

AUSGABE 3/2017

- **FACHBEREICHSKONFERENZ
FSTD IN HAMBURG**
- **DAS EMPAX-VERFAHREN –
AUS PILOTENSICHT**
- **JAHRESPRESSEKONFERENZ
DER DFS**
- **DAS LUFTVERKEHRS-
KONZEPT IST DA**

der flugleiter



EINLADUNG



zur Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 15. und 16. September 2017 in 64295 Darmstadt

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

Save the Date



1. Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



Bundesfachbereichskonferenz
des FB FSTD 2017

S. 11



„Continuous Descend into FRA“ –
Anflüge über EMPAX und ASPAT

S. 33



Constant Change

S.36



Das Luftverkehrskonzept ist da!

S. 45



Neue Aufgaben für die B737 –
Boeing bezirzt das Militär

S. 55

Editorial	04
Termine	06
Aus dem Vorstand Der Startschuss ist gefallen.....	07
Aus dem Vorstand F.A.Q. GdF-App.....	09
FSTD Bundesfachbereichskonferenz des FB FSTD 2017	11
Interview Fragen an den Vorsitzenden des FB FSTD – André Vöcking	16
Interview Fragen an den FSTD-Vorstand – Uwe Schindler	18
Interview Fragen an den FSTD-Vorstand – Linda Tännny	19
Interview Fragen an den FSTD-Vorstand „Internationales“ – Thomas Schuster.....	20
Interview Fragen an den FSTD-Vorstand „Interne Organisation“ – Hagen Schlütter	22
Spotter I	23
FSBD FSBD-Info.....	24
FSBD FDB/LDM	25
Verbände GdF meets FABEC.....	26
Spotter II	27
Verbände D.A.CH.-Meeting 2017	28
Verbände GdF zu Gast beim ATCEUC-Spring-Meeting.....	30
Verbände 1. EUR/NAT-AIM Regional Meeting	32
ATC „Continuous Descend into FRA“ – Anflüge über EMPAX und ASPAT	33
ATC Constant Change	36
ATC Jahrespressekonferenz der DFS – Alles palletti – oder???	40
Joe's Corner Joe: Die Wahrheit (oder auch nicht)?.....	42
Berufe Was macht eigentlich ein Superuser?	43
Politik Das Luftverkehrskonzept ist da!.....	45
Joe's Corner Joe II	50
Accidents/Incidents Die Sache mit der „Situational Awareness“.....	51
Militär Neue Aufgaben für die B737 – Boeing bezirzt das Militär	55
Militär Die Klodeckelkontroverse	57
Airports Der Stuttgarter Flughafengeschäftsführer sagt leise „Servus“	58
Airports Die „Super-Connie“ kommt nach Deutschland	60
Buchbesprechung Der Flughafen Tempelhof.....	61
Leserbriefe	62
Kurios 5. Jahrestag des „Unvollendeten“	63
Aus aller Welt Kurz und Interessant	64



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender



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

Auch die Wochen seit der letzten Ausgabe sind wieder rasend schnell vergangen. Erholungspausen in der gewerkschaftlichen Arbeit gibt es kaum.

Umso mehr hoffe ich, dass wir zumindest am 1. Mai die meisten unserer Mitglieder und vor allem auch diejenigen, die am „Tag der Arbeit“ auch wirklich arbeiten mussten, erreichen konnten und sie mit einem Tütchen „Gummiflieger“ ein klein wenig ablenken und ihnen zumindest für einen kurzen Moment ein Lächeln in das Gesicht zaubern konnten.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Mitwirkenden, die diese spontane Aktion möglich gemacht haben, recht herzlich bedanken. Das Feedback, welches uns in den Tagen danach erreichte, war auch durchweg positiv. Und bei denjenigen, die, warum auch immer, nur noch eine leere Schachtel vorfanden, kann ich mich nur entschuldigen; auch hier werden wir uns weiterentwickeln und verbessern.

Das gilt auch für die internationale Gewerkschaftspolitik. Mehrere Artikel in dieser Ausgabe befassen sich mit diesem Thema.

Da wäre zum Beispiel ATCEUC: Auch wenn wir derzeit nicht Mitglied dieses europäischen Dachverbandes sind, so wird unsere Meinung zu vielerlei Themen dennoch ger-

ne gehört. So war es nicht verwunderlich, dass die GdF trotz manch unterschiedlicher Meinung zur ATCEUC-Frühjahrskonferenz eingeladen wurde und dort auch gerne teilnahm.

Ebenso beim Projekt FABEC und dem damit verbundenen Social Dialogue: Hier kam es neben den routine- und turnusmäßigen Meetings und Workshops erstmalig zu einem Treffen in einem sehr viel kleineren Rahmen, über das in dieser Ausgabe ebenfalls berichtet wird.

Einen großen Rahmen der internationalen Berichterstattung nimmt in diesem „der flugleiter“ jedoch die internationale Berichterstattung der Fachbereiche FSTD und FSBD ein.

Die Verantwortlichen des FSTD trafen sich mit Gleichgesinnten aus der Schweiz und Österreich zu einem lebhaften Meinungs- und Gedankenaustausch, über den sie uns informieren.

Die international tätigen Kollegen aus dem FSBD waren noch vor wenigen Tagen auf der jährlichen IFATCA-Konferenz (Kanada, Toronto), einer enorm wichtigen Veranstaltung für den Fachbereich und all seine Mitglieder. Äußerst bemerkenswert und nicht hoch genug zu würdigen ist der Umstand, dass die Kollegen schon während der laufenden Konferenz jeden Tag noch zusätzlich an ihrem Bericht gearbeitet haben und somit in der Lage waren, nur einen Tag nach ihrer Rückkehr aus Toronto diesen Artikel der Redaktion zu übergeben und es damit schafften, den Redaktionsschluss einzuhalten.



Dies versetzt uns alle in den glücklichen Umstand, einen topaktuellen und zeitnahen Bericht zu den Ereignissen in Kanada zu bekommen. Ein ganz ganz großes Dankeschön an alle Beteiligten, die diesen Beileger ermöglicht haben.

Mit diesem Ausblick wünsche ich Ihnen alle viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe unseres „der flugleiter“.

Sehr gerne dürfen Sie sich unserer Redaktion gegenüber zu dieser Ausgabe äußern oder selbst mal einige Zeilen für unsere Rubrik „Leserbriefe“ verfassen. Wir würden uns freuen.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



GdF – Termine

JUNI 2017

8.	Tarif „Regio“	Frankfurt
19.	FSBD / BAF	Langen
20. – 21.	Tarifkommission	Bremen
27. – 28.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
29. – 30.	Vorstandssitzung FSTD	Speyer

JULI 2017

5.	EASA-Workshop	Köln
13.	Antragskommission	Frankfurt
17.	Satzungskommission	Frankfurt
19. – 20.	Vorstandssitzung FSBD	Erding
25. – 26.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
26.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
27.	Vorstandssitzung gemeinsam	Frankfurt

AUGUST 2017

15. – 16.	Tarifkommission	Frankfurt
29. – 30.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Der Startschuss ist gefallen

Tarifinfo – Informationen aus der Tarifarbeit der Gewerkschaft der Flugsicherung e.V.



von Markus Siebers

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Mitglieder

die meisten von Euch werden es durch die Intranetmeldung der DFS vom vergangenen Freitag schon mitbekommen haben: Der von vielen ersehnte Startschuss für die Beantragung der „Altersteilzeit DFS powered by GdF“ ist gefallen.

Der Tarifvertrag ist unterschrieben und im Intranet der DFS und auf der Homepage der GdF ab sofort verfügbar. Die Personalsachbearbeiter sind gut vorbereitet und in der Lage, Eure Fragen bestmöglich zu beantworten. Wir werden das Thema in den nächsten Wochen und Monaten natürlich eng begleiten und bei Bedarf weitere Infoveranstaltungen bzw. Fragestunden an den Niederlassungen organisieren. Die Spannung bzgl. der Anzahl gestellter Anträge in den nächsten Monaten ist bei allen am Verhandlungsprozess Beteiligten sehr groß.

Den Hinweis auf die jetzt vier Monate laufende Antragsfrist möchten wir noch einmal dazu nutzen, allen, die darüber nachdenken, ob sie einen Antrag stellen oder nicht, mitzuteilen, dass keine Eile geboten ist. Die Anträge müssen nur vor dem 31.08.2017 bei der DFS eingehen, um berücksichtigt zu werden. Erst danach wird ihre Gesamtzahl, bezogen auf die einzelnen Jahrgänge und im Hinblick auf die Über- oder Unterschreitung der jeweiligen Quote, überprüft.

Die Tarifvertragsparteien haben für diesen ersten Antragszeitraum vereinbart, dass ausschließlich die folgenden Geburtsjahrgänge antragsberechtigt sind, wobei aufgrund der unterschiedlichen ATZ-Dauer und den besonderen Zugangsmöglichkeiten zur gesetzlichen Rente für Schwerbehinderte nach folgenden Geburtsjahrgängen bzw. Mitarbeitergruppen zu differenzieren ist:

- **ADMIN**
Geburtsjahrgänge 1954 bis 1961
- **Schwerbehinderte ADMIN**
Geburtsjahrgänge 1954 bis 1962

- **OPERATIV**
Geburtsjahrgänge 1954 bis 1963
- **Schwerbehinderte OPERATIV**
Geburtsjahrgänge 1954 bis 1964

Die Abgrenzung zwischen operativen und administrativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Sinne des ATZ-TV erfolgt hierbei allein über die zum Zeitpunkt der Antragsstellung geltende Zuordnung zu den Vergütungsbändern des ETV bzw. VTV. Hierbei gelten die Vergütungsbänder A und P als administrativ, alle anderen Vergütungsbänder als operativ.

Alle übrigen Geburtsjahrgänge bzw. Mitarbeitergruppen sind im aktuell laufenden Antragszeitraum nicht antragsberechtigt und können sich daher in aller Ruhe mit den Regelungen des Tarifvertrages beschäftigen, bevor sie dann in den nächsten Jahren jeweils zwischen dem 01.11. und dem 31.01. des Folgejahres ihre Anträge stellen. Die in der Folgezeit für die dann nachfolgenden Geburtsjahrgänge bzw. Mitarbeitergruppen geltenden Antragszeiträume könnt Ihr der Anlage zum Tarifvertrag entnehmen.

Stellt die konkreten Anträge bitte innerhalb des Antragszeitraums, so wie in der Intranetmeldung der DFS beschrieben, beim dem für Euch zuständigen Personalmanagement.

Besonders wichtig dabei ist, sich schnellstmöglich um die benötigte Rentenauskunft zu kümmern. Diese muss, damit der Antrag bearbeitet werden kann, ebenfalls vorliegen. Aufgrund der möglicherweise mehrwöchigen Bearbeitungszeit bei der Deutschen Rentenversicherung ist hier also schnelles Handeln gefragt.

Eigentlich sollten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS, genau wie alle Arbeitnehmer in der Bundesrepublik, in den letzten Wochen von der DRV-Bund eine solche Auskunft bekommen haben. Solltet Ihr jedoch keine Auskunft erhalten haben, wendet Euch direkt an die Deutsche Rentenversicherung online bzw. telefonisch (DRV-Bund / Tel. 0800 1000 4800), um so eine fristgerechte Einreichung beim zuständigen Personalmanagement sicherzustellen.

Wir hoffen, dass in dieser erstmaligen Antragsphase nicht mehr allzu viele Probleme auftauchen. Falls sich aber doch hier und da Fragestellungen ergeben, die wir so nicht vorhergesehen haben, meldet Euch bei uns über tarif@gdf.de oder über die zuständigen Stellen in der DFS und wir werden uns gemeinsam um die Probleme kümmern.

Strukturtarifvertrag und Sitzung Tarifkommission

Auch die anderen Themen aus dem Dezemberergebnis sind auf den letzten Metern. Der Strukturtarifvertrag ist fast fertig, er ist in der Sitzung der Tarifkommission eingehend beraten worden und muss noch einmal an wenigen Stellen überprüft werden.

Das Thema der abschlagsfreien Betriebsrente für besonders langjährig Versicherte (Nahles-Rente) ist in den letzten Zügen der Umsetzung. Hier wollen wir in den nächsten Tagen einen Änderungstarifvertrag zum Versorgungstarifvertrag unterzeichnen, der das Thema regelt.

Weitere Themen, die in der TK Sitzung besprochen wurden, seien an dieser Stelle nur kurz erwähnt:

- Sonderregelung / BAG mit Validierung
- Versorgung
- Tarifverträge § 3 und § 47
- Weiterer Ablauf Verhandlungen Konzerntarifverträge
- Umsetzung Differenzierungsklausel

Hierzu werden wir in den nächsten Wochen gesondert und den Themen angemessen ausführlich berichten.

Einem Thema aus der Sitzung mussten wir, aufgrund der durchaus angespannten Situation im Unternehmen, einen breiteren Raum geben und fühlen uns dadurch auch verpflichtet, in dieser Info dazu Stellung zu nehmen:

Es geht um die Frage Prüfer/Beobachter oder, wie das BAF es verlangt, den Assessor. Die Tarifkommission hat das Problem diskutiert, konnte sich aber noch keine abschließende Meinung bilden. Sie ist daher für den Moment zu dem Schluss gekommen, das auf dem Fortführen des Status quo basierende Vorgehen der DFS bei diesem Thema vorerst zu tolerieren. Es sollen schnellstmöglich Prüfer zu Beobachtern „weitergebildet“ werden, um den Prüfungsbetrieb nicht vollständig zum Erliegen zu bringen. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass dieser Zustand unserer Meinung nach nur eine Zwischenlösung sein kann. Mit der „neuen“ Sichtweise des BAF haben sich Änderungen ergeben, die wir genauer bewerten und deren Umsetzung in den Tarifvertrag wir besprechen müssen. Schnellschüsse wären hier nicht hilfreich. Die Tarifkommission hat eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich intensiv mit diesem Thema auseinandersetzen wird. Gleichzeitig fordern wir die DFS zu Gesprächen über eine zukunfts-sichere Lösung auf, die der neuen Situation fachlich wie tariflich gerecht wird.

Bei Fragen oder Anregungen wendet Euch wie immer an Eure TK-Mitglieder oder über die E-Mailadresse tarif@gdf.de an uns. Für dringende Fälle kennt Ihr auch die entsprechenden Telefonnummern.

Eure Tarifkommission DFS



**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**

F.A.Q. GdF-App

Q: Es gibt eine GdF-App?

A: Ja. Seit Mai 2016 betreibt die GdF zusätzlich zur Homepage und der Facebook-Seite eine App, die im Google Play-Store und iOS-Appstore heruntergeladen werden kann. Die App ergänzt das Informationsangebot für Mitglieder und Interessierte um eine weitere Plattform.

Q: Welche Informationen finde ich in der App? Brauche ich das wirklich?

A: Der Anspruch der App ist es, alle Informationen zur Verfügung zu stellen, die für unsere Mitglieder von Belang sind. Dies beginnt mit der Veröffentlichung des „der flugleiter“ und des „the controller“, setzt sich fort mit allen Verlautbarungen der Fachbereiche und des Bundesvorstands und beinhaltet auch einen Kalender mit den wichtigsten die GdF betreffenden Terminen.

Q: Ist das alles?

A: Für Mitglieder nicht! Im geschützten Mitgliederbereich lassen sich noch viele weitere Dokumente finden, die aber nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind. Hier sind beispielsweise alle Tarifverträge, Protokolle der letzten Konferenzen sowie die aktuellen Informationen aus dem Tarifbereich nachlesbar.

Q: Kann ich über die App mitteilen, dass ich eine neue Adresse habe oder der GdF mitteilen, dass sich meine Arbeitszeit oder Gehaltsgruppe geändert hat?

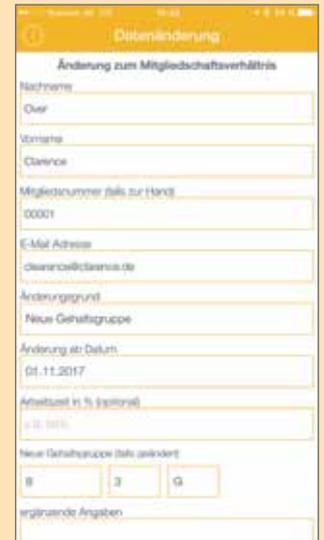
A: Ja. Für registrierte Mitglieder steht ein Formular zur Verfügung, mithilfe dessen man Änderungen zu Gehaltsgruppe, Arbeitszeit, Adresse, E-Mail-Adresse usw. an die GdF melden kann.

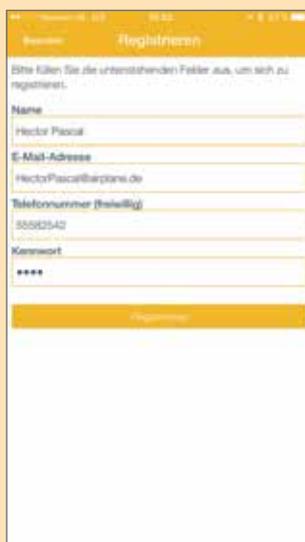
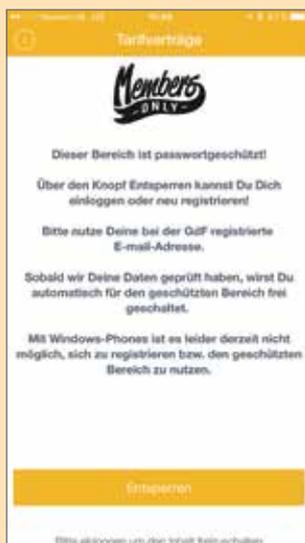
Q: Ich brauche einen neuen Mitgliedsausweis. Geht das auch über die App?

A: Na klar. Im Mitgliederbereich unter dem Punkt „Mitgliedsausweis“ geht das ganz schnell – Name und E-Mail-Adresse eingeben, ein Photo vom Handy auswählen oder ein neues mit der Handykamera machen und absenden. Und schon ein paar Tage später über einen neuen Mitgliedsausweis freuen.

Q: Es gibt in der App auch einen Delegiertenbereich. Was ist denn da zu finden?

A: Der entsprechend des Namens nur für Delegierte zugängliche Bereich wurde geschaffen, um den Mitgliederbereich nicht zu überfrachten. Derzeit sind dort aus-





schließlich die Anmeldeformulare für die aktuellen Konferenzen sowie die Dokumente zu den Konferenzen hinterlegt. Bei Interesse kann aber selbstverständlich jedes Mitglied die Arbeitspapiere & Co. bei einem der Delegierten einsehen.

Q: Ich bin auf der Homepage schon registriert, aber auf der App komme ich nicht den Mitgliederbereich. Warum?

A: Die App und die Homepage sind bisher nicht miteinander vernetzt. Sie existieren nebeneinander und es ist derzeit leider nicht möglich, die Zugangsdaten zu übernehmen. Deshalb muss man sich leider bei der App zusätzlich registrieren.

Q: Und wie funktioniert die Registrierung genau?

A: Sobald man versucht, sich im Mitgliederbereich Inhalte anzusehen, aber noch nicht registriert ist, wird man entsprechend aufgefordert, sich zu registrieren. Dazu muss man den Namen sowie die bei der GdF registrierte E-Mail-Adresse eingeben und sich zusätzlich noch ein, freiwählbares Passwort vergeben.

Zur Prüfung, ob Euch die E-Mail-Adresse tatsächlich gehört, bekommt Ihr einen Code zugesandt, den Ihr dann in der App eingeben müsst.

Leider seid Ihr dann nicht direkt freigeschaltet, da dann noch händisch geprüft wird, ob Ihr tatsächlich Mitglied und damit berechtigt seid, im geschützten Bereich zu lesen.

Sobald dies geschehen ist, werdet Ihr für den Mitglieder- und eventuell auch Delegiertenbereich freigeschaltet. Ein weiteres „Einloggen“ ist nicht mehr nötig.

Q: An wen kann ich mich wenden, wenn etwas nicht funktioniert oder wenn ich Fragen habe?

A: Über die Adresse app@gdf.de könnt Ihr jederzeit Hilfe und Unterstützung anfordern. Bitte habt Verständnis, dass dies, ebenso wie die Freischaltungen, nicht immer sofort klappt, denn auch die Betreuung der App geschieht ehrenamtlich in der Freizeit.

Q: Wird es noch weitere Inhalte in der App geben?

A: Nutzt gerne die oben genannte Adresse, um Anregungen und Erweiterungswünsche an uns weiterzugeben. Denn selbstverständlich wollen wir die App gerne ausbauen, soweit dies sinnvoll möglich ist.



V.l.n.r.: Matthias Maas, Andre Vöcking, Gerd Gerdes Photo: Andreas Schmelzer

Bundesfachbereichskonferenz des FB FSTD 2017



von Andreas Schmelzer

Am 24.03. und 25.03.2017 fand die diesjährige Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereich FSTD in Hamburg statt.

Thomas Schuster begrüßte als Tagungsleiter alle anwesenden Delegierten und Gäste. Als Gastredner waren die Vertreter des Bundes-

vorstandes Matthias Maas, Gerd Gerdes und Jan Janocha eingeladen. Markus Siebers musste leider seine Teilnahme kurzfristig absagen.

Traditionell begann die Fachbereichskonferenz mit den Berichten. Als Erster berichtete Dirk Wendland zum Thema Neuausrichtung in der FS-Technik. Er erinnerte an die letzte Bundesfachbereichskonferenz. Damals sind die Delegierten aufgefordert worden, anstehende Themen und Fragen in den ÖMV'en zu diskutieren und Antworten und Lösungsvorschläge an die Arge Tarif zu übermitteln. Hauptschwerpunkte lag auf den Themen Einstiegsqualifikation in der FS-Technik, Fachkarriere, die Differenzierung zwischen Techniker und Ingenieur im ETV und Verkürzung der Lebensarbeitszeit.

Ein wichtiger Punkt vor den anstehenden Neuwahlen, war der Bericht und die Entlastung des Vorstands. Traditionsgemäß berichten darin alle Vorstandsmitglieder aus ihren Ressorts und legen Rechenschaft über die geleistete Arbeit des letzten Jahres ab. In einigen Auszügen möchte ich euch darüber berichten. Die vollständigen Berichte bzw. der komplette Rechenschaftsbericht wurden im Vorfeld an alle Delegierten verschickt und sind dort detailliert nachzulesen und zu erfragen.

Während des Berichtszeitraumes fanden 10 Vorstandssitzungen des Vorstands statt.

Die Vorstandsmitglieder haben die Themen in nachfolgender Verantwortung bearbeitet:

- Thorsten Wehe:
Leiter Fachbereich, Bundesvorstand und Gesamtkoordination des Fachbereiches, Berufspolitik national und international, der flugleiter, Lobbying
- Linda Tännny:
Berufspolitik national, Beruf und Familie, Mitgliederbetreuung Center, Organisation der Mitgliederverwaltung / Buchhaltung, Organisation der Geschäftsstelle
- Uwe Schindler:
Berufspolitik national und international, Vertreter Leiter Fachbereich



Der FSTD-Vorstand Photo: Andreas Schmelzer

- André Vöcking:
Berufspolitik national, Lobbying, Mitgliederbetreuung Tower und WAST'e, Tarif
- Matthias Eversberg
Mitgliederbetreuung Tower, WAST'e und Regionalflughäfen, Lobbying, SESAR
- Hagen Schlütter
Berufspolitik national, SESAR

Im Berichtszeitraum wurden folgende Kollegen als Referenten berufen:

- Andreas Meyer und Thomas Schuster für das Thema Berufspolitik International,
- Dirk Wendland für das Thema Tarif und nationale Berufspolitik,
- Günter Schnause für Lobbying und Berufsunfähigkeitszusatzversicherung
- Andreas Schmelzer für die interne Organisation Arbeit auf Ebene der Mitglieder

Die Mitglieder des Vorstands haben im Berichtszeitraum an mehreren ÖMVen teilgenommen. Die Beteiligung der Mitglieder an diesen örtlichen Mitgliederversammlungen hat sich verbessert. Jedoch ist die Teilnahmebereitschaft immer noch recht niedrig, aber auch regional abhängig. Der Vorstand will hier weiter durch seine Teilnahme an ÖMVen dazu beitragen, dass künftig mehr Mitglieder zu diesen Terminen erscheinen. Dies ist auch wichtig, damit der Vorstand an den jeweiligen örtlichen Problemen teilhaben kann. André Vöcking und Matthias Eversberg haben durch ihre Besuche von mehreren TWR-Standorten

hier ein Umdenken einleiten können. Es wurde intensive Mitgliederpflege betrieben und es konnten neue Mitglieder geworben werden. Der Vorstand wird auch zukünftig die TWR besuchen und über die GdF und die Aktivitäten im Fachbereich FSTD vor Ort informieren.

Im Rahmen von mehreren Veranstaltungen bei der FCS Flight Calibration Services GmbH in Braunschweig konnten viele Mitglieder für die GdF geworben werden. Als nächstes wird dort mit den Delegiertenwahlen 2017 eine ÖMV im FB FSTD etabliert. Da es in der FCS derzeit keine umfassenden tariflichen Regelungen gibt, wurde durch den Bundesvorstand Tarif und Recht die Geschäftsführung der FCS aufgefordert, in Tarifverhandlungen für die dortigen Beschäftigten einzutreten.

Ressort Vorsitzender

Der Vorsitzende des FB FSTD musste seit Oktober 2016 aus gesundheitlichen Gründen seine Ämter in der GdF und in der IFATSEA ruhen lassen. Sein Vertreter Uwe Schindler hat seit diesem Zeitpunkt die Amtsgeschäfte übernommen. Diese Vertreterregelung ist in der Satzung der GdF nicht geregelt. Jedoch war diese Vertreterregelung im Rahmen der Sommerklausurtagung am 10./11.06.2016 vom Vorstand so beschlossen worden.

Thorsten Wehe hatte im Vorfeld der Fachbereichskonferenz angekündigt, nicht mehr für den Leiter des Fachbereiches zu kandidieren und sich aus der ehrenamtlichen Tätigkeit für die GdF vorerst zurückzuziehen, um sich so intensiv seiner Gesundheit zu widmen.

Ressort Nationale Berufspolitik

Im Berichtszeitraum lag der Schwerpunkt der nationalen Berufspolitik weiterhin in der Sicherstellung und der Umsetzung des Erreichten. Wesentliche Rollen spielten hierbei die Aufsichtsbehörde und die DFS.

