

der flugleiter



 **Flughafen Berlin**
Chaos ohne Ende

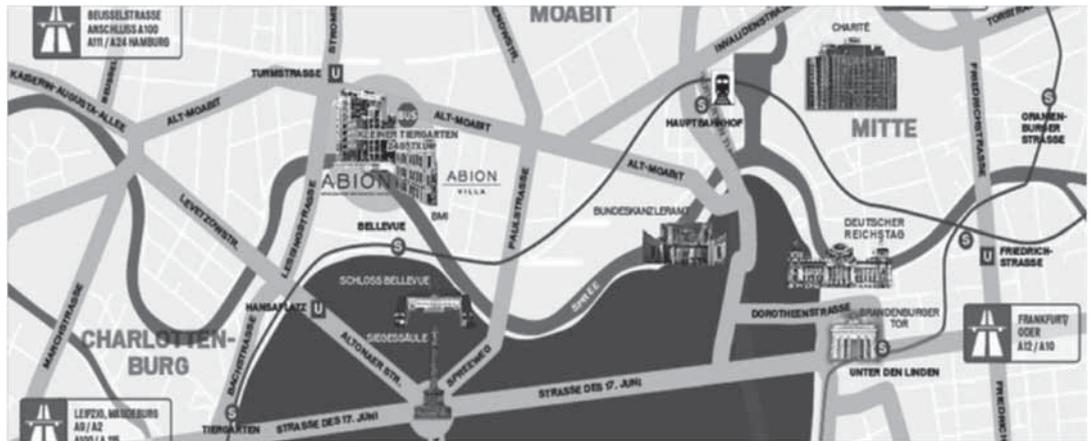
 **Luftfahrt in der Krise**
Lösung nicht in Sicht

 **CISM**
Wir helfen

 **Frankfurt Apron**
Chaos ante Portas

zur 9. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V. am 21. und 22. September 2012

Ort: Abion Spreebogen Hotel Berlin



Tagesordnung

- P.1: Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden**
- P.2: Wahl und Einsatz der Tagungsleitung**
- P.3: Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung**
- P.4: Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses**
- P.5: Berichte**
 - P.5.1: Bericht des Bundesvorstands
 - P.5.2: Bericht Bilanz 2011
 - P.5.3: Bericht des Kontroll- und Beschwerdeausschusses
 - P.5.4: Bericht Vermögensverwaltung
 - P.5.5: Bericht Revisionskommission
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit**
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands**
- P.8: Bundesvorstandswahlen**
 - P.8.1: Bundesvorsitzende/r
 - P.8.2: Bundesgeschäftsführer/-in
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen**
- P.10: Tarifpolitik**
 - P.10.1: Bericht aus der Tarifkommission
- P.11: Interne Organisation**
 - P.11.1: Budget 2013
 - P.11.2: Organisation GdF/Geschäftsstelle
 - P.11.3: Zusammenarbeit mit Verbänden/Gewerkschaften
 - P.11.4: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 - P.11.5: Gewerkschaftszeitung „der flugleiter“
 - P.11.6: Interne Kommunikation
 - P.11.7: Homepage
 - P.11.8: Bundesdelegiertenkonferenz 2013
- P.12: Verschiedenes**
- P.13: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz 2012**

**NICHT
VERGESSEN!**

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.

INHALT



17
**Fluggesellschaften in Europa
 weiten Verluste aus**



26
**Fluch – Hafen
 Eröffnung verschoben**



50
**Fast vergessen –
 die 737 wurde 45!**



56
**AERO 2012 – keine
 ATC-Messe, aber...**

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

16 | GdF – Termine

Recht

07 | Der Aufsichtsrat

Presse & PR

08 | Neues von Presse und Kommunikation

IFATCA

10 | IFATCA – Jahreskonferenz

13 | IFATCA sucht Freiwillige für weltweites Engagement

IFATSEA

14 | Strukturelle Veränderungen notwendig!

16 | Communiqué

16 | Aus der Redaktion

Luftfahrt

17 | Fluggesellschaften in Europa weiten Verluste aus –

Weltluftfahrtverband IATA aktualisiert Finanzprognose für 2012

19 | Luftfahrt startet gemeinsame Aktion gegen Luftverkehrsteuer

20 | Verband sieht Warnungen durch Studie des Bundesfinanzministeriums bestätigt

20 | Siegloch: „Krise hat Luftfahrt zusammengeschweißt!“

21 | Kritische Schwächung des europäischen Luftverkehrs muss korrigiert werden

Grassroute Cuttings

22 | Sparen für die Airlines als neuer Wettbewerbsgag

Apron FRA

24 | Nach dem Streik ist vor dem Chaos!

Airports

26 | Fluch – Hafen Eröffnung verschoben.

28 | Wowi-Dämmerung

28 | Lufthansa: Mahnung an München

28 | Floriansflieger

29 | Der Lufthansa die Schau gestohlen

CISM

30 | CISM – ein Beitrag zur Stärkung und Erhöhung der Sicherheit

ATC USA

36 | Notsituation ignoriert?

37 | NATCA: Vertrag verlängert

38 | US ALPA will FAA – System „fluten“

Joe's Corner

39 | Betriebsklima – Arbeitsklima – Unternehmenskultur

– ohne Kaffee kein Kampf –

Safety

40 | EASA und FATIQUÉ

41 | Übermüdete Piloten geben Notsignal

Ehemalige

42 | Teil 2: Ein neuer Beruf entsteht!

47 | **Accidents:** Chronik einer Katastrophe

Airplanes

53 | WOW air erfolgreich gestartet

54 | AeroLogic – Flying boxes

Kurznachrichten

50 | Fast vergessen – die 737 wurde 45!

56 | AERO 2012 – keine ATC-Messe, aber...

58 | Vereinigung Cockpit mit neuem Vorstand – Offener Brief

59 | Screenscraper müssen Gebühren offenlegen

62 | **Last Call**



Communiqué
Brussels, 16th May 2012

FABEC: On its way to fragmentation!

The MARC group attended the 4th FABEC stakeholder forum held in Brussels on 11th of May. Out of the provided information material it looks obvious to ATM staff that, at the eve of its formal birth, FABEC faces all possible limitations linked to its construction process.

The weak, not to say the lack of, institutional impulse given by states so far, works as a driver for counter-productive processes, amongst which:

- A crucial lack of a financial framework, which pushes providers to compete inside the airspace design project, leading all of them to a standstill;
- The multiplication of structures, task forces and work groups that demonstrate once more the inefficiency of the current cooperation model;
- The lack of a common regulatory and legal framework that prevents any operational cross-border improvements and civil-military integration.

We observe that, taken all together, these phenomena lead to **additional layers of fragmentation** that appear to be the only answer the current ATM system can provide to adapt to a changing environment.

The MARC group and the ATM staff it represents has expressed, on many occasions and from the earliest stage of FABEC development, its concerns that the exact opposite of what is required by SES, FABs and SESAR would be the only foreseeable end result!

As already advised, staff will not accept to pay for the lacking vision and the failures at other levels.

We therefore urge States and ANSPs to consider the MARC group's arguments in order to redirect the process.



**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**



**Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen
und Kollegen
geneigte Leser!**



Am 21. und 22. September 2012 findet in Berlin die diesjährige Bundesdelegiertenkonferenz der GdF statt. Einladungen und Tagesordnung wurden den Delegierten bereits zugestellt. Ebenso wurden die GdF-Mitglieder über die anstehenden Wahlen für den Bundesvorstand und die sich anbahnenden Veränderungen informiert. Neben diesem Sachverhalt erwarten wir einen regen Meinungsaustausch zu aktuell anstehenden Themen.

Sicherlich wird die Diskussion zu tarifpolitischen Themen auch auf der diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz einen breiten Rahmen für sich beanspruchen. In den vergangenen Tagen wurde der Einführungsstarifvertrag zum Eingruppierungsstarifvertrag unterzeichnet, womit eine hilfreiche Grundlage zur klareren Umsetzung des im vergangenen Jahr vereinbarten neuen Eingruppierungsstarifvertrages vereinbart wurde.

