

der flugleiter



Die wichtigste Lehre



Fragen an die Gründer



11. Deutsches Flight Safety Forum



Glosse
Twitter haben viele Nutzer

Freiheit tu ich euch öffentlich kund,
die Karl und mancher Fürst fürwahr
dieser Stelle gegeben hat
dafür danket Gott,
das ist mein Rat!

Roland mit dat kruse Haar,
Wat he kickt so sunnerbar!
Roland mit den Wapenrock
steiht so stief as wi een Stock.
Roland mit dem spitzen Knee
Segg maal, deit di dat nich weh?



Herzlich willkommen
zur Bundes FB Konferenz FSBD
Bremen 2013



Gewerkschaft der Flugsicherung
Trade Union of Air Navigation Services

Urteilsverkündung im 9,5-Mio.-Verfahren

Liebe Mitglieder,
am heutigen Tag wurde vor dem Arbeitsgericht Frankfurt das Urteil in Erster Instanz bezüglich der 9,5-Millionen-Euro-Klage auf Schadensersatz nach dem Tarifkonflikt GdF/Fraport aus den Monaten Februar/März 2012 verkündet. Dieser wird gefordert von Lufthansa, Air Berlin und der Fraport GmbH.

**Zu Beginn gab der Vorsitzende Richter das folgende Urteil bekannt:
Die Schadensersatzforderungen der 3 Kläger werden vollumfänglich zurückgewiesen! Sämtliche Kosten des Verfahrens haben die Kläger zu tragen!**

Zur Begründung:

Vorab möchte ich erklären, dass ich natürlich kein Jurist bin, aber dennoch versuche euch die wichtigsten Bestandteile der Urteilsbegründung in meinen Worten wieder zu geben.

Zur Forderung von Fraport:

Die verhandelnde Kammer sah im Streik bei der Fraport zwar eine gewisse Rechtswidrigkeit, welche sich jedoch einzig auf eine Verletzung der Friedenspflicht im Forderungskatalog bezieht, die nach Aussage des Richters aber (Zitat) „nur untergeordnete Forderungen betrifft und keine Auswirkungen auf die eigentlichen Forderungen hatte“. (Zitat Ende)

Deshalb ergibt sich daraus keine Haftung der GdF, da das Streikszenario auch bei unterstelltem rechtmäßigem Alternativverhalten kein anderes gewesen wäre. Auch sei keine Beeinträchtigung des Gemeinwohls entstanden und der Streik auch nicht aus anderen Gründen unverhältnismäßig.

Zur Forderung der Lufthansa und Air Berlin:

Hier stellte der Richter klar, dass es keine eigenen Ansprüche gegenüber der GdF gäbe. Das Gericht konnte (wie bei den beiden bereits laufenden Verfahren) keinen Eingriff in die Ausübung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes feststellen. Es fand während der Streiktage keine direkte Stoßwirkung gegen o. g. Gesellschaften statt und eine Fernwirkung reiche nicht für Schadensersatz aus.

Zum angedachten Unterstützungsstreik der Fluglotsen des Tower Frankfurt:

Da der Richter in der Hauptsache keine ausreichenden Gründe für Schadensersatz erkennen konnte, gibt es auch aufgrund fehlender Kausalität keinerlei Grund auf Schadensersatzforderungen, die sich auf diese Streikankündigung beziehen.

Natürlich ist davon auszugehen, dass die unterlegenen Kläger in die Berufung gehen werden und wir uns in absehbarer Zeit vor dem LAG Hessen wiedersehen werden. Nichtsdestotrotz ist dieses heutige Urteil ein wegweisender Schritt in die richtige Richtung und ein guter Tag für unsere GdF sowie für die gesamte Tariflandschaft in Deutschland.

Viele Grüße

Matthias Maas
Bundesvorstand Presse und Kommunikation
Sprecher der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.





13
10 Jahre GdF



25
10 Jahre GdF – Bremen



32
Sequestrierung –
Die Folgen für den Luftverkehr



37
Twitter haben
viele Nutzer

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF – Termine

Presse & PR

07 | Neues von Presse und Kommunikation
08 | Eine Legende geht in die UV – Kommentar

Tarifkommission

09 | Bericht aus der DFS-Tarifkommission
10 | VC, UFO und ver.di reichen Bundestagspetition zur Abschaffung der Luftverkehrssteuer ein

10 Jahre GdF

11 | Die wichtigste Lehre
13 | Time of Change
15 | So wird man Schatzmeister
19 | Das Zehnjährige
21 | Fragen an Dirk Vogelsang
22 | Fragen an Klaus Berchtold-Nicholls
23 | Fragen an Hansgeorg Zaske
24 | Eine Frage des Willens

Aktuell

25 | 2013 – Bremen
35 | Lotsen treffen Piloten
36 | 11. Deutsches Flight Safety Forum

Ehemalige

29 | Mit Wolfgang Kassebohm fing alles an...

Joe's Corner

31 | Zeitreise (Teil 2)

ATC USA

32 | Sequestrierung – Die Folgen für den Luftverkehr

Accidents

34 | Tödlicher Absturz mit 93 Toten vermutlich auf Übermüdung zurückzuführen

Bücher

35 | Endlich frei von Flugangst

Glosse

37 | Twitter haben viele Nutzer

Airports

38 | Nachdenken über Fluglärm und das „Wunder“ von Flörsheim
40 | 20 Gates nur für den A380
41 | AERO 2013 mit eingeschränkter Kapazität



von Michael Schäfer,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, geneigte Leser!

Im November 2012 hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) bei einer sogenannten „Stake Holder Consultation“, die An- und Abfluggebühr, die bis Ende 2014 dem bekannten Vollkostendeckungsprinzip unterliegt, bekannt gegeben.

Die errechnete Ursprungsgebühr, die eine Erhöhung von ca. 12,1 % vorsah wurde durch das BAF auf 11,6 % begrenzt. Diese Erhöhung wurde in Nutzerkreisen ob der schwierigen wirtschaftlichen Situation, heftig kritisiert und in der Öffentlichkeit angeprangert. Obwohl das Vollkostendeckungsprinzip eindeutige Mechanismen nach sich zieht, reagierte der „oberste Gesellschafter“ der DFS, Verkehrsminister Ramsauer entsprechend dem Willen der Luftfahrtunternehmen. Mit seiner Aussage am „Abend der Luftfahrt 2012“, dass die DFS Bestandteil eines „giftigen Wirkungsvierecks“ für den Luftverkehr sei, wurde der Tiefpunkt der Äußerungen erreicht. Immerhin ist der Bund 100 % Eigentümer der DFS. Mir ist nicht bekannt, dass sich ein Eigentümer jemals so negativ in der Öffentlichkeit über sein Unternehmen geäußert hat.

Auf „Anregung“ des Verkehrsministers wurde ein runder Tisch aller Beteiligten einberufen um sich mit der Thematik Gebührensatzung erneut auseinanderzusetzen. Im Ergebnis wurde die Gebührenerhöhung von 11,6 % auf 6,25 % reduziert und vom BAF umgesetzt. Begründet wurde diese Reduzierung durch unrealistisch höhere Verkehrssteigerungen, durch Reduzierung der im Wirtschaftsplan eingestellten Tarifierhöhungen für den Bereich An- und Abflug von 3 % auf 1 % und durch die Streckung der Verlustforderung gem. Vollkostendeckung von 2 auf 3 Jahre.

Die GdF hat Verständnis für gewisse Gestaltungsfreiräume bei der Gebührenfestsetzung, wie es auch in der Vergangenheit praktiziert wurde, z. B. nach dem Anschlag auf das World Trade Center und dem folgenden weltweiten Rückgang des Luftverkehrs. Aber, dass in einer wirtschaftlich schwierigen



Situation für alle am Luftverkehr beteiligten, die wirtschaftliche Last ausschließlich von der DFS zu tragen ist, ist ein No-vum und durch die Lobbyarbeit der einzelnen Luftfahrtunternehmen und die mangelnde Unterstützung des DFS-Eigentümers begründet. Wir alle hoffen, dass der Luftverkehr anzieht und die negativen Konsequenzen dieses politischen Eingriffs, für die DFS lindert.

Erlauben Sie mir noch ein Wort in eigener Sache.

Am 24. und 25. Mai findet die nachzuholende Bundesdelegiertenkonferenz 2012 statt. Unter anderen wird auf dieser Veranstaltung auch ein neuer Bundesvorsitzender der GdF gewählt. Ich habe frühzeitig erklärt, dass ich für dieses Amt nicht mehr kandidiere. Nach knapp 18 Jahren Vorstandsverantwortung in VDF und GdF möchte ich mich an dieser Stelle für das über diesen langen Zeitraum entgegengebrachte Vertrauen, die Unterstützung meiner Vorstandskollegen, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Geschäftsstelle, sowie der Mitglieder bedanken. Ich bedanke mich für die überwältigende Solidarität nicht nur in guten sondern auch in schwierigen Zeiten.

Es war mir eine Ehre.

Ich habe beiden Kandidaten für das Amt des Bundesvorsitzenden meine volle Unterstützung, insbesondere bezüglich der internationalen Angelegenheiten, in welcher Konstellation auch immer zugesagt.

Herzlichst

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Michael Schäfer'. The signature is fluid and cursive.

Michael Schäfer
Bundesvorsitzender

EDITORIAL

EINLADUNG

zur verschobenen Bundesdelegiertenkonferenz 2012
am 24. und 25. Mai 2013 in 64295 Darmstadt

Ort: Hotel Maritim Konferenzhotel, Rheinstraße 105



1. Vorschlag der Tagesordnung

- P.1: Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden
- P.2: Wahl und Einsatz der Tagungsleitung
- P.3: Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung
- P.4: Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5: Berichte
 - P.5.1: Bericht des Bundesvorstands
 - P.5.2: Bericht Bilanz 2011
 - P.5.3: Bericht des Kontroll- und Beschwerdeausschusses
 - P.5.4: Bericht Vermögensverwaltung
 - P.5.5: Bericht Revisionskommission
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8: Bundesvorstandswahlen
 - P.8.1: Bundesvorsitzende/r
 - P.8.2: Bundesgeschäftsführer/-in
 - P.8.3: Leiter/-in Tarif- und Rechtswesen
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.10: Tarifpolitik
 - P.10.1: Bericht aus der Tarifkommission
- P.11: Interne Organisation
 - P.11.1: Budget 2013
 - P.11.2: Organisation GdF/Geschäftsstelle
 - P.11.3: Zusammenarbeit mit Verbänden/Gewerkschaften
 - P.11.4: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 - P.11.5: Gewerkschaftszeitschrift „der flugleiter“
 - P.11.6: Interne Kommunikation
 - P.11.7: Homepage
 - P.11.8: Bundesdelegiertenkonferenz 2013
- P.12: Verschiedenes
- P.13: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.

GdF – Termine

April 2013

04.04. – 06.04.	ATCEUC – Meeting	Dublin
04.04. – 05.04.	Arbeitsgruppe „BAG/FDB“	Frankfurt
04.04.	Arbeitsgruppe „FIS“	Frankfurt
08.04.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
11.04.	Arbeitsgruppe „EASA Lizenzierung Apron“	Frankfurt
11.04. – 12.04.	Tarifkommissionssitzung	Köln
15.04. – 19.04.	IFATSEA Executive Board	Ottawa
16.04.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt
22.04.	Bundevorstandssitzung	Frankfurt
24.04. – 28.04.	IFATCA – Konferenz	Bali

Mai 2013

02.05. – 03.05.	MARC Meeting	
14.05.	FSTD – Vorstandssitzung	Langen
23.05.	Bundevorstandssitzung	Frankfurt
24.05. – 25.05.	Bundesdelegiertenkonferenz	Darmstadt
30.05. – 01.06.	D.A.CH. – Meeting	Schweiz

Juni 2013

06.06. – 08.06.	IFATSEA – Meeting	Italien
12.06.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt
19.06. – 20.06.	Eurocontrol Agency Advisory Body	Brüssel
26.06.	Tarifkommissionssitzung	Frankfurt
24.06. – 28.06.	Sitzung des ATM Requirements and Performance Panel	

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



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

www.lizenzverlust.de

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

Berichtszeitraum 01.01.2013 – 14.03.2013

Neues von Presse und Kommunikation



von
Matthias
Maas

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

ganz ruhig und schon fast gemütlich fing das neue Jahr für die GdF an. Mal abgesehen von einer Bundesvorstandssitzung gegen Ende Januar und einer komplett neuen Geschäftsführung bei der DFS würde es kaum was zu berichten geben.

Doch ganz plötzlich war er da!

Wir hatten einen Tarifabschluss in einer Vergütungsrunde! Erzielt in wenigen Verhandlungsstunden (kein Schreibfehler, wirklich in „Stunden“ und nicht „Runden“), fast unbemerkt von der Öffentlichkeit. Und da ja auch in keiner Weise und zu keiner Zeit annähernd das Wort „Streik“ oder „Streikdrohung“ gefallen war, hatte auch danach in der Presselandschaft kaum jemand Interesse an diesem Abschluss.

Von meiner Seite „Vielen Dank“ an alle, die damit gezeigt haben, dass die GdF stets in der Lage ist, auch ein verlässlicher und mit Augenmaß verhandelnder Tarifpartner sein kann. Bleibt zu hoffen, dass auch auf Seiten der DFS dies zur Kenntnis genommen wurde und in Zukunft bei anderen Themen in ähnlicher Weise gemeinsam für alle tragbare Lösungen gefunden werden können.

Im Monat Februar musste dann die Tarifkommission noch diesem Ergebnis zustimmen, was sie letztendlich auch einstimmig tat. Ebenfalls fand die erstinstanzliche Verhandlung in der „Lex Fraport“ statt.

Vor dem Arbeitsgericht wurde über die gemeinsame Schadensersatzforderungen der Fraport AG, der Lufthansa und Air Berlin in einer Höhe von ca. 9,5 Millionen € verhandelt. In etwa 5 Stunden wurden vor dem Richter schon fast endlos Argumente beider Parteien ausgetauscht.

Letztendlich ist zumindest für mich keinerlei Tendenz für die Verkündung des Urteils am 25.03.2013 ersichtlich. Was allerdings klar ist dass, ganz egal wie der Richter entscheidet, es eine Berufung vor dem LAG geben wird und die Gegenpartei eine endgültige Klärung dieses Falles vor dem Bundesarbeitsgericht in Erfurt anstrebt. Aus diesem Grund gab der anwaltliche Vertreter der klagenden Parteien auch zu Beginn des Verfahrens gegenüber dem Richter zu Protokoll, im Fall eines Schadensersatzanspruchs auf die Vollstreckung (diese wäre nach der ersten Instanz praktisch sofort möglich) bis zum letztinstanzlichen Urteil (wird wohl das BAG Erfurt sein) zu warten.

Positiv kann man dem Verfahren abgewinnen, dass sich die DFS aus diesem Verfahren gegen die GdF zurückgezogen hat

und auch die gegenseitigen Streiterklärungen sowohl von der GdF wie auch von der DFS zurückgezogen worden sind. Zum Schluss noch ein kleiner Ausblick in die Zukunft: Im März fand inzwischen in Bremen die jährliche FSBD-Konferenz statt, ebenso eine außerordentliche FSTD – Versammlung.

Im Rahmen dieser Veranstaltungen fand ebenfalls eine kleine Feier anlässlich des 10-jährigen Bestehens der GdF statt, über die an anderer Stelle in dieser Ausgabe noch ausführlicher berichtet wird.

Im April finden bei der DFS Aufsichtsratswahlen statt, und ich möchte schon jetzt an dieser Stelle alle GdF-Mitglieder bitten, von ihrem Wahlrecht Gebrauch zu machen und die GdF bei dieser Wahl tatkräftig zu unterstützen. Eine starke Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat der DFS ist wichtig für die weitere Zukunft der Firma. Und eine starke Arbeitnehmervertretung mit kräftiger Beteiligung der GdF umso mehr. Ebenfalls finden im April die Aufsichtsratswahlen bei der Fraport AG statt und auch dort werden wir die bei uns organisierten Mitarbeiter nach besten Kräften unterstützen, damit auch sie weiterhin ein starke Gemeinschaft innerhalb dieses Großkonzerns bilden können.

Letztendlich wird dann im Mai die noch nachzuholende Bundesdelegiertenkonferenz 2012 in Darmstadt durchgeführt. Mit den anstehenden Wahlen des Bundesvorsitzenden, des Bundesvorstandes Tarif und Recht, sowie des Bundesgeschäftsführers wird sich danach auch der weitere Weg der GdF aufzeigen und uns alle hoffentlich in eine sichere Zukunft für uns und unsere Arbeitsplätze bringen.

Kurzfristig werde ich euch wie gewohnt mit den Mitgliederinformationen per E-Mail möglichst zeitnah informieren.

Bis dahin grüße ich euch alle recht herzlich,

Matthias „Matze“ Maas

Bundsvorstand Presse und Kommunikation



→ *Bye, bye, RW*
Unsere Karlsruher Flugsicherungslegende hat fertig. Ralph Reinwarth an seinem letzten Arbeitstag im Februar kurz vor seinem 55. Geburtstag. Carpe tempus in civitas nemetum (Speyer).

Eine Legende geht in die ÜV – Kommentar

Ich gebe durchaus zu – immer schlecht, wenn der Autor mit „ich“ anfängt - aber KBB bittet um Nachsicht.

Zum ersten, weil nun haargerade über meinem kleinen Text einer der wohl bekanntesten Lotsen Deutschlands – Ralph Reinwarth – abgebildet ist, zum anderen, weil es sich dann so gehört. Ganz zu schweigen davon, dass er es verdient hat.

Dass dieses Heft etwas Besonderes ist, wird außerdem offensichtlich. Ist es doch zwei Fakten besonders gewidmet. Der GdF, vor 10 Jahren ebenfalls in Bremen gegründet, außerdem die zweite Gründung („Aber das ist wieder eine andere Geschichte“).

Zum anderen ist es wohl so, dass es der Erinnerung des „Cheffe“ nach, eines der an Seitenzahlen und damit an Gewicht magersten Exemplare überhaupt war und ist. Wird also unsere sparsame Petra freuen und die Post ärgern.

Zum Schluß noch eines, das einfach erwähnt werden muß:

Ausgabe 1: Seite 11, ein Artikel von Dr. Klaus Vosteen über den „Krankengeldzuschuß“ und über den „Wegfall der Rentenversicherungspflicht des Übergangsgeldes“. Der letztgenannte Beitrag endet auf Seite 14 unten, darunter steht der Name von RA Stephan Brozeit – Verfasser des nachfolgenden Artikels „Wenn der Himmel einstürzt“, korrekterweise natürlich mit seinem Namen und seinem Foto, wie beim flugleiter üblich. Die Nennung des Namens Brozeit unter dem vorangehenden Beitrag ein Fehler der Redaktion also, der – wenn auch selten – einmal vorkommen kann.

Wer das „atcnet“ kennt und sich die Beiträge einmal antun möchte (es gibt auch gute), sollte sich nicht entgehen lassen, was die „SdÜ“ aus diesem Versehen gemacht hat. Wenn man es dreimal gelesen hat, findet man sich auf jeden Fall in Autos mit irgendwelchen „Roten Kreuzen“ wieder. (Teuer, nebenbei). Gründe: Nicht zu stoppender Lachanfall – also O₂-Zufuhr – oder Genesungstage in der Tiefenpsychiatrischen Heilanstalt. Na, wie auch immer. Die Ausgabe 3/13 wird über Wichtigeres berichten: Die GdF wird einen neuen Vorstand haben. Grund genug für einige Seiten.

Bericht aus der DFS-Tarifkommission



von
Thorsten
Wehe

DFS-Tarifkommission

Die 1. ordentliche Sitzung 2013 der DFS-Tarifkommission (TK) fand am 14. Februar 2013 in Frankfurt a.M. statt. In diesem Bericht lesen Sie eine Nachbetrachtung auf die Vergütungsrunde 2012/2013 bei der DFS. Begleitet wurde das dann doch schnell gefundene Ergebnis vom Personalwechsel der DFS-Geschäftsführung. GdF und DFS haben sich verständigt, Tarifgespräche über die ungekündigten Sonderregelungen FS-Dienste zu führen.

DFS – Vergütungsrunde 2012/2013

Bereits im August 2012 beschloss die TK eine Forderung zur Vergütungsrunde 2012. Die Forderung umfasste eine lineare Steigerung von 2,9% für den Vergütungstarifvertrag (VTV), Vergütungsvertrag-Auszubildende (VTV-A) und Zulagentarifvertrag (ZTV) und einer Einmalzahlung in einer noch nicht bestimmten Höhe. Die Forderung einer Einmalzahlung war die tarifpolitische Abwehrreaktion der GdF zur Beteiligung der DFS an einer Gemeinschaftsschadensersatzklage von Fraport, Lufthansa, Air Berlin und DFS in Höhe von 10 Millionen EUR. Die GdF wird aktuell von einer Reihe von Schadensersatzklagen überzogen, die sich in durchgeführten Arbeitskämpfmaßnahmen bei der Vorfeldkontrolle Stuttgart, der Vorfeldkontrolle Frankfurt und dem angekündigten Arbeitskampf bei der DFS begründen.

Diese Reihe von Schadensersatzklagen hat als Ziel die Zerstörung der GdF als kleine effektive Gewerkschaft in der Mobilitätsinfrastruktur. Damit soll das ohnehin restriktive Streikrecht auf die politische Agenda gehoben werden und möglichst ein Streikverbot für sensible Transportbereiche wie Bahn und Luftverkehr erwirken. Der neutrale Beobachter mag sich nun verwundert die Augen reiben, warum nun nicht die große Gewerkschaft Verdi anlässlich der Arbeitskämpfmaßnahmen der Beschäftigten bei den Sicherheitskontrollen an den Flughäfen Düsseldorf, Köln-Bonn und Hamburg mit Schadensersatzklagen überzogen wird. Aber die betroffenen Flughäfen und Fluggesellschaften scheuen anscheinend den Großkonflikt um das Recht auf Streik mit einer Gewerkschaft des DGB. Zurück zur DFS. Die TK war sich des Umstands bewusst, dass ein Tarifabschluss zur Vergütung mit der alten Geschäftsführung nicht ohne eine weitere Konfrontation in Aussicht stand. Zudem sollte der neuen Geschäftsführung die Möglichkeit eingeräumt werden, einen Neuanfang zwischen den Sozial- und Tarifpartnern zu gestalten.

Dies war am 29.01.2013 gelungen. Mit Hr. Joachim Kienzle als neuer Tarifführer der DFS wurde bereits in der zweiten Verhandlungsrunde ohne lange Nachtsitzung ein Ergebnis gefunden. Zwei Prozent lineare Steigerung ab dem 01.01.2013

mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2013 und eine Einmalzahlung in Höhe von 350,00 EUR für die Monate November und Dezember 2012, Auszubildende erhalten eine Einmalzahlung in Höhe von 200,00 EUR. Die DFS hatte zuvor eine weitreichende Entscheidung getroffen, sie zog sich aus der Schadensersatzklage in Höhe von 10 Millionen EUR gegen die GdF zurück. Dies wird den Mitklägern Fraport, Lufthansa und Air Berlin sicherlich nicht geschmeckt haben, war aber die unerlässliche Voraussetzung für eine vertrauensvolle Verhandlungsatmosphäre. Dieser moderate Tarifabschluss ist auf breiter Front sehr positiv aufgenommen worden.