Das vom Vorstand in Auftrag gegebene Rechtsgutachten zur ATSEP Lizenz ist erstellt. Nach einer intensiven Beratung vom Vorsitzenden und Andreas Meyer mit den beauftragten Gutachtern Prof. Saurer von der Universität Tübingen und dem Co-Gutachter Prof. Dr. Matthias Knauff von der Universität Jena wurde die Zielsetzung des Gutachtens neu definiert. Die Fragestellung, ob deutsches Recht europäisches Recht überhöhen kann bzw. das bestehende deutsche Recht auch den kommenden europäischen Vorgaben entspricht, wurde zurückgestellt. Eingedenk der aktuellen Beratung zur Überarbeitung der EASA-Basisverordnung (VO EU 216/2008) wurde das Ziel neu ausgerichtet:

Gutachten zur Frage einer EU-rechtlichen Vereinheitlichung eines Lizenzerfordernisses für flugsicherungstechnisches Personal

In Zusammenarbeit mit dem Lobbying Sekretariat wurde festgestellt, dass in mindestens 10 EU-Mitgliedstaaten unterschiedliche Lizenzierungs- bzw. Qualifizierungssysteme implementiert sind (Österreich, Bulgarien, Kroatien, Dänemark (Kopenhagen Airport), Deutschland, Frankreich, Griechenland, Lettland, Litauen, Rumänien, Schweden) und mit Unterstützung von Dr. Koch Consulting intensive Lobbyarbeit für eine europäisch einheitliche ATSEP-Lizenz betrieben wird. Es wurde als zielführender erachtet, hier einen Harmonisierungsbedarf innerhalb der EU zu unterstützen. Dies ist mit dem vorgelegten Gutachten attestiert. Als Ergebnis wurde festgestellt:

Das Europarecht steht auf Grundlage der vorstehenden Erwägungen den vorgeschlagenen Ergänzungen der Novelle der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 im Hinblick auf die Erstreckung der Lizenzierungspflicht für das flugtechnische Personal nicht entgegen. Die EU verfügt diesbezüglich über eine Regelungskompetenz in sachlich gegenständlicher, wie auch verwaltungs-organisatorischer Hinsicht, deren Ausübung die Prinzipien der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit nicht entgegenstehen. Materiell rechtlich stellen sich die vorgeschlagenen Ergänzungen als kohärent dar, da sie den vorhandenen und weiter zu entwickelnden Regelungsbestand, welcher der Sicherheit des Flugverkehrs dient, auf die bislang fehlenden Glieder der „Sicherheitskette“ des Luftverkehrs ausdehnt und damit eine berufsgruppenübergreifende Sicherheitsarchitektur für den Luftverkehr schafft. Die zu erwartenden Wirkungen der vorgeschlagenen Ergänzungen

gen sind sowohl für die Sicherheit des Luftverkehrs als auch für die Verwirklichung des Binnenmarkts positiv. Grundrechtliche Bedenken bestehen auf Grundlage der vorgeschlagenen Ausgestaltung der Regelungen nicht. Mit Blick auf die internationale Ausstrahlungswirkung europäischer Gesetzgebung sind diese zugleich geeignet, auf Grundlage einer europäischen Konzeption zu einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus im Luftverkehr weltweit beizutragen.

Ressort Internationales

Hier wurde über die internationale Zusammenarbeit mit Berufsverbänden, europäischen und internationalen Institutionen und anderen Verbänden berichtet.

IFATSEA – International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations

Die 46. Vollversammlung (General Assembly, GA) der IFATSEA fand vom 31. Oktober bis 4. November in Abuja, der Hauptstadt Nigerias statt. Für die GdF nahmen Andreas Meyer und Thomas Schuster teil. Es war das erste Mal, dass die jährliche Vollversammlung in einem Land in Schwarzafrika durchgeführt wurde. Entsprechend stolz waren die Gastgeber, dass die IFATSEA-Familie in ihrem Land zu Gast sein würde. Berufspolitisch wurden auf der Versammlung keine großen Beschlüsse gefasst, auch das interne European Regional Meeting (ERM) verlief ob der geringen Teilnehmerzahl unspektakulär. Hier ist eher auf das Ende Mai in Montenegro stattfindende European Regional Meeting (ERM) 2017 zu verweisen.

Die vom Sub Committee Safety im Zuge der GA 2015 an den Vorstand der IFATSEA gerichtete Aufgabe, dem SC Safety das weitere Vorgehen mit entsprechender Vorarbeit zu ermöglichen, war von diesem nicht als solche erkannt worden. Daher sendete der SC-Vorsitzende Thomas Schuster eine Dringlichkeitsmail an den IFATSEA-Präsidenten Daniel Boulet mit der Bitte um ein adhoc Meeting zur Lösung des Problems. Diesem wurde entsprochen und so trafen sich der IFATSEA-Vorstand mit Suresh Tewari (UK), Ed Szczuka (USA) und Thomas Schuster, um das weitere Vorgehen abzustimmen. Das Gespräch verlief unbefriedigend, der Vorstand erwies sich nicht als große Hilfe und spielte den Ball zurück zum SC. Im Grunde sind wir jetzt nicht wesentlich weiter als vor einem Jahr. Als Fazit lässt sich sagen, dass diese GA vor allem ein politisches Statement war, mit dem der afrikanische Zentralkontinent endlich in den Reihen der Assembly-Gastgeber empfangen werden konnte. Die Wichtigkeit dieses Signals an die internationale Gemeinschaft ist nicht zu unterschätzen. Nigeria hat bewiesen, dass die Durchführung einer solchen Versammlung auch in politisch und gesellschaftlich bewegten Zeiten, durchaus möglich ist. Wenn

insbesondere die europäischen Mitglieder bereit sind, sich auf die Gegebenheiten und Umstände einzulassen, dürfte künftig fruchtbareren Assemblies in Afrika nichts im Wege stehen.

Die nächste 47. Vollversammlung findet vom 6. bis 10. November 2017 in Montreal, Kanada statt.

ICAO – International Civil Aviation Organisation

Das Update des ICAO Doc 7192 ATSEP Training Manual AN/857 Part E-2 befindet sich in der Phase des s.g. „Peer Review“. Das Doc wird zukünftig unter der Registernummer ICAO Doc 10057 Manual on Air Traffic Safety Electronics Personnel Competency-based Training and Assessment geführt.

Das PANS-TRG Doc wird aktuell im Rahmen von Workshops in den ICAO Regional Offices präsentiert. Andreas Meyer ist über die IFATSEA an vielen Workshops beteiligt. U.a. werden hier weitere Kontakte zur Mitgliedschaft von neuen Organisationen für die IFATSEA geknüpft.

Zur 39. ICAO Assembly wurden bezüglich der Initiative „ATSEP/ANNEX 1“ Working Papers durch die IFATSEA, Indien und Ghana vorgelegt. Über die IFATSEA waren der Vorsitzende und Andreas Meyer vor Ort für die GdF FB FSTD. Insgesamt hat sich das ICAO Sekretariat aber gegen eine Ausweitung des ANNEX 1 auf weitere Berufsgruppen ausgesprochen. Somit war dort eine vorgefertigte Meinung und es gab keine Chance einer erweiterten Diskussion, da es auch keine Abstimmung gab. Damit ist weiter unklar, ob nicht doch eine Mehrheit der ICAO-Mitgliedstaaten für eine Erweiterung des ANNEX 1 ist. Zusammengefasst ist das Thema „ATSEP ins ICAO ANNEX 1“ weiter im Holding. Selbstkritisch muss man sehen, dass wir zu spät waren und das nötige Lobbying fehlte.

In der IFATSEA werden wir beim Executive Board Meeting im Mai 2017 die Strategie für 2019 (nächste ICAO Assembly) besprechen.

Tarif- / Verhandlungskommission

Im Berichtszeitraum waren die Tarifaktivitäten fast vollständig auf die Themen Vergütung und Struktur TV ausgerichtet. Diese bereits in 2015 begonnenen Tarifverhandlungen konnten Ende 2016 zu einem guten Abschluss geführt werden. Die Redaktionsverhandlungen sollen zum 30.03.2017 beendet werden. Dieser fast zwei Jahre lang verhandelte Tarifkomplex enthält eine Vielzahl tarifpolitischer Zielsetzungen des FB FSTD.

So konnte dem Thema Anspruch auf Verkürzung der Lebensarbeitszeit mit einer hervorragenden Regelung zur

Altersteilzeit Rechnung getragen werden. Außerdem wurde der Vorruhestand bei Stellenwegfall auf eine tarifliche Grundlage gestellt. Die im KTV geschaffenen Regelungen zum Ausgliederungsschutz und zum persönlichen Besitzstand greifen vielfach geäußerte Sorgen der Mitglieder zur Sicherheit des Arbeitsplatzes und zum Outsourcing auf.

Danach waren die Berichte der Arbeitsgruppen des FSTD auf der Tagesordnung. Folgende Arbeitsgruppen haben wir im Fachbereich und haben auch im Berichtszeitraum getagt:

- Arge „Tarif“ unter Leitung von André Vöcking
- Arge „Zukunft“ unter Leitung von Linda Tännny
- Arge „Organisation der IBH im SL1“ unter Leitung von Andreas Schmelzer
- Arge „Outsourcing“ unter Leitung von André Vöcking
- Adhoc Arge „rBFN/zBFN“ unter Leitung von André Vöcking

Der zweite Tag begann mit den Berichten der Delegierten aus den ÖMVen. Diese Berichte wurden zum Teil im Vorfeld an die Tagungsleitung gesendet. Trotzdem hatten alle Obleute und Delegierte noch einmal die Möglichkeit persönlich von ihrer täglichen Arbeit, den Sorgen und Problemen zu berichten. Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass wir immer noch weit entfernt von einer Zeit der Konsolidierung sind. In vielen Bereichen finden immer noch Umstrukturierungen und Umorganisationen statt. Des Weiteren ist unser Alltag durch die Einführung von neuen Systemen stark geprägt. Es müssen neue EBG-Tn definiert, Wissensbandbreiten festgelegt, Schulungen durchgeführt und Prüfungen bestanden werden.

Danach standen die mit Spannung erwarteten Wahlen an. Wie bereits in einer FB-Info angekündigt, stand als Erstes der Leiter des Fachbereichs zur Wahl.

André Vöcking wurde mit großer Mehrheit von den Delegierten zum neuen Vorsitzenden des Fachbereiches FSTD gewählt.

Außerdem wurden weitere Vorstandsmitglieder im Nachgang gewählt. Der Vorstand setzt sich somit aus folgenden Personen zusammen:

- André Vöcking
Vorsitzender des Fachbereichs (neu gewählt)
- Uwe Schindler
Vorstand (neu gewählt)
- Linda Tännny
Vorstand (neu gewählt)
- Thomas Schuster
Vorstand (neu gewählt)

Fachverbands- und Gewerkschaftsarbeit!



V.l.n.r.: G. Schnause, W. Gerstner, U. Schindler Photo: Andreas Schmelzer

- Hagen Schlütter
Vorstand (neu gewählt)
- Matthias Eversberg
Vorstand (steht in 2018 zur Wahl)

Die einzelnen Aufgaben und Ressorts wurden nach der konstituierenden Vorstandssitzung am 30.03.2017 allen Mitgliedern bekanntgegeben.

In den weiteren Wahlen wurden folgende Kolleginnen und Kollegen in ihren Ämtern bestätigt oder neu gewählt.

Für die Tarifkommission wurden folgende Mitglieder in dieser Reihenfolge gewählt:

- Andrzej Klose (Mitglied)
- Dirk Wendland (Mitglied)
- Andreas Luhn (Mitglied)
- Thorsten Wesp (Mitglied)
- Sven Spengler (Vertreterpool)
- Ronny Gehrke (Vertreterpool)
- Matthias Eversberg (Vertreterpool)
- Malte Altmann (Vertreterpool)
- Hilmar Ohlhaut (Vertreterpool)

Für den Fachübergreifenden Tarifausschuss (FÜTA) wurden folgende Mitglieder gewählt:

- Matthias Eversberg
- Dirk Wendland

Für die Satzungskommission wurden folgende Mitglieder gewählt:

- Dirk Wendland,

- Andrzej Klose,
- Andreas Meyer
- Thomas Schuster

Für die Antragskommission wurden folgende Mitglieder gewählt:

- Thomas Schuster
- Marco Bohlen
- Jens Schneider

Für die Wahl in die Revisionskommission wurden folgende Mitglieder vorgeschlagen und benannt:

- Holger Lohmann
- Christian Karl

Für die Wahl in die Vermögensverwaltung wurden folgende Mitglieder vorgeschlagen und benannt:

- Lutz Wagner
- Oliver Schierenbeck

Für die Wahl in den Kontroll- und Beschwerdeausschusses wurden folgende Mitglieder vorgeschlagen und benannt:

- Kai Kröger
- Andreas Schmelzer

Damit bleibt für mich nur noch, allen Delegierten und Gästen für die gelungene Fachbereichskonferenz zu danken.

Vielen Dank und herzlichen Glückwunsch an alle Gewählten und viel Erfolg für eure und unsere gemeinsame Arbeit in den nächsten Jahren!

Fragen an den Vorsitzenden des FB FSTD – André Vöcking



André Vöcking

Redaktion: Herr Vöcking, Sie sind als Vorsitzender des Fachbereiches FSTD gewählt worden. Mit welchen Zielen gehen Sie ihr neues Amt an?

Vöcking: Ich möchte gerne die Aufgaben des Fachbereiches wieder auf das Wesentliche bündeln. Wir sind alle nur ehrenamtlich tätig und

das neben unserer operativen Tätigkeit. Zum Teil sind die Kollegen/innen im Schichtdienst. Daher ist die Belastung für jeden einzelnen sehr hoch. Wir sind daher gezwungen, unser Aufgabenspektrum stärker zu konzentrieren. Deswegen werden wir uns in Zukunft auch auf die Bereiche nationale und internationale Berufspolitik, Tarifarbeit und Mitgliederbetreuung konzentrieren. Ganz neu wird der Bereich interne Organisation sein.

Jedes Vorstandsmitglied wird eigenverantwortlich ein Aufgabengebiet übernehmen. Ich hoffe, so die Arbeitslast etwas besser aufteilen zu können. Dies soll die Auslastung etwas gleichmäßiger auf alle Schultern verteilen. Hier möchte ich mich bei allen Vorstandskollegen für die geleistete Arbeit bedanken.

Redaktion: Sie sind erst letztes Jahr in den Vorstand des Fachbereiches eingetreten, wie kam der Entschluss zustande, sich für das höchste Amt im FSTD zu bewerben?

Vöcking: Der Entschluss, selbst für dieses Amt zu kandidieren, wurde erst auf der Klausurtagung des Fachbereichsvorstandes geboren. Natürlich habe ich einige Tage vor der Fachbereichstagung überlegt, wie ich als Leiter des Fachbereiches Probleme angehen würde. Da meine Kandidatur für den Vorstand erst ein Jahr zurücklag, war die Abstimmung mit meiner Familie noch recht aktuell. Für mich ist jetzt eher einfacher gewesen, den Zeitaufwand zu kalkulieren. Während der Klausurtagung konnte der Vorstand inklusive der Referenten nun zwei Tage die Situation reflektieren und analysieren. Es war eine sehr sachorientierte Diskussion, an dessen Ende meine Kandidatur stand. Die Kollegen des Vorstandes kennen mich



ja nicht erst seit einem Jahr, sondern schon viel länger. Ein ganz unbeschriebenes Blatt in der GdF bzw. FTI bin und war ich nie. Ich bin bestimmt kein einfacher Mensch, doch mache ich die mir übergebenen Aufgaben stets mit Herzblut. Ich bin mir auch im Klaren, so eine Aufgabe nur im Team leisten zu können. Deswegen habe ich mich auch gefreut, die Unterstützung aller Vorstandskollegen bekommen zu haben.

Redaktion: Sie sind nun der Nachfolger von Thorsten Wehe, der den Fachbereich und auch die GdF über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt gemacht hat. Wie werden Sie die zukünftigen Aufgaben und Einladungen verteilen?

Vöcking: Den Bereich internationale Berufspolitik lege ich in die erfahrenen Hände von Thomas Schuster. Er hat in diesem Bereich jahrelange Erfahrung. Ihm zur Seite stehen Andreas Meyer und Uwe Schindler. Ich selbst werde mir die nötige Zeit lassen und mich langsam von Thomas einarbeiten lassen. Natürlich versuche ich, den Fachbereich international gut zu repräsentieren. Als erste Aufgabe steht uns das D A Ch Meeting bevor. Unser Fachbereich ist dieses Jahr der Ausrichter dieser Veranstaltung. In die weiteren internationalen Aufgaben werde ich mich noch tiefer Einarbeitung müssen.

Redaktion: Der Vorsitzende des FSTD ist auch automatisch im Bundesvorstand vertreten. Wie stellen Sie sich die Bundesvorstandsarbeit zukünftig vor?



V.l.n.r.: Linda Tänn, Andre Vöcking, Hagen Schlüter Photo: Andreas Schmelzer

Vöcking: Ich hoffe, vom Bundesvorstand gut angenommen zu werden. Dort erwarten uns Aufgaben, die zukunftsweisend sein werden. Beispielhaft sei hier die Gründung des neuen Fachbereiches genannt. In Zukunft wird die GdF auf drei Beinen stehen.

Des Weiteren möchte ich mit dem Fachbereich FSBD enger zusammen arbeiten. Hierzu wurden schon einige Gedanken zwischen Gerd Gerdes und mir ausgetauscht.

Wichtig ist es, ein Gespür für Strömungen zu entwickeln und so besser reagieren zu können. Diese Stärke des Fachbereiches muss ausgebaut und verbessert werden. Hierzu brauchen wir aber auch die Mitarbeit jedes einzelnen Mitgliedes. Nur sie können in allen Bereichen der DFS unser Ohr am Puls sein.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen stets ein gutes Gelingen in ihrer Vorstandsarbeit.

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel*
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Jonas Dalby
Rechtsanwalt

Constanze Daum**
Fachanwältin für Arbeitsrecht

* bis 2016
** im Anstellungsverhältnis

Kanzlei Bremen
Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: 0421/96 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: info@kanzlei-wv.de · Internet: www.kanzlei-wv.de

Fragen an den FSTD-Vorstand – Uwe Schindler (Ressort „nationale Berufspolitik“)



Uwe Schindler

Redaktion: Herr Schindler, Sie sind erneut in den FSTD-Vorstand gewählt worden. Wie bewerten Sie Ihr Wahlergebnis?

Schindler: *Es freut mich, dass die Delegierten und Kollegen mit meiner Arbeit zufrieden sind und mich wieder in meinem Amt bestätigt haben. Ich bin mittlerweile das „dienstälteste“*

Vorstandsmitglied im FSTD... So ist es nicht verwunderlich, dass ich es wichtig und immer wieder hilfreich empfinde, auf die Erfahrungen von über zehn Jahren zurückgreifen zu können. Auch wenn man im FSTD – ebenso wie in unserem Beruf als ATSEP – immer veränderungsbereit sein muss.

Redaktion: Sie engagieren sich schon seit längerer Zeit an „vorderster Front“ – welche Herausforderungen sehen zukünftig auf den FSTD zukommen?

Schindler: *Herausforderungen gibt es momentan viele im Fachbereich FSTD. Ein Dauerthema bei uns ist die ATSEP-Lizenz und diese hat bei uns auch die höchste Priorität! Unser nationales Erlaubnis-/Berechtigungssystem ist zwar sehr gut, aber es wurde schon mehrfach in den letzten zehn Jahren bedroht. Zum dauerhaften Schutz streben wir ein übernationales Lizenzsystem für ATSEP an, entweder auf europäischer oder auf weltweiter Ebene über die ICAO. Hierfür pflegen wir eine schon langjährige Mitarbeit in Dachverband IFATSEA.*

An dieser Stelle möchte ich gern auch noch mal auf das außergewöhnliche Engagement der letzten beiden Fachbereichsleiter Thorsten Wehe und Dirk Wendland hinweisen! Einige der von ihnen angestoßene Entwicklungen sind noch nicht abgeschlossen, haben aber viele Jahre der Vorbereitung und Begleitung hinter sich; es ist nun an uns, diese Themen weiterzuführen. An beide ein sehr großes Dankeschön!!!



Und schließlich sehe ich unser Berufsbild des ATSEP vor besonderen Herausforderungen stehen – durch neue Technologien, wie z. B. System-Virtualisierung, Virtual Center und die Remote-Tower Technologie, ebenso wie der Notwendigkeit für umfassende Cyber Security.

Redaktion: Welche Prioritäten setzen Sie bei ihrer zukünftigen Arbeit und wo sehen sie Handlungsbedarf?

Schindler: *Die Berufspolitik ist schon von jeher mein Anliegen und hier habe ich mich von Anfang an auf verschiedenen Ebenen betätigt, z. B. bei Diskussionen mit den Ministerien, dem Auslegen von Verordnungstexten, der Arbeit im BR und GBR und der Lobbyarbeit im internationalen Bereich. Man sieht, dass unsere Arbeit immer auch viele Überschneidungen mit den anderen Ressorts hat; das macht es interessant und ist hilfreich. Dies gilt gerade im internationalen Bereich, in dem Thorsten Wehe, Thomas Schuster und ich langjährig eine Arbeitsteilung betrieben haben.*

In der Zusammenführung dieser verschiedenen berufspolitischen Kanäle sehe ich als mein künftiges Handlungsfeld.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen stets ein gutes Gelingen in ihren Planungen und der Vorstandsarbeit.

Fragen an den FSTD-Vorstand – Linda Tännny (Ressort „Berufliches und Soziales“)



Linda Tännny

Redaktion: Frau Tännny, Sie sind als Vorstandsmitglied des Fachbereiches Technik für das Ressort „Berufliches und Soziales“ in Ihrem Amt bestätigt worden, welche Themengebiete wollen Sie in den nächsten Jahren angehen?

Tännny: Ein großes soziales Thema, welches vor allem die Kollegen in unserem

Fachbereich beschäftigt hat, war der Wunsch nach einem Altersteilzeitmodell, welches im Rahmen der letzten Tarifrunden erfolgreich realisiert werden konnte. Hier noch einmal ein großes Dankeschön an die Kollegen in der Tarifkommission für die hervorragende Arbeit.

Gerade dieser Tarifabschluss hat in unserem Fachbereich dazu beigetragen, dass die Gewerkschaft für viele plötzlich (wieder) interessant wurde und die Mitgliederwerbung dadurch vereinfacht wurde.

Seit einigen Monaten beschäftigen wir uns mit dem großen Thema „Mitgliederbetreuung“. Wie können bestehende Mitglieder unterstützt und besser informiert werden? Wie können wir neue Mitglieder gewinnen und wie können wir Mitglieder zur aktiven Mitarbeit in der Gewerkschaft motivieren? In diesem Zusammenhang ist auch eine Zusammenarbeit mit dem Fachbereich FSBD anstrengenswert, da ich gerade in diesem Ressort einige Schnittstellen und viele Gemeinsamkeiten sehe.

Redaktion: „Berufliches und Soziales“ sind Überschriften mit verschiedenen Brennpunkten, wie klappt dieses Zusammenspiel und die Vereinbarkeit?

Tännny: Natürlich ist es nicht immer einfach, diese Themen unter einen Hut zu bringen. Die Wünsche einzelner Kollegen für die Gesamtheit der Mitglieder abzubilden bzw. in tariflichen Aspekten abzubilden, ist häufig eine Gratwanderung. Aber wie man am Altersteilzeit-TV sehen kann, machbar. Diese Punkte zu verheiraten, klappt natürlich nur, wenn der gesamte Vorstand zusammenarbeitet, da berufliche und soziale Themen meist Auswirkungen auf andere Ressorts haben.



Durch meine tägliche Arbeit im Systemmanagement stehe ich im direkten Kontakt mit den Kollegen und bekomme die Ängste und Nöte, aber natürlich auch die Wünsche der Kollegen hautnah mit. Dies erleichtert mir meine Arbeit sehr. Außerdem bekomme ich auch ein direktes Feedback auf neue Ideen.

Redaktion: Ihr Fachbereich ist sehr spezifisch und erfordert sehr viel Sachwissen. Wie klappt die Zusammenarbeit mit der DFS und Ihren Vorstandskollegen?

Tännny: Gerade in der Fachbereichsarbeit zeigt sich, dass es unabkömmlich ist, auch tatsächlich noch in seinem DFS-Bereich zu arbeiten. Nur das macht es möglich, einfach zeitnah auf Veränderungen reagieren zu können. Viele kleine Probleme können so schneller erkannt und Lösungen erarbeitet und umgesetzt werden. In regelmäßigen Treffen mit der DFS Bereichsleitung ist es uns dann möglich, diese Dinge direkt anzusprechen. Auf diesem Weg können häufig „kleine“ Probleme direkt aus dem Weg geräumt werden und Ideen, die die Gewerkschaft hat, vorgestellt und diskutiert werden.

Die Zusammenarbeit im Vorstand klappt sehr gut und es findet ein regelmäßiger Austausch statt. Im Rahmen unserer letzten Klausurtagung haben wir uns auf eine andere Arbeitsweise geeinigt, um unsere Arbeit noch effizienter zu gestalten.

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

Fragen an den FSTD-Vorstand „Internationales“ – Thomas Schuster



Thomas Schuster

Redaktion: Herr Schuster, Sie sind neu als Vorstandsmitglied des Fachbereiches Technik gewählt worden und waren vorher als Referent tätig. Was erwarten Sie jetzt von ihrem neuen Amt?

Schuster: Im Grunde möchte ich meine Arbeit fortführen. Im Vorstand des FSTD werden die Referenten als

Teil des Vorstands gesehen, nur dass sie kein Stimmrecht haben. In den Sitzungen werden die Meinungen der Referenten genauso gehört und geschätzt wie die der Vorstandsmitglieder. Das ist ja auch sinnvoll, denn der Referent ist ein Experte auf dem Gebiet, mit dem er beauftragt wurde. Zudem ist er über die Arbeit und die Inhalte der Vorstandsarbeit durch die Teilnahme an den Sitzungen und durch den Mailaustausch bestens vertraut. Als nun der Platz im Vorstand vakant wurde und das Ressort Internationales dadurch betroffen war, lag es nah, den Schritt vom Referenten zum Vorstandsmitglied zu wagen. Zumal ich schon seit 2006 als Referent für Internationales tätig war und meine jetzigen Vorstandskollegen auch ein Stück weit von mir erwarteten, in die Bresche zu springen.

