 soll eine Treibhausgasneutralität realisiert sein. Ein ehrgeiziges Ziel. Wobei sich die Frage stellt, ob diese Ziele denn auch erreicht werden können. Und ob die Klimaforscher damit einverstanden sind, ist auch noch nicht bekannt. Die Pressemeldung des DLR, der der oben angeführte Kommentar entnommen wurde, wurde am 22. Juni veröffentlicht; also zwei Tage bevor der Bundestag das überarbeitete Klimaschutzgesetz verabschiedet hat.

Formationsflüge für ein besseres Klima?

Nun ist es eine altbekannte Übung, immer dann, wenn sich bestimmte Ergebnisse nicht mit technischen Mitteln erreichen lassen (z. B. nachhaltigen Treibstoff in einer ausreichenden Menge herzustellen), dieses Manko mit neuen Betriebsverfahren zu beheben oder wenigstens zu mindern. So kamen Wissenschaftler des Instituts für Physik der Atmosphäre des bereits erwähnten DLR zu der Erkenntnis, dass sich der Treibstoffbedarf mit Formationsflügen um fünf Prozent und die Klimawirkung um bis zu 25 Prozent verringern lassen könnten. Wobei es sich bei diesen Formationsflügen nicht um militärische Flüge handeln soll, sondern um Flüge von Verkehrsmaschinen.

Auch wenn die Idee auf den ersten Blick etwas absurd anmutet, ganz neu ist sie nicht. Bereits vor vielen Jahren hatte ein nicht ganz unbekannter Lufthansakapitän den Vorschlag gemacht, den Nordatlantik im Formationsflug zu überqueren. Allerdings war dieser Vorschlag dazu gedacht, die Luftraumkapazität über dem Nordatlantik effektiver zu

nutzen und nicht, um das Klima zu schonen. Abgeschaut haben die Wissenschaftler ihren Vorschlag von den Zugvögeln, die in einer V-Formation unterwegs sind. Denn da surfen die hinteren Vögel gewissermaßen auf dem vom vorherfliegenden verursachten Luftwirbel und können dabei Kräfte einsparen. Allerdings wird dabei der an der Spitze fliegende Vogel immer wieder abgelöst. Mit dem Projekt FORMIC (Formation Flight Impact on Climate) hat das DLR berechnet, welche Langstreckenverbindungen sich global für derartige Formationsflüge eignen.

Während uns Controllern erklärt wurde, dass die Wirbelschleppen hinter dem Flugzeug absinken und sich nach etwa 900 Fuß auflösen, so meinen die Forscher des DLR, dass die Wirbelschleppen im Reiseflug in der Regel sehr stabil sind – was immer man unter dem Ausdruck „in der Regel“ verstehen mag. Denn manchmal wissen die Wirbelschleppen offensichtlich nicht, wie sie sich nach der Regel verhalten sollen. So am 7. Januar 2017, als über der Arabischen See eine Bombardier CL-604 in die Wirbelschleppen eines A380 der Emirates, der sich 1.000 Fuß über dem Canadairjet befand, geriet. Die CL-604 wurde in eine unkontrollierte Fluglage versetzt, bis die Piloten nach einem Höhenverlust von ca. 9.000 Fuß die Kontrolle über das Flugzeug wiedererlangten und in Muscat eine Ausweichlandung durchführten. Dumm, dass sich die Wirbelschleppen des A380 nicht an die Regeln gehalten hatten.

Nach Meinung der DLR-Forscher sind die Wirbelschleppen während des Reiseflugs nicht nur sehr stabil. Sie haben im Reiseflug auch eine aufsteigende Komponente, sodass das hinterherfliegende Flugzeug durch ein entsprechendes Flugmanöver (wie immer das aussehen soll) den aufsteigenden Luftstrom des Vordermannes nutzt und sich nach oben treiben lässt, dadurch seine Schubleistung reduzieren und aufgrund des geringeren Schadstoffausstoßes das Klima schützen kann. Das Ganze hat noch einen weiteren positiven Effekt. „Die Kondensstreifen von den beiden Formationsflugzeugen müssen das in der Atmosphäre befindliche Wasser unter sich aufteilen“, sodass sich deren Kondensstreifen „weniger stark ausbilden als bei zwei separat fliegenden Flugzeugen.“ Natürlich gibt es für diesen Vorgang auch einen speziellen Ausdruck. Er nennt sich „Air Wake Surfing for Efficiency (AWSE)“, sodass man deshalb salopp vom „Surfen auf der Wirbelschleppe“ sprechen kann.



Formationsflüge sind eigentlich eine Domäne des Militärs. Foto: Christian Timming/Bundeswehr

Jede Menge offene Fragen

Natürlich ist dem DLR klar, dass bei diesem Vorhaben jede Menge Fragen geklärt, Probleme identifiziert und gelöst werden müssen. Viele dieser noch offenen Fragen betreffen auch die Flugsicherheit. Da wäre zunächst einmal die Frage, wie diese Formation denn aussehen wird und in welchem Abstand die beiden Flüge unterwegs sein werden. Während die Pressesprecherin der Vereinigung Cockpit (VC) von etwa 1,5 Seemeilen spricht, erwähnt Falk Dambowsky vom DLR eine Distanz, die der Größenordnung von 30 Spannweiten, also etwa einem Kilometer entspricht. Egal, ob es sich um 1,5 Seemeilen oder um einen Kilometer handelt, so entspricht dies nicht unbedingt den geläufigen Vorstellungen eines Formationsfluges. Doch dies sollte die Controller nicht zu sehr beunruhigen. Denn bekanntlich werden Formationsflüge als ein Flug betrachtet. Das Problem dürfte die Annäherung sowie die Trennung der beiden Flugzeuge sein. Da dürften die Controller sich jedes Mal eine satte Staffellungsunterschreitung einhandeln, wenn aus einem Flug plötzlich zwei Flüge werden. Es sei denn, die ICAO wird sowohl für die Bildung der Formation als auch für ihre Auflösung be-

sondere Verfahren kreieren. Vielleicht macht man sich in Montreal schon Gedanken darüber. Wobei dann auch die Frage geklärt werden muss, wie sich TCAS dabei verhält bzw. verhalten soll.