Das Thema „Kapazität“ ist und bleibt ein vorherrschendes Thema innerhalb der DFS. Hierzu finden Gespräche statt, wobei bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe des „der flugleiter“ noch keine konkrete Regelungen absehbar waren. Da Ende Juni 2012 der Rationalisierungsschutztarifvertrag – ohne Nachwirkung – ausläuft, bedarf es auch zu dieser Thematik einer Neuregelung. Gerade bei den sich anbahnenden nationalen und europäischen Veränderungen und den ökonomischen und politischen Herausforderungen müssen zum Schutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter adäquate Regelungen vereinbart werden. Um diesem Anspruch gerecht werden zu können, bedarf es der breiten Unterstützung durch Mitgliedschaft in der GdF und Zuarbeit potentiell betroffener Mitarbeiter. Nur mit breiter Unterstützung kann die GdF dem ökonomischen Druck der Kunden, die in vielen Fällen eigene harte Einsparmaßnahmen durchführen, Widerstand entgegensetzen, um zu verhindern, dass wirtschaftlicher Druck vermehrt Einfluss gewinnt auf unsere Dienstleistung, die **Sicherheit** gewährleistet.

Sicherheitsrelevante „Warnsignale“ diesbezüglich mehren sich, auch bedingt durch die realitätsfernen Vorgaben der EU-Kommission in der ökonomischen Regulierung.

Auf nationaler Ebene wird zum Beispiel das Klassifizierungssystem im flugsicherungstechnischen Bereich der DFS, mit Zustimmung des BAF, per Federstrich dahingehend verändert, dass vermehrt, bisher berechtigungspflichtige flugsicherungstechnische Systeme in technische Systeme, die keiner Berechtigung bedürfen, umgewandelt werden.

Auf europäischer Ebene wird der Druck auf die Flugsicherungsorganisationen enorm verstärkt, da sich Einsparmaßnahmen im Rahmen Single European Sky nicht in einem Ausmaß wie erwartet – und den Luftraumnutzern unrealistischer Weise suggeriert – realisieren lassen. Am Beispiel FABEC wurde auf dem Stakeholder Meeting verkündet, dass das Einsparpotential bis zum Jahr 2025 im FABEC nicht wie in der Feasibility Study erwartet bei 7 Milliarden Euro liegen, sondern maximal 700 Millionen betragen wird.

Die Erwartungshaltung der Luftraumnutzer kann somit nicht erfüllt werden. Dies wiederum veranlasst die Luftraumnutzer, koordiniert mit Unterstützung durch CANSO und die EU-Kommission, den Druck insbesondere auf die Flugsicherungsmitarbeiter und deren Vertretungen zu erhöhen, um ihre Macht zu brechen.

Um in einem solchen politischen Umfeld zu bestehen, bedarf es der breiten gewerkschaftspolitischen Unterstützung aller Mitarbeiter.

Michael Schäfer
Bundesvorsitzender

EDITORIAL

Liebe Kolleginnen und Kollegen,



von
Axel
Dannenberg

zu Beginn des Jahres hat unsere neue Rechtsanwältin, Frau Gritta Götz, ihre Arbeit für das Ressort Tarif- und Recht aufgenommen. Frau Götz ist ein echter Gewinn für die GdF und darum freue ich mich sehr, dass sie nach Ablauf der Probezeit bei uns bleiben wird. Neben den vielen Tarifthemen will sie sich auch der kostenlosen Erstberatung widmen, so es denn ihre Ressourcen zulassen. Die Nachfrage wird zeigen, wie wir uns hier zukünftig aufstellen müssen. Ich bitte jedoch um ein wenig Geduld, sollte Frau Götz nicht immer sofort ein offenes Ohr für eure Anliegen haben. Bereits im letzten Jahr habe ich in enger Zusammenarbeit mit Michael Hnida den Umzug des FSTD von Neu-Isenburg nach Frankfurt eingeleitet. Als Schatzmeister des FSTD und Inge-



→ *Stellvertretend für den FSTD wurde Michael Hnida, Schatzmeister des FSTD, vom Geschäftsführer der GdF in Frankfurt willkommen geheißen.*

nieur konnte er nicht nur die Anforderungen seines Fachbereiches hervorragend vertreten und umsetzen, sondern zusätzlich eine sinnvolle Integration bzw. Verschmelzung wichtiger Systeme der GdF etablieren. Hervorzuheben ist die sehr vertrauensvolle und unkomplizierte Zusammenarbeit. Letztlich wurde dann Mitte Februar für die Zukunft der GdF ein weiterer wichtiger Schritt gemacht, indem der FSTD sein Reich in Frankfurt bezog.

In diesem Zusammenhang kurz der Hinweis von mir, dass unser Büro in Neu-Isenburg geräumt ist und verkauft werden kann. Es gibt auch Interessenten, mit denen ich nach einer erfolgten Schätzung des Objektes nun in Verhandlungen treten kann.

Gezeichnet war der Beginn des Jahres natürlich durch die Tarifauseinandersetzung bei Fraport. Ich will nicht auf die Details eingehen – hier wurde schon umfangreich informiert. Aufgrund einiger Anfragen will ich nur erklären, dass bei der Verschärfung von Tarifauseinandersetzungen oder Arbeitskämpfmaßnahmen die Telefone der Geschäftsstelle zeitweise auf den Anrufbeantworter umgeleitet werden. Hier geht es nicht um die Kanalisierung von Anfragen, sondern ganz einfach um die Tatsache, die Angestellten vor Schimpf- und Wutanrufen zu schützen. Das müssen sie nämlich nicht über sich ergehen lassen. Von daher ist zu diesen Zeiten die Geschäftsstelle nicht immer in gewohnter Form erreichbar.

*Axel Dannenberg
Geschäftsführer der GdF*

Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Freunde (und Gegner des „flugleiter :-)

Vor Ihnen liegt die neue Ausgabe der GdF-Zeitschrift, die hoffentlich etwas pünktlicher bei Ihnen eintrifft als die Nummer 2. „Matze Maas“ hatte in seinem Beitrag ja bereits erklärt, dass die turbulenten Ereignisse der vergangenen Monate wesentlich dazu beigetragen haben, dass wir für 2012 die gewohnte Herausgabe zur Mitte der geraden Monate auf die ungeraden verschieben mußten.

Das vorliegende Heft ist – zugegeben – etwas textlastig, aber wir denken, dass die Lektüre der Beiträge lohnt. Sei es der Teil II der IFATCA-Konferenz, der Bericht zur IFATSEA-Tagung, der zwangsläufig anonyme Artikel, was in FRA nach der Einigung vor sich geht (!), der Kommentar zur Eröffnungspleite von BER und welche Aufgaben die Kolleginnen und Kollegen der DFS dadurch zu bewältigen haben. Nicht versäumen soll-

ten Sie die Informationen über die Aktivitäten von CISM im Rahmen der GdF. Eine mehr als aufschlußreiche Schilderung dieser engagierten „Truppe“! Und für unsere „Oldies“ – aber nicht nur für die – bringen wir den zweiten Teil „Ein neuer Beruf entsteht“. Dazu erinnern wir an den 10. Jahrestag des entsetzlichen Unfalls von Überlingen.

Ein Wort zum Schluß. Bekanntlich findet die BunDelKonf am 21. und 22.9. in Berlin statt. Der „normale“ Erscheinungstag der Ausgabe 4 wäre ca. der 15.9. Die Redaktion überlegt derzeit, das Heft so vorzubereiten, dass nur noch der Bericht über die Tagung schnellstmöglich geschrieben und noch in dieser Ausgabe veröffentlicht wird. Ich denke, dass nicht besonders betont werden muß, dass allein durch die anstehenden Wahlen dieser Tagung eine ganz besondere Bedeutung für die Zukunft der GdF und für eine – hoffentlich endlich wieder bessere – Zusammenarbeit mit der neuen GF der DFS zukommt.