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

Schuster: Hauptsächlich arbeiten wir mit der IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) zusammen. Dies ist ein internationaler Verband von ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personell) und keine Gewerkschaft, sondern ein Berufsfachverband, sozusagen unser Gegenstück zur IFATCA. Über diese Schiene sind wir bei der ICAO vertreten, hier leistet unser Referent Andreas Meyer unglaublich wertvolle Arbeit. Unser großes Ziel ist es, den ATSEP als wichtiges Glied der sogenannten Air Traffic Safety Chain in den Annex 1 der ICAO zu implementieren. Ich persönlich bin Leiter des Sub-Committee „Safety“ der IFATSEA. Wir beschäftigen uns mit der Sammlung und Analyse von Vorfällen in der Luftfahrt, in die ATSEP involviert waren. Dies ist Grund-



lage für die Erstellung eines sogenannten Safety Case, der für den weiteren ICAO Annex 1 Implementationsprozess notwendig ist.

Darüber hinaus beschäftigen wir uns nicht nur mit neuen Technologien, sondern auch – vor allem auf europäischem Level – mit deren Einfluss auf die Menschen in der Luftfahrt, Stichworte „Human Factors“ und natürlich auch Social Dialog. Hier finden sich also die fließenden Übergänge zur Gewerkschaftsarbeit.

Selbstverständlich pflegen wir auch Kontakte auf gewerkschaftlicher Ebene. Hier werben wir schon seit Jahren bei der ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions Coordination) dafür, unser in der GdF bewährtes Prinzip „ATCO und ATSEP gemeinsam unter einem Dach“ zu übernehmen. Dies wurde leider bisher erfolgreich von den ehemaligen Ostblockstaaten verhindert und führte letztlich dazu, dass die GdF aus diesem Verband ausgetreten ist. Sollte jetzt im Frühjahr auf dem ATCEUC-Meeting in Warschau ein klares Signal zum Umdenken diesbezüglich ausgesendet werden, dann würde ich den Wiedereintritt der GdF begrüßen. Somit würde auch eine Vertretung des FSTD durch mich wieder möglich werden. Sollte dies nicht geschehen, sehe ich auch alternative europäische Dachgewerkschaften als Handlungsoption der GdF.

Neben den länderübergreifenden Verbänden halten wir auch direkten Kontakt zu Gewerkschaften in den umliegenden Ländern, z.B. Frankreich, auch wenn hier eine völlig andere Streit- und Streikkultur herrscht wie wir sie aus Deutschland kennen.



Hamburg – Tagungsort der FSTD-Fachbereichskonferenz

Redaktion: Sie vertreten teilweise Thorsten Wehe in internationalen Zusammenkünften, werden Sie sich auch zukünftig mit Thorsten (sofern dies seine Gesundheit zulässt) absprechen?

Schuster: Dass Thorsten wieder vollständig gesund wird, hat erst einmal oberste Priorität. Auch von dieser Stelle noch einmal alles Gute, lieber Thorsten. Sollte es sein Gesundheitszustand dann zulassen, wäre es großartig, wenn er uns wieder – egal in welchem Umfang – unterstützen würde. Seine Erfahrung und seine Kontakte sind ein wertvoller Schatz, den wir ungern brach liegen lassen würden. Ein tragbares Zukunftsmodell wäre beispielsweise ein Rollentausch, d.h. Thorsten könnte Referent für Internationales werden. Das ist aber Zukunftsmusik, auch wenn ich hoffe, dass es so kommen wird. Thorsten und ich haben sehr gut zusammen gearbeitet und viel zusammen erlebt. Zusammen mit Uwe Schindler und Andreas Meyer sind wir zwar immer noch top aufgestellt im Bereich Berufspolitik National/International, doch wäre es optimal, wenn die alte Vierercombo wieder vereint würde. Und da ist es, wie eingangs schon erwähnt, egal, wer Vorstand und wer Referent ist. Aber bis es soweit ist, müssen wir uns gedulden, auch wenn ich glaube, dass ich Thorsten ab und an mal für ein Plauderstündchen anrufen darf.

Redaktion: Sie haben vor Ihrer jetzigen Wahl in den FSBD-Vorstand bereits für die GdF engagiert. Was waren Ihre bisherigen Stationen im Bereich der GdF?

Schuster: Im Grunde wurde ich im Jahre 2006 von damaligen FSTD Vorstand „Internationales“ ins kalte Wasser geworfen. Er hat einfach gesagt: „Du kannst doch gut Englisch, interessierst Dich für die GdF, Du kommst jetzt mit zum DACH-Meeting in Wien und danach zum ATCEUC-Meeting nach Belgrad!“. Peng! DACH-Meeting? ATCEUC? Hatte ich vorher alles nie gehört. Gut, DACH steht für Deutschland, Österreich und die Schweiz, das konnte ich mir zusammen reimen. Aber der Rest? Entsprechend verlief auch das erste Meeting. Mir sausten die Abkürzungen nur so um die Ohren und obwohl ein Gutteil des Meetings in Deutsch gehalten wurde, verstand ich nur Bahnhof. Ähnlich erging es mir dann in Belgrad, zumal es dort dann auch primär um ATCO-Belange ging. Der Durchbruch war die IFATSEA Jahreshauptversammlung 2006 in Casablanca. Dort hatte ich eine Woche Zeit, mich Tag und Nacht mit der Materie zu beschäftigen, Leute zu treffen, Zusammenhänge zu verstehen. Der Schweizer Heinz Wipf, ein alter Fahrsmann der Berufspolitik, nahm Uwe und mich damals unter seine Fittiche und lehrte uns Grünschnäbeln das Laufen auf internationalem Parkett. Und seitdem bin ich dabei. Auch wenn ich inzwischen einige Male Delegierter im Center Langen war, die Wiege meiner Gewerkschaftsarbeit ist und bleibt das Internationale.

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

Fragen an den FSTD-Vorstand „Interne Organisation“ – Hagen Schlütter



Redaktion: Herr Schlütter, auch Sie sind in ihrem Vorstandsamt bestätigt worden, wo sehen Sie die Herausforderungen für Ihren Fachbereich für die nächsten Jahre?

Schlütter: An erster Stelle steht – und das schon seit Jahren, – dass die ATSEP Lizenz in den ICAO Annex 1

„Personnel Licensing“ aufgenommen wird. Diesen Prozess und die notwendigen Anstrengungen werden wir als Fachbereich weiter vorantreiben.

Als zweites großes Themengebiet sehe ich die Veränderungen der technischen Infrastruktur, die verwendeten Technologien und Arbeitsweisen. Auch hier werden wir als Flugsicherungsorganisationen primär von europäischen Verordnungen und Regelungen – Stichwort SESAR – zur Umsetzung verpflichtet. Damit einhergehend wird dies in den nächsten Jahren auch die Qualifikation, Zuständigkeit und Arbeitsweise des entsprechenden Personals, welches diese Systeme nutzt und instand hält, verändern. Dieser Prozess hat nicht erst heute begonnen, sondern hat seine „gesetzgebenden“ Wurzeln wesentlich früher. Die Umsetzung der SESAR Verordnungen wird uns alle somit die nächsten Jahre prägen.

Redaktion: Wie ist die Akzeptanz Ihrer Kolleginnen und Kollegen, die wissen, dass Sie ein Vorstandsamt innerhalb der GdF besetzen?

Schlütter: Da kann ich nur von positiven Erfahrungen berichten. Wer mich und meine Arbeitsweise kennt, der weiß, dass es mein Bestreben ist, sachlich konstruktive und nachhaltige Lösungen zur erarbeiten. Hierfür ist es meiner Ansicht auch wichtig, dass man nicht nur seine eigene Perspektive einnimmt. Das gilt nicht nur für die Arbeit im Vorstand. Dieses Vorgehen wende ich auch im tag-täglichen Arbeitsleben in meiner Position in der DFS an.



Redaktion: Im Gespräch ist der Aufbau eines neuen Fachbereiches – der Fachbereich ADMIN – wie sehen Sie die Chancen und auch die Möglichkeiten, diesen Fachbereich durchzusetzen?

Schlütter: Von Seiten der GdF – insbesondere dem Bundesvorstand – wurde die aktuelle Initiative zur Fachbereichsgründung, basierend auf der Satzung der GdF, gestartet. Die Möglichkeit, einen Fachbereich zu gründen, ist somit nicht neu. Aktuell wird jedoch proaktiv eine Möglichkeit geboten, für aktuell noch nicht organisierte MitarbeiterInnen eine eigenständige Organisationseinheit zur Interessenvertretung in der GdF – einen eigenen Fachbereich – zu gründen. Am Willen der GdF und an den gebotenen Rahmenbedingungen kann es also nicht liegen. Es ist ein wiederholtes, klares und sehr deutliches Signal, dass die GdF nicht nur eine Plattform für die Interessenvertretung des operativen Personals ist. Das kann man – ganz nebenbei – u.a. insbesondere an den aktuellen und zurückliegenden Tarifabschlüssen deutlich erkennen.

Somit obliegt es nun den noch nicht organisierten MitarbeiterInnen, einen eigenen Fachbereich mit allen Rechten und Pflichten der Interessenvertretung mit Leben zu erfüllen.

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



Hunnu Air ATR72: Mönchengladbach ist schon lange kein Geheimtipp mehr für seltene ATR's. Diese ATR72 ist für die Hunnu Air aus der Mongolei bestimmt und stammt vom Vorbesitzer SAS. **Photo: Michael Stappen**



Ceiba ATR72: Diese ATR72 der Ceiba Intercontinental aus Equatorial Guinea ist seit einiger Zeit in Las Palmas auf Gran Canaria abgestellt. Der Zustand der Maschine lässt vermuten, dass sich daran in naher Zukunft auch nichts ändern wird. **Photo: Michael Stappen**



Canaryfly ATR72: Eine weitere ATR72 der Canaryfly aufgenommen kurz vor der Landung in Las Palmas am 28.03. Die Airline bedient mit ihrer Flotte u.a. den Shuttledienst zwischen den einzelnen Inseln. **Photo: Michael Stappen**



Mauretania Airlines Emb145: Las Palmas ist einer der wenigen Flughäfen, die seltene Mauretania Airlines vor die Linse zu bekommen. Außer 4 Maschinen des Typs B737 besitzt die kleine Airline noch diese Embraer 145. **Photo: Michael Stappen**



Euro Atlantic B777: Die portugiesische Euro Atlantic setzt ihre Flugzeuge im Charterdienst ein und vermietet ihre Maschinen im wet-lease, d.h. mit kompletter Besatzung auch an andere Airlines. Hier eine B777 kurz vor dem Start in Las Palmas am 1. April. **Photo: Michael Stappen**



Binter Canarias DC-7: Diese ehemalige Spantax DC-7 stand fast 30 Jahre lang unbeachtet in El Berriel auf Gran Canaria und verrottete so langsam, bevor sie 2015 aufgemöbelt und in den Farben der Binter Canarias umgemalt wurde. **Photo: Michael Stappen**

FSBD-Info



Ein kurzer Rückblick auf die Bundesfachbereichskonferenz 2017 in Mainz:

Mein Eindruck war, die Delegierten haben sehr diszipliniert an den Sitzungen teilgenommen. Das führte letztlich zu einer erfolgreichen Konferenz, die zu meiner Überraschung tatsächlich in dem von uns ge-

planten Zeitrahmen blieb.

Die Teilnehmer haben überwiegend positive Rückmeldungen zu unserem Versuch einer papierlosen Konferenz gegeben. Ein Kritikpunkt war sicher die Stromversorgung im Tagungsraum. Wir werden natürlich Anregungen und Kritik aufnehmen und versuchen, die „Infrastruktur“ zu verbessern. Die Konferenz hat jedoch klar gezeigt, eine papierlose Veranstaltung ist sinnvoll und bei guter Vorbereitung ohne Probleme möglich. Der Bundesvorstand hat sich nun ebenfalls entschlossen, die gemachten guten Erfahrungen zu nutzen und die Bundesdelegiertenkonferenz 2017 als eine papierlose Veranstaltung durch zu führen.

Im FSBD Vorstand war Thorsten Raue schon seit einiger Zeit als Referent von Alexander Schwaßmann dabei und so konnte er vorbereitet die Aufgaben übernehmen. Ich freue mich auf die weitere Arbeit im Vorstand und wünsche Thorsten viel Erfolg.

Gerne bin ich der Einladung zur FSTD Konferenz in Hamburg gefolgt. Es war eine sehr interessante Konferenz, mit vielen Berichten und Neuwahlen. André Vöcking möchte ich zur Wahl des Leiter FSTD herzlich gratulieren und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.

Nachdem ich ein persönliches Treffen mit einem Vertreter des BAF Anfang des Jahres hatte, ist nun ein erstes Gespräch auf Fachebene geführt worden. Mich haben Roman Schütz (Berufliches & Soziales), Thorsten Raue (Fachliches & Verfahren) sowie Oliver Wessollek (FDB & LDM) zu diesem Treffen begleitet. In freundlicher und offener Atmosphäre konnten viele Themen in einem freien Meinungsaustausch besprochen werden. So wurde ausgiebig über eine mögliche Berechtigung für den FMP und die dafür nötigen Voraussetzungen gesprochen. Weitere Themen waren das RTC und die zum Betrieb der Arbeitsplätze notwendigen Grundlagen und Genehmigungen,

die neue FIS-Zentrale und deren Inbetriebnahme, die aus der neuen ATCO Verordnung resultierenden Probleme um Ausbilder/Prüfer/Beobachter, die nun quasi vereint als Assessor zu einer übergreifenden Qualifikation werden und wir haben auch über das NFL zur new phraseology für SID & STAR diskutiert. Natürlich erwarten wir nicht, in solchen Gesprächen sogleich Probleme lösen zu können. Es ist jedoch besonders wichtig, mit den Vertretern des BAF solche Gespräche zu führen und so einen direkten Eindruck zu bekommen und gegenseitiges Verstehen zu fördern.

Im April waren Oliver Wessollek und ich bei dem Leiter AIM eingeladen. Wir haben über den Umzug des AIS-C nach Langen und die Einführung des neuen Flugberatungssystems EASI gesprochen. Herr Pierre Hermann ist ein überaus kompetenter und angenehmer Gesprächspartner und so konnten wir uns auch über zukünftige Entwicklungen von centralized services (CNS) bis zur Realisierung von Möglichkeiten der Kommunikation mit „neuen“ Medien wie Apps austauschen.

Ebenfalls im April hatten wir ein Treffen mit dem Projekt Z-FIS. Hier waren die aus unserer Sicht anzusprechen Punkte unter anderem die Größe der geplanten FIS-Sektoren, die zukünftige Ausbildung und Berechtigungsprüfung in einem FIS-Center und die Verlagerung der „Seewelle“ in das Center nach Langen. Dabei erfuhren wir, dass für diesen Arbeitsplatz zusätzliches Personal geplant ist. Die Abrechnung der Seewelle bei deren Nutzern soll bereits über die neu gegründete DFS Firma, die DAS, erfolgen. Wir sprachen sehr offen über die möglichen personellen Engpässe, die aus dem beabsichtigten Wechsel vom FDBs und FMPs in ein FIS-Center entstehen könnten.

Ein sehr interessanter Gesprächstermin war im Mai mit dem Leiter CC Herrn Pöttsch und weiteren Vertretern der DFS zu Fragen rund um das System ICAS 2. Hier wurden von den Vertretern der DFS die notwendige internationale Abstimmung und spätere gemeinsame, länderübergreifende Nutzung von Systemen in der Flugsicherung bekräftigt. Auch wurden personelle Synergien, teilweise durch die Zentralisierung der Organisation als auch später im operativen Bereich, in Aussicht gestellt. Grundsätzlich kann man erkennen, dass die DFS versucht, sinnvolle Tools zu entwickeln, die den Lotsen am Arbeitsplatz unterstützen und einen sicheren Betrieb gewährleisten sollen.

FDB/LDM



von Oliver Wessollek

Nach der Bundesfachbereichskonferenz und meiner Wiederwahl ging die Fachbereichsarbeit unvermindert weiter. Seit langem habe ich mit meinen internationalen Kollegen aus dem Bereich AIM/AIS über die Entwicklungen und unsere Zusammenarbeit zu Themen aus diesem Bereich

diskutiert. Schlussendlich habe ich mit Unterstützung der slowenischen Kollegin das erste AIM/AIS-EUR/NAT-Regional-Meeting organisiert und dazu Ende März in unserer GdF Geschäftsstelle eingeladen. Ein kleiner Bericht ist in diesem „der flugleiter“ zu finden.

Im Rahmen der Vorstandsgespräche mit den Geschäftsbereichsleitern haben wir uns mit dem Leiter des Geschäftsbereiches AIM zu einem Austausch verabredet. Das für eine Stunde angesetzte Gespräch dauerte dann doch mehr als zwei Stunden und war sehr interessant und konstruktiv. Im Rahmen der Informationsveranstaltungen zum Umzug des AIS-C nach Langen wurde mir die Möglichkeit gegeben, ebenfalls einen ersten Einblick in die neuen Räumlichkeiten zu erhalten. Mittlerweile konnten auch die Probleme mit dem neuen System EASI behoben werden, so dass man schon im nächsten Jahr mit der Einführung rechnen kann. Im selben Jahr soll auch das AIS-C nach Langen umziehen können.

Aufregung sorgte im Bereich der FDB die Abschaltung der Standardstreckenprüfung, welche in München schon etwas länger und in Langen seit kurzem getestet wird. Die Abschaltung der Standardstreckenprüfung bedeutet, dass eingehende Flugplanmeldung nicht mehr automatisch auf Fehler geprüft werden und dem FDB zur Korrektur zur Anzeige gebracht werden, sondern nun automatisch in unser FDPS ungeprüft einlaufen.

Fehler werden somit nicht mehr beim FDB erkannt und vorab gelöst, sondern werden erst beim Fluglotsen offensichtlich. Dies führte in einigen Fällen zu einer enormen Arbeiterschwernis bei Fluglotsen und Flugdatenbearbeitern. Dieser Schritt ist natürlich in Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung unserer technischen Systeme zu sehen. Es bleibt spannend im Hinblick darauf, wie denn

neue Systeme in Zukunft mit Free Route Airspace und Profilkalkulation ohne vorherige Prüfung der eingehenden Flugpläne umgehen können.

Grundsätzlich entsprechen die aktuellen Entwicklungen im Bereich FDB dem, was wir erwartet haben. Nichtsdestotrotz sind wir gut vorbereitet und kennen die anstehenden Themen und Probleme sehr genau. In diesem Zusammenhang wird auch die Personalplanung für diesen Bereich sehr spannend, da man ja Personal abbauen will, wird dieses eben nicht nachgeführt, was schon jetzt zu Problemen führt.

Im Rahmen der EGHD (Expert Group on Human Dimensions in SES) nahm ich an einem Meeting mit Vertretern der europäischen Kommission teil. Wir stellten dort die von den PSOs (Professional Staff Organisations) erarbeiteten Kommentierungen und Vorschläge zu der anstehenden Festlegung der Ziele für die Regulierungsperiode 3 vor. Die Kommissionsvertreter waren beeindruckt von der guten Vorarbeit und möchten diese Vorschläge zur weiteren Diskussionsgrundlage nehmen. Auch eine weitere und vor allem engere Einbindung der Arbeitnehmervertreter wurde als sehr wünschenswert angenommen.

Bei der diesjährigen IFATCA Konferenz in Toronto nahm ich ebenfalls teil. Die vielen überschneidenden Themen in meinem Zuständigkeitsbereich betreffen nicht nur FDB, FMP, FIS oder AIS. Vielmehr sind die Themen viel globaler zu sehen. Dazu zählen die Veränderungen im Flugplanformat genauso wie SWIM (Systemwide Information Management), Änderungen in der PANS-AIM und viele andere Themen, welche in allen Bereichen wie Lotsen, Technik und eben oben genannte Berufsgruppen Auswirkungen haben werden. Ein Bericht zur IFATCA Konferenz ist in diesem „der flugleiter“ zu lesen.



V.l.n.r.: Andreas Meyer (Referent Internationales, FSTD), Catherine Crocoll-Bichare, Hervé Rousseau, Matthias Maas (Bundesvorsitzender), Oliver Wessolek (Vorstand FDB/LDM, FSBD).

GDF meets FABEC

Seit mehr als zehn Jahren wird von der Europäischen Kommission versucht, in Europa den Single European Sky (SES) mit Hilfe der Implementierung von **Functional Airspace Blocks (FAB)** voranzutreiben. Bisher mit relativ bescheidenem Erfolg, was zumindest den FAB betrifft, dem Deutschland und damit die Deutsche Flugsicherung GmbH angehört. Dieser hat den Namen **FABEC (Functional Airspace Block Europe Central)** und umfasst neben Deutschland die Nachbarländer Belgien, Niederlande, Luxemburg, Frankreich und die Schweiz sowie den oberen Luftraum, der aus der Kontrollzentrale Maastricht heraus bearbeitet wird.

Fast genauso lange werden in regelmäßigen Abständen die Arbeitnehmervertreter der betroffenen Staaten in einem sogenannten „**Social Dialogue**“ (**SD**) über den Fortgang der Projekte und der weiteren anstehenden Änderungen durch die Verantwortlichen der beteiligten Flugsicherungsunternehmen und weiterer FABEC-Mitarbeiter informiert. Diese Veranstaltungen hatten sich aber seit einiger Zeit weg von einem Dialog hin zu Projekt- und Sachstandspräsentationen entwickelt und der Austausch mit den Arbeitnehmervertretern hat sich auf ein Minimum zurückentwickelt. Da dies von den Gewerkschaftsvertretern bemängelt wurde, hat man sich auf Arbeitgeberseite seit einiger Zeit entschlossen, mit Hilfe von speziellen Workshops sowie persönlichen Treffen in kleinem Rah-

men diesen Informationsaustausch unterhalb des SD zu intensivieren.

Diese neue Art des Einbindens der Arbeitnehmervertreter läuft derzeit gut an. So kam es, neben einigen gut besuchten Workshops in den letzten Monaten, Anfang Mai in Frankfurt zu einem Treffen der GDF mit Vertretern des FABEC.

Catherine Crocoll-Bichara als Social Dialogue Manager sowie Hervé Rousseau als Chairman AFG (ANSP FABEC Group) trafen sich dabei mit Vertretern der GdF und besprachen vor allem, wie man den vom FABEC betroffenen Arbeitnehmern dieses Projekt näher und transparenter bringen könnte, da hier doch erhebliche Defizite erkannt wurden.

Man darf gespannt sein, ob sich in naher Zukunft vor allem im Bereich der Kommunikation gegenüber den Mitarbeitern etwas verändern wird, um so an der Basis eine größere Akzeptanz für dieses Großprojekt zu erreichen. Die Vertreter der GdF empfanden den Verlauf des mehrstündigen Gesprächs als sehr angenehm und konstruktiv und werden die Entwicklung sehr genau verfolgen.

Darüber hinaus wird in Zukunft regelmäßig über den Fortgang des Projekt FABEC an dieser Stelle berichtet werden.



Air Do B763: Japaner mögen bunte Flugzeuge und Sonderbemalungen, wie hier auf der Boeing 767 der Air Do aus Tokio-Haneda vom 25. April. Photo: Gerrit Griem



All Nippon B772: All Nippon fällt mit dieser knallgelben Boeing 777 in Star Wars-Bemalung besonders auf. Ebenfalls in Tokio-Haneda am 25. April fotografiert. Photo: Gerrit Griem



All Nippon Wings DHC8-Q400: Die Tochter-Airline der großen All Nippon – All Nippon Wings – bedient Strecken im Inland. Hier eine DHC8-Q400 aus Osaka-Itami am 30. April. Photo: Gerrit Griem



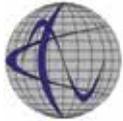
Fuji Dream Airlines Emb 175: Sämtliche Embraer 175 der Fuji Dream Airlines sind in verschiedenen Farben lackiert. Hier das grüne Exemplar aus Nagoya. Photo: Gerrit Griem



Hong Kong Express A320: Eine weitere Sonderbemalung ist auf diesem A320 der Hong Kong Express zu bewundern, der für den größten Wandelgarten Japans wirbt. Tokio-Narita, 6. Mai. Photo: Gerrit Griem



Mongolian Airlines B737: Die staatliche Mongolian Airlines ist neuer Werbepartner für den BVB und trägt das Wappen der Dortmund-Elf sogar bis nach Japan. Hier zu sehen in Tokio-Narita am 8. Mai. Photo: Gerrit Griem



ATCNEA

satta
Swiss ATSEP Technical Association

D.A.CH.-Meeting 2017

Just Culture, EU-Regulations und Lobbying – Herausforderungen für ATSEPs in einem immer komplexeren Umfeld

Autor: FSTD-Vorstand

Vom 04. bis 06. Mai 2017 trafen sich Vertreter der Berufsverbände der Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure aus Deutschland, Österreich und der Schweiz in Lindau am Bodensee. Das traditionelle Treffen der Organisationen ATCNEA Air Traffic Communication and Navigation Engineers Association (Verband österreichischer Flugsicherungs-Ingenieure und -Techniker), SATTA Swiss ATSEP Technical Association und GdF Gewerkschaft der Flugsicherung (Bundesfachbereich Flugsicherungs-Technische Dienste) findet als sogenanntes D.A.CH.-Meeting statt. Neben technischen Themen werden an den Meetings vor allem berufspolitische Aspekte thematisiert.

In sehr interessanten Diskussionen und Präsentationen zeigten die Teilnehmer den aktuellen Sachstand von „Just Culture“ in ihren jeweiligen Ländern auf. Es bleibt festzuhalten, dass eine gelebte Sicherheitskultur eine wichtige Basis für die Ausübung des Berufs des ATSEP ist.

Es hat sich gezeigt, dass in der Kollegenschaft und bei den direkten Vorgesetzten die Kenntnis über die Inhalte und den Hintergrund von „Just Culture“ zu wenig ausgeprägt ist. Hier sind die betroffenen ANSPs (Anbieter von Flugsicherungsdiensten) gefordert. Sie sollten diese Grundsätze besser kommunizieren und die Mitarbeiterschaft stärken, sich ohne Ängste und Befürchtungen den „Just Culture“-Prozess zu verinnerlichen.