Sonderregelungen FS-Dienste

Bereits im Rahmen der Vergütungsverhandlungen hat die DFS Gesprächsbedarf zu einer Reihe von Tarifobjekten angemeldet. Die GdF wird Einladungen zu Tarifgesprächen nicht ausschlagen. GdF und DFS einigten sich darauf, die Sonderregelungen (SR) FS-Diensten im nicht gekündigten Zustand auf die Tagesordnung für Konsultationen zu setzen. Parallel wird

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Klaus Vosteen
Fachanwalt für Sozialrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Birgitta Schneider
Fachanwältin für Familienrecht

Kanzlei Bremen
Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel. 0421/96 0 99-0
Fax 0421/96 0 99-11

Kanzlei Frankfurt
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt/Main
Tel. 069/24 00 66 66
Fax 069/23 80 76 53

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

die im Tarifvertrag festgeschriebene und etablierte Validierung durchgeführt. Anhand von vielen Parametern wie Verkehrszahlen, Sektoröffnungszeiten, Änderungen von Luftraumstrukturen, Veränderungen beim Human Machine Interface (HMI), etc., wird die Zuordnung der einzelnen Türme und Einsatzberechtigungsgruppen (EBG'n) in den Kontrollzentralen zu den Ausgleichsfaktoren (Urlaub, Regenerationszeiten, Kurintervall, etc.) für Belastung und Beanspruchung überprüft.

Zurück zu den Tarifgesprächen zu den SR FS-Dienste, diese haben mit einem Auftakttermin am 14.02.2013 begonnen. GdF und DFS haben grundsätzlichen Konsens vorab eine Regelungsabrede zu schließen, die dezidiert Methode und Ablauf zu spezifischen Tarifobjekten festschreibt. In paritätisch besetzten Expertengruppen sollen gemäß Regelungsabrede Vorschläge für die Tarifkommissionen der Tarifpartner erarbeitet werden. Die finale Entscheidungshoheit obliegt wie bisher der TK. Die Insider wird es nicht überraschen, dass die DFS das Thema „Kapazität“ als dringlichstes benannt hat. Nachdem die GdF über viele Jahre hinweg der DFS tarifliche Hilfestellung gab, die Personalplanungsfehler der Vergangenheit zu heilen, fordert die DFS erneut die Öffnung von Stundenkonten in spezifischen EBG'n. Grundsätzlich ist anzumerken, dass zwischen der GdF und der DFS eingedenk

der neuen Geschäftsführer Herr Dr. Hann, Herr Prof. Scheuerle und Hr. Schickling deutlich eine veränderte Attitüde zu verspüren ist.

Auf allen Ebenen der Tarif-, Sozial- und Betriebspartner ist ein neuer Wind verspürbar. Es wird aufeinander zugegangen, es wird sich ausgetauscht, man fühlt sich als Arbeitnehmervertreter wieder wahrgenommen, ernstgenommen und respektiert. Bei allem guten Willen müssen die neuen Geschäftsführer zur Kenntnis nehmen, dass ihre Vorgänger und das DFS-Management auf höchster Ebene nachhaltig beschädigte Felder hinterlassen haben. Ebenfalls lässt sich das über viele Jahre hinweg geführte Missmanagement der DFS nicht in wenigen Wochen korrigieren. Die GdF ist angetreten, kollektivrechtliche Rahmenbedingungen zu vereinbaren. Ich persönlich werde dafür weiterhin nachhaltig eintreten und keinerlei regionalen oder örtlichen Speziallösungen als Tarifpartner Vorschub leisten. Letztendlich musste die GdF eine sehr hohe Regelungsdichte in den Tarifverträgen vereinbaren, weil die örtlichen Betriebspartner, und hier ausschließlich die Vertreter des DFS-Managements, nicht in der Lage waren, örtliche Regelungen zu vereinbaren bzw. die zentralistisch orientierten Entscheider im Gängelband einer einheitlichen Domestizierpolitik dies nicht zuließen. Wir hoffen auf Veränderung. Die wird allerdings ihre Zeit brauchen.

VC, UFO und ver.di reichen Bundestagspetition zur Abschaffung der Luftverkehrssteuer ein

Die Vereinigung Cockpit (VC), die Unabhängige Flugbegleiter Organisation UFO und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di fordern die Bundesregierung auf, die zum 1. Januar 2011 eingeführte Luftverkehrssteuer (LuftVSt) abzuschaffen. Dazu reichte die VC mit Unterstützung durch UFO und ver.di eine Petition im Bundestag ein.

Seit 2011 sind Fluggesellschaften gezwungen, Ticketsteuern pro Passagier zu entrichten. Aufgrund des nationalen Alleingangs führt diese Steuer zu massiven Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten von deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen und schadet dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Fluggäste weichen auf ausländische Flughäfen aus und verdrängen so deutsche Fluggesellschaften in grenznahen Regionen. Aufgrund der extremen Konkurrenzsituation auch zu Unternehmen, die im außereuropäischen Raum angesiedelt sind und die die Steuer kaum trifft, ist es nicht möglich, die Steuern vollständig auf die Flugtickets umzulegen. Knapp 60 Prozent der Steuer müssen von sechs deutschen Fluggesellschaften aufgebracht werden, während über 100 ausländische Fluggesellschaften lediglich 40 Prozent der Steuer zu erbringen haben.

Eine Branche, deren Gewinne pro Jahr meist unter einer Milliarde liegt, wird massiv beschädigt, wenn man ihr zusätzliche Lasten von fast 600 Millionen Euro auferlegt. Umweltschutzbemühungen werden behindert, indem den Fluggesellschaften wichtiges Kapital, welches für die Investitionen in leisere und verbrauchsärmere Flugzeuge notwendig ist, entzogen wird. Tausende von Arbeitsplätzen werden aktuell in deutschen Luftfahrtunternehmen abgebaut. Auch die Luftverkehrssteuer trägt ihren Teil der Verantwortung an diesem Stellenabbau.

„Inzwischen haben auch viele in der Politik den Fehler, eine Luftverkehrssteuer in Deutschland einzuführen, erkannt. Wenn daraus nun keine Konsequenzen gezogen werden, muss man sich fragen wie verantwortungsbewusst und nachhaltig eine solche Politik ist. Eine Steuer, die kurzfristige Einnahmen für den Finanzminister beschert, um mittelfristig zu weniger Steuereinnahmen zu führen, schadet dem Gemeinwohl und muss abgeschafft werden.“, so Jörg Handweg, Pressesprecher der VC. Birgit Weinreich, Mitglied des UFO Vorstandes, ergänzt: „Im globalen Markt des Luftverkehrs ist eine solch wettbewerbsverzerrende Steuer nicht zeitgemäß.“ Christine Behle, ver.di-Bundesvorstandsmitglied, betont: „Wir werden nicht akzeptieren, dass hochwertige Arbeitsplätze in der deutschen Luftfahrt zur Sanierung des Staatshaushaltes geopfert werden.“

Die Petition, bei der alle Bundesbürger aufgerufen sind sich zu beteiligen, ist im Internet auf <https://epetitionen.bundestag.de> unter der ID 40789 zu finden.

Quelle: VC



Die wichtigste Lehre



von
RA Dirk
Vogelsang

Vor kurzem jährte sich die Gründung der GdF zum 10. Mal. Anlass genug, einmal zurückzuschauen in die Anfangszeit, als es VDF und FTI noch gab, und zu fragen: Wie konnte es dazu kommen, dass Leute, die als Flugsicherungsmitarbeiter notorisch fast schon Sicherheitsfanatiker sind, die Unwägbarkeiten und Kontrollverluste unter allen Umständen zu vermeiden suchen, die Redundanzen und

mindestens einen Plan B brauchen, kurzum eine Berufsgruppe mit sehr begrenzter Experimentierfreudigkeit – dass also so eine Population den Sprung in die Selbstständigkeit riskiert?

Es ist ja nicht so, dass der Aufstieg einer aus VDF und FTI zusammengeschmiedeten Flugsicherungsgewerkschaft in den edlen Club der tarifmächtigen und -fähigen Sparten-gewerkschaften sicher vorgezeichnet war und die 1993 gesellschaftsprivatisierten Flugsicherer nichts zu verlieren gehabt hätten. Letztlich standen die gesamten gegen die Entverbeamtung eingetauschten Besitzstände auf dem Spiel und die waren nicht gering.

Was hat einen Verbleib in den Großgewerkschaften – erst DAG, dann ver.di – aus Sicht fast aller VDF- und FTI-Mitglieder so unerträglich gemacht, dass der berühmte „point of no return“ überschritten wurde in Richtung einer zunächst sehr ungewissen Zukunft?

Der Exodus der Luftfahrt-Funktionseleiten aus dem Herrschafts- und Einflussbereich des DGB und seiner Einzelgewerkschaften, wie er seit Ende der 90er Jahre von Piloten, Flugbegleitern und Flugleitern in Gang gesetzt wurde, hat – wie fast immer bei komplexen Prozessen – mehr als nur eine Ursache oder Triebfeder. Sie sind (nicht nur vom Verfasser) oftmals beschrieben worden und können weithin als bekannt vorausgesetzt werden: Frustrationsstau anlässlich von Tarifverhandlungen, Vernachlässigung in fachlichen Belangen, Repräsentationsverlust in den Gremien, Fremdsteuerung durch entfernte Machtzentralen, Missbrauch der eigenen Verhandlungsmacht durch Umverteilung und „Trittbrettfahrer“ – dies sind einige der gängigen Schlagworte, beileibe nicht alle.

Jedoch ist es vom Gefühl, schlecht vertreten zu sein, und dafür auch noch 2/3 der Beiträge zu zahlen (dies war die übliche Quote in den seinerzeit existierenden Kooperationsverträgen) bis hin zu konkreten Handlungen, um die tariflichen Geschicke in die eigenen Hände zu nehmen, ein weiter Weg. Die GdF ist ihn, zählt man die Vorbereitung und Aufkündigung des Kooperationsvertrages mit ver.di dazu, ab 2002 sehr konsequent gegangen. Warum und warum gerade zu dieser Zeit? Die Beantwortung der Frage möchte ich mit ei-

ner These einleiten, die auf den ersten Blick etwas seltsam anmuten mag; sie lautet:

Ohne 9/11, die dramatischen Vorgänge am 11. September 2001, hätte die GdF höchstwahrscheinlich nicht im März 2013 ihr 10-jähriges Jubiläum gefeiert.

These Nummer 2: Auch wenn dort, wo sich jetzt „Ground Zero“ befindet, noch heute die beiden Tower stünden, es den Anschlag also nie gegeben hätte, würde die GdF 2013 auch existieren, vermutlich aber mit einem deutlich einstelligen Lebensalter. Was das eine mit dem anderen zu tun hat, ent-rätselt sich sehr schnell, wenn man an die unmittelbaren Auswirkungen von 9/11 zurückdenkt: Weltweite Rezession in der Luftfahrt und drastischer Einbruch der Verkehrszahlen in einer ohnehin nicht prallen Konjunktur im Luftverkehrs-markt. Dass der Rückgang weniger langlebig war als zunächst angenommen und der Luftverkehr sich entgegen düsterer Prognosen relativ schnell wieder erholt hat, ist für den hiesigen Kontext ohne Belang. Die aus ihrer Sicht schwer gebeutelten Luftfahrtarbeitgeber nutzten die Situation sofort, um umfangreiche Zugeständnisse von den Gewerkschaften zu verlangen, einschließlich schmerzhafter Einschnitte in den Besitzstand und die entsprechenden Tarifstrukturen.

Genauso verfuhr auch die DFS und trotzte ver.di in der Tarifrunde 2002 umfassende Zugeständnisse ab, die zu fühlbaren strukturellen Einbrüchen in die vorgefundene Tarifstruktur führten. Genau genommen war es eigentlich kein „Abtrotzen“, denn ernsthafter Widerstand wurde von den ver.di-Funktionären, die zu dem Zeitpunkt praktisch schon kein wirkliches Mandat mehr hatten, nicht geleistet. Die klägliche Rückfalllinie war, lieber einen denkbar schlechten Abschluss zu machen als gar keinen und damit den Bestrebungen der in Gründung befindlichen GdF noch weitere Nah-rung zu geben.

Ironischerweise hatte der Abschluss jedoch genau diesen Effekt. Er wirkte gleichsam wie ein Brandbeschleuniger, in der ohnehin schwelenden Auseinandersetzung zwischen VDF/FTI (der designierten GdF) einerseits und ver.di andererseits.

Der Ausgang ist bekannt. In einer gewaltigen Abstimmung „mit den Füßen“ traten die vormaligen VDF- und FTI-Mitglieder geschlossen in ihre neue „Gewerkschaft der Flugsicherung“ ein, wodurch die ver.di-Präsenz in der DFS auf ein klei-nes Häuflein Versprengter reduziert wurde.

So gesehen war die GdF „durch“, in anderer Hinsicht, jedoch noch lange nicht. Denn die Arbeitgeberseite in Gestalt der DFS-Geschäftsführung zeigte sich fest entschlossen, vor den

gewordenen Realitäten die Augen zu schließen, und weigerte sich beharrlich, die GdF anzuerkennen. Dies nahm bisweilen bizarre Züge an. So wurden etwa GdF-Funktionäre, vor allem Vorstandsmitglieder, die zugleich Mitglieder des Gesamtbetriebsrats waren, in dieser Funktion durchaus „gewertschätzt“, während man sie hinsichtlich ihrer gewerkschaftlichen Funktion als gänzlich unbekannte Personen behandelte. Der eisige Schweigen- und Ignoranzkodex bereitete – so lächerliche Blüten er auch trieb – in der Zeit vom Frühjahr 2002 bis Herbst 2004 durchaus ernste Probleme. Noch vor dem eigentlichen Streit um die (angesichts der großen Mächtigkeit kaum bezweifelbare) Tariffähigkeit verstrickte die DFS die GdF in zähe juristische Scharmützel um deren vereinsrechtlichen Status. Es war ein Gefühl, so ein Aktivist seinerzeit, als ob man mit einer zur Disziplin nicht passenden Sportbekleidung angetreten ist.

Hinzu kam das Problem, einer ungeduldig auf Ergebnisse wartenden Mitgliedschaft die immer wieder neuen Hindernisse erklären zu müssen. Drohungen und Einschüchterungsversuche der DFS gegen GdF-Vorstände, die sich vor allem an der behaupteten Vermischung von dienstlichen sowie betriebsrätlichen Pflichten mit angeblich „illegalen“ gewerkschaftlichen Aktivitäten entzündeten, taten ein Übriges, um die Situation zu verkomplizieren.

Alle Manöver und Versuche der DFS, die GdF auf dem Weg zur Gewerkschaftswerdung aufzuhalten, waren jedoch letztlich vergeblich. Nicht einmal die Verzögerungen haben der Arbeitgeberseite letztlich etwas gebracht, denn mit dem gewaltigen Tariferfolg des ersten, grundlegenden Abschlusses im November 2004 stellte die GdF in nahezu allen Belangen den Status quo ante wieder her und übertraf ihn zum Teil. Die von Dieter Kaden geleitete Geschäftsführung, die für diese initiale Tarifrunde eigens Dirk Sommer als „harten Hund“ engagiert hatte, war auf der ganzen Linie gescheitert.

Mehr noch: Die wider aller Realität abgrundtief feindselige Haltung der DFS-Geschäftsführung in den Kindertagen der GdF hatte sich bei deren Mitgliedern eingebrannt und hat unbezweifelbar zur Härte beigetragen, mit der in den folgenden Jahren auch von Seiten der GdF Tarifrunden ausgefochten wurden. Eine verbreitete Einstellung war: „Wir haben kein Pardon bekommen, jetzt gewähren wir auch keins.“

Dabei hatte es an frühzeitigen Warnungen auch von neutraler Seite nicht gefehlt. In einem der ersten Verfahren, als noch (vgl. oben) vereinsrechtliche Fragen im Vordergrund standen und die GdF insoweit unterlag, wandte sich der Vorsitzende Richter an die vor Arroganz sprühenden anwesenden Geschäftsführer und mahnte: „Eines möchte ich Ihnen dann aber auch ganz klar mit auf den Weg geben – verhindern werden sie die GdF auf Dauer nicht, das steht fest“. Nun

ja, wer nicht hören will, muss fühlen, das ist wohl in allen Lebensbereichen so.

Aus heutiger Sicht, in der Retrospektive, erscheinen die Anstrengungen und das Durchhaltevermögen der GdF-Mitglieder gegen alle Mächte (DFS, Politik, ver.di) über einen langen Zeitraum der Ungewissheit, des Bangens und Hoffens, so außerordentlich, dass sie fast schon übermenschlich wirken. Damals jedoch kam es allen selbstverständlich und als absolutes nicht bezweifelbares Muss vor.

Und das ist vielleicht die wichtigste Lehre, die sich aus der ebenso schwierigen wie hoch spannenden Gründungsphase der GdF ziehen lässt: Wenn es ein echtes „Wir“-Gefühl gibt, eine klare Orientierung und Konsens über den einzuschlagenden Kurs, ist fast alles möglich. Beharrungsvermögen, Geduld, Umsicht, Wiederaufstehen nach Niederschlägen, Zusammenstehen und Einstehen für einander – all das fällt nicht vom Himmel, sondern ist Ergebnis einer gemeinsamen Verständigung über Ziele und Herausbildung einer dazugehörigen Identität.

Wie wenig diejenigen, die erst nach 2004 zur DFS gekommen sind und mit größter Selbstverständlichkeit Monat für Monat den benefit der von der GdF in den letzten Jahren erreichten enormen Zuwächse einstreichen, von all diesen Zusammenhängen wissen (wollen), ist beängstigend. Man muss ihnen zugutehalten, dass sie „hineingeboren“ worden sind in die privilegierte Welt; man lernt an der Akademie zwar schnell den eigenen Status schätzen, bekommt aber dort nicht beigebracht, woher er rührt.

Umso mehr müssen die „Alten“, älteren und erfahreneren unter den Mitgliedern den nachwachsenden Generationen vermitteln, wie wenig selbstverständlich all die Selbstverständlichkeiten sind. Denn nur dann – und das ist die wichtigste Lehre aus der GdF-Gründungsphase – wird es gelingen, die unbestreitbaren Tugenden der GdF, vor allem ihre(n) Beharrlichkeit, Widerständigkeit, Gemeinschaftssinn und Fachkompetenz in eine Zukunft zu transformieren, die ebenso unbestreitbar die Forderung nach substantiellen Einschnitten und grundlegenden strukturellen Veränderungen bringen wird.

Nur „Leiden schafft Bewegung“? Soweit sollte man es nicht unbedingt kommen lassen. Gemeinschaftlich – durchsetzungsstark – fair, es wäre schön, wenn die Buchstaben G-d-F auch zukünftig dies beinhalten würden.





Time of Change



von
Hans-Joachim
Krüger

Am späten Nachmittag des 21. Februar 2003 war es amtlich – Durch Beschluss der außerordentlichen Mitgliederversammlung des VdF wurde aus den 2 Fachverbänden, VdF und FTI, die Gewerkschaft der Flugsicherung e.V. Diesem Beschluss gingen intensive Beratungen und Informationsveranstaltungen voraus und beendete gleichzeitig die bis dato stattgefundene Kooperation mit der Dachgewerkschaft ver.di. Jedoch darf man nicht vergessen, dass diesem Beschluss zahlreiche Meetings mit unendlichen Beratungen vorausgingen und die damals Beteiligten einen Berg von Problemen beseitigen mussten.

Aber auch die Gründungsveranstaltung vor 10 Jahren in Bremen stellte die zahlreichen Delegierten vor einem immensen Arbeitsumfang. Mit nur mal eben einen Beschluss abzustimmen ist eine Gründung einer Gewerkschaft nicht zu vollziehen. Dahinter stehen weitere zahlreiche Abstimmungen über Satzung, die Paragraph für Paragraph erarbeitet werden musste bevor das Gremium dann schließlich über das Gesamtwerk abstimmen durfte. Dahinter stehen aber auch zahlreiche Gremien die neu zu besetzen waren und personelle Alternativen die gefunden werden mussten. Natürlich nicht zu vergessen sind die Vorstandswahlen für die neue Gewerkschaft. Zwar zeichnete sich schon im Vorfeld die Besetzung des neuen Gewerkschaftsvorstandes ab, aber dennoch mussten die Wahlen ordnungsgemäß und vor allen Dingen satzungsgemäß durchgeführt werden. Als erster Vorsitzender der Gewerkschaft der Flugsicherung e.V. wurde Klaus Berchtold in dieses Amt gewählt. Ihm zur Seite wurden Hansgeorg Zaske (Geschäftsführer), Karla Reinighaus (Berufliches und Soziales), Jörg Zäch (Tarif- und Rechtswesen) und Dr. Gabriele Dederke (Schatzmeisterin) von den Delegierten mit überragenden Mehrheiten in die weiteren Vorstandsämter gewählt. Der Bundesvorstand führt die Geschäfte der GdF und vertritt sie nach innen und außen.

Gemäß der neuen Satzung der GdF gliedern sich Mitglieder zukünftig in 2 Fachbereiche der GdF, in den FSBD – Flugsicherungs-Betriebs-Dienste, und in den FSTD – Flugsicherungs-Technische-Dienste. In diesen 2 Sparten finden sich die ehemals bekannten Fachorgane VdF und FTI wieder, eine

Öffnung hin zu weiteren Fachbereichen wurde ausdrücklich zugelassen.

Die Führung dieser zwei GdF-Fachbereiche wurde an Michael Schäfer für den Bereich FSBD und Dirk Wendland für den Bereich FSTD übertragen. Michael Schäfer standen Petra Reineke, Thomas Heitzer, Peter Junker, Jens Lehmann und Peter Ullmann als Vorstandskollegen des FSBD zur Seite. Für den FSTD wurde Dirk Wendland von Carola Stein, Peter Grothausmann, Günther Schnause und Klaus Reifel unterstützt. Klaus Reifel, der Geschäftsführer der Technischen Dienste, bestach gerade in der Vorbereitungsphase zu der GdF-Gründungsveranstaltung durch überdurchschnittliches Engagement für die Vereinigung der beiden Fachverbände FTI und VdF und der damit verbundenen Abkoppelung von der bisherigen Dachgewerkschaft ver.di. Für dieses Engagement wurde Klaus Reifel zwischenzeitlich die Ehrenmitgliedschaft verliehen.





Mit der Pressemitteilung zur Gründung der Gewerkschaft der Flugsicherung gingen gleichzeitig sehr intensive Presseanfragen an den Vorstand der GdF ein. Marek Kluzniak, der Pressesprecher, stand fortan als Auskunftsperson und auch als Luftfahrtspezialist in allen Medien auf der Kontaktliste. Seine kompetenten und fachkundigen Äusserungen habe die Presseabteilung der GdF weit über die Grenzen hinaus bekannt gemacht und Marek Kluzniak legte mit seinen Verbindungen den Grundstein für eine sehr erfolgreiche Pressarbeit der noch jungen GdF.