KBB

Der Aufsichtsrat



von
**Hans Joachim
Krüger**

Die Deutsche Flugsicherung steht vor einem Wandel. Gut 20 Jahre nach der erfolgreichen und allseits gewünschten Organisationsprivatisierung und dem Übergang von Behörde hin zu einer bundeseigenen GmbH verabschieden sich mehr und mehr die Ursprungsväter dieses bedeutenden Ereignisses. Zwar sind die Ursachen, die jetzt den Wechsel vielschichtiger Natur und manch einer hätte gerne in seiner Funktion weitergearbeitet, doch der Aufsichtsrat der DFS hat rechtzeitig erkennen lassen, dass man einen Wechsel an der Spitze der Flugsicherung wünscht. Stellt sich hierbei die Frage, welche Funktion hat ein Aufsichtsrat und welche Personen stehen hinter den (Personal-) Richtungsentscheidungen die getroffen wurden und auch weiterhin erwartet werden.

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass der Aufsichtsrat, wie der Name es schon hergibt, ein Kontrollgremium mit Aufsichtspflicht für gewisse Unternehmen und Organisationen ist, deren Zusammensetzung größtenteils durch eine Satzung oder durch einen Gesellschaftervertrag geregelt ist. Rechtsgrundlage für die Kompetenzen eines Aufsichtsrates bilden die § 95 bis 116 des Aktiengesetzes. Dieses schreibt die Bildung eines Aufsichtsrates für Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien zwingend vor. Bei einer GmbH kann hingegen ein Aufsichtsrat eingerichtet werden und unter gewissen Bedingungen muss auch ein Aufsichtsrat eingerichtet werden. Die Gründe für die Einrichtung eines GmbH-Kontrollgremiums können z.B. die Mitbestimmung der Arbeitnehmer wie auch ein besonderes Interesse des Gesellschafters sein. Eine Mitbestimmung durch Arbeitnehmer ist jedoch zwingend erforderlich, wenn ein Betrieb mehr als 500 Arbeitnehmer hat.

Zu den Aufgaben eines Aufsichtsrates gehören sicherlich die Kontrolle der jeweiligen Geschäftsführung sowie auch intensive Prüfungspflichten für das gesamte Rechnungswesen. Zusätzlich kann ein Aufsichtsrat gewisse Geschäftsführungsmaßnahmen wie Umstrukturierungsmaßnahmen, Projekte und ähnlich bedeutende Maßnahmen mit absegnen oder die Zustimmung verweigern bzw. Auflagen erteilen. Wesentlicher Bestandteil der Arbeit des Aufsichtsrates ist die Ernennung der jeweiligen Geschäftsführung, wie auch deren Aberufung. Grundsätzlich werden Vorstandsmitglieder für 5 Jahre von dem Aufsichtsrat benannt und eine Wiederholung der Benennung ist durchaus zulässig.

Ein Aufsichtsrat ist in einem – dem Mitbestimmungsgesetz unterliegenden Unternehmen (z.B. DFS) – nach deutschem Recht grundsätzlich paritätisch zu besetzen. Das heißt, dass zur einen Hälfte Arbeitnehmer im Aufsichtsrat sitzen und zur anderen Hälfte Vertreter des Gesellschafters oder Aktionäre. Die rechtliche korrekte Zusammensetzung nach dem Mitbestimmungsgesetz ist eine Aufgabe des Vorstandes bzw. der

Geschäftsführung. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates wird normalerweise von den Vertretern des Anteilseigners gestellt, die Arbeitnehmerseite stellt im konkreten Fall (DFS) den stellvertretenden Vorsitzenden. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat eine Stimmgleichheit, so hat der Aufsichtsratsvorsitzende bei einer erneuten Abstimmung über denselben Punkt zwei Stimmen. Die letzten Wahlen zum Aufsichtsrat der DFS fanden im Jahre 2008 statt. Im Jahr 2010 kam es dann zu einem personellen Wechsel von Seiten des Gesellschafters und Anteilseigners (Bund). Seit dieser Zeit ist der Staatssekretär Professor Klaus-Dieter Scheurle der Aufsichtsratsvorsitzende für die DFS.

Für die DFS sind somit folgende Personen zurzeit mit Aufsichtsratspflichten vertraut:

Vertreter des Gesellschafters und Anteilseigners:

- **Prof. Klaus-Dieter Scheurle**, Staatssekretär, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Vorsitzender)
- **Dr. Norbert Kloppenburg**, Mitglied des Vorstandes, KfW Bankengruppe
- **Dr. Angelika Krepplein**, Regierungsdirektorin, Bundesministerium Finanzen
- **Rainer Münz**, Ministerialdirigent, Unterabteilungsleiter LR2, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- **Hans-Dieter Poth**, Brigadegeneral, General Flugsicherheit der Bundeswehr, Luftwaffenamt
- **Martin Walber**, Regierungsdirektor, Referatsleiter R II 5, Bundesministerium der Verteidigung

Vertreter der Arbeitnehmer und leitende Angestellte:

- **Michael Schäfer**, Vorsitzender GdF (stellvertr. Vorsitzender)
- **Peter Schaaf**, Vorsitzender Gesamtbetriebsrat und Fluglotse Frankfurt
- **Petra Reineke**, Vorsitzende GdF-Fachbereich Betrieb, Fluglotsin Dresden
- **Dirk Wendland**, Vorsitzender GdF-Fachbereich Technik, Systemingenieur Berlin
- **Holger Müller**, Betriebsrat Karlsruhe, Fluglotse
- **Otto Fischer**, Leiter Unternehmensentwicklung, FS-Langen

Die Tagungen des Aufsichtsrates sind allesamt nicht öffentlich und werden grundsätzlich einmal pro Quartal einberufen. Nebenbei hat der Aufsichtsrat noch einige Arbeitsausschüsse, wie z.B. den Personalausschuss oder den Projektausschuss, die ebenfalls grundsätzlich einmal im Vierteljahr zusammenkommen und von unterschiedlichen Mitgliedern des Aufsichtsrates geleitet werden.

Vergütet werden diese Tagungen mit einer Pauschale von 80 Euro.
(Quelle Geschäftsbericht DFS)

Berichtszeitraum April – Juni 2012

Neues von Presse und Kommunikation

Die letzten drei Monate waren geprägt von überwiegend unspektakulärer Arbeit und wenig Kontakt mit den Vertretern der Medien.



von
**Matthias
Maas**

Neben mehreren Vorstandssitzungen habe ich vor allem mit einer kompletten Überarbeitung unseres Presseverteilers begonnen mit tatkräftiger Unterstützung von unserer Angestellten Marina Daffner.

Dieses „Projekt“ sollte spätestens Ende Juni abgeschlossen sein. Da ich weiß, dass sehr viele journalistische Kollegen im Verteiler unseres „flugleiter“ sind, oder zumindest immer wieder diesen lesen, möchte ich hier an dieser Stelle anbieten, dass jeder Medienvertreter, der befürchtet eventuell nicht oder nicht mehr in unserem Presseverteiler zu sein, mir seine Kontaktdaten per E-Mail (matthias.maas@gdf.de) zusendet. Ich werde dann diese Daten mit dem neuen Verteiler abgleichen und gegebenenfalls aufnehmen.

Ein Höhepunkt im Monat Mai war eine intensivere Zusammenarbeit mit dem Fernsehsender n.tv. Hierbei ging es um eine Reportage bzgl. UFO-Sichtungen in den vergangenen Jahrzehnten, welche weltweit auch mit Funksprüchen zwischen Piloten und Lotsen kommentiert wurden.

Ich wurde von der Redakteurin bei der Übersetzung vieler dieser Funksprüche um Hilfe gebeten und habe dies gemein-

sam mit Kollegen sehr gerne getan. Inzwischen fand auch die Ausstrahlung dieser zweiteiligen Dokumentation im Fernsehen statt und unsere Interpretationen/Vorschläge und Übersetzungen wurden weites gehend übernommen. Desweiteren fand eine Einladung der Abteilung „Kommunikation“ in die Unternehmenszentrale der DFS statt, welche ich gerne annahm und man sich auch mal über die unterschiedlichen Sicht- und Arbeitsweisen bzgl. Pressearbeit ausgetauscht hat.