Eine „Blaming Culture“, also eine Beschuldigungs- und Bestrafungskultur, verhindert die Aufarbeitung von Vorfällen und damit das Lernen aus Fehlern. Der Mitarbeiter muss sich darauf verlassen können, dass neutrale Investigatoren Vorfälle untersuchen. Die Herausforderung hierbei ist, die Linie zwischen Fehler und Absicht bzw. Fahrlässigkeit sauber zu ziehen. Der Ablauf und die Gründe, welche zum Fehler geführt haben, sind in einen „Lessons Learned“-Prozess zu überführen.

In diesem Zusammenhang hat die Praxis aus der Schweiz gezeigt, dass der Einsatz von CISM-Peers (Critical Incident Stress Management) aus dem technischen Bereich hier die Akzeptanz bei den ATSEP wesentlich erhöht. Dies sollte auch in den anderen Ländern umgesetzt werden.

Ein weiteres wichtiges Thema ist das Lobbying für eine ATSEP-Lizenz. Nach der Vertagung der Implementation der ATSEP in den ICAO Annex 1 haben die Berufsverbände neue Wege für eine flächendeckende – zumindest EU-weite – Einführung einer Lizenzierung für ATSEPs gesucht. Dafür wurde von der GdF ein Lobbying-Büro beauftragt, welches Empfehlungen unterbreitet hat, wie hier zu verfahren sei.

Unsere wichtigste Aufgabe liegt darin, die komplexen Sachverhalte soweit zu vereinfachen, dass die Öffent-



Die D.A.CH.-Teilnehmer vor der malerischen Kulisse von Lindau (Bodensee)

lichkeit und die Politik die dringende Notwendigkeit einer ATSEP-Lizenz verstehen und in der logischen Konsequenz auch befürworten. Hierbei kann man hinreichend bekannte sicherheitsrelevante Vorfälle nur ungenügend als Argumente bemühen, da diese zwar valide, aber ohne Fachkenntnisse nicht genügend verständlich sind.

In den Fokus der Kampagne muss der Mensch als Teil der Sicherheitskette (Safety und Security) in seinem Arbeitsumfeld gestellt werden. Es muss klar sein, dass der ATSEP der Handelnde ist, der vollumfänglich verantwortlich für seine Tätigkeit in einem sicherheitskritischen Umfeld ist. Es wurde entschieden, dass die Kollegen in den jeweiligen Ländern eine entsprechende Kampagne auf den Weg bringen wollen. Dieses Thema wird auch beim anstehenden IFATSEA Eurogroup Meeting aufgegriffen werden, um eine europaweite Kampagne zu initiieren.

Es wurden intensive Diskussionen um die neu veröffentlichte EU-Implementierungsverordnung 2017/373 geführt. Die darin angeführten Bestimmungen für die Erbringung technischer Dienste lassen immer noch Interpretationsspielraum für den verbindlichen Einsatz von ATSEP.

Die Teilnehmer sehen hier eine zwingende Notwendigkeit für eine Präzisierung und EU-weite rechtliche Klarstellung.

Neben den genannten Herausforderungen müssen sich die Techniker und Ingenieure einem immer komplexeren technischen Umfeld stellen. Virtualisierung, Remote Tower, satellitenbasierte Navigation, Cyber Security und Virtual Center stellen beispielhaft die Flugsicherheitstechnologien der Zukunft dar. Dazu kommen die zunehmenden Flugbewegungen unbemannter Flugobjekte (Drohnen) im privaten und kommerziellen Umfeld und die dafür notwendigen Technologien und Verfahren, diese Luftfahrzeuge sicher in den Luftraum zu integrieren.

Diese Aufgaben erfordern gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter in einem von Vertrauen, Motivation und Identifikation mit dem Berufsstand und dem Arbeitgeber geprägten Umfeld, ohne Angst vor Arbeitsplatzverlust, Outsourcing und Blaming Culture.

Das D.A.CH.-Meeting 2018 wird in Österreich stattfinden.



Blick auf den Tower Warschau Photo: M. Maas

GdF zu Gast beim ATCEUC-Spring-Meeting



von Matthias Maas

Anfang Mai fand das Frühjahrs-Meeting von ATCEUC (Air Traffic Controller European Union Coordination), dem Dachverband von derzeit 32 europäischen Flugsicherungsgewerkschaften und Fachverbänden, statt. Der ausrichtende Verband, die polnische Fluglotsengewerkschaft ZZKRL, lud hier-

zu nach Warschau ein.

Obwohl wir als GdF zum 01.01.2017 aus ATCEUC ausgetreten sind (wir berichteten ausführlich), gab es eine herzliche Einladung des „Executive Board“ von ATCEUC, an dieser Veranstaltung als „Observer“ teilzunehmen, um so auch die Weiterentwicklung von ATCEUC vor Ort mit zu verfolgen zu können sowie die Chance zu bilateralen Gesprächen zu nutzen. Ebenso wurde der GdF die Möglichkeit eingeräumt, in einer Rede an die Delegierten nochmals die Standpunkte unserer Gewerkschaft und die Gründe, die zum Austritt geführt haben, ausführlich zu erläutern. Diese Möglichkeiten wollten wir nutzen und so nahm der GdF- Bundesvorsitzende Matthias Maas an dieser Veranstaltung teil.

Bereits am ersten Tag kam es zu interessanten Vorträgen und Präsentationen, u. a.:

- Mr. Francois Huet (SESAR Master Planning Officer) gab den Anwesenden einen Überblick über das Project „SESAR JU“ (Single European Sky ATM Research Joint Undertaking);
- Mr. Philippe Merlo (Director Air Traffic Management) berichtete über Eurocontrol;
- Mr. Joe Sultana (Director of the Network Manager Directorate) erläuterte anhand vieler Schaubilder die Verspätungssituation und deren Ursachen im vergangenen Jahr und gab einen Ausblick auf das laufende Jahr, insbesondere die zu erwartenden Kapazitätsengpässe in diversen Centern und Einsatzberechtigungsgruppen aufgrund von Systemeinführungen, Personalmangel sowie jetzt schon erkennbarer Verkehrszunahmen.

Danach hatte Matthias Maas in einer Rede an die Vollversammlung die Gelegenheit, auch die Standpunkte der GdF bezüglich einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit darzulegen sowie an eine innere Stärkung von ATCEUC zu appellieren, um die anstehenden Herausforderungen wie SES (Single European Sky), RP 3 (Regulierungsperiode 3 ab 2019) und die damit europaweit verstärkt gerichteten Angriffe auf die Sozialsysteme innerhalb der Flugsicherungsorganisationen bewältigen zu können, dies fand

im Nachgang auch in den Flurgesprächen eine breite Zustimmung.

Am Ende des ersten Tages fand dann noch eine von polnischen Gewerkschaftskollegen gut organisierte Führung durch das Radarkontrollzentrum und den Tower der polnischen Flugsicherung PANSa (Polish Air Navigation Services Agency) statt. Beeindruckend war hierbei der technisch hervorragend ausgestattete Betriebsraum sowie die erkennbaren Bemühungen von PANSa, durch Sozialangebote und viele Sportmöglichkeiten der steigenden Arbeitslast entgegenzuwirken oder diese zumindest auszugleichen. So gibt es innerhalb des Areals des Centers Warschau nicht nur Tennisplätze, sondern auch ein Fußballfeld sowie neben einer gut ausgestatteten Sporthalle auch noch ein Hallenschwimmbad(!), während hierzulande diese Möglichkeiten eher eingerissen und abgeschafft werden.

Der zweite Tag begann mit einem Vortrag des Vertreters der Europäischen Kommission, Mr. Olivier Waldner (Deputy Head of the European Commission's Single Sky Unit), der allerdings nicht wirklich überzeugen konnte und sich in der anschließenden (deutlich länger als geplanten) Diskussion sehr viel Ungemach und Ärger ob der Vorgehensweise der Kommission anhören musste, vor allem, was die Festlegung von meistens höchst unrealistisch angesetzten Zielparameter in den Bereichen Sicherheit, Kapazität, Gebührensenkung und Umwelt betrifft. Da er diesem nicht viel entgegenzusetzen hatte, war er sichtlich erleichtert, als er den Veranstaltungsort unmittelbar danach wieder verlassen konnte, um die Rückreise nach Brüssel anzutreten.

Es folgten weitere Vorträge mit anschließenden Diskussionen von verschiedenen Mandatsträgern innerhalb ATCEUC zu Themen wie Social Dialogue und Minimum Services, Remote Tower, Gebührensysteme sowie die Berichte aus den Mitgliederorganisationen mit Schwerpunkt auf deren nationalen Situationen. Hier zeigte sich eigentlich flächendeckend das große Problem der bestehenden oder aufkommenden Personalknappheit im Bereich der Fluglotsen, da generell die Ausbildung in fast ganz Europa zurückgefahren wurde, um den Einspardruck aus den bisherigen Regulierungsperioden 1 und 2 gerecht zu werden. Ein äußerst negativer Umstand, dem in den kommenden Jahren verstärkt durch steigende Verspätungen Rechnung getragen werden muss und mit Sicherheit nicht zur Zu-

friedenheit der Luftraumnutzer führen wird. Man könnte auch sagen: „Die Geister, die ich rief...“

Hierzu können sich Interessierte auch das „Final Communiqué“ dieser Veranstaltung von ATCEUC durchlesen, welches auf der Homepage unter www.atceuc.org einfach zu finden ist.

Nach einer kommerziellen Präsentation des Hauptsponsors „Indra“, der unter anderem auch höchstmoderne Flugsicherungssysteme entwickelt, gab es an diesem Tag noch eine schöne Abendveranstaltung und Raum für interessante Tischgespräche.

Am dritten Tag bestimmte die innere Organisation von ATCEUC traditionell die Tagesordnung. Hier war aber sichtlich erkennbar, dass man auf einem guten Weg ist. Bestenfalls wird ATCEUC schon auf der nächsten Versammlung im Herbst (Veranstaltungsort Odessa, Ukraine) die Aufnahme der Flugsicherungstechnik beschließen sowie neue Parameter bezüglich Stimmengewichtung sowie Beitragsgerechtigkeit satzungsgemäß ändern und sich damit gestärkt den kommenden Aufgaben stellen.

Darüber hinaus bleibt noch positiv festzustellen, dass auch aufgrund von Delegiertenfluktuation eine überaus positive und aufgeschlossene Stimmung innerhalb der Versammlung vorhanden ist, was auch die Vertreter der GdF äußerst optimistisch in die Zukunft blicken lässt.



Das ATCEUC-Gremium Photo: M. Maas

1. EUR/NAT-AIM Regional Meeting Frankfurt 27. und 28.03.2017

Seit längerem diskutierte ich bereits mit einigen internationalen Kollegen aus den Bereichen AIM/AIS/FDB über die aktuelle Lage und die weiteren Entwicklungen in diesem Bereich. Mit großer Unterstützung einer slowenischen Kollegin plante und organisierte ich dann das erste AIM/AIS-EUR/NAT-Meeting für den 27. und 28. März.

In unserer Geschäftsstelle in Frankfurt konnten wir zehn internationale Kolleginnen und Kollegen aus Österreich, Portugal, Estland, Tunesien, Slowenien und natürlich aus Deutschland zum ersten EUR/NAT-AIM Meeting begrüßen.

Während des zweitägigen Meetings wurde schnell erkannt, dass es einige Themen gibt, die in den einzelnen Ländern unterschiedlich gehandhabt und umgesetzt werden. Natürlich wurde aber auch sehr schnell klar, dass es einige Themen gibt, die uns in Zukunft beschäftigen werden. Eine gemeinsame Expertengruppe soll hier nun helfen sich gegenseitig, dabei zu unterstützen.

Nach einer Vorstellungsrunde der einzelnen Vertreter und ihrer Fachverbände wurden erste Themenfelder eingegrenzt und die grundsätzliche weitere Vorgehensweise

festgelegt. Ziel ist es, diese Gruppe unter dem Dach der des internationalen Fachverbandes IFAIMA zu etablieren. Dazu werden von mir entsprechende Anträge auf der nächsten IFAIMA Mitgliedsversammlung eingebracht.

Bis dahin ist aber noch einiges zu tun und die Kolleginnen und Kollegen erklärten sich bereit, viele Themen schon für das nächste Meeting in „Heimarbeit“ vorzubereiten.

Unter anderem wurden Themen wie Aus- und Weiterbildung, Zertifizierung, technische Entwicklungen, Zentralisierungsprozesse, English Level/Competence, Änderungen in ICAO PANS/AIM und EASA Vorgaben identifiziert.

Im Nachgang zu diesem Meeting erhielten wir exzellentes Feedback von den Teilnehmern zu dieser Veranstaltung und legten einen neuen Termin für das nächste Meeting fest.

Für die Unterstützung aus dem Bereich AIS möchte ich mich bei Joachim Guggenmus, Marion Stegemann und Steffen Garten herzlich bedanken. Wer mehr Informationen zu den Themen haben möchte oder sich vielleicht auch einbringen möchte, darf sich gerne bei mir melden.



Die Teilnehmer des EUR/NAT-AIM Meeting in der Geschäftsstelle der GdF



© Carlos E. Santa Maria/Shutterstock.com

EMPAX – Das Anflugverfahren

Vorwort

Dass Gewerkschaften gut vernetzt sind, ist bekannt; da die GdF und die VC ein ganz besonders enges Verhältnis haben, was schon rein arbeitstechnisch begründet ist, ist es für uns immer recht einfach, „auch einmal die andere Seite zu beleuchten“ bzw. bei „denen da oben“ nachzufragen, was SIE denn von diesem oder jenem halten. Daher ist es nur als zu verständlich, dass die VC, nachdem sie unseren „Empax Disaster“ Artikel gelesen hat, über das Pro und Contra solcher Verfahren mit uns in die Diskussion einsteigt. Für uns Fluglotsen ist es nicht nur interessant, sondern unabdingbar auch die Bedürfnisse/Nöte der Piloten zu kennen, um auf diese (wir sind hier schließlich Dienstleister) – unter Berücksichtigung von „safety first“ natürlich – bestmöglich eingehen zu können. Daher möchte ich mich an dieser Stelle bei Felix Gottwald von der VC für dieses Feedback auf unseren Artikel in der letzten Ausgabe des „der flugleiter“ bedanken und wünsche nun allen Lesern einen interessanten Artikel aus der Sicht der Piloten... Jan Janocha

„Continuous Descent into FRA“ – Anflüge über EMPAX und ASPAT



von Felix Gottwald

Felix Gottwald

*Stellvertretender Leiter der Arbeitsgruppe Air Traffic Services (ATS), Mitglied der AGs RPAS (Drohnen) und Berufseinsteiger (BE)
Vice-Chairman of the Air Traffic Services Committee (ATS),
Member of the RPAS and New Pilots Committee*

Seit Anfang des Jahres werden in Frankfurt die ersten „Continuous Descent Arrivals“ (CDA) im Regelbetrieb angewandt. Nachdem man bereits an anderen Flughäfen in Deutschland ähnliche Verfahren mit wechselndem Erfolg eingesetzt hat, versucht man, auch auf Druck der Fluggesellschaften eine wirtschaftliche Anflugvariante am größten deutschen Hub einzusetzen.

Gleichzeitig mit den CDA-Verfahren über EMPAX und ASPAT fand die Einführung der angepassten Sprechgruppen für An- und Abflüge statt, die wir im Allgemeinen in der Form von „Descend Via...“ kennengelernt haben. Dies hat zu

größeren Umstellungen in der Arbeitsweise der Fluglotsen geführt, die auch uns Piloten direkt betrifft.

Nach wie vor versuchen die Staaten Europas, mit einer kostengünstigeren Infrastruktur eine bessere ökologische Bilanz zu erreichen und gleichzeitig das Wachstum im Luftverkehr zu unterstützen. Die Idee eines kontinuierlichen Sinkfluges (CDA) ist dabei natürlich nicht neu, sondern täglich gelebte Praxis. Allerdings wird es aufgrund der immer höheren Verkehrsdichte an den Drehkreuzen immer schwieriger, dies planbar zu ermöglichen. Diese Planbarkeit ist aber wichtig, nicht nur bei der Flugplanung vor dem Flug oder im Reiseflug, wenn wir den Ablauf an Bord koordinieren, sondern vor allem auch für die Flugsicherung. Die Verkehrsbelastung der einzelnen Flugsicherungskontrollsektoren muss genau vorhergesagt und koordiniert werden können, um Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen und dadurch Verspätungen möglichst zu vermeiden.

CDAs sind dabei ein gutes Mittel, um genau diese Anforderungen zu erfüllen. Sie sind vorhersehbar für Piloten und Fluglotsen, ermöglichen dabei aber auch gewisse

Flexibilität, die es uns erlaubt, spritsparend einem optimierten Flugprofil zu folgen. Allerdings ist CDA nicht möglich, wenn viel Verkehr herrscht; ebenso ist CDA nicht unbedingt ein Sinkflug im Leerlauf, obwohl dies die beste Profilvariante wäre.

Als Piloten verwalten wir im Sinkflug den Energiehaushalt des Flugzeuges, der sich aus den Faktoren Flughöhe (potentielle Energie) und Geschwindigkeit (kinetische Energie) ergibt. Dies erlaubt ein gewisses „Spielen“ um ein heutzutage von den Flug Management Systemen (FMS) recht gut berechnetes, optimales Profil.

Dieses ist natürlich für die Fluglotsen nicht vorhersehbar und auch nur schlecht aus der Erfahrung abzuschätzen, da es sehr abhängig ist von Wind, Gewicht und dem sogenannten „Cost Index“, der im FMS die Optimierung zwischen Kraftstoff- und Zeitkosten vorgibt und bei jedem Flug unterschiedlich sein kann.

Der große Vorteil der neuen CDAs über EMPAX und ASPAT liegt nun darin, dass sie es ermöglichen, innerhalb eines gewissen Rahmens einem planbaren Profil zu folgen. Der durch die Höhenbeschränkungen („Gates“) definierte Rahmen kann nun für das anfangs erwähnte „Spielen mit dem Energiehaushalt“ genutzt werden. Eigentlich gibt es dafür zwei Spielarten, die sich auf den ersten Blick zu widersprechen scheinen: Ein frei optimiertes Sinkflugprofil wird bei Wahl einer erhöhten Geschwindigkeit steiler ausfallen als bei einer kraftstoffsparenden Geschwindigkeit, bei der daher der Sinkflug früher begonnen werden muss. Muss allerdings eine deutlich zu hoch angesetzte Höhenbeschränkung eingehalten werden, würde man vorher Geschwindigkeit und damit Energie abbauen, um nach deren Passieren mit erhöhter Geschwindigkeit wieder in das gewünschte Profil einzufliegen. Jedenfalls ermöglichen die „Gates“ der CDAs eine gute Planbarkeit, was den zeitlichen Verlauf sowie die Höhen- und Geschwindigkeitsbeschränkungen betrifft (zumindest bis zum Funkfeuer Spessart), sowohl für die Besatzungen als auch für die Flugsicherung.

Wie war es früher? Aus Süden kommend erhielt man bei München schon den ersten zaghaften Sinkflug. Danach tastete man sich mal langsamer, mal schneller vorwärts bis Spessart. Hier fängt die „Transition“ (zum Endanflug) an und man wusste, dass FL110 ein sinnvoller Höhenwert war. Wie sich der Weg dorthin gestalten würde, war aber meistens eine grobe Schätzung. Sollte man vielleicht schneller oder langsamer sinken, welche Geschwindigkeit wird gefordert und wie soll ich bei plötzlicher Anwei-

sung zu „reduce speed“ und gleichzeitigem Sinken die vorgegebene Rate schaffen, ohne dabei die Speedbrake zu benutzen? Im Großen und Ganzen gab es also viele Unbekannte, mit denen wir uns erst befassen konnten, wenn es fast zu spät war, nämlich wenn der Fluglotse uns harte Vorgaben machte. Auch dass man erst abbremsen sollte, um danach wieder kräftig Gas zu geben, war keine Seltenheit. Verbunden mit hohen Sinkraten sorgte das oft für Falten auf der Stirn des Piloten. Der Sinkflug war mit vielen Funksprüchen verbunden, ohne dass wir dadurch wirklich im Voraus planen konnten.

Heutzutage sieht das anders aus. Aus dem Reiseflug bekommt man im Idealfall genau eine einzige Freigabe, die dazu führt, dass man bei Spessart in FL110 mit max. 280 Knoten ankommt: „XYZ321, descend via EMPAX FL110“. Diese eine Freigabe ermöglicht es den Piloten, einem optimierten Profil zu folgen, das auf den Eingaben im FMS basiert. Wer einmal im „Managed Mode“ (VNAV) ist, sollte also „nichts weiter tun müssen“, als dem Flugzeug beim korrekten Abfliegen der STAR zuzusehen.

Natürlich bringt dies auf Fluglotsenseite einige Nachteile: Der Punkt, an dem der Sinkflug begonnen wird, ist nicht bekannt, genauso wie die Geschwindigkeiten während des Sinkens oder die genauen Höhen an den jeweiligen Punkten im Korridor. Deshalb ist das Verfahren bei hohem Verkehrsaufkommen schwieriger anzuwenden.

Eine Möglichkeit, die Staffelung auf der STAR sicherzustellen, ist eine Geschwindigkeitsvorgabe. Idealerweise sollte diese bereits vor dem Beginn des Sinkfluges erfolgen, damit dieser wieder optimiert werden kann. Bei einer Anweisung von „Speed 250 knots“ muss man davon ausgehen, dass der Sinkflug früher beginnen muss. Außerdem kann es passieren, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten nicht immer die notwendige Sinkrate erreicht werden kann, um alle Beschränkungen einzuhalten. Hier sind wir wieder beim Energiehaushalt des Flugzeuges und der Genauigkeit der Informationen, die wir als Piloten erhalten. Aber auch dabei kann man davon ausgehen, dass es nur zu Problemen kommt, wenn die angewiesenen Abweichungen stark vom Idealfall abweichen – sprich eine Anweisung von „maximum 300 knots“ sollte nie ein Problem darstellen.

Wie bereits angemerkt, sind CDAs vor allem in Zeiten niedrigen Verkehrsaufkommens sinnvoll. Gerade dann optimieren Fluglotsen und Piloten aber sowieso gern, in dem sie zum Beispiel Abkürzungen anweisen oder erfra-

gen. Das funktioniert bei einem „direct to“ gut, für Flugzeuge auf einer STAR kann dies höheren Aufwand bezüglich der anzuwendenden „via“-Sprechgruppen bedeuten, sofern bestimmte Einschränkungen der ursprünglichen STAR trotzdem eingehalten werden müssen.

Im Rahmen unserer internationalen Verbände (IFALPA für Piloten, IFATCA für Fluglotsen) haben wir jahrelang bei der ICAO gemeinsam für eine eindeutige Phraseologie bezüglich SIDs und STARs gekämpft! Gerade im internationalen Bereich gab es weltweit viele Probleme, da Fluglotsen verschiedenste Sprechgruppen benutzt haben und Piloten diese auf vielfältige Art interpretierten.

Je größer die Flughäfen werden und je komplexer die An- und Abflugrouten sind, desto wichtiger ist eine klare Kommunikation über Funk. Auch wenn die neue Phraseologie vielleicht nicht zu 110 Prozent perfekt ist, so ist sie nun ein weltweit akzeptierter Standard, der leider unterschiedlich schnell von allen Ländern umgesetzt wird.

Gerade mit den neuen Sprechgruppen ist die Nutzung der EMPAX und ASPAT-STARs also im besten Fall eindeutig, planbar und einfach. Dabei sind aber mehrere Faktoren wichtig:

1. Alle Beteiligten – Piloten und Fluglotsen – halten sich strikt an die STAR-Verfahren und Sprechgruppen:
 - a) Freigaben mit veröffentlichten Beschränkungen:
 - DESCEND VIA STAR (designator) (level)
 - WHEN READY, DESCEND VIA STAR (designator) (level)
 - b) wenn die veröffentlichten Beschränkungen nicht (mehr) beachtet werden müssen:
 - DESCEND UNRESTRICTED (level)
 - DESCEND (level), CANCEL [LEVEL and/or SPEED] RESTRICTIONS
2. Ein kontinuierlicher Sinkflug aus dem Reiseflug ist überhaupt sinnvoll möglich (Wind, Flugzeugperformance, Vorgaben von ATC).
3. Fluglotsen können entsprechend planen (siehe Punkt 1) und dürfen basierend auf dieser Annahme anderen Verkehr staffeln.
4. Die beiden STARs sind nur ein erster Schritt auf dem Weg zu effizienten Anflugverfahren.
5. Eine Optimierung des einzelnen Flugprofils muss möglich sein.

Zum letzten Punkt muss man sich folgende Fragen stellen, die vor allem auch auf Seiten der Flugsicherung betrachtet werden müssen:



1. Ist es sinnvoller, CDAs zu veröffentlichen oder sollte man einfach weiter „direct to“ fliegen lassen?
2. Sind die vorhandenen Verfahren flexibel genug, um Piloten und Lotsen eine weitere Optimierung zu ermöglichen?
3. Sind die Verfahren möglicherweise zu flexibel und schaffen zu große Unsicherheit für die Fluglotsen?

Natürlich gibt es bei der Einführung eines neuen Verfahrens immer eine Zeit der Unsicherheit und der Anpassung. Das ist normal und führt meist dazu, dass die größten Schnitzer in einem weiteren Schritt beseitigt oder abgemildert werden können. Deshalb haben die Fluggesellschaften und DFS die neuen Anflugrouten favorisiert, auch wenn diese nicht immer dem Optimum für den einzelnen Flug entsprachen, denn nur dadurch konnten sie Erfahrung mit den Verfahren sammeln und Daten erheben. So musste zum Beispiel auch die Software der Dispatcher angepasst werden, da diese auf einmal anderen Routen als früher plante, die im Endeffekt länger waren – ein Effekt der vorher nicht bedacht wurde.

Im Allgemeinen bewerten wir als Arbeitsgruppe Air Traffic Services die neuen Verfahren positiv, da sie einigen Grundforderungen unserer Arbeit entsprechen: eindeutige Phraseologie, gute Planbarkeit und ein optimiertes Sinkprofil.

Wir brauchen allerdings euer Feedback. Wie zufrieden seid Ihr mit den neuen STARs, was könnte man noch verbessern, wo liegen die Fallstricke, wie oft werden sie wirklich genutzt? Diese Informationen helfen uns bei unserer Arbeit und wir werden sie definitiv an die DFS weiterleiten! Schreibt uns einfach eine E-Mail an agats@vcockpit.de



Blick von Tower München

Constant Change

Autor: Thorsten Raue

Einführung

Um Flugzeuge sicher, effizient und ohne unnötige Lärmbelastung durch den Luftraum zu führen, gibt es schon seit langer Zeit die Standard Instrument Departure (SID) und das Gegenstück Standard Instrument Arrival Route (STAR).