Sehr kritisch wurden die Veröffentlichungen der GdF von der ehemaligen Dachgewerkschaft und Kooperationspartner ver.di kommentiert und der GdF wurde das Leben zur Anerkennung als Gewerkschaft sehr, sehr schwer gemacht. Bestes Beispiel für diese anfänglichen Repressalien ist der Ausschluss der GdF von den ebenfalls im Jahr 2003 stattfinden-

den Aufsichtsratswahlen zu nennen. Im Schulterschluss verhinderten gerichtlich die Deutsche Flugsicherung GmbH mit ver.di die Teilnahme der GdF. Obwohl die GdF bereits zu Beginn ihrer Existenz einen sehr hohen Beteiligungsgrad der DFS-Mitarbeiter hatte, wurden alle gerichtlichen Wege ausgeschöpft um der GdF den Zugang zum Aufsichtsrat zu verhindern. Die rechtliche Begründung auf Grundlage der Diskussionsbeiträge der DFS und ver.di des Arbeitsgerichtes Frankfurt wurde damals zähneknirschend angenommen und bei der nächsten Aufsichtsratswahl beeindruckend zurückgewiesen.

Noch im Verlauf des Jahres 2003 fanden die Tarifpartner DFS und GdF zusammen und verhandelten die ersten Tarifverträge in deren Verlauf weitere Tarifverhandlungen und auch andere Tarifpartner dazu kamen.





Text und Zeichnungen von „Yogi“ Biermann

So wird man Schatzmeister

Ein Rückblick als Schatzmeister und Mitgliederverwaltung des GdF Fachbereichs Flugsicherungsbetriebsdienste (FSBD)

„der flugleiter“ Chef-Redakteur KBB bittet anlässlich des 10-jährigen Bestehens der GdF, doch ein paar Zeilen zu Papier zu bringen. Eigentlich hat er Recht, wenn nicht jetzt, wann dann? Aber wie beginnt man seinen Beitrag? Eine Laudatio halten eventuell schon andere, wenn auch wahrscheinlich nicht der Arbeitgeberverband. Ich habe mich zu einer Ouvertüre der etwas anderen Art entschlossen. Vor dem obligatorischen Blick in den Rückspiegel möchte ich etwas eher Persönliches preisgeben, selbst auf die Gefahr hin, dass es überhaupt niemanden interessiert.

Es gibt viele Wege in ein Ehrenamt zu kommen. Dies ist meiner.

Irgendwann, so um die Jahrtausendwende, wurde ein neuer VdF-Obmann TWR FRA gesucht. Zusammen mit meinem Kollegen Reiner Noll sind wir zu der Erkenntnis gelangt: „Funktionierende Strukturen sind wichtig. Einer allein scheut sich, also machen wir das jetzt in Personalunion. Wird schon irgendwie werden.“

In dieser Funktion und in einer Zeit des Streites VdF vs. DAG (später ver.di) sowie intensiver Debatten Pro und Contra eigener Gewerkschaft, steuerte ich meinen fahrbaren Untersatz mal wieder Richtung VdF-Geschäftsstelle, Neu-Isenburg, Herzogstraße 41, beste Lage, da vis-à-vis vom Einkaufszentrum. Zu Veronika, unserer Geschäftsstellenleiterin, ein damals wie heute stets überaus angenehmes Reiseziel, jedoch nicht ahnend, dass sie hinsichtlich ihres Gedächtnisses in einer Liga mit den Elefanten spielt. Jedenfalls habe ich wohl eher beiläufig mal erwähnt, Tarifpolitik usw. sei ja nun nicht mein Ding, wenn überhaupt, dann vielleicht eher Schatzmeister oder so.

Wieder ging die Zeit ins Land, Ende November 2003 um genau zu sein. Unsere im März gegründete Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. mit ihren Fachbereichen FSBD und FSTD war gerade acht Monate jung, bei mir dagegen meldeten sich erste körperliche Verschleißerscheinungen. Leisten-OP, ab ins Krankenhaus, vorsorglich und voller Heldenmut gleich beide Seiten, ein Aufwasch, dann haste Deine Ruh'. Dazu muss man wissen, um mal kurz von Thema abzuschweifen: Wenn ein Vertreter der Gattung der angeblich nicht so Leidenfähigen – also ein Mann – sich anlässlich eines solch heroischen Eingriffs in die Hände eines Spezialisten begibt, nimmt sein irdisches Dasein in den kommenden Wochen in etwa folgenden dramatischen Verlauf:

Man schreitet aufrecht, vor äußerlicher Gesundheit strotzend, sportlich federnden Schrittes die Stufen zum Portal des Hospitals empor. Etwas vergleichbar Elegantes sieht



man heutzutage allenfalls noch vom US-amerikanischen Präsidenten, wenn er mit der vom Medienberater empfohlenen Dynamik, die Ellenbogen etwa 80 Grad gebeugt, vor den Augen der Nation spielend die Gangway hinauf zur Air Force One erklimmt. Unsereins trägt dabei sogar noch schweres Handgepäck – selber! – und verzichtet daher auf das präsidiale Abschiedsgewinke.

Kurz darauf erfolgt ein steiler Sinkflug. Nach der OP und für einige Zeit danach – der Eingriff ist zur größten Zufriedenheit verlaufen – ist man ein körperliches Wrack, jeder deutsche Rentner ein Jungbrunnen dagegen. Husten, Niesen, Lachen, Oberkörper beugen, sich nur leicht auf seiner Ruhestätte wenden, selbst der Gebrauch der sanitären Sitzeinrichtung; alles bereitet Schmerzen. Am ganzen Körper scheint es keinen Muskelstrang zu geben, der nicht mit Freude den empfindlichen OP-Bereich traktiert. Das Zentrum für Gesundheit wird man später gemächlich schleichend verlassen, leicht gebeugter Gang, oh je, schon wieder ein paar Stufen und kein Fahrstuhl in der Nähe; die Tasche trägt der zuvorkommende pakistanische Taxifahrer, jetzt bloß nichts Schweres heben und die heimische Idylle prägen zehn gestapelte Getränkekisten, die man dort in weiser Voraussicht bereits griffbereit neben der Couch gebunkert hat.

In dieser Phase des größten anzunehmenden männlichen Siechtums, noch dazu im Einflussbereich letzter Ausläufer der vom Narkosearzt verabreichten Dosis, tritt am Tage 1 nach der OP Michael Schäfer an mein Sterbebett. Ich freue mich, denke, wir plaudern ein wenig über alte Zeiten, wie wir jahrelang bei Wind und Wetter, mit Plastikbecherbier bewaffnet, aus der maroden Stehplatzkurve des altherwürdigen Waldstadions die Eintracht angefeuert haben. Nichts von alledem. Michi war zu diesem Zeitpunkt Leiter des GdF-Fachbereichs FSBD. Er brauche überraschend einen neuen Schatzmeister, teilt er durch die Blume mit und Veronika habe da so eine Erinnerung gehabt... ach ja, sonderlich viel Arbeit sei damit natürlich nicht verbunden, en gros erledige das ein Steuerberater.



Für den nun folgenden Moment ist mein Erinnerungsvermögen leider etwas lückenhaft. Habe ich nun ein deutlich vernehmbares „Ja“ von mir gegeben, oder handelte es sich lediglich um eines der zahlreichen, schmerzverzerrten „aaah“ eines mit Infusionsschlauch in Krankenausgewand und Thrombosestrümpfen Darniederliegenden? Egal, mein lieber Michi hatte für sich vernommen, was er hören wollte und strebte, beste Genesungswünsche hinterlassend, mit seiner verbalen Beute wieder Richtung Ausgangstür.

Meine Gattin wird mich später (zu Recht) beschimpfen, ich hätte eine solche Weichenstellung in meiner/unsere Vita ja wenigstens vorher mal mit ihr besprechen können. Von schlechtem Gewissen geplagt, werde ich irgendetwas von „generalstabsmäßig geplante Überfall“ sowie „verminderter Schuldfähigkeit unter Drogeneinfluss“ unglaublich daher stammeln und im März 2004 wählen die Delegierten der FSBD-Fachbereichskonferenz im Maritim Hotel zu Darmstadt einen gewissen Jörg Biermann (wieder sporttauglich, weiterhin Steuerklasse 4) zu ihrem neuen Schatzmeister.



Weil die beiden GdF-Fachbereiche Betriebsdienst (FSBD) und Technik (FSTD) ihre Vor-GdF-Strukturen des Verbandes Deutscher Flugleiter (VDF) und FS-Techniker und Ingenieure (FTI), samt Subsidiaritätsprinzip beibehalten haben, ist nicht der Bundesvorstand für Beitragsangelegenheiten und die Mitgliederverwaltung zuständig, sondern weiterhin die Schatzmeister der Fachbereiche. Insofern war Michis' „nicht sonderlich viel Arbeit“ zwar „ein klein wenig“ geschönt, dennoch danke ich ihm ausdrücklich für seinen damaligen Besuch. Ehrenamtlich für die GdF tätig zu sein ist bis heute mit deutlich mehr Freude als Arbeit verbunden.

Unsere Mitarbeiterinnen!

Das liegt im ganz Besonderen natürlich auch an der hervorragenden Unterstützung durch unsere Geschäftsstellenmitarbeiterinnen, ohne die ich auf dem sprichwörtlichen Schlauch stehen würde. Veronika Gebhart, die den ganzen Laden top durchorganisiert (soweit man sie lässt) und immer schon weiter vorausgedacht hat, als man selber. Marina Daffner, die als Praktikantin und anschließende Auszubildende kam und blieb, sich u. a. mit um die tägliche Mitgliederbetreuung kümmert und insbesondere für jemanden wie mich, der nicht mehr so ganz mit dem Tempo des Computerzeitalters und im Rennen um die aktuellste Softwareversion mithalten kann, ein wahrer Segen ist.

Last but not least meine unverzichtbare Petra Brüne! Zuständig für den stets aktuellen Datenstand auf der Rechnerplatte, (dem sie, liebe Mitglieder, leider auch viel hinterher telefonieren muss) ist sie als Flugsicherungsexterne mit einer imponierend schnellen Auffassungsgabe hinsichtlich unseres wahrlich nicht einfachen Tarif- und Richtlinienwerkes ausgestattet.

Selbst gemachter Gründungstress

Gegen die Gründung der GdF hatte der damals scheidende VDF-Vorsitzende Klaus Formel Klage erhoben. Offensichtlich aus Verbitterung, anders ist dieser völlig sinnlose, den überwältigen Mehrheitswillen seiner Mitglieder ignorierende Akt zumindest für mich nicht zu begreifen. Da sich eine gerichtliche Auseinandersetzung viel zu lange hingezogen hätte, wurde kurz darauf die GdF quasi ein 2. Mal gegründet. Somit bildeten VDF und GdF nun eigenständige Vereine. Eigentlich war das so nicht gedacht. Der VDF existierte jetzt noch ca. 1 Jahr als VDF i. L. (in Liquidation, nostalgisch wie man bei einem über 50 Jahre alten Verein zu Recht werden darf, ist www.vdf-online.de eine bis heute geschützte Internetadresse).

Vermögensübertragung

Die Schatzmeister der GdF kümmerten sich in dieser i. L.-Zeit auch um die Vermögensübertragung von VDF/FTI zur GdF, was zahlreiche Besuche bei den Banken nach sich zog. Unsere Steuerberater hatten alle Hände voll zu tun, die Transaktion bei den Finanzämtern in steuerfreiem Terrain zu halten, was ihnen, entgegen manch anderslautender Expertenprognosen, letztlich erfolgreich gelungen ist und uns einen erklecklichen Vermögensbetrag erhalten hat.

Mitgliederverwaltung

Für die Mitgliederverwaltung bedeutete die abermalige GdF-Gründung: Kein automatischer Übergang in die VDF/FTI-Nachfolgeorganisation GdF, alle mussten nochmal ein GdF-Beitrittsformular ausfüllen. Als Obmann in FRA, damals noch TWR und APP, habe ich für die meisten VDF-Mitglieder das GdF-Formular persönlich anhand der gespeicherten Daten ausgefüllt, wohlwissend, dass wir Betriebsdienstler es ja häufig nicht so haben mit administrativen Tätigkeiten. Wenn ich heute die vielen dicken Ordner mit Beitrittserklärungen durchblättere, werde ich öfter an meine wund geschriebenen Finger erinnert, wenn mal wieder die Seite eines Kollegen aufgeschlagen ist und ich von oben bis unten meine Handschrift erkenne, die Unterschrift natürlich ausgenommen.

Nun unter einem Dach vereint, sollten sinnvoller Weise auch die verschiedenen Mitgliederverwaltungsprogramme von VDF und FTI harmonisiert werden. Nach anfänglichen Meinungsverschiedenheiten, im Nachhinein könnte man es auch versuchte Besitzstandswahrung nennen, haben wir schließlich das FTI-Programm namens CVP übernommen. Klaus Reifel, mittlerweile Ehrenmitglied, hat damals viel Überzeugungsarbeit dafür geleistet und: „Klaus, Du hattest Recht, Dein Programm war und ist um Längen besser als das





damalige des VDF. Alles richtig gemacht. Bei der Gelegenheit auch nochmal Danke für die lange, gute Zusammenarbeit und Deiner Geduld bei meiner Einweisung! (auch wenn Du bei letzterer schon eine gewisse Bringschuld hattest)

Arbeitstechnisch haben uns die beiden Klaus' im Fachbereich FSBD eine Menge Beschäftigung beschert. Klaus Formel wegen seiner Klage und Klaus Reifel Software bedingt. Wir mussten sämtliche Mitgliederdaten neu anlegen, unseren Freunden von der Technik blieb das erspart. So etwas erledigt sich nicht mal eben an einem Nachmittag. Gott sei Dank kannte Veronika Petra Brüne. Sie kam als Teilzeitkraft zur GdF, ursprünglich vorgesehen nur für diese Übergangszeit. Auch sie ist geblieben, weil die Mitgliederentwicklung sehr positiv verlief und es immer reichlich zu tun gab und gibt; mehr als alle anfangs dachten. Liebe Petra, wehe Du verschwendest auch nur ansatzweise einen Gedanken an Kündigung!

GdF: Sollen wir oder sollen wir nicht?

An der Entscheidung, Vorbereitung und Gründung einer eigenen Gewerkschaft war ich nicht beteiligt. Mein uneingeschränkter Respekt gilt daher den damaligen Weichenstellern. Auf eine Namensliste soll hier bewusst verzichtet werden, weil ich dabei bestimmt jemanden vergessen würde. Ich fand die Idee immer gut, weiß aber auch noch ziemlich genau, was mir Sorgenfalten auf der Stirn bereitete: Werden wir immer genügend Mitglieder haben? Lässt sich das Ganze finanzieren? Bleiben die Mitglieder, oder zeigen sie sich launisch, wenn es mal nicht so läuft? Werden sich immer genügend Mitstreiter engagieren um alle Ämter und Arbeitsgruppen zu besetzen?

Bis jetzt waren meine Bedenken unbegründet. Ich hoffe das bleibt so, liebe Kolleginnen und Kollegen jüngerer Jahrgangs! Insbesondere die Mitgliederentwicklung verlief überaus positiv. Das liegt in erster Linie an der Tarifarbeit der GdF. Dieses Ressort, Herzstück einer jeden Gewerkschaft, wurde viele Jahre von Markus Siebers geprägt. Ohne die Arbeit anderer hinten anstellen zu wollen, möchte ich an dieser Stelle nochmal ausdrücklich meinen Hut vor Markus ziehen.

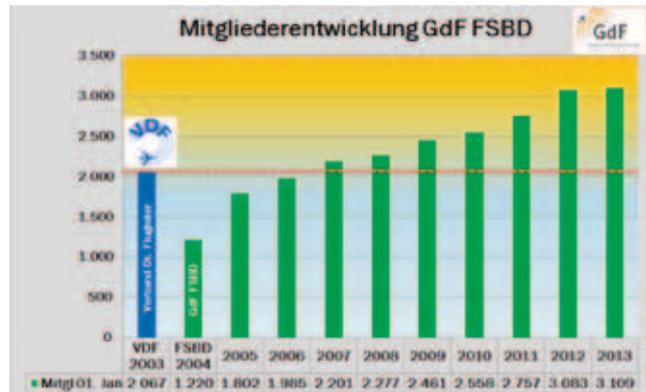
Die Mitglieder tragen ihre Organisation

Der VDF ging mit gut 2.000 Mitgliedern in sein Liquidationsjahr. Der Fachbereich FSBD zählte dagegen zu Beginn 2004 nur etwa 1.200, was dem zögerlichen Eintrudeln der neuerlich notwendigen Beitrittserklärung zuzuschreiben gewesen sein dürfte. Ein Gewerkschaftsbetrieb heutigen Umfangs wäre damit sicherlich nicht finanzierbar gewesen, zu einem finanziellen Engpass kam es aber dennoch nicht. Nicht-tariffähige Berufsverbände, so auch der VDF, docken sich i. d. R. mittels Kooperationsvertrag an eine der großen Gewerkschaften an. Bei uns war das die DAG, wo für 60% der VDF-Beiträge die Tarifarbeit eingekauft wurde. Nach der Trennung VDF/DAG (ver.di) versickerte diese beträchtliche Summe nun nicht mehr im Treibsand dieser Non-Performer, sondern stand fortan für unsere eigene Interessenvertretung zur Verfügung. Ein ganz wichtiger finanzieller Baustein.

Irgendwann im Laufe des Jahres 2006 war break-even; die Mitgliederzahl des Fachbereichs FSBD erreichte wieder die des VDF. Bis heute haben wir nochmal um stolze 50% zugelegt und ich wiederhole mich gerne, wenn ich an dieser Stelle nochmal Markus Siebers' Ressort Tarif und Recht erwähne.

Neue Ufer

Etwa 2006 erfolgte auch der Startschuss zur Erweiterung des GdF-Organisationsbereiches über die DFS hinaus, um die Belegschaften der Vorfeldkontrollen Frankfurt inkl. Verkehrszentrale, München, später auch Stuttgart und teilweise Hamburg in der GdF willkommen heißen zu können. Natürlich nicht ohne den obligatorischen gerichtlichen Feldzug gegen die GdF. Ausnahmsweise mal nicht durch die DFS, sondern diesmal durch Fraport initiiert. Die konnten im Eröffnungsspiel bei Justitia vorübergehend sogar den Auftaktsieg für sich verbuchen. Nach Auffassung der Richter hatten die Gründungsväter der GdF 2003 in unserer Satzung den Organisationsbereich dafür nicht ausreichend präzise beschrieben, was nach dem Urteil aber in Rekordzeit und gerichtsfest mittels einer Delegiertenversammlung repariert wurde. Wer hätte damals 2003 auch eine solche Entwicklung der GdF voraus ahnen können?



In der jüngeren Vergangenheit ließen insbesondere die Beitritte vieler Verkehrsleiter des Lufthansakonzerne sowie Mitarbeiter der Fraport-Vorfeldaufsicht die Mitgliederkurve des Fachbereichs FSBD weiter Richtung Norden steigen. Dadurch erschließt sich das heutige Spektrum der GdF deutlich über die Sparte Flugsicherung hinaus; man könnte es als ein aufeinander abgestimmtes Gate-to-Gate-Konzept bezeichnen. Nur der administrative Bereich des Flugsicherungsdienstleisters DFS tut sich auch nach 10 Jahren immer noch schwer mit einer Mitgliedschaft in der einzigen in ihrem Unternehmen vertretenden Gewerkschaft.

Unerwartete Unterstützung

Neben dem Tarifressort haben sich natürlich auch noch viele andere an den einzelnen Standorten Verdienste um die Mitgliederentwicklung der GdF erworben. Das darf an diese

Stelle auf gar keinen Fall unerwähnt bleiben; stellvertretend sei hier die phantastische Akademie erwähnt. Von der Ausschüttung einer Werbepremie haben wir als steuerbegünstigter Verein auf Anraten unserer Steuerberater abgesehen.



Wenn man eine Hitliste der eifrigsten Mitgliederwerber erstellen würde, wären zwei auf alle Fälle ganz oben mit dabei: Die seinerzeitige DFS-Geschäftsführung sowie deren Tarifverantwortliche wie z. B. ein Herr Sommer. Insbesondere in der Gründungsphase wurden etliche Prozesse gegen die GdF geführt, mit teilweise an Peinlichkeit

nicht zu überbietenden Argumentationssträngen. Ich glaube, diese Leute haben bis heute nicht verstanden, dass sie eigentlich gar nicht die GdF verklagt haben. Das ist im Grunde nur ein Eintrag im Vereinsregister mit drei Buchstaben. Die vielen Menschen dahinter, die mit ihrer Mitgliedschaft das Ganze erst lebendig machen, ihre eigenen DFS-Angestellten, die haben sie vor den Kadi gezerrt. Je härter es da zur Sache ging, desto höher war der Stapel Neueintritte auf meinem Schreibtisch. Vortrefflicher wie mit Herrn Kadens' eigener Geste, auch wenn er da sicherlich gerade zu einem ganz anderen Thema referiert, lässt es sich nicht beschreiben. Ähnliche Zusammenhänge waren des Öfteren auch zu beobachten, wenn an der Tariff front mal wieder die Ellenbogen ausgefahren wurden.

Durch die Eurobrille

Als Schatzmeister blickt man naturgemäß eher durch die Eurobrille auf seinen Verein, ich bitte da um Nachsicht. Letztlich sind aber alle Bemühungen vergebens, wenn sich der Betrieb inklusive adäquater Rücklagen nicht finanzieren lässt. Dafür ist ein Berufsverband auf ausreichend Beitrag zahlende Mitglieder angewiesen. Eine andere Einnahmequelle gibt es nicht, es sei denn, man opfert seine Steuerbegünstigung zugunsten eines, mit entsprechenden Risiken behafteten, wirtschaftlichen Geschäftsbetriebes. Dann hätte „der flugleiter“ wohl die Aufmachung einer anzeigengefluteten ADAC „Motorwelt“, was nach meiner Auffassung nicht unsere Marschrichtung sein kann.

Klein – aber fein

An der Mitgliederzahl gemessen gehört unsere GdF zu den kleineren Organisationen, ein Blick auf die Internetseiten anderer Berufsverbände verdeutlicht das: Pilotenvereinigung Cockpit 8.200, die Flugbegleiter UFO 10.000, der Ärzteverband Marburger Bund 110.000; selbst der Deutsche Hebammen Verband zählt nach eigenen Angaben 17.500 Mitglieder,

von den Großen des DGB mal ganz zu schweigen. Dennoch zahlen GdF-Mitglieder mit 1% vom regelmäßigen Bruttoeinkommen nicht mehr Beitrag als in anderen Gewerkschaften üblich. Im Umkehrschluss bedeutet das u. a. dreierlei:

1. Ein spürbarer Mitgliederschwund würde uns härter treffen als andere
2. In unserer Größenordnung sollte ein gemittelter 1%-Beitrag auf einem ordentlichen Arbeitnehmereinkommen basieren.
3. Eigeninitiative der Mitglieder!

