

der flugleiter



 **Tarifeinheit**

 **Arbeitszeugnis**

 **Airport Leipzig**

 **Erzähl doch mal (Teil 2)**



EINLADUNG

zur **Bundesfachbereichskonferenz FSBD**
vom **20. März bis 22. März 2015**

Ort: Hotel **pentahotel** in Leipzig, Großer Brockhaus 3
Beginn: **20.03.2015 – 11.00 Uhr** / Ende: **22.03.2015 – ca. 16.00 Uhr**



1. Vorschlag der Tagesordnung

- P.1: Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz FSBD
- P.2: Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3: Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4: Festlegung der Beschlussfähigkeit
- P.5: Genehmigung der Tagesordnung
- P.6: Berufung des Wahlausschusses
- P.7: Bericht des Vorstandes
- P.8: Entlastung des Vorstandes
- P.9: Wahlen
- P.10: Bildung der Arbeitsgruppen
- P.11 – 14: Bericht der Arbeitsgruppen und Beschlussfassung
- P.15: Verschiedenes
- P.16: Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung





31
2. Sitzung 2014 der
DGON-Luftfahrtkommission



42
Vom Himmel hoch, ...



56
Airbus A380 – Eine Zwischenbilanz



60
Flugkapitän Erich Warsitz –
der erste Düsenflugzeugpilot der Welt

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF – Termine

Politik

07 | Denn sie wissen, was sie tun – auch wenn es nicht so aussieht

Aus dem Vorstand

09 | Pressemitteilung – Tarifeinheit

10 | Gewerkschaft – Koalitionsfreiheit unter Beschuss

13 | Fragen an den Vorstand: GdF-Geschäftsführer Axel Dannenberg

14 | Themen brauchen Gesichter

16 | Beitragsanpassung 2015

17 | Delegiertenwahl 2015

Nachruf

15 | Wolfgang Kassebohm – Ein Arbeitnehmer durch und durch

FSBD

18 | FSBD-Info

FSTD

22 | Bericht aus dem Bundesfachbereich
Flugsicherungs-Technische Dienste (FSTD)

23 | Vorstandsmitglieder FSTD

25 | 44th IFATSEA General Assembly vom 20. bis 24.10.2014 in Rom

IFATCA

26 | IFATCA European Regional Meeting

27 | IFATCA CISM Workshop

28 | The international day of the Air Traffic Controller

30 | Joe's Corner

DGON

31 | 2. Sitzung 2014 der DGON-Luftfahrtkommission

GdF Intern

35 | Interview mit Simone Lorenz

Aus der Redaktion

36 | Rückblick 2014

37 | Kalenderverlosung 2015

39 | Spotter I

Medical

40 | Flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchungen

Aktuell

41 | Arbeitszeugnis

42 | Vom Himmel hoch, ...

45 | Spotter II

Accidents/Incidents

46 | Aus heiterem Himmel und wie finde ich die richtigen Worte

Kollegen

50 | Erzählt doch mal ... weiter von alten Zeiten.

52 | Ehemalige

Airports

54 | Brandstiftung in Chicago

Airplanes

56 | Airbus A380 – Eine Zwischenbilanz

58 | Erster Jet für Avanti Air

Glosse

59 | übers Reisen: „Tasche!“ oder: Vom unfreiwilligen Krempeln

Aus aller Welt

60 | Flugkapitän Erich Warsitz – der erste Düsenflugzeugpilot der Welt

Last Call

70 | Golf-Show für einen guten Zweck



Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

ich möchte sie recht herzlich zur sechsten Ausgabe 2014 unserer Fachzeitschrift „der flugleiter“ begrüßen.

Es erwartet sie wie immer eine höchst interessante Mischung von Beiträgen speziell aus dem Bereich der Flugsicherung als auch aus der ganzen Luftfahrt. So kurz vor dem Jahresende, und seit der Veröffentlichung der letzten Ausgabe, gab es sowohl Licht als auch Schatten in aktuellen Themen und Ereignissen.

Da wäre zum einen der nun von Bundesarbeitsministerin Nahles veröffentlichte Referentenentwurf für ein **Gesetz zur Regelung der Tarifeinheit**.

Dass dies ein äußerst schwieriges, und ohne Grundgesetzänderung nicht einfaches Unterfangen sein dürfte, war allen Protagonisten im Voraus klar. Die eigentliche Spannung lag darin, wie man das von der Bundeskanzlerin gegenüber den Arbeitgebern schon lange gegebene Versprechen, welches dadurch auch den Einzug in den Koalitionsvertrag der jetzigen Bundesregierung fand, nun umsetzen möchte.

Der inzwischen vorgelegte Entwurf solle, so die Ministerin, nicht in das Streikrecht eingreifen.

Faktisch ist dies jedoch genau der Fall, sollte das betriebsbezogene Mehrheitsprinzip wirklich umgesetzt werden. Denn damit nimmt man den kleineren Spartengewerkschaften in bestimmten Branchen und Betrieben jegliche Möglichkeit zur Durchsetzung der Interessen ihrer Mitglieder. „Großzügig“ würde man erlauben, das Tarifergebnis der so genannten Mehrheitsgewerkschaft im Betrieb für die eigenen Mitglieder „nachzuzeichnen“.

Dies ist ein verstecktes, aber dennoch vorsätzliches Aushebeln der Koalitionsfreiheit nach Grundgesetz Artikel 9 (3), welches jedem Mitarbeiter freistellt, von wem er seine Interessen vertreten lassen möchte.

Selbst der Sachverständigenrat der Deutschen Wirtschaft, besser bekannt als „Die Fünf Wirtschaftsweisen“ hat in seinem erst kürzlich veröffentlichten Gutachten zur Situation und Prognose der deutschen Wirtschaft für die Jahre 2014/15 erklärt: (Zitat, auszugsweise): *„Der Gesetzentwurf zur Tarifeinheit sieht einen direkten Eingriff in den Wettbewerb zwischen Arbeitnehmervertretungen vor. In der öffentlichen Diskussion werden zwar häufig die Gefahren einer erhöhten Streikgefahr aufgrund von Tarifpluralität beschworen, da nunmehr selbst kleine Beschäftigtengruppen ganze Betriebe blockieren können. Doch die Arbeitskampfbilanz in Deutschland ist nach wie vor im zeitlichen und im internationalen Vergleich unauffällig. Von einer Gefährdung der generellen Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie sind wir weit entfernt.“*

Ich denke dies spricht für sich, weitere Informationen dazu finden sie in dieser Ausgabe.



Jedoch lassen sie mich ankündigen, dass die GdF gegen das geplante Tarifeinheitsgesetz mit allen verfassungsrechtlichen Mitteln vorgehen wird.

Gleiches wurde übrigens auch von einer Vielzahl ebenfalls betroffenen Kleinst- und Spartengewerkschaften angekündigt, so dass es im nächsten Jahr sicherlich zu einigen interessanten gerichtlichen Auseinandersetzungen kommen wird.

Ein weiteres großes europäisches Projekt ist/bzw. war **Single European Sky (SES2+)**, welches die italienische Regierung im Rahmen ihrer europäischen Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 2014 gerne zu einem Abschluss bringen wollte.

Dieses Projekt wurde nun am 7. November in Rom im Rahmen einer Tagung des informellen EU-Verkehrsministerrates „zu Grabe getragen“. Ausführliches dazu kann jeder gerne auf der Homepage der DFS im CEO-Blog des Vorsitzenden der Geschäftsführung, Prof. Scheuerle, nachlesen. Mag das für viele Mitstreiter, die jahrelang gegen diese unsinnige und unausgegrenzte Regulierung angekämpft haben, ein großer Erfolg sein, so möchte ich dennoch ein klein wenig Öl ins Freudenfeuer gießen: Ich bin mir ziemlich sicher, dass die „Eurokraten“ aus Brüssel diese Niederlage nicht so einfach

hinnehmen werden und uns sicherlich demnächst mit neuen (sinnigen oder unsinnigen) Vorschlägen und Projekten beschäftigen werden.

Betroffen und traurig machte uns auch Anfang Oktober die Nachricht vom Tode unseres Ehrenmitgliedes **Wolfgang Kassebohm**.

Wolfgang war über viele Jahre hinweg mit vollem Einsatz, auch unter Schikane der damaligen Bundesregierungen, als VdF – Vorsitzender und Verbandsfunktionär, stets um Arbeits- und Sozialverbesserungen für seine Kollegen bemüht. Allein schon aus diesem Grunde ist es angebracht, ihn in dieser Ausgabe nochmals ausführlich zu würdigen.

Zum Schluss bleibt mir noch, ihnen allen ein ruhiges, friedliches und beschauliches Weihnachtsfest zu wünschen. Glück und Gesundheit, sowie einen schönen Übergang in das neue Jahr 2015.

Eines wird sicher sein, die Aufgaben werden nicht weniger und auch nicht weniger spannend sein.

In diesem Sinne viel Vergnügen beim Lesen dieser letzten Ausgabe des „der flugleiter“ 2014.

Es grüßt sie herzlichst,

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

EDITORIAL

GdF – Termine

Dezember 2014

1. – 4.	NGAP	Montreal
2. – 4.	CIV-Ops RPAS	Brüssel
3.	Betriebsrätetreff	Frankfurt
3. – 4.	ICAO Meeting	Montreal
6.	Arge Zukunft	Berlin
8. – 9.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
9.	Vorstandssitzung FSTD	Langen
10. – 11.	TK Sitzung	Erding
11. – 12.	MARC Meeting	Athen
15. – 16.	AG FDB	Frankfurt
16.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
16.	SESAR	Brüssel
17.	AG Verfahren	Frankfurt

Januar 2015

13.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
14.	gemeinsame Vorstandssitzung	Frankfurt
19.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
20. – 23.	IFATCA Meeting	Wien
21.	Arge Zukunft	Frankfurt
26. – 27.	AG FDB	Frankfurt
27.	Vorstandssitzung FSTD	Langen
28. – 29.	Strategie Meeting	Frankfurt

Februar 2015

6.	FSBD Vorstand/Obleute	Frankfurt
6.	DFS-GB AIM – FSBD	
23. – 24.	AG FDB	Frankfurt
23.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
24.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt

März 2015

2. – 6.	ICAO ATM RPP	Langen
9. – 10.	MARC Meeting	Madrid
10. – 12.	ATM Congress	Madrid
11. – 12.	Deutsches Flight Safety Forum	
19.	erweiterte FSBD Vorstandss.	Leipzig
20. – 22.	Fachbereichstagung FSBD	Leipzig
25.	Vorstandssitzung FSTD	Langen
25. – 27.	ATCEUC Meeting	

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!

Denn sie wissen, was sie tun – auch wenn es nicht so aussieht



von
David Schäfer
Fachanwalt
für Arbeitsrecht
Rechtsanwälte
Weißmantel &
Vogelsang
Bremen/Frankfurt

Das Tarifeinheitsgesetz nimmt Form an. Wie es funktionieren soll, was es für die GdF bedeutet und was der Gesetzgeber damit bezweckt.

Die Große Koalition macht ernst: mit der gleichen an Autismus grenzenden Beflissenheit, mit der von der Mütterrente bis zur Ausländermaut alle Gesetzesvorhaben des Koalitionsvertrags stumpf abgearbeitet werden, setzt sie nun das Gesetz zur Tarifeinheit um, das sie den Arbeitgebern im Gegenzug zum

Mindestlohn versprochen hat: Soweit sich in einem Betrieb Tarifverträge mehrerer Gewerkschaften überschneiden, soll danach nur derjenige der Gewerkschaft Anwendung finden, die im Betrieb über die Mehrheit der Mitglieder verfügt. Insbesondere Gewerkschaften, die kraft ihrer Satzung nicht für alle Mitarbeiter eines Betriebs zuständig sind, sondern nur für eine (Berufs-) Gruppe, laufen damit Gefahr, dass ihre Tarifverträge hinter denjenigen einer nach dem Industrieverbandsprinzip allzuständigen DGB-Gewerkschaft zurückstehen müssen.

Was soll das Gesetz regeln?

„Tarifeinheit“ im Sinne dieses Gesetzes bedeutet aber keineswegs, dass in einem Unternehmen nur noch ein Tarifvertrag zur Anwendung kommen kann. Sollte die Ärztegewerkschaft Marburger Bund in einem Krankenhaus zufällig das Glück haben, dank ihres in der Regel deutlich höheren Organisationsgrades auch in absoluten Zahlen mehr Mitglieder zu vertreten als die für das Krankenhauspersonal insgesamt zuständige Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, verdrängte ihr Tarifvertrag denjenigen von ver.di im Bereich der Ärzteschaft. Für das übrige Personal fände dieser jedoch mangels Kollision weiter Anwendung. Gleiches gilt, wenn die Gewerkschaften ihre Tarifverträge von vorneherein hinsichtlich ihres personellen Geltungsbereichs voneinander abgrenzen. Und wenn der Klinikträger mehrere Krankenhausbetriebe hat, kann die Tarifierstellung sogar von Haus zu Haus unterschiedlich sein, denn das Gesetz stellt nicht auf das Unternehmen, sondern auf den einzelnen Betrieb ab.

Selbst dann, wenn eine Gewerkschaft in einem Betrieb tatsächlich die Minderheitsgewerkschaft ist und ihr Tarifvertrag deswegen nach dem Gesetz nicht zur Anwendung kommen kann, bedeutet das aber noch nicht zwingend, dass sie nicht das Recht hat, einen solchen Tarifvertrag zu erstreiken. In diesem Sinne haben zum Beispiel die Landesarbeitsgerichte

Frankfurt und Mainz zugunsten der GdF entschieden, als der Grundsatz der Tarifeinheit aufgrund entsprechenden Richterrechts noch galt. Denn um eine Kollision zweier Tarifverträge aufzulösen, brauche es erst einmal zwei Tarifverträge. Der Grundsatz der Tarifeinheit könne also erst greifen, wenn zwei unterschiedliche Regelungen vorliegen, die die Gewerkschaften – gegebenenfalls mithilfe des Mittels des Streiks – mit dem Arbeitgeber abgeschlossen haben, so die Richter.

Das sieht der Gesetzgeber ausweislich der Gesetzesbegründung allerdings anders: Über die Verhältnismäßigkeit und damit Rechtmäßigkeit des Arbeitskampfes müsse „im Sinne des Prinzips der Tarifeinheit“ entschieden werden. Der Streik einer Minderheitsgewerkschaft für einen Tarifvertrag, der wegen des Prinzips der Tarifeinheit nicht mehr zur Anwendung kommen soll, wäre danach regelmäßig unverhältnismäßig und unzulässig. Es ist also Augenschere, wenn die Befürworter dieses Gesetzes behaupten, es greife nicht in das Arbeitskampfrecht ein. Der Gesetzgeber war schlicht und einfach zu feige, dieses heiße Eisen anzufassen und überlässt die Entscheidung über die Auswirkungen auf den Arbeitskampf den Gerichten. Aber wenn die Rechtsprechung mit dieser Frage so umgeht, wie der Gesetzgeber sich das insgeheim wünscht, wird das Streikrecht durch das Gesetz im Gegenteil ganz massiv verändert.

Minderheitsgewerkschaften – und das sind häufig diejenigen, deren Organisationsbereich sich nur auf einen Teil der Belegschaft bezieht – wird durch das Gesetz in der Konsequenz die Möglichkeit genommen, die Arbeitsbedingungen ihre Mitglieder tariflich zu regeln oder gar zu erstreiken. Es sei denn, es gelingt ihnen, mit der Mehrheitsgewerkschaft die Zuständigkeitsbereiche der Tarifverträge voneinander abzugrenzen oder eine Tarifgemeinschaft zu bilden. Ach so: und der Gesetzgeber räumt ihr großzügig das Recht ein, den Tarifvertrag der Mehrheitsgewerkschaft „nachzuzeichnen“, also abzuschreiben (!).

Alleine jedenfalls ist eine solche Gewerkschaft tariflich nicht mehr handlungsfähig, sondern auf die Kooperationsbereitschaft der Mehrheitsgewerkschaft angewiesen. Eine denkbar ungünstige Ausgangsposition. Und was einem passieren kann, wenn man sich in Fragen der Tarifzuständigkeit nicht nach den Wünschen des Arbeitgebers (und der mit ihm kooperierenden „Mehrheitsgewerkschaft“) richtet, kann man gut am Beispiel der GdL sehen, die bei ihrem derzeitigen Arbeitskampf einem shitstorm ausgesetzt war und ist, der

selbst das FRAPORT-Szenario (Streik in der Vorfeldkontrolle) von 2012 noch deutlich übertrifft.

Welche Folgen wird das Gesetz für die GdF haben?

Was bedeutet das Gesetz für die GdF? Spielt es für sie überhaupt eine Rolle, wo sie doch bei der DFS die einzige tarifschließende und gerade keine Berufs- sondern umfassend zuständige Gewerkschaft ist und konkurrierende Gewerkschaften hier auch keine Bedeutung haben?

Ja, die GdF ist unmittelbar betroffen. Neben der DFS tarifiert sie bekanntlich auch die Arbeitsverhältnisse von Fluglotsen und –technikern bei einer Vielzahl einzelner Regionalflughäfen – von A wie Augsburg bis Z wie (noch) Zweibrücken sowie der Mitarbeiter der Vorfeldkontrolle und Verkehrszentrale am Flughafen Frankfurt. Hier zwar in einer eigenen GmbH für diese Beschäftigtengruppen, allerdings in Form eines gemeinsamen Betriebs mit der Fraport AG. So schwach der Organisationsgrad der ver.di auch sein mag, so wenige Mitglieder sie möglicherweise hat – es dürfte angesichts der im Verhältnis zur Gesamtgröße dieser Betriebe überschaubaren Zahl der jeweils von der GdF vertretenen Arbeitnehmer die Mehrheit sein. Und das sogar dort, wo die GdF einen Organisationsgrad von 100% hat. Die Gefahr, dass die Tarifverträge der GdF hier von denen der ver.di verdrängt werden, sofern diese denn welche abgeschlossen hat, ist real. Ebenso wie die Gefahr, dass die GdF für ihre Mitglieder in diesen Bereichen dann nichts mehr tun kann.

Und das kann man als GdF auch nicht als „Kollateralschaden“ abtun. Es war stets erklärter Wille der GdF, die Arbeitsbedingungen aller Fluglotsen und Flugsicherungstechniker in Deutschland zu tarifieren und sie scheut hierfür auch keine Kosten und Mühen. Und als es 2007 vor Gericht um die Tariffähigkeit der GdF ging, spielte auch dieser satzungsgemäße Anspruch und der heftige Streit um die Tarifierung der Lotsen am Flughafen Hahn eine Rolle. Denn hieraus ergibt sich die Überbetrieblichkeit der GdF – ein Gesichtspunkt, der durchaus noch von Bedeutung ist, wenn es darum geht, ob eine Organisation hinreichend unabhängig vom Arbeitgeber ist, um überhaupt tariffähig zu sein.

Dass ein solches Gesetz die grundgesetzlich geschützte Koalitionsfreiheit der GdF und der übrigen potentiell betroffenen Gewerkschaften massiv einschränkt, ist mit Händen zu greifen. Von den handwerklichen Problemen des Gesetzesentwurfs einmal ganz zu schweigen: in welchem Verfahren die Mehrheitsverhältnisse der Gewerkschaften verbindlich und verlässlich festgestellt werden sollen, dazu schweigt das Gesetz sich aus. Und dass die Arbeitgeber durch ihre unternehmerischen Gestaltungsmöglichkeiten die Betriebsstruktur jederzeit ändern und dadurch die Mehrheitsverhältnisse der Gewerkschaften in dem, was jeweils als „Betrieb“

anzusehen ist, massiv beeinflussen können, betrachtet der Gesetzgeber offenbar ebenfalls nicht als Problem.

Worum geht es dem Gesetzgeber?

Zur Verfassungswidrigkeit des Gesetzes führt all dies jedoch nur dann, wenn der Eingriff nicht durch übergeordnete Gesichtspunkte gerechtfertigt ist. Die Macher des Gesetzes sind der Auffassung, dass durch die Kollision mehrerer Tarifverträge unterschiedlicher Gewerkschaften in Bezug auf ein und dieselbe Beschäftigtengruppe die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie gefährdet sei: Eine widerspruchsfreie Ordnung der Arbeitsbedingungen im Betrieb, insbesondere der Entlohnungsgrundsätze, werde dadurch erschwert. Bereits tarifgebundene Arbeitgeber könnten nicht mehr davon ausgehen, durch einen oder mehrere aufeinander abgestimmte Tarifverträge die Arbeitsbedingungen abschließend geregelt zu haben. Insbesondere aber komme es zu innerbetrieblichen Verteilungskämpfen und zur Entsolidarisierung der Belegschaft, Gesamtkompromisse seien nicht mehr möglich.

Interessant und auch verräterisch sind vor allem der zweite und der dritte Punkt: um ihnen gerecht zu werden, muss man die Arbeit von autonom agierenden Sparten- und Berufsgewerkschaften nämlich nicht lediglich erschweren, sondern eigentlich gänzlich unterbinden, sonst kann man diesen Zweck nicht erreichen.

Man kann zu der Richtigkeit des gesetzgeberischen Befundes und der Frage, ob er es – seine Richtigkeit unterstellt – rechtfertigt, die grundgesetzlich geschützte Existenz von Sparten- und Berufsgewerkschaften zu vernichten, stehen wie man will. Klären muss es am Ende auf jeden Fall das Bundesverfassungsgericht. In den Gesprächen, die wir im Vorfeld mit den Verantwortlichen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales geführt haben, wurde deutlich, dass man dort gewillt ist, den „politischen Auftrag“ aus dem Koalitionsvertrag auf jeden Fall umzusetzen. Von verfassungsrechtlichen Bedenken und anderen Petitionen will man sich von seinem Pfad nicht abbringen lassen.

Was tun?

Der GdF-Vorstand hat daher beschlossen, mit Unterstützung des Rechtswissenschaftlers Prof. Rieble, der im Bereich der Flugsicherung bereits als Schlichter und tarifrechtlicher Gutachter tätig war und in enger Abstimmung mit den übrigen potentiell betroffenen Gewerkschaften so bald als rechtlich möglich Verfassungsbeschwerde gegen das Gesetz zu erheben. Das Gesetzgebungsverfahren selbst wird man beobachten und den eigenen grundsätzlich abweichenden Standpunkt darin vertreten müssen. Auf keinen Fall aber wird die GdF sich im Sinne eines „gesetzgeberischen Reparaturbetriebes“ an handwerklichen Diskussionen zu rechtstechnischen Details des Gesetzesentwurfs beteiligen. Wenn schon daneben, dann richtig.

Doch das ist nicht alles. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass wir von den interessierten Kreisen so lange wie möglich in trügerischer Sicherheit gewogen werden. Beteuerungen, etablierte Berufsgewerkschaften seien von dem Gesetz überhaupt nicht betroffen, haben sich bei näherer Betrachtung ebenso als unzutreffend herausgestellt wie die Behauptung, dieses habe keine Auswirkungen auf das Arbeitskämpfrecht. Und die Arbeitgeberlobby denkt ohnehin immer schon einen Schritt weiter als der Gesetzgeber: Wer aufmerksam die Zeitung liest, wird registriert haben, dass noch während des Gesetzgebungsverfahrens zum Tarifeinheitsgesetz bereits Rufe nach weiteren Beschränkungen der Koalitionsfreiheit in Form von „Spielregeln“ für den Arbeitskampf in der Daseinsvorsorge erschallen. Arbeitgeberverbände so wieso, aber auch Arbeitsrechtsprofessoren und neuerdings auch die CSU denken weiter laut über „cooling off“-Phasen, Ankündigungsfristen und Zwangsschlichtung versus Schlichtungszwang nach.

Egal, wie das Gesetz zur Tarifeinheit am Ende des Gesetzgebungsverfahrens aussehen wird und ob das Verfassungsgericht es letztendlich verwirft: Die Versuche, Berufs- und Spartengewerkschaften gesellschaftlich zu stigmatisieren und rechtlich zu marginalisieren, werden nicht aufhören. Die GdF ist daher gut beraten, im Rahmen einer Gegenstrategie alle gewerkschaftspolitischen Lösungsansätze zu prüfen und dabei – wie bisher – den Schulterschluss mit allen betroffenen Gewerkschaften und insbesondere den Arbeitnehmergruppen in der Luftverkehrsindustrie zu suchen.

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Daniel Staack
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Inga Marie von Rönn
Rechtsanwältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Kanzlei Bremen
Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: 0421/96 099-0
Fax: 0421/96 099-11

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

PRESSEMITTEILUNG DER GEWERKSCHAFT DER FLUGSICHERUNG

Tarifeinheit

der Bundesvorstand der GdF hat sich auf seiner letzten Vorstandssitzung ausführlich mit dem von der Bundesarbeitsministerin Nahles vorgelegten Gesetzesentwurf zur Tarifeinheit beschäftigt und lehnt diesen insgesamt ab.

Dieses Vorhaben ist unzweifelhaft ein direkter Eingriff in die Koalitionsfreiheit und eine indirekte Einschränkung des Streikrechts. Die geplante Einführung des Mehrheitsprinzips in den Unternehmen nimmt den Minderheitsgewerkschaften jegliche Möglichkeit, für ihre Mitglieder Verbesserungen ihrer sozialen und wirtschaftlichen Lage einzufordern und gegebenenfalls auch mit allen rechtlichen Mitteln durchzusetzen. Wenn eine komplette Berufsgruppe im Betrieb mit ihren spezifischen Tarifforderungen kein Gehör findet, weil das Tarifikat einer Mehrheitsgewerkschaft gilt, die damit faktisch auch eine Friedenspflicht in dem betroffenen Betrieb vorgibt, wäre nach diesem Gesetz auch ein Aufruf ihrer Gewerkschaft zu Arbeitskämpfmaßnahmen voraussichtlich unverhältnismäßig und rechtswidrig und würde arbeitsgerichtlich untersagt. Deshalb alleine ist es schon eine grobe Irreführung der Öffentlich-

keit, zu behaupten, dass dieses geplante Tarifeinheitsgesetz keinerlei Einschränkung des Streikrechtes vorsehe.

Ganz im Gegenteil: Es ist eine bewusste Einschränkung der Koalitionsfreiheit gemäß Artikel 9 Abs. (3) Grundgesetz, nach welchem jeder Arbeitnehmer selbst bestimmen kann, von wem er sich zur Durchsetzung seiner verfassungsrechtlichen Grundrechte vertreten lassen möchte.

Darüber hinaus öffnet der „Betrieb“ als maßgebliche Größe dem Arbeitgeber Tür und Tor, seine Betriebsstruktur so zu manipulieren, dass am Ende der Tarifvertrag seiner „Wunschgewerkschaft“ zur Anwendung kommt.

Aus diesen Gründen hat der Bundesvorstand der GdF beschlossen, gegen das geplante Tarifeinheitsgesetz mit allen verfassungsrechtlich zur Verfügung stehenden Mitteln vorzugehen.

Dazu lässt sich die GdF von dem renommierten Juristen Prof. Volker Rieble, Inhaber des Lehrstuhls für Arbeitsrecht und Bürgerliches Recht an der Ludwig Maximilians Universität München und dort auch geschäftsführender Direktor des Zentrums für Arbeitsbeziehungen und Arbeitsrecht (ZAAR) beraten und vertreten.

Bundesvorstand

Published on *junge Welt* (<https://www.jungewelt.de/>)/Autor: Detlef Hensche

Gewerkschaft

Koalitionsfreiheit unter Beschuss

Der Entwurf für ein Tarifeinheitsgesetz soll aufmüpfige Berufsverbände bändigen und bedeutet im Kern die Beschneidung verfassungsmäßig verbriefter Rechte von Arbeitern. Den Unternehmen reicht das trotzdem nicht

Man muss kein Freund der GDL und anderer Berufsverbände sein, um die Reaktion auf die Streiks der Piloten und der Lokführer mit Sorge zu verfolgen. Seitdem einige dieser Organisationen gewerkschaftliches Selbstbewusstsein an den Tag legen, lässt sich die notorisch wirtschaftsfriedliche Gesellschaft in eine öffentliche Hysterie treiben, als drohe der Untergang des Abendlandes. So wird der Boden für staatliche Eingriffe in die Koalitionsfreiheit bereitet – also das Recht abhängig Beschäftigter, sich zur Vertretung ihrer Interessen zusammenzuschließen. Genau dies steht derzeit auf der Tagesordnung der großen Koalition. Durch das geplante Tarifeinheitsgesetz sollen im Falle konkurrierender Tarifverträge die Mitglieder der Gewerkschaft, die im Betrieb in der Minderheit sind, um die Früchte ihrer Tarifverhandlungen und ihres gewerkschaftlichen Engagements gebracht werden. Allein der Mehrheitstarifvertrag soll gelten, der der Minderheit soll ohne Wirkung bleiben.

Zur Erinnerung: Ursprünglich hatten die Arbeitsgerichte, wenn für dieselbe Gruppe von Beschäftigten unterschiedliche Tarifverträge abgeschlossen worden waren, nur den Tarifvertrag gelten lassen, der nach seinem Inhalt den Verhältnissen des Betriebes am nächsten kam (Spezialitätsgrundsatz). Das Streikrecht blieb davon unberührt und wurde nicht beschränkt. Für Jahrzehnte spiegelte die Tarifeinheit die gewerkschaftliche Realität und war deshalb kein Problem. Die DGB-Gewerkschaften dominierten, andere Gewerkschaften, vor allem Berufsverbände, fuhren im Geleitzug von Tarifgemeinschaften mit. Erst als sich vor ca. 15 Jahren einige Berufsverbände lösten und eigene Tarifverträge forderten, kam es hier und da zu verschiedenen, sich überschneidenden Tarifverträgen. Spätestens seit dieser Zeit war die Rechtsprechung nicht mehr aufrechtzuerhalten. Schon immer war sie heftig kritisiert worden, da sie der Gewerkschaft, deren Tarifvertrag nicht der speziellere war, die Tarifaufonomie beschneidete. Folgerichtig hat dann das Bundesarbeitsgericht nach vorangegangener Annullierung 2010 seine bisherige Rechtsprechung aus verfassungsrechtlichen Gründen aufgegeben. Seitdem gelten im Falle von Tarifüberschneidungen beide Tarifverträge für die jeweiligen Mitglieder der vertragschließenden Gewerkschaften – wie Koalitionsfreiheit und Tarifaufonomie dies gebieten.

Seit dieser Zeit verlangen die Unternehmer eine gesetzlich angeordnete Tarifeinheit, allerdings vornehmlich deshalb, um auf diesem Wege das Streikrecht aufmüpfiger Berufsge-

werkschaften einzuschränken. Die große Koalition zeigte sich willfährig, nachdem das Vorhaben in der letzten Legislaturperiode an der FDP gescheitert war. Doch auf die SPD ist offenkundig Verlass.

Der nunmehr von Arbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) vorgelegte Gesetzentwurf gibt nicht wie die frühere Rechtsprechung dem spezielleren Tarifvertrag den Zuschlag, sondern dem Tarifvertrag der Gewerkschaft mit den meisten Mitgliedern im Betrieb. Das Gesetz soll, so Nahles, die Funktionsfähigkeit der Tarifaufonomie sichern, die durch Gewerkschaftskonkurrenz gefährdet sei. Hier flunkert die Ministerin. Gewerkschaftliche Spaltung und gegenläufige Tarifverträge gibt es seit Jahrzehnten. Schon immer haben sich Organisationen dazu missbrauchen lassen, bestehende Tarifverträge durch Dumpingtarife zu unterlaufen. Vor allem die Verbände des Christlichen Gewerkschaftsbundes haben sich hier hervorgetan. Diese und andere gelbe Gewerkschaften werden immer wieder von Unternehmen gefördert und von der Politik toleriert. Doch gegen diese Unterbietungskonkurrenz richtet sich der Gesetzentwurf gerade nicht. Im Gegenteil, Firmen, die sich zwecks Lohndrückerei gelbe Gewerkschaften ins Haus holen, wie lange Zeit einige Arbeitgeberverbände der Zeitarbeit oder die PIN AG, werden bei gesetzlich angeordneter Tarifeinheit leichtes Spiel haben, der Dumpinggewerkschaft zur Mehrheit zu verhelfen und so den Mitgliedern der DGB-Gewerkschaften den Tarifschutz zu entziehen. Wer auch immer im DGB meint, sich mit dem Gesetz arrangieren zu können, dürfte ein böses Erwachen erleben.

Spaltung der Belegschaft

Entgegen der offiziellen Erklärung geht es auch nicht um einheitliche Arbeitsbedingungen im Betrieb. Die Einheit haben die Arbeitgeber längst aufgekündigt. Wann immer es der Kostensenkung dient, ist den Unternehmern keine Betriebspaltung, keine Vielzahl unterschiedlicher Arbeitsverträge, Tarife und betrieblicher Regelungen zu kompliziert. Da werden Unternehmen und Betriebe gespalten, die Trennlinien verlaufen oft mitten durch den Produktionsprozess, um Teile der Belegschaft einem schlechteren Tarif zu unterwerfen oder die Tarifbindung gänzlich abzuschütteln. Mitglieder der Stammbeflegschaft arbeiten Seite an Seite mit Leiharbeitern oder solchen auf Werkvertragsbasis, die jeweils unterschiedliche Arbeits- und Tarifverträge mitbringen.

Wenn der Funktionsfähigkeit der Tarifordnung Gefahr droht, so durch Tariffucht des Unternehmers und durch das geplante Chaos betrieblicher Arbeitsbeziehungen. Doch dies war bisher kein Anlass für gesetzliche Reformen. Wenn da-

gegen streikfähige und streikbereite Spartengewerkschaften auf den Plan treten und gegen den Trend der Lohndrückerei ausscheren, erwachsen angeblich Gefahren für das Tarifsysteem, die den Gesetzgeber veranlassen, zum größtmöglichen Schlag auszuholen und den aufmüppigen Verbänden den Weg zu verbindlichen Tarifverträgen zu versperren.

Die Rolle des Schurken im Spiel weist die Begründung des Gesetzentwurfs den »Arbeitnehmern in besonderer Schlüsselposition« zu. Andere sprechen von »Funktionseliten«. Diese Arbeitnehmergruppen verhinderten, so die Arbeitsministerin, Lohngerechtigkeit. Ihre Arbeit werde nicht nach Leistung, sondern »nach der Stellung oder Streikmacht im Betrieb« entlohnt. So entsteht das Bild einer ohnehin gut bezahlten Elite, die sich mit starken Ellenbogen angeblich auf Kosten der anderen bereichert. Wohl gemerkt, die Ministerin denkt dabei nicht an Banker, Finanzmarktakteure oder an Unternehmen, die es mit der Steuerzahlung nicht so genau nehmen. Nein, der Gesetzentwurf hat Arbeitnehmergruppen und Berufe im Visier, die allenfalls durch Qualifikation, Berufsstolz und Sozialprestige hervorstechen, sich jedoch in ihrer fremdbestimmten, abhängigen Arbeit in nichts vom Industriearbeiter oder der Verwaltungsangestellten unterscheiden.

Um nicht missverstanden zu werden: Berufsorganisationen sind gewerkschaftspolitisch nicht der richtige Weg. Nicht weil sie sich auf Kosten der übrigen Beschäftigten bereichern, sondern weil sie sich der Aufgabe entziehen, ihre Stärke zugleich für andere einzusetzen. Da Konfliktfähigkeit und Organisationsgrad ungleich verteilt sind, ist es gewerkschaftliche Grundaufgabe, Erfolge und Durchsetzungsvermögen der Starken so zu nutzen, dass auch die Schwachen mitgezogen werden. Dafür bieten Gewerkschaften mit umfassender Branchenzuständigkeit zwar keine Gewähr, doch die größten Chancen. Soweit Berufsverbände bestehen, waren und sind Tarifgemeinschaften der Ort, um die notwendige Solidarität zu leisten und Konkurrenz zu verhindern. Nur so können zwischengewerkschaftliche Konkurrenzen und Konflikte ausgeglichen werden, nicht aber mit Hilfe des Staates.