Im einfachsten Fall besteht so eine An- oder Abflugroute nur aus einer lateralen Führung, die das Flugzeug nach dem Start vom Flughafen weg und vor der Landung zum Endanflug, z.B. ILS, führt. Bei den Abflugrouten werden aber schon seit längerem auch Höhen oder Höhenprofile und Geschwindigkeiten vorgegeben, zum Teil aus Hinderungsgründen, zum Teil aber auch, um abfliegende Luftfahrzeuge möglichst schnell bis zum MVA und damit in einen Bereich zu führen, in dem sie nach BRNAV navigieren können, da die Abdeckung durch Navigationsanlagen immer dünner wird. Darüber nutzt man SIDs und STARs zur Verbesserung von Lärmschutz und Effizienz als auch zur Sicherheit, um an- und abfliegende Flugzeuge vertikal zu entzerren. Dies wird heute auch immer mehr für Anflugrouten genutzt.

Dass seit einigen Jahren weltweit auch immer mehr RNAV-Wegpunkte (z.B. GPS-Koordinaten) auf SIDs und STARs genutzt werden, führt zu immer kreativeren und komplizierteren Routen. Besonders im Abflug sind die Vorschriften manigfaltig: Geschwindigkeit, Kurvenradien, Flughöhen, Steiggradienten und natürlich noch die Anweisungen der Fluglotsen müssen von der Cockpitcrew beachtet werden, weshalb es von kritischer Wichtigkeit ist, dass Lotse und Pilot von einer Anweisung beide das gleiche Verständnis haben.

Unglücklicherweise haben die USA ohne Absprache mit ICAO vor ca. sieben Jahren ihre Phraseology zu einer Version mit dem Wort „VIA“ geändert. Diese nicht ICAO-konforme Sprechgruppe verbreitete sich in Pilotenkreisen langsam über den amerikanischen Kontinent, was zu immer mehr Problemen und Missverständnissen führte.

Die Unklarheit war so groß, dass die ICAO im November 2016 ein neues Dokument 4444 herausgegeben hat, in dem genau in diesem Punkt Klarheit geschaffen werden soll. Wie man sich denken kann, hat die Bearbeitung eini-

ge Zeit in Anspruch genommen – mir liegt z.B. ein Entwurf von Juni 2015 vor, der sich in den Punkten Phraseology aber nicht vom endgültigen Dokument unterscheidet. Trotzdem scheint dieser Vorlauf nicht ausgereicht zu haben, um sich auf die Änderungen vorzubereiten.

ICAO

Im neuen Doc 4444 sind für einen Flug auf einer SID/STAR folgende Phrasen vorgesehen: 6.3.2.4: „CLIMB VIA SID TO (level)“ und 6.5.2.4: „DESCEND VIA STAR TO (level)“, welche auch in 12.3 „ATC PHRASEOLOGIES“ wiederholt werden. Für einen Flug, der nur noch der lateralen SID/STAR folgen soll, sind vorgesehen: „CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)“ und „DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)“. Ein einfaches „CLIMB (level)“ ist hiernach in Zukunft explizit nur noch vorgesehen, wenn keine vertikalen Beschränkungen mehr zu beachten sind.

Hierbei muss man erwähnen, dass in Deutschland das „TO“ aus Sicherheitsgründen ausgelassen wird und wir hierbei von ICAO abweichen. Alles andere sollte sich an ICAO orientieren, damit Piloten sich weltweit auf gleichbleibende Phrasen einstellen können. Abgesehen davon haben sich in der ICAO sicher viele Arbeitsgruppen mit den genauen Auswirkungen und der Aussprache befasst – um von dieser geleisteten Vorarbeit abzuweichen, braucht man schon einen guten Grund, wie bei der Verwechslungsgefahr von „TO“ und „TWO“.

Auf dem Papier erscheint mir diese Phraseology eindeutig und durch die Symmetrie zwischen SID und STAR fast schon elegant – trotzdem gibt es aus dem laufenden Betrieb wenig Lob und viel Kritik zu hören, was mich zu einer Spurensuche durch die verschiedenen Vorschriften animiert hat.

NfL

Eine Veröffentlichung der ICAO hat auf Deutschland keine direkte Auswirkung. Dafür muss die internationale ICAO-Vorschrift in eine europäische oder deutsche Verordnung umgesetzt werden. Beim Sprechfunk ist dies die Veröffentlichung „Nachrichten für Luftfahrer (NfL) Sprechfunk“, die das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) am 8.12.2016 und am 2.2.2017 herausgegeben hat. In beiden Versionen gab es einen für mich überraschenden Unterschied:
„CLIMB/DESCEND VIA SID/STAR (designator) (level)“

Also wird in Deutschland aus einem „CLIMB VIA SID FL110“ ein „CLIMB VIA SID GIMME2A FL110“, was zumindest einen Teil der mir von Departure-Lotsen geschilderten Probleme erklären könnte. Denn immer häufiger verstehen Piloten bei einer einfachen Steiganweisung den Designator der SID als eine Aufforderung direkt dorthin zu fliegen – der Readback könnte also „CLIMBING VIA SID FL110 DIRECT GIMME“ lauten – vielleicht, weil die Piloten den Designator einfach nicht erwarten und das Freud'sche Unterbewusstsein ja immer hört, was es gerne hören will.

Warum die Verantwortlichen hier von der ICAO abgewichen sind, ist für mich von außen leider nicht ersichtlich. Ein Laie mag denken: „Den Designator immer dazu zu sagen, erhöht die Sicherheit.“ Aber dem ist nicht so: Ein standardgemäßer Flugplan enthält immer eine SID und eine STAR. Wenn von diesem abgewichen werden muss, weil z.B. sich die Landerichtung geändert hat, dann bekommt der Pilot eine Freigabe mit einer neuen STAR, die das Flugzeug dann richtig und sicher führt. Nur weil man die Information der eh schon bekannten An- oder Abflugstrecke wiederholt, ergibt sich daraus keine erhöhte Sicherheit. Eher im Gegenteil: Stellen Sie sich mal vor, Sie hören, seit Sie aus dem Reiseflug den Anflug angefangen haben, immer wieder: „DESCEND VIA EMPAX1W FLxxx“. Und nach dem fünften Mal kommt plötzlich: „DESCEND VIA EMPAX1E FL100“. Änderung gemerkt? Hätten Sie es auch ohne Ankündigung gemerkt?

BA-FVD

Damit die Fluglotsen nicht alle NfL als lose Blattsammlung lesen müssen, werden alle nötigen Vorschriften in die BA-FVD überführt, die von der DFS gepflegt und von der BAF überwacht wird.

In der ergänzten BA-FVD vom 19.1.2017 gibt es leider zwei unterschiedliche Versionen – einmal nach ICAO und einmal nach NfL:

Abschnitt	Phraseology
454.1	CLIMB VIA SID (level)
468.1	DESCEND VIA STAR (level)
852.724	CLIMB / DESCEND VIA SID / STAR (designator) (level)

Glücklicherweise trat am 25.5.2017 eine überarbeitete Version der BA-FVD in Kraft und ein Abschnitt wurde in einem kleinen Detail verändert:

852.724 „CLIMB / DESCEND VIA SID / STAR (*designator*) (level)“

Die * markieren einen optionalen Teil der Phraseology, der ausgelassen werden kann, falls er nicht nötig ist. Also sind die Abschnitte 454/468 und 852 erstmal annähernd angeglichen, aber was viel wichtiger ist: Den Lotsen wird die Möglichkeit gegeben, den ICAO-Standard anzuwenden und die unnötige andauernde Wiederholung von SID- und STAR-Designator auszulassen, was hoffentlich zu einer Verbesserung der Missverständnis-Problematik beiträgt und den Sprechaufwand verringert.

Darauf, dass zusätzlich noch falsche lokale Vorschriften existieren, möchte ich gar nicht erst eingehen.

Probleme

Auf eine deutsche Besonderheit möchte ich auch noch hinweisen: Während das Wort „STAR“ überall selbstverständlich als Wort ausgesprochen wird, neigen bei der SID hingegen die deutschen Lotsen bei der Aussprache zum Buchstabieren, also „ES-EI-DI“. Dies ist nach ICAO Doc 8400 nicht korrekt:

Standard instrument departure SID†
 † *When radiotelephony is used, the abbreviations and terms are transmitted as spoken words.*

Die Aussprache als Wort sollte Missverständnisse à la „CLIMB VIA ES-EI-DI“ „ROGER, DIRECT ESATI“ (ein phonetisch ähnlicher Wegpunkt) ausräumen.

Wir haben die IFATCA-Konferenz dazu genutzt, die ICAO auf die vielen Probleme bei der Einführung, teilweise auch zusammenhängend mit der weltweit sehr unterschiedlichen Veröffentlichungspraxis von SIDs und STARs, hinzuweisen. Die ICAO-Vertreter haben unsere Hinweise sehr dankbar aufgenommen und uns gebeten, zum Thema mit ihnen in Verbindung zu bleiben. Gleichzeitig wurden wir informiert, dass es auch in einigen anderen Ländern bereits Probleme gibt, teilweise die gleichen, teilweise aber auch andere, die bei uns nicht vorkommen. Es ist also mit weiteren Entwicklungen zum Thema zu rechnen.

Angesprochene Probleme waren z.B. Schwierigkeiten mit „6.3.2.4.5 When a departing aircraft is vectored or cleared to proceed to a point that is not on the SID, all the published speed and level restrictions of the SID are cancelled and the controller shall reiterate the cleared level“ und folgende Unklarheiten:

Wird ein Luftfahrzeug auf den letzten Punkt einer SID gedreht, lautet die Freigabe: „TURN LEFT/RIGHT DIRECT xyz TO REJOIN SID.“ Will ich danach einen neuen Level zuweisen, lautet die Freigabe „CLIMB VIA SID FL200“. Unglücklicherweise steht aber bei der Erklärung, was „CLIMB VIA SID“ bedeutet, unter anderem „follow the lateral profile of the SID“, was dazu führen könnte, dass die Piloten das Flugzeug wieder auf die SID zurückschwenken.

Über die Probleme mit einzelnen Flugzeugtypen, die bei Höhenbeschränkungen einer STAR nicht die freigegebene Flugfläche, sondern nur die niedrigste Flugfläche der nächsten Beschränkung ins FMS eingeben dürfen, waren die Vertreter der ICAO schon informiert, waren sich aber nicht bewusst, dass dies auch moderne Flugzeugtypen, wie Boeing 747-800, betrifft.

Moral

Ich möchte allen betroffenen Lotsen empfehlen, sich selbst ein Bild von den Vorschriften zu machen. Die ICAO ist sich der Probleme bewusst und hofft, dass die Übergangsphase so kurz wie möglich wird. Zur Weiterbildung von Lotsen bietet die ICAO folgende Internetseite an: <https://rise.articulate.com/share/9EMFCuVnv2sTLLI8-4yJVRU31dPFdKgB> Da sich diese Webseite noch im Anfangsstadium befindet, bittet die ICAO um Entschuldigung für den kryptischen Link, aber bittet schon um Verbreitung.

Am Ende gilt in der Flugsicherung: Egal, worauf sich geeignet wird – Hauptsache es herrscht Einigkeit.

Interview Kanada SIDSTAR

TO: Hi Dave Doerksen! You're a Canadian air traffic controller. Where do you work exactly?

DD: I am currently Regional Vice President for CATCA, which is a full-time position. I represent the Central Region, which includes Toronto Centre and Tower. I was previously an area controller, and a Data Systems Coordinator.

TO: How complicated would you say are the SID and STAR-procedures in your area?

DD: The procedures are uncomplicated. The SIDs rely on vectors and the STARS rely on controller assigned levels for separation. The STARS generally have only two level and speed windows.

TO: At what level do the SIDs normally end and at what level do the STARS generally start?

DD: One SID ends at FL240 and the STARS start at the enroute level of flight.

TO: When did NAV CANADA implement the new SID/STAR-Phraseology and what were your experiences with that?

DD: Implementation was April 27, 2017. There was some confusion during the training, and concerns were raised regarding the increased communications required. While NAV CANADA did its best to improve the training, it was unclear what training was occurring in the pilot community.

TO: The number of level busts sounds very alarming. Do you have the impression that pilots from particular regions did better?

DD: The pilot errors were from various airlines from different regions around the world. Generally, the American pilots had more errors than other regions, but that could just be a factor of the volume of traffic Toronto has from the U.S.

TO: What circumstances, in your opinion, lead to these undesired results?

DD: The pilots were unclear on the clearances they were given. When issuing a clearance VIA STAR and also descent to an altitude, the assumption by the pilot is that they were given two clearances. Descend to the assigned level, and then continue descent to the next level on the STAR.

TO: Why do you think the decision to revert back to the old phraseology is beneficial to your work as a controller?

DD: The previous phraseology was understood by both the controllers and pilots. Without a clearance via STAR, there was only one clearance to adhere to. It has restored confidence in the controllers that the pilots will remain at the cleared level. That confidence was severely eroded over the past three weeks. The day before the decision was made to rescind the phraseology there were 9 level busts in one sector in Toronto ACC alone. That was 3 weeks after implementation. The situation was not improving and continuing was not an option. NAV CANADA made a responsible and safe decision in rolling back.

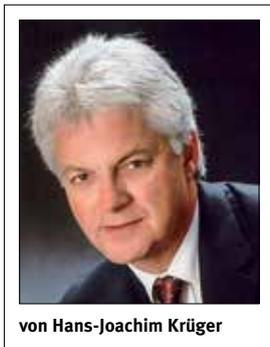
TO: Don't you have problems with the difference between the old Canadian and the US-American phraseology? How do you think will the existence of two very different phraseologies influence your work?

DD: There were few problems with the difference in phraseologies. Perhaps the larger difference makes it easier to understand. The pilots have worked with the previous phraseology for years and it has not been a problem.

TO: Thank you very much for this interview and thanks to all your colleagues for hosting this wonderful IFATCA conference!

Jahrespressekonferenz der DFS

Alles palletti – oder???



von Hans-Joachim Krüger

Auf der Jahrespressekonferenz der DFS spiegelte der Vorsitzende der DFS-Geschäftsführung, Prof. Klaus-Dieter Scheurle, ein durchaus ordentliches Geschäftsjahr der DFS wider. Die Richtlinien und Vorgaben für das abgelaufene Jahr wurden eingehalten. Gab es für die Fluggesellschaften

Verspätungen, so war die Flugsicherung nur zu einem absoluten Minimum daran beteiligt. Die Sicherheitsquote bei Staffelunterschreitungen bei En-Route Flügen wie auch in An- und Abflugsektor wurde mehr als nur eingehalten und erreicht erneut einen Spitzenwert. Das Verkehrsaufkommen zeigte auch im Jahr 2016 eine deutliche Erholung. Die von der DFS kontrollierten Flüge erreichten zwar keinen neuen Höchststand, doch grundsätzlich kann und darf man einen Trend erkennen, dass eine neue Rekordzahl von abgefertigten Flügen über und innerhalb der Bundesrepublik in Reichweite liegt. Nach wie vor gilt das Jahr 2008 als Rekordjahr. Das Jahr 2016 reiht sich in dieser Serie jedoch auf Platz 2 ein und ein neuer Höchststand an Flugbewegungen kann 2017, spätestens jedoch 2018

erwartet werden. Nach wie vor sind die Sommermonate Juli, August und September die verkehrsreichsten Monate und der verkehrsreichste Tag des abgelaufenen Jahres war der 15. September mit über 10.000 IFR-Flügen.

Die Verkehrsentwicklung hingegen ist in Deutschland sehr uneinheitlich. Flughäfen, die sich den Low-Cost-Cariern geöffnet haben, können grundsätzlich steigende Verkehrszahlen vorweisen und mit den Flughäfen Berlin (Schönefeld) und Köln haben zwei Flughäfen auf dieser Basis überdurchschnittlich gewonnen. Bei den sogenannten IAA2 – Flughäfen wie Dresden, Erfurt, Münster/Osnabrück, Saarbrücken oder Bremen – sieht die Sachlage anders aus: Sie kämpfen um ihre Anerkennung im Reigen der Großen.

Auffällig ist, dass sich gerade auf der Kurz- bzw. Mittelstrecke die etablierten Fluggesellschaften sehr schwer tun und Routen an die vermeintlichen LCC-Gesellschaften abgegeben haben und sich noch schwerer tun, verlorenes Terrain wieder zurück zu gewinnen.

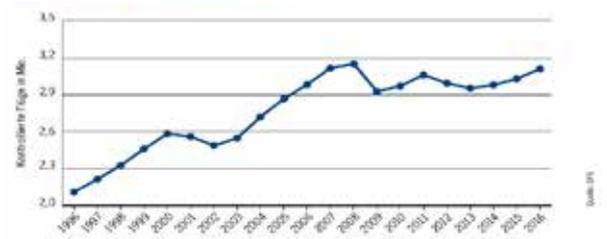
Von den unterschiedlichen Routen, die von der DFS über dem Bundesgebiet sicher begleitet wurden, ergeben sich die finanziellen Einnahmen der Flugsicherung. Zwar

Das Jahr in Zahlen



Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung
Pressekonferenz am 25. April 2017

Langjährige Verkehrsentwicklung



3.106.761 Flüge nach Instrumentenflugregeln haben die Flugsicherung 2016 im deutschen Luftraum kontrolliert, das sind 2,6 Prozent mehr als im Jahr davor. Der Rekordwert aus dem Jahr 2008 – 3.15 Millionen IFR Flüge – wurde damit knapp verpasst.

Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung
Pressekonferenz am 25. April 2017

Die Verkehrsentwicklung an den Flughäfen ist uneinheitlich

Internationale Flughäfen	Wachstum 2016
HUBS	
Frankfurt	-1,1%
Düsseldorf	+3,6%
München	+3,8%
Ø	+1,6%
IAA1	
Berlin Schönefeld	+27,6%
Hamburg	+1,2%
Köln-Bonn	+6,3%
Nürnberg	+1,7%
Leipzig	-1,5%
Stuttgart	0,0%
Berlin Tegel	+0,7%
Hannover	-0,8%
Ø	+3,8%
IAA2	
Dresden	-0,4%
Erfurt	+0,8%
Münster-Osnabrück	-4,6%
Saarbrücken	-6,6%
Bremen	-3,9%
Ø	-3,2%

Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung
 Pressekonferenz am 25. April 2017

- Flugbewegungen 2016
 - ➔ 16 internationale Flughäfen (+2,3%)
 - ➔ regionale Flughäfen (-8,4%)
- Absicht der LCC erkennbar, Verkehr weg von den regionalen Flughäfen hin zu den internationalen Flughäfen zu verlagern
- Neue Herausforderung durch sehr uneinheitliche Verkehrsentwicklung an den Verkehrsflughäfen
- z.T. starke Wachstumsraten (aktuell in Berlin getrieben durch LCC)



7

gehört die DFS nach wie vor zu den „Big Five“, was die Streckengebühren angeht, doch die Statistik besagt, dass die DFS hier einen Abwärtstrend gestartet hat und von der zweit teuersten Einrichtung auf den vierten Platz zurück gefallen ist. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass die DFS trotz steigender Verkehrszahlen und sinkendem Personalstand mit sinkenden Einnahmen zu kämpfen hat. Dieser Trend soll bis 2018 anhalten und danach kann wieder mit steigenden Einnahmen gerechnet werden kann. Die fehlenden Einnahmen der DFS werden durch Zuwendungen aus dem Bundesfinanz- bzw. Bundesverkehrsministerium kompensiert.

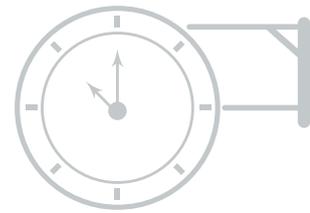
Zwar ist der Personalstand der DFS in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken, dennoch sind die Personalkosten, so der Vorsitzende der DFS-Geschäftsführung, weiterhin mit 80 Prozent der Gesamtkosten relativ hoch und bringen jährlich steigende Verpflichtungen insbesondere für die betriebliche Altersvorsorge mit sich. Zurzeit zeigt die betriebliche Altersvorsorge eine Deckungslücke von ca. 2,3 Milliarden Euro auf und diese kann nur durch Erhöhung der Zuführungen geschlossen werden. Erschwerend kommt zu diesem Tatbestand, dass die vorliegende

Zinsentwicklung nicht ausreicht, das Planvermögen entsprechend abzusichern. Mit den Tarifpartnern (hier ist auch die GdF gefragt) soll zukünftig auch und punktuell zu diesem Thema verhandelt werden.

Die Drittgeschäfte nehmen für das staatseigene Unternehmen eine immer höhere Bedeutung ein. Mit der Umfirmierung der TTC (The Tower Company) hin zu DFS Aviation Services GmbH (DAS) wurden wesentliche Schritte getan, das Umsatzziel zu erreichen. Hier soll die Belegschaft zur Bewältigung des Geschäftsvolumens demnächst auf 130 Mitarbeiter anwachsen.

Mit der bereits vereinbarten Übernahme der Tower- und Anflugkontrolle Edinburgh zum 1. April 2018 wird bei der Expansion ein weiteres Ausrufezeichen gesetzt. Neben der Flugkontrolle in Gatwick ist die DFS dann an zwei internationalen Flughäfen auf der britischen Insel vertreten.

Gleichzeitig wird die DFS ihr Know-how durch Repräsentanzen in Singapur, Peking und zukünftig auch im Nahen Osten zur Verfügung stellen.



Joe: Die Wahrheit (oder auch nicht)?

Neulich fiel Joe eine ältere Ausgabe der DFS Mitarbeiter Zeitschrift „Direkt“ in die Hand. In der Ausgabe Nr. 1 vom März 2016 findet sich einen Artikel über das unsägliche 5-Punkte-Programm, mit dem die DFS schon seit Jahren versucht zu punkten. Dass dieses Programm bei den DFS-Mitarbeitern keine wirkliche Akzeptanz findet, weiß Joe aus Gesprächen mit diversen noch aktiven DFS-Mitarbeitern.

Viel interessanter fand Joe aber eine Grafik, die sich im Artikel findet. Diese Grafik zeigt die Höhe der Flugsicherungsgebühren für die einzelnen europäischen Länder. Deutschland gehörte zu den Top 3 (teuersten) und wurde nur von GB und der Schweiz übertroffen.

Das hat Joe nachdenklich gemacht. Ist es wirklich so, dass die DFS zu teuer ist? Müssen wir immer mehr sparen? Wie sieht die Zukunft aus? Vielleicht landet die DFS irgendwann dort, wo sich eine bekannte irische „Mecker-Fluggesellschaft“ schon befindet. Nämlich an dem Punkt, an dem die Mitarbeiter der DFS erst einmal dafür bezahlen müssen, damit sie hier arbeiten „dürfen“.

„Pay to fly“ nennt sich das. Junge Piloten, denen noch Flugstunden für einen „richtigen“ Job bei einer „richtigen“ Airline fehlen, zahlen für ihr „Type Rating“ und für jede Stunde, die sie fliegen „dürfen“.

Möglicherweise könnte die DFS ein ähnliches Programm auflegen. Junge, angehende Lotsen könnten ihren eigenen Berechtigungserwerb und die Stunden, die sie hierfür benötigen, „pro rata“ abstottern. Da könnte die Firma noch ein Niedrigzins-Darlehen anbieten und damit noch ein bisschen Geld in die eigene Kasse spülen.

Aber zurück zum Artikel in „Direkt“. Ein genauerer Blick zeigt, dass z.B. Frankreich vier Plätze hinter Deutschland liegt (also besser ist). Kann das sein? In der letzten Ausgabe des „der flugleiter“ hat Joe den Artikel eines Kollegen gelesen, der das Center in Reims besuchte. In diesem Artikel wird erwähnt, dass französische Fluglotsen weniger Arbeitszeit als deutsche haben. Daraufhin hat Joe auch noch ein wenig recherchiert und herausgefunden, dass es in Frankreich etwa 3600 Lotsen gibt (Stand: Ende 2012). Wie kann es sein, dass in Frankreich doppelt so viel Lotsen angestellt sind wie in Deutschland, die auch noch weniger arbeiten, und die französische Flugsicherung trotzdem günstiger ist? In dem „Direkt“-Artikel wird

auf diese Diskrepanz natürlich nicht weiter eingegangen. Der unwissende Leser sieht die Tabelle und zieht seine eigenen Schlussfolgerungen.

Genauso gut könnte im „der flugleiter“ ein Artikel erscheinen, in dem die gleiche Tabelle abgedruckt wird, mit der Schlussfolgerung, die DFS müsse mehr Lotsen einstellen und die dann weniger arbeiten lassen, dann wird's auch billiger. Gleichzeitig könnte man auch fragen, wie viel „nicht operatives“ Personal bei der französischen Flugsicherung beschäftigt wird. Möglicherweise kommen die Franzosen ja mit deutlicher weniger dieser Mitarbeiter aus, die eben Kosten verursachen oder beschäftigen nur „operatives Personal“ und nur ein Minimum an administrativem Personal und haben deswegen viel weniger Kosten, sprich können ihre Dienste daher „billiger“ anbieten.

Das ist natürlich nicht so! In Frankreich ist die Flugsicherung ein Staatsunternehmen und somit werden zusätzliche Kosten wie Ausbildung, Übergangsversorgung und Pensionen vom Staat bezahlt. Die DFS muss diese Kosten selber erwirtschaften, was natürlich die Gebühren in die Höhe treibt. Hiergegen kann Sparen auch nur bedingt wirken und gegen solche Schieflagen kann auch keine DFS ankommen. Anstatt weiterhin auf dem 5-Punkte-Programm herumzureiten, sollte man lieber über die Politik diese „Schieflagen“ angehen, zumal die Franzosen nicht die einzigen sein dürften, die auf diese Weise vorgehen. Hier wäre mehr Lobbyarbeit in der deutschen und europäischen Politik vonnöten, notfalls auch mal eine härtere Gangart. Unser Verkehrsminister hat es mit der ZÜP (Zuverlässigkeitsüberprüfung für Piloten) vorgemacht. Trotz EASA und europäischem „Nein“ gegen den Deutschen Alleingang (inklusive drohendem Strafverfahren) macht er weiter. Das geht sogar so weit, dass man jetzt alle (!) anderen EU Staaten dazu bewegen möchte, auch diese unsinnige ZÜP einzuführen.