Entgegen dem allgemeinen gesellschaftlichen Trend die Schwerpunkte des individuellen Freizeitverhaltens überdenken, damit Leistungen, die wir selber erledigen können, möglichst nicht extern teuer eingekauft werden müssen.

Weiter so!

Wo wir zahlenmäßig mit anderen nicht mithalten können, haben wir das stets durch einen überaus hohen Organisationsgrad ausgeglichen, die Reihen stets geschlossen, wenn es darauf ankam. Wenn wir uns durch kommende, vermeintlich ruhigere Zeiten nicht einschläfern lassen, weil wir dem süßen Gift erliegen, es erledige sich durch Arbeitgeberbarmherzigkeit schon alles zur Zufriedenheit von selbst, wenn wir nicht meinen, meine Einzelmitgliedschaft und mein Engagement seien nicht (mehr) unbedingt erforderlich, dann bin sicher, war das nur der erste runde Geburtstag.

In diesem Sinne uns allen ein





Das Zehnjährige



von
Werner
Fischbach

Ganz ehrlich – wenn ich nicht eine Einladung zur Jubiläumsfeier nach Bremen erhalten hätte, wäre mir gar nicht bewusst geworden, dass die GdF schon seit zehn Jahren besteht. Kaum zu glauben, wie die Zeit vergeht. Und auch mal ganz ehrlich – die GdF und ihre Kontrahenten (wobei in erster Linie die DFS zu nennen wäre) haben sich ja auch sehr viel Mühe gemacht, diese zehn Jahre interessant und kurzweilig zu gestalten.

Wenn ich an die Gründungsveranstaltung zurückdenke, so sind mir zwei Dinge in Erinnerung geblieben. Zum einen die abendliche, oder soll ich besser sagen, die nächtliche Feier, über welche aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht ausführlich berichtet werden soll. Nur so viel – es war im wahren Sinn des Wortes eine rauschende Nacht. Das zweite, was mir in Erinnerung geblieben ist, war ein Gespräch mit einem Bremer Journalisten. Ich hatte mich, damals Mitglied des Presseteams, etwas länger mit ihm unterhalten. Dabei teilte er mir mit, dass er noch nie bei der Gründung einer Gewerkschaft gewesen sei bzw. darüber berichtet habe. „Sie werden lachen“, antwortete ich ihm, „ich auch noch nicht!“

Als die GdF aus der Taufe gehoben wurde, da waren schon fünf Jahre vergangen, seit ich meine letzte „Clearance“ auf

dem Stuttgarter Tower erteilt und mein Büro als Betriebs-sachbearbeiter meinem Nachfolger übergeben hatte. Ich war also ein Übergangsvorsorgter und eigentlich hätte es mir ja gleichgültig sein können, ob „mein“ damaliger Verband VDF zusammen mit den Technikern und Ingenieuren eine Gewerkschaft bildet. Ich hätte mich ja anderen Tätigkeiten widmen können. Zum Beispiel durch die weite Welt zu reisen, zu fotografieren, Golf zu spielen, schwäbischen Wein zu verkosten und meiner Frau auf den Wecker zu gehen! Aber da ich gebeten worden war, noch etwas in der Redaktion des „flugleiters“, den ich einige Jahre gewissermaßen als „One-Man-Show“ unters (Flugsicherungs)Volk gebracht hatte, mitzuarbeiten, war ich ja noch irgendwie mit dabei. Und wenn ich dann bei den Sitzungen des Redaktionsteams über die Interna aus der Firma oder aus der Tarifkommission unterrichtet wurde, dann war mir sehr schnell klar geworden, dass es mit der ver.di-Mitgliedschaft irgendwann einmal zu Ende gehen und es zwischen uns und der DFS irgendwann einmal „knallen“ würde.

Die Informationen, die ich dort erhalten hatte, kamen mir vor wie Meldungen aus dem viel zitierten Absurdistan. Insbesondere schien mir die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft „ver.di“ nicht mehr in der Lage zu sein, so richtig und mit dem entsprechenden Engagement die Interessen derjenigen zu vertreten, die bei der DFS beschäftigt waren. Viel-



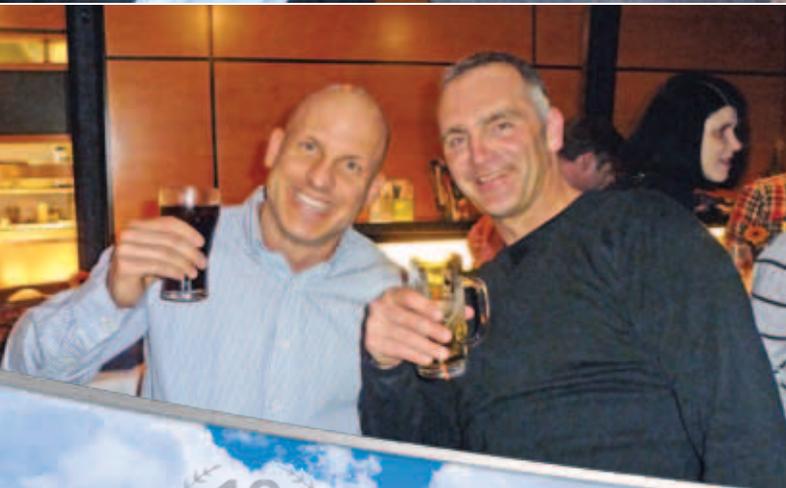
mehr schien sich ver.di zu einem großen und schwerfälligen Tanker entwickelt zu haben, der sich immer mehr in eine Abhängigkeit bzw. in die Rolle eines Juniorpartners der Unternehmen, die auf die globalen Konkurrenzverhältnisse hinwiesen und von den Gewerkschaften Kooperationsbereitschaft erwarteten, begeben hatte. Man mag mir in diesem Zusammenhang nachsehen, dass diese Formulierungen nicht von mir, sondern von Frank Deppe, Professor für Politische Wissenschaften der Universität Marburg, stammen. Aber widersprechen kann man Herrn Professor wohl kaum. Man könnte dieses von Frank Deppe beschriebene Verhalten auch ganz einfach als „Kungeln“ bezeichnen. Ein Problem, das auch andere DGB-Gewerkschaften zu haben scheinen.

Dazu kam wohl auch noch etwas anderes: „Unser“ Vorsitzender Ralph Riedle, ohne dessen Wirken und harte Arbeit die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung wohl nicht über die Bühne gegangen wäre, hatte inzwischen die Seiten gewechselt. War also nun auf der Seite des Arbeitgebers tätig. Womit seine Leistung, die er als Vorsitzender des VDF geleistet hat, nicht geschmälert werden soll. Ralph Riedle hatte, als er noch Vorsitzender des VDF war, sehr eng mit

Vertretern der damaligen DAG, die bekanntlich mit anderen Gewerkschaften zur ver.di fusionierte, zusammengearbeitet. Und die waren nun als ver.di-Vertreter für uns zuständig. Dass sie aufgrund des früheren gemeinsamen Kampfes, den sie an der Seite von Ralph Riedle geführt hatten, nun eine bestimmte „Bisshemmung“ gegenüber der DFS entwickelten, kann man ihnen eigentlich gar nicht übel nehmen. Und dass sie uns dann irgendwie als „Outlaws“ betrachteten, eigentlich auch nicht. Aber deshalb hätten sie ja nicht gleich das Kriegsbeil ausgraben müssen.

Bekanntlich hatte Ver.di uns, nachdem wir unsere Mitgliedschaft ordentlich gekündigt hatten, ganz einfach den Stuhl vor die Tür gesetzt. Allerdings hatte sie dies jedoch nicht davon abgehalten, nach der Kündigung von mir den (angeblich) noch ausstehenden Mitgliedsbeitrag einzufordern! Was meine Überzeugung bestärkte, nicht nur Mitglied der GdF zu werden, sondern bei der Redaktion des „flugleiters“ noch eine Zeit lang mitzuarbeiten. Und damit einen kleinen und bescheidenen Beitrag für unsere Gewerkschaft zu leisten.

Und das alles soll nun schon zehn Jahre her sein?





Fragen an Dirk Vogelsang

Herr Vogelsang, Sie haben die Entstehung und Entwicklung der GdF von Beginn an miterlebt. An welche „Highlights“ der Entstehungsphase können Sie sich erinnern?

Besonders eingepreßt haben sich bei mir drei Momente bzw. Erlebnisse: Erstens eine Mitgliederversammlung des VDF in Köln, ich glaube im Frühjahr 2002, als es um die Frage ging „Weiter mit DAG/ver.di oder eine eigene Gewerkschaft gründen?“. Auf der Versammlung beschwor das ehemalige DAG- und spätere ver.di-Vorstandsmitglied Christian Zahn die Delegierten, auf keinen Fall die Kooperation mit seiner Großgewerkschaft zu beenden und prophezeite düstere Szenarien für den Fall eines Alleingangs. Dennoch entschieden sich die Delegierten fast einstimmig für eine Neugestaltung des Kooperationsvertrages mit sehr viel größerer Autonomie und – falls dies scheitern sollte – für den Weg in die Unabhängigkeit. Dieses selbstbewusste Bekenntnis zu einer möglichen eigenen Flugsicherungsgewerkschaft hatten die ver.di-Funktionäre nicht erwartet, mit seinen Drohungen und der harschen Ablehnung größerer Autonomie hatte sich der ver.di-Vorstand schlicht verzockt.

Sehr eingepreßt haben sich mir zweitens der Mut und das Beharrungsvermögen des jungen GdF-Vorstands in der Phase zwischen 2002 und 2004. Heute weiß kaum noch einer, mit welchen massiven Repressalien, einschließlich Abmahnungen und Kündigungsdrohungen die Geschäftsführung seinerzeit gegen die GdF-Funktionäre und insbesondere den Vorstand vorgegangen ist. Ich erinnere mich an so einige „Blut-, Schweiß- und Tränen-Sitzungen“ in der damaligen Neu-Isenburger Geschäftsstelle. Trotz des extremen Drucks ist der Vorstand nicht eingebrochen, was für den weiteren positiven Verlauf enorm wichtig war.

Und natürlich war und bleibt ein absolutes Highlight die legendäre Gerichtsverhandlung im Sommer 2004, als die DFS unterlag und das Arbeitsgericht den Weg für eigenständige Tarifverhandlungen endgültig frei machte. Dies war wie ein Befreiungsschlag, die Leute lagen sich wirklich in den Armen. Und dieselbe DFS-Geschäftsführung, welche die neue GdF seit 2002 entweder beharrlich ignoriert oder juristisch bekämpft hatte, musste in Gestalt ihres damaligen Arbeitsdirektors Dr. Hartwig noch am selben Nachmittag um die Aufnahme von Tarifverhandlungen bitten. In der GdF war damit allen klar: „Wir sind durch“.

Der erste Tarifvertrag der GdF wurde mit Ihrer Hilfe vor knapp 10 Jahren abgeschlossen und damit die Anerkennung der GdF als Gewerkschaft quasi dingfest gemacht. Wie hat sich das das Verhältnis zum ersten Tarifpartner DFS während der vergangenen 10 Jahre verändert?

Es lassen sich mehrere Phasen unterscheiden. In den ersten drei bis vier Jahren nach der Anerkennung, also etwa bis in das Jahr 2008 hinein, überwog das beiderseitige Bemühen, ein umfassendes tarifliches Fundament zu schaffen, das

ausbaufähige Besitzstände auf der einen und berechenbare Planungsgrößen auf der anderen Seite garantieren sollte. Die Erfolge der GdF am Verhandlungstisch, nicht zuletzt in den diversen Schlichtungen, und der verschärfte Sparkurs der Geschäftsleitung – ich erinnere nur an die Privatisierungsgelüste – führten aber zu einer zunehmenden Eintrübung und einem starken Vertrauensverlust. Die personellen Veränderungen in der DFS-Geschäftsführung und der von dieser betriebene Konfrontationskurs mündeten schließlich in deren Ablösung, weil jedem klar war, dass es so nicht weitergehen konnte.

Jetzt erleben wir eine Phase, in der beide Seiten sich bemühen, ihre Beziehungen neu zu ordnen, verlorengegangenes Vertrauen zurückzugewinnen und wieder zu einer echten Tarifpartnerschaft zu gelangen. Gerade angesichts eines immer schwieriger werdenden Umfeldes muss man mit Prognosen sicherlich vorsichtig sein, aber der Neuanfang war überfällig.

Wie klappt die Zusammenarbeit mit der Tarifkommission der GdF?

In einem Wort: Gut! Auch hier gab es sicherlich schwierige Phasen, insbesondere zwischen 2011 und 2012, weil sich unter dem stetigen Verhandlungsdruck Mechanismen eingefahren hatten, eine gewisse Sättigung verbunden mit Desinteresse eingetreten war und es manchmal an der notwendigen Rückkopplung fehlte. Das, was die GdF immer stark gemacht hatte, ihre Kommunikationsfähigkeit und Fähigkeit zur Kritik bzw. Selbstkritik, war hier und da vernachlässigt worden. Diese Fehler sind jedoch erkannt und unter maßgeblicher Beteiligung der Tarifkommission nach und nach korrigiert worden. Der „sorgfältigere Umgang mit sich selbst“ hat wieder einen anderen Stellenwert und dies wirkt sich positiv auf die Zusammenarbeit in allen Bereichen, insbesondere in der Tarifkommission selbst aus.

Wie sehen Sie die aufgekommene Diskussion um die so genannten Spartengewerkschaften, zu denen auch die GdF gezählt wird?

Zunächst einmal: Entgegen dem üblichen Sprachgebrauch ist die GdF eigentlich keine Spartengewerkschaft, weil sie satzungsgemäß nicht nur eine Berufssparte, sondern alle Flugsicherungsmitarbeiter organisiert. Natürlich treffen die typisierenden Merkmale so genannter Spartengewerkschaften – weit überdurchschnittlicher Organisationsgrad, hohe Identifikation mit der eigenen Organisation, überdurchschnittliche Sachkompetenz und Bereitschaft zur Mitarbeit – gerade auch auf die GdF zu.

Ich habe stets die These vertreten, dass die Arbeitgeber an den Sparten- und Berufsgewerkschaften nicht so sehr die beachtlichen Erfolge stören, die sie für ihr eigenes Klientel erzielen, sondern vor allem die „Vorbildfunktion“ und Orientierungshilfe für andere, zahlenmäßig sehr viel größere Ar-

beitnehmergruppen. Genau das erleben wir jetzt. Wer in diesen Tagen die wiedererwachte Streikfreudigkeit einer ver.di oder die gelungenen Streikaktionen anderer Kleinstgruppen, etwa des Sicherheitspersonals an den Flughäfen, aufmerksam beobachtet, der muss bei einer sorgfältigen Analyse unweigerlich zu dem Schluss kommen, dass dies ohne das Beispiel der Spartengewerkschaften so nicht passieren würde. Die Großgewerkschaften müssen die Frage ihrer Mitglieder „Wenn die das können, wieso nicht auch wir?“ praktisch beantworten und tun das, so gut sie können.

Die Diskussion um die Spartengewerkschaften wird, wie ja auch die verschiedenen Verstöße und Gesetzesinitiativen zeigen, unvermindert weitergehen, aber die Chancen, dass die Spartengewerkschaften dabei nicht abgespalten und gleichsam in eine Schmutzdecke gestellt werden, sind deutlich besser geworden. Umgekehrt sollten die Spartengewerkschaften ihrerseits immer wieder auch den Schulterchluss mit den anderen Gewerkschaften dort suchen, wo es möglich ist oder sich thematisch anbietet. Letztlich geht es darum, wieder größere Plattformen und „common grounds“

zu finden, ohne die eigene Autonomie oder Selbstständigkeit in Frage zu stellen.

Der GdF stehen einige Gerichtsverfahren und Urteile ins Haus. Wie sehen Sie die weitere Entwicklung der GdF?

Grundsätzlich nicht anders als eben gesagt. Über die Existenzberechtigung der GdF wird letztlich nicht vor Gericht entschieden, zumal der Willkürcharakter der Verfahren immer deutlicher zu Tage tritt. Gerade auch die historischen Erfahrungen, die der VdF bereits in den 70er Jahren gemacht hat, belegen dies. Dem Arbeitgeberlager geht es in erster Linie auch nicht um die GdF als einzelne Spartengewerkschaft, sondern um eine grundsätzliche Änderung der Rechtsprechung im Sinne einer Einschränkung des Streikrechts gerade im Bereich der sogenannten Daseinsvorsorge. Viel wird davon abhängen, wie sehr es den Kleinstgewerkschaften – und die GdF ist numerisch eine sehr kleine Gewerkschaft – in Zukunft gelingt, ihre berechtigten Anliegen in einen sinnvollen gesamtgesellschaftlichen Kontext zu stellen. Diese Diskussion hat auch in der GdF begonnen, muss aber intensiviert und fortgesetzt werden. Geschieht dies, bin ich zuversichtlich.

Fragen an Klaus Berchtold-Nicholls

Herr Berchtold-Nicholls, Sie waren der „Gründungsvorsitzende“ der GdF. Haben Sie damals an einen so steinigen Anerkennungsweg zur Gewerkschaft gerechnet?

Dass der Weg steinig würde, war mir schon vor dem internen Beschluss bewusst, in diese Richtung zu gehen. Das wahre Ausmaß der Schwierigkeiten, insbesondere der Feindseligkeiten und persönlichen Bedrohungen durch die DFS konnte man aber nicht vorab ahnen. Ich musste eine ziemlich harte Zeit durchstehen, was nur in dem Umfeld dieser unbedingten Solidarität möglich war, wie wir sie damals erleben durften.

Unter ihrer Führung wurden die ersten Meilensteine gesetzt und erfolgreich eingenommen. Welche dieser Ziele waren für Sie die Wichtigsten?

Ich möchte hier tatsächlich schon vor der Gründung ansetzen. Denn die extrem schwierige, aber bekannter Maßen erfolgreiche Überzeugungsarbeit bei den damaligen VdF und FTI Mitgliedern war der wichtigste Meilenstein, ohne den es die GdF nie gegeben hätte. Nach der Gründung waren für mich die Anerkennung als Gewerkschaft durch den Arbeitgeber, die ersten erfochtenen Tarifverträge 2004 – die diese Bezeichnung nach dem Willen der DFS gar nicht erhalten hätten – und die Anerkennung der GdF im Kreis der anderen europäischen Flugsicherungsgewerkschaften für mich die herausragenden Errungenschaften.

Die GdF wurde anfänglich sehr kritisch beäugt. Hatten Sie jemals Zweifel an der Erfolgsstory zur Anerkennung als Gewerkschaft?

Ich hatte nie Zweifel an der Anerkennung der GdF, weder formal noch inhaltlich. Die Richtigkeit der Grundidee der Vertretung durch uns selbst, tarif- und berufspolitisch, stand für mich nie in Frage. Ich wusste, dass der Erfolg der GdF nur von der felsenfesten Überzeugtheit der Akteure und vom Glauben an die gemeinsame Sache abhing. Und davon, dass wir ein Team hatten, das sich in jeder Hinsicht aufeinander verlassen konnte.

Mit der Gründung der GdF vor 10 Jahren ging eine Aufbruchstimmung durch die Mitgliedschaft. Sind Sie mit der Entwicklung der GdF zufrieden?

Bei allem Stolz und aller Freude über das Erreichte, treibt mich Sorge um. Die GdF hat ihr volles Potential als kreative Kraft in der Berufspolitik bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die Wahrnehmung ihrer Rolle in der Öffentlichkeit beschränkt sich auf die reine Tarifpolitik, damit wird die GdF weder ihrer Verantwortung in der Gesellschaft gerecht, noch nutzt sie ihre Möglichkeiten, auf die Entwicklung der Flugsicherung und der Luftfahrt als Ganzes aktiv Einfluss zu nehmen – gerade in dem derzeit und zukünftig alles beherrschenden Umfeld von SES/SESAR. Ohne eine nachhaltige Strategie wird die GdF in diesem schweren Fahrwasser zu kentern drohen.





Wie sehen Sie die Zukunft der GdF?

Ich sehe der Zukunft der GdF mit gemischten Gefühlen entgegen: Einerseits hat sie sich in kurzer Zeit einen enormen Ruf erarbeitet und genießt singulären Respekt in der tarifpolitischen Landschaft in Deutschland – bis hin zu Furcht und offenem Hass bei den Arbeitgebern, die eindrucksvolle Belege für den Erfolg der GdF sind. Andererseits hege ich aber auch Befürchtungen, dass die bei der Gründung postulierten

Werte und der innerliche Zusammenhalt in Vergessenheit geraten und verloren gehen. Bei den kommenden Vorstandswahlen wird sich wohl andeuten, ob wir uns auf diese ideellen Werte besinnen und welche Zeichen wir an die Arbeitgeber und die Politik senden wollen.

Fragen an Hansgeorg Zaske

Herr Zaske, Sie waren der 1. Geschäftsführer der GdF und haben die Abspaltung von Ver.di hautnah miterlebt, welche Erinnerungen an dieses Verfahren haben Sie noch?

Eine sehr spannende Zeit, die für mich so ca. im Jahr 1999 angefangen hat. Als Obmann und dann auch TK Mitglied der damaligen VG FFM war ich recht nah dran und konnte die sich anbahnenden Veränderungen auch miterleben und vor allem mitgestalten. Es gab eigentlich zwei Lager

- die „Veränderer“ und
- die konservativen „Status quo Erhalter“

Allerdings haben sich die Veränderer, zu denen ich gehörte und auch noch heute gehöre, mit Mut und Enthusiasmus und vor allem mit greifenden Konzepten durchgesetzt. Es wurde teilweise bis weit über die Erschöpfungsgrenze hinaus für die neue Entwicklung von den damaligen Protagonisten gekämpft. Dies war ein Vorgang, der sich über die Jahre hinweg sich entwickelt hat und von der überwältigenden Mehrheit der VdF und FTI Mitglieder getragen wurde. Diese gipfelte in der legendären GdF Gründungsveranstaltung in Bremen, die leider aus formalrechtlichen Unwägbarkeiten dann in Dreieich im Juli 2003 wiederholt wurde und letztlich zur erfolgreichen Gründung der GdF führte. Mein Dank gilt heute unseren Rechtsprofies an dieser Stelle u.a. die Kanzlei um Herrn RA Faust.

Die Verschmelzung der Fachverbände VdF und FTI hin zur GdF war einzigartig. Wie empfanden Sie Stimmung unter den Mitarbeiter und Mitgliedern der GdF?

Die Verschmelzung empfand ich als Obmann einer großen VG als völlig unproblematisch. Den VdF Mitgliedern war klar, dass sie die deutlich größere Anzahl waren und sich somit keine Probleme in ihrer Vertretung ergeben würden. Die Animositäten der beiden Verbände aus alten Zeiten konnte ich in der Mitgliedschaft so nicht spüren. Das einzige, was festgestellt werden konnte, war dass der „kleinere neue Bruder“ schon sehr schnell schaute, seine Pfründe zu sichern. Allerdings wurde hier eine saubere und mitgliedergerechte Lösung erarbeitet und beschlossen. Den VdF Mitgliedern, für die ich damals zuständig war, konnte sehr deutlich klargemacht werden, dass ohne ein Zusammenschluss des VdF und FTI eine effektive und vor allem selbstständige Mitgliedsvertretung im Tarifbereich nicht so allumfassend durchführbar gewesen wäre. Hier war die Win-Win Situation für jeden Gründungsverband das wirklich greifende Argument.