Dass in den letzten Jahren einige Berufsverbände, darunter die Lokführer, die Krankenhausärzte, die Piloten und Fluglotsen, ausgeschert sind und eigene Wege gehen, ist daher ärgerlich, aber kein Zufall. Die Verselbständigung fällt in eine Zeit verbreiteter und langanhaltender Lohnzurückhaltung mit insgesamt negativer Verteilungsbilanz. Wundert es, dass in solcher Lage durchsetzungsstarke Berufsgruppen zu Alleingängen neigen, um jedenfalls für sich den Verteilungsspielraum auszuschöpfen? Das alles ist misslich, doch keinesfalls durch gesetzlichen Eingriff in die Tarifautonomie zu lösen.

Einschränkung des Streikrechts

Wie unter einem Brennglas zeigt sich die Tragweite des geplanten Gesetzes an den jüngst erfolgten Streiks der Lokführer. Politik und Medien unternehmen derzeit alles, um einen trüben gesellschaftlichen Bodensatz an Illiberalität und Untertanenmoral aufzuspülen. Der Arbeiter hat brav und fügsam seinen Dienst zu tun, ohne Murren und Knurren. Wehe, er lehnt sich auf und kündigt gar vorübergehend den betrieblichen Gehorsam!

So hören wir, der Streik sei wegen seiner Fernwirkungen unverhältnismäßig. Mit Recht sind die Gerichte dem nicht gefolgt. Jeder Streik trifft zugleich Dritte. Das ist nicht neu. Schon im Mittelalter gab es, wenn die Bäcker streikten, keine Brötchen in der Stadt. Als das Grundgesetz nach langer konfliktreicher Vorgeschichte, an deren Anfang die Unterdrückung der Gewerkschaften stand, die Koalitionsfreiheit samt Streikrecht als Grundrecht anerkannte, hatte man nicht anders als heute Arbeitsniederlegungen in einer vielfach vernetzten Wirtschaft vor Augen. Mit Bedacht garantiert Artikel 9 Absatz 3 der Verfassung die Koalitionsfreiheit »für jedermann und für alle Berufe«. Wer fremdbestimmte Arbeit leistet, hat das unveräußerliche Recht, sich gemeinsam mit seinen Kollegen zu wehren, gleich ob er im Handwerk, in der Industrie, oder in Betrieben der privaten und öffentlichen Dienstleistung beschäftigt ist. Die Verfassung duldet kein Zwangsregime der Arbeit oder öffentliche Dienstverpflichtungen, auch nicht wenn die Arbeit der sogenannten Daseinsvorsorge dient. Die mit jedem Streik verbundenen mittelbaren Folgen sind in einer freiheitlichen Gesellschaft hinzunehmen. Die Rechtsordnung kennt nur eine Ausnahme: wenn Grundrechte Dritter, wie Leben und Gesundheit, gefährdet sind. Deshalb gibt es z. B. bei Streiks in Krankenhäusern, bei Rettungsdiensten oder Feuerwehr einvernehmlich geschlossene Notdienstvereinbarungen.

Im Lokführerstreik verhält sich der Bahn-Vorstand so, als gäbe es das Gesetz bereits und verschärft auf diese Weise den Konflikt. Streitpunkt ist die Forderung der GDL, auch die Zugbegleiter in den Tarifvertrag einzubeziehen. Die Gewerkschaft missbrauche damit die Streikfreiheit für tariffremde Machtinteressen. Der Vorwurf ist absurd. Natürlich ist es unschön, wenn die Gewerkschaftskonkurrenz auf die Zugbegleiter ausgedehnt wird. Für alle Gewerkschaften, übrigens auch im DGB gilt: Landnahme im bisher fremden Terrain tut nicht gut. Jede Konkurrenz und ihre Ausdehnung schaden. Nur werden durch die Expansion der GDL weder Tarifforderung noch Streik illegitim. Ja, im Vorfeld der gesetzlich dekretierten Tarifeinheit handelt die GDL aus ihrer Sicht durchaus rational. Wenn die Politik der Minderheitsgewerkschaft Tarifverträge und Existenz streitig macht, liegt es nahe, dass die so bedrängte Organisation ihre Zuständigkeit ausdehnt, um die betriebliche Mehrheit zu erlangen. Nach demselben Muster will sich derzeit die der Flugbegleiter (UFO) zu Lasten von ver.di in eine Branchengewerkschaft wandeln und Bodenpersonal aufnehmen. Auch sie will morgen nicht als Minderheitsgewerkschaft am Strick der gesetzlich verordneten Tarifeinheit hängen. So stiftet das Gesetz schon als Entwurf nicht Frieden, sondern tritt neue Konflikte los. Das macht auch vor DGB-Gewerkschaften nicht halt: Seit geraumer Zeit ufern Grenzstreitigkeiten unter ihnen aus. Zur Beilegung solcher Konflikte sieht der DGB ein Schiedsverfahren mit verbindlichen Entscheidungen vor. Dieses Prozedere dürfte an Attraktivität verlieren, wenn sich die wildernde Gewerkschaft ausrechnen kann, – vielleicht sogar mit Hilfe des Arbeitgebers – die Mehrheit im umkämpften Betrieb zu erlangen und damit die Konkurrentin zu verdrängen. Warum sollte sich die siegreiche Gewerkschaft dann auf ein Schiedsverfahren einlassen?

Kein Missbrauch

Zurück zum Missbrauchsvorwurf. Es tut gut, sich hin und wieder auf die Wurzeln der Koalitionsfreiheit zu besinnen. Das Grundrecht ist zuallererst ein individuelles Freiheitsrecht der Arbeitnehmer, sich mit anderen zusammenzuschließen, sich gemeinsam zu wehren, notfalls durch Verweigerung des Tag für Tag eingeübten betrieblichen Gehorsams. Wenn sich die Zugbegleiter der GDL anschließen, wenn sie sich gar von der EVG abwenden, ist das jeweils ihre freie, von der Verfassung geschützte Entscheidung. Auch die Gewerkschaft selbst ist geschützt und genießt kollektive Rechte. Das aber ändert nichts daran, dass zuvörderst jeder Arbeitnehmer die Freiheit hat, einer Gewerkschaft beizutreten, gewerkschaftliche Forderungen zu unterstützen und zu diesem Zweck zu streiken. Wer von dieser Freiheit Gebrauch macht, treibt weder Missbrauch noch dunkle Machtspiele. Auch die Aufforderung an Kollegen, gleichfalls beizutreten und sich der Arbeitsniederlegung anzuschließen, um die Gewerkschaft zu stärken, gehört zum Kern der Koalitionsfreiheit und ist kein Missbrauch. Von Missbrauch kann nur reden, wer sich in der Rolle des selbsternannten Zensors grundrechtlich geschützter Freiheitsausübung gefällt.

Behält man die Arbeitnehmer im Blick, erschließt sich auch die Schwere des von der großen Koalition geplanten Eingriffs. Bestehen kollidierende Tarifverträge, verlieren die Mitglieder der Gewerkschaft, die im Betrieb in der Minderheit sind, ihren Tarifschutz. Dem von ihnen vorbereiteten, verhandelten und durchgesetzten Tarifvertrag entzieht das Gesetz die rechtliche Geltung. Zum Kern der Koalitionsfreiheit gehört jedoch die gemeinsame Aushandlung und die rechtsverbindliche Vereinbarung der Arbeitsbedingungen. Zu diesem Zwecke haben sich die Mitglieder zusammengeschlossen, ihre Gewerkschaft unterstützt und gestärkt. Der Gesetzgeber, der ihnen dieses Recht auf autonome Aushandlung der »Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen« nimmt, macht die Mitgliedschaft sinnlos. Für Liederabende braucht man keine Gewerkschaft.

Die von der Regierung angebotenen Trostpflaster gehören in die Kategorie Volksverdummung. Zum einen erhält die unterlegene Gewerkschaft das Recht, ihre Forderungen »mündlich vorzutragen«. Doch das verpflichtet den Unternehmer zu nichts, noch nicht einmal zu Verhandlungen. Zum anderen kann die Minderheitsgewerkschaft, deren Tarifvertrag der gesetzlich angeordneten Verdrängung zum Opfer fällt, die »Nachzeichnung« des Mehrheitstarifvertrages verlangen, damit ihre Mitglieder nicht gänzlich tariflos gestellt werden. Doch das ist eben nicht ihr, sondern ein fremder Tarifvertrag, den sie ja gerade nicht gewollt haben. Zudem gilt das Nachzeichnungsrecht laut Regierungsentwurf nur dann, wenn zuvor zwei konkurrierende Tarifverträge abgeschlossen wurden. Lässt der Arbeitgeber dagegen mit Unterstützung des Gesetzes die ungeliebte Gewerkschaft ins Leere laufen und verweigert ihr jeglichen Abschluss – weil er ja ohnehin nicht gelten würde – entfällt auch das Nachzeichnungsrecht; die Mitglieder der kleineren Gewerkschaft blieben ohne Tarifschutz.

Stärkung der Unternehmer

Die Tarifkollision will der Gesetzentwurf nach dem Mehrheitsprinzip lösen. Den Zuschlag erhält der Tarifvertrag der Gewerkschaft, die im Betrieb die meisten Mitglieder hat. Die Ministerin feiert dies als Ausgeburt der Demokratie. So? Schaut man genauer hin, erhält der Arbeitgeber eine Schlüsselrolle. Maßgebend sind die Mehrheitsverhältnisse »im Betrieb«. Welche Arbeitseinheiten und welche Unternehmensteile als solcher gelten, entscheidet allein der Arbeitgeber. Sicher kann das Gefälle zwischen den Gewerkschaften so groß sein, dass es schwerfällt, die womöglich willfährige kleinere Gewerkschaft durch Betriebsmanipulation zur Mehrheitsgewerkschaft zu machen. Doch sobald sich die Größenverhältnisse annähern, hat es der Unternehmer in der Hand, die betrieblichen Grenzen durch Teilung oder Zusammenlegung so zu ziehen, dass die von ihm favorisierte Gewerkschaft und deren Tarifverträge die Mehrheitsvoraussetzung erfüllen. Insbesondere, wenn Verbände beteiligt sind, die der Gesetzentwurf im Visier hat, wird es den Unternehmern ein leichtes sein, die Domäne der jeweiligen Berufstätigen – Cockpit, Lokomotive, Krankenhaus – so in größere Einheiten einzubetten, dass die Mitglieder der Berufsgewerkschaft in der Minderheit bleiben. Gelenkte Demokratie nennt man das. So werden solche Gewerkschaften und die Tarifverträge prämiert, die dem Arbeitgeber genehm sind. Zufall?

Die Initiatoren des Gesetzes, die Arbeitgeberverbände, sind dennoch nicht zufrieden. Der Entwurf enthält nämlich kein Streikverbot. Dies war das eigentliche Ziel der Initiative. Die Ministerin spendet Trost. Sie erwarte gerichtliche Untersagungen, da der Streik für einen letztlich unwirksamen Tarifvertrag nicht verhältnismäßig sei. Auch wenn solche Hinweise womöglich die Eiferer in der CDU/CSU-Fraktion besänftigen und von einem ausdrücklichen Streikverbot abhalten sollen. Diese Erklärung ist ein Skandal: Es ist das erste Mal in der Geschichte der Bundesrepublik, dass ausgerechnet eine sozialdemokratische Ministerin sich für ein Streikverbot ausspricht. Man kann nur hoffen, dass die Gerichte angesichts des zu erwartenden Beschlusses des »Tarifeinheitsgesetzes« souverän genug sind und an die frühere Rechtsprechung anknüpfen. Ob nämlich ein konkurrierender Tarifvertrag mangels betrieblicher Mehrheit unwirksam ist, kann erst beim Abschluss entschieden werden, nicht jedoch zum früheren Zeitpunkt eines Streiks. Richter sind keine Hellseher; niemand kann ausschließen, dass sich die Mehrheitsverhältnisse während des Streiks ändern.

Nein, der eigentliche Angriff auf das Streikrecht liegt auf einer anderen Ebene. In allen Fällen, in denen eine Gewerkschaft aus der Minderheitenposition antritt und ihre Tarifforderung droht, ins Leere zu laufen, werden die Mitglieder kaum bereit sein, das Opfer eines Ausstands auf sich zu nehmen. Wer streikt schon in der Voraussicht, um die Früchte seines Einsatzes gebracht zu werden? So zeigt sich auch beim Streikrecht das Ziel des Gesetzentwurfs: Spartengewerkschaften, namentlich die, die in letzter Zeit durch Widerständigkeit und demokratischen Ungehorsam aufgefallen sind, sollen um Funktion und Existenzberechtigung gebracht werden. Das aber ist nichts anderes als Verfassungsbruch.

Verlogen

Joerg Helge Wagner
zum Tarifeinheitsgesetz



Dass ausgerechnet eine sozialdemokratische Arbeitsministerin einmal die Axt an das Grundrecht der Koalitionsfreiheit legt, ist eigentlich keine Überraschung: Vereinheitlichung statt Individualisierung – das ist ja geradezu ein sozialistisches Ideal. Auch der Beifall der Unternehmensverbände erstaunt wenig: Die bekümmerten jeden, der ihnen die Geschäfte erleichtert. Was die große Koalition – beteiligt sind auch das Justiz- und Innenministerium – nun vorhat, geht schon in Richtung Einheitsgewerkschaft: Akzeptiert eine Großgewerkschaft in einem Unternehmen nicht die womöglich weitergehenden Forderungen einer Sparten-gewerkschaft, sollen diese automatisch unter den Tisch fallen. Warum also sollte jemand noch einer kleinen Gewerkschaft beitreten? Ihr Ende durch Auszehrung ist offenbar Ziel des Gesetzes.

Konkurrenz will man nur unter den Betrieben dulden, nicht aber unter den Gewerkschaften, die deren Belegschaften vertreten. Und wenn eine Massengewerkschaft wie vor di einzelne Berufsgruppen wie etwa Fluglotsen nicht angemessen vertritt, haben die eben einfach Pech gehabt. Das ist besonders pervers, weil erst die Entmonopolisierung von Staatsbetrieben und deren Zerlegung in x Einzelbetriebe das Entstehen von Sparten-gewerkschaften befördert hat. Hier liegt auch der wahre politische Grund der Nahles-Initiative: Bei den kleinen, aber schlagkräftigen Gewerkschaften hat die SPD keinen Fuß mehr in der Tür. Nur bei den großen wie IG Metall oder vor di ist die personelle Verfüzung noch eng genug, um politisch Einfluss nehmen zu können.

Dieser Einfluss ist auch für die Arbeitgeberseite angenehm – zumindest, solange die SPD mitregiert und sogar den Wirtschaftsminister stellt. Also spielt man virtuos vierhändig auf dem Panik-Piano: Piloten und Lokführer legen das Land lahm! Die Tarifratschaft „zerfasert“! O weh! Daran, dass in vielen Betrieben längst Stammbelegschaft und geliebte Arbeitnehmer unterschiedlich für exakt die gleiche Tätigkeit bezahlt werden, nahmen Verbände wie Parteien bislang doch auch keinen Anstoß. Besonders widerlich ist es, wenn nun Sozialdemokraten mit Blick auf Piloten oder angestellten Ärzten von „Entsolidarisierung“ schwadronieren. Als ob man das Recht, für seine Arbeitsbedingungen zu kämpfen, ab einer gewissen Einkommensstufe gleichsam verwirkt habe.

Da sei das Bundesverfassungsgericht vor. In all dem verlogenen Elend bleibt nur die Vortreude auf die schallende Ohrfeige, die es Nahles & Co. verpassen wird.

joerg.helge.wagner@veser-kurier.de

Interview

Fragen an den Vorstand „Geschäftsführer“

Herr Dannenberg, als Geschäftsführer der GdF treten Sie nun ihre 3. Amtsperiode an, welche Themenbereiche stehen bei Ihnen in der nächsten Zeit auf der Agenda?

Dannenberg: Im Vordergrund stehen wie immer der Geschäftsbetrieb und die Geschäftsstelle. Beides soll weiterhin reibungslos funktionieren, was immer eine Herausforderung darstellt. Denn ein erreichtes Niveau zu erhalten ist genauso arbeitsreich wie der Weg dort hin. Auch der Austausch einiger technischer Gerätschaften ist damit verbunden, will sagen, ich werde auch Geld anfassen müssen. Nicht minder Wichtig ist die Beobachtung der nationalen und europäischen politischen Entscheidungen, um dann zusammen mit meinen Vorstandskollegen die GdF entsprechend aufzustellen.

Als Geschäftsführer der GdF sind Sie die Anlaufstation und auch das Bindeglied zwischen den Fachbereichen und den Mitarbeitern der Geschäftsstelle, wie klappt es mit der Abstimmung?

Dannenberg: Hier möchte ich dem Leser zunächst noch einmal vor Augen halten, dass der gesamte Bundesvorstand die Aufgaben ehrenamtlich erledigt. Wir sind nicht, wie zum Beispiel in einer Firma, permanent vor Ort in der Geschäftsstelle, sondern über die Republik verstreut und arbeiten im Rahmen unserer Freistellungen. Abstimmungsprozesse müssen daher zügig und ohne großen Aufwand erledigt werden, was sich in meinen Augen sehr gut eingespielt hat. Da ich grundsätzlich nur einmal pro Woche in der Geschäftsstelle bin, gibt es natürlich auch mal Unstimmigkeiten, die wir aber immer kurzfristig lösen konnten und können. Diese Situation verlangt von unseren Angestellten übrigens ein hohes Maß an Selbstdisziplin. Wichtig ist auch, dass ich für den disziplinarischen Teil zuständig bin und die fachlichen Vorgaben direkt aus den Vorstandsressorts kommen. So werden Reibungsverluste vermieden, erzeugt aber eine spezielle Multichef-Situation für unsere Mitarbeiterinnen.

Die tägliche Arbeit eines Geschäftsführers ist sicherlich sehr vielfältig, was gehört zu ihrem Arbeitsumfeld?

Dannenberg: Tägliche Arbeit ist richtig, wobei ich aber im Durchschnitt nur einmal pro Woche im Rahmen einer Freistellung in der Geschäftsstelle bin. An diesen Tagen stehen dann Bereiche an, die nicht über Email- oder Telefonkommunikation gelöst werden konnten. Auch ist mir dann das Gespräch mit unseren Mitarbeiterinnen sehr wichtig. Den Rest der Arbeit erledige ich in der Freizeit zu Hause.

Die Aufgaben eines Geschäftsführers sind in der GdF sicherlich ähnlich wie in einer normalen Firma. Abgesehen davon, dass die Finanzen in der Hand unserer Schatzmeisterin liegen, stehen bei mir sämtliche Themen um das Personal und den Betrieb der Geschäftsstelle auf der Agenda.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen eine erfolgreiche weitere Amtsperiode.



Axel Dannenberg,
Geschäftsführer

Themen brauchen Gesichter

Liebe Mitglieder, auf einer seiner letzten Vorstandssitzungen hat der Bundesvorstand unseren Kollegen Peter Schilling zum Referenten „ADMIN“ ernannt. Heute möchte ich euch Peter vorstellen und auch einige Worte zu diesem Projekt verlieren.



Vorab zu seiner Person:

Peter ist 57 Jahre alt und Vater von 2 erwachsenen Kindern. Er ist seit 1994 Mitarbeiter bei der DFS GmbH.

Dort begann sein Werdegang als Finanzcontroller in der damaligen Region Süd München und er war für die Standorte München, Karlsruhe und Nürnberg zuständig. Später wurde diese Verantwortung auf den Bereich der Centerniederlassung München reduziert.

Von 2004 bis 2006 war Peter als Projektleiter zuständig. Zuerst für die Verlagerung des Approach – Luftraumes Nürnberg aus dem Center Langen nach München. Dann folgte die Verlagerung von Teilen des unteren Luftraumes von Berlin nach München.

Anschließend war er von 2006 bis 2010 Personalleiter in München, um danach wieder als Projektleiter tätig zu sein. Aktuell verantwortet er die Einführung von PSS (paperless strip system) im Bereich Approach München.

Ebenfalls engagiert sich Peter sehr stark in der Betriebsratsarbeit in München und besitzt für diese Tätigkeit eine 50% – Teilfreistellung.

Darüber hinaus ist er seit mehr als 10 Jahren im Wirtschaftsausschuss der DFS tätig.

20 Jahre DFS-Erfahrung als Finanzcontroller, Projektleiter, Personalleiter und gut vernetzt. Erfahrener Generalist und mit beruflichen Erfahrungen aus dem Maschinenbau, der Baubranche; alles Merkmale, so denke ich, die ihn für die Vertretung der nicht operativen Mitarbeitern der DFS in der GdF, den sogenannten ADMIN, besonders qualifiziert.

Nachdem er, als Mitglied und Delegierter der GdF e. V. nun mehrere Delegiertenkonferenzen besucht hatte und er darüber hinaus fest stellen musste, dass die Akzeptanz und Mitarbeit in der Gewerkschaft gerade in den Ihn betreffenden Aufgabengebieten sehr gering war und ist, beschloss er Eigeninitiative zu ergreifen und wandte sich an den Bundesvorstand der GdF.

Dort brachte er sein Anliegen, nämlich gerne Ansprechpartner aller administrativen Mitarbeiter, egal ob Mitglied in der GdF oder nicht, zu sein vor.

Gleichzeitig präsentierte er auch erste Ideen, wie diese Mitglieder und auch sehr gerne zukünftige Mitglieder besser, also interessensgenauer und zielgerichteter in der GdF vertreten werden könnten.

Er würde sehr gerne Veränderungen erreichen und mitbegleiten, dazu hat er den ersten Schritt getan und wurde im Gegenzug zum Referenten „ADMIN“, direkt angehangen am Bundesvorsitzenden, ernannt.

In naher Zukunft wird er sich nun, auch mit Hilfe einer kleinen Projektgruppe, weitere Schritte erarbeiten, um seine Ideen und Gedanken in die Belegschaft zu transportieren und hofft auf zahlreiche Unterstützung aus allen Bereichen. Klar ist auch, dass dies keine Adhoc-Aktion, sondern langfristig angelegt werden soll.

Über das weitere Vorgehen werden wir zeitnah in Mitgliederinformationen aber auch hier im „der flugleiter“ aktuell berichten.

Peter selbst freut sich auf Anregungen und Angebote zur Mithilfe aller Art.

Auch wird er versuchen, gezielt Mitarbeiter anzusprechen, um so möglichst bald eine breite Basis des gegenseitigen Verständnisses zu erreichen, aber auch die bestehenden Sorgen und Bedenken sowohl der organisierten als auch der nichtorganisierten Mitarbeiter der DFS zu verstehen.

Jeder Wortbeitrag, egal welcher Art, kann und wird Peter auf seinem engagierten Weg helfen.

Der Bundesvorstand dankt Peter an dieser Stelle für seine angebotenes Engagement, sichert ihm jegliche Unterstützung zu und wünscht ihm bei seiner Aufgabe und dem selbst benannten Arbeitstiteln:

„**Themen brauchen Gesichter**“ sowie „**Wer nicht handelt wird behandelt**“ viel Erfolg.

Peter Schilling ist zu erreichen unter folgender Mail-Adresse: peter-christian.schilling@gdf.de

von Matthias Maas

Vom Bundesvorsitzenden der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

Wolfgang Kassebohm – Ein Arbeitnehmer durch und durch



von Matthias
Maas, Bundes-
vorsitzender

Am 08. Oktober 2014 verstarb unser Ehrenmitglied Wolfgang Kassebohm im Alter von 82 Jahren in Bremen. Mit diesen doch sehr persönlichen Worten würde ich gerne mein eigenes Verhältnis in wenigen Zeilen zu Wolfgang schildern, dabei aber klar stellen, dass es sich um meine persönliche Einzelmeinung handelt.

Zum ersten Mal gehört habe ich den Namen Wolfgang Kassebohm während meiner Ausbildung als Tower/Approach-Controller Anfang 1996 in der Regionalkontrollstelle Düsseldorf. Ich war bereits Mitglied im Verband deutscher Flugleiter (VdF) und dachte über ein weiterführendes Engagement als Delegierter nach. Einer meiner damaligen Coaches war Jürgen Beul. Wie sich sehr schnell heraus stellte, war Jürgen nicht nur Teilnehmer während der „Go-Slow und Sick-Out – Zeit“ Anfang der 70er Jahre, sondern als Düsseldorfer Fluglotsensprecher auch unmittelbar in die Entscheidungen und Aktionen mit eingebunden.

Damals fing er an mir Teile aus der Geschichte der Deutschen Flugsicherung zu erzählen, die so manch einer heute gerne wohl aus den Geschichtsbüchern tilgen würde. Ich hörte zum ersten Mal die Namen Wolfgang Kassebohm, Hans Stang, Klaus Piotkowski und Wolfgang Heim. Und die dazu gehörigen Geschichten waren um einiges spannender als so mancher Tatort-Krimi an den heutigen Sonntag Abenden. Da wurden Kollegen

vom Bundesverkehrsminister Lauritzen vom Dienst suspendiert, erhielten über Wochen und Monaten nur die Hälfte ihrer Besoldung und es war von telefonischen Abhöraktionen durch den BND die Rede, natürlich nie offiziell bestätigt.

Und dies alles nur, weil diese engagierten Kollegen, allen voran Wolfgang Kassebohm, für ihre Kollegen bessere Arbeitsbedingungen und damit auch eine Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr erstreiten wollten.

Den öffentlichen und politischen Druck, die Anfeindungen der Luftverkehrsgesellschaften und der anderen Berufsverbände (hierbei vor allem vom damaligen Chef der Vereinigung Cockpit, Gades,) über so viele Wochen und Monate stand zu halten nötigt mir persönlich höchsten Respekt ab. Auch die entstandene Solidarität unter den VdF-Mitgliedern war zu der damaligen Zeit wohl beispiellos.

Ich durfte aus dem „Schatzkistchen“ von Jürgen Beul die Originaldokumente (Spiegelberichte und Zeitungsausschnitte aus den 70ern) mir ansehen und studieren.

Noch größer war meine Freude allerdings, als ich im Frühjahr 2013, noch vor meiner Tätigkeit als GdF-Bundesvorsitzender, Wolfgang in Bremen persönlich kennen lernen durfte. Ein für mich sicherlich eindrucksvolles Erlebnis und prägendes Gespräch. In der Folgezeit hatten wir noch den ein oder anderen persönlichen Kontakt, sei es per E-Mail oder per Telefon, letztmalig Anfang Juli diesen Jahres.

Mit Wolfgang haben wir ein bedeutendes Stück der Geschichte VdF/GdF verloren.

WOLFGANG KASSEBOHM



von
Emmi Enneper

Flugsicherung bestimmte sein Leben. Nun ist er am 8.10.2014 im Alter von 82 Jahren verstorben.

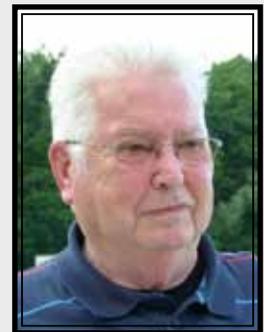
Einige wichtige Daten aus seinem Flugsicherungsleben: **1955** – Eintritt bei Bundesanstalt für Flugsicherung, **1956** – Tower-Lotse in Hamburg, **1957** – C-Lotse in Hannover, **ab 1962** auch Radarlotse, **ab 1974** in Bremen, **1985** Ruhestand.

Der „andere“ Werdegang:

1966 – 1985 Vorsitzender des VdF-Verband deutscher Flugleiter
1971 – 1983 Vorsitzender im Gesamtpersonalrat der BFS,
bis 1985 Mitglied, **1985** auch im Hauptpersonalrat des BMV
1985 – 2001 Geschäftsführer ATSC (Air Traffic Services Consulting)
2004 – 2009 Geschäftsführer OTSD (Optimized Traffic Systems Development) in Bremen, **2012** Ehrenmitglied in der GdF.

In seinem Amt als Vorsitzender des VdF- in besonders schwierigen Zeiten war und bleibt sein Verdienst das Engagement für den Verband. Er wurde mit anderen Vorstandsmitgliedern mehrere Jahre suspendiert, seine Beamtenbezüge halbiert. Er ist dann als A12-Beamter 1985 in den „Unruhestand“ gegangen und hat sein „know-how“ mit anderen Ex-Kollegen vermarktet.

Ich persönlich habe bei Wolfgang Kassebohm mein erstes „Flugsicherungserlebnis“, die Eignungsprüfung, vor 50 Jahren gehabt. Später holte er mich in den VdF und überredete mich, für den Gesamtpersonalrat zu kandidieren. So verdanke ich ihm ein erlebnisreiches, erfülltes Berufsleben. In den letzten Jahren hatte ich wieder häufiger Kontakt zu ihm. Er kam zu Kollegentreffen und GdF-Versammlungen – zu seinen „Betriebsleuten“. Ich habe versäumt ihn zu fragen, ob er sich vor 50 Jahren hätte vorstellen können, wo wir heute sind. Wir alle müssen heute „Danke“ sagen – vergessen sowieso nicht.





Beitragsanpassung 2015



DFS Deutsche Flugsicherung

Derzeit basieren die Mitgliederbeiträge auf den Vergütungstarifvertrag (VTV) Nr. 7 vom 1.1.2013. Mit Wirkung ab 1.1.2015 werden die Mitglieder-

beiträge an den VTV Nr. 8, Tabelle Anlage 2 angepasst. Dort wurden die Gehälter nach Abschluss der Tarifverhandlungen im April 2014 rückwirkend ab 1.1.2014 um 1,8% angehoben. Dementsprechend erhöht sich nun nach einem Jahr auch der satzungsgemäße GdF-Beitrag ab Januar 2015. Je nach Vergütungsgruppe und kaufmännischer Rundung entspricht das 1 bis maximal 2 Euro pro Monat. Der Fachbereich FSTD berücksichtigt zudem das seit September 2014 eingeführte Vergütungsband P.

Die „alten“ VG10er

Die beim Fachbereich FSBD auch beim SEPA-Lastschriftzugang auf dem Kontoauszug ausgewiesene Vergütungsgruppe „VG10 alt“ gem. VTV §3 (3) wird zum 31.12.2014 aufgelöst und ab 2015 wieder in die „richtige“ VG10 der Gehaltstabelle VTV 8 Anlage 2 integriert.

Zur Erinnerung: 2011 gab es in den Tarifverhandlungen zwischen den Tarifvertragsparteien GdF und DFS zunächst keine Einigung, sodass der Arbeitsrechtler Herr Volker Rieble als Schlichter bemüht wurde. Ein Streitpunkt war im Eingruppierungstarifvertrag die Höhergruppierung der Senior-Lotsen, wenn diese außerdem noch als Ausbilder und Prüfer und zusätzlich als Aufsichtsführender Lotse eingesetzt werden, oder als Beobachter oder als Prüfer für Englisch oder Assessment oder als CISM-Berater.* (*Version ETV 2011 in der Fassung vom 31.8.2012*) Die GdF konnte sich mit der Höhergruppierung durchsetzen, allerdings mit dem Zugeständnis, auf Vorschlag des Schlichters die VG10 um 250 Euro abzusenken. Damit nicht diejenigen, die zu dem Zeitpunkt bereits aufgrund anderer Kriterien in der VG10 eingruppiert waren, von heute auf morgen einen Abschlag von 250 Euro hinzunehmen hatten, etablierten die Tarifpartner ab diesem Zeitpunkt für die Bänder D bis G vorübergehend zwei VG10. Die alten Bestands-VG10er behielten weiter ihr um 250 Euro höheres Gehalt, nehmen dafür aber seitdem solange stets mit 1% weniger an tariflich ausgehandelten Gehaltssteigerungen teil, bis sich „VG10alt“ und „VG10neu“ angeglichen haben. Dieser Zeitpunkt ist im VTV Nr. 8 zwar noch nicht durchgehend erreicht, dennoch verschmelzen wir im Fachbereich FSBD bereits ab Januar 2015 beide VG10 wieder zu einer.

Begründung: Im Band D, sowie im Band E Stufe 1 gibt es zwar noch Differenzen, sie sind aber so geringfügig, dass sich bei Berechnung des einprozentigen, kaufmännisch auf volle Euro gerundeten GdF-Beitrags keine Unterschiede mehr ergeben.

**Dies ist keine Tarifinfo. Dennoch an dieser Stelle der Vollständigkeit halber der Hinweis: Der mitgliederinternen Kritik zur Verknüpfung des CISM-Peers an die VG10 wurde vom Tarifressort der GdF im ETV 2011 in der aktuellen Fassung vom 15.09.2014 Rechnung getragen. Die CISM-Berater(innen) sind Vertrauenspersonen, welche weiterhin von den Kolleginnen und Kollegen gewählt werden. Für die Kandidatur ist es nicht Voraussetzung, die Eignungskriterien der VG10 zu erfüllen.*

Vorfeldkontrolle

Für unsere dortigen Mitglieder berechnen sich die Beiträge nach dem Jahreswechsel auf die am 1.1.2015 in Kraft tretenden Gehaltstabellen.



Regionalflughäfen

Auch hier treten häufig innerhalb der ungekündigten Tarifvertragslaufzeiten zum 1.1.2015 neue Gehaltstabellen für unsere dortigen Mitglieder in Kraft. Bei den folgenden Tarifpartnern der GdF passen wir die Beiträge im Januar dementsprechend an; bei Baden Airpark auf den Stand 1. Juli 2013. Da die Mitgliederbeiträge aktuell häufig noch auf Anfang 2013 basieren, fallen die Steigerungen i. d. R. etwas höher aus als bei der DFS.





FLUGHAFEN
KASSEL-CALDEN



THE TOWER COMPANY

Datenänderungen

Wie jedes Jahr auch diesmal abschließend wieder der Aufruf, unserer Geschäftsstelle Änderungen der persönlichen Daten wie Adresse, Telefon, email, Bankverbindung, Eingruppierung (*hier insbesondere Teilzeit, Elternzeit, OJT-Ende/Erwerb der Vollzulassung*) mitzuteilen. Die GdF erhält bewusst keine Datenänderungen von den Arbeitgebern.

- ✓ **Telefon** 069 / 2440468-0
- ✓ **Fax** 069 / 2440468-20
- ✓ **Aktualisierung via** www.gdf.de, im geschützten Mitgliederbereich unter „Profil“ die Änderungen eintragen und senden. Wer kein Passwort besitzt oder es vergessen hat beantragt es mit einer formlosen email mit Namensangabe bei webmaster@gdf.de
- ✓ Änderungen dem örtlichen **Obmann** mitteilen

Allen Kolleginnen und Kollegen wünschen wir gesegnete Feiertage und ein gesundes 2015.

Delegiertenwahl 2015

Der Bundesvorstand der GdF hat für die Wahl der Delegierten 2015 den Wahlzeitraum 13. – 24.04.2015 festgelegt.

In den ÖMVen haben die Obleute nun die Aufgabe, rasch den Wahlvorstand zu bilden. Dabei ist wichtig, dass der Wahlvorstand nicht für das Amt des Delegierten kandidieren darf.

Die Namen der Wahlvorstände werden dann sofort den Fachbereichen gemeldet. Die Fachbereiche wiederum senden den Wahlvorständen die Listen mit den wahlberechtigten Mitgliedern zur Kontrolle und/oder Vervollständigung zu. Mit Erlass des Wahlausschreibens sind diese Listen den Mitgliedern beim Obmann oder beim Wahlvorstand zur Einsicht zur Verfügung zu stellen.

ÖMVen, bei denen sich der Wahlvorstand für eine Wahlversammlung entscheidet, suchen sich bitte einen Tag aus dem o. a. Wahlzeitraum für Durchführung der Stimmabgabe aus. ÖMVen, bei denen sich der Wahlvorstand für eine Briefwahl entscheidet, können entweder den gesamten Wahlzeitraum für ihre Wahl nutzen oder einen kürzeren Zeitabschnitt innerhalb des o. a. Wahlzeitraumes aussuchen.