Sehr auffällig waren in den vergangenen Wochen auch diverse Anfragen von Schülern (überwiegend der Klassen 10 – 13), welche von Ihren Lehrern die Aufgabe hatten über die Tarifaueinandersetzung DFS/Fraport AG zu referieren und um Unterstützung gebeten hatten. Dies schien nach Beendigung des Tarifstreits ein beliebtes Thema in Schulen quer durch das ganze Bundesgebiet zu sein.

Auch diesen jungen Leuten konnte mit umfangreichen Material geholfen werden und hat, wie man mir später berichtete, zu ordentlichen Noten geführt.

Für Ende Juni stand noch ein Treffen mit dem Leiter des GB Tower, Herr Pöttsch, bevor. Hierbei fand ein erstes Kennenlernen statt, bei dem auch über die im „der flugleiter“ veröf-



fentlichte Kritik an der DFS (siehe „Joe’s Corner, Heft 02/2012) diskutiert wurde.

Es steht jedoch außer Frage, dass weiterhin die Redaktion unserer Gewerkschaftszeitung darüber entscheidet, welche Beiträge den Weg ins Heft finden, in strittigen Fällen auch unter Rücksprache mit dem Bundesvorstand. Darüber hinaus steht es natürlich jedem Leser frei, sich der gängigen Mittel „Gegendarstellung“ oder „Leserbrief“ zu bedienen, sollte man mal nicht mit der Berichterstattung zufrieden sein.

Auch über alle weiteren Vorgänge bezüglich Presse und Kommunikation werde ich wie gewohnt im nächsten Flugleiter berichten sowie über alle kurzfristig wichtige Themen weiterhin mit den Mitgliederinformationen per E-Mail. Sollte der ein oder andere diese Info’s in letzter Zeit vermisst haben, so kann ich nur sagen, dass es nichts derart Wichtiges zu berichten gab.

Als interessante anstehende Termine für die nächsten Monate sehe ich zum einen den 16. August 2012. An diesem Tag findet vor dem AG Frankfurt um 12 Uhr der Kammertermin der 1. Instanz im Verfahren GdF gegen Lufthansa, AirBerlin und RyanAir statt. Diese Fluggesellschaften verklagen uns auf einen Schadensersatz von ca. 3,2 € Mio., **für angedrohte, aber nicht stattgefundene Streiks** im vergangenen Jahr während der Tarifaueinandersetzung mit der DFS. Vielleicht mag der ein oder andere ja dieser Verhandlung gerne live beiwohnen.

Ebenso möchte ich alle Mitglieder und Delegierten nochmals auf die Bundesdelegiertenkonferenz im September in Berlin hinweisen. Sowohl der **Bundesvorsitzende Michael Schäfer** (mehr als 17 Jahre in verschiedenen Ämtern im VdF/GdF tätig), als auch der über 8 Jahre als **Bundesvorstand Tarif und Recht tätige Kollege Markus Siebers**, werden Ihr Amt zur Verfügung stellen. Man kann die Arbeit dieser Zwei nicht hoch genügend würdigen, allein was an privatem Engagement und opfern von persönlicher Freizeit hinter solchen Ämtern steckt. Dies kann man, glaube ich, nur erahnen wenn man selber mal solche oder ähnliche Aufgaben und/oder Ämter wahr genommen hat.

Hierfür an dieser Stelle schon mal meinen höchsten Respekt und Dank.

Trotz allem müssen diese Ämter im September nachbesetzt werden und deshalb geht mein Aufruf an alle Mitglieder sich mit Ihren Delegierten auch vor der Bundesdelegiertenkonferenz darüber Gedanken zu machen und in eine intensive Diskussion einzusteigen.

Was ich auf jeden Fall immer wieder aus dem Bereich der Mitglieder zugetragen bekomme, ist der Wunsch, dass der personelle Neuanfang, auch auf Seiten der DFS zu einem neuen „Miteinander“ von Gewerkschaft und DFS beitragen

wird. Hierbei wird immer häufiger das Wort von „Schluß mit Gegnern“, hin zu „fairen Sozialpartnern“, immer häufiger benutzt.

Hierfür wünsche ich dem neuen Arbeitsdirektor der DFS, Herrn Dr. Michael Hann, ab September einen guten Start in seine neue Aufgabe.

Ein baldiges persönliches Kennenlernen und Austausch mit dem Bundesvorstand ist hierfür bestimmt sehr hilfreich. Nur gemeinsam lassen sich die Aufgaben vor der die DFS und damit auch die GdF steht, lösen.

*Bis dahin viele Grüße
Matthias „Matze“ Maas
Presse und Kommunikation*

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Klaus Vosteen
Fachanwalt für Sozialrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Birgitta Schneider
Fachanwältin für Familienrecht

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

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

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



Fortsetzung der Berichterstattung aus der „der flugleiter“ 2/2012

IFATCA – Jahreskonferenz

Bericht Committee B

Chairman Akos van der Plaats (Niederland) eröffnete die Sitzung des Committee B am Montagnachmittag mit einer guten Stunde Verspätung, da die Eröffnungsfeier aufgrund der Verspätung des nepalesischen Premierministers deutlich länger dauerte als geplant. Mit am Leitungstisch saßen zum ersten Mal der im Vorjahr gewählte Executive Vice President Technical, Patrick Forrey (USA) sowie Al Shaw (Neuseeland), der für das Protokoll und die Rednerliste verantwortlich zeichnete.

Wie schon in den vergangenen Jahren konnte ein Quorum gerade so erreicht werden. Die Anzahl der Mitgliedsverbände in der IFATCA nimmt weiterhin zu. Eigentlich eine gute Sache, die aber als Schattenseite zur Folge hat, dass die notwendige Mehrheit auf der Konferenz ebenso steigt, während jedoch immer weniger Mitgliedsverbände tatsächlich an den Konferenzen teilnehmen.

Als weiteres organisatorisches Problem machten einige Delegierte die Tatsache aus, dass immer mehr Themen aus den getrennten Committees B und C in deren gemeinsame Sitzung verschoben werden. Das ist zwar bei Vorstandsberichten und ähnlichem sinnvoll, weil die Vortragenden somit weniger Präsentationen halten müssen, führt bei Sachdiskussionen jedoch schnell zu Problemen, weil die große Zahl von Teilnehmern kaum noch eine sinnvolle Diskussion führen kann. Hier sollte in den nächsten Jahren wieder eine stärkere Trennung der Tagesordnungen von B und C erreicht werden.

Patrick Forrey berichtete zunächst von seinem ersten Jahr als EVPT. Er dankte vor allem Matthijs Jongeneel (Niederlande), dem Chairman des Technical and Operational Committee (TOC), sowie den einzelnen TOC-Mitgliedern für ihre großartige Unterstützung. Die ICAO hat die IFATCA um noch mehr Mitarbeit gebeten, aber die IFATCA hat derzeit weder das notwendige Geld noch die Kommunikationsinfrastruktur, um dieser Bitte nachzukommen. An beiden Problemen soll in den nächsten Jahren verstärkt gearbeitet werden.

Matthijs Jongeneel gab einen Überblick über die Aktivitäten des TOC. Besonders stolz ist er darauf, dass alle zehn Arbeitsaufträge bearbeitet werden konnten, und dass wieder einmal ein gemeinsames Arbeitspapier und ein gemeinsames Meeting mit dem Professional and Legal Committee (PLC) zustande gebracht wurden, und das, obwohl Bulgarien sich zwar in Amman als TOC-Mitglied beworben hatte und auch gewählt wurde, anschließend jedoch nichts zur TOC-Arbeit beitrug.

Matthijs erklärte, dass er nach vier Jahren als TOC-Mitglied und weiteren zwei Jahren als Chairman nicht mehr zu Verfügung steht, und schlug Ignacio Baca, derzeit Vertreter Spaniens im TOC, als seinen Nachfolger vor.

Anschließend berichteten die Vertreter der IFATCA in den verschiedenen ICAO-Panels von ihren Aktivitäten. Aus deutscher Sicht ist nicht viel Neues zu berichten. Raimund Weidemann als IFATCA-Vertreter im OPS Panel berichtete, dass die Airlines die Mitnahme von Reservetreibstoff verringern möchten. Das könnte für die Lotsen zu neuen Sprechgruppen und Verfahren bezüglich der verbleibenden Treibstoffmenge führen. Bjarni Stefansson (Island) aus dem Separation and Airspace Panel berichtete von der Aufnahme von Staffelnminima für Multilateration in die entsprechenden ICAO-Veröffentlichungen. Ein entsprechendes System soll im Bereich Frankfurt im Laufe des Jahres 2013 in Betrieb gehen.