Ständig die Mitarbeiter dazu aufzufordern, immer mehr zu sparen, kann nicht zum Ziel führen, wenn die übrigen Wettbewerber ihre Statistiken schönen!

Da Minister Schäuble ja laut der aktuellen Presseberichte „in Geld schwimmt“, könnte er ruhig mal den Mitarbeitern, die, wie von seiner Partei 1992 versprochen, Übergangsversorgungen und Renten finanzieren, anstatt uns ständig weiß machen zu wollen, dass wir zu teuer sind und unwirtschaftlich arbeiten, meint Joe.

Was macht eigentlich ein Superuser?

Christiane Fleischer, tätig am Standort Berlin, beantwortet uns diese Frage.

Mitarbeiter sind das wertvollste Gut eines jeden Unternehmens und genau so wichtig ist dieser Aspekt natürlich auch für die DFS und somit spielen Zeit und Geld eine große Rolle.

Wir schreiben das Jahr 1993. Unmittelbar nach dem Übergang von einer staatlichen Beamtenstruktur in ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen gab es Bestrebungen, die Effizienz des gesamten Personalkörpers zu untersuchen. Im ersten Schritt wurden die operativen Bereiche unter die Lupe genommen und wen wundert es, dass in grauer Vorzeit viele kleine „Königreiche“ mit eigenen Gesetzen und Rechtsprechung gewachsen waren.

Hier galt es nun „Ordnung“ zu schaffen und eine Personaleinsatzplanung zu installieren, die den Personalbedarf an den Öffnungszeiten der Arbeitsplätze und Sektoren spiegelt und professionell berechnet. Gleichzeitig erging der Auftrag, die speziellen Besonderheiten in der Abrechnung zu vereinheitlichen. So wurde mancherorts Ende der Neunzigerjahre noch das Stundenkonto der Mitarbeiter manuell berechnet, indem die tägliche Sollzeit der „Tagesdiener“ von Montag bis Freitag dem Ist der „Schichtgänger“ gegenübergestellt und somit ein „Pseudo-Konto“ erzeugt wurde. Damals unübersichtlich und nicht der Zeit angepasst.

Zur Lösung aller Probleme sollte nun ein neues, rechnergestütztes System eingekauft werden. Da man aufgrund der Spezifik der Materie im europäischen Raum nicht fündig wurde, entschied man sich für Shift Logic, dem Dienstplanungssystem der NAV CANADA. Der Systematik der Rechtevergabe des Tools folgend wurden dann auch kurzer Hand die Begrifflichkeiten übernommen und Stellen für zwei Hyperuser mit allübergreifenden Rechten und eine Hand voll sogenannter „Superuser“ ausgeschrieben (offiziell als SB AZM bezeichnet), die mit der Umsetzung vor Ort betraut wurden.

**Wir stellen vor:
Jobs in der Flugsicherung**

Bereits in der letzten Ausgabe stellten wir das Arbeitsumfeld einer Controllerin vor – hier nun der 2. Teil:

Euphorische Führungskräfte errechneten damals allein durch die Nutzung des neuen Tools eine sofortige fünfprozentige Einsparung. Jedoch hatte man vergessen, die Hausaufgaben zu machen und im Vorfeld die Straße für eine neue Zeitwirtschaft zu „planieren“. Denn obwohl es einen MTV gab, waren manche Fristen (z.B. im Zusammenhang mit Abbau von Mehrarbeit, Überstunden anweisen und Sonstiges) aufgrund der sinusförmigen Abweichungen nicht korrekt einzuhalten, da es immer nur relative Kontostände gab. Also musste eine wahrhaft „neue Zeitwirtschaft“ her.



Christiane Fleischer

Und dazu brauchte man Spezialisten, die sich um all die Belange von Zeit und Geld im operativen Bereich kümmerten und in bewährter Hausfrauenmanie die Gesetzmäßigkeiten der Mathematik dem aufgebracht Mitarbeiter, einschließlich deren Betriebsräte, erklären konnten. Die Fragen, warum ich im Schichtdienst jetzt ein Ratio brauche, warum ich keine 30 Tage Urlaub erhalte und warum die AT-Tage weniger wert sind, gehören wohl zu den populärsten Fragen, die es zu beantworten gab. Auch die Erfindung solcher Begrifflichkeiten wie DBA (durchschnittliche Bruttoarbeitszeit) und die sogenannte TWB (Time Without Break, was so viel bedeutet: ununterbrochene Bordzeit zwischen zwei Pausen) resultieren aus dieser Pionierzeit und waren ein Resultat der damaligen gemeinsamen Arbeitsgruppe „Harmonie“ (die tatsächlich so hieß!). Derartige Begrifflichkeiten haben dann später auch Einzug in unser Tarifwerk gefunden.

Dieser Ausflug in die Vergangenheit war sicherlich eine ganz spannende Angelegenheit, aber auch heute ist das Aufgabenfeld der Superuser immer noch von großer Bedeutung, weil die Berechnung des Personalbedarfs mit der Berechnung und Simulation von Dienstplänen anfängt. Somit könnte die immer wiederkehrende Frage unserer GF nach den „richtigen Zahlen“ hier mit Sicherheit ungefiltert beantwortet werden.

Obwohl mittlerweile alle operativen Bereiche das Nachfolgetool ePEP nutzen, variieren die Aufgaben eines Superusers recht erheblich. Im Bereich Tower sind die Strukturen flacher und oftmals kämpft man hier mit dem „Fluch der kleinen Zahlen“. In Abhängigkeit von den Belastungskategorien und den regelmäßig stattfindenden Validierungen einerseits und den von unserer Umgebung initiierten Änderungen des Personalbedarfs andererseits gibt es immer etwas zu simulieren. So wird geschaut, ob mit vorgegebenen Parametern ein Dienstplan ohne Regel-



verletzung theoretisch „machbar“ ist. Dazu gehören u.a. solche Aktivitäten wie die Inbetriebnahme der vierten Bahn TWR Frankfurt, die Eröffnung des Hauptstadtflughafens TWR BER in seiner Vielfalt, die Einführung struktureller Umorganisationen, wie des homogenen Personalkörpers, sowie die Nachtdienstschließung an den kleineren Tower und das RTC-Projekt.

Unsere Ergebnisse dienen auch als Grundlage für die Erstellung von Angeboten, wie zum Beispiel für die Übernahme von Flugsicherungsleistungen in London Luton und der Vorfeldkontrolle in Berlin.

Als Superuser haben wir deshalb auch ein ganz besonderes Interesse an der Weiterentwicklung des Systems ePEP. Wir können schon mit gewissem Stolz sagen, dass die „Kinderkrankheiten“ überstanden sind und wir jetzt gemeinsam mit den Kollegen vom Anforderungsmanagement und den mittlerweile DFS-eigenen Programmierern das System mit jedem Release „aufhübschen“. Wer hätte noch vor geraumer Zeit gedacht, dass man sich seine Schichten wünschen, mit seinen Teamkollegen unkompliziert Dienste tauschen und bei Anweisung von Überstunden automatisch eine Mail an den Betriebsrat erzeugen kann!?

Trotz aller Technik versuche ich trotzdem in puncto Dienstplan das Motto „keep it simple“ zu verkaufen, was so viel bedeutet wie: Pausen und Aktivitäten werden im 15 Minuten und nicht im Minuten-Raster geplant. Damit es praxisnah bleibt und auch mit einer zukünftigen Positionplanung über STANLY TEP nicht kollidiert.





Die beiden größten deutschen Flughäfen können mit den Airports aus der Golfregion aufgrund des starken Wachstums der dort beheimateten Fluggesellschaften nicht mithalten. Photo: W. Fischbach

Das Luftverkehrskonzept ist da!



von Werner Fischbach

Die derzeitige CDU/CSU/SPD-Regierung hatte mit ihrem Koalitionsvertrag verabredet, den Luftverkehrsstandort Deutschland zu stärken und sich für die Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit einzusetzen. Nun hat die Luftverkehrswirtschaft recht lange auf das versprochene

Konzept gewartet. Doch nun ist es da; am 3. Mai hat es Verkehrsminister Dobrindt der Öffentlichkeit vorgestellt.

Um zu Beginn festzustellen, welche Themen bei diesem Luftverkehrskonzept aufgegriffen und einer Lösung zugeführt werden sollen, musste zunächst einmal ein gemeinsames Basisverständnis geschaffen werden. Für die Erstellung des Luftverkehrsgutachtens wurde ein Arbeitskreis installiert, welchem die Bundesländer und diverse Interessenvertreter, also die Lobbyisten, der Luftverkehrswirtschaft sowie der Umweltverbände angehörten. Dazu kam ein Lenkungskreis, in welchem die zuständigen Ressorts der Bundesregierung vertreten waren. Die beiden Arbeitskreise kamen recht schnell zu einem Ergebnis. Es wurde bereits Ende 2015 „auf der Basis der Daten- und

Rechtslage sowie Umwelt- und Verkehrsentwicklung im Jahr 2015“ fertiggestellt.

Auf die Ergebnisse dieser „Grundlagenermittlung“ soll hier nicht im Detail eingegangen werden. Denn das, was der Arbeits- und der Lenkungskreis herausgefunden haben, ist seit langem bekannt. In den einschlägigen Luftfahrtpublikationen (auch im „der flugleiter“) wurde und wird immer wieder darüber berichtet. So ist die Feststellung, nach welcher die Lufthansa und die International Airlines Group (IAG) im Vergleich zu Emirates, Etihad Airways und Qatar Airways die größte Zahl an Passagieren transportieren und auch hinsichtlich der Anzahl an Flugzeugen und der angeflogenen Destinationen die größten Marktteilnehmer sind, nicht besonders neu. Ebenso wenig ist neu, dass sie beim Wachstum und beim Gewinn mit den Fluggesellschaften Turkish Airlines, Emirates und Etihad sowie mit den „Low-Cost-Carriern“ nicht mithalten können. Und dies betrifft nicht nur die Passagierzahlen, sondern auch die Fracht. So konnte Emirates ihren Gewinn um 17,59 Prozent steigern; Ryanair kam sogar auf ein Plus von 37,23 Prozent, während Lufthansa und Air Berlin einen Rückgang verzeichnen mussten.

Die sechs größten Flughäfen (Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart) wickelten 83

Prozent des Verkehrsaufkommens ab, wobei Frankfurt mit 60 und München mit 40 Millionen Passagieren in der ersten Liga spielen. Das Passagierwachstum an diesen Airports war in den letzten Jahren positiv, wobei bei den Flugbewegungen ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. In diesem Zusammenhang sollte erwähnt werden, dass sich diese Zahlen auf das Jahr 2015 beziehen und von der heutigen Situation leicht abweichen können. Obwohl – viel dürfte sich nicht geändert haben. Ferner wird in dem Gutachten darauf hingewiesen, dass die Nutzung der deutschen Flughäfen und des deutschen Luftraums deutlich teurer ist als in anderen Regionen Europas und der Welt. Der Anteil der „ordnungs- und fiskalpolitischen Kosten“ liegt etwa bei 30 Prozent. Die Flugsicherungsgebühren gehören auch dazu, aber sie sind nur ein Faktor unter mehreren.

Auf die in dem Bericht erwähnten Prognosen für das Jahr 2030 soll hier nicht eingegangen werden. Nicht nur, weil Prognosen, frei nach Woody Allan, besonders dann schwierig sind, wenn sie die Zukunft betreffen. Sondern weil mit dem nun vorgelegten Luftverkehrskonzept die erkannten Defizite beseitigt werden sollen. Um, wie es im Koalitionsvertrag festgehalten ist, „den Luftverkehrsstandort zu stärken“ und die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs zu erhalten. Von Bedeutung ist also weniger die Prognose, sondern die Frage, wie dieses Ziel zu erreichen ist.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland

Da wäre zunächst einmal die EU zu nennen. Denn die hat bei der Luftverkehrspolitik ein Wörtchen mitzureden; die Juristen sprechen da von einer „geteilten Zuständigkeit“. Denn wenn die EU gesetzgeberisch tätig geworden ist, dann können die Mitgliedsstaaten darüber hinaus nicht mehr aktiv werden. Das muss ja per se nicht schlecht sein. Doch leider ist die EU, oder genauer die EU-Kommission, in den letzten Jahren in Verruf gekommen, weil ihr unterstellt wird, alles regeln zu wollen, dabei manchmal über das Ziel hinauszuschießen und die vorgeschlagenen Regelungen manchmal etwas weltfremd anmuten. Ob dies so stimmt, soll hier nicht untersucht werden. Aber wer die Regulierungsmaßnahmen im Rahmen des „Single European Sky (SES)“ verfolgt, kann sich dieses Eindrucks nicht erwehren.

Zur Stärkung des deutschen Luftverkehrsstandorts möchte das Ministerium Wettbewerbsverzerrungen Paroli bieten. „Sollte das bestehende Regelwerk der Europäischen Union wettbewerbsverzerrende Regelungen enthalten,



so wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sich dafür einsetzen, dass diese beseitigt werden.“ Diese Aussage scheint dem Lexikon der weit verbreiteten und nichts sagenden Politikersprache zu entstammen. Bei genauem Hinsehen könnte man dem Ministerium unterstellen, es habe sich bis jetzt noch nicht darum bemüht, in Brüssel gegen wettbewerbsverzerrende Regelungen vorzugehen. Oder es bedeutet, dass es innerhalb der EU keine derartigen Wettbewerbsverzerrungen gibt und das Problem vielmehr zwischen der EU und den Staaten im Nahen Osten (die Türkei mit eingeschlossen) besteht. Weil diese Staaten Luftverkehr als staatliche Aufgabe sehen und ihre Airlines entsprechend subventionieren bzw. sie weniger mit „ordnungs- und fiskalpolitischen Kosten“ belasten.

Sollte dem so sein, dann muss sich das Ministerium für eine Reduzierung dieser Kosten für die Luftverkehrsunternehmen einsetzen. Eine Möglichkeit wäre, die „unsägliche“ Luftverkehrssteuer endlich abzuschaffen. Eine Steuer, die es in dieser Form ohnehin nur in Deutschland und in Österreich gibt (die Alpenrepublik hat sich übrigens entschlossen, sie zu halbieren). Dabei haben sich, wie im Luftverkehrskonzept auch ausgeführt wird, die Voraussetzungen, die zur Einführung dieser Steuer geführt haben, grundsätzlich geändert. Volkswirtschaftlich gesehen geht es Deutschland gut, wenn nicht ausgezeich-



An einigen internationalen Flughäfen (hier eine B737 bei der Landung in Dresden) scheint der Bund zukünftig kein Interesse mehr zu haben.
Photo: Flughafen Dresden

net. Dafür kämpfen die Airlines ums Überleben. „Mit der Gestaltung der Luftverkehrssteuer“, so ist im Konzept zu lesen, „könnte ein positiver Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit geleistet werden. Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sollte daher geprüft werden, ob die Luftverkehrssteuer in der nächsten Legislaturperiode zumindest abgesenkt und/oder die Haushaltseinnahmen in Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Luftverkehrsbereich investiert werden könnte(n).“ Mit anderen Worten – so schnell wird es nichts mit der Abschaffung der Luftverkehrssteuer. Und sehr wahrscheinlich wird auch die letzte Steuerschätzung, nach welcher Bund und Länder 732 Milliarden Euro in 2017 einnehmen werden, nichts daran ändern. Bestenfalls könnte in der nächsten Legislaturperiode geprüft werden, ob diese Steuer reduziert oder ihre Erträge der Luftfahrtforschung zur Verfügung gestellt werden können. Die ganze Veranstaltung wird also auf den St. Nimmerleinstag verschoben. Die Airline- und Flughafenchefs haben sich da ganz sicher etwas anderes vorgestellt.

Allerdings gibt es auch noch andere Faktoren, mit welchen sich die finanziellen Belastungen der Luftverkehrsteilnehmer verringern ließen. Besonders die Fluggesellschaften beklagen sich lauthals über zu hohe Gebühren an den Flughäfen und bei der Flugsicherung. Dass sie zusätzlich über die Personalkosten und ganz besonders über die zu

hohen Gehälter ihrer Piloten jammern und einige Airlines diese durch Maßnahmen wie „Outsourcing“, fragwürdigen Arbeitsverträgen oder Scheinselbstständigkeit ihrer Piloten, zu reduzieren versuchen, sollte in diesem Zusammenhang nicht verschwiegen werden. Allerdings soll dies im Rahmen dieses Beitrags nicht problematisiert werden, weil es mit einem Luftverkehrskonzept nicht so viel zu tun hat.

Allerdings würde ein solches Luftverkehrskonzept seinen Ansprüchen nicht gerecht werden, wenn es sich lediglich mit der Frage, wie die Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsunternehmen gestärkt werden kann, befassen würde. Denn der Luftverkehr ist auf drei wichtige Akteure angewiesen: auf die Luftverkehrsteilnehmer, auf die Flughäfen und auf die Flugsicherung.

Die Flughäfen

Die sechs größten deutschen Flughäfen (2015 waren dies Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf, Hamburg und Stuttgart) wickeln 83 Prozent des Verkehrsaufkommens ab, wobei Frankfurt und München in der „Champions League“ der europäischen Flughäfen spielen. Allerdings können sie ihren Konkurrenten in Dubai, Istanbul, Abu Dhabi und Doha aufgrund der Wachstumsraten der dort beheimateten Airlines nicht so richtig das Wasser reichen. Diese werden bis 2030 überdurchschnittlich, Frankfurt und München unterdurchschnittlich wachsen.



Die DFS sieht sich durch SES sehr herausfordernden finanziellen Vorgaben ausgesetzt. Das Photo zeigt den Kontrollraum des UAC Karlsruhe.
Photo: DFS

Deshalb gilt es, da gegenzusteuern. Schließlich sind Flughäfen ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und sie sind für die Wirtschaft von erheblicher Bedeutung. Allein im Jahr 2012 erzielte der Luftverkehr eine Bruttowertschöpfung von 24,36 Milliarden Euro, was fast einem Prozent der gesamtdeutschen Bruttowertschöpfung entsprach. Auch wenn die Verfasser des Luftverkehrskonzepts davon ausgehen, dass Deutschland mit der IATA-Prognose von einem vierprozentigen Wachstum nicht mithalten können wird, so ist es wichtig, dass der Luftverkehr und damit die Flughäfen mit dem Wirtschaftswachstum Deutschlands gleichziehen können und dies durch entsprechende Maßnahmen positiv unterstützt wird. Als wichtiger Faktor dabei wird die *„Aufrechterhaltung des Status quo bei den Betriebszeiten“* angesehen. Das gilt ganz besonders für die Drehkreuzflughäfen, denn nur eine positive Entwicklung an diesen *„ermöglicht ein Aufschließen zum Wachstum auf den Flughäfen der Nachbarländer.“* Nun hat der Bund Aufgaben der Luftverkehrsverwaltung an die Länder abgegeben, so dass Flughafenpolitik (teilweise) zu einer Ländersache geworden ist. Und die Länder werden, so ist anzunehmen, bei der Frage der Nachtflugverbote ein ernsthaftes Wörtchen mitreden wollen. Ganz besonders jene Länder, bei welchen die Grünen an der Regierung beteiligt sind.

Dies trifft wohl auch auf die Frage der Flughafengebühren zu; moderate Gebühren dürften den Airlines helfen, gegenüber ihren Konkurrenten bestehen zu können. Auch

wenn im Luftverkehrsgesetz festgeschrieben ist, diese Gebühren nach Lärmgesichtspunkten vorzunehmen, so werden diese von den Flughäfen festgelegt und dann von den zuständigen Landesbehörden genehmigt. Flughafenpolitik ist eben auch eine Ländersache.

Dennoch hat der Bund natürlich ein großes Interesse an der Optimierung der Flughafenstrukturen, wobei er sich auf *„Flughäfen mit übergreifender Bedeutung“* konzentriert. Darunter fallen Airports mit höchstmöglicher Konnektivität und stark ausgeprägten Geschäftsreise- und Tourismusaufkommen sowie Flughäfen mit wichtigen internationalen Verbindungen, wichtige Luft- und Expressfrachtflughäfen, Ausweichflughäfen mit 24-Stundenbetrieb und Flughäfen für Forschungszwecke. Im Vergleich zu den derzeit 16 internationalen Verkehrsflughäfen zeigt der Bund im Luftverkehrskonzept nur noch an zwölf Flughäfen Interesse. Nämlich an – in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt – Berlin, Braunschweig, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln-Bonn, Leipzig, München, Nürnberg Oberpfaffenhofen und Stuttgart. Einige internationale Verkehrsflughäfen wie zum Beispiel Bremen oder Dresden scheinen da irgendwie unter den Tisch gefallen zu sein, während die Forschungsflughäfen Braunschweig und Oberpfaffenhofen in die erste Liga befördert wurden. Nun stellt Luftfahrtforschung natürlich einen wichtigen Faktor für den Luftfahrtstandort Deutschland dar. Allerdings ist der Beitrag dieser beiden Airports am deutschen Luftverkehrssystem eher als mar-

ginal einzustufen, während die nun unter den Tisch gefallenen internationalen Verkehrsflughäfen sowie die Regionalflughäfen da doch eine größere Bedeutung haben. ADV-Präsident Michael Garvens versucht da die Wellen ein wenig zu glätten. Denn bei der Aufzählung der bedeutenden Flughäfen handele es sich um eine Positivliste. Schließlich werde im Luftverkehrskonzept, so Garvens, keine Klassifizierung vorgenommen und es werde auch kein Standort abgewertet. Diese im Luftverkehrskonzept nicht aufgeführten Flughäfen nehmen zudem eine wichtige Rolle im deutschen Flughafenetz ein. Das ist eine wichtige und richtige Feststellung. Aber da dies so ist, sollte der Bund auch ein Interesse haben, dass diese Flughäfen entsprechend ausgebaut werden und dass der Verkehr dort ebenso sicher abgewickelt wird wie an den anderen Airports. Zwar hat der Bund bei der Genehmigung von Flughäfen dann ein Mitspracherecht, wenn er seine (öffentlichen) Interessen beeinträchtigt sieht. Dieses Mitspracherecht möchte das Verkehrsministerium zukünftig öfters nutzen. Wobei sich die Frage stellt, ob diese Aussage auch auf jene Flughäfen zutrifft, für welche im Luftverkehrskonzept kein Interesse mehr gezeigt wird. Michael Garvens und „seine“ ADV werden da wohl des öfters genau hinschauen müssen.

„Single European Sky“ und die Flugsicherung

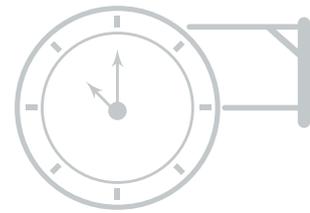
Auf der einen Seite sieht das Ministerium in der sicheren und geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs eine hoheitliche Aufgabe, zu welcher die Bundesrepublik gemäß des Chicagoer Abkommens verpflichtet ist. Gleichzeitig wird die Flugsicherung als elementarer und essentieller Bestandteil der „Wertschöpfungskette Luftverkehr“ bezeichnet. Dies sind zwei Aspekte, die sich irgendwie widersprechen. Deshalb fragt sich, in welche Richtung sich im Zweifelsfall die Waage neigen wird. Mehr zur Sicherheit oder mehr zur Wertschöpfung? Dass diese doch essentielle Frage im Luftverkehrskonzept nicht beantwortet wird, darf eigentlich nicht verwundern. Weil Sicherheit, so könnte man den Eindruck gewinnen, gewissermaßen als gottgegeben vorausgesetzt wird und deshalb nicht diskutiert werden muss („Sicherheit ist die oberste Prämisse“). Daran zu zweifeln könnte dem Tatbestand der Häresie zugeordnet werden.

Natürlich hält Dobrindts Truppe auch am „Single European Sky (SES)“ fest, ohne auf ein paar Probleme, die sich auf dem Weg dorthin ergeben (können), einzugehen. Allerdings wird zugestanden, dass SES der DFS „sehr herausfordernde finanzielle Vorgaben“ setzt. So wird im Luftverkehrskonzept befürchtet, dass die DFS trotz ehrgeiziger Effizienzprogramme „angesichts der wirt-

schaftlichen Rahmenbedingungen nicht in der Lage ist, ihre Kostenbasis stabil zu halten, ohne dass die Innovationsfähigkeit des Unternehmens darunter leidet und die Entwicklung der Qualität der Dienste beschränkt wird.“ Es gilt also, die DFS zu entlasten. Deshalb wird ab 2017 ein Teil der Flugsicherungsgebühren (insgesamt 111 Millionen Euro) durch den Bundeshaushalt übernommen und das Eigenkapital der DFS in den Jahren von 2017 bis 2019 um 102 Millionen Euro aufgestockt. Dadurch können die Flugsicherungsgebühren gesenkt und die Luftraumnutzer entlastet werden. Dies sind durchaus positive Aspekte des Luftverkehrskonzepts; sie werden von den Interessenverbänden des Luftverkehrs durchaus gewürdigt. Weil „flugsicherungsfremde Kosten, die zuvor den Nutzern angelastet wurden, in die Finanzierung aus dem Bundeshaushalt überführt“ werden, teilten die Verbände in einer gemeinsamen Pressemitteilung mit.

Allerdings hält das Ministerium weiterhin an der Nutzerfinanzierung der DFS fest. Das ist grundsätzlich kein falscher Ansatz, weil die Luftraumnutzer sich an den Dienstleistungen der Flugsicherungsdienstleister beteiligen sollten. Schließlich geht es ja um ihre Sicherheit. Wenn jedoch die in Brüssel erlassenen Vorgaben die europäischen Flugsicherungsdienstleister vor finanzielle Probleme stellen und ihnen von den jeweiligen Staaten finanziell unter die Arme gegriffen werden muss, so stellt sich die Frage, weshalb sie nicht generell durch den Staat finanziert werden und Flugsicherungsgebühren nur in einer Höhe, mit welcher die Wettbewerbsfähigkeit der Luftraumnutzer nicht gefährdet wird, erhoben werden sollten. Diese Idee mag einer, in großen Teilen vom Neoliberalismus geprägten Staatsideologie widersprechen. Doch Flugsicherung ist eben nicht nur ein Bestandteil der „Wertschöpfungskette Luftverkehr“, sondern zählt zur Daseinsvorsorge für die Bevölkerung. Und diese zu gewährleisten, gehört zu den Aufgaben des Staates.