Der Wahlvorstand muss mindestens vier Wochen vor dem ersten Tag der Stimmabgabe das Wahlausschreiben erstellt und vor Ort veröffentlicht haben.



Sehr wichtig ist, dass der Wahlvorstand der jeweiligen ÖMV dem Bundesvorstand oder der Geschäftsstelle bis zum 10.01.2015 seinen Wahltermin oder bei Briefwahl seinen festgelegten Wahlzeitraum mitteilt. Satzungsgemäß werden die Termine aller ÖMVen dann im Februar flugleiter, also mindestens 4 Wochen vor dem ersten möglichen Wahltermin, veröffentlicht.

Bei Rückfragen steht euch die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.

Der Bundesvorstand

FSBD-Info



von
Joachim Nolte

Allgemeines

Im zurückliegenden Zeitraum wurden einige repräsentative Aufgaben übernommen, u.a. bei DFS, DWD, Betriebsräten und politischen Netzwerken.

Zwischenzeitlich wurde vom Bundesvorstand zu den Delegiertenwahlen 2015 aufgerufen. Wahlorganisatorisch werden diese fachbereichsspezifisch über die jeweiligen eigenen ÖMVn gewählt. Für zusätzliche Hilfen stehen die FSBD-Geschäftsstelle und der FSBD-Vorstand zur Verfügung.

Einer der fachlichen Schwerpunktsachverhalte 2014, nämlich die FIS-Zentralisierung, gerät mehr und mehr auf die Zielgrade einer endgültigen Entscheidung. Der DFS-Geschäftsbereich Center weist zwar beharrlich und optimistisch auf einen ökonomischen Vorteil einer Zentralisierung hin. Allerdings zeigt dieser sich noch nicht in einer fachlich wie verkehrstechnisch sinnvollen Relation. Gemessen an den DFS-seitigen rhetorischen Vorankündigungen, es käme bei einer solchen Verlagerung mindestens zu einer gleichwertigen Erbringung der Dienste, was deren Qualitäten gegenüber dem Nutzer angeht, bestehen hier bislang überhaupt keine konkreten Aussagen seitens des DFS-Projektes zu einer eigens angekündigten konzeptuellen Positionierung.

Frühere Workshops in Expertenrunde zum Thema FIS-Zentralisierung hatten erbracht, dass eine Zentralisierungsmaßnahme nicht sinnvoll und auch nicht vorteilhaft wäre. Auch der FSBD sieht hierin aktuell fachliche Zweifel und politische Kritik als angemessen an.

Sicherlich wäre auch die Meinung von Luftraumnutzern in diesem Zusammenhang nicht unerheblich, zumal die DFS sich einer Öffentlichkeit verpflichtet zeigen muss.

Ansprechpartner:

Leiter des Fachbereiches
(joachim.nolte@gdf.de)

Fachliches

Virtual TWR

Die European Cockpit Association (ECA) hat ein detailliertes Positionspapier zu Remote/Virtual TWR veröffentlicht. Aufgrund der guten Zusammenarbeit zwischen IFATCA und ECA sind eine Menge flugsicherungsrelevanter Argumente in dem Papier enthalten. Das komplette Positionspapier der ECA kann unter <https://www.eurocockp>

pit.be/stories/20141110/remote-tower-services#position heruntergeladen werden.

In Schweden hat der dortige Flugsicherungsanbieter LFV von den Behörden eine „operating licence for remote tower services“ erhalten. Somit wird nach derzeitigen Planungen ab dem ersten Quartal 2015 am Flugplatz von Örnköldsvik zum weltersten Mal der Flugplatzkontrolldienst nicht aus einem vor Ort befindlichen Kontrollturm erbracht. Einzelheiten zum geplanten Betriebsablauf sind aus der Jubel-Pressemeldung von LFV naturgemäß nicht ersichtlich, der FSBD wird aber am Ball bleiben: <http://www.lfv.se/en/News/News-20141/LFV-first-in-the-world-to-have-an-operating-licence-for-remote-towers/>

Einfachbesetzung an DFS-Kontrolltürmen

Eine Abordnung des FSBD-Vorstandes hat sich nochmals mit der Leitung des DFS-GB TWR getroffen, um sich detailliert über das für die Ermittlung der bei Einfachbesetzung geltenden Verkehrswerte herangezogene Belastungsmodell zu informieren und auszutauschen. Die DFS ist leider weiterhin nicht bereit, auf Einfachbesetzung in verkehrsarmen Zeiten gänzlich zu verzichten. Eine Risikobewertung (was wären bei einem Ausfall der Platzkontrolle die rechtlichen und/oder finanziellen Konsequenzen für die DFS?) wird jeweils örtlich durchgeführt. Der FSBD-Vorstand hat in diesem Zusammenhang gefordert, dass zumindest für den hoheitlichen Aufgabenbereich der Flugsicherung (Zugang zum Luftraum für Polizei und Katastrophenschutz) eine Dienstleistung sichergestellt sein muss. Dies wird nach Angaben der DFS entweder durch Rufbereitschaft oder durch Übernahme der CTR durch die Anflugkontrolle gewährleistet.

Darüber hinaus hat der FSBD-Vorstand psychologische Schulungen angeregt, wie betroffene Kollegen bei Einfachbesetzung mit einem sicherheitsempfindlichen Störfall im Verkehrsablauf umgehen könnten – sowohl der beteiligte Kollege als auch die Führungskräfte. Diese Schulungen könnten Teil der Emergency Refresher sein. Eventuell kann man sich bei anderen Berufsbildern (beispielsweise Lokführern) bedienen?

SERA

Die AG FIS hat getagt und sich unter anderem mit der fortlaufenden Umsetzung von SERA in nationales Recht beschäftigt. Unter anderem wurden die inzwischen veröffentlichten NFL untersucht und auf Schwachstellen abgeklopft. Der FSBD-Vorstand hat darüber hinaus mit dem Bundesverkehrsministerium Kontakt aufgenommen und seine Bereitschaft zur Zusammenarbeit bei der weiteren Umsetzung von SERA bekundet. Eine Antwort steht derzeit noch aus, jedoch wurde ein NFL (das zu IFR

in Luftraum G) bereits auf Anregung des FSBD-Vorstandes geändert. Die operationellen Änderungen für FVK und FIS werden derzeit in den Betrieben der DFS bereits in Briefings bekannt gemacht. Ob auch die anderen Flugsicherungsanbieter in Deutschland ihr Personal entsprechend informieren, ist uns derzeit nicht bekannt. Wir erkennen jedoch an, dass es für alle Flugsicherungsanbieter schwierig ist, rechtzeitig und umfassend zu informieren, da viele Dinge auch kurz vor Inkrafttreten von SERA am 5.12.2014 noch im Fluss sind. Die derzeit verfügbaren NFL können auf der Homepage der DFS unter http://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Customer%20Relations/SERA/ eingesehen werden. Wer Rückfragen oder Anmerkungen zu den NFL hat, kann sich auch gern an den FSBD-Vorstand wenden.

Luftraum C

Im Rahmen der Harmonisierung der Luftfahrerscheine in der EU (quasi eine Art SERA für Pilotenlizenzen) ist die CVFR-Qualifikation ersatzlos weggefallen. Von daher stellt sich für den FSBD-Vorstand die Frage, ob die derzeit veröffentlichten Zugangsbeschränkungen zum Luftraum C (zu finden in der AIP VFR) überhaupt noch gültig sind, oder wie sonst die erhöhten Anforderungen an die VFR-Piloten in Bezug auf Höhen- und Kursgenauigkeit sichergestellt werden können. Auch hier versuchen wir eine Klärung herbeizuführen.

Ansprechpartner:

Vorstand für fachliche Angelegenheiten
(alexander.schwassmann@gdf.de)

Bereich Flugdatenbearbeiter (FDB)

FIS Zentralisierung

Dieses Thema hat und wird uns auch in den nächsten Monaten stark beschäftigen. Das Projekt der DFS zur Zentralisierung der FIS Dienste hat eine Empfehlungsvorlage bis zum Februar nächsten Jahres bei der DFS Geschäftsführung angekündigt. Der Geschäftsbereich Center hat dem FSBD-Vorstand vorab in einem Gespräch zugesagt, noch vor diesem Termin die konzeptuellen Ergebnisse des Projektteams vorzustellen. Spannend ist auch, wie ggfs. der wirtschaftliche Nutzen einer Zentralisierung neu bewertet wurde. Ein Fragenkatalog zu Sachfragen der Umsetzung von SERA am 05.12.14 bei FIS wurde dem Geschäftsbereich Center zugesandt. Eine entsprechende Antwort dazu steht noch aus.

FMP Berechtigung

Die aus unserer Sicht längst überfällige Fragestellung zu einer FMP Berechtigungspflicht wurde nun vom FSBD Vorstand an das BAF weitergeleitet. Da die DFS eine Berechtigung, trotz der immer wichtiger werdenden Tätigkeit in jedem Center und den damit gewachsenen Anforderungen und Verantwortlichkeiten für sich nicht sieht, werden wir nun an ande-

rer Stelle versuchen darauf hinzuwirken, eine Berechtigung für diese Schlüsselposition umzusetzen.

FDB Konzept

PSS, VAFORIT und zukünftig iCAS führen zu einem sich stetig verändernden Berufsbild im Bereich der Flugdatenbearbeitung. Im Bereich der Flugberater soll ebenfalls ein neues System eingeführt werden. Flugdatenbearbeiter an den DFS Towers wurden teilweise abgeschafft oder – wie an den großen Airports – mit anderen und teilweise neuen Aufgaben betraut.

Neue Systeme, Verfahren und zukünftige Veränderungen in der Flugsicherungslandschaft führen zu neuen Aufgaben und anderen Tätigkeiten. Eine Anpassung der Sichtweise auf das Berufsbild findet aber so noch nicht statt. Die hohe Qualifizierung der Mitarbeiter in diesen Bereichen verlangt jedoch eine sinnvolle Anpassung an die neuen Umfelder. Wir wollen in der AG FDB Möglichkeiten aufzeigen, diese Qualifikationen und dieses Know-How im Unternehmen sinnvoll einzusetzen. „Open minded“ sollen hier neue Herausforderungen für unsere Kolleginnen und Kollegen gefunden werden. Dazu möchte ich folgendes Statement eines jungen Kollegen gerne wiedergeben:

„An der Akademie dachte ich, was für einen herausragenden, tollen und verantwortungsvollen Beruf ein FDB hat. Was wir alles lernen und wissen mussten. Seit ich nun an meinem neuen Arbeitsplatz ausgebildet bin, wird dieses erlernte Wissen aber gar nicht mehr abgefragt. Welche Zukunft habe ich denn im Unternehmen?“

Dies stimmt mit Blick auf motivationale Ausgangslagen sehr nachdenklich und ist fachliche Herausforderung zugleich, denn der FDB-Support für die Fluglotsen wird auch zukünftig gebraucht werden, in welcher Art auch immer. Zusätzlich wird auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht, sich hier beim FSBD fachlich mit einzubringen.

Ansprechpartner:

Vorstand FDB/LDM
(oliver.wessollek@gdf.de)

Bereich Beruflich und Soziales

Tarifebene

Die AG Zukunftssicherung hat nunmehr ihre 3. Sitzung abgehalten. Dieses Mal sind wir sehr produktiv vorangekommen. Langsam gelingt es der AG spezifische Themenfelder zu definieren, die in diesem Zusammenhang eine besondere Aufmerksamkeit bedürfen. Die AG hat auf der letzten Sitzung die Materialsammlung und Themensammlung vervollständigt. Nun sollen die Themen- und Tarifgebiete sortiert und detaillierter bearbeitet

werden, wenngleich die Inhalte aufgrund ihrer politischen Sensibilität an dieser Stelle nicht näher erörtert werden sollen.

Es zeigt sich auch, dass einige Themenfelder zwar einer genaueren Betrachtung würdig sind, aber in die Ebene der Fachbereiche gehören. Dort werden wir entsprechend in der nahen Zukunft aktiv werden.

Ansprechpartner:

FSBD Vorstand für Berufliches & Soziales
roman.schuetz@gdf.de

Internationales

IFATCA-Ebene

Der FSBD ist in diversen Bereichen der IFATCA aktiv: Als Repräsentanten der IFATCA bei der ICAO, bei SESAR oder als Mitglied in den internen Arbeitsgruppen, die sich mit der beruflich-sozialen oder technischen Ausrichtung der IFATCA beschäftigen.

Als eines der Gründungsmitglieder der IFATCA von 1961 (als VDF) nimmt die GdF natürlich auch an den jährlichen European Regional Meetings teil. Ein kurzer Bericht vom diesjährigen Treffen findet sich in dieser Ausgabe.

Seit Oktober hat die IFATCA wieder einen Schatzmeister. Jeremy Thompson aus Neuseeland wird dieses Amt bis zu einer Neuwahl auf der nächsten IFATCA Annual Conference im April 2015 kommissarisch übernehmen. Nachdem sein Vorgänger aus den USA für eine Wiederwahl auf der vergangenen Jahreskonferenz nicht zur Verfügung stand, blieb das Amt zunächst unbesetzt.

Zusammen mit Eurocontrol plant die IFATCA drei bis vier weitere Kurse für 18 bis 24 sogenannte Prosecutor Experts. Dazu soll bis Ende des Jahres ein zweiter Aufruf an die Member Associations erfolgen, geeignete Kandidaten zu finden. In vier Kursen sind bereits fast 40 solcher Experten geschult worden. Da viele aus dem ACC Bereich kamen, soll nun bevorzugt Bewerbern aus dem TWR und APP Bereich eine Chance gegeben werden.

Die IFATCA Prosecutor Experts sollen im Falle einer strafrechtlichen Ermittlung nach einem ATC-bezogenen Un- oder Vorfall den Strafverfolgern und Richtern mit fachlichem Wissen zur Seite stehen können. Sechs GdF-Mitglieder wurden bereits für die ersten vier Kurse ausgewählt, ein Bericht über diese Weiterbildung ist im „der flugleiter“ 04/05 2013 nachzulesen.

ATCEUC/ SES- Ebene

Anfang Oktober tagte das ATCEUC Autumn Meeting in Sarajevo, Bosnien und Herzegowina.

In umfangreichen Präsentationen erläuterte der ATCEUC-Vorstand seine Arbeit. ATCEUC ist nicht nur auf politischer Ebene aktiv, sondern ist als anerkannter Sozialpartner der EU auch an fachlichen Entwicklungen bei EASA und SESAR beteiligt. Dies mag in erster Linie als Aufgabe von IFATCA erscheinen, allerdings sind, im Gegensatz zur GdF, nicht alle Mitglieder von ATCEUC, welche in erster Linie Gewerkschaften sind, auch in der (den beruflichen Fachverbänden vorbehaltenen) IFATCA organisiert.

Hingewiesen wurde erneut auf die kommenden Änderungen der EU- Durchführungsverordnung 805/2011 „ATCO Licensing“. So wird 18 das Mindestalter für den Erhalt einer Lizenz werden, und zusätzlich zur jetzigen Ausbilderberechtigung wird es eine Berechtigung als Simulator-Instructor (STDI) geben. Beide werden zeitlich begrenzt.

Sorge bereitet ein Passus, der es ermöglichen würde, das ein Check-out von Prüfern abgenommen werden könnte, von denen selber keiner die Berechtigung für den Arbeitsplatz haben müsste. Hierzu steht der Vorstand im Kontakt mit der Kommission.

Joe Sultana, Direktor des Network Manager, erläuterte die möglichen Auswirkungen des SES2+ Pakets auf seine Aufgaben. Der Network Manager, derzeit als eine Funktion von Eurocontrol organisiert, könnte derart nicht weiter bestehen, sondern müsste laut EU eine industrielle Partnerschaft eingehen.

Ob das SES2+ Paket bei der neuen EU-Kommission eine gleichbleibende Priorität genießen wird wie bisher, bleibt abzuwarten. Zu hoffen ist, dass es sich immerhin verzögern und abschwächen lassen wird. Zumindest scheinen einige EU-Staaten gemerkt zu haben, dass eine Schwächung der nationalen Aufsichtsbehörden – und damit die Verlagerung der Macht über die nationalen Lufträume nach Brüssel vorrangig auf die EU-Kommission – nicht im eigenen Interesse sein wird. Trotzdem würde ein SES2+ Paket mit dem sogenannten unbundling of services (FS-Technik, AIS, Met) den Weg zur Deregulierung frei machen.

Ausgiebig wurden im Plenum mehrere Vorschläge zur Satzungsänderung diskutiert.

Abgelehnt wurde der Vorschlag, das Wahlrecht nach der Anzahl der Mitglieder zu richten (wie es bei der Membership Fee schon der Fall ist). Derzeit hat jede Mitgliedsorganisation eine Stimme. Das kann bedeuten, dass kleinere Länder, die aber mit zwei oder mehr Gewerkschaften in ATCEUC vertreten sind, unverhältnismäßig viele Stimmen im Vergleich zu anderen, größeren Gewerkschaften haben.

Bestimmt wurde, dass bis zum nächsten Meeting im März 2015 der Hauptsitz von ATCEUC von Aix-en-Provence nach Brüssel verlagert werden soll. Außerdem wird es – unter GdF Beteiligung – eine Arbeitsgruppe geben, die einen konkreten Vorschlag zur Aufnahme von FS-Technikern bei ATCEUC erarbeiten wird.

MARC/MOSAIC, FABEC-Ebene

Seit Gründung von MARC im Jahr 2009 werden durch ihre Mitglieder (Berufsverbände und Gewerkschaften aus Maastricht UAC, BENELUX, der Schweiz, Frankreich und Deutschland) gemeinsame Ziele auf europäischer und vor allem der FABEC-Ebene verfolgt. Zugrunde liegt das seit 2005 entwickelte MOSAIC-Konzept. Dies ist ein eigener Vorschlag für einen Single European Sky, der in erster Linie Abstand nimmt von einem derzeit von der EU favorisierten Wettbewerbsparadigma und einen gemeinsamen Flugsicherungsanbieter fordert, von „ground to unlimited“. (www.project-mosaic.eu).

Ein nächstes Treffen von MARC ist erst für den 11.-12. Dezember geplant.

Dennoch fanden mit Beteiligung von MARC zwei Social Dialogue Meetings auf FABEC-Ebene statt. Der Social Dialogue wird im FABEC zur Zeit auf zwei Ebenen organisiert. Zum einen treffen sich CEOs und Mitarbeitervertreter auf höchster Ebene zweimal jährlich im Social Dialogue Committee, so zuletzt am 3. November in Brüssel. Desweiteren sind Workshops auf fachlicher Ebene vorgesehen. Auf Beschluss des

vorangegangenen Social Dialogue Committees hin, wurde ein solcher, zum ersten Mal überhaupt, im Oktober in Genf organisiert.

Unter Leitung vom Chairman des FABEC Standing Committees Operations wurde der aktuelle Stand der verschiedenen FABEC-Projekte erläutert und diskutiert. Wie bereits schon beschrieben, sind das die ACC Amsterdam, Bremen und Maastricht betreffende Projekt CBA (Cross Border Area) Land/Central West und das Deutschland, die Schweiz und Frankreich einschliessende Projekt CBA South-East vorerst verzögert. Ersteres aufgrund der zivil-militärischen Integration in den Niederlanden, letzteres aus Personalgründen in Reims UAC. Die Projekte Free Route Airspace und XMAN (Cross Border Arrival Manager) müssen an die SESAR Pilot-Common-Projects angepasst werden.

Von Seiten MARC wurde festgestellt, dass eine klare Vorstellung hilfreich wäre, wohin es mit dem FABEC in seinen konkreten Details gehen soll. Ein weiterer Workshop zu institutionellen und finanziellen Themen wurde deshalb angeregt.

Ansprechpartner:

FSBD Vorstand für Internationales

(jonathan.boetig@gdf.de)



„Es gibt nichts Unmögliches“

Hier ein Auszug aus unseren Dienstleistungen:

- Haushaltsauflösungen, Umzüge
- Besorgungs-, Bank- und Postfachfahrten
 - Transporte aller Art
- Kurierfahrten, Dokumentenfahrten
 - Direktfahrten, Terminfahrten

Und all diese Dienstleistungen führen wir natürlich verantwortlich, flexibel, schnell und zuverlässig aus.

RUFEN SIE UNS AN

0177 – 310 82 73 oder **06102 – 59 95 59**

www.lasttaxi-kurier.de

Bericht aus dem Bundesfachbereich Flugsicherungs-Technische Dienste (FSTD)



von
Thorsten Wehe

Geschäftsverteilung im Fachbereichsvorstand

Der Fachbereichsvorstand FSTD hat im Nachgang der Fachbereichskonferenz die Geschäftsverteilung im Vorstand vorgenommen. Das Portfolio der Vorstände umfasst die Themen interne Kommunikation, Organisation der Mitgliederverwaltung / Buchhaltung, Organisation der Geschäftsstelle, Lobbying, nationale und internationale Berufspolitik, Tarifpolitik, die erweiterte Inbetriebhaltung FS-Technik, Strategie und Grundsatzfragen, Beruf und Familie, Zukünftige FS-Systeme, Gesamtkoordination des Fachbereiches sowie Mitwirkung an diesem Magazin. Vier Referenten unterstützen den Vorstand.

Erlaubnisausbildung

Das Thema Erlaubnisausbildung bzw. die Anlage 6 der FSPersAV (Grundlegende Ausbildung für flugsicherungstechnisches Personal) nimmt weiter einen großen Raum in der Vorstandsarbeit ein. Der Fachbereich FSTD der GdF besteht auf die Umsetzung einer Vereinbarung im Rahmen der letzten Vergütungsrunde. Danach wird die DFS alle FS-Ingenieure und FS-Techniker in einem umfassenden Schulungsprogramm in allen grundlegenden Qualifikationen schulen. Diese Regelung wird voraussichtlich im Rahmen einer Gesamtbetriebsvereinbarung festgeschrieben. Der Fachbereichsvorstand hat in einem ausführlichen Gespräch mit Vertretern des BAF die grundsätzliche Auffassung vorgetragen, dass nur eine umfassende, grundlegende Ausbildung dem deutschen Standard im Hinblick auf die hohen Anforderungen, die an dieses Personal zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs zu stellen sind, gerecht wird. Das BAF ist allerdings aktuell der Auffassung, dass die heute in § 39 FSPersAV beschriebene „eingeschränkte Erlaubnis“ zum Standard erklärt wird. Der Vorstand ist sehr besorgt, dass hier im Allgemeinen ein massiver Einschnitt in die Ausbildungsqualität vorgenommen wird. Den Sachverhalt werden wir weiter verfolgen.

Kommunikation

Mitglieder des Vorstands haben an mehreren örtlichen Mitgliederversammlungen teilgenommen. Insbesondere nutzte der neue Vorsitzende des Fachbereichs die Gelegenheit, sich

bei den Mitgliedern vorzustellen, über aktuelle Themen zu unterrichten und sich den Fragen zu stellen.

SES2+

Das s.g. Gesetzespaket SES2+ der Europäischen Union wird mit höchster Wahrscheinlichkeit in diesem Jahr nicht mehr verabschiedet. Die Beratungen im europäischen Rat (Vertreter der Mitgliedsstaaten) nehmen aufgrund weitergehender Bedenken der Staatenvertreter mehr Zeit in Anspruch als von der Kommission und dem Parlament der EU vorgesehen. Mit der Benennung der neuen EU-Kommissarin Violeta Bulc aus Slowenien für den Politikbereich Transport, hat sich auch das Personalkarussell in Brüssel begonnen zu drehen. Die Vertreter im Bereich internationale Berufspolitik werden schnellstmöglich Kontakte zu den neuen Entscheidungsträgern knüpfen.

ATCEUC

Anfang Oktober hat die ATCEUC im Rahmen ihrer 46. Vollversammlung umfangreiche Satzungsänderungen eingeleitet. Die meisten Arbeitspapiere wurden angenommen, so dass jetzt konkrete Änderungsvorschläge ausgearbeitet werden können. U.a. wird die Öffnung für Flugsicherungstechnisches Personal detailliert vorbereitet.

Ausblick

Auch wenn, wie z.B. beim Thema SES2+, sich die Lage anscheinend beruhigt, wird der Fachbereichsvorstand die Situation sehr aufmerksam beobachten. Wir werden nicht nachlassen, die Kontakte zu BAF, BMVI, Europäische Kommission und Europäisches Parlament zu intensivieren, um die Interessen der Mitglieder im Fachbereich FSTD mit Nachdruck zu vertreten. Mit der Geschäftsführung der DFS hat sich ein fester, kontinuierlicher Dialog entwickelt. Dies erachtet der Vorstand als positives Signal. Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht, dass der Bund als Eigentümer der DFS über die Referenzperiode 2 (2015 bis 2019) mit insgesamt 500 Mio Euro das Eigenkapital der DFS stärken wird. Dem folgend wird zukünftig der Steuerzahler in Deutschland die Fluggesellschaften von steigenden Flugsicherungsgebühren bewahren. Dies basierend auf einer unrealistischen Verkehrsprognose aus Brüssel. Wie lange wollen sich Bund und Steuerzahler sich dieses Treiben in Brüssel noch anschauen?

Vorstandsmitglieder FSTD

Günter Schnause



Als Gründungsmitglied der GdF und als engagierter Kommunalpolitiker bin ich gleichzeitig auf verschiedenen Ebenen und verschiedenen Gremien aktiv. Mit der Gewerkschaftsarbeit habe ich bereits in den 70er Jahren begonnen und habe in zahlreichen Verhandlungen auch den Übergang des Interessenverbandes

FTI hin zur GdF aktiv begleitet und unterstützt. Als damaliges Tarifkommissionsmitglied habe ich mit dazubegetragen, dass GdF und auch die DFS einen noch heute gültigen Tarifvertrag haben der in weiten Teilen immer noch die Handschrift der frühen 90er Jahre hat.

Mein jetziges Vorstandsressort „Strategie und Grundsatzfragen“ ist insbesondere geprägt durch die Lobbyarbeit auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene. Zu diesem Themenbereich begleite ich die nationale und, ganz wichtig, die europäische Gesetzgebung im Hinblick auf den Bereich Luftfahrt und Arbeitsrecht. Aktuell beschäftige ich mich gerade mit der Vorlage des Gesetzes zur Tarifeinheit durch das Bundesarbeitsministerium. Hier stehe ich auch in enger Zusammenarbeit mit unseren Fachanwälten sowie mit meinen Kollegen aus dem Fachbereich FSBD. Als stellvertretender Schatzmeister im Fachbereich FSTD habe ich zusätzlich die Begleitung und ständige Optimierung des Rahmenvertrages zur Berufsunfähigkeitsversicherung übernommen. Schon jetzt sei erwähnt, dass es voraussichtlich zum 01.02.2015 hier zu einer Beitragsanpassung kommen wird, über die die Versicherungen aber noch gesondert informieren werden.

Hagen Schlütter



Seit meiner Wahl in den Vorstand des FB FSTD im Sep 2012 liegt ein Schwerpunkt meiner Zuständigkeit auf dem Bereich der „Erweiterten Inbetriebhaltung FS Technischer Systeme“. Weiterhin bin ich Ansprechpartner für die Belange und Interessen aller nicht operativ tätigen Mitglieder im Fachbereich.

Inhaltlich geht es dabei um Themen- und Fragestellungen für alle Mitgliedergruppen des Fachbereiches zur Berufspolitik und Tariffragen – hier insbesondere als Fachbereichsvertreter in der Tarifkommission.

Durch den Rücktritt von Dirk Wendland ist der Fachbereichsbereich „Tarif“ – der alle tarifrelevanten Themen des Fachbereiches umfasst – mir zugeordnet. Die fachliche Bearbeitung dieser Themen erfolgt in der Fachbereichsarbeitsgruppe „Arge Tarif“.

Aktuell und zukünftig liegen die Schwerpunkte meiner Vorstandsarbeit in diesen beiden Bereichen „Berufspolitik“ und „Tarif“. Hier sehe ich, dass durch Veränderungen auf natio-

ner und europäischer Ebene Veränderungen erfolgten und weiterhin erfolgen werden. Aktuell und konkret geht es um Auswirkungen der EU Regulierungsperioden 1, 2 und bald 3 – Stichwort „Kostendruck“ – sowie um Veränderungen durch die SES Regulierungen (insbesondere die zukünftige Weiterentwicklung des „SES2+ Paketes“). Dazu zähle ich auch die Veränderungen aus SESAR, der „Technologiesäule“ von SES. Deren Auswirkungen werden – primär unseren Fachbereich betreffend – technischer und technologischer Art sein und somit das Berufsbild des Technikers und Ingenieurs für Flugsicherungstechnik beeinflussen bzw. verändern.

Basierend auf den primären Fragestellungen „heutiger und zukünftiger Kostendruck“ und „Veränderungen im Flugsicherungsumfeld“ gilt es, gemeinsam mit allen Beteiligten, Lösungen und Wege zu finden. Unser Ziel muss es sein, dass zukünftige tarifliche Regelungen dem heutigen Niveau entsprechen, eventuell aber auf anderen Ansätzen oder Konzepten beruhen. Veränderungen werden nicht an den „Grenzen“ der technischen Bereiche halt machen, sondern letztendlich das gesamte Unternehmen DFS betreffen. Daher ist es für mich auch selbstverständlich, dass die tariflichen Regelungen das gesamte Unternehmen DFS im Fokus haben müssen. Letztendlich ist die Arbeit unseres Fachbereiches – also auch meine – unser Beitrag zur gewerkschaftlichen Gesamtarbeit.

Linda Tännny



Als neuestes Mitglied im Vorstand des Fachbereichs FSTD möchte ich mich kurz vorstellen. Mein Name ist Linda Tännny, ich bin 34 Jahre alt und Mutter von zwei Söhnen (5 und 6 Jahre alt). Seit einigen Jahren hat es mich als gebürtige Berlinerin in die Pfalz verschlagen, wo ich mich sehr wohlfühle.

Von 2000 bis 2003 habe ich an der Berufsakademie in Mannheim, in Kooperation mit der DFS, Informationstechnik studiert. Seit Oktober 2003 bin ich im Center Karlsruhe beschäftigt, wo ich anfangs Erfahrungen im Projekt VAFORIT sammeln konnte und später dann ins Systemmanagement gewechselt bin, wo ich bis heute arbeite. Ich habe SL2 Berechtigungen für das VAFORIT Netzwerk und das Überwachungssystem CMMC erworben und arbeite seit vielen Jahren auch als SL1, erst in der SSÜ und seit 2012 als Engineer on Duty im Betriebsraum.

Meine Karriere in der GdF begann vor einigen Jahren als Delegierte für die ÖMV Karlsruhe und nach und nach kamen immer mehr Tätigkeiten hinzu.

Nachdem ich einige Erfahrungen in den Arbeitsgruppen „Inbetriebhaltung SL1/Eod“ und „Zukunft der Flugsicherungstechnik“ des Fachbereichs FSTD sammeln konnte, war die Kandidatur für ein Vorstandsamt der nächste Schritt um mich aktiv in die Gestaltung der zukünftigen Arbeit in der Flugsicherungstechnik einbringen zu können. Im Rahmen der Fachbereichstagung im September bin ich zum Mitglied des Vorstands gewählt worden und verantwortlich für das Ressort nationale Berufspolitik und Soziales.

Derzeit befinde ich mich in der Einarbeitungsphase in die verschiedenen Themengebiete der Vorstandsarbeit sowie in die für mich vorgesehenen Arbeitsbereiche.

Ein wichtiges Anliegen ist mir dabei die Vereinbarkeit zwischen Beruf und Familie, da mir die Herausforderungen, die unsere tägliche Arbeit mit sich bringen, bestens bekannt sind.

Des Weiteren hoffe ich durch meine Erfahrungen als EoD und Systemmanager und der damit verbundenen täglichen Arbeit im operationellen Umfeld eine Brücke zwischen den Erwartungen und Bedürfnissen der Mitglieder und den Umsetzungsmöglichkeiten der Gewerkschaft errichten zu können. Auf die gute Zusammenarbeit mit den anderen Vorstandsmitgliedern freue ich mich sehr.



44th IFATSEA General Assembly vom 20. bis 24.10.2014 in Rom

Text und Bilder von Thorsten Wehe

Eröffnung der Konferenz

Mehr als 150 Teilnehmer aus 39 Nationen kamen vom 20. bis 24. Oktober 2014 zur 44. Vollversammlung der International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations in Rom zusammen.

Die Kolleginnen und Kollegen der Italian Flight Safety Association (IFSA) haben zu diesem Event eingeladen. Nach der Eröffnungszeremonie mit einer Reihe von Ansprachen von Personen aus Politik und Gesellschaft am Morgen folgte am Montagnachmittag die Arbeit in der Konferenz. Die Delegierten nahmen die teils umfangreichen Berichte des Executive Boards und die Regionalberichte zur Kenntnis. Am Dienstagmorgen war Frank Brenner als Director General Eurocontrol zu Gast. Im Vordergrund seiner Präsentation standen ein Update zur Initiative Centralised Services und die neue Eurocontrol Policy zu Just Culture.

Start der Sub-Committees

Nachdem in 2013 umfangreiche Änderungen in der Satzung erfolgten, hat die Assembly die Arbeit in fünf Sub-Committees aufgenommen. In den spezifischen Themenfeldern Future Systems, ICAO, Licensing, Training und Safety sollen Positi-

onspapiere erarbeitet werden. Mit Andreas Meyer, Thomas Schuster, Uwe Schindler und Thorsten Wehe sind vier Vertreter der GdF aktiv in den Sub-Committees eingebunden.

Berufspolitische Vertretung aus Montenegro aufgenommen

Auf Empfehlung des Executive Boards, hat die Versammlung die Organisation ATSEPMONT aus Montenegro in der IFATSEA aufgenommen.

Wahlen

Daniel Boulet (Kanada) wurde als Präsident und Subit Kobiraj (Indien) als Direktor der Region Asien-Pazifik bestätigt. Nach 16 Jahren als Mitglied des IFATSEA Executive Boards, davon 8 Jahre als Vizepräsident und 8 Jahre als Geschäftsführer hat sich Dany van der Biest aus der Leitung der IFATSEA zurückgezogen.

Thorsten Wehe wurde als neuer Geschäftsführer, Costas Christoforou (Zypern) zum neuen Direktor Region Europa gewählt.

Ausblick

Zusammenfassend wird die Konferenz als Erfolg gewertet. Die Delegierten haben die Arbeit in den Sub-Committees strukturiert und aufgenommen. Nun wird es wichtig sein, dass die Sub-Committees bis zur Vollversammlung 2015 ihre Arbeit fortsetzen.



IFATCA European Regional Meeting

von Jonathan Bötig

Zadar anstatt Kiew. Die unruhige Lage in der Ukraine gefährdete bereits Anfang des Jahres die Ausrichtung des IFATCA European Regional Meetings (ERM), das für Mitte Oktober in der ukrainischen Hauptstadt geplant war. Um eine verlässliche Planung für die Member Associations (MA) der IFATCA zu gewährleisten, wurde bereits früh nach einer Alternative gesucht. Der kroatische Verband CROATCA erklärte sich dann bereit, die umfangreiche Organisation des Meetings zu übernehmen. Genau 34 von 44 europäischen MAs traten dann auch die Reise an die Adriaküste an. Im Gegensatz zur Annual Conference der IFATCA, auf der in den Komitees von allen MAs die Politik der IFATCA bestimmt wird, haben die Regional Meetings einen eher informellen Charakter. Aber gerade die Entwicklungen auf europäischer Ebene sind in den letzten Jahrzehnten immer komplexer und für einzelne MAs unübersichtlich geworden. Workshops und Gastredner zu aktuellen Themen sowie der intensive Austausch über die Lage bei den einzelnen MAs soll da für Durchblick sorgen. Zum ersten Mal anwesend waren die neue MAs aus Montenegro sowie Jordanien, das nach Beschluss auf der Annual Conference im Mai von der Afrika in die Europa Region wechseln konnte.