Bill Holtzman (USA) berichtete in einem TOC-Arbeitspapier von den Problemen mit der immer weiter steigenden Anzahl an Terminal Procedures, die von den FMSen der Flugzeuge in vielen Fällen nicht mehr eindeutig angezeigt werden, so dass Piloten oft eine andere SID/STAR im FMS auswählen als die, die ATC zuweist. Die ICAO verweist in ihren Veröffentlichungen, beispielsweise in Doc 8168 (PANS-OPS) Vol. II und ICAO Annex 11, explizit auf die Industriestandards der FMS-Hersteller, die nicht in Einklang mit den veröffentlichten Namen für SIDs, STARS und Fixes, stehen. Folgende Policy wurde beschlossen:

SID and STAR designators shall be identical between the ATM system and the FMS.

Kimmo Koivula (Finnland) und Blaž Goriž an (Slowenien) beschäftigten sich im vergangenen Jahr mit verschiedenen Konzepten rund um Arrival Management und Merging and Sequencing. Diese Themen sind spätestens seit dem Flughafenbau in Frankfurt auch für die GdF ein Thema. Dazu wurden folgende Policy Statements verabschiedet:

IFATCA supports the Controlled Time of Arrival concept provided

- **An Arrival Manager (AMAN) is available to define reliable CTA times.**
- **RTA equipage level of aircraft is sufficient to support CTA operations.**
- **Procedures and controller tools are available to integrate RTA equipped and non-equipped aircraft in the same traffic stream.**
- **Tactical ATC interventions are always possible.**

- **Accurate wind and temperature data is available.**
- **Means to communicate the CTA contract with aircraft are available (preferably data link).**

IFATCA encourages the development of sequencing and merging tools, provided that:

- **They provide controllers with reliable and effective information.**
- **Local airspace structure, complexity and traffic density are taken into account.**
- **Integration with other systems and adjacent units is possible.**

Julian Ogilvie (UK) befasste sich anschließend mit alphanumerischen Rufzeichen, ein Thema, dass auch in Deutschland seit längerem immer wieder zu Diskussionen führt. Dazu erging folgender Beschluss:

To reduce the possibility of call sign confusion:

- **Call signs that correspond to the last two designators of both ICAO and IATA airport designators shall not be used.**
- **In alphanumeric call signs, aircraft operator designators shall not be chosen that will create confusion with phonetic letters.**
- **The use of tools that reduce possible call sign similarity shall be encouraged.**

Den Rest des Committee nahmen dann die Wahlen zum TOC und zum Chairman TOC in Anspruch. Ignacio Baca aus Spanien wurde zum Chairman TOC gewählt. TOC-Mitglieder sind in 2012 Australien, Italien, Jordanien, die Niederlande, Slowenien und die USA. Nicht gewählt wurden Bulgarien (!), Nigeria und Tunesien. Deutschland ist weiterhin über die ICAO-Repräsentanten Reimund Weidemann (Operations Panel) und Alexander Schwaßmann (Air Traffic Management Requirements and Performance Panel) im TOC vertreten.

Bericht Committee B+C

Die Sitzung wurde geleitet von den Chairmen der Committees B und C – Akos van der Plaats und Eric Risdon. Insgesamt sieben Beobachter waren anwesend, hervorzuheben sind besonders die Vertreter der Internationalen Organisationen, Chris Dalton – ICAO, Paul McCarthy – IFALPA und Prashant Sanglikar – IATA. Ein Quorum – Grundlage für die Beschlussfassung – wurde auch in dieser Sitzung erreicht

Die Tätigkeitsberichte verschiedener IFATCA – Repräsentanten wurden präsentiert, und es gab die Möglichkeit, Fragen zu stellen bzw. einzelne Punkte zu vertiefen:

Joy Bhattacharya – der IFATCA Technical and Professional Secretary – berichtete über den Release des IFATCA Technical and Professional Manuals in der Version 2011, sowie über die Erstellung der IFATCA weekly e-news (IWEN).

Dr. Ruth Stilwell berichtete ausführlich über ihre Tätigkeit im Hause der ICAO als Repräsentant der IFATCA bei der Air Navigation Commission (ANC). Nach der Übernahme dieser Aufgabe von Andrew Beadle ist es ihr in kurzer Zeit gelungen, die Mitarbeit der IFATCA bei zentralen Themen der ICAO zu intensivieren. Stichpunkte dafür sind z.B. das ATCO Training Manual, eine neue SID/STAR Phraseology und der IFATCA – Beitrag zum Thema Flight Safety and Volcanic Ash.

Es folgten die Berichte ausgewählter IFATCA – Repräsentanten, deren Tätigkeitsbereich sowohl operationell/technische, als auch beruflich/soziale Aspekte tangiert:

Margret Kagendo berichtete über ihr erstes Meeting im ICAO Aerodromes Panel und über ihre Absicht, dort zur Arbeit der Visual Aids Working Group beizutragen.

Alexander Schwassmann schilderte, wie sein erstes Meeting im ICAO ATM Requirements and Performance Panel ablief, nachdem er die Tätigkeit vom langjährigen IFATCA – Vertreter Andrew Beadle übernommen hatte.

Über die Tätigkeit im IFALPA ATS Committee berichtete Kimmo Koivula, der bereits seit einigen Jahren die IFATCA regelmäßig in diesem Committee vertritt. Themen im zurückliegenden Jahr, die auch unter Flugsicherungsaspekten interessant sind, waren z.B. die RVSM – Einführung in der Russischen Föderation, erneut die SID/STAR Phraseologie sowie eine vorgeschlagene „Follow TCAS RA“ Phraseologie.

Es folgten die Präsentationen mehrerer Arbeitspapiere des Technical and Operational Committee (TOC). Diese Präsentationen sind eigentlich das Kernstück der Sitzung, da es sich hierbei nicht um Tätigkeitsberichte handelt, sondern um Studien und Beschlussempfehlungen, die in den meisten Fällen Änderungen der IFATCA Policy zur Folge haben.

Bill Holtzman (USA) präsentierte eine TOC Studie zum Thema Continuous Climb Operations. Als Beschlussempfehlung für das Final Plenary der IFATCA Konferenz wurden folgende zwei Kernaussagen vorgeschlagen und angenommen:

- 1. IFATCA defines Continuous Climb Operations (CCO) as:**
Continuous Climb Operations (CCO) are aircraft operating techniques facilitated by appropriate airspace and procedure design which meet all ATM requirements, allowing the execution of an optimised climb profile.
- 2. IFATCA supports the development and implementation of Continuous Descent Operations and Continuous Climb Operations provided that:**
 - **Controllers are involved in the design**
 - **Airspace is suited to the design**
 - **The design meets the desired ATM – capability**
 - **Tactical interventions are always possible**
 - **Flight predictability is increased for both pilots and controllers**

- **Controller workload is not increased beyond an acceptable level**
- **It increases the overall performance of the ATM system without reducing safety**

Matthijs Jongeneel (Niederlande) präsentierte eine TOC – Policy Review zum Thema Visual Observation. Die angenommenen Beschlussempfehlungen auch hier im Wortlaut:

- 1. Visual observation in ATM is defined as: observation through direct eyesight of objects situated within the line of sight of the observer possibly enhanced by binoculars.**
- 2. In Aerodrome Control Towers, the use of CCTV (closed circuit television) is not accepted to replace Visual Observation. The use of CCTV is only accepted to supplement Visual Observation where:**
 - **It provides the controller with at least the same level of surveillance**
 - **Safety is demonstrated**
 - **Contingency procedures are in place.**

Diese Policy dürfte auch für uns von Interesse sein – denn jüngste Veränderungen an einigen Flughäfen (z.B. Berlin – Schönefeld vor und nach dem Umzug in den neuen Tower) legen den Schluss nahe, dass die DFS durchaus der Meinung ist, CCTV könne die direkte Sicht auf Teile der Bewegungsflächen des Flughafens ersetzen.