Wer einen Formationsflug durchführen möchte, der muss ein entsprechendes „Formationsbriefing“ durchführen, um festzulegen, was im „Fall des Falles“ zu tun ist. Dass sich dieses Briefing im Zeitalter des „Home-Offices“ zwischen zwei Besatzungen auch dann durchführen lässt, wenn sie sich an zwei unterschiedlichen Standorten befinden, kann vorausgesetzt werden. Das Problem ist nur, woher die Controller wissen sollen, wie sich die beiden Crews in bestimmten Situationen verhalten werden. Auch hier müssen entsprechende Verfahren geschaffen und veröffentlicht werden. Von Interesse dürfte bei diesen „Briefings“ sein, wer und nach welchen Kriterien über das vorausfliegende und das nachfolgende Luftfahrzeug entscheidet. Das heißt festzulegen, wer nun Sprit sparen darf und wer nicht. Wobei es sicher nicht nur um die Emission der Treibhausgase geht, sondern auch darum, wer für seinen Atlantikflug weniger Sprit verfliegt und damit Geld einsparen kann.



Das nachfolgende Flugzeug fliegt etwas seitlich versetzt zum vorherfliegenden. **Darstellung: DLR**

Bei der Vereinigung der beiden Flüge sollte man wissen, dass, so das DLR, die Wirbel in spannwitiger Richtung einen aufsteigenden Luftstrom erzeugen, den das nachfolgende Luftfahrzeug nutzt und von diesem Aufwindfeld nach oben getragen wird. Da die Wirbelschleppen an den Tragflächen entstehen, wird sich das nachfolgende Luftfahrzeug etwas seitlich des vorausfliegenden positionieren. Da die Stärke der Wirbelschleppen von vielen Faktoren wie dem Flugzeugtyp, der Flughöhe und -geschwindigkeit sowie der Flugzeugmasse abhängt, stellt sich die Frage, wie das nachfolgende Luftfahrzeug die Wirbelschleppen des vorausfliegenden findet. Hier stellt sich das DLR mehrere Möglichkeiten vor, auf die an dieser Stelle nicht im Detail eingegangen werden soll. Zu erwähnen ist jedoch, dass das DLR ein „MultiFly Toolkit“ entwickelt hat, mit dem die optimale Route sowie die Zuordnung der Formationspartner geplant werden kann.

Die Bildung einer Formation soll nach Meinung des DLR in sogenannten Rendezvous-Gebieten stattfinden. Diese können in Absprache mit dem jeweiligen Flugsicherungsdienstleister festgelegt werden. Die Frage ist dabei natürlich auch, wer diese Rendezvous-Räume nutzen darf und wer dies aufgrund der Verkehrslage nicht darf. Auch für die Auflösung der Formationen sollen bestimmte Lufträume geschaffen werden. Das ist durchaus sinnvoll. Unter anderem auch, wenn aus einem Flug zwei Flüge werden. Und wenn dies in einem dicht beflogenen Luftraum erfolgt, dann haben die Controller ein Problem.

Ähnliches gilt, wenn sich eines der beiden Flugzeuge verspätet. Wartet der eine dann auf den anderen oder setzt er seinen Flug über den Atlantik allein fort? Was für die Planung bei der Flugsicherung bedeutet, dass sie plötzlich einen weiteren Flug (den verspäteten Formationsflie-

ger) kontrollieren und in den Verkehrsfluss integrieren muss. Und die Besatzung des „Followers“ hat dann auch ein Problem. Denn wenn sie in Hinsicht auf die Vorteile, die sich einem nachfolgenden Luftfahrzeug bieten, weniger getankt hat („strategische Treibstoffplanung“), dann könnte die Treibstoffmenge nicht mehr reichen, das andere Ufer des Atlantiks zu erreichen. Der Flug müsste gegebenenfalls irgendwo eine Ausweichlandung einlegen und dort nachtanken. Was weder dem Klima noch der Treibstoffrechnung nützen wird.

Bleibt noch zu erwähnen, dass sich nicht nur das DLR mit dem Projekt FORMIC, mit Formationsflügen auf Langstrecken, befasst. Mit von der Partie sind auch die Technische Universität Hamburg und die Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen sowie das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), das das Projekt fördert. Das sind eigentlich genügend Köche, um eine schmackhafte Mahlzeit zu kredenzen.



Lufthansa A350 – demnächst in Formation beim Langstreckenflug? Foto: Lufthansa

FAA führt zusätzliches „Just Culture“-Programm ein

Es würde ganz sicherlich dem Versuch, Eulen nach Athen tragen zu wollen, gleichkommen, wenn man im „der flugleiter“ versuchte, die Bedeutung von „Just Culture“ für die Sicherheit im Luftverkehr besonders zu betonen. Denn erst mit einem vertraulichen, nicht von straf- oder dienstrechtlichen Konsequenzen bedrohten Meldeprogramm können Schwachstellen im Betriebsablauf aufgedeckt werden. Auch Berichte über Arbeitsfehler von Piloten und Fluglotsen dienen, wenn sie vertraulich bearbeitet werden, der Sicherheit im Luftverkehr. Keine Fluggesellschaft und kein Flugsicherungsdienstleister werden auf „Just Culture“ verzichten wollen und großen Wert auf eine „nicht strafende“, eine nicht punitive Unternehmens- und Sicherheitskultur legen. Abgesehen von dem einen oder anderen, der in einem anderen Kulturkreis operiert und bei dem dem Prinzip von Befehl und Gehorsam gehuldigt wird. Wobei sich hin und wieder der Eindruck einstellen mag, dass dieser eine oder andere nicht unbedingt in ferneren Entwicklungsländern seinen Geschäften nachgeht.

Zwar sind Piloten und Controller bei der Frage der Sicherheit die wichtigsten Akteure, doch es gibt noch andere, die für die Sicherheit im Luftverkehr eine Rolle spielen. Es sind beispielsweise die Ingenieure, die für den Bau und die Wartung der Flugzeuge zuständig sind. Dazu kommen Sicherheitsspezialisten, die für die Entwicklung und Wartung von Sicherheitssystemen verantwortlich sind, oder die Inspektoren der Aufsichtsbehörden, die darauf achten müssen, dass beim Bau und beim Betrieb von Flugzeugen oder Sicherheitssystemen der Sicherheit genüge getan wird.