Viel liest man zur Zeit über die **Centralised Services**. Auch die DFS hat sich auf einige dieser Dienste beworben. Doch um was handelt es sich genau? Joe Sultana, Direktor des Network Managers, konnte zu diesem Thema berichten. Auf Initiative von Eurocontrol wurden seit 2013 air navigation support services definiert, die derzeit auf regionaler oder FAB-Ebene erbracht werden, aber im Sinne des Single European Skys auf überregionaler Ebene angeblich effizienter erbracht werden könnten. Sie sollen aus dem bestehenden System herausgenommen und einzeln, alle 5 bis 8 Jahre neu, nach Wettbewerbsregeln ausgeschrieben werden. Hinzu kommt, dass auch die kommende SES2+ Verordnung eine Deregulierung der FS-Technik und des AIS vorschreibt. Mit den Centralised Services allein will man bis 2030 bis zu 1,6 Mrd. Euro einsparen können. Unter den Centralised Services finden sich u.a. Flight Plan and Airport Slot Consistency Service, 4D Trajectory Flight Profile Calculation for planning purposes Service oder ein sogenannter **European Tracker Service (ETKR)**. Gerade dieser sollte allen betroffenen Staaten Kopfschmerzen bereiten. In drei oder vier Datenzentren würden alle Radardaten der Eurocontrol-Mitgliedsstaaten vom Erbringer dieses Centralised Service gesammelt und an die Abnehmer weitergegeben. Die nationalen Flugsicherungsanbieter (ANSPs) hätten also keine eigenen Radardaten mehr, sondern müssten diese zentral einkaufen. Immer-

hin läuft erst mal eine Machbarkeitsstudie zu diesem Projekt. Bei anderen Centralised Services ist man da schon weiter, auf einen Call of Interest für die Erbringung dieser Dienste gab es über 300 Bewerbungen, die Ausschreibung läuft derzeit in mehreren Stufen bis 2015.

European ATM before RP2 war Gegenstand weiterer Präsentationen von Joe Sultana und Marc Baumgartner. Der ehemalige IFATCA-Präsident und CEO koordiniert nun die EASA und SESAR-Aktivitäten der IFATCA. Außerdem ist er Mitglied in der Eurocontrol Performance Review Commission (PRC). Diese ist als von der Kommission designierter Performance Review Body (PRB) mit für die Ausarbeitung der Regulierungsperioden und deren Durchsetzung zuständig.

Die kommenden Zwänge der Regulierungsperiode 2 (RP2) – Senkung der Kosten bei Steigerung der Effizienz und Verringerung des Delays – werden von der PRB als „Transformationsperiode“ betitelt. Für die RP3 von 2020-25 ist „Consolidation“ vorgesehen, in der RP4 von 2026-2030 dann „Delivery“ angesagt...

Wir sind also erst ganz am Anfang.

Zuletzt war der PRB mit der Auswertung der RP1-Zahlen von 2013 beschäftigt, den durchaus interessanten und lesenswerten RP1 Monitoring Report gibt es hier: <http://www.eusinglesky.com/prb-reports.html>

Die Pensionskosten in der Flugsicherungswelt werden nächster Schwerpunkt der EU-Kommission sein. Hier fällt besonders Deutschland auf, das mit als einziger seine Kosten für die Übergangsversorgung über die Flugsicherungsgebühr finanziert. Dies wird auch bereits in einer aktuellen, für die EU-Kommission durchgeführten Studie, thematisiert.

Der Schwerpunkt des Meetings waren die **National Updates**. Jede MA verfasst bereits vor dem Treffen einen National Report. Dieser wird dann vor Ort um aktuelle Entwicklungen ergänzt oder erläutert.

Nicht nur in Deutschland drohen zukünftigen Lotsen möglicherweise Einschnitte bei der Übernahme nach erfolgreicher Ausbildung. Anstellung in „Zwangs-Teilzeit“ sorgt auch in **Schweden** für Unmut. Die Association befürchtet Lohndumping. Überhaupt gar keinen festen Vertrag bekommen viele Lotsen in **Finnland**. Sie dürfen nach bestandener Ausbildung nur arbeiten, wenn festangestellte „Kollegen“ z.B. krankheitsbedingt ausfallen. Europaweit einzigartig gibt es so in Finnland derzeit ca. 45 arbeitslose Radarlotsen.

Ohne Ausbildungsvertrag müssen **isländische** Trainees auskommen. Eine Anstellung und Vergütung gibt es erst nach bestandener Prüfung.

Durch den **Ukraine-Konflikt** erfahren u.a. **Bulgarien**, Ungarn und **Rumänien** eine enorme Verkehrssteigerung. In Polen und Rumänien änderten sich auch die Verkehrsströme. Es gibt

zwar ein starkes Verkehrsplus, aber der Verkehr fliegt auf anderen Routen und für eine kürzere Zeit durch den Luftraum, so dass es mehr Arbeit gibt – aber kein mehr an Einnahmen.

Moldawien und **Georgien** hingegen haben einen starken Verkehrseinbruch zu verzeichnen.

Interessant klingt das neue „Stand-By“ Verfahren, das seit dem 3. September in **Maastricht** ausprobiert wird. Analog zum bewährten Verfahren in der Anflugkontrolle werden Piloten beim Frequenzwechsel nun auch im Upper Airspace zum „stand-by on next frequency“ angewiesen. Auch ein weiteres, bewährtes und vor kurzem erst in Deutschland abgeschafftes Tool aus der Anflugkontrolle haben die „Dünnluftlotsen“ für sich entdeckt: Ein Radio-Direction Finder System (RDFS) soll ab 2015 an den Arbeitsplätzen der Lotsen zur Verfügung stehen. Es soll durch eine gesteigerte Situational Awareness zu einer weiteren Verbesserung der Sicherheit beitragen.

Einschneidende Veränderungen gibt es in der **Türkei**. Das neue ACC in Ankara wird den kompletten oberen Luftraum über FL245 übernehmen. Die verbleibenden ACCs in Izmir und Istanbul werden auf APP Funktionen unter FL245 beschränkt. Zumindest für Istanbul ist auch ein Arrival and Departure Manager System vorgesehen. Die rapide Expansion des Homecarriers geht aber vor allem zu Lasten der Lotsen. Von denen gibt es zu wenige. Lange Tages- und Nachtschichten von 11 bzw. 13 Stunden sind keine Seltenheit.

Viel passiert ist auch auf **Zypern**. Die Einführung des neuen Systems dauerte zwar einige Monate statt der veranschlagten 10 Tage, aber durch die Öffnung neuer Sektoren konnten die Delayzahlen zumindest teilweise reduziert werden. Zusätzlich wurde eine Flow Management Position geschaffen. Ein Upgrade erhofft man sich jetzt für die Approach Units. Die Anflugkontrolle für Larnaca und Paphos wird ohne Radar

durchgeführt. Ob es nach der geplanten Überführung der bisher staatlichen Flugsicherungsbehörde in eine private Gesellschaft ein Anflugradar geben wird, bleibt ungewiss.

Auch in **Norwegen** stehen größere Änderungen bevor. Neben Änderungen in der Luftraumklassifizierung und der weitläufigen Einführung von RNAV(GPS) Verfahren soll bald Flugsicherung mit ADS-B erfolgen. Geplant ist diese Technik für den kontrollierten Luftraum zwischen 1500' und FL85 über der Nordsee, der von Offshore-Helikoptern genutzt wird.

Die norwegische Flugsicherung Avinor verfolgt weiterhin ihr **Remote Tower** Projekt. An zwei unkontrollierten Flugplätzen auf den Lofoten wurden bereits Testeinrichtungen aufgestellt. Eine Ausweitung des Projekts auf kontrollierte Flugplätze ist möglich. Die Remote Tower Idee wird auch in **Österreich** und **Ungarn** untersucht, in Budapest könnte schon Ende nächsten Jahres ein Remote Tower in Betrieb gehen. Noch weiter sind die **Schweden**. Der nationale Flugsicherungsanbieter LFV hat von der zuständigen Behörde die Erlaubnis erhalten, den Flugplatz Örnköldsvik (ESNO) mit Hilfe eines von Saab entwickelten Remote Tower Centres von Sundsvall (ESNN) aus zu betreiben.

Die Deregulierung des Luftraumes unterhalb von FL95 wurde vom schwedischen Parlament wieder rückgängig gemacht. Derzeit gibt es vier ANSPs, die mit zwischen 4 und knapp 300 Fluglotsen jeweils AFIS, Tower und Terminal Dienste in Schweden anbieten.

Es bleibt spannend in Europa.

IFATCA CISM Workshop

von Oliver Wessollek

Marc Baumgartner und IFATCA Präsident und CEO Patrick Peters stellten das von der IFATCA unterstützte CISM Programm vor. Das in der DFS seit ca. 15 Jahren etablierte CISM Programm hat denselben Ursprung (Jeff Mitchell).

Die IFATCA propagiert dieses CISM Programm schon seit Jahren und viele Länder haben dieses in dieser oder einer ähnlichen Form schon eingeführt. Leider ist aber auch das in Europa nicht überall der Fall und vor allem nicht selbstverständlich. Patrick Peters und Marc Baumgartner erläuterten das CISM Programm und seine Wirkungsweise sehr eindrucksvoll. Patrick Peters, erklärte wie das Programm in Maastricht umgesetzt wird und darüber, dass CISM in Maastricht angenommen und gelebt wird. Oliver Wessollek erläuterte, wie das Programm in der DFS eingeführt wurde und welche Probleme anfangs damit zusammen hingen – worauf man bei der Einführung und Umsetzung achten sollte. Er erklärte, auch wie CISM

innerhalb der DFS wie selbstverständlich angenommen und gelebt wird. Dies ist ebenso wie in Maastricht ein großer Erfolg und wird sehr gerne angenommen. Das Programm lebt von der Akzeptanz der Kollegen, der Führungskräfte und natürlich auch des Managements. Mittlerweile ist CISM innerhalb der DFS eine Selbstverständlichkeit. Die IFATCA wird das Programm weiter aktiv unterstützen und propagieren.

Stress Relief for ATCOS

In einer Umfrage wurden die Mitgliedsverbände zu diesem Thema befragt. Nicht in allen Ländern gibt es ein CISM Programm. Viele bieten TRM Kurse, in denen das Thema Stress eine Rolle spielt, für ihre Mitarbeiter an, ein paar Länder bieten extra freie Tage zum Stressabbau an. Nur sehr wenige Länder halten Kuren für ihre Mitarbeiter vor. Vor allem sind diese Kuren nicht mit den DFS Kuren vergleichbar. Das aktuelle Kurprogramm der DFS ist da trotz allem schon jetzt relativ vorbildlich.

20th October 2014

The international day of the Air Traffic Controller



In a few days on October 20th, controllers from all across the globe are getting ready to celebrate the Day of The Controller. The profession of Air Traffic Control – surely one of the more obscure jobs in the world, at least to the general public.

As the media generally ignores the profession, the public is somewhat ignorant towards our profession. That is, until something negative happens: when controllers stand up for their profession and working conditions, or when something goes wrong, then everybody suddenly has an opinion and this is usually not favourable for the controller...

This is also the time of the year that IFATCA holds its Regional Meetings: these meetings are arguably as important as the Annual Conference. During the Regional Meetings, Member Associations have a hands – on opportunity to discuss issues that affect them the most – from operational issues between two neighboring facilities to the challenges ahead at a regional level.

In Asia, the traffic explosion in the region presents its own unique challenges. Judging by several recent gigantic orders from aircraft manufacturers, the trend is set to continue and one of the questions that needs an answer is whether and how ATC in the region will be able to cope.

The Americas are divided into a part that is trying to cope with moving from a predominantly military system to one that concentrates on providing a service to civil aviation and the Northern part of the region has its own challenges to make NextGen work under increasing budgetary constraints.

In Africa and the Middle East, growth is clearly restricted by the lack of investment in people and infrastructure. Oddly enough, some countries appear to be happy to invest in equipment, only to ignore that well trained and motivated staff are needed to make it work. In other cases, the focus is on income rather than on security – and controllers are reduced to administrators who have to make sure that airlines can be billed for a service they didn't get.

Lastly, conflicts remain a major concern in the area, with the wars in Syria, Iraq and Ukraine putting a heavy strain on the countries around them.

And there we are in the European region where the recent tragic events put major strain on its Eastern part, where traffic flows had to be altered resulting in serious traffic increase for some of our members.

But as indicated, the general public doesn't realize this.

Which is why a Day of The Controller is a worthwhile initiative. IFATCA, its Regional Meetings and Annual Conferences allow us to positively focus on our profession, the many things we do right and the fantastic service each and every one of us provides. We as air traffic controllers are major contributors to the safest mode of transport – we are allowed to be proud, we shall be proud and we want to be more prominent in promoting ourselves.

The Executive Board has undertaken measures to promote our Federation and the profession in general. We – in the next months – will be collecting footage – video-material and photos – to produce two promotion videos, which will be made available to you in the near future.

It's another opportunity where we are convinced that IFATCA can and will make a difference!

Do your part in this – use this special day to celebrate yourself – your colleagues and the profession!

On behalf of the Executive Board,
we wish all colleagues an excellent and safe Day of The Air Traffic Controller.

*Professionally yours,
Patrik Peters
IFATCA President & CEO*

31st October 2014

Press Release

The International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) strongly condemns the Russian prosecutors' decision to charge air traffic controllers with "causing multiple deaths through negligence by breaching air safety rules", following the accident of October 20 at Moscow's Vnukovo airport and before the official investigation on the causes of this tragic event.

This decision does not respect the International Civil Aviation Organisation (ICAO) requirement for accident investigation to establish factual causes, with the aim to prevent future occurrences. As the accident is still under investigation with no formal conclusions at this stage, it is shocking to see controllers publicly identified and already being charged with criminal offense. In a factual statement issued by the Interstate Aviation Committee (MAK) on the 24th of October the sequence of events described do not indicate any form of criminal negligence by the Air Traffic Control staff on duty.

ICAO requires that Russia, along with all States, establish a blame free reporting system as part of its overall aviation safety management. This can only be effective in conjunction with the concept of a "Just Culture" that promotes a reporting culture whereby pilots and controllers can give details of events, accidents and incidents, knowing that the sole purpose of these reports is to enhance and complete safety information and that these details will not be used for retribution or punishment.

At the 37th Assembly of ICAO in 2010, Russia was one of 170 Nations that resolved to create "Just Culture" in aviation. As the MAK reports indicates that there was no suggestion of intent to do wrong, the decision to prosecute at this time is not consistent with, nor respecting the commitment that Russia made to ICAO.

Further, publicly releasing the names of the persons involved is to be strongly condemned as this exposure is not only unproductive, but it can lead to serious unwarranted discrimination or bias throughout the investigation process.

This situation may create for air traffic controllers a climate of fear as they are working, being afraid that any incident or accident may result in a criminal prosecution. By doing so, prosecutors are impeding an environment that encourages the full disclosure of facts and investigation of critical aviation safety incidents, thus having a detrimental affect on future aviation safety in Russia.

The International Federation of Air Traffic Controllers (IFATCA) represents more than 50.000 Air Traffic Controllers in 131 countries. We enjoy a worldwide reputation amongst all partners in Air Traffic Management with representation in many areas including ICAO and Eurocontrol. Promoting safety and efficiency in international air navigation is of paramount importance to us.



**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**

Joe's Corner

Damit Joe überall den Überblick behält muss er, wie viele Andere auch, gelegentlich Reisen. Auf Reisen lässt sich was erleben, sagt ein altes Sprichwort. Insbesondere bei Flugreisen erlebt man allerdings immer die Begegnung der dritten Art. Wer das Glück hat, z.B. in Frankfurt a.M. anzukommen sei auf der Hut, was seine Zeitplanung angeht. Wenn man denkt, es kann nicht schlimmer kommen, dann kommt es schlimmer. Ein wenig Nebel, ein paar Flöckchen Schnee auf der Piste, und schon ist die Pünktlichkeit dahin. Wer dann eine Cockpit Crew hat, die zu einem Gate mit Finger rollen darf kann sich glücklich schätzen. Aber meist ist es dann Gate A38 und man darf rund 20 Minuten an vielen Menschen vorbeilaufen, bis man sein Gepäckband erreicht hat. Es hatte auch nur weitere fünf Minuten gedauert, bis endlich jemand da war, der den Finger auch bedienen und bewegen kann. Ach ja, Joe gehört zu denen, die nicht so gern den Inhalt ihrer Schrankwand zu Hause in einen kleinen Koffer pfpfen und dann, sie kennen als Passagier diesen verzweifelten Gesichtsausdruck von Mitreisenden sicherlich, einen Freiraum im oberen Gepäckfach suchen. Der Hinweis der Kabinenbesatzung, man möge doch großes und schweres Handgepäck unter dem Sitz vor sich verstauen, wird kollektiv ignoriert. Nun ja, wir stehen ja immer noch am Gepäckband. Seit fünf Minuten verkündet der Anzeigemonitor auch stolz „Ausgabe“. Das Band rollt auch schon, nur von Gepäck ist noch nix zu sehen. Dann aber endlich ist es da. Man kämpft sich durch die Reihen der Menschen, die immer gar nicht nah genug am Band stehen können, und das ist weltweit eindeutig die Mehrheit, und kann endlich seinen Koffer greifen. Schon praktisch diese modernen Dinger mit Rollen. Man kommt aber meist nur bis zur ersten Automatiktür, die einen in die Wartehalle der Abholer führt. Auch dort ist es weltweiter Standard erst einmal mitten in der Tür stehen zu bleiben, um Ausschau nach sonst was oder auch einfach gar nichts zu halten. Dass hinter einem

evtl. auch Menschen den Raum mit den Gepäckbändern verlassen wollen, kommt dem allgemein Flugreisenden nicht in den Sinn. Die zweite Tür an der sich dieses Verhalten zum festen Standard etabliert, ist dann der Ausgang ins Freie. Glück hat der, der seinen persönlichen Abholer hat. Sollten Sie mit dem Gedanken nach draußen treten, ich nehme mir dann mal schnell ein Taxi, wird wieder schnell ein Frusterlebnis haben. Entweder sie müssen erst einmal quer durch den Flughafen zu einer speziellen Area, wo das Taxigeschäft konzentriert ist, oder Sie müssen in einer endlosen Schlange warten, und warten, und warten, oder auch beides. Joe denkt sich dann immer, dass die Taxifahrer bewusst den Flughafen für ihre lange Pause auswählen. Genug Taxen stehen da ja meistens rum. Soweit das Reiseerlebnis, wenn Joe an einem Gate in Frankfurt andocken durfte. Sehr beliebt ist allerdings die s.g. Außenposition. Gequält kommt die Kabinenansage, dass heute ausnahmsweise eine solche Position für diesen Flug vorgesehen ist. Joe kennt Routen, da ist dieses offensichtlich Standard. Manchmal ist man ja auch wegen der zügigen Abwicklung durch die Flugsicherung vor der geplanten Ankunftszeit angekommen. Das ist natürlich ein größeres logistisches Problem für Fraport. Wie soll man, aber das kommt auch bei verspäteter Ankunft regelmäßig vor, denn jetzt Personal an diese Position bringen. So kann es schon mal 25% der eigentlichen Flugzeit in Anspruch nehmen, bis endlich eine Treppe an das Flugzeug geschoben wurde und es „klopf, klopf“ an der Flugzeugtür macht. Wer jetzt glaubt, dass sich das Flugzeug schnell lehnen wird, liegt wieder falsch. Viele Busse stehen an diesem Flughafen verlassen auf großen Abstellflächen, aber anscheinend gibt es keine Fahrer geschweige jemanden der sie disponiert. Also weiteres warten bis jemand erfreut ruft: „der Bus ist da“. Joe will diese Erlebnisse nicht miss und bald wieder ein Flugzeug für eine Reise besteigen.





Willkommen



DGON
Luftfahrtkommission 2 / 2014
Offenbach

2. Sitzung 2014 der DGON-Luftfahrtkommission

von Alexander Schwaßmann

Die Deutsche Gesellschaft für Ortung und Navigation (DGON) ist das neutrale Fachforum auf dem Gebiet der Ortung und Navigation in allen Bereichen des modernen Verkehrs: Schifffahrt, Luftfahrt, Raumfahrt, Landverkehr. Die Gesellschaft ist gemeinnützig und wird im Wesentlichen von Korporativen und Persönlichen Mitgliedern getragen. Schon der Verband Deutscher Flugleiter, eine der Vorgängerorganisationen der GdF, war Mitglied der DGON. Zweck der Gesellschaft ist es, praxisorientierte Beiträge zur Verbesserung der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit aller Verkehrsarten zu leisten. Ständige Arbeitsgremien sind unter anderem die Kommissionen und Fachausschüsse. Sie befassen sich mit spezifischen Fragen der einzelnen Verkehrsträger und erarbeiten Vorschläge zur Weiterentwicklung und Verbesserung von Systemen und Betriebsverfahren. Für den FSBD ist naturgemäß die Mitarbeit in der Luftfahrtkommission am interessantesten. Sie befasst sich mit internationalen und nationalen Planungen und Entwicklungen für die Anpassung bestehender und die Einführung und Nutzung neuer Navigations- und Flugsicherungssysteme und -verfahren und erarbeitet Konzeptvorschläge für die Fortschreibung von Systemen, die wirtschaftliche Nutzung des Luftraumes, die Verbesserung der Verkehrsflusssteuerung und die Anwendung künftiger Kommunikations- und Überwachungssysteme. Die 2. Sitzung 2014 der DGON-Luftfahrtkommission fand am 24. Oktober in der Zentrale des Deutschen Wetterdienstes (DWD) in Offenbach statt. Der FSBD war durch die Vorstände Joachim Nolte, Oliver Wessollek und Alexander Schwaßmann vertreten.

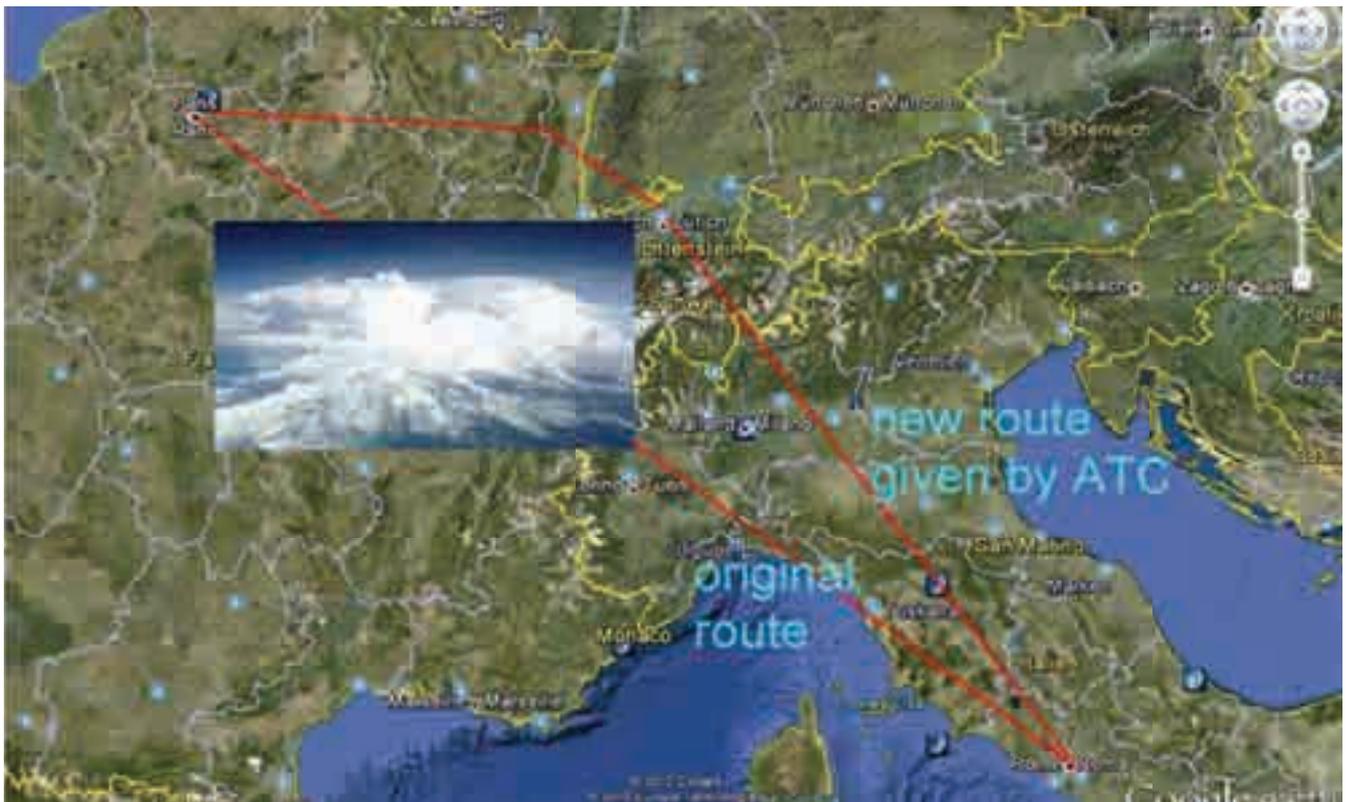
Dr. Dirk Kügler, Vorsitzender der Luftfahrtkommission, und Klaus Sturm, Leiter des Deutschen Wetterdienstes in Offenbach, eröffneten die Veranstaltung und stellen ihre jewei-

gen Organisationen vor. Der DWD hatte der DGON freundlicherweise einen Konferenzraum zur Verfügung gestellt und trug auch durch Vorträge zu einer gelungenen Veranstaltung bei. Im Bereich Luftfahrt beschäftigt der DWD knapp 300 Mitarbeiter; dazu kommen u.a. an den Regionalflughäfen die Fluglotsen, die gleichzeitig auch lizenzierte Wetterbeobachter sind und in dieser Funktion unter der Fachaufsicht des DWD stehen. Der DWD sieht eine große Herausforderung in den steigenden Flugbewegungen, die den Luftraum immer dichter machen und immer genauere Vorhersagen erfordern, um ihn bestmöglich zu nutzen. Der DWD wird in der Luftfahrtverwaltung wie die Flugsicherung durch das BAF überwacht. Parallel dazu gibt es auch in der militärischen Luftfahrt einen Wetterdienst, der durch das AGeoBW überwacht wird und mit dem der DWD eng zusammenarbeitet.



Klaus Sievers von der Vereinigung Cockpit, im Hauptberuf Kapitän B747 bei Lufthansa, berichtete in einem Vortrag von der „Pilots‘ Vision on Weather“, einem Grundsatzdokument, das dem FSBD schon seit einiger Zeit bekannt ist. Nach Ansicht der Vereinigung Cockpit gibt es heute schon viele gute Wetterinformationen frei im Internet verfügbar, die aber leider nicht systematisch den Weg ins Cockpit finden. Herr Sievers beklagte Umfang und Qualität der Wetterbriefings für Piloten – viele Wetterphänomene wie Schnee sind beispielsweise nur über Wettermeldungen in Textform verfügbar, der Pilot muss sich daraus selbst ein Bild der Wetterlage erarbei-

ten. Wenn dann aber Karten zu Schneegebieten veröffentlicht werden, sind sie nicht standardisiert und stellen Schnee mal rosa, mal blau, mal weiß dar, was zu Verwirrung und Fehlern führen kann. Darüber hinaus stellte er die unzureichenden Regelungen zu Wettermeldungen über Space Weather und Vulkanasche heraus, die die gesamte Entscheidung über die Durchführbarkeit eines Fluges in die Hände der Piloten legen, ohne dass diese ausreichend dafür ausgebildet wären – von standardisierten Wettermeldungen, anhand derer man sich ein Bild machen könnte, ganz zu schweigen.



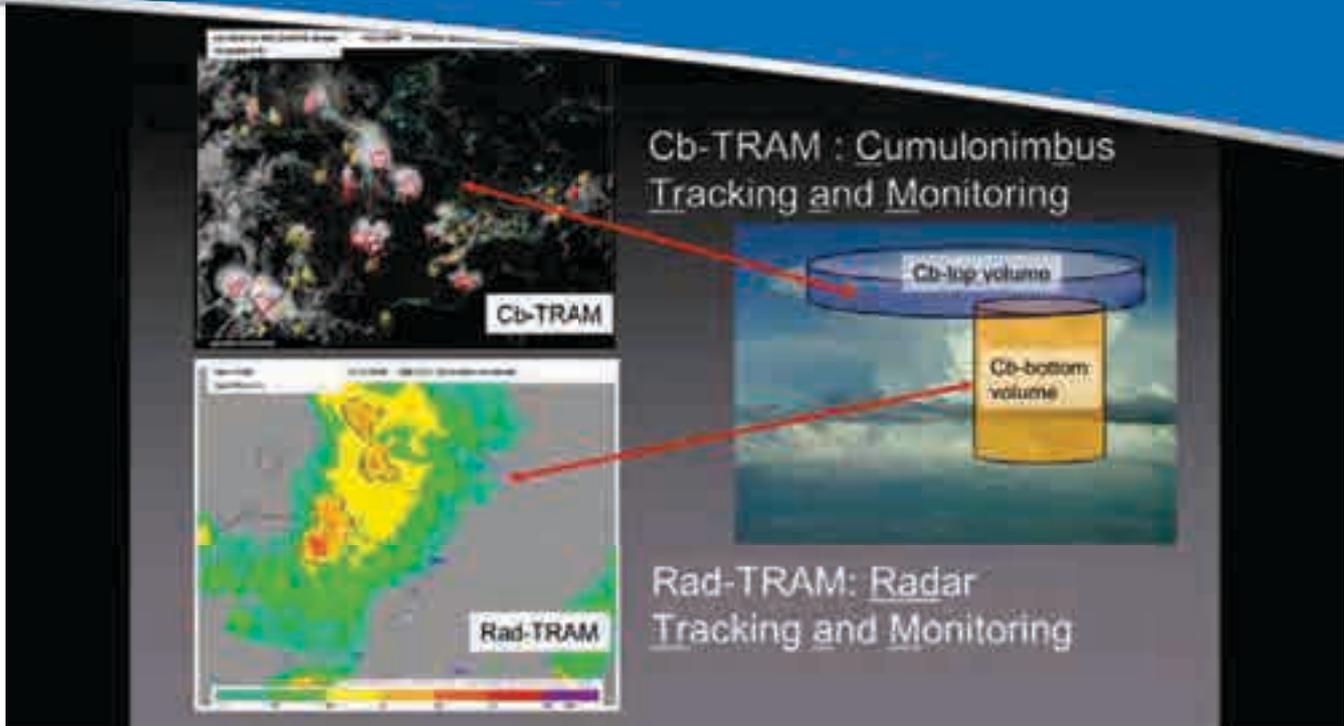
→ Übertragung eines tatsächlich freigegebenen Ausweichroutings wegen Gewitter auf einem Flug von Frankfurt nach Washington auf europäische Verhältnisse. Wäre so etwas gegenwärtig in Europa überhaupt möglich? Die Unis Hannover und Salzburg arbeiten daran.

Darüber hinaus stellte er anhand eines Praxisbeispiels dar, wie das Umfliegen von großflächigen Schlechtwettergebieten in den USA strategisch statt taktisch gelöst wurde. So erhielten Transatlantikflüge im Anflug auf Washington bereits eineinhalb Stunden vor der Landung Luftraum eine großräumige Ausweichroute, während in Europa meist nur taktisch zwischen aneinandergrenzenden Sektoren Ausweichrouten koordiniert werden.

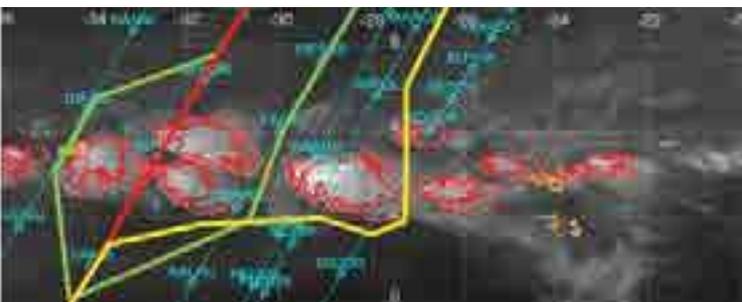
Dr. Thomas Gerz vom DLR nahm in seinem Vortrag die Kritik der VC direkt auf und berichtete von einem Forschungspro-

jekt, mit dem die Vorhersage von Gewitterzellen annähernd in Echtzeit (derzeit etwa 15 min alte Prognosedaten) und eine entsprechende Anzeige im Cockpit ermöglicht werden soll: Cb Tracking and Monitoring – „Cb TRAM“.

Einem ähnlichen Vortrag hatten Vertreter des FSBD schon auf dem Deutschen Flight Safety Forum 2011 in Ingolstadt beige-wohnt. Inzwischen wurden weitere Testflüge durchgeführt, unter anderem auf der Route der AFR447. Hier sind viele Experten zu der Ansicht gelangt, dass eine rechtzeitige Information der Crew über die quer zum Flugweg verlaufende Schlechtwetterfront in der Innertropischen Konvergenzzone schon weit vor Erkennen der Front auf dem Wetterradar zu einem weiträumigen Umfliegen der Front hätte führen können.



Dr. Gerz vertrat die Auffassung, dass eine vollständige Übertragung des Satellitenbildes nicht erforderlich und aufgrund der zur Verfügung stehenden Bandbreite auch nicht möglich ist. Schon die Übertragung von Cb-Umrissen werde jedoch die Entscheidungsfindung im Cockpit deutlich erleichtern.



→ Cb TRAM: In rot die geplante Route, in gelb die geflogene basierend auf Kurzfristdaten über das bordeigene Wetterradar, grün wäre möglich gewesen bei Nutzung von Cb TRAM. Die Umrisse reichen als Darstellung von Schlechtwetter aus, verringern aber das Datenaufkommen beträchtlich.