Ein gemeinsames TOC und PLC – Arbeitspapier zum Thema „Determining Operational Readiness of Automated ATM systems“ wurde präsentiert von Ignacio Baca (Spanien) und Felice De Lucia (Italien). Nach intensiver Diskussion und einigen Änderungsvorschlägen wurde schließlich folgende Beschlussempfehlung verabschiedet:

- Operational controllers shall be involved in the design, development and implementation of new ATM systems. Their role should include:**
- **Establish user requirements**
 - **To participate in the risk assessment process**
 - **To validate the system**
 - **To provide feedback in the further development of the system**

Auch diese Beschlussempfehlung ist nicht ohne Brisanz für unsere Tätigkeit, denn oft ist es leider auch heute noch so, dass neue technische Systeme in unser Arbeitsumfeld integriert werden, von denen aktive Lotsen das erste mal Kenntnis nehmen dürfen, wenn die Schulung zur Funktionsweise des Systems ansteht.

Im Verlauf der Sitzung wurden weitere Arbeitspapiere von TOC und PLC präsentiert zu folgenden Themen:

- The Concept of Block Upgrades (TOC)
- ICAO Training Manual (PLC)
- Human Factors Aspects of CCTV (PLC).

Diese Papiere wurden als Informationsmaterial zur Kenntnis genommen.

Tätigkeitsberichte der vier IFATCA EVP's aus den Regionen Americas, Asia Pacific, Africa Middle East und Europe, Berichte verschiedener IFATCA Liaison Officers, die den Kontakt zu Internationalen Organisationen (z.B. ILO, EU) halten, sowie Präsentationen der anwesenden Beobachter rundeten die gemeinsame Sitzung der Committees B und C ab.

Die gemeinsamen Sitzungen dieser beiden Committees während der IFATCA – Konferenzen gibt es seit etwa 8 Jahren, und waren es anfangs nur einige ausgewählte Themen, die behandelt wurden, so hat sich im Laufe der letzten Jahre die Agenda ständig erweitert, so dass es notwendig wurde, ein straffes Zeitmanagement während dieser Sitzungen durchzusetzen. Diese Aufgabe wurde von den beiden Chairmen – Akos van der Plaats und Eric Risdon mit Bravour gemeistert.

Arbeitsgruppe C

Ähnlich wie auf den FSBD-Fachbereichskonferenzen beschäftigt sich die Arbeitsgruppe C auf den jährlichen IFATCA-Konferenzen mit beruflich-sozialen aber auch rechtlichen Fragen des Fluglotsenberufes. Tarifliche Themen spielen dabei keine Rolle, weil die IFATCA ein internationaler Berufsfachverband, aber eben keine Gewerkschaft ist. Trotzdem werden bestimmte IFATCA-Empfehlungen wie z.B., dass der jährliche Urlaub mindestens 30 Arbeitstage betragen sollte, sich gegenüber den ANSPs sicherlich nur mit Hilfe einer starken Gewerkschaft durchsetzen lassen.

Dieses Jahr allerdings überwogen fachliche Themen. So beschäftigte sich ein Arbeitspapier zum wiederholten Male mit dem Nachweis der englischen Sprachkenntnisse. Mittlerweile haben 17% aller ICAO-Mitgliedsstaaten die entsprechende Empfehlung vollständig umgesetzt. Unter den verbleibenden 152 Staaten gibt es allerdings immer noch einige, die noch nicht einmal begonnen haben, entsprechende Testverfahren einzuführen, ein Verhalten, was umso mehr erstaunt, wenn man weiß, dass mehrere Luftfahrtunfälle mit insgesamt 900 Toten direkt auf Sprachprobleme zurückzuführen sind. Interessant war eine Information am Rande – die Gültigkeit von English Level 6 wird für Inhaber einer europäischen Fluglot-senlizenz zukünftig auf 9 Jahre beschränkt sein.

Der Schutz der Sicherheitsinformation war Gegenstand eines anderen Arbeitspapiere. Seit Bestehen der Luftfahrt werden Auswertungen von Unfällen und Vorkommnissen genutzt, um das Luftverkehrssystem weiter zu verbessern. Dabei spielt die Bereitschaft der Beteiligten, umfassend zu in-

formieren über alles, was sie getan oder auch unterlassen haben, (sofern sie noch in der Lage dazu sind), eine entscheidende Rolle. Solche Informationen können durchaus auch Eingeständnisse von Fehlern enthalten, etwas, wozu man in polizeilichen oder staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen keinesfalls verpflichtet ist. Die so gewonnenen Sicherheitsinformationen benötigen daher einen besonderen Schutz gegen einen Missbrauch durch Ermittlungsorgane aber auch gegen einen Missbrauch durch die Öffentlichkeit. Andernfalls ist zu befürchten, dass die Bereitwilligkeit der Beteiligten zur Mitwirkung bei der Aufklärung von Ursachen die zu einem Vorkommnis beigetragen haben merklich nachlassen könnte. Weitere Arbeitspapiere beschäftigten sich mit der Rolle der Aufmerksamkeit bei Vorkommnissen in der

Flugsicherung, die Einsatzmöglichkeiten von Fluglotsen mit körperlichen Behinderungen und was dabei zu beachten ist und der Gestaltung von Mensch-Maschine-Schnittstellen (HMI) an Fluglotsen-Arbeitsplätzen.

Insgesamt ist festzustellen, dass eine Menge Arbeitspapiere nicht reine Committee B- oder Committee C-Arbeitspapiere sind. Oft werden neben operativen Fragen auch rechtliche Aspekte berührt, was in diesem Jahr dazu führte, dass die gemeinsame Sitzung von Committee B und C anderthalb Tage dauerte.

IFATCA sucht Freiwillige für weltweites Engagement

Fachlich interessierten Lotsinnen und Lotsen bietet die IFATCA jetzt eine spannende Möglichkeit, sich mit Kolleginnen und Kollegen aus aller Welt für die Sache der IFATCA zu engagieren.

Die IFATCA spricht als Dachverband für 137 Member Associations. Dabei müssen ihre Stellungnahmen aus einer globalen Perspektive kommen und sollten doch regionalen Anforderungen gerecht werden. Um dies zu optimieren, wurde auf der Jahresversammlung 2012 in Kathmandu beschlossen, sogenannte Global Teams einzurichten.

Dafür werden nun Freiwillige gesucht!

Eine Mitarbeit ist als Mitglied oder als Team-Koordinator möglich. Dabei werden von den Freiwilligen keine Reisen verlangt. Die Kommunikation soll über Email, Videokonferenz und eine Team-eigene Website ablaufen. Engagieren kann man sich in vorläufig vier Teams:

- **Safety Council (SAFETY)**
- **Global Environment Team (ENVIRON)**
- **Future ATM Systems Team (FAST)**
- **Global Airport Domain Team (GADT)**

Für den Safety Council wird Scott Shallies aus Australien, für die anderen Patrick Forrey (USA) der verantwortliche IFATCA Vorstand sein. Kontaktperson zwischen Vorstand und Team ist der Koordinator, der:

- Together with the other team members, maintains the team's web site and manages the content of team documents.

- Is a „focal point“, not a Team Leader
- Encourages participation of IFATCA members in the activities of the team.

Grob zusammengefasst, bestehen die Aufgaben der Teams laut den Generic Terms of Reference in:

- Monitor developments and recommend to the Executive Board what should be priorities and areas of study.
- Develop detailed global statements for IFATCA.
- Provide a forum where Member Associations and interested persons can offer inputs on related subjects.
- Prepare articles for magazines or meetings.

Im Einzelnen heißt das für die jeweiligen Teams, die Vorgänge bei internationalen Organisationen wie ICAO, IFALPA oder CANSO zu verfolgen, relevante Themen aufzugreifen und gegebenenfalls gemeinsam mit der Kollegin aus Japan oder dem Kollegen aus der Dominikanischen Republik eine IFATCA Position dazu zu entwickeln. Auch soll im Safety Council z.B. untersucht werden wie von anderen Safety Systems u.a. der NATCA gelernt werden kann. Im „ENVIRON“ Team dagegen geht es auch um die Entwicklung einer „Vision and Strategy“ zum Thema ATM und Umwelt.