Dazu gehört auch die Zulassung von neu entwickelten Flugzeugen. Angesichts der beiden Abstürze der neu entwickelten B737 MAX in den Jahren 2018 und 2019 sind sowohl Boeing als auch die Luftfahrtbehörde FAA (Federal Aviation Administration) etwas in Verruf geraten. So wurde hinterher an der Praxis, bestimmte Teile des Zulassungsverfahrens nicht von der FAA durchführen zu lassen, sondern diese dem Hersteller zu übertragen, heftige Kritik geübt. Berechtigterweise. Wurde doch damit die Zulassung teilweise dem Hersteller übertragen, wodurch sich der zu Überprüfende selbst überprüfen konnte. Ist da, so wird sich so mancher fragen, auszuschließen, dass der oder die prüfende Ingenieur oder Ingenieurin den wirtschaftlichen Zwängen seiner bzw. ihrer Firma ei-

nen höheren Stellenwert einräumen als der Sicherheit? Schließlich haben die Prüfer auch ein Interesse am Wohlergehen ihrer Firma und könnten deshalb versucht sein, lieber ihre Klappe zu halten als ihre Vorgesetzten auf eine



Sicherheitslücke hinzuweisen. Bei dem in die B737 MAX eingebauten „Maneuvering Characteristics Augmentation System (MCAS)“ war dies möglicherweise der Fall. Eventuell hat auch die Tatsache, dass Boeing durch die

Entwicklung des A320neo unter Druck geraten ist und die 737 MAX möglichst schnell auf den Markt kommen musste, hier eine Rolle gespielt.

Wefis



Die Probleme mit der B737 MAX haben Boeing und der FAA einigen Ärger eingebracht. Foto: Boeing

Vorsicht vor Lithium-Batterien und Ladegeräten an Bord eines Flugzeuges



von Hans-Joachim Krüger

Es wurde schon viel geschrieben über die Gefährlichkeit von Lithium-Batterien an Bord eines Flugzeuges. Der nachfolgende Untersuchungsbericht der Bundestelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zeigt auf, dass sie auf alle Fälle, sofern man diese bei sich führt, einen gewissen Gefährdungscharakter haben.

Der nachfolgende Vorfall ereignete sich vor gut drei Jahren, im August 2018, und wurde von der BFU als schwerwiegend eingestuft.

Flugverlauf und Ereignisse

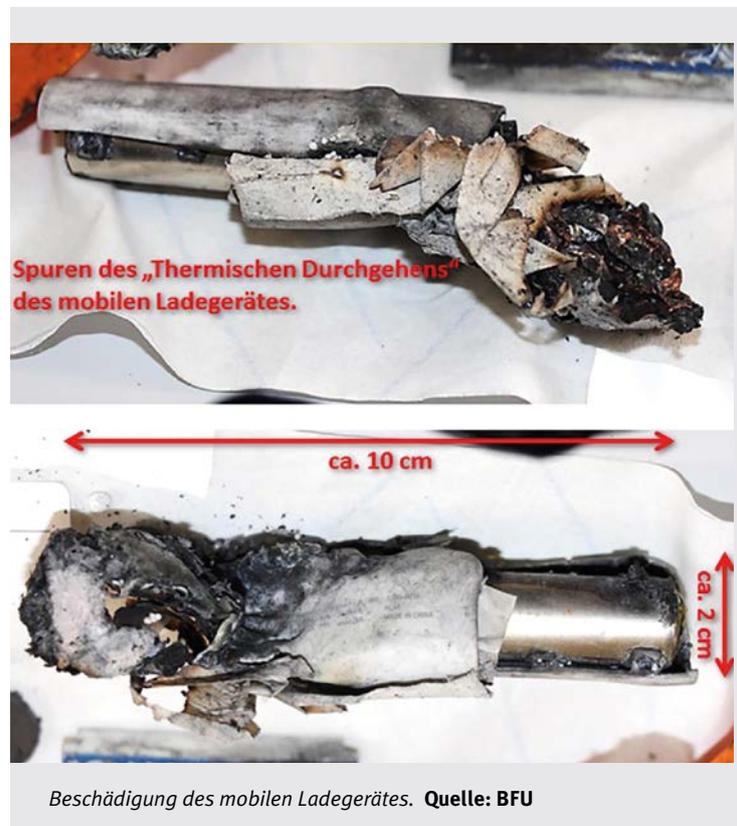
Der Ereignisflug führte am 21.08.2018 vom Startflughafen Lissabon, Portugal, nach Frankfurt am Main, Deutschland. An Bord des Airbus A320 befanden sich 168 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder. Das Flugzeug war gegen 12:42 Uhr im Anflug auf die Piste 07L in einer Flughöhe von etwa 2.200 ft AMSL₂, als in der Kabine eine Rauchentwicklung an einem mobilen Ladegerät entdeckt wurde. Der folgende Ablauf basiert auf den schriftlichen Berichten der Flugbesatzung.

Kurz vor der Landung, ca. 6 NM vor der Piste 07L, bemerkte eine Passagierin in ihrem Handgepäckstück die Rauchentwicklung eines mitgeführten mobilen Ladegeräts. Sie versuchte, das Ladegerät aus der Tasche zu nehmen. Dies war aufgrund der Hitzeentwicklung des Gerätes jedoch nicht möglich. Das Kabinenpersonal entdeckte den Rauch ebenfalls. Daraufhin wandte die Flugbegleiterin das Notverfahren zur Brandbekämpfung mit einem Halon-Feuerlöscher an. Danach kühlte sie das Gerät mit Wasser und verstaute das Handgepäckstück in einem Abfallbehältnis in der hinteren linken Bordtoilette. Die Flugbegleiterin informierte die Cockpitbesatzung nach der Landung auf der Parkposition über das Ereignis. Die Cockpitbesatzung wiederum informierte den Tower und forderte die Feuerwehr sowie medizinische Rettungskräfte an. Kurze Zeit später betrat ein Mitarbeiter der Flughafenfeuerwehr das Flugzeug, fand jedoch kein Feuer und keinen Rauch mehr vor. Ein Schaden am Flugzeug war nicht entstanden. Die

Flughafenfeuerwehr stellte das Handgepäckstück inklusive des mobilen Ladegerätes sicher und übergab es an die BFU. Die Passagierin hatte eine leichte Verletzung an der Hand und wurde von einem Arzt vor Ort versorgt.

Brand

Während des Fluges entstand in dem mobilen Ladegerät einer Passagierin eine große Hitze mit Rauchentwicklung. Laut dem Bericht der leitenden Flugbegleiterin entstand dabei kein offenes Feuer. Im Avionik-Labor der BFU wurde das defekte mobile Ladegerät untersucht. Dabei handelte es sich um einen Akkumulator mit einer Kapazität von 2.200 mAh / 8,1 Wh und einer Spannung von 3,7 V. Das Ladegerät war ca. 10 cm lang und hatte einen Durchmesser von etwa 2 cm. Als Ursache für die hohe Hitzeentwicklung wurde ein sogenanntes „Thermisches Durchgehen“ der Lithium Batterie festgestellt.