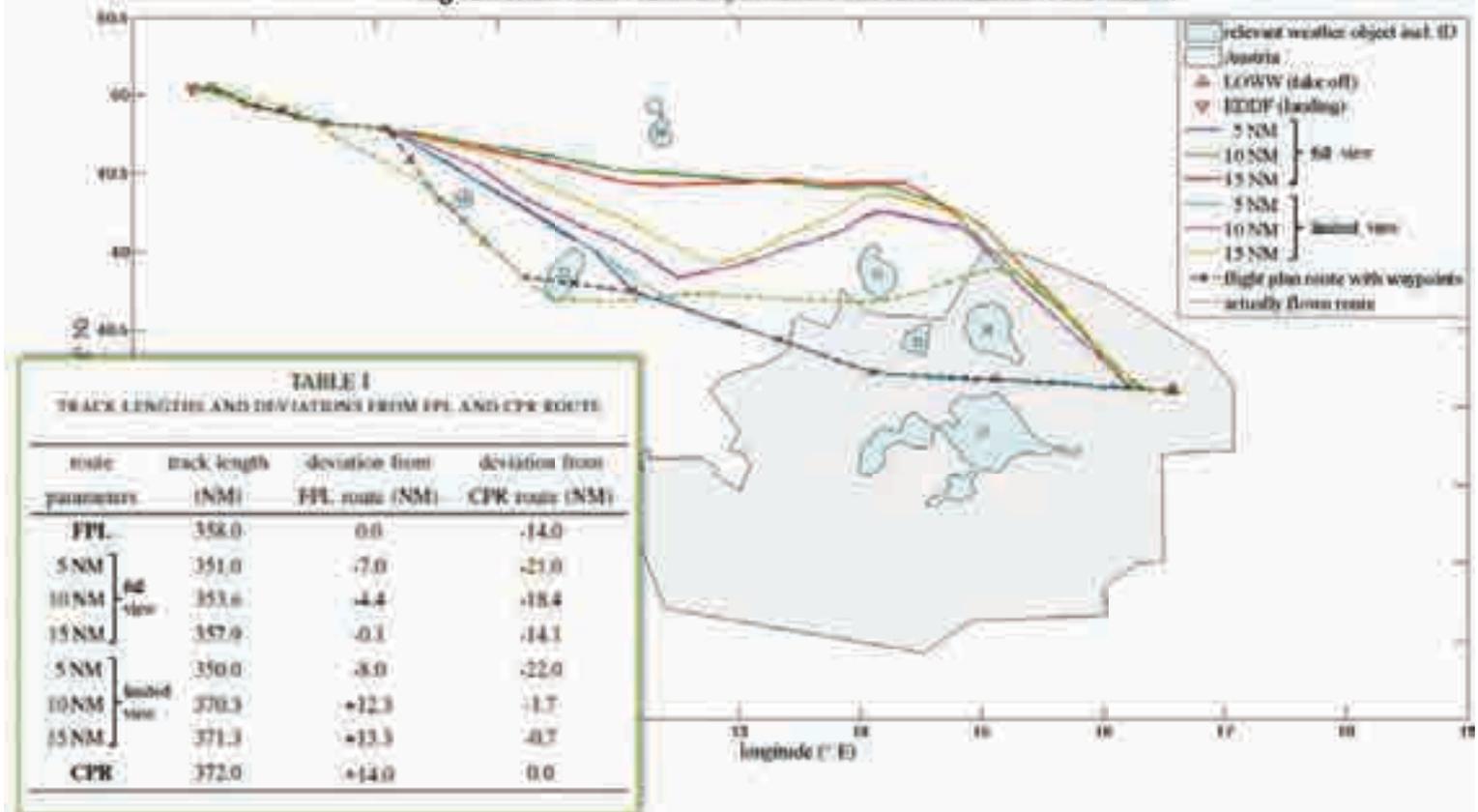
Das Tool RAD-Tram (Radar Tracking and Monitoring) soll darüber hinaus der Flugsicherung in den Terminal Areas in Echtzeit Informationen für eine bessere Steuerung von An- und Abflügen bieten. Die DFS nutzt diese Informationen derzeit in den Produkten „MetFROG“ (wird auf einem separaten Monitor am Lotsenarbeitsplatz dargestellt) und Phoenix, wo die Daten direkt auf dem SDD angezeigt werden. Dr. Gerz machte am Ende seines Vortrages deutlich, dass es sich nicht nur um eine Herausforderung an die Wetterexperten handelt, möglichst gute Prognosedaten bereitzustellen, sondern die Nutzer müssen auch entscheiden, ob und welche Daten sie nutzen möchten und was sie dafür zu bezahlen bereit sind. Dabei sind die Interessen durchaus unterschiedlich; Flughäfen machen inzwischen einen Großteil ihrer Umsätze mit dem Geschäft in den Terminals und haben mit leichten Ver-

spätungen, die die Verweildauer von Passagieren am Flughafen erhöhen, kein Problem, während Airlines und Passagiere möglichst pünktlich von A nach B kommen möchten.

Dorothea F. Banse vom DWD referierte über das schon von Klaus Sievers angesprochene Thema „Weltraumwetter“. Dies gehört derzeit nicht zum eigentlichen Aufgabenbereich der Wetterdienste, und eine Initiative, es zum Aufgabenbereich hinzuzufügen, ist vor kurzem bei der ICAO gescheitert. Dennoch sieht der DWD durchaus die Notwendigkeit, sich mit dem Thema zu beschäftigen, da es Einfluss auf die Verfügbarkeit von satellitengestützter Navigation und Kommunikation (hier auch auf Kurzwelle) und die Gesundheit von Passagieren und Besatzung hat. So müssen die Polarrouten bei starkem Weltraumwetter teilweise geschlossen werden, was zu Umwegen für die betroffenen Flüge führt. Die US-amerikanische National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) ist in dem Bereich schon weiter und hat verschiedene Skalen für die Auswirkungen von Weltraumwetter auf Navigation und Kommunikation veröffentlicht, die aber sehr vage sind und keine konkreten Handlungsempfehlungen für die Nutzer enthalten. Hier ist eine weitere Verfeinerung und Standardisierung erforderlich. Immerhin hat die WMO (World Meteorological Organisation), das Wetterdienst-Pendant zur ICAO, die Einführung eines Weltraumwetterdienstes beschlossen. Einzelheiten sind jedoch noch nicht bekannt; bis 2018 sollen Anforderungen definiert und ein Concept of Operations erarbeitet werden, die dann letztendlich in den ICAO Annex 3 übernommen werden sollen.

Dr. Thomas Hauf, Patrick Hupe und Carl-Herbert Rokitansky von den Universitäten Hannover und Salzburg stellten eine Echtzeit-Flugverkehrssimulation basierend auf dem Wetterausweichmodell DIVMET der Uni Hannover und dem Luftverkehrsmodell NAVSIM der Uni Salzburg vor. Hier soll irgendwann ermöglicht werden, Gewitterfronten deutlich weiträumiger zu umfliegen als heute und einem Flug schon Stunden vor dem Erreichen des Gewittergebietes eine alternative Streckenführung zuzuweisen.

Flug von Wien nach Frankfurt, simuliert mit verschiedenen Parametern



Gleichzeitig soll das Modell die Voraussage von Änderungen der Sektorenbelastung ermöglichen, um den Personaleinsatz entsprechend steuern zu können. Bis wann eine solche Simulation den Weg in die FS-Betriebsräume und Airline Flight Operations Centres findet, ist derzeit jedoch noch nicht absehbar.

Nach der Mittagspause, die auch eine Besichtigung des DWD-Rechenzentrums beinhaltete, stellte Dr. Michael Ableidinger die Organisation von austrocontrol vor. In Österreich ist der Flugwetterdienst ein Teil von austrocontrol und per Gesetz mit der Wahrnehmung der Aufgaben gemäß ICAO Annex 3 beauftragt. Wie das zu SES und dem auf EU-Ebene forcierten Unbundling of Services passt, ist derzeit unklar. Mehrmals täglich tauschen sich das MWO („Meteorological Watch Office“) und SV des ACC Wien aus. Interessant die Argumentation, dass sich durch Erbringung von ATM und MET aus einer Hand die Anforderungen von SES besser erfüllen lassen. Hauptoptimierungspotential für seinen eigenen Bereich sah Dr. Ableidinger bei der Bodenwindprognose in Wien, wo es oft zu starken Seitenwindlagen kommt, die die Nutzung der beiden Pisten beeinträchtigen bzw. kurzfristig unmöglich machen. Hier könnten genauere Prognosen zu besseren Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen führen.

Im letzten Vortrag des Tages stellte Jürgen Graebe die Automatische Meteorologische Datenerfassungsanlage AMDA



➔ Der FSBD-Vorstand für Fachliche Angelegenheiten im Gespräch mit anderen DGON-Mitgliedern.

des DWD vor. Das sogenannte Hauptamtliche Messnetz besteht aus mit DWD-Personal besetzten Wetterwarten (AMDA I), und vollautomatischen Messanlagen (AMDA II), dazu kommen noch im Nebenamtlichen Messnetz Messstationen, die mit ehrenamtlichem Personal besetzt sind (AMDA III). Das Nebenamtliche Messnetz trägt einen erheblichen Teil zur Dienstleistungsqualität des DWD bei.

Wir bedanken uns bei der Deutschen Gesellschaft für Navigation und Ortung für die gelungene Planung der Veranstaltung und beim DWD für die exzellente Betreuung. Für das Jahr 2015 hat die DGON bereits weitere Veranstaltungen geplant, die für die beiden Fachbereiche der GdF von Interesse sein könnten.

Die Geschäftsstelle der GdF

Wie bereits in vorangegangenen Ausgaben begonnen, möchten wir unsere kleine Fortsetzungsstory aus der Geschäftsstelle weiterführen, indem wir zunächst alle dortigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorstellen. Mit Frau Gebhart und Frau Daffner haben wir begonnen und möchten Ihnen nun Frau Lorenz vorstellen.



INTERVIEW mit Simone Lorenz



Lorenz: Durch den Rücktritt und Eintritt in den wohlverdienten Ruhestand im Jahr 2009 des damaligen Geschäftsführers Klaus Reifel, war eine Teilzeitstelle als Assistentin für den Fachbereich FSTD zu besetzen. Durch den Hinweis und Empfehlung einer Freundin aus der DFS in Langen, habe ich mich auf diese Stelle beworben. Es hat geklappt – hier noch mal meinen herzlichen Dank! Meine Berufserfahrungen habe ich vorher über 17 Jahre in einem großen deutschen Reiseunternehmen gesammelt. Mein Start in der GdF erfolgte mit einer 2-wöchigen Einweisung durch Klaus Reifel in Bensheim. Der Einstieg im Fachbereich FSTD war anfangs in der Geschäftsstelle in Neu-Isenburg gemeinsam mit dem Redaktionsbüro „der flugleiter“. Im Februar 2012 wurde die Geschäftsstelle in Neu-Isenburg verkauft und der Umzug in die Geschäftsstelle nach Frankfurt am Hauptbahnhof fand statt. Die Lage hat mir persönlich als gebürtige Frankfurterin nicht gefallen, – leider gewöhnt man sich daran nicht – aber die Integration in die Geschäftsstelle verlief sehr positiv.

Frage: Sie sind Ansprechpartnerin für die Kolleginnen und Kollegen aus dem technischen Bereich, was sind Ihre Aufgabengebiete?



Lorenz: Nun bin ich bereits 5 Jahre für den Fachbereich FSTD tätig. Meine Aufgaben sind sehr vielfältig und interessant. Zu der gesamten Mitgliederverwaltung, Buchhaltung, Organisation FSTD-Konferenzen und internationalen Meetings (zum Beispiel: D.A.CH. und IFATSEA) und Örtlichen Mitgliederversammlungen, kommen die täglichen administrativen Tätigkeiten und alle zwei Jahre die Delegiertenwahlen. Unser damaliger Schatzmeister Michael Hnida hat mich an die Schatzmeistertätigkeiten herangeführt, so dass ich nun eigenständig verantwortungsvolle Aufgaben für den FSTD-Vorstand ausführe.

Frage: Wie empfinden Sie den Kontakt mit den Delegierten und Mitgliedern der GdF?

Lorenz: Der Kontakt mit den Delegierten und Mitgliedern ist immer sehr positiv und freundlich. Es ist kein Tag wie der andere und es gibt immer wieder neue Herausforderungen.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen weiterhin viel Spaß und nette Kolleginnen und Kollegen.

Aus der Redaktion Rückblick 2014



von
Hans-Joachim
Krüger

Mehr als 400 Seiten „flugleiter“

6 Ausgaben; weit gefächerte Themenbereiche, interessante Berichte und Meinungen zu den aktuellen Themen der Luftfahrt, Veränderungen und Neubesetzungen – all dies konnte man in den „flugleiter“ – Ausgaben des ablaufenden Jahres wiederfinden. Sicherlich gibt es tausendfach tägliche neue Informationen und Berichte, über die eine Zeitschrift berichten kann und vielleicht auch sollte. Aber die Zeitschrift „der flugleiter“ ist in erster Linie eine Fach- und Mitgliederzeitschrift der Gewerkschaft der Flugsicherung mit dem Anspruch zunächst die Mitglieder der GdF über die aktuellen Themen der Gewerkschaft zu informieren. Im Laufe der Zeit entwickelte sich aber diese Mitgliederzeitschrift zu einer ambitionierten Fachzeitschrift mit Themen aus dem gesamten Spektrum der Luftfahrt.

Die Vielfalt der veröffentlichten Berichte zeigte hoffentlich ein kurzweiliges, und für den Leser abwechslungsreiches Panorama der Luftfahrt im Allgemeinen und der Flugsicherung bzw. der Gewerkschaftsarbeit im Speziellen. Für diese Ausgaben ist nach wie vor ein Redaktionsteam zuständig, welches ständig versucht, diese breite Themenvielfalt interessant darzustellen und dennoch auch aktuelle Entwicklungen rund um die Flugsicherung und um die allgemeine Luftfahrt zu verknüpfen. Aber nicht nur die Flugsicherung steht dabei im besonderen Fokus der Berichterstattung. Zwischenzeitlich hat sich die Mitgliederstruktur der GdF verändert und somit das Berichtsfeld erweitert. Berichte aus der OPS-Zentrale der Lufthansa wie auch über Vorfeldkontrollen verschiedener Airports gehören mittlerweile zur normalen Berichterstattung. So gesehen lohnt sich ein kurzer Blick zurück auf die verschiedensten Ereignisse des abgelaufenen Jahres.

Bei den Berichten, die regelmäßig in der Redaktion auflaufen, wird sondiert und Kontakte zu den Autoren geknüpft. Dennoch bleibt es manchmal nicht aus, dass sich der ein oder andere Fehlerteufel in einer Ausgabe einbettet. Mit den betroffenen Autoren wurden zwar unverzüglich Gespräche aufgenommen und die vermeintlichen Fehler innerhalb kürzester Zeit korrigiert oder wieder ins „rechte Licht“ geschoben.

Wir möchten unsere Leser dazu bewegen, sich vielleicht noch eine oder vielleicht sogar alle Ausgaben des Jahres vor Augen zu halten und vielleicht nochmals den ein oder anderen Bericht nachzulesen. Es lohnt sich, denn wie bereits er-

wähnt, sind über 400 Seiten mit Fachbeiträgen, Reportagen und Kuriositäten zusammengefasst worden und werden mit dieser Ausgabe abgerundet worden. Die Redaktion „der flugleiter“ wünscht allen Leser viel Spaß beim Stöbern in dieser Ausgabe und einen entspannten, friedlichen und geruhsamen Jahresübergang.

Regelmäßig weisen wir aus der Redaktion daraufhin, dass wir Berichte und Reportagen rund um die Flugsicherung und um das tägliche Alltagsgeschehen der Luftfahrt gerne veröffentlichen. Daher nochmals unser Wunsch uns Berichte zuzusenden oder vielleicht sogar die Mitarbeit in unserem Redaktionsteam zu erwägen.

der flugleiter 01/14

Die Titelseite geprägt von einem startenden Airbus A340 in Frankfurt war eines der Schwerpunktthemen die Südumfliegung der Städte Mainz und Wiesbaden. Unter der Überschrift „Die Südumfliegung erhitzt weiter die Gemüter“ schildert Jörg Biermann sehr eindrucksvoll und auch sehr plastisch die vorhandenen Bestimmungen bei den Starts des Frankfurter Flughafens Richtung Westen bzw. Südwesten. Ein Artikel, der auch außerhalb der „normalen“ Leserschaft für Aufsehen und auch für Nachdruckgenehmigungen sorgte. Weitere wesentliche Themen waren die von Werner Fischbach eingebrachten Artikel „Fliegen ohne Lärm“ und von Jens Lehmann „Drohnen – ein wahrhaft komplexes Thema“. In aller Ausführlichkeit schildert Jens Lehman, den man zwischenzeitlich wohl als absoluten Fachmann für den Bereich „Drohnen“ nennen darf, die sehr schwierige Gesetzeslage zur unbemannten Luftfahrt. Ein Thema, das sich im Übrigen durch alle weiteren Ausgaben des Jahres hangelt und Jens Lehmann mit immer neuen Hintergrundgeschichten sehr interessant ins Presselicht setzt. Ein Schmankehl befindet sich auf einer der letzten Seiten der Ausgabe – mit einem Erlebnis der besonderen Art stellt Alexander Kalimeris der Redaktion die Follow Me – Fahrzeuge des Flughafens Bologna vor. Immerhin werden dort die Flugzeuge von Einweisern mit Lamorghinis im smarten weiß und mit rot-karierten Kotflügeln auf die Parkpositionen begleitet.



der flugleiter 02/14

Die Regionalflughäfen in Auf- oder Abwind? Eine differenzierte Betrachtung der Redakteure Werner Fischbach und Achim Krüger rund um die jüngste Problematik der EU-Vorgaben zum Thema Subventionen und Finanzierungen



zeigt die schwierige Lage der meisten Regionalflughäfen auf. Weiter in dieser Ausgabe ein weiterer Teil zum Thema „Drohnen“ von Jens Lehmann, Jörg Biermann schildert erneut sehr bildhaft dargestellt, den „Gleitweg-Intercept von oben“

Als Interviewpartner in dieser Ausgabe stellte sich Marc Baumgartner, der SESAR/IFATCA/EASA-Coordinator, vor und gab über die geplanten Weiterentwicklungen des europäischen Luftraumes Auskunft. Für ein besseres Verständnis der vielen europäischen Bezeichnungen und Abkürzungen wurde als Beileger zu dieser Ausgabe eine kleine Erklärungsfibel eingefügt.

Von gleich 2 Flugzeugtypen in der zivilen Luftfahrt nahm diese Ausgabe Abschied. Mit einem Goodbye wurden die „Dreikantfeilen“ DC10 und L1011 in den Ruhestand bzw. zur Ausschachtung verabschiedet.

der flugleiter 03/14

Alt und Neu im Gegensatz! Der Flughafen München – hier der Franz Josef Strauß Airport im Erdinger Moos – feiert Jubiläum. Der alte Tower des Flughafens München Riem sowie der architektonisch vielbeachtete Neubau der 90er Jahre auf der Titelseite der laufenden Ausgabe huldigen die historische Vergangenheit beider Flughäfen.



Die Tarifeinheit steht auf dem Spiel. David Schäfer beleuchtet in seinem Artikel die Hintergründe einer geplanten – zwischenzeitlich vollzogenen – Gesetzesvorlage. Der Streit um diese von den Regierungsparteien vorgelegten Gesetzesinitiative wird wohl auch in Zukunft noch weitere Diskussionen mit sich bringen.

Das Redaktionsteam on Tour – die ILA in Berlin war Treffpunkt der flugleiter-Redaktion – interessante Bilder und Berichte über die Ausstellung, zusammengetragen von Thomas Williges bereichern die Ausgabe. Ebenfalls in dieser Ausgabe der Beginn der Vorstellungreihe „die Geschäftsstelle“. Wer sind eigentlich die freundlichen Stimmen der Geschäftsstelle? Die Ausgabe 03 ist der Beginn der Vorstellung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in einer losen Serie von nun an vorgestellt werden und deren Anfang von Veronika Gebhard übernommen wurde.

der flugleiter 04/14

Ein leeres Vorfeld und keiner weiß wann tatsächlich mal ein Flugzeug am neuen Terminal des Flughafens Berlin-Brandenburg andocken kann. Erst vor kurzem kamen erneut Milliarden Euro Nachforderungen ans Tageslicht und keiner weiß, wohin die Reise dieses Pleite-Airports noch hingeht. Ein Schwerpunktthema dieser Ausgabe ist Berlin und die Luftfahrtgeschichte um Berlin herum, die doch sehr abwechslungsreich und zum Teil hochdramatisch war.



Erneut zeichnet Jens Lehmann für einen Artikel über Drohnen die Verantwortung und beschließt somit fürs Erste dieses Thema.

Von Seiten der Geschäftsstelle wird Marina Daffner und ihr Arbeitsgebiet vorgestellt. Mit Werner Fischbachs Artikeln „In den unkontrollierten Luftraum geraten“ und „Neue Technologie gegen Doppelsendungen“ rundet die Ausgabe 04 die Themenvielfalt sehr eindrucksvoll ab.

der flugleiter 05/14

Emirates im Anflug – das Schreckgespenst der Lufthansa fliegt neuerdings den Frankfurter Flughafen mit dem Airbus A380 an. Zwar werden der Fluggesellschaft keine weiteren Slots für Deutschland zugestanden, aber dennoch werden die Kapazitäten durch Vergrößerung der Flugzeugtypen die angebotenen Sitzplätze erhöht. Ansonsten ist diese Ausgabe mehrheitlich doch eine Gewerkschaftszeitung mit den Berichten von den vielen Tagungshöhepunkten – z.B. Bundesdelegiertenkonferenz, Fachbereichskonferenz Technik, Obleute-Meeting Betrieb. Von allen Veranstaltungen sind ausführliche Berichte vorhanden und als Interviewpartner steht der neugewählte Vorsitzende des Fachbereiches Technik, Thorsten Wehe, der Redaktion zur Verfügung.



Sehr lesenswert sind auch die Erinnerungen von „Emmi“ Enneper zusammen mit ihren Kolleginnen in den späten 60er Jahren. Aber nicht nur die Vergangenheit kommt zu Wort, auch die Zukunft findet in der Ausgabe 05 ihre Heimat. Der EWT – European Windtunnel – ist die Brutstätte für allerlei Flugzeugtypen, beheimatet im Bundesgebiet – zwischen Köln und Bonn.

der flugleiter 06/14

Die finale Ausgabe des Jahres liegt jetzt vor ihnen und ist hoffentlich genauso interessant wie ihre Vorgänger. Gleichwohl ereilte uns kurz nachdem die Ausgabe 05 fertiggestellt war, die Todesnachricht des langjährigen VDF-Vorsitzenden und GdF-Ehrenmitgliedes, Wolfgang Kassebohm. Wir möchten an dieser Stelle an ihn erinnern und für seine Verdienste für den VDF und für die GdF danken. Einen Nachruf für Wolfgang finden sie in dieser Ausgabe. Aber auch ansonsten hoffen wir relativ tagesaktuell zu sein und dass die Artikel in dieser Ausgabe auch wieder Ihr Gefallen finden.



Kalenderverlosung 2015

Faszination Luftfahrt für die eigene Wand: Limitierte Flugzeugkalender für 2015 gewinnen

Seit mittlerweile sechs Jahren fotografiert, gestaltet und vertreibt Robert Schönherr seine Luftfahrtkalender: „Das Fotografieren bietet einen kreativen Ausgleich zur verfahrensgeprägten Fliegerei“, erläutert Schönherr. Wenn er nicht im Cockpit sitzt verbringt der Pilot viel Zeit hinter der Kamera. Rund um den Globus begibt sich der Weltenbummler auf die künstlerische Jagd nach Augenblicken, die eine besondere Atmosphäre offenbaren. Sei es der aufsteigende Frühnebel über der Golden Gate oder die Passion zweier Tangotänzer auf den Straßen von Buenos Aires.

Neben faszinierender Natur, pulsierenden Städten und Menschen im Alltag, landen wortwörtlich auch Flugzeuge vor seiner Spiegelreflexkamera. Diese Aufnahmen können sich Luftfahrtbegeisterte in gleich drei limitierten DIN A3-Kalendereditionen für 2015 sichern: Airbus A320, Boeing 737 und Boeing 747 stehen zur Auswahl. Die Auflage beträgt lediglich 250 Kalender pro Edition.

Die Redaktion verlost zehn der begehrten und einzeln nummerierten Kalender: Schicken Sie uns eine E-mail an redaktion@gdf.de und beantworten sie die Frage:



Wieviel Seiten „der flugleiter“ wurden im Jahr 2014 gedruckt?
Einsendeschluss ist der **30.12. 2014**. Wem das Los kein Glück bereiten sollte, kann die Kalender für 16 Euro zuzüglich Versand direkt unter www.robertschonherr.com bestellen. Die Gewinner werden in der ersten Januarwoche auf der GdF-Homepage (www.gdf.de) bekanntgegeben.

Viel Glück wünschen Robert Schönherr und die Redaktion



der flugleiter 05/14 Artikel – Laserblendungen

Gerne möchten wir uns bei Herrn Hptm Klemens Löb für die Bereitstellung des Artikels „Laserblendungen“ bedanken und gleichzeitig darauf hinweisen, dass dieser Artikel aus der Zeitschrift „Flugsicherheit 01/13“ übernommen wurde.
Die Redaktion





➔ **Azerbaijan B767:** Regelmäßiger Gast aus Baku ist diese farbenfrohe Boeing 767 der Azerbaijan Airlines, aufgenommen am 16.09.14 in Istanbul.



➔ **Libyan A330:** Die Unruhen in Libyen haben einen Großteil der dort ansässigen Flugzeuge zerstört oder schwer beschädigt. Dieser A330 der Libyan Airlines hat aber sein Ziel Istanbul am 15.09.14 erreicht.



➔ **Danish Air Transport MD-83:** Nach Rhodos hat es Gerrit Griem im September 2014 auch verschlagen, um u.a. diese bunte MD-83 der Danish Air Transport aufzunehmen.



➔ **Iraqi Airways CRJ900:** Seltenes Kleingerät der Iraqi Airways, wie z.B. diese CRJ-900, sieht man in Europa auch fast nur in Istanbul.



➔ **Ghadames A320:** Eine weitere Airline aus Libyen ist Ghadames Air Transport, die mit ihrem A320 noch regelmäßig in Istanbul anzutreffen ist.



➔ **Turkey Government A330:** Die türkische Regierung hat sich diesen brandneuen A330 zugelegt, der im September ebenfalls in Istanbul zu bewundern war.

Alle Photos: Gerrit Griem

Flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchungen



Liebe Kollegen,

so mancher von Euch wird mich noch kennen, obwohl ich seit einigen Jahren im Ruhestand bin. Neben meiner intensiven Betätigung beim Technischen Hilfswerk bin ich auch noch im Bereich Flugsicherung aktiv.

Ich vertrete Eure Interessen über die IFATCA im Themenbereich „Flugmedizinische Tauglichkeitsuntersuchungen“ bei der EASA.

Aus meiner Sicht sind derzeit folgende zwei Themen problematisch:

- **Farbsehen:** Aus meiner Sicht ist es bei den derzeit stark farbbasierten Systemen bei der Erstuntersuchung unumgänglich, die uneingeschränkte Farbtüchtigkeit zu fordern. Also muss der Bewerber ein uneingeschränkter „Trichromat“ sein. Um das festzustellen reichen die Ishihara-Tafeln nicht aus. Möglich ist z.B. eine Untersuchung mittels Anomaloskop – so wie alle ab initios der DFS bisher untersucht worden sind.

In den „social media“ tauchen Kommentare von ACC/UAC auf, in denen von Lotsen ein weniger striktes Vorgehen gewünscht wird.

Ich vermute, dass hier Angst bezogen auf das eigene Med.Ex bei Folgeuntersuchungen eine Rolle spielt. Das ist unbegründet. Farbsehstörungen sind angeboren, betreffen nur Männer. Vorhandene Farbtüchtigkeit verändert sich im Laufe des Lebens nicht – außer z.B. bei extremen Vergiftungen durch bestimmte chemische Stoffe, die per se bei einer Untersuchung relevant wären.

- **Visus:** Derzeit gibt es die Tendenz (gesponsert von einigen Mitgliedsländern wie UK), dass bei Augenuntersuchungen **für ab initios (Erstuntersuchung) die gleichen Werte zugrunde gelegt werden wie für Folgeuntersuchungen.**

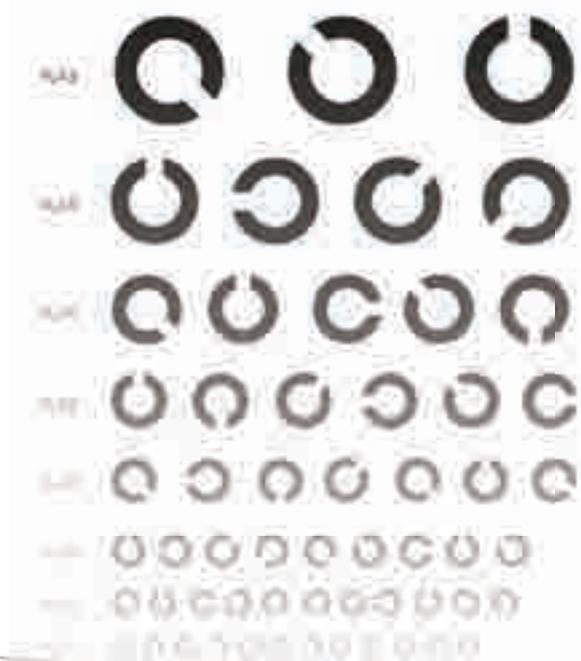
Die Augenwerte (außer Farbsehen) unterliegen einem Altersgang im Sinne einer kontinuierlichen Verschlechterung. Wenn die Grenzwerte bei der Erstuntersuchung bereits nahe an den Grenzwerten für die Folgeuntersuchungen liegen oder sogar mit diesen identisch sind, besteht die Gefahr, dass junge Kollegen bereits in einer der ersten Folgeuntersuchungen medizinisch untauglich werden.

Auch hierzu gibt es immer wieder Kommentare von Kollegen im Netz, die der Meinung sind, man solle hier nicht so strikt wie bisher verfahren.

Das ist weder für die Betroffenen noch für die Kollegen insgesamt und für die DFS sinnvoll.

Meine Bitte: Überlegt genau wie die Sachlage ist, bevor Ihr zu diesem Thema Kommentare ins Netz stellt, die den Kommentaren der IFATCA entgegenstehen – das macht nämlich meine Arbeit schwieriger.

Viele Grüße
Inez Laaser



Arbeitszeugnis

von Hans-Joachim Krüger

Das Jahr geht zu Ende und zum 31.12 hören hin und wieder auch Arbeitsverträge auf. Sofern man nicht in den wohlverdienten Ruhestand oder Übergangsvorsorge geht, sondern eine ordentliche oder außerordentliche Kündigung der Grund der Beendigung des Arbeitsverhältnisses war oder ist hat ein Anrecht auf ein Arbeitszeugnis

Schon mancher Arbeitnehmer bekam bei seiner Kündigung ein Arbeitszeugnis, von dem er auf dem ersten Blick sehr angetan war. Erst die Durchsicht und die Erklärungen eines Arbeitsrechtlers verdeutlichen dann die verschlüsselten Angaben. Wenn im Zeugnis bescheinigt wird, dass sich Herr Mustermann stets bemüht hat zur Zufriedenheit der Firma zu arbeiten, hat dies sicherlich einen faden Beigeschmack, obwohl es sich zuerst doch so schlecht nicht anhört. Personalchefs oder entsprechende Sachbearbeiter dagegen bewerten diese Äußerung sofort als mangelhaft oder sogar ungenügend.

Ein Arbeitszeugnis muss beiden Seiten des Arbeitsverhältnisses gerecht werden. Für den ausscheidenden Arbeitnehmer ist es eine wichtige Beigabe bei einer neuen Bewerbung und viele Arbeitgeber fordern den Einblick in das letzte Arbeitszeugnis. Ein künftiger Arbeitgeber sollte sich mit Hilfe des Arbeitszeugnisses ein Bild über die Fähigkeiten seines potentiellen neuen Mitarbeiters machen. Jedoch darf ein Zeugnis grundsätzlich nicht negativ dargestellt werden. Die Rechtsprechung verlangt deshalb, dass es wohlwollend formuliert werden muss. Einmalige Vorfälle dürfen sich nicht negativ auf ein Gesamturteil auswirken. Um diese Fakten zu berücksichtigen ist es üblich geworden verschlüsselte Arbeitszeugnisse zu verfassen.

Note 1

... hat die übertragenden Arbeiten stets zu unserer vollsten Zufriedenheit erledigt.

Note 2

... hat die übertragenden Arbeiten stets zu unserer vollen Zufriedenheit erledigt.

Note 3

... hat die übertragenden Arbeiten zu unserer vollen Zufriedenheit erledigt.

Note 4

... hat die übertragenden Arbeiten zu unserer Zufriedenheit erledigt.

Note 5

... hat die übertragenden Arbeiten im Großen und Ganzen zu unserer Zufriedenheit erledigt.

Note 6

... hat sich bemüht, die übertragenden Arbeiten zu unserer Zufriedenheit zu erledigen.

Nicht immer werden diese Formulierungen in dieser Art und Weise benutzt, aber sie gelten als Anhaltspunkt und man sollte genau zwischen den Zeilen lesen wie was formuliert wurde.

Bezugnehmend auf die anfangs aufgestellte These liest sich dann ein Zeugnis: „Er bemühte sich immer, seine Aufgaben zur Zufriedenheit der Firma zu erledigen. Dadurch hatte er Gelegenheit, sich in den verschiedensten Abteilungen und mit unterschiedlichen Problematiken Grundkenntnisse anzueignen“, als absolutes Desaster für den Arbeitnehmer, dem es schwer fallen dürfte eine adäquate neue Arbeitsstelle zu finden.

Vereinfacht ausgedrückt – der Mitarbeiter wurde durch alle Abteilungen geschoben und konnte sich großartig nirgendwo qualifizieren.

Zeugnisse werden allerdings auch auf „Lücke“ gelesen und geschrieben. Fehlen wichtige Details so kann man davon ausgehen, dass das Zeugnis gewisse schlechteren Details nicht beschrieben wurden.

Für die Ausstellung eines Arbeitszeugnisses ist es gleichgültig, von wem gekündigt wurde. In jedem Fall darf der ausscheidende Mitarbeiter während der Kündigungszeit ein Zeugnis verlangen.

Ein Arbeitszeugnis muss schriftlich verfasst werden und muss als solches zu erkennen sein. Eine außerordentliche Kündigung darf im Arbeitszeugnis nicht erwähnt werden. Wird auf Wunsch des Arbeitnehmers die Führung und Leistung in das Zeugnis mit einbezogen, dann spricht man von einem qualifizierten Arbeitszeugnis.

Vom Himmel hoch,

von Regina Schneider

da kommen sie her, die Gehilfen des Weihnachtsmannes goldgelb am nächtlichen Sternenhimmel glänzend, mit prall gefüllten Bäuchen, völlig unromantisch Luftfracht genannt. Genauer gesagt, Expressfracht denn nur die darf in der Zeit von 23.30 – 05.30 befördert werden. **Keine Passagiere und auch keine normale Fracht.**

Das einmal ganz in der Nähe seines Geburts- und Sterbeortes, Lutherstadt Eisleben, das größte DHL Frachtkreuz Europas entstehen würde, hätte sich Martin Luther ganz bestimmt nicht träumen lassen als er 1535 das Weihnachtsgedicht für seine Kinder schrieb.

Wir auch noch nicht, als 1999 eine Fokker 50 der DHL dem Linienerfrachtverkehr aufnahm. Die Fokker landete täglich 07:00 Uhr morgens aus Brüssel via Köln-Bonn kommend auf dem Flughafen um schon 14 Stunden später wieder zurückzufliegen.

Wer weiß, vielleicht hat ja der rasante Flughafenausbau mit seinen Erweiterungsmöglichkeiten, bereits damals die Verantwortlichen bei DHL beeindruckt. Der Neubau der 3600 m langen interkontinentalfähigen Nordpiste, zugelassen bis Kategorie F, war ja bereits im Gang.

Politik und Wirtschaft legten sich mächtig ins Zeug, um aus der strukturschwachen Region Leipzig-Halle einen attraktiven Wirtschaftsstandort zu machen.

Porsche entschied sich 1999 in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen zu bauen, gefolgt von BMW im Jahr 2001. Vor 10 Jahren ging DHL auf Standortsuche in Europa, weil die Posttochter mit seinem europäischen HUB in Brüssel an die Erweiterungsgrenze für Nachtflüge gestoßen war.

**Photo: Luftbild Leipzig/Halle
(mit Genehmigung des Flughafens Leipzig/Halle)**



Der Flughafen Leipzig überzeugte nicht nur mit der Garantie eines 24 Stunden-Betriebes für Frachtflugzeuge für die nächsten 30 Jahre, sondern auch mit dem Engagement aller Beteiligten, dass Ja schon bei anderen Großprojekten (siehe oben) unter Beweis gestellt wurde.

In 3 Jahren von der Standortwahl bis zur Eröffnung

Der Logistiker DHL wurde nicht enttäuscht. Gegründet wurde die DHL Hub Leipzig GmbH 2005. Baubeginn 2006, Inbetriebnahme Frühjahr 2008. Ein halbes Jahr vor der geplanten Fertigstellung landen seitdem jede Nacht bis zu 60 Flugzeuge mit Gütern aus aller Welt, um sie so rasch wie möglich zum nächsten Punkt auf dem Globus zu befördern.