Sie haben die Neuorganisation der GdF als Geschäftsführer maßgeblich mitgeformt. Wie waren die internen Abläufe und die Unterstützung im damaligen Vorstand?

Wir waren einfach eine Truppe von Enthusiasten und zwar im FTI und im VdF, die bereit waren, sich bis weit über das Normale hinaus zu engagieren und den Mut hatten, etwas zu wagen. Jeder brachte seine Stärken mit ein. Schwächen wurden ausgeglichen, und es war mehr als nur eine Aufbruchstimmung. Wir waren fast eine Familie. Zumindest war das mein Empfinden. Allerdings bedeutete das nicht, dass wir keine kontroversen Diskussionen führten und bis aufs Messer für Kompromisse streiten mussten. Allerdings fand dies immer in einer so zielgerichteten Art statt, dass für mich nie der Eindruck entstand, dass wir nicht mehr am gleichen Strang ziehen würden. Nach der Gründung der GdF ging es dann weiter: Strukturen wurden ausgestaltet Papier wurde beschrieben in vielen GO's, Rillie's etc. d.h. es war viel Arbeit vorhanden, und jeder war völlig ausgelastet. Hier haben uns unsere Anwälte, federführend Dirk Vogelsang, sehr große Unterstützung zu kommen lassen. Er hat uns bestätigt, aufgebaut bei Niederlagen und mit Ideen versorgt, wenn wir die Kraft dazu nicht mehr hatten.

Sie sind als Delegierter der ÜÖMV Militär zurzeit als Lehrer in der MiFVK Ausbildungseinrichtung in Kaufbeuren eingesetzt und beobachten das Geschehen der GdF mittlerweile aus einer gewissen Entfernung. Wie hat sich die GdF in den letzten Jahren nach ihrer Einschätzung verändert?

Sie ist gewachsen und hat sich weiterentwickelt. Allerdings sind auch die Problemfelder weit gefächerter geworden, Neue nationale und internationale Aufgabengebiete wurden erschlossen. Der Hauptfokus liegt natürlich noch auf dem Tarifkampf mit der DFS GmbH. Aber auch die in den letzten Jahren hinzugewonnen Vertretungsbereiche wie Apron, Fraport oder die TTC, um nur ein paar zu nennen, bedeuten Verantwortung und vor allem viel Arbeit für die ehrenamtlich engagierten Vertreter der GdF. Da sind obendrein noch die Gerichtsverfahren, die Kräfte und jede Menge Ressourcen kosten, nicht zuletzt die z. Zt. alles überschattende Millionenklage mit dem politisch motivierten Ansatz der Sparten-gewerkschaften im Kern. Hier wird in der nächsten Zeit keine Ruhe einkehren, und die GdF kann nicht regenerieren und sich dem Standartgeschäft widmen. Es ist und bleibt spannend um die GdF.

Wie sehen Sie die Zukunft der GdF?

Es gilt viel Arbeit zu erledigen. Es brennt in allen Bereichen. Ob nun offenkundig oder im Verborgenen. Die Einigkeit der GdF fehlt. Man bekämpft sich zurzeit gegenseitig, obwohl man Geschlossenheit demonstrieren sollte. Ich hoffe, dass nach den Wahlen in den Fachbereichen und nach der „Bundelkonf“ endlich die Grabenkämpfe beendet und die neuen Protagonisten der GdF in der Lage sein werden, die GdF in ruhigeres Fahrwasser zu bringen, um sich auf das wesentli-

che zu konzentrieren: die Vertretung der Tarifinteressen ihrer Mitglieder! Sollte es gelingen sich wieder auf die wesentlichen Aufgaben zu fokussieren, so meine Meinung, wird die Geschlossenheit, sprich Zufriedenheit der Mitglieder, wachsen, die Arbeit in den Arbeitsgruppen und Kommissionen wieder zielgerichtet und erfolgreich sein so dass das vor 10 Jahren gegründete Projekt GdF auch noch in 10 Jahren auf weitere glorreiche Jahre zurückschauen kann.

Klaus Berchtold-Nicholls

Eine Frage des Willens



„Der Wille versetzt Berge.“ So jedenfalls sagt ein altes Sprichwort. Das Spannungsfeld von Wünschen, Wollen und Wille bewegt mich seit vielen Jahren sehr intensiv, ob nun einfach als Mensch, als Familienvater, im Beruf oder als Gewerkschafter.

Und ich behaupte, dass der Wille häufig entscheidend ist für der Gang der Geschichte im Kleinen und Großen: Was will ich im Leben, im Beruf erreichen? Was will ich meinen Kindern an Werten vermitteln, welches Verhalten will ich bei ihnen fördern? Will ich Einfluss auf meine Umgebung ausüben und wenn ja, was will ich damit verändern? Zu welchem Zweck und mit welchen Zielen will ich mich in einem Verein, in einer Gewerkschaft oder in einer Partei engagieren?

Ich bin mir sicher, dass viele von Ihnen sich diese und ganz ähnliche Fragen auch häufig stellen. Der Mensch wird von vielen unterschiedlichen Motiven angetrieben, rationalen wie emotionalen: Hass, Liebe, Gier, Abscheu, Sympathie oder Antipathie, körperliche und finanzielle Sicherheit, Geltungsbedürfnis, Wunsch nach Macht und Einfluss oder der Wunsch, etwas Positives zu hinterlassen, um nur eine kleine Auswahl zu nennen. Sie stellen sich sicher auch die Frage, was dies alles mit Ihnen zu tun hat und warum ich dies im ‚flugleiter‘ und nicht in einer philosophischen Zeitschrift zum Besten gebe. Ich versuche, es zu erläutern. Wie die meisten von Ihnen wissen, manifestiert sich mein Wille, außerhalb von Privatleben und Familie etwas zu bewegen, seit eineinhalb Jahrzehnten in der ehrenamtlichen Arbeit in VDF und GdF.

Dabei waren einige meiner Anstrengungen durchaus von Erfolgen gekrönt. Mit meinem Beitrag zur erfolgreichen Emanzipation von ver.di und der Gründung der GdF, anfänglich gegen erhebliche interne Zweifel und erbitterten Widerstand von Seiten der DFS, kann ich sehr zufrieden sein. Die Vertretung meines Berufsstands aus sich selbst heraus, und nicht

fremdbestimmt von einer fast anonymen, manchmal schlicht überheblichen Großgewerkschaft war etwas, was ich so sehr wollte, dass mein Wille und der meiner wenigen Mitstreiter über die übermächtig erscheinenden Schwierigkeiten am Ende triumphierte. Daneben gibt es aber auch Situationen, in denen der unbedingte Wille des Individuums schlicht nicht ausreicht. So etwa als meine Überzeugung und mein starker Wunsch, gegen die Vorstellungen der deutschen Verkehrsminister und der DFS Geschäftsführung ein Modell der internationalen Kooperation durchzusetzen, ebenso scheiterte wie der Versuch, die GdF in einer Rolle als aktive gestalterische Kraft in der zukünftigen Entwicklung der deutschen und europäischen Flugsicherung zu etablieren.

Von Interesse für Sie als Leser, und vor allem als GdF Mitglieder, sind die Erkenntnisse, die man aus den oben geschilderten Zusammenhängen gewinnen kann. Aus meiner Sicht unterscheidet die erfolgreiche Gewerkschaftsgründung von den erfolglosen Vorhaben vor allem Eines: Der Wunsch weniger wurde im ersteren Fall innerhalb kurzer Zeit zum erklärten Willen eines starken und solidarischen Kollektivs, das im Stande war, sich über teils extreme Widerstände hinwegzusetzen. Im letzteren Fall gelang es dem Einzelnen nicht, das Kollektiv von der Notwendigkeit bestimmter Maßnahmen zu überzeugen, und es blieb der Wunsch des Individuums, der damit letztlich zum Scheitern verurteilt war.

Persönlich bin ich von der Richtigkeit der oben beschriebenen Ziele weiterhin überzeugt. Entscheidend aber für die strategische Richtung, die die GdF einschlagen wird, sind Wille und Wünsche der Mehrheit ihrer Mitglieder. Deshalb möchte ich hier bei allen unseren Mitgliedern dafür werben, sich bis zur Bundesdelegiertenkonferenz im Mai intensive Gedanken darüber zu machen und sich einen Willen darüber zu bilden, welche Rolle ihre Gewerkschaft in der Zukunft spielen soll. Und mit welchem Auftrag der Bundesvorstand für die kommende Zeit, in einem gewandelten, aber nicht minder anspruchsvollen Umfeld, ausgestattet werden soll. Vieles ist eine Frage des Willens, wir müssen uns nur selbst darüber im Klaren sein.



FSBD – Bundesfachbereichskonferenz 2013 – Bremen



von
Hans-Joachim
Krüger

Zurück in die Zukunft, so knapp, aber dennoch deutlich, kann man die Jubiläumsveranstaltung der GdF in Bremen bezeichnen. Genau vor zehn Jahren fand die Gründungsveranstaltung ebenfalls in Bremen statt, und dies war Anlass genug, jetzt nach zehn Jahren wieder an den gleichen Ort zurückzukehren.

Bevor aber die offizielle Veranstaltung begann, begrüßten die Veranstalter eine Reihe bekannter und geachteter Gäste. Besondere Beachtung galt dabei dem Ehrenmitglied Wolfgang Kassebohm, der vom sowohl vom GdF-Vorsitzenden, Michael Schäfer als auch von Emmi Enneper mit einer kleinen Laudatio vorgestellt wurden. Für die rund 100 Delegierten aus allen Bereichen des Flugsicherungsbetriebsdienstes (Tower, Center, Apron und Verkehrszentrale) war der kurze Rückblick von Michael Schäfer in die Anfangszeiten des VDF, diese unter der maßgeblichen Gestaltung von Wolfgang Kassebohm, ein sowohl interessanter als auch kurzweiliger Ausflug in die Vergangenheit.

Die Vorbereitung der Fachbereichstagung Betriebsdienste oblag wiederum Veronika Gebhart, die bereits im Vorfeld zusammen mit Axel Danneberg und der Untergruppe Bremen das

„Unterhaltungsprogramm“ nach Sitzungsende zusammengestellt hatte. Das ausgesuchte Tagungshotel „Swissotel“ in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof war vorzüglich ausgesucht. Service und auch Ausstattung dieses Hotels übertrafen alle Erwartungen und schufen somit die Grundlage für eine erfolgreiche Veranstaltung.

Die Tagung

Nach Eröffnungsansprache der Vorsitzenden des GdF-Fachbereiches Betrieb, Petra Reinecke, startete das aktuelle Arbeitsprogramm für die anwesenden Delegierten. Nach einem Überblick über die letzten Themenbereiche des Fachbereiches wurden auch die vergangenen Tarifauseinandersetzungen – zum Beispiel mit der Fraport AG – angesprochen. Einen weiteren Konfliktpunkt stellte der schwelende und noch lange nicht ausgestandene Konflikt mit der Lufthansa dar. (Zwar ist das erste Urteil inzwischen gefallen, s. diese Ausgabe des „flugleiter“, aber die Auseinandersetzungen werden noch lange andauern, die Red.) Zwar sind die Beschäftigten der Einsatzzentrale mittlerweile fast ausnahmslos bei der GdF organisiert, dennoch sind mögliche Tarifverhandlungen bisher nicht zu Stande gekommen. Der Ausblick für diese Arbeitnehmergruppe der Lufthansa hier kurz- bzw. mittelfristig in Verhandlungen einzutreten, sind jedenfalls nicht gegeben, und



➔ Wolfgang Kassebohm





die oft genug herausposaunten Drohgebärden (z.B. Outsourcing und Arbeitsverlagerungen) lassen zukünftig schwere Verhandlungspositionen erwarten.

Im Anschluss an den Vortrag von Petra Reinecke erläuterte Jörg Biermann die aktuellen Bilanzzahlen des abgelaufenen Jahres. Als besondere Belastungen des abgelaufenen Jahres sind u.a. die Tarifaueinandersetzung mit der Fraport AG zu nennen, wie auch die häufige, wenn auch notwendige Reisetätigkeit von Delegierten, Vorstandsmitgliedern und Arbeitsgruppenmitgliedern. Ansonsten war die Mitgliederentwicklung aber weiterhin positiv. Bereits während der Ausbildung zum Fluglotsen wird eine intensive Mitgliederwerbung betrieben und eine Großzahl der Azubis treten bereits während der Ausbildung in die GdF ein. Zwischenzeitlich kann diese auf mehr als 3.100 Mitglieder schauen und ist in vielen Bereichen durch ihr anerkanntes Fachwissen Gesprächspartner in vielen Arbeitsgruppen. Seit Bestehen der GdF hat die Gewerkschaft somit ihre Mitgliedschaft um über 30 % ausgebaut. Die Delegierten dankten Jörg Biermann mit großem Applaus für seinen Bilanzvortrag. Die anschließende Entlastung des Fachvorstandes war somit dann nur noch Formsache.

Vorstandswahlen

Turnusgemäß standen dieses Jahr erneut drei Vorstandspeditionen zur Neuwahl an. Im Vorfeld erklärte bereits Heiko Langhinrichs, dass er nicht mehr für das Amt für „Berufliches und Soziales“ kandidieren werde. Petra Reinecke bedankte sich bei ihm für seine langjährige und sehr intensive Vorstandsarbeit und würdigte vor allen Dingen seine Tätigkeit in der GdF-Tarifkommission.

Für das Vorstandsamt „Berufliches und Soziales“ stellte sich im Anschluss Roman Schütz den Delegierten zur Wahl. Mit überragender Stimmenmehrheit wurde dieser von den Stimmberechtigten mit den Aufgaben eines Vorstandsmitglied für „Berufliches und Soziales“ betraut. Die bisherigen Vorstandmitglieder, Alexander Schwassmann (Fachliches), und Oliver Wessolek (FDB/LDM) wurden ebenfalls ein-drucksvoll in ihren angestammten Ämtern bestätigt.

Fachbeitrag DLR – Sektorlose ATM

Nach der ersten Mittagspause erwartete das Gremium einen Fachbeitrag von Dr. Ing Bernd Korn (DLR) zum Thema „sek-

torloses Air Traffic Management“. Der zukunftsorientierte Arbeitstitel soll verhindern, dass Piloten während eines Fluges verschiedene Ansprechpartner haben und zu oft durch einen Frequenzwechsel abgelenkt werden, gleichzeitig soll eine Kapazitätserhöhung Verspätungen vermeiden. Von den anwesenden Delegierten wurde der Fachbeitrag allerdings mit großer Skepsis aufgenommen. Details dieses Fachbeitrages wird die Redaktion „der flugleiter“ in einer späteren Ausgabe, sobald diese Informationen vorliegen, veröffentlichen. Noch nach Ende des Vortrages wurde n im Foyer die Durchführungsvorstellungen intensiv und kritisch besprochen, obwohl der Gedankenansatz sicherlich sehr richtig ist. Dennoch bleibt festzustellen, dass auf Grund der verschiedenen Hoheitsansprüche der verschiedenen Länder große Probleme auf der politischen Schiene zu suchen sind.

Arbeitsgruppe A – Interne Organisation

Hauptthema dieser Arbeitsgruppe war erneut die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der GdF. Bekanntlich wird der lang-jährige Chefredakteur Bernd Bockstahler zur Jahresmitte die Aufgaben an seinen Nachfolger Hans-Joachim Krüger übergeben und sich aus dem tagespolitischen Geschäft der GdF zurückziehen. Hans-Joachim Krüger schilderte den Anwesenden der Arbeitsgruppe wie er sich zukünftig die Redaktionsarbeit vorstellt und gibt einen kurzen Abriss seiner zukünftigen Arbeit. Demnach soll zukünftig versucht werden, mehr themenbezogen zu arbeiten und auch vermehrt an ausgesuchten Themen größere Reportagen dem Leser näher zu bringen.

Nach wie vor werden weiterhin einige Redakteure gesucht, die sich für Luftfahrtspezifische Themen interessieren und mit Hilfe des Redaktionsteams neue Themenvorschläge erarbeiten. Gleiches gilt auch für die Bild-Redaktion. Hier ist z. B. daran gedacht, zukünftig einige Spotter-Bilder von außergewöhnlichen Flugzeugen zu veröffentlichen, die von den Kollegen in den Kontrolltürmen geschossen wurden. Wer also gerne im Team „flugleiter“ mitarbeiten möchte, kann sich gerne unter redaktion@gdf.de bei Bernd Bockstahler (er wird der Redaktion als Berater zu Verfügung stehen“) oder Hans-Joachim Krüger melden.

Matthias Maas, GdF-Vorstand „Presse und Kommunikation“, erläuterte im weiteren Verlauf die Pressearbeit im abgelaufenen Jahr, die sich zurzeit sehr auf die Gerichtsverfahren gegen die GdF fokussieren. Ein kurzes Summary über die



Arbeit in der Geschäftsstelle gab Axel Danneberg, Geschäftsführer GdF, ab. Ausdrücklich gelobt wurden Marina Daffner, Simone Lorenz, Petra Brüne, Gritta Götz und natürlich Veronika Gebhard. Ihr Engagement ermöglichten u.a. die kurzfristige, aber sehr zeitintensive Durchführung der Bundesdelegiertenwahlen. Nach den vermeintlichen formalen Fehlern während der letztjährigen Bundesdelegiertenkonferenz wurde nun alles formal- und satzungskonform abgehandelt und damit natürlich auch die außerordentliche „BundelKonf“ im Mai ermöglicht.

Die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen und Verbänden vollzieht sich hauptsächlich auf internationaler Ebene und dort auf die IFATCA sowie im nationalen Rahmen mit der „Vereinigung Cockpit“. Über die IFATCA – Zusammenkünfte wird regelmäßig im „flugleiter“ berichtet. Der besondere Dialog mit „VC“ bezieht sich zurzeit auf die laufenden Gerichtsverfahren gegen die GdF, deren Ausgang von allen anderen kleineren Gewerkschaften mit größtem Interesse verfolgt wird.

Arbeitsgruppe B – Fachliche Angelegenheiten

Ein umfangreiches Arbeitsprogramm hatte erneut die Arbeitsgruppe B – Fachliche Angelegenheiten zu bewältigen, und das, obwohl kaum Arbeitspapiere eingereicht wurden. Themen der Betriebstechnik, Verfahrensfragen, Safety, Luftraumstruktur und zukünftige Betriebskonzepte waren hochaktuell und wurden durch eine Vielzahl von Diskussionsbei-



trägen, Nachfragen und auch Vorstellungen ergänzt. Wie klappt es denn mit VOLMuK? Diese im Grundsatz simple Frage brachte eine sehr intensive Diskussion über die Arbeitsweisen der betroffenen Sektoren zum Vorschein. Für München gestalten sich die neuen Schnittstellen der Flugsicherungssysteme „P1“ zu „Vavorit“ sehr problematisch. Der obere Luftraum ist jetzt als externer Luftraum definiert, Flüge die das System „P1“ in Richtung „Vavorit“ verlassen und später wieder bei P1 einfliegen, werden als so genannte Re-entries definiert. Demzufolge sind Kommunikations- und Koordinationsschwierigkeiten aufgetreten.

Die Abschaltung der VHF-Peiler und die Abschaltung des Primär-Radar wurde sollen von Seiten der DFS demnächst vollzogen werden. Zwar gibt es zwischenzeitlich neue Techniken, die diese Abschaltungen kompensieren, dennoch sollte man die mögliche Abschaltung mit einiger Skepsis erneut untersuchen. Die DFS sagte zu die GdF an weiteren fachlichen Gesprächen zu beteiligen. Ein weiteres Thema war eine mögliche Änderung der Lizenzierung von Regional-Towerlotsen. Die Radarverfolgung bis hin zur Landung ist laut BA-FVD bei Flughäfen mit Tower aber ohne Radarlizenz durch die entsprechenden Centerlotsen abgedeckt. Die Tower Company (TTC) hat der DFS nun angeboten, ihre Regional-Towerlotsen fortzubilden und diese mit den entsprechenden Radarlizenzen auszustatten. Hier wird die GdF die weitere Entwicklung abwarten.

Gerade in letzter Zeit sind die Pistenstaffelungen bei Flughäfen mit parallelen Pisten ins Gerede gekommen. Zusammen mit der VC befindet man sich in Abstimmungsgesprächen, wobei die VC festgelegte Pistenstaffelungswerte für parallele Pisten fordert. Von Seiten der GdF wird diese Problematik anders eingeschätzt, und man verweist auf die Anweisungen und das fachorientierte Handeln des verantwortlichen Towerlotsen.

Als weitere Themenschwerpunkte, die auch mit VC erörtert werden, sind die Verfahren über das Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) zu nennen. Auf ICAO-Ebene wird gerade ein Manual zu dieser Thematik entworfen. Aus vielen Kontrolltürmen wird zurzeit über den verstärkten Einsatz von Drohnen berichtet. Bei Großveranstaltungen werden diese z. B. durch die Polizei eingesetzt. In einer großen Umrüstak-

tion wurde auf dem Frankfurter Rhein/Main-Airport die Namensgebung der Rollwege den ICAO-Standards angepasst. Es bleibt aber leider festzustellen, dass die teilweise verwirrende und umständliche Veränderung einige Missverständnisse hat aufkommen lassen. Eine Arbeitsgruppe von Frankfurt Apron und Tower soll nun Verbesserungsvorschläge erarbeiten, die im Anschluss den Genehmigungsbehörden vorgelegt werden soll.

Arbeitsgruppe C – Berufliche und soziale Angelegenheiten

Die chaotische Situation rund um die Neueröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg spiegelte sich in dieser Arbeitsgruppe wider. Die Kollegen, die eigentlich das Vorfeld beaufsichtigen sollten, sind nach wie vor ohne Tätigkeit und auf warten auf weitere Entscheidungen. Diese Situation ist für alle Beteiligten sehr belastend, und es wird versucht – da ein weiterer Eröffnungstermin in weite Ferne gerückt ist – die Kollegen anderweitig einzusetzen bzw. fortzubilden. Einen breiten Rahmen nahm auch die Diskussion über die Flugdatenbearbeiter ein. Belastungsgutachten, Altersgrenze, Fort- und Weiterbildung waren die Themenschwerpunkte, die intensiv betrachtet und in einigen Beschlüssen festgeschrieben wurden. Aber nicht nur bei den Flugdatenbearbeitern wurde die sozialen Themen (Altersgrenze) betrachtet, auch bei den Fluglotsen war dies ein Schwerpunkt und wird auch auf zukünftigen Veranstaltungen als Diskussionspunkt wieder zu finden sein. Die tarifliche Höhergruppierung, nachdem die CISM-Tätigkeit als Höhergruppierungs- und Vergütungsbestandteil festgeschrieben ist, soll nach Willen der Arbeitsgruppe geändert werden. Ein entsprechender Beschluss wurde getroffen und wird nach Fertigstellung an die Tarifkommission weitergeleitet.