Beschädigung des mobilen Ladegerätes. Quelle: BFU

Mitführen von Batterien an Bord eines Flugzeugs

Das Luftfahrtunternehmen erlaubte den Passagieren das Mitführen von elektronischen Geräten, die eine maximale Batteriekapazität von 100 Wh haben. In dem Operation Manual Part A, Kapitel 9.01 DANGEROUS GOODS AND WEAPONS – CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS, Stand 15.05.2018, wurde auf Seite 6 eine Übersicht der jeweiligen Gefahrgüter dargestellt, die an Bord eines Flugzeugs von Besatzungsmitgliedern und Passagieren mitgeführt werden durften: Table 9.1 A – Provisions for Dangerous Goods Carried by Passengers or Crew.

The pilot-in-command must be informed of the location				
Permitted in or as carry-on baggage				
Permitted in or as checked baggage				
The approval of the operator is required				
Alcoholic beverages , when in retail packaging, containing more than 24% but not more than 70% alcohol by volume, in receptacles not exceeding 5 L, with a total net quantity per person of 5 L.	NO	YES	YES	NO
Ammunition (cartridges for weapons), securely packaged (in Div. 1.4S, UN 0012 or UN 0014 only), in quantities not exceeding 5 kg gross weight per person for that person's own use. Allowances for more than one person must not be combined into one or more packages.	YES	YES	NO	NO
Avalanche rescue backpack , one (1) per person, containing a cartridge of compressed gas in Div. 2.2. May also be equipped with a pyrotechnic trigger mechanism containing less than 200 mg net of Div. 1.4S. The backpack must be packed in such a manner that it cannot be accidentally activated. The airbags within the backpacks must be fitted with pressure relief valves.	YES	YES	YES	NO
Batteries, spare/loose, including lithium metal or lithium ion cells or batteries , for portable electronic devices must be carried in carry-on baggage only. For lithium metal batteries the lithium metal content must not exceed 2 g and for lithium ion batteries the Watt-hour rating must not exceed 100 Wh. Articles which have the primary purpose as a power source, e.g. power banks are considered as spare batteries. These batteries must be individually protected to prevent short circuits. Each person is limited to a maximum of 20 spare batteries *.	NO	NO	YES	NO

*The operator may approve the carriage of more than 20 batteries.

Table 9.1 A – Provisions for Dangerous Goods Carried by Passengers or Crew

Zusätzliche Informationen

In der nachfolgenden Tabelle werden alle der BFU gemeldeten Ereignisse dargestellt, die im Zusammenhang mit Lithium-Batterien standen und sich im europäischen Luftraum ereigneten. Die folgende Tabelle listet die Ereignisse aus der ECCAIRS7-Datenbank auf. Die jeweilige Beschreibung wurde ohne Veränderung übernommen: Datum, Ort, Ereignis/Beschreibung.

Datum	Ort	Ereignis/Beschreibung
24. Mai 2014	Luftfahrzeug im Reiseflug	Potential fire risk from mobile phone D
3. Juli 2016	Luftfahrzeug im Reiseflug	Passenger's phone (PED) trapped in seat mechanism. Fire risk
9. März 2016	KEWR (EWR)	Passenger's iPod trapped in seat mechanism
21. Juni 2016	Luftfahrzeug im Reiseflug	Dropped phone (PED) causing smoke and fire
28. Sept. 2016	EGKK (LGW)	Lithium battery fire in PED at holding point of runway
11. Sept. 2017	LFLL (LYS)	Lithium battery phone charger burned
1. Apr. 2018	Luftfahrzeug im Reiseflug	Passenger's iPad caught fire
1. Apr. 2018	EGLL (LHR)	Passenger's PED caught fire
6. Mai 2018	Luftfahrzeug im Reiseflug	E-cigarette lithium battery fire
31. Mai 2018	EGLL (LHR)	Battery of crushed PED caught fire during removal by engineer
4. Jul. 2018	LIMC (MXP)	Lithium battery fire from an item in overhead locker

Information der European Aviation Safety Agency zu Lithium-Batterien

Die European Aviation Safety Agency (EASA) hat im September 2017 ein Dokument (More practical information – Lithium batteries) mit Informationen über Lithium-Batterien auf der EASA-Webseite herausgegeben. Der Text wird nachfolgend wiedergegeben:

What are lithium batteries? Lithium batteries are mainly of two types: lithium metal batteries and lithium ion batteries. Basically, the difference between them is that lithium metal batteries are those that are not rechargeable, thus,

primary, and lithium ion batteries are those that can be recharged. As an example, your laptop or cell phone is likely to have a lithium ion battery, whereas your watch may have a lithium metal battery.

What are the risks? If damaged, short-circuited, heated, or sometimes because of a bad design, batteries may catch fire and explode. This is a particularly dangerous situation that must be avoided at all cost during the flight. How to understand which ones are allowed You are allowed to carry portable electronic devices (such as watches, cameras, phones, laptops...) that contain lithium metal or ion cells or batteries for your personal use under the following conditions: They should be carried in your carry-on luggage, although they may be in your checked baggage if needed as long as you take measures to prevent unintentional activation. The battery must not exceed a Watt-hour (Wh) rating of 100 Wh or 2 grams of lithium content (the first limit is for rechargeable lithium-ion batteries and the second for lithium metal batteries, which are usually not rechargeable). To calculate Watt-hours, just multiply the battery voltage by the Amp hours (Ah), as the Wh rating is not marked on them. If the Wh is higher than 100 but not higher than 160, you will need an approval from the operator to carry the item. It is not allowed to transport any item which battery exceeds 160 Wh. You may also carry spare batteries or a power bank for these devices for your personal use. However, these may never be in your checked baggage and they must be individually protected to prevent short circuits (with insulating the terminals with tape, putting each battery in a plastic bag, or using any other appropriate way). The limits in terms of Wh and lithium content are the same as above. Also, spare batteries, including power banks, should not be recharged while on board the aircraft. Additionally, power banks should not be connected or providing power to a device while on board the aircraft. All batteries must have been properly tested in accordance with the United Nations Manual of Test and Criteria⁸. To ensure this, buy all your batteries from original retailers and avoid purchasing cheap articles from untrustworthy sources.

When you hand your bag at the gate to be put on the hold, please remember to take all your spare batteries and electronic devices out. How to identify and react if something happens? The fact that a battery is swollen, too hot or producing smoke is a clear sign that something is wrong with it. If you notice anything different in your

battery during the flight or in the airport, you should immediately contact a cabin crew member or a member of the airport's staff. The temperatures that the battery may reach are quite high. Batteries are usually made of more than one cell. If one of the cells of the battery catches fire, it might spread to adjacent cells, provoking unexpected explosions and unforeseen flames. Do not try to put out the fire yourself, as you may worsen the situation or get hurt. Allow cabin crew to do their job. Should you lose your device or battery during the flight, immediately call a cabin crew member and do not operate your seat. Moving your seat can damage or crash the battery in the device and this can start a fire.