Im Handumdrehen entstand ein neuer Flughafen im Flughafen. Auf ca. 200 Hektar Fläche wurden Verteilzentrum (Warehouse), Flugzeughangar, Vorfeld mit Platz für bis zu 60 Luftfahrzeuge, Tanklager, Hochregallager für Container und Verwaltungsgebäude gebaut. Die 3600 m lange und 60 m breite Parallelpiste im Süden hat der Flughafen ebenso spendiert wie die Lärmschutzhalle (hush house) für Triebwerksprobeläufe.



Was bedeutete das jetzt für uns Lotsen? Vor allem eines: mehr Nachtschichten. Es waren 2 Positionen H 24 zu besetzen. Deshalb wurde die Nachtschichtbesetzung von 2 auf 3 Lotsen erhöht. Das klingt erst einmal sehr komfortabel, war es aber nicht. Anders als auf den meisten deutschen Plätzen ist in Leipzig nicht der Platzlotse der am stärksten belastete Arbeitsplatz, sondern der Groundlotse. Er ist verantwortlich für die Übermittlung von Anlass – Strecken – push-back und Rollfreigabe. Dabei ist er Herrscher über:

- 35 Rollbahnen, davon 3 Rollbrücken mit den leider unausweichlichen Hotspots
- 15 Enteisungspositionen, 9 davon am Beginn jeder Gasse auf dem DHL Vorfeld, 4 auf TWY V, der Südpiste (also DHL) zugehörig und 2 auf TWY C im Norden
- 5 Vorfeldern, die auf Grund großer Entfernung vom Tower oder schlechter Einsehbarkeit mittels Kameras (Joystickführung) auf 18 Monitoren (Touch input Steuerung) überwacht werden müssen
- Verkehrsfunk zur Kommunikation mit den Bodenfahrzeugen und Push-back Trucks
- Der ASMR, unser Bodenradar, das keiner missen möchte bei der riesigen Fläche und den komplexen Aufgaben. Wermutstropfen dabei ist, dass die Labels mittel drag and drop aus einer Departure Liste an die Ziele gepinnt werden müssen. Wem es zu aufwendig ist in der Departure Liste zu suchen (es sind ja fast 60 a/c und die meisten beginnen mit BCS...) kann die Callsigns mittels Tastatur dranschreiben
- Und natürlich noch die Tastaturen, Mäuse, Telefone und Mikrofone für die Grundausstattung TFDPS, IDVS, GS-D, SVS und TWY-Beleuchtung

Wenn dann im Winter Enteisung und Winterdienstfahrzeuge noch dazukommen wird die Position clearance delivery eröffnet, um den Groundlotsen zu entlasten, wenn um 0300 Uhr morgens 30 Luftfahrzeuge gleichzeitig loswollen.

Wie läuft denn nun so eine Nachtschicht in der Vorweihnachtszeit ab?

Als erstes sollte man wissen, dass seit der vollständigen Verlegung des EAT Flugbetriebs nach Leipzig im Jahre 2008 gleich der 1. Winter zur großen Herausforderung wurde. Die Leipziger Tieflandsbucht hat sich seit dem jeden Winter in ein schneesicheres Winterwunderland verwandelt.

Die Vorbereitung für die ideale Nachtschicht an so einen Wintertag beginnt schon gegen 1700 Uhr mit der Schneebäumung des DHL Vorfeldes und der Betriebsflächen, damit die Lfz, die schon am frühen Abend landen schneewallfrei auf ihre Standplätze kommen.

Wenn sich gegen 2330 Uhr das Final der Südpiste zu füllen beginnt, sind die Flugbetriebsflächen geputzt und gesprüht, somit ist die breaking action good und der Winterdienst steht auf Abruf bereit.

Der Towerlotse muss jetzt vor allem darauf achten, dass die gelandeten Maschinen nicht von dem ersten parallelen TWY „T“ stehen bleiben, weil dann die Piste nicht als verlassen gilt und der nächste sich im Endanflug befindende Pilot mit seiner Maschine durchstarten müsste. Kleiner Konstruktionsfehler.

Ist das Flugzeug auf seiner Parkposition auf dem DHL Vorfeld vor dem Warehouse angekommen, beginnt ein Boxenstopp ähnlich der Formel 1.

Mittels hydraulischen Hebebühnen werden die Container aus dem Frachtraum auf kleine Anhänger gehievt und ins Warehouse gebracht.

Rund 200000 Pakete und Dokumente pro Nacht durchlaufen ein ausgeklügeltes Sortiersystem, das so gar nichts mit einer Weihnachtsmannwerkstatt gemein hat.





Photo: Henry Micklich

60000 Pakete und 35000 Dokumente können pro Stunde sortiert werden, ca. 1700 t Fracht pro Werktag.

Die mit unzähligen Scannern und Lichtschranken ausgestattete Sortieranlage besteht aus 4 übereinander hängenden Sortierbändern mit einer Gesamtlänge von 6,5 km.

Kaum zu glauben, dass eine Sendung durchschnittlich nur 7 Minuten braucht, bis sie wieder im Zielcontainer gelandet ist.

Sind diese Container sicher im Flugzeug verstaut, beginnt für den Groundlotsen gegen 0230 Uhr morgens das Vorfeldsudoku.

Während der Körper nach Schlaf schreit, müssen die grauen Zellen auf Hochtouren gebracht werden.

Eigentlich könnten die gegenüberstehenden Flugzeuge einer Gasse uneingeschränkt gepusht werden, es sei denn, sie stehen auf den letzten 3 oder 4 Parkpositionen oder eine B747 will starten, welche den ganzen Platz in der Bay brauchen oder ein gelandetes a/c muss auf seinen Standplatz oder ein Lfz soll auf dem TWY deicing pad enteist werden oder der Flug nach New York hat Vorrang, oder, oder, oder... und das in 5 Gassen gleichzeitig – Vorfeldsudoku eben.

Beim Taxi ist die Situation ähnlich. Hier gilt es vor allem die 85% Heavy- und 15 % Medium kategorisierten Lfz. In eine Abflugfolge zu bringen, die den Stau auf den TWYs nicht zu groß werden lässt. Da holt uns der Konstruktionsfehler wieder ein. Hat man erstmal ein Lfz. am Holding point platziert, darf aus Sicherheitsgründen kein anderer mehr dahinter entlangrollen, egal ob B747 oder AN26. So kommt es, dass vor allem eine AN26 die ganzen 3600m Pistenlänge nehmen muss. Ohne beleidigen zu wollen gilt für so eine vollgepack-

te AN26: gewinnt Höhe durch Erdkrümmung und schnell ist sie auch nicht.

Aber das ist das Problem des Towerlotsen, denn der stellt bis FL 70 die Anfangsabflugstaffelung her.

Hat man den müden Punkt erstmal überwunden, macht es sogar richtig Spaß dieses spezielle Sudoku zu lösen. Die Zeit vergeht schnell und die Jungs in ihren Pushback trucks sind mittlerweile so fit, dass sie jeden unserer Extrawünsche erfüllen. Das war die ideale Nachtschicht.

Sobald anhaltender Schneefall oder ständig überfrierende Nässe dazukommen hört der Spaß auf und es wird richtig anstrengend. Dann wünscht man sich wenigstens eine 2. Ebene wie in der Sortieranlage, um mal das eine oder andere Flugzeug oder Winterdienstfahrzeug aus dem Weg zu räumen.

Seit wir vor 2 Jahren in Liste der Belastungskategorien endlich nach oben gestiegen sind arbeiten wir im Winter (November bis März) von Sonntag bis Donnerstag zu viert im Nachtdienst. Das ist vor allem für die älteren Kollegen angenehmer, denn keinen Nachtdienst mehr ab 50 gibt es hier nicht.

So wünschen wir uns vom Weihnachtsmann einen milden Winter und ein Mode-S fähiges Bodenradar, denn DHL baut gerade ein neues Warehouse das genauso groß ist wie das bereits vorhandene und mehr Passagierflüge natürlich.

Euch wünschen wir ein wunderschönes Weihnachtsfest mit vielen pünktlich zugestellten Paketen und alles Gute im Jahr 2015. Da sehen wir uns gleich zweimal, im März zur Bundesfachbereichskonferenz und April zum Kalle-Küch-Cup, den wir natürlich verteidigen wollen.



➔ **Turkish A320:** Turkish Airlines bekennt sich mit diesem A320 TC-JPF farblich zur Star Alliance; hier kurz vor dem Start in Frankfurt im Mai 2014.



➔ **Iraqi B777:** Iraqi Airways setzt auf ihren Flügen nach Frankfurt auch diese gewaltige B777-200 ein, die sich seit kurzem in voller Bemalung präsentiert.



➔ **Turkmenistan B777:** Ebenfalls mit Großraumgerät in Form der Triple Seven bedient Turkmenistan Airlines den Flughafen Frankfurt, hier im Sommer 2014.



➔ **Air Armenia A320:** Air Armenia flog nur kurze Zeit mit ihrem einzigen A320 nach Frankfurt; somit ist dieses Bild vom September 2014 schon Geschichte.



➔ **Aeroflot SSJ-100:** Ziemlich neu auf dem Markt ist dieser Sukhoi SSJ-100 Superjet, hier in den Farben der Aeroflot, aufgenommen im September 2014 in Dresden.



➔ **Etihad Regional ATR72:** In den Farben der Etihad Regional fliegt diese ATR72 der Schweizer Darwin Airline kreuz und quer durch Europa, hier fotografiert in Leipzig im September 2014.

Alle Photos: Frank Schuchardt

→ In Zweibrücken ohne Freigabe auf die Piste gerollt – Luftwaffen C-160 „Transall“. Photo: RAF YYZ / Wikimedia by CC2.0



Aus heiterem Himmel und wie finde ich die richtigen Worte

Im Laufe ihres Berufslebens müssen sich Controller mit Situationen auseinandersetzen, die ohne jegliche Vorwarnung, also gewissermaßen wie aus dem heiteren Himmel, auf sie zukommen. Startabbrüche, „Overshoots“ bei bestem Wetter und „Runway-Incursions“ können dazu gerechnet werden. Und die vielleicht dem einen oder anderen Controller die Sprache verschlagen oder zumindest ihn (oder auch sie) nicht die richtigen Worte finden lassen. Wie am 14. Mai 2008 am Flughafen von Zweibrücken.



von
Werner
Fischbach

Am 14. Mai 2008 hatte die Platzkontrolle des Regionalflughafens Zweibrücken einen Dauerkunden zu Gast – eine C-160 „Transall“ der Luftwaffe, die den Flughafen für mehrere Flüge zum Absetzen von Fallschirmjägern benutzte. Obwohl die Piste 03 als „Runway-in-Use“ festgelegt worden war, hatte sich die Besatzung des Militärtransporters – wohl auch aufgrund des ihr aufgelegten engen

Übungsplans – entschieden, auf der Piste 21 zu starten. Denn von ihrer Parkposition auf dem Vorfeld ergab sich dadurch für den Weg zur Piste eine wesentliche kürzere Rollstrecke. Die Windverhältnisse sprachen auch nicht gegen ein derartiges Vorhaben. Der Wind wehte mit sechs Knoten aus östlicher bis nordöstlicher Richtung (60 Grad). Die Sichtverhältnisse waren hervorragend (CAVOK), die Temperatur lag bei 25, der Taupunkt bei sechs Grad Celsius. Der Luftdruck betrug 1011 hPa. Die Transallbesatzung hatte dieses Verfahren, also den Start entgegen der Betriebsrichtung, mit dem Towercontroller abgesprochen. Und der hatte dem zugestimmt.

Die Piste des Regionalflughafens Zweibrücken verfügt über eine Länge von 2 950 und eine Breite von 45 Metern. Aller-

dings gibt es ein paar Besonderheiten, die bei dem nachfolgend geschilderten Zwischenfall und der daraus resultierenden „Runway Incursion“ eine Rolle spielen sollten. Die Pistenmitte liegt gegenüber der Schwelle 03 um zehn und gegenüber der Schwelle 21 um 20 Fuß, also um 3,04 bzw. 6,09 Meter höher. Mit anderen Worten, zwischen den beiden Pistenenden befindet sich ein kleiner, wenn auf den ersten Blick auch unbedeutender „Hügel“. Die Besatzung eines Luftfahrzeugs, das sich auf der Schwelle der Piste 03 befindet, kann nicht unbedingt sehen, ob sich hinter diesem „Hügel“ ein anderes Flug- oder Fahrzeug befindet (was natürlich auch für die Gegenrichtung zutrifft). Zusätzlich kommt, dass die Rollbahn „A“, die zur Piste 21 führt, hinter einer Erhöhung liegt und vom Tower aus nur mit Einschränkungen eingesehen werden kann. Die Rollbahn „F“, die parallel zur Piste verläuft, darf wiederum nur von Luftfahrzeugen bis zu einer maximalen Startmasse von 5,7 t genutzt werden. Größere bzw. schwerere Luftfahrzeuge müssen zum Start auf der 03 auf der Piste zurückrollen („back-track“).

Der Betriebsablauf bis zur „Runway-Incursion“

Während des Zeitraums des nachfolgend geschilderten Zwischenfalls hatte der Controller noch zwei VFR-Flüge und einen Hubschrauber zu kontrollieren sowie den Abflug eines „germanwings“ Airbus A319-100 (D-AKNN), der als GWI 8045 von Zweibrücken nach Berlin-Schönefeld verkehrte, mit der

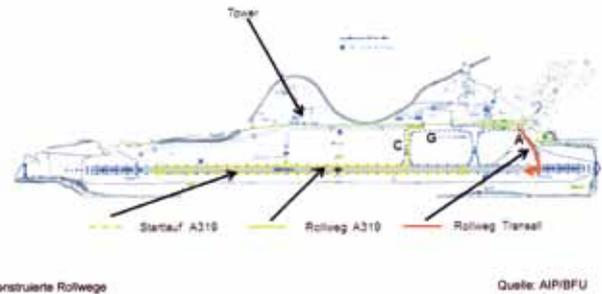
Bezirkskontrollstelle in Langen zu koordinieren. Er war also nicht ganz untätig, als die Airbusbesatzung um 15:47 UTC um Rollfreigabe bat. Daraufhin wurde sie vom Towercontroller zur Piste 03 über die Rollbahnen „G“ und „C“ freigegeben. Kurz bevor der A319 auf die Piste rollte, präzisierte der Lotse seine Freigabe: „Germanwings 8045, line-up 03, back-track approved!“

Während der Airbus auf der Piste rollte, meldete sich die schon erwähnte C-160, die ihren Flug zum Absetzen der Fallschirmjäger nach Sichtflugregeln durchführen wollte. Worauf der Controller den Transallpiloten folgende Startinformationen mitteilte: „German Air Force 5173, Zweibrücken hello again, wind 060 degrees, six knots, clouds and visibility o.k., temperature 25, dewpoint 06, QNH 1011, runway 03.“ Diese Angaben wurden von der Crew bestätigt. Aber da sie bereits vier Flüge wie mit dem Tower telefonisch abgesprochen mit Starts auf der 21 absolviert hatte, fügte sie hinzu: „...requesting 21 für departure please.“ Was der Controller mit „21 approved“ bestätigte.

Um 15:54 UTC bat die Transallbesatzung um Rollfreigabe, die ihr wie folgt erteilt wurde: „German Air Force 5173, taxi holding point runway, correction, taxi holding point Alpha, runway 21“. Was die Crew mit „taxi runway holding point runway 21“ wiederholte. Das war zwar nicht ganz korrekt, aber der Controller akzeptierte dies. Kurz darauf erteilte er dem A319 die Startfreigabe: „Germanwings 8045, wind variable, one knot, runway 03, cleared for take-off!“

Kurz nachdem der Airbus mit seinem Startlauf begann, bemerkte der Controller, dass die Transall entgegen seiner Anweisung und seinen Erwartungen auf die Piste gerollt war und er im Begriff war, sich eine nicht ganz harmlose „Runway Incursion“ einzuhandeln. Er reagierte umgehend, indem er die Transall anwies, sofort anzuhalten („German Air Force 5173, hold position“) und den A319 aufforderte, den Start abzubrechen. Leider benutzte er dabei nicht für diese Fälle vorgeschriebene Phraseology. Seine Anweisung lautete „Germanwings 8045, break up“, was die Germanwingspiloten nicht verstanden hatten bzw. deren Bedeutung nicht einordnen konnten. Zwar baten sie den Controller mit einem „say again“, seine Anweisung zu wiederholen, erklärten jedoch gegenüber der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), dass sie zum Zeitpunkt der Anweisung „break up“ ihr Flugzeug schon über die V_1 -Geschwindigkeit beschleunigt hätten und deshalb nicht mehr in der Lage gewesen wären, den Start abzubrechen. Sie entschlossen sich deshalb den Start fortzusetzen und überflogen die Transall in einem vertikalen Abstand von etwa 400 Fuß (ca. 122 m).

Nachdem der Controller die Transallcrew gefragt hatte, weshalb sie denn ohne Freigabe auf die Piste gerollt wäre, antwortete diese: „I read take a lining up and wait runway ... 21“. Auf den Hinweis des Controllers „You were cleared to holding point Alpha“, meinte einer der beiden Luftwaffenpiloten: „O.K., sorry about that.“ Allerdings bestand der Kom-



→ Die Rollbewegungen der an der Runway-Incursion beteiligten Flugzeuge. Photo: BFU

mandant gegenüber der BFU auf seiner Sicht der Dinge, nach welcher er eine Freigabe zum Aufrollen auf die Piste erhalten habe.

Die Bewertung des Vorfalles

Die BFU hat diese „Runway Incursion“ untersucht und als „Schwere Störung“ eingestuft (der Untersuchungsbericht trägt das Aktenzeichen BFU 5X006-008 und kann von der Homepage www.bfu-web.de heruntergeladen werden). Im Mittelpunkt ihrer Untersuchung standen für die BFU Fragen, wie es zu dem Missverständnis zwischen dem Controller und der Transall bzw. zu der fehlerhaften Rollanweisung kommen konnte und weshalb dieser Fehler nicht früher erkannt und damit hätte vermieden werden können.

Während die Unfalluntersucher die Freigaben für den Germanwingsflug nicht beanstandeten, kritisierten sie die Rollanweisung an die Transallbesatzung („... taxi holding point runway, correction, taxi holding point Alpha, runway 21“). Korrekt hätte sie „taxi holding point runway 21 via Alpha“ lauten müssen. Doch diese leicht unkorrekte Rollanweisung kann eigentlich nicht mit einer Freigabe zum Einrollen auf die Piste verwechselt werden. Die hätte, so führt auch die BFU aus, „Line-up runway 21“ lauten müssen.

So ist zu fragen, weshalb die Besatzung der Transall ohne entsprechende Freigabe auf die Piste rollte. War sie, nachdem sie an diesem Tag bereits vier Flüge mit Starts auf der 21 ohne große Probleme und – was dem Untersuchungsbericht nicht zu entnehmen ist – möglicherweise ohne Verzögerungen durchgeführt hatte, der Macht der Gewohnheit erlegen und hatte angenommen, auch dieses Mal sofort auf der 21 starten zu können? Auszuschließen ist dies nicht. Allerdings muss gefragt werden, ob die Luftwaffenpiloten nicht den Funksprechverkehr, der zwischen dem Towercontroller und anderen Piloten abgewickelt worden war, mitgehört hatten. Dann hätte ihnen eigentlich auffallen müssen, dass der Germanwingsflug zum Start freigegeben worden war. Waren sie eventuell durch andere Aufgaben im Cockpit abgelenkt, zu-

mal sie, wie das Luftfahrtportal „The Aviation Herald“ berichtet, einen „tight schedule“ zu absolvieren hatten? „Haste makes waste!“

Die BFU geht davon aus, dass „Unschärfen in der Kommunikation die Besatzung der C-160 dazu bewogen haben, auf die Piste aufzurollen.“ Das kann schon sein; schließlich sollte keinem Piloten unterstellt werden, er würde absichtlich entgegen einer Freigabe handeln und wie in diesem Fall ohne Erlaubnis auf die Piste rollen. Das würde auch erklären, dass sie der Meinung waren, sie hätten eine Freigabe zum „Line-up“ erhalten. Die BFU beschreibt dies folgendermaßen: „Die Erfahrungen bei der Auswertung von Cockpit Voice Recordern und aufgezeichneten Funkgesprächen im Rahmen der Unfalluntersuchungen zeigten in der Vergangenheit, dass an einem Ereignis beteiligte Personen nach einem zeitlichen Abstand von mehreren Tagen zwischen dem Vorfall und der Befragung ein gedankliches Szenario bilden, das von den tatsächlichen Gegebenheiten abweichen kann. Dabei muss es sich nicht um eine bewusste oder vorsätzliche Falschaussage handeln.“ Und selbst wenn es sich dabei um eine solche handeln würde, dann müsste dies als Schutzbehauptung eingestuft werden. Was man den Transallpiloten nicht verübeln könnte. Schließlich ist niemand gezwungen, sich selbst zu belasten.

Völlig zu Recht kritisiert die BFU jedoch die Anweisung des Lotsen an GWI 8045. Auch wenn man „abbrechen“ mit

„break up“ übersetzen kann, die Verkehrspiloten konnten damit einfach nichts anfangen. „Stop immediately“ wäre, so meinte die BFU, die korrekte Sprechgruppe gewesen. Auch ein „abandon take-off“ wäre wohl auch verstanden worden. Die BFU gesteht dem Controller zu, kurzzeitig einer höheren Arbeitsbelastung ausgesetzt gewesen zu sein. Er hatte im Vergleich zu der insgesamt niedrigen Zahl an Verkehrsbewegungen in Zweibrücken innerhalb von 20 Minuten eine „Verkehrsspitze“ abzuwickeln. Neben der Transall und dem A319 waren noch zwei VFR-Flüge und ein Hubschrauber zu kontrollieren. Dazu kamen Koordinationsgespräche mit der Bezirkskontrolle in Langen und dem Flugberatungsdienst sowie ein Funkgespräch mit einem „Follow-Me“-Fahrzeug. So wurde der Controller wohl durch die „Runway Incursion“ kalt erwischt und ihm fehlten wohl im wahrsten Sinn die richtigen Worte.

Die Reaktion des Controllers auf die „Runway Incursion“ war auf der einen Seite gut und richtig. Jeder andere Controller hätte wohl ähnlich reagiert. Allerdings kann die Anweisung an den Airbus, mit dem „break up“ den Start abubrechen, bestenfalls als „suboptimal“ bezeichnet werden. Und da der A319 bereits die V1 überschritten hatte, ist es fraglich, ob die Germanwingspiloten auch der Anweisung „stop immediately“ oder „abandon take-off“ gefolgt wären. Denn ein Startabbruch nach V1 kann tödlich sein. Oder zumindest mit einer „Runway Excursion“ enden.

→ Über Transall hinweggestartet – Germanwings A319.
Photo: W. Fischbach



Wichtige Mitarbeiterinformation zur tariflichen Übergangsversorgung für Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter (ÜVers.TV)



Bis 31.12.2014 Garantiezins von 1,75 % sichern!

Die Fakten.

Ihr Tarifvertrag sieht vor, dass jeder, der im FVK Dienst gearbeitet hat, unter bestimmten Voraussetzungen in die Übergangsversorgung der DFS treten kann. Während der Übergangsversorgung fließen grundsätzlich keine Rentenbeiträge an die Deutsche Rentenversicherung. Sollten Sie während der Übergangsversorgung keine freiwilligen Rentenbeiträge leisten oder keine zusätzliche private Rentenversicherung besitzen, kann schnell eine Versorgungslücke entstehen.

Die Lösung.

Alle Mitarbeiter, die während der Übergangsversorgung einen Eigenanteil leisten, haben Anspruch auf einen monatlichen Arbeitgeber-Zuschuss von bis zu 562,28 EUR. Die Höhe des Zuschusses ist abhängig von der gewährten Übergangsversorgung.

Sie und Ihr Arbeitgeber haben die Möglichkeit, die Vorsorgebeiträge entweder in die gesetzliche Rentenversicherung einzuzahlen, oder in eine private Basisvorsorge (auch Rürup-Rente genannt) zu investieren. Berücksichtigt man den aktuellen Rechnungszins inklusive Überschuss-Beteiligungen, so ist mit der Basisvorsorge gegenüber der gesetzlichen Rente eine höhere Gesamrente möglich.

Ein starker Partner.

Im Rahmen der Übergangsversorgung bietet die GdF zusammen mit der Gothaer Lebensversicherung eine attraktive Regelung zum Aufstocken der gesetzlichen Rente an.

Detaillierte Informationen zur staatlich geförderten Basisvorsorge finden Sie im Vorsorge-Portal unter dem Stichwort „Vorsorgestrategien“.

Jetzt einloggen unter:

<http://vorsorge-portal.gothaer.de>

Benutzer: fidelity

Schlüssel: gothaer

! Wenn Sie bei Personenkreis „nicht sozialversicherungspflichtig“ angeben, wird Ihnen der maximal mögliche Vorsorgebeitrag angezeigt!

Informieren Sie sich jetzt bei Ihrem Berater.

Norbert Leineweber
Langenberger Straße 590
45277 Essen

Telefon: 0201 8663550
Mobil: 0152 54218442
E-Mail: norbert.leineweber@gothaer.de

Bürozeiten:

Mo – Do 09:00 – 13:00 Uhr und 13:30 – 17:00 Uhr
Fr 09:00 – 13:00 Uhr
Sonstige Termine gerne nach Vereinbarung

Erzählt doch mal ... weiter von alten Zeiten.

Hier: Karin, Marlene und Emmi. Wir begannen unsere Flugsicherungskarrieren vor 48 bzw. 47 und 50 Jahren. Die Ausbildungsvergütung für die Beamten im mittl. Dienst betrug damals 275 bzw. 285 DM, die Angestellten einige Jahre vorher bekamen bereits bei Einstellung die Vergütungsgruppe VII des BAT. Das waren einige Hundert DM mehr.

von Emmi Enneper, Karin Rinne, Marlene Freiberg

So, Karin und Marlene ihr „armen im mittl. Dienst beamtete“ kamt also nach dem zweiten Ausbildungsabschnitt (jetzt FVK) von der Schule in München zurück an die Außenstellen.

Marlene: ich durfte zurück nach Köln, wo ich schon zur Praxis im Fernmelde- und Beratungsdienst einige Monate vorher war. Aber in der Anflugkontrolle ging man nicht so freundlich mit uns jungen Mädchen um. Irgendwie fühlten wir uns als Störenfriede. Einmal bin ich mit einigen anderen Auszubildenden zurück in den Fernmeldedienst zu unserem netten Herrn Peters gerannt und habe ihm unser Herz ausgeschüttet. Er hat uns überreden können wieder ins APP zu gehen und uns so vor größeren Unannehmlichkeiten bewahrt.

Karin: ich kam auch zuerst auf den Tower und in die Anflugkontrolle in Hannover (damals als „blauer Salon“ bezeichnet, wegen seiner dunkelblauen Abdunkelungsvorhänge). Im Tower waren die Kollegen und Coaches sehr hilfsbereit und geduldig, außer einem so genannten „Gehilfenschreck“ vor dem die Assistentinnen richtig Bammel hatten. Die Arbeit, so direkt „am Lotsen“ hat mir trotz anfänglicher Schwierigkeiten beim Mithören der Frequenzen sehr viel Spaß gemacht. Als Assistent musste man flexibel und schnell sein.

Besonders zu Zeiten der Hannover-Messe und ILA war gute Teamarbeit wichtig. Das wurde dann auch gemeinsam bei sogen. „Messeabschlussfeiern“ gewürdigt.

In der Anflugkontrolle wurde zu meiner Zeit die ATIS-Aufsprache durch die Assistenten geprobt, denn die Frequenzen und Lotsen sollten damit entlastet werden. Die örtlichen Wettermeldungen kamen wie ein Kassenbon aus einem Zet-fax-Gerät gedruckt und wurden dann von uns auf die „ATIS-Frequenz“ gesprochen.

Meine telefonischen Kontakte mit den Center-Assistenten zu der Zeit waren nicht sehr erfreulich, denn wir wurden ziemlich überheblich von den damaligen „Alteingesessenen“ (gemeint sind die Angestellten, die zuerst da waren) behandelt.

Emmi: Ähnliche Erfahrung habe ich gemacht wenn ich mit TWR oder APP koordinieren musste. Dabei gehörte ich auch zu den alten Angestellten. Ich glaube da gab es einfach eine gewachsene Konkurrenz.

Emmi: Nun aber zu dem denkwürdigen Procedere der „Kaffee-Koch-Lizenz“ im Center. Im Früh- und Spätdienst wurde für alle im Dienst Kaffee gekocht. Teetrinker gab es nur einige und die kochten sich den selbst. Es wurde jemand zum Kaffeekochen bestimmt und das war in der Regel der „Lehrling“. Die Utensilien waren in Stahlfächern eine Etage höher unterge-



bracht. Dazu gehörten: ca. 30 Kaffeetassen, ein Tauchsieder mit Blechtopf, mehrere große Kaffeekannen, Kaffee- und Kaffeemilchdosen, Porzellanfilter und Papier, sowie Zuckerdose und eine Dose mit Geld. Mit einem Kontrollstreifen in der Hand wanderte man zu allen Anwesenden um die Bestellung aufzunehmen. Selbstverständlich wurden zuerst die Wachleiter und Stellvertreter befragt, die Initials notiert. Im Aufenthaltsraum wurden Papiertischdecken von Fernschreibpapierrollen auf einem großen Tisch ausgebreitet, die Initials darauf notiert und dann begann das „Kochvergnügen“. Ein Ruf durch den Kontrollraum: „coffee is ready“ erschallte, und sofort begann ein Sturm von abkömmlichen Kollegen in den Aufenthaltsraum. Einen zweiten Durchgang gab es auch noch. Danach Abwasch, alles wieder in die Fächer bringen und die Kollegen abkassieren. Das Programm dauerte einige Stunden. Ein Vorteil hatte dieses Verfahren: man lernte schnell die Initials der Kollegen und ggf. ergab sich ein kleiner Plausch. Natürlich durften auch freiwillige „Alteingesessene“ Kaffee kochen, man wurde für ein paar Stunden vom stressigen „Boardgeschäft“ befreit. In Erinnerung bleibt mir dabei für immer unsere Annerose, die nicht nur am häufigsten und wohl auch am besten Kaffee kochen konnte. In wie weit ward ihr damals im „Kaffeegeschäft“ involviert?

Karin: Dieses Geschäft habe ich so gar nicht erlebt. Ich war erst nach Ende meiner Ausbildung 1971-1972 im Center, dann kam schon die Verlagerung nach Bremen.

Marlene: Ja, an das Kaffeekochen damals kann ich mich schon noch erinnern. Aber ich habe es nicht als Besonderes empfunden.

Emmi: Für mich war es der Anfang des Berufslebens und das hatte ich mir ja ganz anders vorgestellt. An einen peinlichen Fall beim Kaffeekochen erinnere ich mich noch heute. Da wurde ich von einem, mir bis dahin unbekanntem Kollegen angefrozzelt: „Na, Frollein gibt es für mich denn keinen Kaffee?“ Worauf ich sehr frech konterte: „Sie Pfeife haben ja keinen bestellt!“ Ein Gelächter ging durch den Aufenthaltsraum. Ausgerechnet einem Wachleiter hatte ich so frech geantwortet. Später bekam ich „diesen Kollegen“ als WL. Er hat es mir nicht nachgetragen, ich hab ihn heute noch als sehr fairen, menschlichen Vorgesetzten in Erinnerung: Charly Grendler. Er starb leider schon sehr früh.

Emmi: Jetzt mal zur eigentlichen FVK- Assistenten-Tätigkeit. Während der Ausbildung zum Zulassungserwerb an den einzelnen Sektoren erinnere ich mich noch heute, dass ausgerechnet am „Hehlingensektor“ (Fox 3), wo man „estimates“ von Amerikanern und Engländern aus Berlin annehmen musste, deren Akzent-Englisch ich bei sehr schlechter Telefonverbindung kaum verstehen konnte, auch mal von „coaches“ allein gelassen wurde. Die Angst, etwas falsch zu verstehen war nicht unbegründet. Der Horror!

Karin: Das habe ich auch erlebt, dass ein Coach nicht mithörte bei der Koordination. Als Assistent saß man hinter dem Board und schob die „fer-

tigen“ Kontrollstreifen über Schienenhalter nach vorn zu den Lotsen...

Marlene: Bis dahin hatte man erst einmal ein „Estimate“ von angrenzenden FIRs, Frankfurt, Berlin, Amsterdam, Kopenhagen etc. entgegen zu nehmen, um für den entsprechenden Sektor für den man gerade arbeitete viele Kontrollstreifen zu erstellen und ein errechnetes „Estimate“ an die nächste FIR via Telefon weiter zu geben. Erst dann wurden sie nach vorne für die Lotsen weitergereicht.

Emmi: Ja, und dort saßen normalerweise ein Radarlotse und ein Übergabelotse. Da gab es manchmal zwei, die nicht gut miteinander „harmonierten“. Ich glaube auf jeder Wache gab es solche Konstellationen. Das bekam man dann auch „hinten“ zu spüren, was zusätzlicher Stress bedeutete. Im Gegensatz dazu machte es richtig Spaß, wenn viel „traffic“ gut abgearbeitet werden konnte. Dann ging es des Öfteren nach Dienstende miteinander in die Kneipe. Dabei entwickelte sich ein Zusammengehörigkeitsgefühl auf den einzelnen Wachen. Es kam natürlich auch zu zwischenmenschlichen Beziehungen. Und so gibt es heute noch einige Verbindungen nach langer, langer Zeit. Leni, du bist dafür ein gutes Beispiel.

Marlene: 1970 im Center in Hannover habe ich keine Schwierigkeiten mit Kollegen mehr erlebt. Aber ich hatte ja gehofft nach der Laufbahnprüfung wieder nach Köln zu kommen.

Emmi: Aus meiner Sicht war der Umgang mit den Mädels im Center auch nie so abweisend wie mit den Herren vom APP und TWR.

Karin: So unterschiedlich kann man es erleben. Ich habe mich im TWR und APP aber nach einiger Zeit sehr wohl gefühlt.

Marlene: Ich war einfach unglücklich in der fremden Stadt und hätte am liebsten alles hingeschmissen. Zum Glück habe ich durchgehalten, denn ich lernte im Center meine „Lebensliebe“ kennen. Wir sind über 40 Jahre zusammen und in Hannover leben wir sehr gern. Mit der Center-Verlegung nach Bremen 1974 wurden wir auch dorthin versetzt. Aber wir konnten zum Glück zurückkommen.

Emmi: Ich konnte aus sozialen Gründen in Hannover bleiben, musste aber natürlich Tower und APP-Zulassung erwerben. Die Vorstellung in Zukunft nur noch mit den TWR/APP-Kollegen zu arbeiten, verursachte vielen von uns Unbehagen. Wie konnten wir denn ahnen, dass die schönsten Jahre im Dienst auf uns warteten!!!!!! Von diesen Jahren kann man vielleicht auch mal erzählen?

(Die Lotsen vom TWR und APP waren inzwischen durch das „Crosstraining“ mit den Center Lotsen viel, viel kollegialer geworden. „Das war das Beste, was uns passieren konnte“, so die Aussage eines APP-TWR-Lotsen.)

Es stand im flugleiter

von Emmi Enneper

Verbandspolitik in der Personalvertretung

Vor 6 Jahren hat der VDF zum ersten Mal gezielt durch die Beteiligung bei der Wahl des Gesamtpersonalrates Einfluß auf die Personalvertretung genommen. Er erzielte einen durchschlagenden Wahlerfolg, seine gewählten Kandidaten jedoch standen als Personalvertreter vielen neuen Problemen gegenüber.