Bei Interesse bitte eine Email an:

jonathan.boetig@gdf.de

Auch gerne bei weiteren Fragen oder wenn ihr die kompletten (allerdings erst vorläufigen) Terms of Reference haben möchtet.



- Bild 1 u. 2: IFATSEA Executive Board Meeting am 19. bis 21.04.2012 in Darmstadt
- Bild 3: IFATSEA European Regional Meeting am 03. bis 05.05.2009 in Kiev
- Bild 4: IFATSEA ICAO Workshop am 05. bis 07.06.2012 in Frankfurt a.M.

Diskussionen – Aktivitäten – Pläne

Strukturelle Veränderungen sind notwendig!

Zu Beginn des Artikels bitte ich Sie um Entschuldigung, wenn ich Sie mit einer Vielzahl von neuen Begriffen, Bezeichnungen und Abkürzungen überfalle. In unserer täglichen Arbeit sind wir den Umgang mit der üblichen Phraseologie gewohnt. Sobald Sie sich im Bereich Luftfahrt auf die europäische oder weiter auf die globale Ebene begeben, nimmt die Anzahl der Definitionen dramatisch zu. Soweit hoffe ich, dass den interessierten Leser dies nicht abschreckt. Die wichtigsten Entscheidungen, die unsere Arbeit betreffen, werden in Brüssel und Montreal getroffen. Für Nachfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.



von
Thorsten
Wehe

Bericht über Meetings und Aktivitäten der International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA)

Mit den nachfolgenden Beiträgen informiere ich über Meetings und Aktivitäten in der IFATSEA. Nach einer schwerfälligen General Assembly der IFATSEA in 2011 in Skopje wurde deutlich, dass die IFATSEA strukturelle Veränderung durchführen muss. Nur mit einer klaren Zielausrichtung und einer entsprechend überarbeiteten Satzung, kann sich die IFATSEA den heutigen und zukünftigen Herausforderungen stellen und die Interessen der Flugsicherungs- Techniker und -Ingenieure auf allen Ebenen nachhaltig vertreten. Zu Beginn des Jahres 2012 wurde mit externer Unterstützung eine umfangreiche Analyse erhoben. Anhand dieser Ergebnisse ist ein IFATSEA-Strategiepapier entwickelt worden.

Mit den nachfolgenden Beiträgen informiere ich über Meetings und Aktivitäten in der IFATSEA. Nach einer schwerfälligen General Assembly der IFATSEA in 2011 in Skopje wurde deutlich, dass die IFATSEA strukturelle Veränderung durchführen muss. Nur mit einer klaren Zielausrichtung und einer entsprechend überarbeiteten Satzung, kann sich die IFATSEA den heutigen und zukünftigen Herausforderungen stellen und die Interessen der Flugsicherungs- Techniker und -Ingenieure auf allen Ebenen nachhaltig vertreten. Zu Beginn des Jahres 2012 wurde mit externer Unterstützung eine umfangreiche Analyse erhoben. Anhand dieser Ergebnisse ist ein IFATSEA-Strategiepapier entwickelt worden.

IFATSEA Executive Board Meeting am 19. bis 21.04.2012 in Darmstadt

Einmal im Jahr trifft sich das IFATSEA Executive Board zu einem Arbeitstreffen. In diesem Jahr hat die GdF das Meeting in Darmstadt ausgerichtet. Im Vordergrund des Meetings in diesem Jahr stand die Vorbereitung der General Assembly vom 10. bis 14. September 2012 in Neu Delhi und die strategische Neuausrichtung der IFATSEA. Parallel wurde eine umfangreiche Agenda abgearbeitet. Auch die laufenden Aktivitäten müssen koordiniert und diskutiert werden, Entscheidungen müssen getroffen werden. Die General Assembly 2013 wurde in die Türkei vergeben und wird in Istanbul stattfinden. In Personalfragen wurde Carlos Aguirre als neuer Director Region America ausgewählt. Im Rahmen der Strategiediskussion wurde entschieden, „step by step“ vorzugehen. Das Strategiepapier soll den Mitgliederorganisationen präsentiert werden und viel Raum für eine intensive Debatte eingeräumt werden. Danach sollen Ziele vereinbart werden und, soweit notwendig, die Satzung weiterentwickelt angepasst werden. Die vier IFATSEA-Regionen Africa, America, Asia / Pacific und Europe sollen enger an das Executive



Board angebunden werden, die Regional Directors sollen in Entscheidungsprozesse vertieft eingebunden werden.

IFATSEA European Regional Meeting am 03. bis 05.05.2009 in Kiev

Anfang Mai trafen sich mehr als 20 Teilnehmer aus 14 Ländern zum IFATSEA European Regional Meeting 2012 in Kiev. An zwei arbeitsintensiven Tagen wurde eine umfangreiche Agenda abgearbeitet. Es galt über die aktuellen Entwicklungen auf europäischer Ebene in der EASA, bei Eurocontrol, bei SESAR und der europäischen Kommission zu berichten.

Die European Aviation Safety Agency (EASA) hat im Rahmen einer Rule Making Group einen finalen Entwurf zur Festlegung von Vorgaben für das Basistraining und die Qualifizierung von Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure erarbeitet. In einer Expertengruppe wurden die bestehenden Eurocontrol-Richtlinien und -Anweisungen sowie ICAO-Dokumente analysiert und zusammengefasst. Jetzt startet ein langer Gesetzgebungsprozess, in dem letztendlich voraussichtlich in 2014 durch das europäische Parlament national verbindliche Gesetze verabschiedet werden.

Nachdem durch das Gesetzespaket 2 zur Errichtung eines einheitlichen europäischen Luftraums (SES) die Aufsichts- und Richtlinien-Kompetenzen von Eurocontrol an die EASA übertragen wurden, haben die Mitgliedsstaaten von Eurocontrol entschieden, ein s.g. Agency Advisory Body (AAB) zu bilden. Im Rahmen des AAB wurden acht Teams gegründet (Network Operation, CNS Infrastructure, ATM Training, ATM Security, ATM Safety, ATM Research, Airport Operations und AIM-SWIM). In diesen acht Teams wurden weitere Sub-Teams gebildet, um im Detail die Sachverhalte zu bearbeiten die vormals in einer ebenfalls großen Anzahl von Arbeitsgruppen (Task Forces) in Eurocontrol bearbeitet wurden.

SESAR, das Single European Sky ATM Research- Programm, bereitet nach Abschluss der Definitionsphase nun die erste Einführungsphase von technologischen Entwicklungen vor. Zur Erhöhung der Effizienz von Flugsicherungsdienstleistungen, wird die Automatisierung weiter voranschreiten, ein

systemweiter Austausch von Daten voran getrieben. Die europäische Kommission hat in diesem Kontext die Initiative SESAR gebeten, den ATM (Air Traffic Management) Masterplan fortzuschreiben. Bis zum Jahr 2030 werden die weiteren Schritte zu einem europäisch einheitlichen Luftfahrtmanagement beschrieben.

Die Teilnehmer tauschten sich über die aktuellen Entwicklungen und die neun europäischen Initiativen zur Bildung von Funktionalen Luftraumblöcken (FAB) aus. Die Diskussion zur zukünftigen, strategischen Ausrichtung stand ebenfalls zur Debatte. Die Diskussion wurde in einem umfangreichen Schreiben an das Executive Board zusammengefasst. Die Ergebnisse des Meetings wurden in einem Communiqué (siehe Seite 16) zusammengefasst. Am dritten Tag haben die Kollegen aus der Ukraine ein Rahmenprogramm organisiert. Der Start war eingedenk der Fußballeuropameisterschaft ein Fußballspiel zwischen einer Europaauswahl und einer ukrainischen Auswahl. Die Euroauswahl gewann glücklich mit 2:0. Anschließend wurde Europas größtes Freilichtmuseum für osteuropäische Architektur besichtigt. Die Exkursion wurde gleichfalls von fachlichen Gesprächen und Debatten begleitet.