EASA Safety Information Bulletin Operations

Die EASA hat am 11.03.2016 in dem Safety Information Bulletin Operations - No. 2016-04 mit dem Titel „Carriage of Personal Transportation Devices“ den folgenden Text an Luftfahrtunternehmen mit Passagier- und Frachtverkehr herausgegeben. Auszug aus dem Text:

Applicability:

Operators of Passenger and Cargo Aircraft.

Description:

Small lithium battery-powered personal transportation devices, also known as hoverboards, self-balancing devices, or gravity boards, are transported in increasing numbers by passengers in checked or carry-on baggage and they are also shipped as cargo. These devices, which have acquired high popularity recently, should not be mistaken with “mobility aids”. They are “portable electronic devices” and contain lithium ion batteries, the capacity of which is expected to exceed 100 Wh. Besides the risks that lithium batteries normally pose, there is a higher risk with these devices as, in an attempt to reduce the price of the product, many of them are not properly manufactured or tested.

This SIB is issued to provide a recommendation and further clarifications on the applicable provisions for those operators who intend to continue to allow the on-board carriage of these devices, either by passengers, crew, or as cargo.

Recommendation(s):

EASA recommends Operators to: require passengers to carry such devices in the cabin, where an incident can be immediately mitigated, and not in checked baggage re-

regardless of whether baggage is checked in at the counter, at a selfcheck-in desk, or removed from the passenger at the gate, ensure all staff handling such devices are aware of the restrictions that apply, ensure that passengers are aware of the restrictions that apply, and include these devices within their dangerous goods related procedures, with an explicit mention in their manuals, and provide dedicated training. Additionally, EASA reminds Operators of the following provisions of the ICAO Technical Instructions that apply to these devices: When carried by passengers or crew, devices containing lithium ion batteries having a Watt-hour rating of 100 Wh or less may be permitted under the provisions for portable electronic devices containing lithium metal or lithium ion cells or batteries contained in Part 8 of the Technical Instructions, provided all applicable criteria listed in the restrictions column of Table 8-1 are met. Devices containing lithium ion batteries having a Watt-hour rating exceeding 100 Wh but not more than 160 Wh may be carried subject to an approval by the operator. Those exceeding 160 Wh are not permitted to be carried by passengers or crew.

When transported as cargo, devices containing batteries must be assigned to UN9 3171 - Battery-powered vehicle and are subject to all applicable requirements of the Technical Instructions. Batteries not contained in the device must be consigned as UN 3480 - Lithium ion batteries.

IATA-Empfehlung für das Kabinenpersonal bezüglich Feuerbekämpfung an Bord

Die IATA hat das Dokument „Smart Baggage with Integrated Lithium Batteries and/or Electronics, 1st Edition“, im Mai 2017 veröffentlicht. Darin gibt sie u. a. Empfehlungen an Luftfahrtunternehmen mit Passagier- und Frachtverkehr für den Transport von Lithium-Batterien an Bord von Flugzeugen und das Brandbekämpfungsverfahren des Kabinenpersonals. Auszug aus dem Text:

Recommendations for Operators should ensure that airport check-in and passenger services staff and cabin crew are made aware of the potential for items of checked and carry-on baggage to contain lithium battery power banks and tracking devices such as GPS/GSM. Check-in and passenger services staff and cabin crew should be made aware of the restrictions that apply to the carriage of this smart baggage. Specifically that: a) All lithium batteries must comply with the limits set out in the DGR10 for the watt-hour rating or lithium metal content, as applicable; b) Any PED11

equipped with a power bank offered as checked baggage must have the power bank removed prior to being checked-in. The power bank must then be carried in the passenger's carry-on baggage where permitted by security regulations; c) Where a bag intended to be carried in the cabin is surrendered at the boarding gate or on the aircraft to be loaded in the cargo compartment the passenger should be asked if the bag contains any spare lithium batteries, including power banks. Where it is identified that there are spare lithium batteries or power banks, the passenger must remove them from the bag before it can be loaded into the cargo compartment. The spare battery/power bank must then be carried in the cabin, where permitted by security regulations. To alert passengers as to the requirements and limitations on the carriage of this smart baggage operator should include specific information on their booking and check-in websites, ticket purchase and check-in counters, baggage drop-off areas and boarding gates. Operators should also consider including information contained within in-flight magazines, or other tools used to communicate with passengers.

Cabin firefighting procedures

Firefighting procedures require that any lithium battery showing signs of overheating should be cooled as quickly as possible using water or non-flammable liquid. The majority of PEDs powered by lithium batteries are held and/or used during flight. Passengers and cabin crew are therefore more able to identify an overheating device and take appropriate action to cool it before the point of ignition. In the case of batteries installed within carry-on bags, these are more difficult to identify at an early stage, due to their stowage in the cabin. This should be considered in the safety risk assessment. To effectively cool an overheating lithium battery either before or after ignition, the battery should be fully immersed in water or non-flammable liquid where possible. Where a battery is not able to be removed quickly or safely, the device in which it is contained should be immersed in water. Where the overheated device is the size of a carry-on bag, it is unable to be fully immersed in water or placed in a fire containment device. This is a considerable hazard and should be carefully considered by the operator before determining a policy on acceptance for carriage.