Im Jahre 1976 wurde der Wahlerfolg der VDF-Liste wiederholt, obwohl die anderen Organisationen sich sorgfältig vorbereitet hatten. Dies spricht für die kontinuierlich geleistete Arbeit.

Verbandstätigkeit gleich Personalvertretung?

Wir haben bei allen Schwierigkeiten in den vergangenen Jahren als Personalvertreter gelernt. Vor allem eines: Verbandstätigkeit und Tätigkeit in der Personalvertretung unterscheiden sich, bei allen Gemeinsamkeiten in der Zielrichtung, durch wesentliche Punkte. Eine Verbandstätigkeit ist weniger eingegrenzt, der Verband hat jedoch auch keine gesetzlich fixierten Kompetenzen mit direkten Auswirkungen auf die Behörde. Für den Verband gilt in noch größerem Maße, daß er so stark ist wie die Geschlossenheit seiner Mitglieder und deren Initiative. Das alles ist zwar für die Personalvertretung auch wichtig, ihr werden jedoch Anträge von Amts wegen zugelassen, ihre Zustimmungen sind notwendig für den normalen Dienstbetrieb. Besprechungsintervalle sind vorgeschrieben, kurz – sie ist gesetzlich zur Tätigkeit verpflichtet, der Verband durch den Auftrag seiner Mitglieder.

Ein weiterer Unterschied ergibt sich daraus, daß die Personalvertretung sich aus Vertretern aller Dienstzweige zusammensetzt. Da gibt es «Fraktionen» mit unterschiedlichem Gewicht. Es ist dennoch nicht ratsam, Mehrheiten nach vorgefertigtem Plan kalt durchzusetzen. Erstens gibt es viele Probleme, die alle Dienstzweige betreffen und bei denen gemeinsames Vorgehen, und das heißt geschlossenes und motiviertes, notwendig ist (z.B. Bearbeitung von Behelfen, allgem. Verfügungen, Umfragen, Abordnun-

gen, Versetzungen, Aus- und Fortbildung, Beförderungen, Beurteilungen, Prüfungen, Arbeitsplatzüberprüfungen, etc.). Darüberhinaus erlebt eine Personalvertretung im Laufe der Amtszeit ständig wechselnde Besetzungen unter Einschluß von Ersatzmitgliedern.

Wenn ein Gremium nach außen gegenüber allen Versuchen des Auseinanderdividierens einen absolut geschlossenen Eindruck hervorruft, ist dies eine wesentliche Erfolgsgrundlage. Dabei ist in unserem Bereich das stabile Element durch die VDF-Liste geschaffen. Wenn in der vergangenen Amtszeit immer wieder von Außenstehenden vom «Lotsen-GPR» gesprochen wurde, obwohl die VDF-Liste zu keinem Zeitpunkt die absolute Mehrheit im GPR hatte, ist dies zwar ein objektiv falscher, aber dennoch durchaus nicht ehrenrühriger Eindruck. Kein rechnerischer, aber ein dennoch nicht zu vernachlässigender Faktor ist in diesem Zusammenhang die innere Motivation des Gremiums. Ein noch so ausgeklügeltes, taktisches Majorisieren von Minderheiten mag kurzfristig erfolgreich sein, zerstört jedoch auf Dauer den inneren Zusammenhalt.

Bei den in entscheidenden Fragen immer noch schwachen Kompetenzen der Personalvertretung steht und fällt sie mit ihrer Sachautorität und der Qualität der Argumentation.

Verband und Personalvertretung – zwei Säulen einer stabilen Verbindung

Die Tätigkeit in einem so bekämpften Verband wie dem VDF lehrt Disziplin, Beharrlichkeit, Genauigkeit und Beweglichkeit. Verbandsvertreter mit entsprechender Erfahrung als Mehrheit in einer Personalvertretung sind ein ernst zu nehmender Faktor für die Behörde und ggf. ein wichtiges Korrektiv. Für den einzelnen Beschäftigten hat diese Behördenhierarchie etwas erdrückend Übermächtiges – Dienstwege, Titel, Kompetenzen, – ein monströser Block anonymer Machtfülle. Im Laufe der Zeit stellt man im GPR überrascht und fast etwas widerwillig fest, wie

verloren, teilweise überfordert und überlastet, bisweilen sogar ratsuchend, dieses Gebilde oder Teile davon sind. Das ist ein guter Ansatzpunkt, um Entscheidungen im Sinne des Personals zu erreichen. Obwohl beide, Behörde sowie Personalvertretung, voneinander abhängig sind, darf weder das Personal noch seine Vertretung dem Trugschluß unterliegen, es gäbe irgendwelche Belohnungen für Sanftmut, Gutgläubigkeit oder um der schönen blauen Augen willen. Auch deshalb ist es wichtig, verbandserprobte Leute in der Personalvertretung zu haben, mit ruhigem Selbstbewußtsein und Vertrauen in die gemeinsame Kraft.

In besonderer Weise verbesserungswürdig erscheint die Zusammenarbeit zwischen Verbandsmitgliedern und Personalvertretern des Verbandes auf örtlicher Ebene. Soweit nicht die Vertraulichkeit nach § 10 B.Pers.Vetr.Gesetz verletzt ist, nämlich bei allen Angelegenheiten, die offenkundig sind (auch durch Behandlung auf der Personalversammlung für Angehörige der Dienststelle) oder ihrer Bedeutung nach keiner Geheimhaltung bedürfen, empfiehlt sich die regelmäßige Erörterung auf Untergruppen-Versammlungen. Die Durchsetzung der Verbandsmeinung im Personalrat ist dann allerdings nicht automatisch garantiert, denn dort sitzen Angehörige anderer Gruppen (Angestellte, Arbeiter) und Organisationen. Hier müssen Geschick und Überzeugungskraft der Personalvertreter wirken – und auch ein wenig Schwung, wenn sie trotz Bemühungen einmal Mißerfolge haben.

Auch dafür sind Untergruppenversammlungen gut: zu erfahren, warum etwas nicht gelang und wie man es besser erreichen kann.

Die Absicht, die Personalvertretung schlicht und ausschließlich in den Dienst einer Organisation oder eines Verbandes zu stellen, selbst wenn dies Mehrheitsverhältnisse erlauben, ist langfristig zum Scheitern verurteilt. Bei guter Arbeit entwickelt sich zwangsläufig eine eigene Kraft, die in Wechselbeziehungen zum Verband steht. Personelle Verklammerungen der entscheidenden Gremien beider Institutionen sind unbedingt notwendig, um Entwicklungen in unterschiedliche Richtungen und mögliche Kräftezersplitterungen auszuschließen. Zwei Säulen als tragendes Element einer stabilen Verbindung – dieses Ergebnis unserer Anstrengungen muß erhalten bleiben.

W.W.

HANNOVERSCHE RUNDSCHAU

Mittwoch, 22. April 1959

*Flugzeuge werden „heruntergesprochen“***Im ‚Blauen Salon‘ sieht man 90 km weit****Neue Sicherungsanlagen mit Präzisionsradar im Kontrollturm des Flughafens — Schnellere Abwicklung**

Er heißt „Blauer Salon“, denn sein Inneres ist Tag und Nacht in schummrigem Blau getaucht. Gespannt verfolgen hier mehrere Augenpaare über Bildschirme geisternde Lichtflecke. Pflöchlich ertönt irgendwoher eine überlaute Stimme: „Hannover approach. This is BEA sixty-six over.“ Auf deutsch heißt das etwa: „Anflugkontrolle Hannover. Hier ist die Maschine BEA sechsundsechzig. Bitte melden Sie sich.“ — Gerade rechtzeitig, um mit dem während der Hannover-Messe verfrachtet einsetzenden Flugverkehr besser fertig zu werden, wurden dieser Tage in dem beträchtlich vergrößerten Kontrollturm des Flughafens Hannover neue Flugsicherungsanlagen in Betrieb genommen. Dazu gehören vor allem Geräte für eine verbesserte Radarkontrolle und ein neues Leuchtschaltpanel. Schnellere Abwicklung bei größerer Sicherheit ist der Gewinn.

Der Pilot der BEA 66 meldete sich für den Anflug zum Blauen Salon keineswegs überraschend. Einmal war ihm die Maschine vorher schon durch die ganz Norddeutschland umfassende Bezirkskontrolle gemeldet worden. Zum anderen hatte er sie aber auch schon auf etwa 90 Kilometer Entfernung als hellen Fleck auf seinem Radarschirm angeht. Und in dem selben Augenblick, in dem der erste Funkpruch des Flugzeuges ertönt, erschien auf seinem UNW-Schirm ein Leuchtpfeil. Er zeigte genau die Richtung an, aus der die Maschine Hannover anflieg.

In der internationalen Fliegersprache — Englisch mit vielen Abkürzungen und Codewörtern — wurde dem Piloten nun das Platzwetter zugesprochen, während er die geschätzte Zeit angab, in der er über den Funkfeuer des Flughafen sich würde. Schließlich erhielt er noch Anweisungen über den Einflug in die Platzrunde.

Damit hätte der Lote in der Anflugkontrolle seine Pflicht getan: er übergab das Flugzeug seinen Kollegen von der Flughafenkontrolle. Das sind die Lotsen oben in der Glaskanzel des Kontrollturms, dem Hirn des Flughafens. Sie leiteten — ebenfalls über Funk — die Maschine auf die Rollbahn. Grundsätzlich werden nämlich bei der Landung Menschenaugen dem Radarzogen vorgezogen.



SCHENBAR ABGESCHNITTEN VON DER 'AUSSENWELT' — selbst die Fenster sind verdunkelt — sitzen die Anfluglotsen im „Blauen Salon“. Auf ihren Radarschirmen sehen sie aber im Umkreis von 90 Kilometern jedes Flugzeug. Aut.: Hanschid

Bei schlechtem Wetter allerdings „behalten“ die Männer von der Anflugkontrolle im „Blauen Salon“ die anliegende Maschine. Durch ein Präzisionsradargerät ist es ihnen möglich, Flugzeuge auch in der schlimmsten „Wasserküche“ sicher landen zu lassen. „Heruntergesprochen“ sagen sie dann. Im Passagierflugverkehr sind Landungen bei dichtem Nebel allerdings nicht zugelassen. Es kann aber passieren, daß eine Maschine — beispielsweise durch Motorschaden — den Flughafen ohne Rücksicht auf das Wetter anfliegen muß. Die Passagiere können dann beruhigt sein: Ihre Sicherheit ist auch in diesen Fällen gewährleistet.

Die „Wasserküche“ müßte allerdings schon sehr dicht sein, um einen solchen Sonderfall eintreten zu lassen. Die in Hannover zum erstenmal erprobte Sylvania-Anflug-Blitz-Beleuchtung hat sich nämlich hervorragend bewährt. Es soll schon Piloten gegeben haben, denen es ähnlich wie dem Reiter über dem Bodensee ging. Erst nach der Landung sahen

sie, wie schlecht die Sicht in Wirklichkeit war. Durch die Blitz-Beleuchtung hatten sie das überhaupt nicht bemerkt.

Sämtliche Beleuchtungsanlagen werden neuerdings von einem Leuchtschaltpanel in der Flughafenkontrolle bedient. Jede Lampe, die draußen aufleuchtet, ist als Lichtsignal auf diesem Panel zu sehen. Auch die Leuchttürme der Beleuchtung wird von hier aus geregelt. Die Lotsen können zu diesem Zweck eine Testlampe einhalten. So überzeugen sie sich davon, daß die Piloten weder geblendet werden noch zu wenig sehen. Durch einen Knopfdruck wird bei jedem Start und bei jeder Landung Voralarm für die Flughafenfeuerwehr gegeben. Jedes Telefongespräch zwischen den Kontrollstellen und jedes Funkgespräch zwischen Piloten und Kontrollstellen wird auf Toonband aufgenommen.

Viele Hirne denken so, und viele Hände regen sich für die Sicherheit des Flugverkehrs — alles Dinge, von denen der Reisende kaum etwas ahnt. **haha**

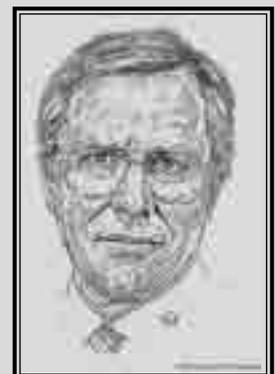
Trauermitteilung

Ein Leben voller Begeisterung für die Luftfahrt hat sich vollendet – **Hans Ohl** verstorben

Liebe Mitglieder des DFS-Fliegerclubs, unser Ehrenpräsident Hans-Ulrich Ohl ist am 12.11.2014 im Alter von 84 Jahren verstorben. Hans Ohl war über Jahrzehnte Mitglied des Fliegerclubs, engagierter Fluglehrer in unserem Verein und mehrere Jahre sein Präsident. Hans Ohl hat in der Flugsicherung als Fluglotse begonnen, war viele Jahre Pressesprecher der Flugsicherung, hat zahlreiche fliegerische Fachartikel veröffentlicht, war gesuchter Ansprechpartner von Presse und Politik für Luftfahrtfragen.

Er war Mitorganisator des AOPA-Fliegerclubs und Mitglied im Luftfahrt-Presseclub. Bis zu seinem Tod war er dem DFS-Fliegerclub aktiv verbunden und am Wohlergehen des Fliegerclubs interessiert. Er stand uns jederzeit mit Rat und Tat zur Seite.

Wir haben mit Hans Ohl einen Freund und Förderer verloren, den wir nicht vergessen werden.



Brandstiftung in Chicago

Es war ein Freitag. Allerdings nicht der 13., sondern der 26. September, als im ARTCC (Air Route Traffic Control Centre) von Chicago ein Brand ausbrach. Der, wie sich herausstellen sollte, von einem Angestellten einer Fremdfirma, die seit Jahren für die FAA arbeitet, gelegt worden war. Dass es sich dabei nicht nur um Brandstiftung, sondern offenbar um einen Selbstmordversuch handelte sei der Vollständigkeit wegen erwähnt.

Die Auswirkungen dieses Brandanschlags und der daraus resultierende Ausfall der Kontrollzentrale waren enorm. Mindestens 1 950 Flüge waren davon betroffen. Was nicht weiter verwunderlich ist – der Zuständigkeitsbereich des Chicago ARTCCs erstreckt sich auf die Bundesstaaten Iowa, Illinois, Indiana, Michigan und Wisconsin. Die wichtigsten Flughäfen innerhalb dieses Zuständigkeitsbereichs sind Chicago-O'Hare und Chicago-Midway. O'Hare ist einer der verkehrsreichsten Flughäfen der Welt und ein wichtiges Drehkreuz für United und American, Midway eines für Southwest Airlines. Zwar konnte das Feuer, das um 05:30 Uhr (Lokalzeit) ausgebrochen war, um 08:30 Uhr gelöscht werden. Doch danach konnte bei der Flugsicherung nicht zum normalen Betrieb übergegangen werden. Das ARTCC war weiterhin außer Betrieb gesetzt und so mussten sich die Controller auf einen robusten „Contingency“-Plan und auf ihre Innovationsfähigkeit verlassen. Auf letztere kam es besonders an.

Die Notfallmaßnahmen

Chicago ARTCC, das FAA-intern mit ZAU bezeichnet wird, hat vier benachbarte Kontrollzentralen. Cleveland (ZOB) im Osten, Indianapolis (ZID) im Südosten, Kansas City (ZKC) im Südwesten und Minneapolis (ZMP) im Westen. Diese haben sofort Teile des Chicagoer Luftraums übernommen, wobei in diesen Centern zusätzliche Arbeitspositionen eingerichtet wurden. Doch damit wäre es ihnen nicht gelungen, die Kontrolle im Zuständigkeitsbereich des Chicago ARTCCs komplett zu übernehmen und den Verkehr von und nach O'Hare und Midway, wenn auch mit Einschränkungen, aufrechtzuerhalten. Vorteilhaft war, dass anders als in Deutschland die Anflugkontrollstellen (TRACONS – Terminal Radar Approach Control) nicht in die Kontrollzentralen integriert sind, sondern unabhängig von den ARTCCs operieren. So war das Chicago TRACON weiterhin betriebsbereit; den Anflugkontrollstellen von Milwaukee, Fort Wayne und Southbend kamen besondere Aufgaben zu. Aber auch die „Approachcontroller“ von Cedar Rapids, Champaign, Des Moines, Grand Rapids,



Kalamazoo, Moline, Muskegon, Peoria, Rockford, Springfield, Waterloo und sogar von der Grissom Air Reserve Base mussten mithelfen, den Verkehr abzuwickeln. Sie bildeten gewissermaßen eine „Brücke“ zwischen den benachbarten Kontrollzentralen und der Anflugkontrolle von Chicago. Gut wenn im Gegensatz zu Deutschland im Fall der Fälle noch auf selbstständige „Approach Control Offices“ zurückgegriffen werden kann.

Natürlich bedeutete der Ausfall des Chicago ARTCCs einen erhöhten Arbeitsaufwand, weil die Controller nun plötzlich einen Luftraum bearbeiten mussten, den sie eigentlich gar nicht so richtig kannten. Zusätzlich kam, dass die Koordinationsarbeiten sehr aufwändig telefonisch erledigt werden mussten. Controller des Chicagoer Center kamen zu ihren Nachbarn und unterstützten sie in ihren Aufgaben.

Ab Sonntag (28. September) konnten so Anflüge zu den beiden Flughäfen von den ARTCCs in Minneapolis und Kansas City direkt an das TRACON von Chicago übergeben werden. Anflüge vom Osten, also von den ARTCCs Cleveland und Indianapolis, wurden zunächst an die Anflugkontrollstelle von South Bend und von dort an das Chicago TRACON übergeben. Abflüge von O'Hare und Midway wurden von Chicago TRACON direkt an die Kontrollzentralen in Kansas City, Indianapolis und Cleveland übergeben. Flüge, die nach Norden abflogen, wurden von den Tower direkt an die Anflugkontrollstelle von Milwaukee und von dort an die zuständige Bezirkskontrolle übergeben. So konnte die Anflugrate auf 72 Flüge pro Stunde (für beide Flughäfen) angehoben werden, was jedoch weit entfernt von den normalen Zahlen ist. Die Abflugverzögerungen lagen zwischen 15 und 30 Minuten. Bereits am 3. Oktober ist es nach Aussage der FAA gelungen, mehr Verkehr als an allen anderen Flughäfen der USA abzuwickeln. An den beiden Chicagoer Flughäfen konnten an die-

AIRPORTS ✈ ✈

sem Tag mehr als 93% des bisherigen Zweimonatsdurchschnitts bearbeitet werden.

„This is one of the most challenging situations that air traffic controllers and other FAA employees have faced since 9/11“, meinte NATCA (National Air Traffic Controllers Association) – Präsident Paul Rinaldi. „Since the first moment when radar scopes went dark at Chicago Center Friday morning, controllers have ensured the highest level of safety at all times.“ Auch wenn die Amerikaner generell dazu neigen,

sich als die auserwählte Nation zu sehen und die amerikanische Flugsicherung als die beste der Welt zu bezeichnen, so kann man Paul Rinaldi sicherlich kaum widersprechen. „Well done“. Ach ja, die FAA möchte noch einmal genau auf ihre „Contingency“-Pläne schauen.

WeFis

➔ Auch die Controller kleinerer Anflugkontrollstellen wie hier die von Grand Rapids mussten beim Ausfall des Chicago ARTCC mithelfen. **Photo: NATCA**



Airbus A380 – Eine Zwischenbilanz



Obwohl der Airbus A380-800 bereits seit mehr als sieben Jahren im Liniendienst eingesetzt wird und mittlerweile ein gewohnter Anblick auf den großen europäischen Luftverkehrsdrehscheiben ist, hat er weiterhin nichts von seiner Faszination verloren. Dies sollte ein kurzes Zwischenfazit wert sein. Zur Erinnerung: Der Prototyp des A380 startete am 27. April 2005 erstmalig. Der Erstkunde Singapore Airlines setzt ihn seit dem 25. Oktober 2007 auf seinem Streckennetz ein. Von den bislang rund 145 ausgelieferten Exemplaren besitzt Emirates mit augenblicklich 53 Flugzeugen die größte Flotte des Superjumbos. Darüber hinaus hat die arabische Airline weitere 87 Maschinen bestellt, von denen ein Teil ältere A380 ersetzen soll. Als zweite europäische Airline erhielt Lufthansa im Mai 2010 das erste Exemplar. Im ersten Halbjahr 2015 wird deren Flotte mit vierzehn A380 komplett sein.

Ausführungen

Sowohl die amerikanische FAA als auch die europäische EASA haben die gegenwärtig eingesetzte Variante A380-800 für maximal 853 Passagiere zugelassen. Allerdings wird sie bislang mit zwischen 407 (Korean Airlines) und 526 Fluggästen (Lufthansa) eingesetzt. Einzig Air Austral aus Réunion beabsichtigt ihre bestellten A380 mit sage und schreibe 840 Sitzplätzen in reiner Economy-Bestuhlung zu versehen. Aber soweit ist es noch lange nicht, denn die Airline verzögerte die Abnahme auf unbestimmte Zeit.

Die anfangs angekündigte Frachter-Version (A380F) auf Basis der A380-800 ist genauso auf Eis gelegt, wie eine verkürzte

Ausführung (-700) für 481 Fluggäste. Am wahrscheinlichsten ist wohl die Realisierung einer verlängerten A380-900 für maximal 963 Passagiere geworden, an der bereits Air France, Emirates und Lufthansa ihr Interesse bekundet haben.

Gewinnschwelle

Ursprünglich rechnete der Hersteller damit, ab 230 verkauften A380 endlich Gewinne einfahren zu können. Bekanntlich machten Verzögerungen bei der Entwicklung und der Produktion dieser Prognose einen Strich durch die Rechnung. Heute lässt Airbus eher verwirrende Angaben veröffentlichen: Einerseits will der Produzent mit ihrem Flaggschiff Ende 2016 die Gewinnschwelle erreichen und andererseits erwartet Airbus erst ab etwa 420 verkauften Exemplaren den „Break-Even“. Der Haken dabei: Bislang stehen „nur“ 324 A380 in den Auftragsbüchern. Sofern keine Kunden abspringen, sichert eine Fertigungsrate von 25 Flugzeugen im Jahr die Produktion wenigstens bis ins Jahr 2021. Airbus sieht die Zukunft alles andere als düster. Der Hersteller prognostiziert bis 2030 einen weltweiten Bedarf von etwa 1.300 Flugzeugen mit einer Sitzplatzkapazität von mehr als 400 Fluggästen, wovon die Europäer einen eigenen Marktanteil von fünfzig Prozent als realistisch erachten.

Vielleicht kann die Gewinnzone schneller durch eine Anpassung des Kaufpreises erreicht werden: Stand der Listenpreis im Jahr 2008 noch bei etwa 327 Mio. US-Dollar, so stieg auf heute rund 414 Mio. US-Dollar. Dabei darf nicht vergessen werden, dass Listenpreise in der Regel keinesfalls den tatsächlichen Kaufpreis widerspiegeln. Gerne gewähren die Flugzeughersteller treuen Kunden oder beim Abschluss von Großaufträgen großzügige Rabatte.

A380 und die ICAO

Die ICAO wies dem Großraumflieger, ebenso wie der in derselben Gewichtsklasse operierenden Antonov An-225, in ihrem Document 8643 die Wirbelschleppen-kategorie „H“ („Heavy“) zu, allerdings führen die Flugsicherungsorganisationen den A380 – jedoch nicht die An-225 – weltweit unter der Kategorie „J“ („Super“), um unter anderem auf die erweiterten Staffellungsmimina aufmerksam zu machen. Weshalb man sich bei der ICAO bislang nicht dazu durchringen konnte, beide Flugzeuge offiziell neu einzustufen, ist nicht bekannt.

Auch wenn im Zusammenhang mit dem A380 einige Fragen offen bleiben, wird er in den kommenden Jahren, genauso wie die Boeing 747 heute noch, garantiert nichts von seiner Anziehungskraft verlieren. Sowohl bei den Medien, die über jeden noch so kleinen Zwischenfall berichten, als auch bei Passagieren und Flughafenbesuchern.

H. M. Helbig

Photos: Henry Micklich

AIRPLANES



Airbus A380

Verfasser: Doric GmbH

Ende August 2014 befanden sich 139 Flugzeuge vom Typ Airbus A380 bei Emirates (51), Singapore Airlines (19), Lufthansa (12), Qantas (12), Air France (10), Korean Air (10), British Airways (6), Malaysia Airlines (6), Thai Airways (6), China Southern Airlines (5) und Asiana Airlines (2) im Einsatz. Damit wuchs die Flotte seit Anfang 2014 um 16 Maschinen. Gleichzeitig umfasste das Orderbuch der noch nicht ausgelieferten Maschinen 178 Flugzeuge, 89 davon für Emirates. Emirates hat seine Bereitschaft geäußert, 60 bis 70 weitere Flugzeuge zu bestellen, vorausgesetzt Airbus produziert eine überarbeitete Version dieses Flugzeugtyps, den A380neo.

Bislang legten weltweit über 60 Millionen Passagiere mehr als 1,4 Millionen Flugstunden auf 172.000 Flügen mit einem Airbus A380 zurück. Alle vier Minuten startet oder landet ein A380 an einem der mehr als 30 Flughäfen, die heute regelmäßig von diesem Flugzeugtyp angeflogen werden.

2014 wird sich die Zahl der Betreiber auf voraussichtlich 13 Airlines erhöhen: Während Asiana Airlines (Südkorea) und Qatar Airways (Katar) ihre ersten Maschinen bereits erhalten haben, erwartet Etihad Airways (Vereinigte Arabische Emirate) die Erstausslieferung bis Ende 2014. Die für die japanische Airline Skymark im Jahr 2014 geplante Erstausslieferung kommt nicht zustande.

Das indische Verkehrsministerium hob im Januar 2014 das bis dahin auf inländischen Flughäfen geltende Landeverbot für den Airbus A380 auf. Im Rahmen der bestehenden Luftverkehrsabkommen dürfen künftig die Städte Delhi, Hyderabad, Mumbai und Bangalore angeflogen werden. Für weitere Flughäfen steht die Zertifizierung noch aus.

Quellen: Airbus, airliners.de, Ascend, Flightglobal

Erster Jet für Avanti Air

Ganz sicher kann Avanti Air nicht unbedingt als eine der führenden deutschen Fluggesellschaften bezeichnet werden. Die 1994 gegründete und in Burbach bzw. auf dem Siegerlandflughafen beheimatete Airline betätigt sich als Charter- und als ACMI-Fluggesellschaft. ACMI steht für Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance und ist mehr oder weniger eine Umschreibung für eine Leasing(flug)gesellschaft. Bisher hatte Avanti Air Turboprop-Flugzeuge wie Be1900, ATR-42 und -72 in ihrer Flotte. Zurzeit wird unter anderem eine ATR72-200 (D-ANFE) im Wetlease für die Schweizer Fluggesellschaft Darwin / Etihad Regional betrieben.

Doch nun hat die Gesellschaft zwei Fokker 100 aus dem Nachlass der ehemaligen OLT Express erworben, die zurzeit

in Saarbrücken abgestellt sind und von Contact Air Technik gewartet werden. Eine der beiden Maschinen (D-AOLG / c/n 11452) wird für den zukünftigen Flugbetrieb hergerichtet. Die andere (D-AOLH / c/n 11265) soll als Ersatzteilsponder dienen. Die Fokker 100 soll nach den derzeitigen Plänen in Saarbrücken stationiert werden; Gespräche mit potentiellen Kunden laufen zurzeit (und sind bei Erscheinen dieser Ausgabe sehr wahrscheinlich abgeschlossen).

Desweiteren denkt Avanti Air über ein neues Erscheinungsbild nach. Noch wurde hinsichtlich dieses „Relaunches“ noch keine Entscheidung getroffen. Aber die Spotter sollten schon mal ihre Kameras bereithalten.

WeFis

→ Die D-AOLH soll zukünftig als Ersatzteilsponder dienen. Photo: Björn/Wikimedia by CC2.0



✈ ✈ **AIRPLANES**

übers Reisen: „Tasche!“ oder: Vom unfreiwilligen Krempeln

von Helge Sobik

Wahrscheinlich meint sie es sogar gut. Oder sie fühlt sich besonders wichtig. Schwer zu sagen. Auf alle Fälle aber stiftet sie diesen Vormittag nichts als Verwirrung. Das kann schon mal vorkommen. Aber dass sie es nicht merkt, keinen Zusammenhang zwischen Chaos und Ursache herstellt und nichts an ihrem Auftritt ändert, macht das Phänomen originell.

„Tasche!“ ruft die ältere Frau in Uniform an der Sicherheitskontrolle des Hamburger Flughafens jedem zu, der an die Torsonde herantritt und auf das übliche Handzeichen zum Durchmarsch wartet. Sie aber zeigt jedem aus der Distanz von jenseits des Elektro-Portals die Handfläche als Haltezeichen und ruft jenes eine Wort – eher im Kommando-Ton als dass man eine Frage dahinter erahnen kann.

Der erste in der Schlange ist verblüfft und krempelt seine linke Hosentasche nach außen, beim nächsten „Tasche!“-Ruf auch die rechte. Handgepäck hat er zwangsläufig längst abgegeben. Schließlich soll es durchleuchtet werden und darf genau deshalb nirgendwo in der Welt durch die Torsonde geschleppt werden. Als sie noch mal „Tasche!“ ruft, jetzt endlich fragender, aber zugleich auch vorwurfsvoll klingt und sich hinter dem Mann bereits Unruhe breitmacht, zeigt er mit dem Finger aufs Band und ruft irritiert „Die liegt da doch“ – woraufhin er durchgewunken wird.

Der nächste in der Schlange sieht asiatisch aus, war gerade noch mit seinem Gürtel beschäftigt und hat das ungewöhnliche Szenario offenbar nicht wirklich verfolgt. Auf das deutsche Wort „Tasche!“ reagiert er nur mit großen Augen. Daraufhin serviert die Frau ihm als Ausländer-Version ein Wort mehr und ruft nun „Wo Tasche?“. Der nächste in der Reihe übersetzt ihm falsch „pocket“, woraufhin auch der Asiate die Hosentaschen herauskrempelt, bis ein anderer „hand luggage“ für „Handgepäck“ dolmetscht. Nun zeigt auch der Asiate aufs Band, zuckt mit den Schultern und darf durchtreten.

Was der Zirkus soll? Warum jemand offensichtlich ohne Gepäck nach seinem Gepäck gefragt wird, diese Frage aus nur einem Wort besteht und als Kommando vermittelt wird? Das hat sich diesen Vormittag niemandem erschlossen. Die Frau hat es munter weiter jedem entgegengeschleudert und nicht gemerkt, wie sehr das alles aufhält – und auch nicht, dass die meisten Menschen es gewohnt sind, in ganzen Sätzen zu kommunizieren. Und manche gerade an Flughäfen damit rechnen, dass man für sie im Fall der Fälle ein paar englische Worte bereithält.

Durfte man endlich durch und an der Frau vorbei laufen, hatte sie sogar ab und zu freundliche Worte parat. „Alles klar“ war dabei, „danke“ und ein oder zweimal sogar „Guten Flug!“. Falls nicht gerade wieder jemand von den Wartenden nicht verstand, was sie ihm gerade zugerufen hat. Kann ihr mal jemand helfen? Das wäre nett.





Flugkapitän Erich Warsitz – der erste Düsenflugzeugpilot der Welt

von Lutz Warsitz

75 Jahre sind vergangen, als die Geschichte des Raketen- und Düsenzeitalters in Kummersdorf, Neuhardenberg, Rostock-Marienehe und Peenemünde ihren Ursprung nahm! Mit dieser Zeit sind Namen wie Wernher von Braun, Hans Pabst von Ohain oder Ernst Heinkel verbunden – aber insbesondere auch Erich Warsitz, der sich wagemutig in die neu konstruierten Flugzeuge setzte und sie flog. Mein Vater hat unter Einsatz seines Lebens neue, die gesamte Flugtechnik umwälzende Antriebsaggregate erprobt – er steuerte als erster Mensch ein Flüssigkeits-Raketenflugzeug, nämlich die Heinkel He 176, und ein Düsenflugzeug, die Heinkel He 178, was allerdings die Wenigsten wissen – und hat die Voraussetzungen mitgeschaffen, die es der heutigen Flugtechnik erlauben, Zeit und Raum zu überbrücken.

Am 18. Oktober 1906, wurde Erich Warsitz in Hattingen an der Ruhr geboren. In der Volksschule machten sich seine ersten Veranlagungen Flugzeugen gegenüber bemerkbar, und dies nicht zur Freude seines Vaters. Er wurde des Öfteren zum Schuldirektor gerufen, weil er dem Unterricht keine Aufmerksamkeit schenkte, sondern es vorzog, Papierflugzeuge zu basteln, sie fliegen zu lassen und dabei zu träumen.

Die Jahre vergingen und seine größte Leidenschaft wurden Motoren jeglicher Art. Neben seiner praktischen Ausbildung und seinem technischen Studium, begann seine fliegerische Ausbildung als Sportflieger für den A2-Schein bei der Akademischen Fliegergruppe Bonn/Hangelar. Darauf folgten etappenweise die B1- und B2-Ausbildungen auf verschiedenen Flughäfen bei den damaligen Luftsportvereinen und eine weitere fliegerische Ausbildung bei der Deutschen Verkehrsfliegerschule Stettin (DVS), das heißt die C2-Ausbildung für Landflugzeuge und für die „gewerbsmäßige Personenbeförderung“

sowie sämtliche Seeflugscheine. Zwischendurch machte er den großen Kunstflugschein K 2 und absolvierte die Blindflug-Ausbildung sowie das Steuermannspatent für „kleine Fahrt“. Nachdem er die DVS besucht und dort sämtliche Flugscheine gemacht hatte, betätigte er sich zunächst einmal reichlich als Sportflugzeuglehrer, ehe er später zur Reichsbahnstrecke (RB-Strecke: eine Tarnbezeichnung für die Langstreckenerfahrung, verborgen unter dem 100.000-Mann-Heer) als Fluglehrer, Gruppenfluglehrer und Ausbildungsleiter abkommandiert wurde.

Mitte der dreißiger Jahre begann er eine neue, äußerst interessante und vor allen Dingen der Technik verbundene Tätigkeit: In Rechlin, im Erprobungscenter der deutschen Luftwaffe, arbeitete er als Einflieger und Erprobungsflieger auf allen Flugzeug-Typen, die damals von der deutschen Flugzeugindustrie hergestellt wurden.

Wenige Jahre zuvor, 1931, übernahm der Versuchsplatz des Heeres-Waffenamtes in Kummersdorf die Entwicklung von Flüssigkeitsraketen und ein Jahr später arbeitete dort ein gewisser Wernher von Braun, der nach dem Krieg in den USA weltberühmt gewordene Weltraumforscher, und entwickelte eine flüssigkeitsbetriebene Rakete, deren Treibstoffe hochprozentiger Spiritus und flüssiger Sauerstoff waren, womit er die ersten Versuche startete. Schon im Jahre 1934 konnte er seine zweite Rakete, die A2, von der Nordseeinsel Borkum aus starten.