Grundsätzlich gilt für die Zusammenfassung der wichtigsten Ereignisse rund um die Fachbereichstagung hier in diesem Heft, dass die dabei aufgeführten Themenbereich nur ein Auszug dessen sind, was tatsächlich beschlossen und diskutiert wurde. Mitglieder, die gerne weitere Hintergründe erfahren wollen, werden gebeten sich mit einem Delegierten aus der örtlichen Untergruppe oder mit der Geschäftsstelle in Verbindung zu setzen.

Kandidaten-Kür

Zum Abschluss der Veranstaltung rief die FSBD-Vorsitzende, Petra Reinecke, die Kollegen auf, die beabsichtigen für die kommenden Bundesvorstandswahlen in Darmstadt zu kandidieren, sich kurz dem Gremium vorzustellen: Demnach ist mit folgenden Kandidaten zu rechnen (Stand Mitte März 2013)

Bundesvorsitzender: Klaus Berchthold-Nicholls (hat zwischenzeitlich zurückgezogen), Matthias Maas, Markus Siebers



Geschäftsführer: Axel Danneberg

Tarifangelegenheiten: Stefan Pille

Presse und Kommunikation: Marcus Garske

Vorsitzende Petra Reinicke konnte eine insgesamt sehr sachliche und themenbezogene Fachbereichsveranstaltung am späten Sonntagnachmittag schließen. Geprägt war diese Veranstaltung sicherlich von der 10-jährigen Geburtstagsveranstaltung der GdF im Hotel Blix am Bremer Flughafen. Die Veranstaltung – außerhalb des Protokolls – erreichte sicherlich nochmals das Niveau der Gründungsveranstaltung von vor 10 Jahren. Diese Veranstaltung im „Blix“ wurde mit dem FSBD – Flugsicherungs-Betriebsdienste und dem FSTD Flugsicherungs Fachbereich Technische Dienste durchgeführt, der zeitgleich wie der Fachbereich Betrieb eine Fachbereichskonferenz in Bremen durchführte.

Von uns, für uns – mit diesen Worten des langjährigen Vorstands- und Tarifkommissionsmitglied, Heiko Langhinrichs, wurde die Sitzung dann schließlich beendet. Herr Langhinrichs richtete einen Appell an die Delegierten, er möchte damit zum Nachdenken und Besinnen anregen und gleichzeitig die Anwesenden ermutigen, sich zukünftig verstärkt zu engagieren.



Mit Wolfgang Kassebohm fing alles an...



von
Emmi
Enneper

...nämlich der jahrzehntelange Kampf des VdFs um bessere Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer der Bundesanstalt für Flugsicherung und mein „Flugsicherungsleben“. Letztendlich mündete der in den 60er Jahren begonnene Kampf in der Privatisierung der Flugsicherung im Jahre 1993 und der Gründung einer eigenen Gewerkschaft, der GdF in 2003. Aber bis dahin war es ein langer, steiniger Weg. Er begann mit der Wahl von Wolfgang Kassebohm als neuem Vorsitzenden des VdF bereits 1965. Heute ist Wolfgang mit 81 Jahren bereits 28 Jahre aus dem Dienst und damit auch seit der Zeit ohne Amt im Verband. Aber inzwischen Ehrenmitglied in der GdF.

Für mich begann mein Flugsicherungsleben im Sommer 1964 mit einem Vorstellungsgespräch bzw. einer Aufnahmeprüfung an der FS-Leitstelle Hannover. Der damalige Ausbildungsbeamte machte einige schriftliche Tests mit mir in seinem Büro. (Jahre später war ich in diesem Raum als Personalratsmitglied tätig). Es gab noch kein standardisiertes Verfahren zur Überprüfung der Neueinstellenden, aber man nahm sich für mich allein einen ganzen Tag Zeit. Die Prüfung fiel trotzdem positiv aus, der Ausbildungsbeamte war damals Wolfgang Kassebohm, im jugendlichen Alter von 32 Jahren. Also haben wir bald „goldenes Jubiläum“.

Von Anfang:

1962 hatte die „Zwangsverbeamtung“ in der Flugsicherung stattgefunden. Der 1952 gegründete „Verband deutscher Flugleiter“ wies seine Mitglieder auf die Nachteile eines Beamtenverhältnisses hin. Aber, da sich eine große Benachteiligung speziell in der Fortbildung für die „unwilligen Angestellten“ ergab, wurden dann doch die meisten Beschäftigten nach und Beamte. Dafür waren die Nachteile in der Bezahlung um so deutlicher.

Zitat aus der FR: „Ein Beamter, der nach 1962 eingestellt worden ist, wird genau nach Tarif bezahlt. Er erhält ein Grundgehalt von 875 DM, zusätzlich 248 DM Ortszuschlag. Ein Angestellter, der die Verbeamtung 1962 abgelehnt hat, trägt 1910 DM nach Hause.“ Ich weiß nicht, auf welcher Basis dieser Vergleich beruht, sicherlich gab es auch mehr oder weniger Differenzbeträge. Aber die Ungerechtigkeit in der Bezahlung war schon enorm. Da war sich die Lotsenschaft einig: es mußte sich unbedingt an den Arbeitsbedingungen und der Bezahlung etwas ändern.

Das gleiche galt für die Techniker. Beide Bereiche hatten mit völlig veralteter Technik zu arbeiten. Ständig wurde von beiden Seiten auf die Sicherheit im Flugverkehr hingewiesen, der Personalmangel war eklatant. Die Politiker befürchteten

Streiks in der Flugsicherung und hatten nur die Verbeamtung als Lösung parat gehabt. Mit der Wahl von Wolfgang zum neuen Vorsitzenden und anderen streitbaren Vorstandsmitgliedern setzte eine „Reorganisation“ der Arbeit im VdF ein.

Es galt die Politiker „aufzuklären“ und vor allem die Gewerkschaften DAG und ÖTV als Tarifpartner mit auf die richtige Schiene zu nehmen. Wenn ich mir heute im Nachhinein, nach fast 50 Jahren vorstelle, dass ich Zeitzeuge einer ganz ungewöhnlichen Ära in der Flugsicherung sein durfte, hege ich große Hochachtung an dem über Jahrzehnte dauerndem Kampf der Mitglieder an vorderster Front im VdF, VdFT und auch später in der GdF. Und angefangen hatte alles mit Wolfgang... Für mich und viele meiner Generation gebührt ihm die größte Anerkennung.

Als junge, kleine Beschäftigte hat man damals von der Arbeit, die hinter den Kulissen lief, gar nichts mitbekommen. Erst als es dann zu Kampfansagen kam und Solidarität gefordert war, wurde einem bewußt, das da „mehr“ dahinter stecken mußte. Und was da alles hinter steckte, kann man u.a. sehr gut recherchiert in den Büchern: „Geschichte der Flugsicherung in Deutschland“ und „Eine Zeitreise, Flugsicherung im Wandel“ nachlesen. Auch mir als „Zeitzeugin“ und schon seit 1965 Mitglied im VdF, später im Personalrat und Gesamtpersonalrat, wurde erst durch die Zusammenstel-



→ Wolfgang Kassebohm.
Ehrenmitglied und Legende der GdF

lung der langjährigen Ereignisse die geschichtliche Bedeutung dieser Zeit bewußt.

Es entstanden damals Schlagwörter, die vieles aussagen und in den Medien jahrelang präsent waren: „Dienst nach Vorschrift“, Bummelstreik, slow-go, sick-out. Streik war bekanntermaßen in der Beamtenschaft nicht möglich.

Ja, da gab es besonders in der „roten Zelle Hannover“ unvorstellbare Ereignisse, wie Krankmeldungen von Kollegen einer ganzen Schicht im ACC. Die Kollegen wurden mit Dienstfahrzeugen zum Dienst beordert etc. etc. Es kam zu Suspendierungen mehrerer Vorstandsmitglieder im VdF, aber auch „normaler“ Lotsen mit anschließenden jahrelangen Justizstreitigkeiten. Allen voran Wolfgang, der als Rädelsführer galt und deshalb auch ein Betretungsverbot der Dienststellen hatte. Um die suspendierten Kollegen nicht mit den 50% Gehältern weniger im Regen stehen zu lassen, wurde von den VdF-Mitgliedern ein Unterstützungsfond gegründet, der den Betroffenen ihren „Verdienstausfall“ ausglich.

Später kamen weitere Kosten auf die Mitglieder zu. Denn nach jahrelangem Rechtsstreit einigte sich der VdF mit dem BMV am 22.10.1980 auf eine in 5 Raten zu zahlende Summe von 2,15 Millionen DM statt vormals geforderten 223 Millionen!!!! Das hätte schon damals das Aus des VdF bedeutet. So aber zahlten die Mitglieder jahrelang 18-28 DM zusätzlich – und deshalb überlebte der VdF. Ob es nach 33 Jahren, jetzt in der GdF zu einer ähnlichen Bewährungsprobe kommen wird?

Als Wolfgang Kassebohm im Februar 1985 seinen Vorsitz im VdF nach 20 Jahren aufgab, schied er auch wegen Erreichen



der Altersgrenze (53 Jahre) aus dem Dienst aus. Das große Ziel, Lotsen wieder in ein Angestelltenverhältnis zu führen war bis dahin nicht gelungen. Andere Verbesserungen wie Erschwerniszulagen, Kuren, Arbeitszeitverkürzung, Pausenregelung, bessere Stellenkegel und nicht zuletzt die Früh-pensionierung für die Lotsen waren erreicht. Die Zivil-Militärische Integration war auf den Weg gebracht. Das reicht doch wohl für ein Berufsleben!

Dieser Beitrag kann nur eine kleine Zusammenfassung von ereignisreichen Jahren sein, die ich von Wolfgangs Zeit bei der BFS miterlebt habe. Es gab viele verdienstvolle Mitglieder im Vorstand, die zu Wolfgangs Geschichte gehören, zumindest einer sollte erwähnt werden: Klaus Piotrowski, unser „Pio“, der in schwierigen Zeiten der Schatzmeister des VdFs war und immer an Wolfgangs Seite. Er ist leider verstorben, aber sehr im Gedächtnis bei vielen. Es gäbe auch viel Stoff über interessante „Internas“ zu schreiben. Darüber sollte dann Wolfgang vielleicht mal ein Buch schreiben.

Wolfgang, auf zu neuen Taten!
Emmi



Zeitreise (Teil 2)

Bereits in der letzten Ausgabe hat Joe sich erlaubt einen kleinen Blick zurückzuwerfen – das Jahr 2013 – ein so genanntes Jubiläumsjahr für die Flugsicherung. 1993 zunächst die Organisationsprivatisierung und dann der erste Tarifvertrag, damals noch zwischen DAG/VDF/FTI und DFS und 10 Jahre später im Jahre 2003 – nach langen und nervenaufreibenden Verhandlungen – die Abspaltung von der bisherigen Dachorganisation ver.di., hin zur eigenständigen Gewerkschaft. All das hat Joe miterlebt, es waren zum Teil sehr aufreibende Veranstaltungen und Termine, die damals stattgefunden haben.

Nun im Teil 1 seiner Zeitreise in der letzten Ausgabe hat Joe sich mit dem Verhältnis und den Unwägbarkeiten mit der DFS so seine Gedanken gemacht. Aber Joe denkt auch über die interne Gestaltung seiner einst als Fachverbände gestarteten Gewerkschaft nach. 2003 eindrucksvoll nach einigen Gerichtsverfahren gestartet, bei den Mitgliedern herrschte Einigkeit und der Wille etwas zu bewegen, nicht zuletzt innerhalb der Flugsicherungsorganisationen. Probleme, die auftauchten, wurden allesamt gemeinsam angepackt und schließlich zusammen bewältigt. Mittlerweile hat Joe mit einigen Protagonisten von damals gesprochen, und gemeinsam war man der Ansicht, dass der Eifer von damals doch merklich nachgelassen hat.

Sicherlich die ersten Jahre waren schwer, aber grundsätzlich auch immer von Erfolg geprägt. Innerhalb kürzester Zeit stieg die GdF in ein Feld auf, das vorher hauptsächlich vom DGB und der DAG bzw. später ver.di domestiziert wurde. Mit gelungenen Fachbeiträgen in Presse, Funk und Fernsehen wurde damals die Öffentlichkeit über die Ziele der jungen GdF in Kenntnis gesetzt und vieler Orts war Verständnis für die GdF zu verzeichnen.

Sicherlich ist es schwierig, ein Glücksgefühl über eine längere Zeit zu bewahren, zu vielfältig und diffus ist das Tarifgeschäft, überall gibt es Anfeindungen und – es muss gesagt werden – ein gewisser Neidfaktor ist auch vorhanden. Nun rollt das Personalkarussell: In Kürze wird es einen neuen Bundesvorstand geben. Hinter den Kulissen wird geboxt, geschoben und versucht Mitbewerber aus dem Ring zu drücken. Plötzlich stehen jede Menge Bewerber an der Vorstandstür, die doch schon eigentlich geschlossen war. Durch einen formalen Fehler geht plötzlich wieder Licht an und neue Bewerber riechen so etwas wie Morgenluft.

Die vermeintliche BunDelKonf in Berlin ist noch nicht lange her und die GdF hatte Zeit sich mit sich selbst zu beschäftigen. Es wurden viele kritische Fragen aufgeworfen und persönliche Vorwürfe abgegeben – Sachthemen standen in der zweiten Reihe. Ob es im Anschluss weitere Gespräche und eine mögliche Konfliktbereinigung gegeben hat, weiß Joe nicht, aber es scheint so, dass dies nicht unbedingt der Fall gewesen ist. Die Stimmung innerhalb der GdF ist nach Ansicht von Joe angespannt und man verzettelt sich in Grabenkämpfen.

Der Spruch, „Von Uns – Für Uns“, geprägt auf der Fachbereichstagung in Bremen, sollte bei allen Beteiligten nicht ungehört bleiben und zum Nachdenken anregen. Nur gemeinsam sind wir stark – Gruppenbildungen und andere Vereinzelungsmaßnahmen sind nicht zielführend. Persönliche Ziele dem Gemeingut vorzuziehen, sind für Joe nicht akzeptabel. Joe weiß, dass er als „EX“ nur Ratschläge geben kann, aber nach 10 Jahren GdF sollten die Kinderkrankheiten ausgemerzt und die Flegelzeit großflächig übersprungen werden.

Sequestrierung Die Folgen für den Luftverkehr



In den letzten Wochen kursiert einiges durch die Medien über die Folgen der „Sequestrierung“ in Amerika. Was hat es damit eigentlich auf sich, und – vor allem – in wie weit betrifft es die Flugsicherung?



von
Lutz
Pritzschow

Um das ganze eine bisschen besser zu verstehen, bedarf es eines kurzen Ausflugs in die Vergangenheit. Sequestration nennt man ein politisches Verfahren, bei dem automatisch Ausgaben der Regierung zwangsreduziert werden, wenn sich die beiden großen Parteien des amerikanischen Parlaments nicht einigen können. Laut „Budget Control Act“ (BCA) von 2011 werden bestimmte Ausgaben ersatzlos gestrichen, falls der US Kongress einer Einigung über Sparmassnahmen in der Größenordnung von \$1,3 Billion nicht zustimmt. Da dieser Fall schlußendlich eintrat, werden die Sparmaßnahmen jetzt umgesetzt.

Das heisst für die FAA (Federal Aviation Administration), dass sie ihr Operatives Budget um ca. \$88 Million pro Monat, und zwar bis Ende 2013, reduzieren muss. Da diese Einschnitte ab sofort gelten, bleibt der FAA nichts anderes übrig, als die dadurch erforderlich werdenden Sparmaßnahmen umzusetzen.

Was das im Klartext bedeutet, hat das Amerikanische Verkehrsministerium erklärt.

1. Schließung von über 100 Tovern an Flughäfen mit weniger als 150.000 Flugbewegungen oder weniger als 10.000 kommerziellen Flugbewegungen pro Jahr. Diese Schließungen sollen am 1. April 2013 in kraft treten.
2. Kurzarbeit für FAA Angestellte, mindestens zwei, womöglich sogar vier Tage pro Monat.
3. Abschaffung der Nachtdienste in ca 60 Tovern.
4. Reduzierung der Wartung aller Systeme, die in der FAA mit der Flugsicherung bzw. Luftraum/Beobachtung/Verwaltung, zu tun hat.

Diese Einschnitte können sich schon ab Mitte April im Operativen Geschäft bemerkbar machen. Towerschließungen und Kurzarbeit der Lotsen werden erheblichen negativen Einflüsse auf die Flugsicherheit im ganzen Land haben, fürchtet NATCA, die Gewerkschaft der Amerikanischen Flugsicherung.

Es könnten bis zu 10% der Lotsen, als auch andere Beschäftigte (z.B. Techniker) der FAA, pro Tag fehlen. Das würde das NAS (National Airspace System) noch mehr belasten, bedeutet die Anzahl von derzeit circa 14.000 Lotsen ja nicht gerade einen Überfluss. Die Maßnahmen hätten außerdem die Folge, dass Kapazitäten reduziert werden müssen, somit Flugbewegungen abgearbeitet werden können und somit mehr Verspätungen eintreten. Die entsprechenden Mehrkosten tragen die Fluggesellschaften, der Ärger bei den Passagieren ist vorprogrammiert.

Ein weiterer Nachteil, der sich ergeben könnte, besteht darin, dass die Einschnitte, die jetzt vorgenommen werden, nicht mehr rückwirkend gemacht werden können. Das heißt, dass eine Reduzierung von Kapazitäten, die, falls die Sequestrierung weiter läuft, auch für die nächsten Jahre Auswirkungen zeigen wird. Wenn dann, um nur ein Beispiel zu nennen, weniger Einstellungen vorgenommen werden, erfolgen zwangsläufig weitere Einschnitte der Kapazität. Da die Sicherheit des Luftverkehrs oberstes Gebot ist, kann der jetzige Standard nur durch Reduzierung des Verkehrs gewährleistet werden.

Eine der Auswirkungen, die NATCA befürchtet, besteht darin, dass durch die Schließungen zahlreicher Tower die darüber liegenden Anflug- bzw. Centersektoren zusätzlich belastet werden. Da aber auch diese dann weniger Personal zu Verfügung haben, kann der Verkehr an kleineren oder abgelegenen Gemeinden, die besonders auf den Flugverkehr angewiesen sind, auch besonders leiden. Großflughäfen wie z.B. Atlanta könnten aber auch betroffen sein, was zur folge hätte, dass zum Beispiel eine der sieben Bahnen geschlossen werden müsste.

Z.Zt beschäftigt die FAA ca. 35.000 Mitarbeiter, davon ca. 14.700 Lotsen. Von den 14.700 sind aber noch 2.000 in der Ausbildung und ca. 3.100 könnten sofort in den Vorruhestand treten. Die Befürchtung der NATCA, dass gerade die letzte Gruppe lieber in den Vorruhestand gehen würde, als unter den dann erschwerten Bedingungen zu arbeiten, könnte das Problem noch verschärfen. Da es auch in Amerika, wie überall auf der Welt, einen Lotsenmangel gibt und die Anzahl der Lotsen schon seit Jahren in einem historischem Tief steckt, würden die frühzeitigen Abgänge ein noch größeres Loch in die ohnehin schon dünne Personaldecke reißen.

Ein Beispiel könnte das Center in New York sein. Von 376 Lotsen könnten 103 bis Januar 2014 in die Übergangsversorgung treten. Somit würden 27% der Lotsen fehlen. Oder Atlanta Center, 125 von 475 (26%), Chicago Center, 140 von 432 (32%). Wenn dazu noch die Einschnitte der Sequestrierung gerechnet werden, wird es sehr schwierig, den Sicherheitsstandard aufrecht zu erhalten, geschweige dann noch zusätzlichen Verkehr abzuarbeiten.

Zu den Verspätungen an den größten Flughäfen wie New York, San Francisco und Chicago (ca. 90 Minuten pro Flug zu Hauptverkehrszeiten, laut FAA), käme auch noch die langfristige Auswirkung auf Nextgen. Hier könnten, laut einer Studie, bis 2021 ca. \$40 Milliarden Wirtschaftsvermögen verloren gehen.

Trotz der möglichen dramatischen Auswirkungen scheinen Republikaner und Demokraten nicht willig zu sein, ihren Streit beiseite zu legen und gemeinsam für das Wohl des Landes zu handeln. Bleibt zu hoffen, dass sich am Ende vielleicht doch noch ein Kompromiss findet, sonst könnte der nächste Flug „über den Teich“ länger dauern als erwartet.

Zum oben dargestellten Thema erreichte die Redaktion die persönliche Stellungnahme eines Kollegen.

Grundsätzlich, dies zur Ergänzung des vorangegangenen Textes, trifft die Sequestration uns erst mal nicht, obwohl es ab 1. März implementiert wurde. Was jetzt schon geschehen ist, ist dass die FAA einen Versetzung und Einstellungstop eingeführt hat. Im Zuge dessen gibt es auch keine Beförderungen oder Versetzungen mehr. Das Überstunden Kontingent der FAA wurde auch reduziert, somit werden weniger Überstunden ausbezahlt. Es werden auch an den kleineren Towern Personal ausgedünnt, z.B. durch Schließungen nachts.

Ab April werden dann alle Lotsen zwei eventuell sogar vier Tage im Monat beurlaubt, mit entsprechenden Gehaltskürzung. Die eingereichten Urlaubswünsche können auch geändert oder abgeschafft werden. Dies wird erst einmal bis September Gültigkeit haben. Falls aber danach immer noch keine Lösung gefunden wird, könnte dieser Zustand auch noch ein paar Jahre weiter dauern. Für uns in Atlanta Center heisst das, längere Arbeitszeiten am Bord, weniger Personal im Sommer, was bei schlechtem Wetter Auswirkung haben wird. Auch die Ausbildungskapazitäten werden reduziert oder gar gestrichen. Vieles ist aber noch nicht klar, und es bestehen noch Unsicherheiten wie die Auswirkungen sich langfristig zeigen werden.

Aus meiner persönlichen Sicht, ist die Zwangsbeurlaubung weniger ein Problem, sondern wie es langfristig weiter gehen soll. Falls der Congress das Sequestration Problem löst, könnte die Regierung dieses zum Anlass nehmen, um einige Einschnitte einfach beizubehalten, oder doch die Privatisierung sämtlicher Staatlicher Organisationen anzugehen. Leider werden wir uns diesem Trend kaum widersetzen können, da die Mehrheit der Amerikaner der Meinung ist, dass die Staatlichen Institute ehe zu gross und aufgebläht sind, und da heute kaum noch ein Arbeiter in Amerika eine Firmenrente bekommt, sehen viele unserer Bürger nicht ein, wieso wir Beamte dieses bekommen sollen. Leider ist durch die Zerschlagung der Gewerkschaften kaum noch jemand vorhanden, der hier gegen halten kann. Die meisten Bürger meinen, dass dieser Vorgang in Ordnung ist, anstatt einfach auch mal für Ihre Rechte zu kämpfen.

Help Prevent the Closure of our Nation's Air Traffic Control Towers

Beginning in April 2013, the FAA will be forced to close more than 150 Air Traffic Control Towers across the country. Please join the effort to stop this arbitrary cut to the infrastructure of aviation. The petition appears below and is open for signatures on "We the People" which is a feature of the WhiteHouse.gov website. Scan the QR code below to go to the petition, or find a link to it along with additional details about this effort at: <http://www.PremierFlightCT.com>

We need 100,000 signatures before April 4th! Please add your name to support this effort – then tell your friends.