Natürlich werden im Luftverkehrskonzept weitere Punkte erwähnt (Klimaschutz, Luftfahrtforschung, Sicherheitskonzepte, die Slotproblematik oder die technische Entwicklung bei der Flugsicherung), auf die in diesem Beitrag nicht eingegangen wurde. Insgesamt scheint es, von Details abgesehen, ein vernünftiges Konzept zu sein. Allerdings wird es bis zu den Bundestagswahlen nicht mehr umgesetzt werden können. Deshalb haben es die Interessenverbände des Luftverkehrs auch als „Blaupause für die Luftfahrtspolitik der nächsten Legislatur“ bezeichnet. Am 24. September wird der Bundestag neu gewählt. Und danach wird sich zeigen, was von dieser Blaupause umgesetzt wird.



Joe II

Es war einmal...und als die Maut unter Dach und Fach gebracht, breitete sich bei Verkehrsminister Dobrindt gährende Langeweile aus. So lange hatte er mit tatkräftiger Hilfe seines Chefs Seehofer für die Maut gekämpft, um zukünftig genügend Geld für die Instandsetzung der maroden deutschen Autobahnen zu kassieren, die von den Abermillionen ausländischen Autofahrern zu Schande gefahren werden. Nicht mal mehr das bekommen wir Deutschen anscheinend alleine hin, argwöhnt Joe. Was könnte aus seinem Hause nach diesem christlichen, sozialen und glorreichen Sieg nun ausgeheckt werden?

Ein neues Konzept musste her und ward auch in Bälde gefunden: das Luftverkehrskonzept. Es soll den Luftfahrtstandort Deutschland stärken und wettbewerbsfähiger machen, so ähnlich erfolgreich, wie die Luftverkehrsabgabe Amsterdam-Schiphol wettbewerbsfähig gemacht hat. In dem Konzept (lt. Duden ist ein Konzept ein klar umrissener Plan, ein Ideal, eine aus der Wahrnehmung abstrahierte Vorstellung) werden unter anderem 12 Flughäfen aufgeführt, die aus Sicht Dobrindts wichtig für Deutschland sind und in Zukunft langfristig gestärkt werden müssen. Allerdings leiten sich aus der Liste keine Rechtsfolgen ab, schließlich wird im September gewählt und in diesem Land wird bekannterweise in Legislaturperioden gedacht. Nach der Wahl wird dann die Zukunft für die nächsten vier Jahre koalitionsmäßig abge(sp)steckt.

„Ja, nee, is klar!“, denkt Joe, ein Konzept ist eben nur ein Plan. Das „LufVersKonz“ hatte sich mehrfach verzögert. „Gut Ding will Weile haben!“, sagt der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft in Berlin. Gut, in der Hauptstadt kennt man sich ja mit „gut Ding“ und „Weile“ bestens aus und wird in den nächsten Jahren weiterhin (Eile mit Weile) einen großen Flughafen bauen. Nach so viel Weile muss das ein riesiger Flughafen werden... Aber Joe schweift ab. Die 12 wichtigen Flughäfen für Deutschland sind: der zukünftige gutdingweile BER in Berlin, Frankfurt, München, Düsseldorf, Hamburg, Köln/Bonn, Hannover, Leipzig, Nürnberg, Stuttgart, Oberpfaffen und Braunschweig. Und was ist mit Kassel? Kassel war doch sogar schon (bei) Germany's Next Top Model. Aber nun ernsthaft: Oberpfaffenhofen und Braunschweig? Sehen wir uns gemeinsam mal die Auswahlkriterien an:

- die Flughäfen haben hohe Passagierzahlen und eine große Verbindungsdichte, sowohl national, europäisch als auch interkontinental

- ihre Fluglinien sind wichtige Verbindungen innerhalb Europas und zu anderen Kontinenten
- sie sind ein wichtiger Umschlagplatz für Luft- und Expressfracht
- sie sind Ausweichflughafen mit 24 Stundenbetrieb
- sie werden für Forschungszwecke genutzt.

„Oberpfaffenhof ist bestimmt der Wahlkreis von Dobrindt!“, dachte Joe voreingenommen. Mittlerweile weiß er, dass EDMO nicht nur Bayerns ältester (Sonder)Flughafen ist, sondern auch ein Hochtechnologiestandort mit bedeutendem Werks- und Forschungsflughafen innerhalb Europas. So weit so gut. Aber Braunschweig? Hier gibt es keinen öffentlichen Linienverkehr, er wird zwar auch zur Luftfahrtforschung und -technik genutzt, aber hat lange nicht die Bedeutung Oberpfaffenhofens. Vielleicht kommt als wichtiges Auswahlkriterium hinzu, dass das Luftfahrtbundesamt dort angesiedelt ist und ab und zu mal an- und abfliegt. Was ist denn mit Bremen? 50 Verbindungen in mehr als 20 Länder werden angeboten und 2,6 Millionen Passagiere gezählt.

Joe mahnt: „Gemach, gemach, schmunzelnde Kollegen!“ Die Bremer werden sich sicherlich nicht mit Frankfurt, München, Düsseldorf oder Hamburg vergleichen wollen. Erstens sprechen die nackten Fakten dagegen und zweitens ist der Hanseat von Natur aus bescheiden und mit sich selbst hinterm Deich zufrieden. Aber in Bremen, man glaubt es kaum, ist ebenfalls Luft- und Raumfahrttechnik vom Feinsten angesiedelt. So blickt man hier auf eine über 100-jährige Tradition im Flugzeugbau zurück. 140 Unternehmen, 20 Institute und rund 12.000 Beschäftigte machen Bremen zu einem der herausragenden Standorte in der europäischen Luft- und Raumfahrt. Insider behaupten sogar, dass „Airbus“ hier einen großen Standort inne habe und mit großen Flugzeugen mehrmals täglich Werkstransporte durchführe.

Joe mag aus diesen Gründen nicht glauben, dass Bremen nicht zu den 12 wichtigen Flughäfen in Deutschland zählen soll. Wahrscheinlich hat der Minister Bremen mit Braunschweig verwechselt! Minister sind doch ernsthafte Menschen und würden nichts auf den Weg bringen, was dem Land nicht dienlich wäre, oder? Aber wenn Joe an die Maut denkt...



Germania B737 in Las Palmas auf geschlossener Bahn gestartet. Das Photo zeigt die Maschine bei einem Aufenthalt in München.
Photo: Petr Šimáček

Die Sache mit der „Situational Awareness“



von Werner Fischbach

Wenn es zu einem Zwischen- oder gar zu einem Unfall gekommen ist, dann konstatieren die Unfalluntersucher oftmals „a loss of situational awareness“. Das heißt, der Controller oder die Piloten hätten nach ihrer Meinung in einer besonderen Situation die Übersicht verloren, so dass ihnen als

Folge davon ein mehr oder weniger gravierender Arbeitsfehler unterlaufen ist. Die Schuldigen sind dann schnell gefunden – nämlich der Controller oder die Cockpitcrew. Bei genauem Hinschauen ist die Sache oftmals etwas komplizierter. Ganz einfach, weil Un- und Zwischenfälle sich nicht wegen eines Fehlers ereignen, sondern weil meist das eine zum anderen kommt. Und es viele Gründe geben kann, den Überblick oder die „situational awareness“ zu verlieren.

Am 7. Januar 2016 ereignete sich auf dem Flughafen von Gran Canaria (GCLP) ein ernst zu nehmender Zwischenfall, der glücklicherweise glimpflich ausgegangen ist. Aber er hätte durchaus in einer Katastrophe enden können. Denn da hatte der Towercontroller einer B737 der Germania

(D-ABLB), die als GMI 6129 von Gran Canaria nach Friedrichshafen fliegen sollte, auf der gesperrten Piste 03R zum Start freigegeben. Die Besatzung der B737 wurde, als sie eine Geschwindigkeit von etwa 60 Knoten erreicht hatte, aufgefordert, den Start abzubrechen. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Boeing bereits ein Bodenverkehrsfahrzeug, das sich glücklicherweise nicht in der Pistenmitte, sondern an deren Seite befand, passiert. Die B737 kam nach etwa 740 Metern (die Piste weist eine Länge von 3 100 Metern auf) zum Stehen. Weder Personen noch das Flugzeug kamen bei diesem Zwischenfall zu Schaden.

Das Erstaunliche dabei ist, dass dem Controller durchaus bewusst war, dass die Piste 03R geschlossen war. Er war vor Dienstbeginn entsprechend „gebriefed“ und auch bei der Ablösung darauf hingewiesen worden. Nur scheint er dies vergessen zu haben, als er die B737 auf der gesperrten Piste zum Start freigegeben hatte. Er war, wie der Untersuchungsbericht völlig richtig feststellt, Opfer eines „loss of situational awareness“ geworden. Dass er zuvor auch noch gegen eine Grundregel der Controller („don't base control of assumptions“) verstoßen hat, soll dabei nicht unterschlagen werden.

Der Untersuchungsbericht der „Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC)“

trägt das Aktenzeichen IN-005/2016 und kann von deren Homepage heruntergeladen werden. Eine Zusammenfassung ist auch auf dem Internetportal „skybrary“ (www.skybrary.aero) zu finden.

Der Vorfall

Der Controller, dem dieser Arbeitsfehler unterlief, hatte seine Ausbildung 2008 abgeschlossen und war seit 2010 in Gran Canaria eingesetzt (von 2008 bis 2010 war er als Towercontroller in El Hierro tätig gewesen). In Las Palmas/Gran Canaria war er nicht nur als „einfacher“ Lotse eingesetzt, sondern auch als Ausbilder und Wachleiter tätig. Bevor er an diesem 7. Januar um 14:33 UTC die Aufgaben des Platzlotsen (Local Controller) übernahm, war er vorher über die Sperrung der Piste 03R informiert worden. Allerdings stellte sich später heraus, dass die letzte, aktuelle „Turnover Checklist“ an seinem Arbeitsplatz

nicht zur Verfügung stand. Doch hatte ihn der Kollege, den er auf der Arbeitsposition des „Local Controllers“ abgelöst hatte, auf die Sperrung der Piste 03R hingewiesen. Zudem war die Schließung per NOTAM und über die ATIS verbreitet worden.

Um dem „Local Controller“ einen zusätzlichen Hinweis auf die gesperrte Piste zu geben, war auf dem Tower von Las Palmas ein Verfahren eingeführt worden, das zu früheren Zeiten auch auf deutschen Kontrolltürmen so oder in ähnlicher Weise angewandt worden war. Vor der Windanzeige war ein Kontrollstreifen (jüngere Kollegen mögen von diesem Hilfsmittel hin und wieder aus Erzählungen der älteren Controller gehört haben) mit dem Hinweis auf die gesperrte Piste angebracht worden. Das war eigentlich ganz sinnvoll, da zusammen mit einer Lande- oder einer Startfreigabe normalerweise Hinweise über die Windrich-



Der Tower von Las Palmas mit lokalem Kunden. Photo: SDCmak/Wikimedia CC by sa4.0

tung und -stärke mitgeteilt werden. Und dazu schaut ein Controller auf die Windanzeige. Ob diese Maßnahme an diesem Nachmittag angewendet worden war, ist dem Unfallbericht leider nicht zu entnehmen.

Kurz nachdem er die Arbeitsposition des „Local Controllers“ übernommen hatte, erteilte er einem Flug der Fluggesellschaft „Thomas Cook Scandinavia“ (VKG 5636) die Freigabe, auf die Piste 03L zu rollen und kurz danach (14:41:32 UTC) die entsprechende Startfreigabe. Acht Sekunden später wies er GMI 6129 an, hinter der startenden Maschine die Piste 03L zu überqueren und zur Startposition der 03R zu rollen. Da GMI 6129 diese Anweisung nicht bestätigte, wiederholte er seine Freigabe, welcher die B737 auch folgte. Kurz danach bemerkte die Besatzung, dass der Stoppbalken („Stopbar“) vor der Piste eingeschaltet war, hielt ihr Flugzeug an und informierte den Controller entsprechend. Doch dieser war zu dieser Zeit dabei, VKG 5636 zum Wechseln auf die Frequenz des Abfluglotsen aufzufordern. Deshalb bekam er die Meldung der Germania Crew nicht so richtig mit. Er vermutete, die Crew hätte ihm lediglich die Routinemeldung, sie wäre nun startbereit („ready for departure“), übermittelt. Dies war wohl der erste gravierende Fehler, der ihm an diesem Nachmittag unterlaufen ist. Kontrollmaßnahmen sollten eigentlich nicht auf Vermutungen, sondern auf Tatsachen basieren („don't base control on assumption“) und wer eine Meldung nicht richtig verstanden hat, sollte sich diese bestätigen lassen. Doch dies versäumte der Controller. Vielmehr wies er die 737-Crew erneut an, zum Startpunkt zu rollen („line-up and wait runway 03R“). Und dieses Mal folgte die Germania Crew seiner Anweisung.

Nun wissen Piloten natürlich, dass eingeschaltete Haltebalken unter keinen Umständen überrollt werden dürfen. Und Piloten der Germania wissen dies natürlich auch. Schließlich ist es im ICAO-Dokument 9870 und dem European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI) so festgehalten. Allerdings gibt es Ausnahmen von dieser Regel. Nämlich dann, wenn sich die „Stopbars“ nicht ausschalten lassen und „Contingency Procedures“ in Kraft gesetzt sind. Deshalb wäre es für die Germania Crew sinnvoll gewesen, den Controller noch einmal auf den aktivierten Haltebalken hinzuweisen bzw. ihn zu fragen, ob irgendwelche „Contingency Procedures“ aktiviert worden wären. Und da sie ja über die Sperrung der Piste 03R sowohl durch das entsprechende NOTAM als auch über die ATIS informiert worden war, hätten sie auch nachfragen können, ob die Freigabe, zum Startpunkt auf der 03R zu rollen, seine Richtigkeit habe. Doch dies haben die beiden Piloten nicht getan. Sie waren zwar durch die

Freigaben des Controllers etwas verwirrt, aber nachdem er seine Anweisung, auf die Piste zu rollen, wiederholte, folgten sie seiner Anweisung.

Als der Controller um 14:45:40 UTC die B737 zum Start freigab, hatten die Piloten das Bodendienstfahrzeug erkannt. Aber da es nicht auf der Piste, sondern auf dem Seitenstreifen stand und seine Kollisionswarnleuchten nicht eingeschaltet hatte, sahen sie keine Gefahr für einen sicheren Start. Der Aufforderung zum Startabbruch kamen sie unverzüglich nach.

...und was noch dazu kommt

Auch wenn bei diesem Zwischenfall niemand zu Schaden gekommen ist, so handelt es sich hier doch um einen gravierenden Vorfall. Der hauptsächlich auf die Tatsache, dass der Controller die Übersicht, die „situational awareness“ verloren hatte, zurückzuführen ist. Wobei das Verhalten der Germania Crew durchaus als „contributing factor“ dazu gezählt werden kann.

Nun ist es durchaus nachvollziehbar, wenn dem Controller der Schwarze Peter zugeschoben und ihm in dieser Situation ein totales Versagen vorgeworfen wird. Doch so einfach scheint es nicht zu sein. Zwei Faktoren sind dabei zu berücksichtigen. Denn als die Germania Crew vor dem eingeschalteten Haltebalken anhielt und den Controller zum zweiten Mal darüber informierte, war dieser dabei, die Frequenz des „Departure-Controllers“ abzuhören. Denn da VKG 5636 seine Anweisung, auf die Frequenz der Anflugkontrolle zu wechseln, nicht bestätigt hatte, wollte er überprüfen, ob sich die Piloten des Thomas Cook Scandinavia – Flugs bei seinem Kollegen meldeten. Dass er dabei die Meldung der Germaniacrew nicht so richtig mitbekommen hatte, ist verständlich. Nicht zu verstehen ist jedoch, dass er diese nicht aufforderte, ihre Meldung zu wiederholen.

Und der Controller hatte mit einem anfliegenden Hubschrauber noch einen weiteren „Kunden“ zu bearbeiten. Das Problem dabei war, dass erst kurz zuvor für den Hubschrauberbetrieb ein neues Verfahren eingeführt worden war, das offensichtlich nicht ganz einfach zu arbeiten war. „The procedure was complex as it required a great deal of coordination with the GMC post“, ist im Untersuchungsbericht zu lesen (GMC steht für Ground Movement Control). Zwar waren die Controller mit einer theoretischen Einweisung („classroom training session“) in das neue Verfahren eingewiesen worden, aber da sie das neue Verfahren nicht am Simulator geübt hatten, waren sie einem höheren Stresslevel ausgesetzt und mussten zudem ei-

nen höheren Koordinationsaufwand betreiben. Mit anderen Worten: die „situational awareness“ des Controllers wurde gleichzeitig auf drei unterschiedliche Vorgänge aufgeteilt.

Nun könnte man in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass Controller beim „Multi Taskings“ ganz gut sind (sein müssen) und sie derartige Aufgaben eigentlich ohne Probleme meistern können. Deshalb werden sie, so mag mancher Manager hinzufügen, ja auch fürstlich bezahlt. Auf der anderen Seite könnte natürlich gefragt werden, mit welchen Maßnahmen ein Verlust der „situational awareness“ verhindert werden kann. Wobei in diesem Zusammenhang ein Blick auf das Projekt des „Remote Towers“ geworfen werden sollte.

Natürlich ist es nachzuvollziehen, wenn sich die DFS und andere Flugsicherungsdienstleister Gedanken machen, wie die Controller an Flughäfen mit geringem Verkehrsaufkommen besser ausgelastet werden können. Oder um es anders auszudrücken, wie die Produktivität dieser Kollegen und Kolleginnen gesteigert werden kann. Ohne Zweifel können diese Controller in einem „Remote Tower Center“ flexibler eingesetzt werden, wenn sie über Berechtigungen mehrerer Tower verfügen. Wenn sie jedoch immer nur einen Flughafen bearbeiten, so ist damit nicht besonders viel gewonnen. Schließlich richtet sich das Verkehrsaufkommen nicht danach, ob sich der zuständige Controller nun vor Ort oder in einem „Remote Tower“ befindet. Aus wirtschaftlicher Sicht lohnt sich ein derartiger Schritt nur, wenn ein Controller gleich mehrere Flughäfen betreut. Diese Überlegung ist alles andere als abwegig. So führte das Deutsche Zentrum für Luft- und

Raumfahrt (DLR) in der letzten Ausgabe seines Magazins eben diese Möglichkeit auf.

Allerdings birgt die „Remote Tower“-Lösung auch ein paar Risiken. Nicht nur, dass das Flugsicherungs-Know-how an diesen Flughäfen verloren geht (weil die Flugsicherung eben nicht mehr vor Ort ist) und dass beim Ausfall dieser „Remote Tower“ – Einheit eben nicht nur ein, sondern gleich mehrere Flughäfen lahm gelegt sind. Vielmehr ist nicht nur zu fürchten, sondern anzunehmen, dass ein Controller, der an einem der von ihm betrauten Flughäfen ein Problem zu lösen und an dem anderen bzw. an den anderen den normalen Verkehr abzuwickeln hat, schlicht und einfach überfordert sein wird. Dass er dabei seine „situational awareness“ verlieren wird. Mit den dazu gehörenden Folgen. Ob dies dann so glimpflich ausfällt wie in Las Palmas, ist dabei nicht garantiert.

Ach ja – erinnert sich noch jemand an die Nacht vom 1. auf den 2. Juli 2002? Da kollidierte über Überlingen eine B757 der DHL mit einer Tu-154 der Bashkirian Airlines. Der Grund: Der Controller, der sich zur Zeit der Kollision alleine im Kontrollraum der Bezirkskontrolle Zürich befunden hatte, kümmerte sich um ein eher kleineres Problem (den Tower von Friedrichshafen telefonisch zu erreichen) und hat dadurch den sich anbahnenden Konflikt zwischen der B757 und der Tu-154 nicht oder viel zu spät erkannt. Und wer sich die Mühe macht, sein Gedächtnis noch etwas stärker zu bemühen, erinnert sich vielleicht auch noch an den Eiertanz, mit welchem das „skyguide“-Management versuchte, die Verantwortung für diese Katastrophe von sich zu weisen.



Darstellung des Roll- und Startvorgangs der B737
Quelle: CIAIAC



Nach Meinung Boeings sollte der Nachfolger der E-8 auf der Basis der B737 entstehen. Photo: USAF

Neue Aufgaben für die B737 – Boeing bezirzt das Militär

Dass das Militär auch Verkehrsflugzeuge in seinen Diensten hat, ist hinreichend bekannt. Dabei werden sie nicht nur für den Transport von VIPs und anderen hochrangigen Würdenträgern wie Politikern, Generälen und Admiralen eingesetzt, sondern wurden auch für besondere Einsatzzwecke entsprechend modifiziert. Ganz einfach, weil sich die Entwicklung für die (relativ) geringe Zahl an speziellen Flugzeugen nicht lohnen würde.

Dass sich das Pentagon dabei natürlich amerikanischer Produkte bedient, sollte nicht besonders überraschen. Auch Präsidenten vor Donald Trump folgten der Devise „buy American“ oder „America First“ (es gibt ein paar Ausnahmen, aber die bestätigen nur die Regel). Weshalb sich Airbus mit ihrem A380 auch nicht beim Wettbewerb um das zukünftige Präsidentenflugzeug beteiligt hat. Besonders oft hat das US Militär dabei Produkte aus dem

Hause Boeing beschafft. Sei es bei den Transportzeugen, wo die B747 als C-25, die B737 als C-40 oder die B757 als C-32 eingesetzt wurden (bei Flugzeugen der Propellerära hatten wohl Douglas und Lockheed die Nase vorne).

Bei den zivilen Ausgangsmustern war wohl die B707 das am meisten genutzte. Die meist gebaute Version war dabei wohl das Tankflugzeug KC-135 „Stratotanker“; insgesamt 732 Einheiten hatte die US Air Force bei Boeing bestellt und betrieben. Dazu kamen noch die C-135 „Stratolifter“ als Transporter und VIP-Flugzeug (die beiden Präsidentenmaschinen wurden als VC-137 bezeichnet), die RC-135 als elektronisches Aufklärungsflugzeug, die WC-135 als Wetterbeobachter, die EC-135 als fliegender Gefechtsstand (als solcher dient auch die E-4, eine entsprechende modifizierte B747) und die OC-135, eine für die Überwachung des „Open Sky“-Vertrags umgebaute WC-

135. Die B707 diente auch als Basis für den Bau weiterer Spezialflugzeuge wie die E-3 „AWACS“, die E-6 „Mercury“ der US Navy und die E-8 „Joint STARS“ (J-STARS), die von der USAF zur Gefechtsfeldüberwachung eingesetzt wird. Doch inzwischen kommen die auf der B707 basierenden Flugzeuge an ihre Grenzen. Einige der Maschinen stammen noch aus den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts (der Erstflug der KC-135 fand am 31. August 1956 statt). Inzwischen steht bei den Tankern mit der aus der B767 entwickelten KC-46 der Nachfolger bereit. Es warten allerdings noch einige Veteranen auf ihre Ablösung.

Da trifft es sich gut, dass Boeing inzwischen mit der B737 über ein sehr erfolgreiches Flugzeug verfügt, das seit langem auch vom Militär genutzt wird. Von 1974 bis Mitte der neunziger Jahre setzte die US Luftwaffe die aus der B737-200 entwickelte T-43 zur Ausbildung von Navigations- und Waffensystemoffizieren ein. Seit 2001 betreiben sowohl die USAF als auch die US Navy ein als C-40 „Clipper“ bezeichnetes Flugzeug für Transportaufgaben, das eigentlich eine modifizierte B737-700 (Navy) bzw. ein B737BBJ (Air Force) ist. Als Nachfolger für ihr Patrouillenflugzeug und U-Boot-Jäger Lockheed P-3 „Orion“ setzt die Navy die P-8 „Poseidon“ ein, die aus der B737-800 entwickelt wurde.

Doch dabei soll es nach Boeings Meinung nicht bleiben. Bereits 2010 bot sie der Luftwaffe mit der P-8 AGS („Airborne Ground Surveillance“) eine weitere Version des

neuesten U-Boot-Jägers an. Doch irgendwie wollte das Pentagon auf diesen Vorschlag nicht eingehen. Doch nachdem mit der B737MAX die neueste Version der 737 auf dem Markt ist und sie inzwischen auch den Segen der FAA erhalten hat, startete Boeing einen neuen Versuch. Die B737MAX soll nach Meinung des Flugzeugherstellers als Plattform für ein Flugzeug bilden, mit welchem die E-8 J-STARS abgelöst werden soll. Doch dies soll erst ein Anfang sein. Schließlich warten ja noch die sich dem Rentenalter nähernden E-3, die E-6 und diverse Versionen der C-135 auf eine Ablösung.

Gegenüber der Zeitschrift „Aviation Week“ erläuterte Jim Eisenhart, Chef der „Defense, Space and Security“-Sparte die Strategie Boeings: „Da die J-STARS das älteste und angeschlagenste dieser Flugzeuge ist, beginnen wir mit ihr. Dabei haben wir uns eine Strategie ausgedacht, mit welcher die Ersparnisse der einen Plattform in die nächste einfließen können und von dort wieder in die nächste.“

Ob Boeing damit das Pentagon und die Parlamentarier überzeugen kann, muss sich noch zeigen. Denn auch Northrop Grumman und Lockheed-Martin wollen ein Stück von dem Kuchen haben. Und haben als Plattform für die J-STARS die Gulfstream G550 bzw. die Bombardier Global 6000 vorgeschlagen. Doch wie immer die Angelegenheit ausgehen sollte – dem Prinzip des „America First“ wird auf jeden Fall Rechnung getragen. Auch wenn Bombardier eigentlich ein kanadischer Konzern ist. *WeFis*



Gulfstream G550 Quelle: Internet



Viel Geld für die Klodeckel der Galaxy. Photo: Greg L. Davis/USAF

Die Klodeckelkontroverse

Autor: Andreas Fecker

Wir Steuerzahler haben längst festgestellt, dass man es in manchen Ministerien nicht ganz so genau nimmt mit der Sparsamkeit. Besonders die Rüstungsindustrie ist sich dessen bewusst und langt bei den Stückpreisen von Komplettsystemen und Ersatzteilen entsprechend zu. Sie wissen genau, die Entscheider entscheiden nicht über das Geld in ihrem eigenen Geldbeutel, sondern über einen Etat, der ja sowieso bereits genehmigt ist. Wir in Deutschland haben dafür den Bundesrechnungshof, der in seinem Schwarzbuch diese Fehl Ausgaben zusammen trägt. Danke dafür.