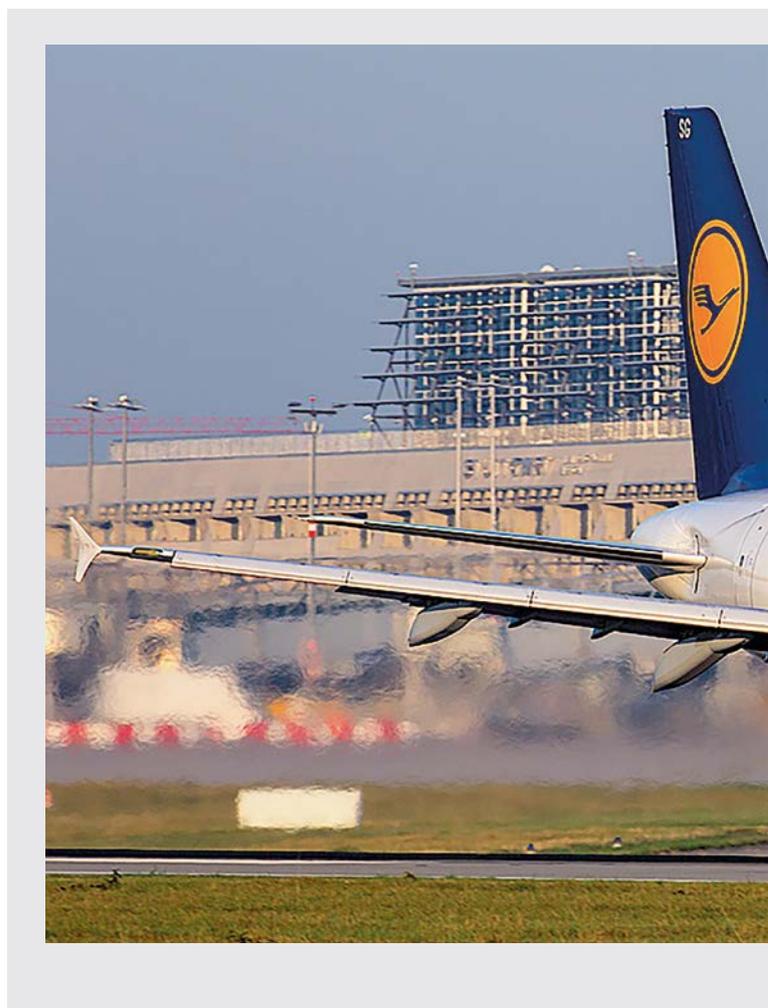
Quelle: BFU und EASA

Lufthansa CityLine – Trojanisches Pferd für den Kranich?

Im Gegensatz zu den Passagierfluglinien sind die Frachtfluggesellschaften recht erfolgreich durch die Corona-Pandemie gekommen. So auch die Frachtgesellschaft der Lufthansa, die Lufthansa Cargo. 772 Millionen Euro, so berichtet das Luftfahrtportal „Aerotelegraph“, hat Lufthansa Cargo für ihre Mutter eingeflogen. Das lag natürlich in erster Linie an der Tatsache, dass die meisten Linienflüge, die normalerweise Fracht als „Belly Freight“ mitnehmen, am Boden bleiben mussten und die Fracht eben mit den Cargofliegern befördert werden musste. Es lag jedoch auch daran, dass die Piloten mit ihrem Arbeitgeber eine „Regelungsabsprache“ getroffen hatten, mit der bestimmte Teile ihres Tarifvertrags außer Kraft gesetzt wurden, sodass Lufthansa Cargo ihre Frachter maximal einsetzen konnte. Allerdings wurde den Piloten ihre Bereitschaft nicht entsprechend honoriert (wobei hier nicht das Gehalt gemeint ist). Denn dieser besondere „Corona-Spirit“ ist aus Gründen, auf die hier nicht eingegangen werden soll, inzwischen verfliegen.

Nun haben das prognostizierte Wachstum bei den E-Commerce-Sendungen von rund 20 Prozent und eine zunehmende Nachfrage nach „Same Day Services“ die Lufthansa bewogen, zunächst zwei ihrer derzeit arbeitslosen A321 zu Frachtern umzubauen. Dabei erhalten die dann als A321P2F bezeichneten Maschinen große Frachttüren und werden zukünftig in der Lage sein, rund 28 Tonnen Nutzlast über eine Entfernung von 3.500 Kilometer zu transportieren. Ihre Basis wird Frankfurt sein.

Natürlich ist diese Entscheidung der Lufthansa, sich ein Stück des „E-Commerce-Kuchens“ zu sichern, gut und richtig. Allerdings hat Lufthansa Cargo mit ihrer Pressemitteilung, die sie hinsichtlich ihres Vorhabens in die Welt gesetzt hat, gleichzeitig einen dicken Tropfen Wermut in das Glas gegossen. Denn diese A321 sollen nicht, wie eigentlich zu vermuten wäre, von Piloten der Lufthansa Cargo durch Europa pilotiert werden, sondern von ihren Kollegen der CityLine. Der Grund hierfür liegt auf der Hand: Im Gegensatz zu ihren Kollegen von der CityLine unterliegen die Piloten der Cargo dem Konzerntarifvertrag. Und damit sind sie für das Management der Lufthansa eindeutig zu teuer, weshalb die Kranich-Airline sich für eine billigere Variante entschieden hat. Und, um Missverständnissen vorzubeugen: Mit der „billigeren Variante“ soll nicht zum



Ausdruck gebracht werden, dass die Piloten der CityLine deshalb als schlechtere oder gar als minderwertige Piloten angesehen werden. Ganz im Gegenteil – sie verrichten ihren Job mit derselben Professionalität wie ihre Kollegen der Lufthansa Cargo und der Lufthansa Passage. Aber sie sind für das Management der Lufthansa eben die preisgünstigere Variante, weshalb sie Platz in den Cockpits der A321P2F nehmen werden.

Nun kann man dieses Verhalten der Lufthansa nicht unbedingt als „Tariffucht“ bezeichnen. Denn schließlich verfügen die CityLine-Crews natürlich auch über einen Tarifvertrag. Nur eben über einen, aus der Sicht des Managements, günstigeren. Und das Verhalten der Lufthansa ist auch nicht so besonders neu. Das „Outsourcing“



Lufthansa A321 – demnächst als Frachter unterwegs. Foto: Bianca Renz

von bestimmten Betriebsteilen aus dem eigentlichen Konzern ist eine vielfach angewandte Übung, die Personalkosten zu drücken.

Nun hilft es nicht, sich über das Verhalten der Lufthansa zu echauffieren. Vielmehr scheint es sinnvoll zu sein, über die weiteren Konsequenzen dieser Entscheidung hinauszudenken. Denn dabei muss die Frage erlaubt sein, ob es hier nicht nur darum geht, die A321-Frachter mit „preiswerteren“ Piloten zu betreiben, sondern ob die Lufthansa nicht versucht, die CityLine gewissermaßen als Trojanisches Pferd zu verwenden, um einen Angriff auf den „teuren“ Konzerntarifvertrag zu starten und ihm auf lange Sicht den Garaus zu bereiten. Denn, wenn die Lufthansa weitere Betriebsteile „outsourced“ und immer mehr Be-

schäftigte nicht nach dem Konzerntarifvertrag, sondern eben nach einem billigeren beschäftigt werden, so wird dieser früher oder später aussterben.

Hier soll jetzt nicht behauptet werden, dass die Lufthansa derartige Pläne verfolgt. Aber angesichts der geplanten Flottenerneuerung wird sich zeigen, welchen Weg der Kranich einschlagen wird und unter welchen Tarifvertrag die Besatzungen der zukünftigen Boeing B777X und B787 eingruppiert werden sollen – und ob die CityLine ihrer Rolle als Trojanisches Pferd gerecht geworden ist und damit eine Abwärtsspirale bei den Gehältern eingeleitet wurde.