Prevent the closure of air traffic control towers in the U.S. as a result of the Budget Control Act - Sequestration

Airport air traffic control towers provide services to pilots that are essential to the safety, the efficiency, and the smooth operations of flights. While not all airports have a control tower, airports with towers are typically very busy and have a significant amount of air traffic.

At these airports, the air traffic controllers regulate when aircraft can take off and land, and they contribute to aviation safety by helping to avoid collisions. Controllers also provide numerous other services to pilots.

Closing air traffic control towers as a cost saving measure will be a detriment to aviation in this country. The closures will reduce efficiency and will adversely affect the safety of air travel.

See www.PremierFlightCT.com for additional details by the petitioner.



Scan here to go directly to the petition where you can sign it. Then post it for others!



Tödlicher Absturz mit 93 Toten vermutlich auf Übermüdung zurückzuführen

Am 12.05.2010 kam es im Anflug eines Airbus A330-202 auf Tripolis, Libyen, zu einem tödlichen Absturz, bei dem 93 Menschen auf tragische Weise ums Leben kamen. Die libyische Flugunfalluntersuchungsbehörde veröffentlichte vor wenigen Tagen den Abschlussbericht über das Unglück. Aus dem Untersuchungsbericht, an dem auch die französische Untersuchungsbehörde Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) beteiligt war, geht hervor, dass Übermüdung der Piloten höchstwahrscheinlich ein beitragender Faktor war.

Die drei Piloten waren am 10.05.2010 abends um 19:45 Uhr Ortszeit von Tripolis nach Johannesburg, Süd-Afrika, gestartet, wo sie um 04:45 Uhr Lokalzeit morgens ankamen. Am gleichen Abend um 21:25 Uhr traten sie ihren Rückweg nach Tripolis an, der mit dem Absturz um 5:01 Uhr endete. Die Übermüdung führte zu mangelhafter Kommunikation und letztlich zu räumlichem Orientierungsverlust. Das Flugzeug schlug kurz vor der Landebahn auf den Boden und geriet in Brand. Alle Insassen bis auf einen Passagier, der schwer verletzt überlebte, kamen dabei zu Tode.

Berechnet man die Vor- und Nacharbeiten des Hinfluges ein, so betrug die Arbeitszeit ca. 9,5 Stunden. In der Folgenacht, auf dem Rückflug, betrug sie inklusive Vorarbeiten ca. 10 Stunden. Unberücksichtigt bleibt dabei, wie lange die Piloten zuvor bereits wach waren. Die Ruhezeit am Tage in Jo-

hannesburg, in der der Schlaf wesentlich weniger erholsam ist, betrug ca. 15 Stunden. Die Behörde schließt aufgrund wissenschaftlicher Untersuchungen, dass Übermüdung vorgelegen haben muss. Diese schränkte die Leistungsfähigkeit der Piloten soweit ein, dass sie als ein beitragender Faktor des Unfallgeschehens gesehen wird.

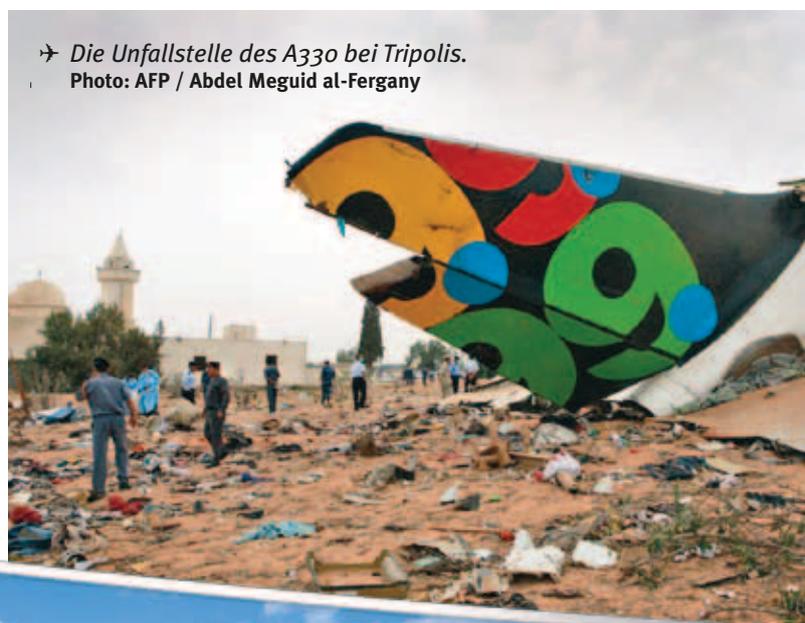
Immer wieder kommt es aufgrund von Übermüdung der Piloten zu Unfällen und Vorfällen. Die Vereinigung Cockpit fordert deshalb, wissenschaftliche Untersuchungen zur Grundlage der Neuregelung der Flugdienstzeiten in Europa zu machen – im Interesse der Sicherheit von Passagieren und Besatzungen.

„Der aktuell diskutierte Vorschlag der EASA über die Flugdienstzeitregelungen in Europa erlaubt Einsatzzeiten von bis zu 11 Stunden in der Nacht. Der Einsatz, wie ihn die Piloten in Tripolis absolviert haben, wäre nach europäischen Regeln völlig legal, sogar mit nur zwei Piloten. Wir fordern die Arbeitszeiten nachts auf 10 Stunden zu begrenzen. Wir folgen damit den von der EASA befragten Wissenschaftlern, die dies als maximal vertretbar ermittelt haben“, so Jörg Handweg, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit.

*Quelle: PM der Vereinigung Cockpit
(Nähere Informationen zu dem Unfall finden Sie unter www.flugdienstzeiten.de)*



→ Die Unfallstelle des A330 bei Tripolis.
Photo: AFP / Abdel Meguid al-Fergany



Lotsen treffen Piloten

Ein interessanter Termin stand Ende Februar auf dem Kalender des FSBD – Vorstandes. Die Arbeitsgruppe Air Traffic Services (AG ATS) der Vereinigung Cockpit hatte zu einem Gespräch in ihre Geschäftsstelle am Frankfurter Rhein-Main Flughafen eingeladen.

Die AG ATS ist eine von 16 Arbeitsgruppen in der VC. Die zur Zeit acht Mitglieder dieser AG sind allesamt Piloten bei verschiedenen deutschen Airlines. Sie treffen sich regelmäßig, um sich über die vielfältigen Entwicklungen im ATS-Bereich auf dem laufenden zu halten. Dazu ist die AG auf nationaler und internationaler Ebene z.B. in der International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA), in ICAO-Arbeitsgruppen oder auch im Technical and Operations Committee (TOC) der IFATCA vertreten.

Thematisch beschäftigt man sich mit Fragen zu Loss of Communication, UAS/UAV oder der Luftraumstruktur und ist auch an der Entwicklung von Policies und Statements zu Themen wie Wake Vortex, Transition Altitude oder Missed Approach beteiligt.

Da der Fachbereich FSBD und die AG ATS hier größtenteils gemeinsame Interessen verfolgen, wurden bei diesem Gespräch vor allem die Möglichkeiten einer verstärkten Zusammenarbeit auf fachlicher Ebene diskutiert.

Aber auch einige Fachthemen von aktuellem Interesse wurden angesprochen – Point-Merge etwa, Parallel Runway Operations, Continuous Descent Operations oder die gegenwärtigen Verfahren in Frankfurt.

Endlich frei von Flugangst

Ich gehe davon aus, dass dieses „Phänomen“ viele Leute ereilt, so auch mich. Ich leide unter Flugangst. Manchmal flog ich auf meinen innerdeutschen Flügen im Cockpit mit und da fragten mich die Piloten, wie ich denn mit Flugangst zu meinem Beruf gekommen sei. Und ich antwortete stets, ich habe genau den richtigen Beruf – ich bin Fluglotse und sitze am Boden.

Dann entdeckte ich dieses Buch und begann zu lesen. Auf den ersten Seiten schon wurde mir klar, dass dieses Buch nicht den typischen „Keine Angst vorm Fliegen“-Lektüren gleicht, von denen ich schon welche gelesen hatte. Das „typische Buch“ beschreibt, was Angst ist, wie ich damit umgehen kann und was genau beim Fliegen passiert. Damit ich von nun an keine Angst mehr davor haben muss, weil mir geschildert wird, wie sicher es ist. Allen Carr beginnt schon einmal damit, dass er sagt, Flugangstbetroffene wüssten generell, dass Fliegen sicher sei, sie bräuchten nicht auch noch ein Buch, das es ihnen sagt.

Allen Carr hingegen beschreibt das Fliegen nicht als unnatürlich, was mit Angst verbunden wäre, sondern als den natürlichsten Vorgang der Natur. Ein Airbus A380 fliegt nicht etwa, weil die Erde sich krümmt, sondern weil es die Natur so will. Man stelle sich einen Hut vor, der auf dem Kopf eines betagten Mannes sitzt. Weht ein Wind, fliegt der Hut weg, dabei hat er nicht mal Flügel. Rennwagen müssen extra mit Spoilern ausgestattet sein um sie am Boden zu halten, sonst würden auch sie einfach fliegen. Doch meine liebste Stelle war folgende: „Wenn Sie in Ihrem Garten stehen und oben am Himmel ein Flugzeug sehen, ducken Sie sich dann, weil Sie



Angst haben, es könnte jetzt sofort auf Sie herunter fallen?“. Dieses Buch ist sehr einfach und spannend geschrieben. Man muss sich nicht mit Statistiken und Fakten herum quälen, man fängt einfach mit der ersten Seite an und hört mit der letzten Seite auf. Und danach kann man sagen „ich HABE unter Flugangst gelitten“ – so wie ich. *Text von Ellen Carr*

Der Preis beträgt 26,99 Euro. ISBN: 978-3-86245-331-3.

BÜCHERBOARD

11. Deutsches Flight Safety Forum

Von Jörg Biermann und Alexander Schwassmann

Das Deutsche Flight Safety Forum, im jährlichen Wechsel veranstaltet von der Vereinigung Cockpit (VC), der Bundesanstalt für Flugunfalluntersuchung (BFU), der DFS und dem General Flugsicherheit der Bundeswehr, ist eine inzwischen etablierte zweitägige Vortrags- und Diskussionsplattform für die mit Flugsicherheit befassten Organisationen in der deutschen Luftfahrt und auch eins der persönlichen Highlights im Kalender des Verfassers. Auch die Politik hat die weitreichende Bedeutung der Veranstaltung inzwischen erkannt und würdigte in Person von Verkehrsstaatssekretär Jan Mücke (FDP) in einem Grußwort die Bemühungen der Organisatoren und Teilnehmer um die Erhöhung der Flugsicherheit. Leider hatte Herr Mücke keine Zeit, dem vor allem für seine Ohren bestimmten Vortrag über den notwendigen Schutz der im Rahmen von Flugunfall- und vorfalluntersuchungen gemachten vertraulichen Aussagen der Beteiligten bis zum Ende zu folgen. Der mangelnde Schutz dieser sensiblen Informationen durch das deutsche Rechtssystem war wie immer eins der Hauptthemen der Tagung, an der für den Fachbereich Betriebsdienste der GdF schon traditionsgemäß Jörg Biermann und Alexander Schwaßmann teilnahmen.

Die elfte Auflage fand am Flughafen Berlin-Schönefeld statt; aufgrund der Verschiebung der Eröffnung des Willy-Brandt-Airports waren die meisten Teilnehmer jedoch gezwungen, über den Flughafen Tegel und/oder Bus und Bahn anzureisen. Immerhin hatte es sich die Bundespolizei nicht nehmen lassen, extra für das Forum drei ihrer Hubschrauber, eine EC-135, eine EC-155 sowie einen Super-Puma, einzufliegen und am Abend des ersten Tages durch die Teilnehmer begutachten zu lassen, so dass auch der altherwürdige Flughafen Schönefeld zu Ehren kam.

Wie immer nutzten die inzwischen weit über 100 Teilnehmer aus In- und Ausland (bei der ersten Auflage vor zehn Jahren waren es gerade mal 35) die Vorträge und vor allem auch das persönliche Gespräche in den Pausen und während des diesmal von der Firma AeroLogic gesponsorten Abendessens, um sich zu allen Aspekten der Flugsicherheit auszutauschen. Auf der Agenda standen neben den turnusmäßigen Jahresrückblicken der Veranstalter vielfältige Themen wie bei-

spielsweise Vorträge über den Flugbetrieb der Bundespolizei und zu einem Forschungsprojekt der Lufthansa zu „Basic Flying“ sowie ein sehr gründlicher Rückblick auf die Vorkommnisse an Bord der AFR447 durch Air France selbst. Auf Einzelheiten kann aus Gründen der Vertraulichkeit an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Die DFS steuerte in Person von Nils Schader aus dem Unternehmenssicherheitsmanagement einen Vortrag zum „Design Process Guide“ bei, der die Neuentwicklung von Flugsicherungssystemen vereinfachen soll und beispielsweise bei P2 zum Einsatz kommt. Abgeschlossen wurde die diesjährige Veranstaltung durch insgesamt fünf Vorträge aus unterschiedlichen Perspektiven über den Flugbetrieb im Luftraum E. Hier besteht auf allen Seiten das Interesse, durch fortwährende Information und Weiterbildung von VFR- und IFR-Piloten das gegenseitige Verständnis zu erhöhen und den Flugbetrieb gerade im An- und Abflugbereich kleinerer Flughäfen noch sicherer zu machen.

Höchst interessant und erfolgreich waren beispielsweise Versuche der Bundeswehr, die Flugsicherheit rund um den Fliegerhorst Wittmund durch eine Plakataktion („Ruft Wittmund TURM“) an den umliegenden Landeplätzen zu erhöhen. Wittmund liegt genau auf der Rennstrecke vom Ruhrgebiet zu den friesischen Inseln, und es war festzustellen, dass viele Piloten auf dem Rückweg (nachdem sie an ihrem jeweiligen Zielflugplatz das Plakat gesehen hatten) tatsächlich bei Wittmund TURM riefen und so mit Verkehrsinformationen über die Jagdflugzeuge versorgt werden konnten. Die GdF schlug in diesem Zusammenhang vor, die Frequenzen und Zuständigkeitsgrenzen der örtlichen militärischen Flugsicherungen in die ICAO-Karte aufzunehmen, um den von der DFS bereitgestellten zentralen Fluginformationsdienst zu entlasten. Außerdem wies sie darauf hin, dass an Regionalflughäfen abflugbereite IFR-Flüge gegebenenfalls ihren Start um einige Minuten verzögern sollten, wenn die Platz- oder Anflugkontrolle unkontrollierten VFR-Verkehr auf den Standard-Abflugstrecken bemerkten.

Das 12. Deutsche Flight Safety Forum wird im März 2014 bei der DFS in Langen stattfinden.



→ An „HB“ – bitte nehmen Sie mir uns Kontakt auf www.gdf.de

Wir möchten Ihr Honorar vereinbaren.



Twitter haben viele Nutzer

In Twitter haben viele Nutzer für die Nachricht nur Spott übrig. Sogar Nachrichtenseiten und Politiker kommen der Meldung nur mit Augenzwinkern bei. Da ist von Realsatire die Rede und einige fürchten bereits, Berufskomiker seien bei derartigen Nachrichten bald arbeitslos. Was könnte darauf noch folgen? Benedikt als Bahnchef? Ackermann als „Brot für die Welt“-Vorsitz?

„Dass Mehdorn Chef des Berliner Flughafens wird, hielt ich erst für einen vorgezogenen April-Scherz. ABER DIE MEINEN DAS ERNST!“, schreibt Twitter-Nutzer @ Agent_Dexter. So wie ihm wird es wohl vielen gegangen sein. So zum Beispiel @smrqrt. Der schreibt: „Mein Radio sagt mir, dass Mehdorn BER-Chef wird. Ich bin dann mal wach. „senkrechimbett““

Andere machen sich schon an die Analyse. Wie konnte diese Personale zustande kommen? @bov twittert: Platzack: „Wir brauchen einen Blitzableiter. Einen, den niemand ausstehen kann. BER“ @sebaso hingegen vermutet einen anderen Grund: „Ganz guter Schachzug von Airberlin, um an die #BER Akten zu kommen.“ Wenn man bedenkt, dass Mehdorn noch im vergangenen Jahr mit einer Klage gegen die Flughafenbetreiber beschäftigt war, steckt darin mehr als nur Witz.

Die taz hat derweil die – nicht ganz ernst gemeinte – Stellenausschreibung für Mehdorns neuen Posten auf Facebook geteilt. Auch auf Twitter kann die linke Zeitung bei diesem Thema nicht ganz ernst bleiben. Ihren Beitrag kündigt sie mit folgenden Worten an: „Hartmut Mehdorn wird BER-Chef. Die Maya haben sich nur um 3 Monate verrechnet.“ Auch die Politik kann sich Kommentare nicht verkneifen. Jürgen Trittin twittert: „Der 8. März als 1. April, Hartmut Mehdorn wird BER-Chef. Von S21 zu BER – da wächst zusammen, was zusammen gehört.“ Seine Parteikollegin Steffi Lemke witzelt: „Mehdorn soll BER-Chef werden. In Tegel knallen grad die Sektorken.“

Andere machen sich statt um dem Flughafen derweil Sorgen um den Beruf der Satiriker. Christian Jakubetz sieht in Berlin

die Stadt der Realsatire. Nutzer @tarzun fragt bereits: „Der Postillon muss nun aufgeben, Welche in Rente gehen. Wie will man bei so einer Realität noch Satire machen?“ Noch dramatischer sieht es @bov. Der tickt: „Nachrichten +++ Mehdorn wird BER-Chef +++ Rätselhafte Suizidwelle unter Satirikern +++ Wetter: bedeckt, um null Grad +++“

Auch andere Personalien kommen nun auf den Tisch: Der bereits erwähnte Christian Jakubetz fragt: „Und was kommt als nächstes? Benedikt wird Bahnchef?“ taz-Redakteur Martin Kaul vermeldet: „+++ EIL +++ Josef Ackermann übernimmt Vorsitz von Brot für die Welt +++ EIL +++“, und noch mal @bov meint: „Ponader, das hätte man ja noch verstehen können. Aber Mehdorn?“ Denis Krick bedauert: „Nun ist Mehdorn leider aus dem Papstrennen raus.“

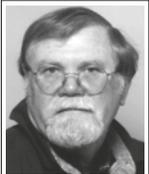
Und was machen eigentlich die anderen Großbaustellen jetzt? Nutzer @politix sieht Stuttgart21 nun an der Reihe: „Im Kampf um den Titel „Größtes Milliardengrab“ spielt BER nun die Mehdorn-Karte und bringt S21 unter Zugzwang.“

Nutzerin @totalrefexion schafft passend zum Weltfrauentag noch den Bogen zur Diskussion um eine Frauenquote in Führungspositionen. Sie twittert: „Wie wir an Herrn Mehdorn sehen, setzt sich ohne Quote immer und ausschließlich Kompetenz durch.“ Und wer weiß, vielleicht fängt der unechte Hartmut Mehdorn auf Twitter ja nun wieder an zu zwitschern. Sein letzter Beitrag stammt aus dem August 2009: „Ich hasse den sommer, da werfen kleine männer noch kürzere schatten“

Quelle: „Meedia“ red (08.03.2013)

Nachdenken über Fluglärm und das „Wunder“ von Flörsheim

Lärm ist nicht nur lästig, sondern macht, glaubt man einschlägigen medizinischen Studien, auch krank. Und dies gilt natürlich auch für den Fluglärm. Deshalb muss es jenen, die mit der Luftfahrt ihre Brötchen verdienen, daran gelegen sein, denselbigen zu reduzieren.



von
Werner
Fischbach

Nun gibt es zwei Möglichkeiten, gegen den Fluglärm vorzugehen. Nämlich auf aktive und auf eine passive Weise wie zum Beispiel mit dem Einbau von Schallschutzfenstern. Zu den aktiven Maßnahmen werden technische Verbesserungen an den Triebwerken und, da auch die Luftströmung an den Flugzeugen selbst Lärm hervorruft, an der Optimierung der aerodynamischen Gestaltung des Flugzeugs gezählt. Und natürlich gehören dazu auch die unterschiedlichsten Flugsicherungsverfahren, die im Zuge der Fluglärmdebatte in den Innovationswerkstätten unterschiedlichster Organisationen, zu denen auch die Flugsicherungsdienstleister gezählt werden müssen, erdacht und ans Licht der Welt gebracht wurden. Darunter fallen so faszinierende Ideen wie die Anhebung des ILS-Gleitwegs um zwei Grad, die Gestaltung von „curved approaches“ auf Grundlage der Satellitennavigation (GBAS), die famose „Südümfliegung“ in Frankfurt, der für Zürich entwickelte „gekröpfte Nordanflug“, „Continuous Descent Approaches“ (CDAs) und das „Point Merge“-Verfahren. Um nur einige zu nennen. Ob diese Verfahren dann auch wirklich die in Aussicht gestellte Lärmreduzierung bringen, sei dahin gestellt. Wobei in diesem Zusammenhang noch einmal auf Jörg Biermanns Interview mit der „Allgemeinen Zeitung Mainz“, das in der De-

zember-Ausgabe des „flugleiters“ abgedruckt wurde („der flugleiter“ 5/2012, S. 30/31), verwiesen werden sollte.

Alle diese Verfahren haben jedoch einen Nachteil. Sie entlasten jene Bürger, die vom Flughafen relativ weit entfernt wohnen. Für jene, die in unmittelbarer Nähe eines Flughafens wohnen, bringen diese Verfahren nicht so besonders viel. Ganz einfach, weil anfliegende Luftfahrzeuge (zumindest wenn sie nach Instrumentenregeln fliegen) in einer Höhe von 1 000 Fuß über Grund oder, um es genauer auszudrücken, über der Landebahnschwelle in eine stabile Anflugkonfiguration gebracht sein müssen. Also, Klappen gesetzt und Fahrwerk draußen. Was aufgrund des erhöhten Luftwiderstands mit einer Erhöhung der Triebwerksleistung und damit mit – horribile dictu – mehr Lärm verbunden ist. Das Problem dabei: sollten sich diese neuen Verfahren nur messtechnisch auswirken, die Flughafenrainer diese Fortschritte jedoch nicht individuell wahrnehmen, dann werden sie sich hinter Licht geführt sehen und den vollmundigen Ankündigungen der Luftfahrtmanager nicht mehr vertrauen. Was sich dann als kontraproduktiv erweisen könnte.

Das CASA-Programm des Frankfurter Flughafens

Angesichts der Fluglärmproblematik haben das Land Hessen, die Lufthansa, das Forum Flughafen und Region, die DFS, die Interessengemeinschaft der in Deutschland operierenden Fluggesellschaften BARIG und die Flughafengesellschaft Fraport am 29. Februar 2012 in der „Allianz für Lärmschutz 2012“ eine Reihe von Vorhaben beschlossen. Darunter fallen 19 aktive und ein Regionalfond für passive Schallschutzmaßnahmen.

Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen gehört auch das CASA-Programm der Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport. Wobei sich Fraport dabei möglicherweise am Fall der Gemeinde Kursdorf orientiert hat, die sich nach dem Ausbau des Leipziger Flughafens plötzlich zwischen den beiden Pisten wiederfand. Da die Gemeinde in einem festgeschriebenen Übernahmegebiet liegt, hatten die Einwohner die Möglichkeit, ihr Eigentum an den Flughafen zu verkaufen bzw. sich von diesem entschädigen zu lassen. Viele Einwohner von Kursdorf haben damals ihr Haus verkauft.

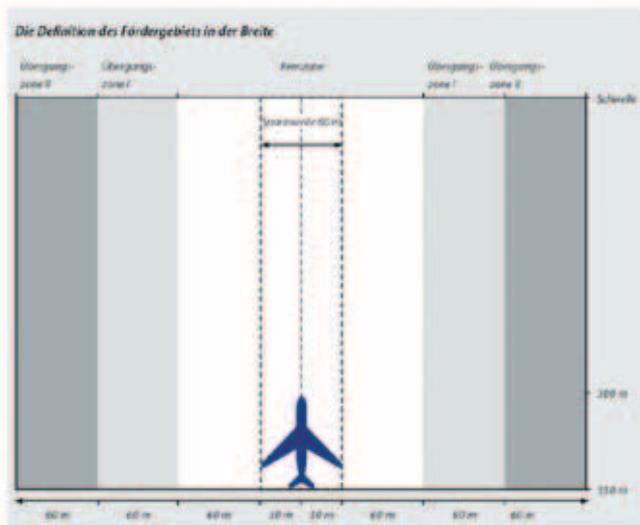
Das Frankfurter CASA-Programm richtet sich nun an Immobilienbesitzer in den Gemeinden Flörsheim, Kelsterbach und Raunheim, deren Eigenheime oder Eigentumswohnungen



→ Lage der betroffenen Gemeinden in Bezug zur Nord-West-Piste (gelb)
Photo: Fraport

✈ ✈ AIRPORTS

AIRPORTS ✈ ✈



→ Darstellung der lateralen Größe der Förderzonen.
Photo: Fraport

nach der Inbetriebnahme der neuen Nord-West-Piste nun in niedrigen Höhen überflogen werden. Dabei bietet Fraport diesen Immobilienbesitzern an, ihre Häuser bzw. Wohnungen zum Verkehrswert aufzukaufen. Voraussetzung dabei ist, dass sich diese Immobilien innerhalb einer bestimmten Zone befinden und dass sie vor dem 10. Juni 2002 erworben wurden. Dieses Datum ist wichtig. Denn an diesem Tag wurde das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens für die neue Nord-West-Piste verkündet. Wer seine Immobilie vor diesem Stichtag erworben hatte, musste nicht unbedingt damit rechnen, sich nun im Endanflugteil für die neue Piste wiederzufinden. Ferner ist entscheidend, in welcher Höhe das traute Heim überflogen wird und in welchem seitlichen Abstand es sich von der Endanfluggrundlinie befindet. Dieser seitliche Abstand wird durch eine Kernzone sowie durch die Übergangszonen I und II definiert (siehe Darstellung). Fraport wird diese Häuser weder zweckentfremden noch abreißen lassen. Vielmehr sollen sie weiterhin als Wohnungen dienen und vermietet werden. Dabei hat Fraport die ursprünglich dafür vorgesehenen Mittel inzwischen auf 100 Mio. aufgestockt. Allerdings ist das Programm bis zum 31. Oktober 2014 zeitlich begrenzt.

Das „Wunder“ von Flörsheim

Glaubt man nun den vielfach geäußerten Meinungen, dass Fluglärm nicht nur störend und unerträglich, sondern auch besonders gesundheitsschädlich ist, dann müssten zahlreiche Immobilienbesitzer die Chance genutzt haben, sich vom Flughafen auszahlen zu lassen und sich dann aus zu dem Staub zu machen. Sprich mit dem Erlös ihrer Immobilie eine neue an einem etwas ruhigerem Ort zu erwerben. Und konsequenterweise müssten sich die betroffenen Stadtteile inzwischen zu menschenleeren und öden Wohngebieten entwickelt haben.

Doch das Gegenteil ist der Fall. Zumindest die Gemeinde Flörsheim hat, sehr zum Erstaunen ihres Bürgermeisters, im letzten Jahr mehr Zu- als Wegzüge verzeichnet. 1203 Wegzügen standen nach Aussagen der Stadtverwaltung 1307 Zuzü-

ge gegenüber. Auch die Zahlen der Flughafengesellschaft scheinen dies zu bestätigen. Bis Ende Januar 2013 hat Fraport 138 Immobilien erworben und hat noch 129 Anträge auf Ausgleichszahlung zu bearbeiten. Der Leerstand liegt übrigens bei lediglich zehn Prozent. Und nach einer Meldung des Luftfahrtnachrichtenportals „airliners.de“ hat jeder fünfte ehemalige Hausbesitzer seine ehemalige Immobilie zurückgemietet. Und lebt damit weiterhin in der Einflugschneise der Piste 07L und setzt sich damit auch weiterhin dem doch so unerträglichen Fluglärm aus.

Nun muss man sich fragen, ob es sich hier um ganz lärmempfindliche oder ihres Gehöres verlustig gegangene Menschen handelt. Oder gar um Masochisten, die sich ganz bewusst dem ohrenbetäubenden und dem gesundheitsschädigenden Fluglärm aussetzen. Die Wahrheit dürfte etwas diffiziler sein. Das liegt zum einen daran, dass das, was von den Messgeräten in Dezibel gemessen wird, eigentlich nicht Lärm ist, sondern Schall. Wobei dieser objektiv gemessene Schall erst dann zum Lärm wird, wenn er mit einem negativen Erlebnis oder, was möglicherweise noch bedeutender ist, mit einer negativen Erwartung assoziiert wird.

So mag der Lärm eines frisierten und tiefer gelegten, auf Vollgas gedrehten Golf GTI von seinem Besitzer mit dem von ihm geliebten Rennsport in Verbindung gebracht und damit mit positiven Gefühlen in Verbindung gebracht werden. Andere betrachten dies wohl eher als nächtliche Ruhestörung. Und während für den einen Rockmusik ein besonderes musikalisches Erlebnis ist, stellt diese für den anderen nichts als Lärm dar. „Musik wird oft nicht schön empfunden, weil stets sie mit Geräusch verbunden“, wusste schon Wilhelm Busch. Konsequenterweise wird dann der Fluglärm von Menschen, die der Luftfahrt ablehnend gegenüberstehen und sie gar als den größten Schädling für unser Klima betrachten, als sehr negativ angesehen. Der Hinweis, dass die Geräusche von Nachbarns Rasenmäher oder von der nahe liegenden Autobahn oder Schnellstraße wesentlich stärker sind als die der in einiger Entfernung vorbeifliegenden Boeing wird dann als irrelevant angestuft.

Mit anderen Worten – Lärm ist immer das, was man damit verbindet. Deshalb mögen Geräusche an- und abfliegender Flugzeuge für den einen störender Lärm sein, für den anderen sind sie jedoch etwas anders. Es ist der „Sound“, den er bzw. sie mit einer modernen Industriegesellschaft, einer globalisierten Weltwirtschaft und der Sehnsucht nach fernen Ländern verbindet.

Damit ist natürlich die Frage, weshalb sich ein Teil der Flörsheimer Bürger entschlossen hat, weiterhin in der Einflugschneise des Frankfurter Flughafens zu verbleiben bzw. ihr neues Domizil dort aufzuschlagen, nicht beantwortet. Aber vielleicht wäre dies einmal eine Untersuchung wert.

20 Gates nur für den A380



von
Werner
Fischbach

Nein – auch wenn sich beim Berliner Flughafen der Verdacht einschleicht, er wäre von Amateuren geplant sowie zu bauen versucht worden – Häme ist fehl am Platz. Und dies gilt auch für das, was böse Zungen behaupten: dass der am Schwarzen Meer für die türkische Metropole Istanbul vorgesehene Flughafen (sechs Pisten, 150 Mio. Passagiere) wohl noch vorher in Betrieb genommen würde. Denn eigentlich hat Berlin schon zu sehr unter dem Debakel zu leiden – auch wenn die politisch Verantwortlichen (Wowereit, Platzeck, Ramsauer) eifrig an der Legende basteln, sie hätten von dem sich abzeichnenden Desaster nichts mitbekommen. Oder man habe ihnen die schlechten Nachrichten einfach vorenthalten. Da sollte man sich freuen, wenn es in anderen Teilen der Welt klappt, ein Terminal fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen. Auch wenn dieser Flughafen sich am Persischen Golf befindet. Und zwar in Dubai, um genau zu sein.

Am 11. Februar 2013 wurde in Dubai mit der Concourse A eine Abfertigungshalle in Betrieb genommen, die über 20 Gates verfügt und ausschließlich für jene Flüge vorgesehen ist, die mit A380 von Emirates in die weite Welt fliegen. Unter anderem auch nach München. Concourse A ist Teil des ausschließlich von Emirates genutzten Terminals 3, weist – auf elf Etagen verteilt – eine Fläche von 528.000 m² auf und ist durch eine unterirdische Bahn mit dem Terminal 3 und der Concourse B verbunden. Allein die First- und Business-Class-Lounges beanspruchen eine Fläche von 29.000 m²; die et-



→ Concourse A Opening – Tim Clark and Paul Griffiths
Photo: Dubai Airports

was besser zahlenden Gäste können von dort aus direkt an Bord „ihres“ A380 gelangen. Von denen Emirates übrigens 31 Exemplare betreibt und, wenn die Optionen hinzugezählt werden, auf die Auslieferung von weiteren 59 wartet (fest bestellt sind insgesamt 90). Da lohnt sich schon eine eigene Abfertigungshalle (unter Concourse versteht man eigentlich eine Bahnhofs- bzw. Wartehalle).

Sowohl die Flughafengesellschaft als auch Emirates sind bei der Inbetriebnahme etwas vorsichtig vorgegangen. Weil es ja etwas peinlich gewesen wäre, die neue Abfertigungshalle mit einer großen PR-Schau zu eröffnen und dann, aus welchen Gründen auch immer, nichts geklappt hätte. Flughafenleitern aus aller Welt können von einer derartigen Peinlichkeit ein garstig Lied singen. Deshalb gingen die Verantwortlichen in Dubai in Etappen vor und begannen am 2. Januar 2013 mit einer Einführungsphase. Dabei wurden zunächst nur vier Gates in Betrieb genommen; der erste Flug ging als EK003 nach London-Heathrow. Im ersten Monat wurden 2.450 Flüge mit 589.234 Passagieren und 461.972 Gepäckstücken abgefertigt. Nun wurde der Betrieb nach fünf Wochen mit allen 20 Gates eröffnet.

Bleibt noch die Frage, was der Bau der Abfertigungshalle gekostet hat. Genaue Zahlen werden da nicht veröffentlicht. Nur dass 7,8 Mrd. US\$ in den Ausbau des Airports gesteckt wurden. Die Scheichs scheinen's zu haben. Zumindest für die Erweiterung des Flughafens. Denn der soll sich, so der CEO Paul Griffiths, bis 2015 zum weltweit verkehrsreichsten Flughafen hinsichtlich des internationalen Passagierverkehrs entwickeln. Der legendäre ehemalige Bürgermeister Berlins, Ernst Reuter, hat einst einmal die Völker der Welt aufgefordert, auf seine geschundene Stadt zu schauen. Die Zeiten haben sich geändert. Vielleicht wäre es der Mühe wert, einmal auf andere Städte zu schauen und zu sehen, wie man einen Flughafen baut und dann auch in Betrieb nimmt.

→ Eine Abfertigungshalle nur für den A380 – Terminal 2 in Dubai.
Photo: Dubai Airports





AIRPORTS ✈ ✈

AERO 2013 mit eingeschränkter Kapazität



von
Werner
Fischbach

Wann die Vertreter des baden-württembergischen Verkehrsministeriums den Regionalflughafen Friedrichshafen besuchten und die dortigen Einrichtungen inspizierten, ist nicht genau bekannt. Bekannt ist jedoch, was sie dort gefunden haben. Ziemliche Schäden an der Graspiste nämlich, so dass sie die Sanierung und die Schließung dieser Piste verfügten. Sie dürfe erst dann wieder benutzt werden, wenn die festgestellten Schäden beseitigt sind und sie sich wieder in einem Topzustand befindet. Allerdings ist dies, so stellt der Flughafen richtig, nicht die ganze Wahrheit. Denn die Sperrung gilt lediglich für motorgetriebene Flächenflugzeuge, so dass die am Bodensee-Airport tätigen Luftsportler davon nicht besonders betroffen sind.

Wann die ministerielle Weisung erfolgte, ist nicht bekannt. Der Flughafensprecher wollte darüber keine Auskunft geben, weil es sich bei der Korrespondenz mit dem Ministerium um eine vertrauliche Angelegenheit handle. Das Notam, das die Nummer D0004/13 trägt und mit welchem die Sperrung der Graspiste dem aviatischen Volk kund getan wird, stammt vom 29. Januar und ist bis zum 30. April 2013 gültig. Was bedeutet, dass die Graspiste während der diesjährigen AERO den Controllern bzw. den per Flugzeug anreisenden Messebesuchern nicht zur Verfügung steht.

Das ist bedauerlich und das sieht die Flughafenverwaltung auch so. Bedauerlich ist natürlich auch, dass bis jetzt noch nicht so richtig mit der Pistensanierung begonnen wurde. Der Grund hierfür liegt wohl nicht am Unwillen des Flughafens, sondern an der Tatsache, dass der Flughafen in diesem Winter von für die Bodenseeregion ungewöhnlich starken Schneefällen heimgesucht wurde und deshalb noch nicht bzw. erst mit einem zeitlichen Verzug mit den Arbeiten begonnen werden konnte. Und da der Zeitpunkt, zu welchem die Verfügung aus dem fernen Stuttgart am Bodensee eingetroffen ist, nicht bekannt ist, sollte auch nicht gefragt werden, ob die Flughafengesellschaft die erforderlichen Arbeiten möglicherweise zunächst ein wenig hinausgeschoben hat und dann unglücklicherweise von den starken Schneefällen überrascht worden ist. Das wäre pure Kaffeesatzleserei und ist im wahrsten Sinn des Wortes „Schnee von Ges-

tern“. Schließlich steht die AERO bevor und die muss erst einmal bewältigt werden. Auch ohne Graspiste.

Ohne Slots geht gar nichts

Nun kommt es bekanntlich immer dann, wenn die Nachfrage die zur Verfügung stehende Kapazität überschreitet, zu Staus am Boden und zu Holdings in der Luft. Um den Verkehr dann möglichst ohne Verzögerungen abzuwickeln, wurde einst einmal das Instrument der „Slots“ eingeführt. Das ist in Friedrichshafen nicht anders. Wobei es sich, anders als an den internationalen Verkehrsflughäfen, nicht um Slots für die IFR-, sondern für die ankommenden VFR-Flüge handelt. Dass für die diesjährige AERO die Graspiste, auf welcher in den letzten Jahren etwa 50 Prozent der VFR-Flüge abgewickelt wurden, geschlossen wurde, ist natürlich besonders ärgerlich. Slots werden so zu einem wirklich kostbaren Gut.

Nun weist der Flughafen darauf hin, dass zu früheren Zeiten die AERO auch ohne Graspiste abgewickelt wurde. Dies stimmt. Allerdings liegt dies Jahre zurück. Und die Kontrolle des Platzverkehrs konnte damals eher als ein halbwegs kontrolliertes Chaos bezeichnet werden als das, was man als sichere Verkehrsabwicklung bezeichnen kann. Das Ganze ließ eher Vergleiche an die „tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ oder an „Stukas über Nordafrika“ aufkommen. Der Verfasser dieser Zeilen kann sich noch gut an jene Zeiten bzw. AEROs erinnern und war sich mit seinen Friedrichshafener Kollegen einig, dass sie sich ein derartiges Chaos zukünftig nicht mehr antun wollten. Und ihren Kunden auch nicht. Ohne Slots ging deshalb gar nichts.

Nun stehen die Controller des Bodensee-Airports vor der Frage, wie viele Flüge sie pro Stunde mit nur einer zur Verfügung stehenden Piste abwickeln können. Dabei könnten sie sich natürlich an der Kapazität eines deutschen internationalen „single runway airport“ orientieren. Aber das scheint nicht besonders sinnvoll zu sein. Schließlich ist dort die Infrastruktur (Länge der Piste, Anordnung der Schnellabrollwege etc.) und die Verkehrszusammensetzung, der „traffic mix“ zwischen IFR- und VFR-Flügen, ein ganz anderer als am Bodensee-Airport zu Zeiten der AERO. Zudem verfügen nicht alle VFR-Piloten über die Erfahrung von IFR-Piloten. Ein „polnischer UL-Pilot“ kann den Verkehr in der Platzrunde ganz



Photo: Claudia Jungschmidt

schön durcheinander und die Controller an den Rand eines Nervenzusammenbruchs bringen (nichts gegen polnische Piloten, der „polnische UL-Pilot“ soll nur als exemplarische Beschreibung weniger erfahrener Piloten dienen). Zudem ist es ja bekanntlich nicht von Bedeutung, wann am Startflugplatz losgeflogen wird, sondern wann man am Zielflughafen ankommt. Schließlich kann ein VFR-Flug unterwegs gezwungen werden, ein größeres Schlechtwettergebiet zu umfliegen und kommt dann in Friedrichshafen an, wenn sein Slot eigentlich schon abgelaufen ist. Die betroffenen Piloten können die Controller fairerweise ja nicht einfach wieder nach-

hause (oder zu einem anderen Platz) schicken. Das heißt, sie müssen bei ihrer Slot-Kalkulation auch solche „Ausreißer“ mit einbauen. Allerdings kann es sein, dass das Wetter zum Bedauern der Piloten und natürlich auch der Controller so schlecht ist, dass VFR-Piloten es nur unter Schwierigkeiten oder gar nicht schaffen, nach Friedrichshafen durchzukommen. Die wenigen in Friedrichshafen ankommenden VFR-Flüge können dann ohne große Mühe abgewickelt werden. Und dann hätten sie mit ihren Slots versucht, etwas zu regulieren, was gar nicht reguliert werden musste.

Die Controller sind jedoch gezwungen, mit dem „worst case“ zu rechnen. Was in diesem Fall ein wolkenloser blauer Himmel und Sichtwerte bis zum „Anschlag“ bedeutet. Und da sie bei der diesjährigen AERO mit einer – was die VFR-Anflüge betrifft – um 50 Prozent reduzierten Pistenkapazität zurecht kommen müssen, wird es in diesem Jahr weniger Slots geben können als in den Jahren davor. Das wird nicht allen gefallen und sicherlich wird der eine oder andere Pilot versucht sein, auf Oshkosh zu verweisen. Dort gehe es ja auch und es werde auch eine wesentlich höhere Zahl von Flügen abgewickelt. Aber ein Vergleich mit Oshkosh verbietet sich aufgrund der Anzahl der Pisten und der umliegenden Geographie von selbst. Und letztlich haben es die Controller nicht zu verantworten, dass die Graspiste gesperrt wurde. Sie müssen mit dem nur irgendwie klarkommen.



2013 AUSLIEFERUNG

- 15.06.
- 15.08.
- 15.10.
- 15.12.



REDAKTIONS-SCHLUSS

- 15.05.
- 15.07.
- 15.09.
- 15.11.

IMPRESSUM

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

Geschäftsstelle:
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt/Main
Tel.: 069-24 40 46 800
Fax: 069-24 40 46 820
e-mail: geschaeftsstelle@gdf.de
Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung:
Postbank Dortmund
Blz: 440 100 46
Konto: 7565 17-469

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Hans-Joachim Krüger
(Chefredakteur), Lutz Pritschow
(Int. Affairs), Harry M. Helbig
(Airports, Airlines, „Spotter“),
Ausbildung u. ä.), „Emmi“ Enneper
(„Ehemalige“), Roman Glöckner
(BER),

Thorsten Wehe (Technik, BR, TK),
Ralph Reinwarth (Upper Airspace),
Frank Willmeroth (Internet),
Apron: Tobias Bartl (FRA),
Alexander Novakovic (BER)
Redaktionelle Beratung:
Bernd Bockstahler, M. A.,

Anschrift der Redaktion:
„der flugleiter“
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt/Main
Tel.: 069-24 40 46 800
Fax: 069-24 40 46 820
e-mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Matthias Maas,
KBB, VC, Thorsten Wehe, RA Dirk
Vogelsang, Hans-Joachim Krüger,
„Yogi“ Biermann, Werner Fischbach,
„Emmi“ Enneper, „Joe“,
Lutz Pritschow, VC, Alexander
Schwassmann, „Quelle Meedia“

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

Cover: Achim Krüger

U4: DeAndre Curtiss USAF

Layout, Illustration & Prepress:
Litho Art GmbH & Co.
Druckvorlagen KG
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

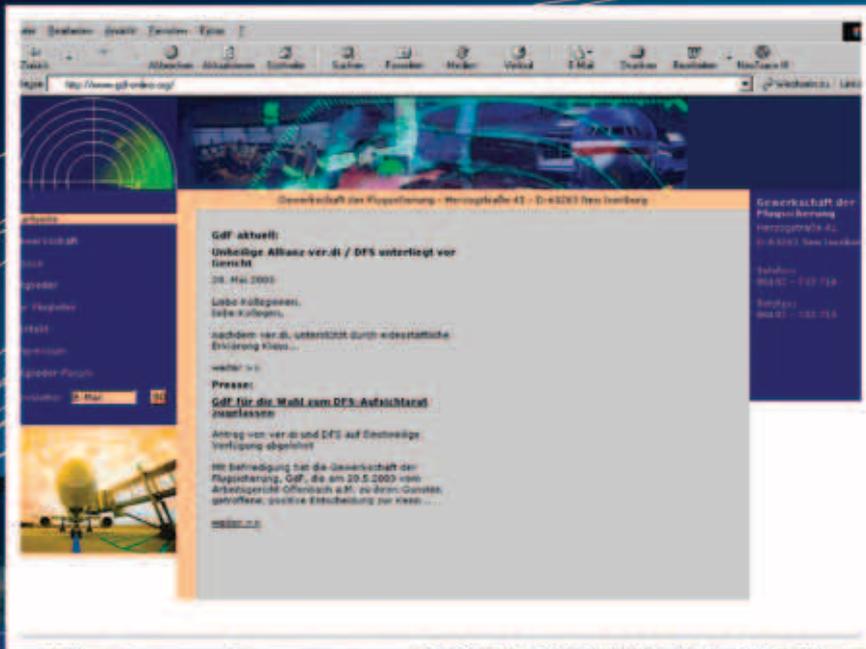
„der flugleiter“ erscheint zweimonatlich, jeweils im Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember.

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

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

ISSN 0015-4563

Die Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage www.GdF.de



GdF – Homepage anno 2003





Gewerkschaft der Flugsicherung



2003 – 2013
10 Jahre GdF – continuous climb!
Highspeed approved