Wenn mein Freund Adalbert Fürchtegott Obermoser von seiner Hintermoos-Alm herabsteigt, um bei Tante Emma eine Schachtel Reißzwecken zu kaufen, dann kostet diese vielleicht zwei Euro. Damit kann er endlich die lustige Geburtstagskarte von der Vreni von der Vordermoos-Alm an die Wand seiner Hütte stecken. Es gibt aber Staaten, die für die Bestellung von Reißzwecken pro Schachtel noch eine Null anhängen müssen. Die sind dann allerdings erschütterungsgeprüft, antimagnetisch, rostfrei, nicht reflektierend, tarnfarben und atombombensicher. Denn wenn die mittlerweile vergilbte Postkarte vom Vreneli nach einem Jahr herabfällt, ist das nicht weiter schlimm. Wenn aber ein militärischer Schlachtplan von der Wand fällt, könnte man die Schlacht verlieren, vielleicht sogar einen ganzen Krieg!

Auch die Amerikaner haben ihre Kosten-Controller. Und die gingen in den 1980 Jahren mal ins Detail. Sie nahmen sich die unübersichtlichen Ausgaben für neue Flugzeuge

Posten für Posten vor, eine Sträflingsarbeit, zu der sich kein Haushälter in einem Beschaffungsdezernat jemals herabgelassen hätte. Da fielen den Rechnungsprüfern zum Beispiel die kritiklose Erstattung von luftfahrtsicheren Sechskantmuttern auf, die dem Pentagon zum Stückpreis von 2043 Dollar angedreht wurden. Oder ein Schraubendreher für 285 Dollar. Was immer das Pentagon bezahlte, kostete das Zehnfache eines identischen Artikels im Baumarkt an der Ecke. Da gab es einen Kaffeebereiter für die Bordküche für 7600 Dollar! Natürlich mit Turbulenzsicherung, wärmeisoliert und mit Notabschaltautomatik.

Die amerikanische Presse aalte sich in Sarkasmus. Besonders der Lokusdeckel für die Bordtoiletten in der C-5 Galaxy hatte es ihr angetan. Die Air Force hatte die vergleichsweise hohen Kosten mit der Entwicklung und der geringen Stückzahl bei Lockheed entschuldigt. Außerdem kosteten vergleichbare Klodeckel bei Boeing 2000 Dollar, bei McDonnell Douglas 9000 Dollar. Lockheed hingegen verlangte nur 640 Dollar! Ein Schnäppchenpreis also. Daraufhin hagelte es Vorschläge aus allen Teilen der USA: Warum nicht einen Deckel beim führenden Toilettenhersteller Kimberly-Clark kaufen? Die verstünden etwas von Klodeckeln und man könne sich die Entwicklungskosten sparen. Millionen von Amerikanern haben ihn nämlich schon erfolgreich getestet. Und Kimberly-Clark sei bestimmt nicht erpicht darauf, Flugzeuge drum herum zu bauen, und deren Entwicklungskosten dem Pentagon in Rechnung zu stellen.

Der Stuttgarter Flughafengeschäftsführer sagt leise „Servus“

Prof. Georg Fundel geht in den Ruhestand

Autoren: Hans-Joachim Krüger, Werner Fischbach



Prof. Georg Fundel bei einer seiner letzten offiziellen Auftritte als Geschäftsführer des Flughafens Stuttgart – Flugzeugtaufe des Airbus A350 auf den Namen „Stuttgart“. Photo: Krüger

Nach 21 Jahren an der Spitze des Flughafens Stuttgart tritt der Geschäftsführer, Professor Georg Fundel in den Ruhestand. Das Redaktionsteam ergriff die Chance um mit Prof. Fundel am Rande der Flugzeugtaufe des neuen Lufthansa A350 in Stuttgart ein kurzes Gespräch zu führen.

Herr Fundel mit Ihnen an der Spitze ist der Flughafen in das neue Jahrtausend eingetreten, welches waren Ihre herausragenden Ereignisse in Ihrer Amtszeit und in den letzten Jahren?

Fundel: Es gab in dieser Zeit viele herausragende Ereignisse und Projekte, darunter der Neubau von Terminal 3, die Planung und Errichtung des neuen Luftfrachtzentrums auf der Südseite des Flughafens, die Landesmesse und der ebenerdige Übergang zum Flughafen samt Stuttgart21, oder auch das Aufkommen der Günstigflieger, um nur einige wenige Themen exemplarisch zu nennen.

Der Flughafen Stuttgart hat im Jahr 2016 einen Passagierrekord aufgestellt und zum zweiten Mal die 10 Mil-

lionen Grenze überschritten. Wie sehen Sie die Chancen des Flughafens Stuttgart, der ja eingebettet von Hub-Airports (Frankfurt, Zürich und München) ist?

Fundel: Es gibt keinen anderen internationalen Flughafen in Deutschland, der so wie wir im Einzugsbereich gleich von drei großen Hubflughäfen liegt, also Frankfurt, München und Zürich, und damit einem so starken Wettbewerb ausgesetzt ist. Unsere Passagierzahlen sind stetig gewachsen und liegen jetzt bei über 10 Millionen Passagieren im Jahr. Wir werden weiterhin alles dafür tun, dass die Wirtschaft und die Menschen von Baden-Württemberg einen guten Anschluss im Luftverkehr haben, und dass umgekehrt das Export-Bundesland Nr. 1 nonstop erreichbar ist.

Auch der Flughafen Stuttgart hat mit gewissen Einschränkungen, wie Nachtflugbeschränkungen und nur eine Start- und Landebahn, zu leben. Zudem ist die Region Stuttgart ein sehr anerkanntes Wirtschaftszentrum mit weltbekannten Firmen. Wie passen diese Faktoren zusammen und wie muss oder soll sich der Flughafen weiterentwickeln?

Fundel: Wir werden unseren Platz im Luftverkehr weiter behaupten und das Land und die Metropolregion mit ihren zahlreichen Global Playern adäquat mit der Welt vernetzen. Wir haben eine Aufgabe als intermodaler Verkehrsknoten für Baden-Württemberg, der wir auch vorausschauend, mit Blick auf die nächsten zwanzig, dreißig Jahre, gerecht werden müssen. Das bedeutet, dass wir mittel- und langfristig unser Streckennetz qualitativ und quantitativ weiter entwickeln müssen. In ferner Zukunft sehe ich im Fliegen mit Wasserstoff große Möglichkeiten für leise und umweltschonende Mobilität – das würde völlig neue Voraussetzungen für die Anwohner und auch den Betrieb bedeuten.

Sie haben sich immer wieder für Langstreckenflüge ab Stuttgart stark gemacht und waren dabei auch erfolgreich. Wir denken da an Qatar (Doha), Delta (Atlanta und New York), United (New York) sowie an die Air Berlin –

Verbindung zum Etihad Drehkreuz in Abu Dhabi. Geblieben ist nur die Deltaverbindung nach Atlanta. Weshalb ist es so schwierig, Langstreckenflüge in Stuttgart dauerhaft anzusiedeln. Liegt das auch an der Konkurrenz der benachbarten „Hub-Airports“ und dem Veto anderer Fluggesellschaften? Und weshalb wird Emirates daran gehindert, von Stuttgart nach Dubai zu verkehren?

Fundel: Natürlich spielt da unsere Lage im Schnittpunkt der drei Einzugsgebiete von Frankfurt, München und Zürich eine große Rolle. Dazu kommt die derzeitige Strategie der Lufthansa, die ganz auf ihre großen Hubs ausgerichtet ist. Wir kämpfen weiter für eine Ausweitung der Landerechte nicht nur für die Golf-Airlines, weil wir da mehr Wettbewerb und damit große Chancen für unsere Passagiere sehen. Dabei werden wir auch von unserem Ministerpräsidenten und unserem Verkehrsminister unterstützt. Baden-Württemberg darf bei den Landerechten kein Bundesland zweiter Klasse bleiben.

Im Vergleich zu anderen internationalen Flughäfen wie Köln-Bonn oder Berlin-Schönefeld ist, abgesehen von German bzw. Eurowings, das Angebot von Billigfluggesellschaften in Stuttgart überschaubar. Sollte der Flughafen versuchen, das Low-Cost-Segment weiter auszubauen?

Fundel: Wir haben aktuell ein gutes Angebot bei den Günstigfliegern – Easyjet, Vueling und Ryanair sind bei uns auf dem Hof und werden vom hiesigen Markt gut angenommen. Ryanair steht in den Startlöchern für mehr Strecken, wir sind da in Gesprächen. Unsere Linie bei den Preisen ist aber unverändert, wir kaufen keinen Verkehr. Alles hat seinen Preis, wir sind einer der profitabelsten Flughäfen in Deutschland und wollen das auch bleiben. Am Flughafen Karlsruhe-Baden, also bei unserer Tochter, ist Ryanair schon stark engagiert, auch da gibt es weitere Entwicklungsmöglichkeiten.

Als Geschäftsführer eines Flughafens ist einer Ihrer Partner am Flughafen auch die Deutsche Flugsicherung. Welche Erfahrungen haben Sie mit den Kolleginnen und Kollegen vor Ort gemacht?

Fundel: Die DFS ist ein wichtiger Partner für uns, wir pflegen eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Gemeinsam arbeiten wir daran, unseren Flugbetrieb und die Anlagen für die Zukunft fit zu halten, es gibt viele Kontakte sowohl auf der Arbeitsebene als auch auf der Leitungsebene. Stuttgart ist ja mit seinem Mischverkehr

aus Passagier- und Sportflugzeugen, Militär- und Frachtmaschinen auf der einen Start- und Landebahn eine besondere Herausforderung für die Fluglotsen. Es gehört großes Können dazu, das alles so zu jonglieren, dass es gleichzeitig sicher und reibungslos läuft – wir wissen das sehr zu schätzen.

Eine neue Herausforderung, an der der Flughafen Stuttgart auch direkt beteiligt ist, ist die Baumaßnahme „Stuttgart 21“. Welche Hoffnungen oder auch welche Befürchtungen sehen Sie mit dieser Baumaßnahme?

Fundel: Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm zieht sich jetzt schon viele Jahre hin, die ursprüngliche Fertigstellung war einmal für 2008 angesetzt. Der Zeitverzug bremst uns in der landseitigen Entwicklung, weil viele Flächen, die wir entwickeln wollen, erst noch für den Bau von S21 benötigt werden. Der geplante Fernbahnhof hier am Flughafen wird uns laut Experten unterm Strich bis zu 1,2 Millionen mehr Fluggäste bringen, deshalb fördern wir das Projekt mit insgesamt 359 Millionen Euro. Wenn der Abschnitt hier am Flughafen auf Bau geht, werden wir viele Jahre eine große Baustelle vor dem Terminal haben. Es ist noch ein steiniger Weg bis wir die Früchte von S21 ernten können.

Sie treten jetzt in den Ruhestand, werden Sie auch während des neuen Lebensabschnitts der Luftfahrt erhalten bleiben und der Politik mit Rat und vielleicht auch mit Tat zur Seite stehen?

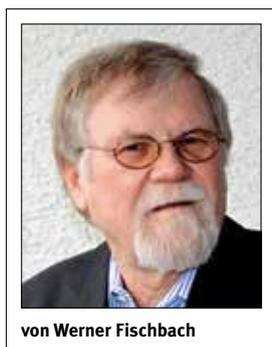
Fundel: Natürlich hätte ich noch einige Jahre verlängern können, aber ich habe den Zeitpunkt jetzt bewusst gewählt. In der Luftfahrtbranche habe ich keine Pläne – wenn ich weg bin, bin ich weg. Ich werde weiter meine Aufgaben bei Vereinen, Beiräten, Aufsichtsräten und Stiftungen wahrnehmen, bei denen ich mich engagiere – also zum Beispiel im Vorstand der Freunde und Förderer der Wilhelma oder bei der Helene-Pfleiderer-Stiftung, und vierfacher Großvater bin ich am Ende auch noch. Nach meinem Abschied hier vom Flughafen werde ich mich erst einmal auf mein Rennrad setzen und nach Sizilien fahren – diesen Weg und diese Tagen und Wochen werde ich dazu nutzen, um zu schauen und zu hören. Dann werden wir sehen, welche Dinge mir wichtig sind.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen einen guten und gesunden Übergang auch im Namen der Stuttgarter Kolleginnen und Kollegen vom Tower in Ihre Off-Time.



Die „Super Constellation“ der SCFA ist in diesem Jahr an mehreren Plätzen in Deutschland zu sehen; in Stuttgart dieses Mal jedoch nicht.
Photo: W. Fischbach

Die „Super-Connie“ kommt nach Deutschland



von Werner Fischbach

Nun ja, dummerweise war die „Super Constellation“ der Schweizer „Super Constellation Flyers Association“ (SCFA) in diesem Jahr zum Zeitpunkt, an welchem diese Ausgabe des „flugleiters“ erscheint, schon in Deutschland gewesen. Und zwar vom 5. bis zum 7. Mai in Dresden, am 19. und 20.

Mai in Oberpfaffenhofen und vom 9. bis zum 11. Juni in Leipzig. Dass wir jedoch erst jetzt darüber berichten, liegt an der Tatsache begründet, dass das Flugprogramm der „Super Connie“ erst nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe veröffentlicht wurde.

Aber wer denn Auftritt des eleganten Flugzeugs – für viele das schönste Verkehrsflugzeug der Welt – verpasst hat, bekommt noch ein paar Chancen, das Flugzeug zu

bewundern. Denn es kommt vom 23. bis zum 25. Juni zu den Tagen der Luftfahrt nach Frankfurt, am 30. Juli zu der Firma Meier Motors nach Bremgarten, am 2. und 3. September zu den „Speyer Airliner Classics 2017“ nach Speyer sowie am 9. und 10. September nach Schwäbisch Hall. Außerdem ist das Flugzeug auf nahegelegenen ausländischen Flugplätzen/Flughäfen wie Basel und Zürich zu bewundern. Weitere Informationen können auch der SCFA-Homepage www.superconstellation.org entnommen werden.



Der Flughafen Tempelhof

Der Flughafen Tempelhof bildete 85 Jahre das Herz der Berliner Luftfahrt. Mit über 160 bisher unveröffentlichten Bildern zeichnet der renommierte Luftfahrthistoriker Bernd-Rüdiger Ahlbrecht die Geschichte der „Mutter aller Flughäfen“ in vielen Facetten nach.

Die Bilder dokumentieren die ersten Flugversuche des preußischen Militärs mit Ballons auf dem Exerzierplatz, die Entstehung des damals revolutionären Flughafengebäudes, die Anfänge der Lufthansa und die legendären Rosinenbomber, die Westberlin während der Blockade am Leben erhielt.

Aufnahmen von den ersten Linienflugzeugen, immer größer werdende Jets und Traditionsflugzeuge lassen die Herzen höher schlagen.

Nicht zuletzt sind es die umfangreichen Beschreibungen um die Berliner Luftfahrtgeschichte, die dieses Buch sehr interessant und sehr lesbar machen.



Entdecken Sie die unvergessene Epoche des Flughafens Tempelhof noch einmal ganz neu, bis hin zum letzten Start der Lufthansa JU52 und einer DC-3 am 30. Oktober 2008.

Hans-Joachim Krüger



*Einst das Luftfahrtkreuz Europas:
Der Flughafen Tempelhof. Quelle: dpa*

Gleich mehrere Leserbriefe wurden an die Redaktion gerichtet und befassten sich mit fehlerhaften Untertiteln. Wir bitten dies zu entschuldigen stellen hiermit richtig: Seite 27 (Ausgabe 2), es ist eine Landung eines Beluga in Finkenwerder.



Heino Caesar:
Liebe Redaktion, in Ausgabe 2/2017 zeigen Sie auf S. 27 einen Beluga. Aber Start mit Schubumkehr und ausgefahrenen Störklappen?
Mit freundlichen Grüßen, Ihr regelmäßiger Leser Heino Caesar, ehemaliger langjähriger Sicherheitspilot der Lufthansa

Ralf Theelen:
Moin Redaktion, gerne und interessiert lese ich im „der flugleiter“. Es gibt immer wieder interessante, spannende und lehrreiche Beiträge, oft auch mit Bildern.
Da sind wir auch schon bei zwei Bildern, zu denen ich etwas sagen/schreiben möchte/muss.
1. Der Artikel von Thorsten Raue, Seite 26-27, 15. Deutsches Flight Safety Forum. Da gibt es das Bild auf Seite 27, wo der Beluga zu sehen ist, mit dem Untertitel: Start eines Beluga in Finkenwerder. Dem muss ich widersprechen, auf dem Bild ist die Landung (oder Startabbruch?) zu sehen, da die Landeklappen ausgefahren sind, die Airbrakes ausgefahren sind und der Umkehrschub an den Triebwerken ausgefahren ist. Das kann und sollte man erkennen können und dem Bild den richtigen Untertitel geben.
2. Der Artikel von Thorsten Raue, Seite 62-63. Bremen-Offen? Zu? Oder beides. Finde ich super, dass dieser Umstand in Bremen ein Artikel in „der flugleiter“ wert ist. Ich bearbeite diesen Sektor und bin mit dem Verfahren auch nicht „glücklich“. Aber nun zum Bild auf der Seite 62: Darauf ist nicht „Arbeiten am ILS in Stuttgart“ zu sehen, sondern die Arbeiten zur kompletten Start- und Landebahnsanierung in Bremen EDDW zwischen dem 6.-12.08.2012! Das Bild ist im Wikipedia-Beitrag EDDW zu sehen.
Kleine Fehler können passieren aber ich finde Ihr macht einen super Job und eine gelungene Zeitschrift.
Moin, Aloha aus dem Norden,

Christian Grodde:
Hallo in die Redaktion,
Der Flugleiter – als GdF-Informationsmedium unverzichtbar. Wo sonst erhält man Einblick in alle Geschäftsbereiche? Herauszuheben sind auch die Einführungen und Erklärungen von komplexen Themen aus den verschiedenen Ressorts, dies ist ja im Gespräch nur selten möglich.
Ich fühle mich bestens informiert und oft auch unterhalten ;-)
Weiter so!

*Klare Ziele –
klare Übersicht –
unklare Zukunft.*
Quelle: Flughafen BER



5. Jahrestag des „Unvollendeten“



von Hans-Joachim Krüger

Ist es nun ein besonderer Akt oder ist es ein Zufall? Pünktlich zum 5. Jahrestag der Bekanntgabe, dass der Flughafen BER nun doch erst mal kein Flughafen ist, wurde bundesweit geflaggt. Im gesamten Bundesgebiet wurden Fahnen aufgehisst und das Thema in den Medien ist und war die Unfähigkeit

der Berliner einen Flughafen zu bauen – passen diese Themen zusammen?

Es wäre sicherlich eine besondere Form der Satire, wenn ganz Deutschland die Unfähigkeit der Berliner Flughafenplaner feiern würde. Soweit sind wir noch nicht – obwohl – was nicht ist, kann ja noch werden. Fast taggenau mit dem unrühmlichen Ereignis wird bundes- und europaweit der „Europa-Tag“ gefeiert und dies war der Grund der Beflaggung. Sicher für den Flughafen BER ist aber, dass die Jahreszahl 6 auch noch erreicht wird und wo eine 6 ist – ist die 10 nicht mehr weit – vielleicht dann ein Grund für ein großes Feuerwerk – unter dem Motto „Hier wird Geld verbrannt“.



Nach einer Entscheidung der EASA können einmotorige Flugzeuge nun auch nachts und unter Instrumentenbedingungen betrieben werden.
Photo: W. Fischbach

Kurz und interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

Ende März hat die europäische Flugsicherungsagentur EASA einen Vierjahresvertrag zur technischen Zusammenarbeit mit Staaten Südasiens (Afghanistan, Bangladesch, Bhutan, Indien, den Malediven, Nepal, Pakistan und Sri Lanka) geschlossen, um damit die Sicherheit zu erhöhen, institutionelle und industrielle Verbindungen zu verbessern und die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt abzumildern.

oo00oo

Nachdem die Fraport AG sich entschlossen hat, Neukunden bei den Gebühren einen Rabatt einzuräumen (und dabei gleichzeitig ihre Stammkunden verärgert hat), hat Ryanair am größten deutschen Flughafen ihre neunte Station in Deutschland eingerichtet und wird in Frankfurt sieben Flugzeuge stationieren. Desweiteren wird Ryanair in Memmingen die zehnte Station in Deutschland eröffnen und dort eine B737-800 stationieren.

oo00oo

Mit der Entwicklung eines als „Wright One“ bezeichneten Flugzeugs möchte das kalifornische Start-Up-Unternehmen „Wright Electric“ in zehn Jahren ein batteriebetriebenes Flugzeug realisieren, das 150 Passagiere über eine

Entfernung von rund 260 Seemeilen oder 482 km befördern kann. Es könnte dann auf Strecken wie Rio de Janeiro – São Paulo, Tokio – Osaka oder London – Paris eingesetzt werden.

oo00oo

Nach einer entsprechenden Entscheidung der EASA können nun auch einmotorige Turbopropflugzeuge wie beispielsweise die Cessna 208 „Caravan“ oder die Pilatus PC-12 in allen 32 EASA Mitgliedsstaaten nun auch nachts und unter Instrumentenbedingungen kommerziell betrieben werden.

oo00oo

Am 6. April wurde in Bremen mit einer Embraer Phenom 300 der Firma NetJets bundesweit der erste satellitengestützte Präzisionsanflug durchgeführt, ohne dabei auf bodenseitige Navigationssysteme zurückgreifen zu müssen. Ermöglicht wurde dies durch das europäische Erweiterungssystem zur GPS-Navigation EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service).

oo00oo

Mit einer modifizierten, als Antonov AN-2-100 bezeichneten Maschine ist es im April gelungen, einen neuen Weltrekord für einmotorige Flugzeuge aufzustellen, indem eine Nutzlast von 3.202 kg auf eine Höhe von 2.700 m (8 858 Fuß) transportiert wurde. Die Nutzlast der „herkömmlichen“ AN-2 beträgt 1.500 kg). Der Rekord muss noch von der FAI (Fédération Aéronautique Internationale) anerkannt werden.

oo00oo

In Erinnerung an den am 21. April 2016 verstorbenen ehemaligen Bremer Bürgermeister Hans Koschnick wird der Flughafen der Hansestadt zukünftig nach diesem Politiker benannt. Hans Koschnick hatte die Politik Bremens wesentlich geprägt; nach seinem Wirken als Bürgermeister war er Abgeordneter des Deutschen Bundestags und für die UN auf dem Balkan tätig.

oo00oo

Mit insgesamt 3,019 Mio. Flugbewegungen hat die Zahl der von der DFS kontrollierten IFR-Flüge gegenüber 2016 um 2,6% zugenommen. Der Jahresüberschuss betrug 86,6 Mio. (gegenüber 123,6 Mio. im letzten Jahr). Nach Meinung ihres Chef steht die DFS weiterhin vor der Herausforderung, ihre hohe Dienstleistungsqualität bei sinkenden Einnahmen zu halten.

oo00oo

Im April haben die europäische Agentur für Flugsicherheit EASA und die kanadische Zulassungsbehörde Transport Canada die Bombardier CS100 für Steilanflüge zugelassen. Damit kann mit diesem Flugzeugmuster nun auch der City Airport von London angefliegen werden. Der Gleitpfadwinkel beträgt dort 5,5 Grad und die Piste ist lediglich 1.500 m lang.

oo00oo

Einer Meldung des Luftfahrtportal „airliners.de“ zufolge hat Air Berlin mit der „Aeronautics“ gewissermaßen eine

neue Tochter gegründet und für die neue Gesellschaft eine Betriebslizenz beantragt. Damit könnte die Air Berlin Aeronautics GmbH im Falle einer Insolvenz im Leasing weiterhin für die Lufthansa tätig sein.

oo00oo

Mit fast 2,2 Mio. Tonnen steigerte der Flughafen Frankfurt im letzten Jahr sein Frachtaufkommen um 1,8% und konnte sich damit als Spitzenreiter der europäischen Frachtairports behaupten. Weltweit steht Frankfurt bei der Luftfracht an siebter Stelle.

oo00oo

Nach rund dreijähriger Verspätung hat die vom chinesischen Flugzeughersteller COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China Ltd.) entwickelte C919 am 5. Mai in Shanghai ihren Erstflug durchgeführt. Das Flugzeug weist zwischen 158 und 175 Sitze auf und verfügt über eine Reichweite von 4.075 km. Damit könnte es in einigen Jahren zu einem ernsthaften Konkurrenten der A320- und B737-Familien werden.

oo00oo

Am 10. Mai hat der hessische Staatsgerichtshof eine Grundrechtsklage der Vereinigung Cockpit (VC) zurückgewiesen und an das Bundesverfassungsgericht weitergeleitet. Die VC klagte gegen eine einstweilige Verfügung des Hessischen Landesarbeitsgerichts, mit welchem ein Arbeitskampf untersagt wurde.

oo00oo

Einem Bericht des Luftfahrtportals „aero.de“ zufolge musste Emirates nach fünf Jahren einen Gewinnrückgang verzeichnen, der mit 70% recht stark ausfällt. Deshalb wird die Airline keine Dividende an ihren staatlichen Eigentümer auszahlen und schichtet einige USA-Strecken nach Asien um.



Eine Transall im Anflug. Photo: Rainer Bexten



Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2017 – 22.07.2017

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
IBAN: DE41 4401 0046 0756 5174 69 | BIC: PBNKDEFF

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

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Harry Helbig (Airlines, Airports), Brigitte (Emmi) Ennepner (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow (Social Affairs), Roland Glöckner (Berlin), Andreas Schmelzer (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Bernd Bockstahler (redaktionelle Beratung), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Marina Daffner (redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (facebook)

Anschrift der Redaktion: „der flugleiter“
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: Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Gerd Gerdes, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Andreas Schmelzer, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Ennepner, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Stefan Wanders, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Felix Gottwald, Christiane Fleischer, Andreas Fecker

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

Cover: Mongolian Airline mit BVB-Design (Rainer Bexten)

U3: Rettungseinsatz in Köln (Rainer Bexten)

U4: Auf dem Weg ins Tomorrowland – Brussels Airlines (Rainer Bexten)

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563





brussels airlines ~ we fly you to the home of Tomorrowland

DO-SHF

BRUSSELS AIRLINES