Nach Abschluss dieser ganzen Versuche interessierte von Braun nun auch, wie sich sein Triebwerk in der Luft mit einem Flugzeug verhalten würde, und dazu benötigte er natürlich ein Flugzeug und die entsprechende Unterstützung. Keine leichte Aufgabe zur damaligen Zeit. Anfangs waren die finanziellen Mittel äußerst beschränkt, und offiziell wollten die höchsten Dienststellen im OKH (Oberkommando des Heeres) und im RLM (Reichsluftfahrtministerium) von solchen Fantastereien, wie sie es nannten, nichts wissen. Ein Teil der maßgebenden Leute, Techniker und auch Koryphäen auf dem Gebiet behaupteten, dass sich ein vom Rumpffende angetriebenes Flugzeug in der Luft nicht mehr ordnungsmäßig verhalten und sich überschlagen würde. Nur die wenigsten waren vom Gegenteil überzeugt. Einer von ihnen war Dr. Ernst Heinkel, einer der größten Flugzeugkonstruktoren jener Zeit. Nachdem Heinkel seine Unterstützung ohne Zögern

zugesagt hatte, stellte er von Braun zunächst für die Standversuche einen Bruchrumpf der He 112 zur Verfügung, das heißt einen Rumpf ohne Flächen und auch ohne Motor. Ende 1936 war von Braun so weit, mit diesem Bruchrumpf die ersten Standversuche unternehmen zu können. Und so blies das Triebwerk aus dem Rumpffende einen ungeheuren Feuerschweif aus und erzeugte dadurch den Rückstoß, den sogenannten Schub. Zu dieser Zeit stellte das RLM Wernher von Braun für die späteren Lufterprobungen einen tüchtigen Einflieger zur Verfügung. Der ganze Verein, der damals in Kummersdorf arbeitete, zählte fünfundzwanzig Mann, und Erich Warsitz war der sechsundzwanzigste im Bunde.

Erich Warsitz: „Für die spätere Lufterprobung stellte uns Heinkel ebenfalls eine flugklare He 112 zur Verfügung, die wir mit einem zusätzlichen Triebwerk versahen, und nach Monaten unermüdlicher Arbeit ging es nun darum, einen Platz zu bekommen, wo wir unter Berücksichtigung der Geheimhaltung und unter Einschluss aller Risiken die reinen Flugversuche durchführen konnten“.



Heinkel He 112

Das RLM gab dafür ein Feld frei, welches etwa siebzig Kilometer östlich von Berlin lag und schon als E-Hafen, also Einsatzhafen, für den sogenannten Kriegsfall vorgesehen war. Auf dem sogenannten Behelfsflugplatz in Neuhardenberg befand sich kein Gebäude, rein gar nichts! Es wurden mehrere Zelte aufgebaut, wo die Maschinen untergestellt werden sollten.



Im Frühjahr 1937 siedelte der ganze Kummersdorfer Verein nach Neuhardenberg um und setzte dort die Standversuche mit dem Bruchrumpf fort.

Erich Warsitz: „Parallel zu dieser ganzen Geschichte der He 112 mit dem Braun'schen Triebwerk hatte sich noch viel mehr getan: Das RLM interessierte sich plötzlich für die sogenannten Starthilfen, die der Einfachheit halber unter den Flächen eines Bombers angebracht werden sollten, um den Start von schwerbeladenen oder überlastigen Flugzeugen aus kleinen Flugplätzen und Einsatzhäfen mit kurzer Rollstrecke zu verkürzen. Besagte Starthilfen sollten nach dem Start für weitere Einsätze am Fallschirm abgeworfen werden. An dieser Entwicklung arbeitete die Firma Walter in Kiel. Hellmuth Walter hatte den Schwerpunkt damals auf die Starthilfen gelegt, wobei sich Triebwerks- und Starthilfsraketen eigentlich nur im Ein- und Umbau unterschieden. Im Unterschied zu von Braun nahm Walter lediglich andere Treibstoffe. Von Braun benutzte hochprozentigen Spiritus und flüssigen Sauerstoff. Dagegen verwendete Walter hochprozentiges Wasserstoffsuperoxid und als Katalysator Kalziumpermanganat. Beim Braun'schen Antrieb kam Feuer heraus und beim Walter-Antrieb Qualm, denn beim erstgenannten Triebwerk handelte es sich um eine direkte Verbrennung, während bei Walter eine Zersetzung stattfand, aber mit derselben ausströmenden Geschwindigkeit. Und darauf kam es ja bei der Erzeugung des Schubes an. Es begann nun eine sehr enge Zusammenarbeit mit den Walter-Werken, und erste Standversuchserprobungen dieser Starthilfen an einer Heinkel He 111 E, die uns ebenfalls Heinkel zur Verfügung gestellt hatte, liefen in Neuhardenberg an“.

Des Weiteren hatte die Firma Walter vom RLM den Auftrag bekommen, auch ein Triebwerk für die 112 zu bauen, sodass eine Zeit lang in Neuhardenberg nicht nur die Braun'sche He 112 stand.

Aber das erste Flugzeug, was dort zum Fliegen kam, sollte die He 111 sein. Das RLM zeigte sich von diesem Entwicklungsstadium sehr begeistert, vor allen Dingen, weil die ganze Anfangserprobung relativ reibungslos verlief und man nach kurzer Zeit dazu überging, Rekordstarts zu machen, das heißt Starts mit hoher Belastung. Das RLM hatte den Flugzeugbauern nämlich folgende Bedingungen gestellt: Ein normales Flugzeug – wie zum Beispiel die He 111 – musste nach einer Rollstrecke von sechshundert Metern zwanzig Meter Höhe erreicht haben!

Erich Warsitz: „Nun wollten wir mit den Starthilfen das Maximale rausholen. Wir beluden die gute „AMUE“ – die Arme hatte alles Mögliche schon mit uns durchgemacht – bis zum Gehnichtmehr. In der Zelle der 111 gingen wir jeweils bis zur äußersten Grenze, nachdem wir im Rumpf zusätzliche Wassertanks eingebaut und obendrein noch das Ganze mit acht Zementbomben und Sandsäcken voll gestopft hatten. Alles, was wir machten, geschah, so muss ich gestehen, schon ein bisschen ohne Genehmigung! Wir hatten das Gewicht langsam gesteigert, sodass ich die geforderte Bedingung, die bisher ohne Rakete mit nur zehn Tonnen umgesetzt worden war, nun mit etwas über dreizehn Tonnen erfüllte. Hier das Bild nach dem ersten 13-Tonnen-Rekordflug:“



Ganz rechts: Erich Warsitz. Im Hintergrund: die gute „AMUE“

An der Entwicklung der Starthilfen arbeitete auch von Braun, doch beachtliche Schwierigkeiten hinderten ihn daran, zeitlich zurechtzukommen – er kam mit seinen Raketen, dafür aber gleich mit 500-Kilogramm-Schub, erst im Jahre 1938 raus -, sodass in Neuhardenberg alle Versuche mit der He 111 nur mit Walter-Raketen gemacht wurden.



He 111 mit Braun'scher Starthilfe

Dagegen absolvierte seine He 112 ihren ersten Flug schon Anfang Juni 1937, aber es war eigentlich ein Bruch!

Erich Warsitz: „Wie bei der He 111 wagten wir damals noch nicht, gleich mit der Rakete zu starten, stattdessen hieß es: Start ganz normal mit Motor, auf Höhe gehen, die Geschwindigkeit drosseln und dann in Horizontallage die Rakete einschalten. Aber bald nachdem ich das Triebwerk, die Rakete also, eingeschaltet hatte, drangen beachtlicher Qualm und Gase in den Führerraum. Sprachlos über das Geschehen beobachtete ich das ordentlich brennende Triebwerk, während sich die Geschwindigkeit erhöhte. Ich nahm das Gas heraus, um nicht noch schneller zu werden. Der Kolbenmotor lief auf Leerlauf, sodass die He 112 nun ausschließlich mit Raketen-schub flog. Zu den unangenehmen Gasen, die in den Führerraum traten, gesellte sich noch eine beachtliche Temperatur. Nun ging mir nur noch eines durch den Kopf: „Jetzt bloß niedrig und sie unten irgendwo hinschmeißen!“ Ich slippte, erreichte Bodenhöhe – es blieb mir keine Zeit mehr, das Fahrwerk rauszunehmen – und legte eine Bauchlandung auf dem Flugplatz hin. Kaum war ich draußen, brannte sie auch schon“.

Der erste Raketenflug der He 112 versagte in der Erfüllung von Erwartungen und Träumen – jedoch stellte er einen Erfolg dar, weil den vorgesetzten Dienststellen bewiesen werden konnte, dass man ein Flugzeug auch von hinten sozusagen schieben und es dadurch fliegen kann.

Die weiteren Flüge in Neuhardenberg in der He 112 wurden fortan anstatt mit dem Braun'schen mit dem Walter-Trieb-

werk gemacht. Es war zuverlässiger, einfacher in der Bedienung und nicht mit einer solch großen Gefahr für Maschine und Piloten verbunden.

Nachdem die 112-Erprobungen mit beiden Triebwerken und die Starthilfserprobungen durchgezogen wurden, brach man Ende 1937 die Zelte in Neuhardenberg ab. Peenemünde war inzwischen im Bau.

Heinkel He 176

Noch während in Neuhardenberg die Versuchsflüge mit der He 112 liefen, wurde der Begriff „Interzeptor“ geprägt, und die Heinkel He 176 sollte hierfür das Forschungsobjekt werden.

Erich Warsitz: „Das RLM beabsichtigte nämlich, ein neuartiges Jagdflugzeug einzusetzen. Es sollte durch seine ungeheueren Steigmöglichkeiten erst starten und fast senkrecht hochgehen, wenn ein feindlicher Bomberverband zum Beispiel in sechs- oder siebentausend Meter Höhe in Sicht kam, gleich mit „full speed“ darauf zu, und von unten einen Kurzangriff mit hoher Geschwindigkeit ausführen, indem man die Salven aus den MGs oder Kanonen abschoss und nach Leerwerden der Tanks wieder landete. Als nun festgelegt werden sollte, was bauen wir und wie bauen wir aufgrund der gemachten Erfahrungen, da stand zweierlei zur Diskussion: zum einen ein „Nur-Raketen-Flugzeug“, das eine gewisse Sicherheit, soweit überhaupt möglich, in sich barg, die natürlich auf Kosten der Leistung ging, oder zum anderen gleich ein kleines mit größerem Risiko, bei dem die Endgeschwindigkeit über 1.000 km/h liegen sollte. Ich entschied mich für den letzteren Vorschlag!“

Da die Konstruktionsentwicklung der 176 der größten Geheimhaltung unterlag, richtete Heinkel eine Sonderabteilung in seinem Werk in Rostock-Marienehe ein und baute zunächst eine Holzbaracke, worin die ersten Versuchsarbeiten durchgeführt wurden. Kein Werksangehöriger, abgesehen von ganz wenigen, hatte Zutritt. Aus dieser „Bretterbude“ wurde schnell ein fester Bau. Die Entwicklung ging damals sehr schnell vonstatten und parallel dazu lief aus zeitlichen Gründen schon der Bau der Attrappe der He 176.

Erich Warsitz: „Nach Fertigstellung der ersten Attrappe waren wir alle fassungslos, wie klein sie geworden war. Ich glaube, da dachten wir alle: Das Ding wird nie fliegen! Die 176 war so groß, dass sie spielend in einem Zimmer des sozialen Wohnungsbaus Platz gefunden hätte. Es handelte sich um ein Flugzeug, das völlig aus dem Rahmen fiel und auch für die vorgesehene Geschwindigkeit bis zur Schallgrenze, oder kurz davor, natürlich ganz anders konstruiert und gebaut werden musste, wodurch eine Unmenge an Schwierigkeiten auf uns zukam, die wir bewältigen mussten.“

Völlig neu war das Laminarprofil der Flächen, die auf Überschallgeschwindigkeiten zugeschnitten und vorne messerscharf waren. Damit erhöhte sich die Gefahr des Abreißen der Strömung bei den niedrigeren Geschwindigkeiten, die man für eine sichere Landung benötigte. Des Weiteren bildete die Gestaltung des Führerraums ein Problem. Die Kanzel war so eng, dass ich zum Beispiel mit der rechten Hand wohl an die rechte Seite kam, aber den Ellbogen nicht anziehen konnte, also stand mir nur ein gewisser Spielraum zur Verfügung, und links ganz genauso. Ich saß dort drin wie in einem nach Maß geschusterten Schuh!“

Da man mit diesem rasanten Flugzeug erstmalig an Geschwindigkeiten heranwagen wollten, die völlig aus dem Rahmen fielen, hätte ein Aussteigen in der bekannten Form den sicheren Tod bedeutet.

Erich Warsitz: „Die Besorgnis und die Sicherheit standen schon an erster Stelle. Folglich wurde auch von Heinkels Seite aus alles zu meiner Sicherheit getan. Wegen der geringen Möglichkeit auszusteigen, musste die Kanzel abschussfähig konstruiert werden. Nun, so schön das Ganze theoretisch auch aussah, hätte ich – um bei 1.000 km/h rauszuspringen und gut unten anzukommen – die Höhe von sechstausend Metern gebraucht: Ich musste mit der rechten Hand einen an meiner Rückwand angebrachten Hebel ziehen, und zwar an der linken Seite meines Kopfes vorn vorbei. Damit trennte ich die Kanzel vom Rumpf. Sie wurde abgeschossen und fiel in die Tiefe. Die Maschine war dann stumpf, also offen, machte sich sofort selbstständig und platzte auseinander. Eine Sache, die mich aber nicht mehr interessierte, da ich ja bereits mit der Kanzel weg war. Letztere überschlug sich drei- bis viermal, ehe sie sich einpendelte. Hinter dieser Kanzel war ein sogenannter Bremsfallschirm eingebaut, den ich nicht sofort ziehen durfte, denn dann wären die Fallschirmleinen gerissen, vielmehr musste ich eine Zeit lang warten, damit sich meine Fallgeschwindigkeit verminderte. Nachdem ich mich ungefähr tausend Meter fallen ließ, wurde die Kanzel durch den Widerstand der Luft langsamer. Dann zog

ich mit der linken Hand einen anderen Hebel, der ebenfalls hinter meinem Rücken angebracht war, und löste damit den Bremsfallschirm aus. Dieser brachte die sozusagen senkrecht nach unten schwebende Kanzel relativ schnell auf eine Endgeschwindigkeit von 300 km/h. Mit diesem Tempo kann man aber nicht unten ankommen – das dürfte das Ende bedeuten! Ich schmiss also mein Plexi-Dach ab, schnallte mich los, sprang aus der Kanzel heraus, ließ mich wieder ein Stück fallen und zog in einer Höhe von achthundert bis tausend Metern meinen richtigen, manuellen Rückenfallschirm, bevor ich dann mit einer Geschwindigkeit von 4 bis 5 m/sec unten ankam“.

Bei einem solch neuartigen Flugzeug ging man nicht gleich in die Luft, sondern man blieb zunächst einmal, wegen der grundsätzlichen verschiedenen Flug- und Rolleigenschaften, auf dem Boden und machte Rollversuche.

Erich Warsitz: „Bei einem Normalflugzeug hat man in dem Moment, wo man Vollgas gibt, sofort Steuerdrücke. Das heißt: Die hinteren Ruder, die man zur Einhaltung der Startrichtung braucht, haben durch den Propellerwind sofort Wirkung. All das fiel bei der 176 weg, weil sie keinen Propeller hatte und daher auch kein Wind für die Ruder vorhanden war. Vielmehr wirkten die Ruder erst, wenn man beim Rollen die entsprechende Geschwindigkeit erreichte, und das war kurz vor dem Abheben, vorher zeigten sie gar keine Wirkung! Folglich musste ich die Richtung auf der Startbahn mit den Bremsen halten, links und rechts – eine sehr feinfühlig und gefährliche Sache! Ich hatte jedenfalls die Rollversuche so weit getrieben, dass ich dann schon, von der äußersten Platzgrenze des Flugplatzes angefangen, so lange Vollgas drinließ, bis sie abhob. Dann machte ich eine Art Luftsprung, Gas raus, und landete wieder.“

Bis zu dem Zeitpunkt hatten man es absichtlich vermieden, die Maschine der Generalität vorzuführen, aber letzten Endes konnte ein Besuch des RLM unter Führung von Udet, Milch und dem halben Generalstab nicht umgangen werden.



Erich Warsitz: „Nach der Landung holte mich unser Wagen ab. Wir fuhren zu der Stelle, wo die ganze Generalität und Dr. Heinkel standen. Da kam Milch als Erster auf mich zu, gratulierte mir und ernannte mich für die besondere Leistung zum Flugkapitän. Udet und alle anderen Augenzeugen gratulierten ebenso. Aber das Ergebnis war, dass eine nicht unerhebliche Diskussion entstand und weitere Flüge der 176 ab sofort untersagt wurden“.

Wernher von Braun: „Dieses Flugzeug war selbst nach heutigem Begriff eine absolut wilde Sache, so wild, dass selbst der berühmte Flieger Ernst Udet, damals General in der deutschen Luftwaffe, nach diesem Kurzflug von Erich Warsitz ihm prompt verbot, das Ding noch einmal zu fliegen: Das sei kein Flugzeug, „so 'n Ding, das keine Flügel hat“, das könne man nicht fliegen. Es dauerte einige Zeit, bis Erich ihn endlich überredet hatte, doch noch weitere Flüge zu unternehmen. Hier liegt ein Anfang für die Weltraumfahrt, der ebenfalls eine ganz wichtige Rolle gespielt hat im Aufbau der Elemente, der Technik und auch des fliegerischen Anteils an der Entwicklung der bemannten Raumfahrt“.

Als Erich Warsitz durch die laufenden Rollversuche und Luftsprünge mit immer größeren Geschwindigkeiten die Eigenarten und Tücken zu kennen glaubte, legte er am Spätabend eines schönen Frühsommertages spontan den ersten richtigen Flug fest. Nach seiner Entscheidung, sofort zu fliegen, trat bei allen Ingenieuren und Monteuren eine unheimliche Ruhe ein, keiner sprach ein Wort, denn alle wussten, dass der für die Zukunft entscheidende Augenblick kurz bevorstand.

Erich Warsitz: „Die ungewohnte Beschleunigung schon beim Rollen kannte ich bereits. Durch die erstmalig fast vollgefüllten Tanks brauchte ich jetzt eine längere Rollstrecke. Ganz

vorsichtig hielt ich die Maschine lediglich mit den Bremsen in Richtung, und bei ungefähr 300 km/h, kurz vor dem Abheben, brach sie links aus. Die linke Fläche berührte den Boden – und ich sah die Katastrophe schon kommen. Obwohl meine Startbahn vorher mit zwei Kübelwagen abgefahren worden war, wobei einige Männer seitlich auf den Trittbrettern gestanden hatten, um festzustellen, ob ein Hindernis im Weg lag oder ein Maulwurf einen neuen Haufen gewühlt hatte, da hatte doch tatsächlich in der Zwischenzeit so ein Biest begonnen, einen Maulwurfshaufen auf der Rollspur zu wühlen, den ich unglücklicherweise mit dem rechten Rad touchierte. Ich wollte diesen Flug aber auf Biegen und Brechen hinter mich bringen, ließ das Gas drin und bekam sie wieder hin. Weit aus der Startrichtung raus hob sie dann durch einen Sprung ab“.

„Ich hielt sie kurz am Boden, damit ich ein höheres Tempo bekam, erst dann zog ich ganz leicht den Steuerknüppel, um in einen Steilflug überzugehen. Dabei merkte ich – inzwischen hatte ich 750 km/h erreicht –, dass der kleine Vogel ohne Fahrtverminderung unter fünfundvierzig Grad in den Himmel schoss. Um nicht zu weit vom Platz abzutreiben, leitete ich sofort die Linkskurve ein. Es war ein erhebendes Gefühl, fast geräuschlos mit 800 km/h die Nordspitze der Insel Usedom zu umfliegen. Zeit für fliegerische Versuche blieb mir nicht, denn der Brennstoff reichte ja höchstens für eine Minute, und schon musste ich mich auf die Landung konzentrieren. Ich drückte, huschte im Nu über die Peene und ging mit 500 km/h an den Boden. Die Platzgrenze war erreicht und nach mehreren vorschriftsmäßigen Sprüngen rollte die Maschine aus. Der erste Raketenflug der Welt war geglückt!“



Start der Heinkel He 176



20. Juni 1939



Vorführung der He 176 am 3. Juli 1939 in Roggentin

Heinkel He 178

Nach den Erfahrungen mit dem Raketenflugzeug, der He 176, die ja in enger Zusammenarbeit mit dem Reichsluftfahrtministerium gesammelt worden waren, war Heinkel jetzt ein bisschen verbittert, weil er nicht mehr die nötige Unterstüt-

zung bekam, die er sich erhofft hatte, denn nach den ersten Flügen stieß sie nicht mehr auf sonderliches Interesse. Im Luftfahrtministerium zeigten sich lange nicht alle maßgebenden Leute desinteressiert, aber der Zweite Weltkrieg stand vor der Tür, und da gab es andere Sorgen. Die He 176 wurde fast von vornherein im Auftrag und mit Genehmigung des RLM entwickelt, die He 178 dagegen nicht! Diese Entwicklung zog Heinkel ohne Wissen des RLM durch, und jene kleine Maschine eröffnete wenig später das Düsenzeitalter.

Erich Warsitz: „Schon lange vorher hatte ich ein ganz anderes unheimliches Geräusch bei Heinkel im Werk kennen gelernt, wobei es sich um Probeläufe des ersten Heinkel-Strahltriebwerks handelte:

Im Jahr 1936 schrieb Professor Pohl von der TH-Göttingen Heinkel – sie kannten sich – Folgendes: Ich habe da einen sehr befähigten Mann, der bastelt hier und arbeitet an einem Strahltriebwerk. Wir können ihm hier nicht weiterhelfen, weil unsere Mittel begrenzt sind. Interessieren Sie sich für den Mann?

Heinkel, wie üblich Feuer und Flamme, sagte sofort: Her mit dem Kerl!“

Wie schon erwähnt hatte Heinkel für die Entwicklung der He 176 gegen Ende 1936 neben der Wasserhalle, abseits der riesigen Fabrikationshallen, fast über Nacht eine Sonderhalle gebaut, wo sich alles abspielte. Dort wurde die 176 entwickelt, und dort saß jetzt auch Hans Pabst von Ohain und bastelte an seinen Turbinen. Im Februar 1937 lief bereits die erste Turbine auf dem Prüfstand.

Erich Warsitz: *„Als von Ohains He-S3-Turbine endlich so weit war, planten wir zunächst einen grundsätzlichen Flugversuch, den ich natürlich als abgestellter Spezialist für alle Raketengeschichten bei Heinkel auch fliegen wollte. Ich sollte, so wie wir es vorher mit dem Braun'schen oder dem Walter-Triebwerk gemacht hatten, mit der Turbine als zusätzlichem Triebwerk in die Luft gehen. Dazu nahmen wir die He 118, eine schwere zweisitzige Beobachtungsmaschine von Heinkel. Man hatte es mit einem hohen Bock zu tun, und sie besaß wegen des hohen Fahrwerks die für uns erforderliche Bodenfreiheit, um dort die Turbine drunterzubauen. Aber beim dritten Flug fing sie an zu brennen. Ich konnte gerade noch landen, dann brannte die ganze Geschichte ab, einschließlich Flugzeug, und damit war eigentlich die Lufterprobung erledigt.“*

Nachdem die zweite Turbine, die He S3 A, klar war, wurde sie Anfang 1939 in die inzwischen von Heinkel konstruierte Zelle der He 178 eingebaut. Es handelte sich um einen freitragenden Schulterdecker. Das ganze Flugzeug bestand aus Leichtmetall, der Rumpf aus Dural. Dieses Flugzeug war weit mehr auf Sicherheit gebaut, hatte ein breites Fahrwerk, ordentlich große Bremsen und war mit der He 176 überhaupt nicht zu vergleichen.

Die größten Schwierigkeiten machten allerdings die Materialfrage für den Dauergebrauch der Schaufel und der zu geringe Schub der He-S3-A-Turbine, weshalb man es noch nicht riskieren konnte, die He 178 in die Luft zu bringen. Es dauerte nicht lange, dann war auch von Ohain so weit, dass man es wagen konnte, allein mit seiner He-S3-B-Turbine, die Anfang August 1939 in die 178 eingebaut wurde, in die Luft zu gehen.

Erich Warsitz: *„Am Sonntag, den 27. August 1939 – nur wenige Tage vor Kriegsausbruch – war es so weit. Es herrschte wunderschönes Wetter, war absolut windstill und ruhig. Die Maschine wurde zum Startplatz geschleppt.“*



Heinkel He 178

„Heinkel selbst und seine Mitarbeiter blickten gespannt in die Runde, denn inzwischen war erkannt worden, dass nicht dem Raketen- sondern dem Düsenflugzeug, wegen der längeren Flugzeit und größeren Betriebssicherheit, die Zukunft gehörte.“

Ich prüfte noch einmal alle Ruder auf Gängigkeit, kontrollierte die laufende Turbine auf verschiedenen Drehzahlen, die Pumpendrucke, Temperaturen und noch vieles mehr und gab den Monteuren das Zeichen, die Kanzel zu schließen. Langsam gab ich Vollgas. Beim Anrollen war ich zunächst über den Schub eigentlich ein bisschen enttäuscht, denn sie schoss nicht los wie die 176, sondern setzte sich langsam in Bewegung. Doch nach einer Startstrecke von zirka dreihundert Metern holte sie natürlich sehr schnell Fahrt auf. Ich konnte sie wunderbar mit den Bremsen in Richtung halten, und dann hob sie ab.“



„Alle Ruder wirkten fast ganz normal, während die Turbine gleichmäßig ihr hohes Lied sang. Es war herrlich zu fliegen, kein Windchen rührte sich und die Sonne stand ganz niedrig am Horizont.“

Nachdem ich eine größere Platzrunde geflogen hatte, sollte ich – mir war das eingehend gesagt worden – sofort landen. Aber da ging die Lust mit mir durch. Ich flog noch ein bisschen schneller und dachte: Ach, ich dreh noch eine!

Nach der zweiten Runde – ich befand mich jetzt seit sechs Minuten in der Luft – setzte ich zur Landung an. Kurz über dem Boden brachte ich die Maschine in die richtige Fluglage, machte eine wunderbare Landung und kam kurz vor der Warnow, vor dem Wasser, zum Stehen.“



„Die Spannung löste sich, alle freuten sich überschwänglich. Ich stieg aus dem Cockpit, die Monteure hoben den jetzt in bester Laune befindlichen Dr. Heinkel und auch mich auf die Schultern, und nach kurzer Diskussion wurde der erste geglückte und für die Zukunft richtungsweisende Flug im Kasino begossen“.

Hans Pabst von Ohain: *„Dies war der erste Flug eines Strahlflugzeugs in der Welt. Wiederum hatte Warsitz durch sein enormes fliegerisches Können und seinen mutigen Willen ein völlig neues Flugprinzip zum ersten Mal in der Welt zum Fliegen gebracht.“*

Ein weiteres Mal konnte ich sein großes Können erleben, als er am 1. November 1939 die He 178 vor Heinkels Gästen, Udet, Milch und Reidenbach, vorflog. Diese Vorführung war höchst eindrucksvoll. Auch wenn Milch seine Gefühle nicht zeigte, so glaube ich fest, dass durch die Vorführung der He 178 von Warsitz bald darauf der Auftrag für die Entwicklung der He 280 an Heinkel erteilt wurde“.

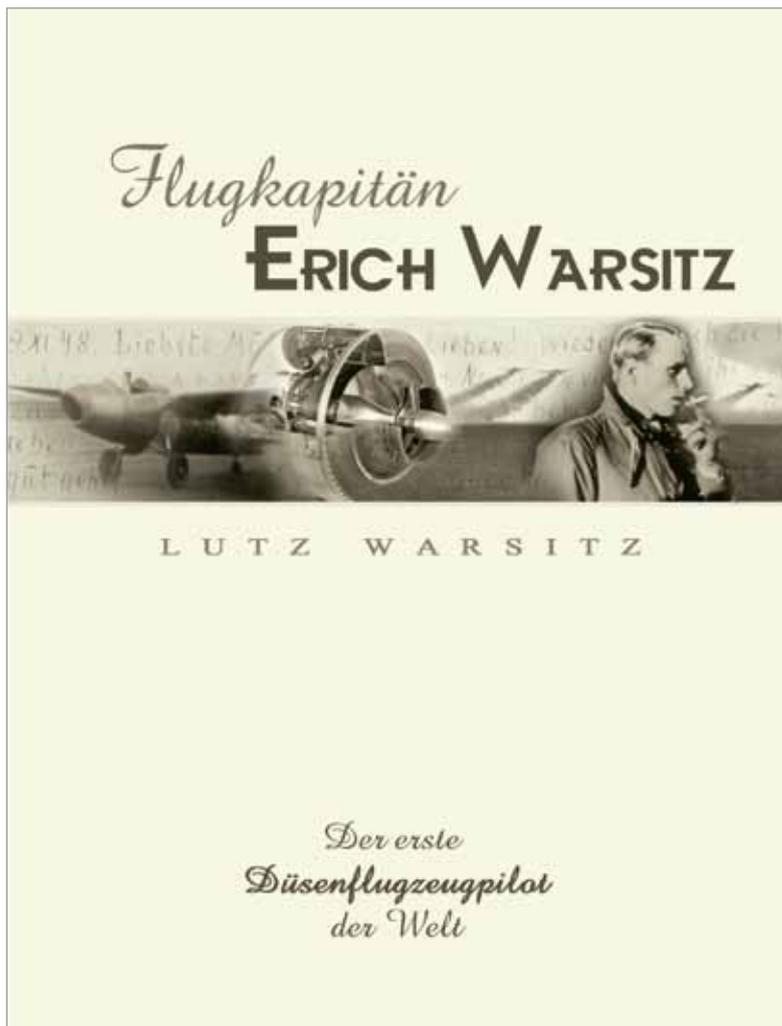


*Hintere Reihe von rechts:
von Ohain, Heinkel und Erich Warsitz*

Nach Kriegsende wurde Erich Warsitz von vier russischen Offizieren in der Nacht vom 5. zum 6. Dezember 1945 um drei Uhr aus seiner im amerikanischen Sektor gelegenen Wohnung entführt. Bei den unzähligen Verhören lag der Schwerpunkt bei seiner früheren Tätigkeit auf dem Gebiet der Raketen- und Düsenflugzeugentwicklungen im OKH und RLM, in Peenemünde und den Heinkel-Werken.

Nachdem er die Vertragsunterschrift verweigerte, wonach er sich zu fünfjähriger Mitarbeit an der russischen Entwicklung auf diesem Spezialgebiet verpflichten sollte, wurde er zu fünfundzwanzig Jahren Zwangsarbeit verurteilt und rollte anschließend in das berühmte Straflager 7525/13 nach Sibirien.

Nach seiner Rückkehr im Jahre 1950 betätigte er sich zunächst als selbständiger Unternehmer, bis er sich 1965 – wie man so sagt – „auf Alpenteil“ setzte.



➔ „Flugkapitän Erich Warsitz:
Der erste Düsenflugzeugpilot der Welt“
Oktober 2006 von Lutz Warsitz

Anfang der achtziger Jahre plante ich für meine Maturaprüfung über meinen Vater und sein außerordentliches Leben zu schreiben. Er war sehr stolz darauf und erlaubte mir, ihn über ein Jahr lang zu interviewen. Eines Tages sagte er zu mir: „Vielleicht schreibst du ja eines Tages mal ein Buch über mich.“

Mein heutiges Buch „Flugkapitän Erich Warsitz – der erste Düsenflugzeugpilot der Welt – erlaubt ihm als wichtigem Zeitzeugen, diese Pionierzeit aus eigener Erfahrung und von seinem Standpunkt aus zu schildern: von der technischen Seite her als Ingenieur und von der fliegerischen Seite her als erster und alleiniger Einflieger dieser revolutionären Maschinen.

Im April 1983 erlitt mein Vater einen schweren Gehirnfarkt, der sein Todesurteil werden und ihn wenig später von seinem neuen Leidensweg auch erlösen sollte. Etwa zwei Wochen bestritt er einen Kampf auf Leben und Tod auf der Intensivstation. Sein Zustand war aussichtslos. Viele Wochen lag er überwiegend im Koma mit nur wenigen Lichtblicken, wobei meine Mutter immer bei ihm blieb. Anfang Juni entschloss sie sich, ihn nach Hause zu holen.

Als der Chefarzt zu ihm sagte: „Herr Warsitz, Sie gehen nach Hause!“, fing mein Vater an zu weinen und antwortete: „Ich danke Ihnen, Herr Professor.“

Flugkapitän Erich Warsitz starb im Alter von 76 Jahren am 12. Juli 1983 in Barbengo/Schweiz.

In einem Brief vom 14. April 1988 schrieb Hans Pabst von Ohain an meine Mutter: „In späteren Jahren habe ich oft an Erich Warsitz zurückdenken müssen. Ich bewundere ihn noch heute und bin der festen Überzeugung, dass er durch seine mutige Opferbereitschaft und sein fliegerisch-technisches Können wesentlich zur schnellen Entwicklung der Turbinen-Strahl-Triebwerke und Raketen für bemannte Flugzeuge beigetragen hat. Sein Bild im „National Air and Space Museum“, Washington D. C., in der ersten Heinkel He 178 fliegend, wird für immer davon Zeugnis ablegen.“

Ich war mit ihm nur etwas über vier Monate zusammen, von Ende Juni 1939 bis 1. November 1939. Aber so kurz auch diese Zeitspanne war, sie hat einen bleibenden Eindruck auf mich hinterlassen!“

Golf-Show für einen guten Zweck

Kaum haben die europäischen Golfprofis den Ryder Cup im schottischen Gleanagle für sich entschieden und gegenüber ihren amerikanischen Kollegen (einmal) wieder die Nase vorne gehabt, da entschloss sich der britische Profi Justin



Photo: British Airways

Rose, immerhin auf dem neunten Platz der Welt- und auf dem vierten der europäischen Rangliste) zu einem besonderen Gag. Auf dem Flughafen von London-Heathrow schlug er von der Tragfläche einer British Airways B747 eine Folge von Bällen auf ein 160 Meter weit entferntes Ziel. Das er, so erklärt die Fluggesellschaft, denn auch getroffen haben soll.

Allerdings diente diese Show nicht nur der Publicity von British Airways und Justin Rose. Vielmehr warb Rose damit für die von seiner Frau und ihm ins Leben gerufene Stiftung „Kate and Justin Rose Foundation“, die sich für die Förderung bedürftiger Kinder durch bessere Ernährung, Bildung und gemeinsame Unternehmungen engagiert. Für einen guten Zweck also. Bei seinem Auftritt auf der Jumbotragfläche wurde Rose von den ehemaligen Fußballspielern Gary Lineker, James Redknapp und Ian Wright sowie Jodie Kidd, Modell und Schauspielerin, unterstützt, die – wen wundert’s – begeisterte Golfspieler sind.

WeFis



REDAKTIONS-SCHLUSS

Ausgabe 1/2015
20. Januar 2015

IMPRESSUM

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Hans-Joachim Krüger
(Chefredakteur),
Thomas Williges
(Spotter, Airlines, Int. Affairs),
Harry Helbig (Airlines, Airports),
Brigitte (Emmi) Enneper
(Ehemalige),
Roland Glöckner (Berlin),
Thorsten Wehe,
Andreas Schmelzer (Technik),
Markus Maske (Internet),
Bernd Bockstahler
(redaktionelle Beratung)

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,
Joachim Nolte, Alexander
Schwassmann, Oliver Wessolek,
Roman Schütz, Jonathan Boetig,
Jens Lehmann, Andreas Schmelzer,
Thorsten Wehe, Thomas Williges,
Werner Fischbach, Harry Helbig,
Emmi Enneper, Helge Sobik,
Achim Krüger, Eike Lebermann,
Regina Schneider, Henry Micklich,
Frank Schuchardt, Gerrit Griem,
Rainer Bexten, Karin Rinne,
Marlene Freiberg, Raphael Joggi,
Lutz Warsitz, Melanie Rihm

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

Cover: Tis Meyer (Polarlicht)

U4: Raphael Joggi

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



GdF

Gewerkschaft der Flugsicherung



Der Vorstand, die Pressemannschaft und das Redaktionsteam
wünschen allen Lesern des „flugleiter“ ein **friedliches, glückliches
Weihnachtsfest** und ein **gesundes und erfolgreiches Jahr 2015**