Wefis

BÜCHER

Werner Fischbach

Turn left, turn right, identified – Ein Fluglotse erinnert sich

ISBN: 978-3-526-5776-0

Langjähriger Chefredakteur, Redakteur und zuverlässiger Mitarbeiter des „der flugleiter“ – den Autor dieser jüngst erschienenen Publikation, Werner Fischbach, muss man diesem Leserkreis wirklich nicht näher vorstellen. Auch aufmerksamen Lesern diverser Luftfahrtfachzeitschriften ist er durch seine fundierten Beiträge kein Unbekannter.

Nach unzähligen Piloten, wie Rudolf Braunburg, Werner Utter oder Heino Caesar, die ihre Berufserlebnisse zu Papier brachten, war es wirklich an der Zeit, dass sich auch ein Fluglotse mit seiner Biografie zu Wort meldet. Werner hat sich nun aufgemacht, diese Lücke endlich zu schließen.

In seinem ersten Buch als alleiniger Autor schildert er seine persönlichen Erlebnisse als Auszubildender, Fluglotse und Sachbearbeiter an der Niederlassung Stuttgart, wodurch es in erster Linie ein Buch für alle diejenigen geworden ist, die sich in vergleichbaren Positionen befinden. Aber natürlich vergisst Werner auch jene potenziellen Leser nicht, die mit der Materie weniger vertraut sind, und nimmt sie mit auf eine Reise durch die Flugsicherungswelt. Dabei erläutert er zwangsläufig unter anderem Luftraumstruktur, Funktionsweise des Systems Flugsicherung und auch Sprechfunkverfahren. Was auf den ersten Blick langweilig erscheinen



mag, ist allerdings auch für den fachlich bewanderten Leser unterhaltend, besonders dann, wenn Werner ehrlich und unverblümt von haarsträubenden oder skurrilen Anekdoten aus seinem täglichen Arbeitsleben berichtet. Aus heutiger Sicht wirkt so manches Erlebte vollkommen unverständlich. Beispielsweise dürfte seine

Ausbildungszeit heutzutage gar nicht mehr nachvollziehbar sein – andere Zeiten, andere Methoden. Und dies gilt auch für so manch andere Schilderung, die Werner aufbereitet hat. Garantiert fallen dabei jedem Fluglotsen, der sich mit diesem Buch beschäftigt, umgehend vergleichbare eigene Erlebnisse ein – man ist eben nicht alleine. Und leider vergisst man im Laufe der Jahre viele davon. Umso besser, dass Werner sich die Mühe gemacht hat, seine hier festzuhalten. Sie machen Lust auf mehr Erinnerungen und weitere Geschichten rund um die Flugsicherung.

So kommt auf keiner der rund 250 Seiten Langeweile auf. Der unschlagbare Preis der Publikation sollte selbst den größten Sparfuchs nicht vom Kauf dieser kurzweiligen Lektüre abhalten. Wie gesagt, Unterhaltung und Vergnügen sind im Kaufpreis inbegriffen. Für alle, die einen Blick hinter die Kulissen der Flugsicherung gewinnen möchten, gilt, um es in Anlehnung an Jan Böhmermann zu sagen: „Lesebefehl!“

HMH

Sebastian Thoma

Nach der letzten Landung

ISBN: 9783964532787; Verlag: GeraMond

Sebastian Thoma träumte schon früh vom Fliegen, sein Vater war Hubschrauberpilot und Segelflieger. Inzwischen ist Sebastian Thoma Fluglotse und Privatpilot. Das Fotografieren von Flugzeugen und allem anderen, was zum Thema Luftfahrt gehört, ist seit dem Jahr 2008 ein viel ausgeübtes Hobby.

„Nach der letzten Landung“

Sie haben einen morbiden Charme: die Flugzeugfriedhöfe der Welt. Dieser Bildband zeigt die Schönheit vergehender Technik. Die „Karriere“ der Flugzeugfriedhöfe begann nach



dem Zweiten Weltkrieg, als Tausende von Militärflugzeugen nicht mehr benötigt wurden. Für ihre „Bestattung“ sind Orte mit geringer Luftfeuchtigkeit ideal, da weniger Rost entsteht. So können über eine lange Zeit hinweg Ersatzteile entnommen oder eine Wiederindienststellung erwogen werden. Heute sorgt Corona für eine große Zahl an ausgemusterten Maschinen. Der Bildband zeigt die interessantesten dieser Plätze weltweit.

dem Zweiten Weltkrieg, als Tausende von Militärflugzeugen nicht mehr benötigt wurden. Für ihre „Bestattung“ sind Orte mit geringer Luftfeuchtigkeit ideal, da weniger Rost entsteht. So können über eine lange Zeit hinweg Ersatzteile entnommen oder eine Wiederindienststellung erwogen werden. Heute sorgt Corona für eine große Zahl an ausgemusterten Maschinen. Der Bildband zeigt die interessantesten dieser Plätze weltweit.

www.nachderletztenlandung.de oder
www.ATCPilot.com/book



Air Senegal A321: Die westafrikanische Airline, ansonsten eher selten in Europa zu sehen, bedient Mailand 3-4 Mal wöchentlich mit ihrem farbenfrohen A321. Foto: Gerrit Griem



Air Albania A319: Mit Unterstützung der Turkish Airlines versucht Air Albania erfolgreich flüge zu werden und bedient mit ihrem einzigen Flieger von Tirana aus nicht nur Istanbul, sondern auch wenige Ziele in Italien, wie hier Bologna. Foto: Gerrit Griem



Ego Airways Embraer 190: Das junge italienische Start-up führt Inlandsflüge sowie Flüge ins benachbarte Ausland mit dieser bislang einzigen Maschine durch; hier aufgenommen bei der Landung in Parma. Foto: Gerrit Griem



ETF Airways B737: Ebenfalls neu, klein – und sehr wahrscheinlich nicht lange am Himmel zu sehen – ist die kroatische ETF Airways, die mit zwei recht alten B737 ihr Glück versucht; hier im Juni in Basel gesichtet. Foto: Gerrit Griem



Olympus Airways B757: Luftfracht hat ja derzeit Hochkonjunktur, und auch die sonst recht unbekannte griechische Olympus Airways ist mit ihrer 30 Jahre alten B757 in Europa mit von der Partie, wie hier in Brescia. Foto: Gerrit Griem



CMA CGM Air Cargo A330: Seit Mai ist ein weiterer Frachtoperator am Himmel zu sehen: Die französisch-belgische CMA CGM Air Cargo bedient mit A330 weltweit Ziele ab Lüttich. Foto: Gerrit Griem

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Nachdem der weltweite Boom im Bereich E-Commerce DHL Express ein starkes Wachstum beschert hat und die Airline weiteres Wachstum erwartet, baut DHL Express in Österreich eine weitere Tochtergesellschaft auf. Dazu sollen bis zu 20 B757F, die von DHL Air UK kommen sollen, innerhalb Europas eingesetzt werden. Wenn die zuständigen Behörden diesen Plänen zustimmen, soll die neue Gesellschaft noch dieses Jahr den Betrieb aufnehmen.

oo00oo

Im Mai hat Airbus den 100. A400M an die spanische Luftwaffe ausgeliefert; es ist gleichzeitig die zehnte Maschine dieses Typs für die spanischen Luftstreitkräfte. Am 24. Mai führte der A400M seinen Jungfernflug von Sevilla zur spanischen Basis der A400M in Zaragoza durch.

oo00oo

Am 31. Mai wurde bei Austrian Airlines (AUA) der letzte Linienvflug mit einer Dash-8 durchgeführt. Dabei wurde die Bombardier Dash-8-Q400 OE-LGI auf dem Flugpaar AUA 905/906 von Wien nach Innsbruck und zurück eingesetzt. Damit endet bei der AUA der Betrieb mit Propellerflugzeugen. Zuletzt hatte die österreichische Fluggesellschaft 18 Dash-8 betrieben und hat nun nur noch Jets von Airbus, Boeing und Embraer in ihrer Flotte.

oo00oo

Nachdem sowohl der Schweizer Bundesrat (die Regierung) als auch der Kanton Zürich den Ausbauplänen des Flughafens Zürich-Kloten zugestimmt haben, kann der Airport zwei seiner drei Pisten verlängern. Dabei sollen die Piste 10/28 um 400 Meter nach Westen auf insgesamt 2.900 und die Piste 14/32 um 400 Meter nach Norden auf 3.700 Meter verlängert werden.

oo00oo

Mit einer zum Frachter umgebauten Passagiermaschine vom Typ B777-300ER hat Korean Air den längsten Nonstop-Flug ihrer Geschichte durchgeführt. Das Flugzeug legte in 14 Stunden und 42 Minuten die 13.405 Kilometer lange Strecke von Seoul-Incheon nach Miami zurück. Normalerweise wird bei diesem Flug eine Zwischenlandung in Anchorage eingelegt.

Die Frachtfluggesellschaft Cargolux, die mit 30 Exemplaren eine reine B747-Flotte betreibt, möchte keine weiteren Jumbojets mehr beschaffen. „Wenn ich die Notwendigkeit berücksichtige, unseren CO₂-Fußabdruck zu reduzieren, dann ist die Einflottung von weiteren B747 keine wirkliche Option für die Zukunft“, meinte der CEO von Cargolux. Als Nachfolger für die Jumbos hat Cargolux den Umbaifrachter B777-300ERSF oder die Frachtvariante des A350 ins Auge genommen.

oo00oo

Das neue Unternehmen „Deutsche Aircraft“ und „H2FLY“, das mit dem Testflugzeug HY4 den weltweit ersten wasserstoff-elektrischen Passagierflug durchgeführt hat, wollen künftig zusammenarbeiten und planen, im Jahr 2025 eine wasserstoff-elektrisch betriebene Dornier Do328 in die Luft zu bekommen.

oo00oo

Nachdem die EU-Kommission ihre Zustimmung zur Nachfolgegesellschaft der Alitalia, der Italia Trasporto Aereo (ITA), erteilt hat, möchte die neue italienische Fluggesellschaft am 15. August mit 52 Flugzeugen (sieben Großraumflugzeuge und 45 Schmalrumpfflugzeuge) an den Start gehen. Alitalia soll am 15. Oktober den Betrieb einstellen. Was mit dem Traditionsnamen geschehen soll, ist noch nicht bekannt.

oo00oo

Im Streit um die Subventionen an den Flughafen Frankfurt-Hahn hat die Lufthansa erneut den Kürzeren gezogen, nachdem der Europäische Gerichtshof das Urteil der Vorinstanz bestätigt hatte. Neben den Beihilfen an den Flughafen Hahn hatte die Lufthansa den Vertrag zwischen dem Flughafen und Ryanair hinsichtlich der Abfertigungsentgelte moniert.

oo00oo

Am 1. Juni hat das Bundesverfassungsgericht eine Beschwerde des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) gegen den weiteren Ausbau des Flughafens München abgewiesen, da die Kläger unvollständige Unterlagen eingereicht hatten. Zuvor waren die Umweltschützer vor dem Bayerischen Verwaltungsgesichtshof und dem Bundesverwaltungsgericht unterlegen. Damit sind sämtliche Rechtsmittel gegen den Ausbau des Flughafens ausgeschöpft.

Wegen der explosionshaften Zunahme an Covid-19-Infektionen hat die thailändische Regierung sämtliche Inlandsflüge vom 21. Juli bis zum 3. August untersagt. Nur auf den Strecken von Bangkok zu den Inseln Phuket und Ko Samui darf noch geflogen werden; die Flüge können jedoch nur von geimpften Touristen genutzt werden. Diese Maßnahme hat die Fluggesellschaften Thai Air Asia, Bangkok Airways, Thai Lion Air, Nok Air, Thai Smile und Thai Vietjet in eine existenzielle Krise gebracht.



Am 31. Mai hat die AUA den letzten Linienflug mit einer Dash-8 durchgeführt. Foto: AUA



Um Flugzeuge hautnah zu erleben, muss man nicht unbedingt in die Karibik fliegen. Foto: Werner Fischbach



Redaktionsschluss

Ausgabe 5/2021 – 19.09.2021

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), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow, Frank Sasse (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Melina Münch (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Thomas Ullrich (Allgemeine Dienste), Rainer Bexten, Sebastian Thoma (Bild- und Foto-reportagen) Barbara 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, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Michael Kassebohm, Barbara Gegenwart, Bernd Büdenbender, Stefan Handke, Catja Gräber, Tis Meyer, Frank Schuchardt, Thomas Ullrich

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: B747 auf Warteposition. Foto: Sebastian Thoma
U3: Storage. Foto: Sebastian Thoma
U4: „Doppeldecker“, Flughafen München. Foto: Werner Fischbach

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





SINGAPORE AIRLINES

9V-SW0

A3 08L CAT I