IFATSEA ICAO Workshop am 05. bis 07.06.2012 in Frankfurt a.M.

Die IFATSEA ist mittlerweile offiziell als Beobachter bei der ICAO anerkannt. Dies war ein langer Weg. Der wichtigste Schritt war die Erstellung des ICAO Doc 7192 – ATSEP Training Manual. Im Rahmen des Programms Next Generation Aviation Professionals (NGAP) will die ICAO die Training- und Kompetenz-Inhalte für alle Berufe (Pilot, Fluglotse, Wetterberater, etc.), die heute im ICAO Annex 1 (Personel Licensing) aufgeführt sind, im bereits bestehenden ICAO Doc 9868 aufnehmen. Das ICAO Doc 9868 wird dann in der ICAO-Terminologie das PANS-TRG - Dokument, Procedure for Air Navigation Services - Training. Auf Einwirken der IFATSEA werden in diesem Dokument ebenfalls die Training- und Kompetenzinhalte für Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure (ATSEP) aufgenommen. Ein weiterer, wichtiger Schritt die Berufsgruppe ATSEP im ICAO Annex 1 zu etablieren. In diesem dreitägigen Workshop wurden die Inhalte verifiziert und ergänzt.

IFATSEA European Regional Group Meeting, Kiev, Ukraine

Communique

IFATSEA European Regional Group held a Meeting from 3rd to 5th of May 2012 in Kiev, Ukraine.

IFATSEA European Regional Group discussed several issues around the improvement of safety and performance in aviation.

IFATSEA European Regional Group welcomes the initiative taken by EASA to implement common rules in Europe for Training and Competence Assessment for Air Traffic Safety Electronic Personnel (ATSEP). In order to compliment this initiative by EASA and because of our expertise in this area the IFATSEA European Regional Group agreed to establish a sub-committee with a mandate to identify current best practice in ATSEP related safety and professional activities.

IFATSEA European Regional Group welcomes recognition of ATSEP by ICAO in PANS-TRG Doc 9868 and continues to urge ICAO to include ATSEP in ICAO ANNEX 1. IFATSEA European Regional Group recognises that the lack of a common language amongst ATSEP's may give rise to risks including safe-

ty. IFATSEA European Regional Group agrees to promote establishing common standards for English Language Proficiency for ATSEP through a dialogue with Regulators, Authorities and Air Navigation Service Providers.

IFATSEA European Regional Group noted reports of resourcing problems with respect to ATSEP in Belgium, Croatia, Czech Republic, France, Ireland, Italy, Portugal, Turkey and UK. IFATSEA European Regional Group urges that Air Navigation Service Providers shall employ sufficient number of competent ATSEP to ensure the provision of ATM/ANS in an efficient, continuous and sustainable manner whilst ensuring that safety is not in any way compromised.

IFATSEA European Regional Group noted updates on the nine Functional Airspace Block initiatives in Europe. According to EU Regulation Social Dialogue has to be established. IFATSEA European Regional Group has identified missing Social Dialogue in FAB UK-Ireland and FAB South-West.



GdF – Termine

Juli 2012

02./03.07.	FSTD – Vorstandsklausur	Berlin
04.07.	Außerordentliche FSTD - Konferenz	Berlin
10./11.07.	Marc Meeting	Frankfurt
24.07.	FSTD – Vorstandssitzung	Langen
30.07.	Sitzung des Bundesvorstandes	Frankfurt
31.07.	Gemeinsame Vorstandssitzung	Frankfurt

August 2012

16.08.	Kammertermin AG , Klage von DLH u.a.	Frankfurt
16./17.08.	Arbeitsgruppe „BAG FDB“	Frankfurt
20.08.	Sitzung des Bundesvorstandes	Frankfurt
21.08.	STD – Vorstandssitzung	Frankfurt
22./23.08.	Sitzung der Tarifkommission	Berlin
27./28.08.	FSBD – Vorstandssitzung	Dresden
29.08.	Arbeitsgruppe „FIS“	Frankfurt

September 2012

10.09. – 14.09.	IFATSEA General Assembly 2012	New Dehli/Indien
11./12.09.	MARC Meeting	Frankfurt
14.09.	Sitzung des Bundesvorstandes	Berlin
19.09.	FSTD – Vorstandssitzung	Berlin
20.09.	FSTD – Bundesfachbereichskonferenz	Berlin
20.09.	FSBD – Obleeutemeeting	Berlin
21./22.09.	Bundesdelegiertenkonferenz	Berlin
25.09.	FSTD – Vorstandssitzung	Langen

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Fluggesellschaften in Europa weiten Verluste aus – Weltluftfahrtverband IATA aktualisiert Finanzprognose für 2012

Peking/München, 11. Juni 2012 (w&p) – Fluggesellschaften in Europa werden 2012 deutlich höhere Verluste einfliegen als ursprünglich geplant. Das geht aus der aktuellen Finanzprognose der International Air Transport Association (IATA) hervor, die heute veröffentlicht wurde. Danach erwartet der Luftfahrtverband für Airlines in Europa ein Minus von 1,1 Milliarden USDollar. Das sind 500 Millionen US-Dollar mehr und nahezu das Zweifache wie in der Prognose im März 2012 vorhergesagt (600 Millionen US-Dollar). Insgesamt rechnet die IATA unverändert mit Gewinnen in Höhe 3,0 Milliarden US-Dollar für Fluggesellschaften weltweit.

Die höheren Verluste in Europa werden durch ein gestiegenes Wachstum im Passagierverkehr sowie das Durchschreiten der Talsohle beim Frachtgeschäft in anderen Regionen der Welt ausgeglichen. Laut der Vorhersage wird 2012 das zweite Jahr in Folge mit sinkenden Gewinnen für die Branche. Nach 15,8 Milliarden US-Dollar und einer Marge von 2,9 Prozent im Jahr 2010 waren die Gewinne 2011 auf 7,9 Milliarden US-Dollar bei einer Gewinnspanne von 1,3 Prozent ge-

sunken. 2012 erwartet die IATA für Airlines ein Plus von 3,0 Milliarden US-Dollar bei einer Marge von nur 0,5 Prozent. Verglichen mit der Prognose von März wurden die Gewinnaussichten neben europäischen Carriern auch für Fluggesellschaften im asiatisch-pazifischen Raum sowie dem Nahen und Mittleren Osten nach unten korrigiert. Verbessert hat sich die Finanzprognose hingegen für Airlines in Nordamerika sowie Lateinamerika. Die Vorhersage für Afrika bleibt unverändert.

Tony Tyler, Director General und CEO der IATA: „Die Gewinnprognose von 3,0 Milliarden USDollar für die Branche insgesamt bleibt unverändert. Aber nahezu alle Faktoren der Gleichung haben sich verschoben. Bisher ist die Nachfrage in diesem Jahr besser als erwartet. Der Ölpreis ist niedriger als ursprünglich angenommen, was auf die erwartete Schwäche der Gesamtwirtschaft zurückzuführen ist. Die Krise in der Eurozone verhindert eine höhere Rentabilität. Außerdem stehen wir weiterhin vor einer vorhergesagten Netto-Gewinnspanne von lediglich 0,5 Prozent.“



„Obwohl alle Fluggesellschaften gemeinsam vor hohen Ölpreisen und wirtschaftlichen Unsicherheiten stehen, ergeben sich regionale Unterschiede. Für Fluggesellschaften in Amerika gibt es eine verbesserte Prognose für 2012, für alle anderen Airlines wird nun mit weniger Gewinn gerechnet. Für Fluggesellschaften in Europa verschlechtert sich das wirtschaftliche Umfeld rapide und führt zu beträchtlichen Verlusten“, so Tyler weiter.

Schlüsselfaktoren der Prognose:

Wirtschaftswachstum: Die aktualisierte Prognose legt ein schwächeres wirtschaftliches Umfeld in Europa zugrunde als im März 2012. Sie beruht jedoch auf der Annahme, dass sich die Situation in der Eurozone nicht dramatisch verschlechtert und nicht zu einer umfassenden Bankenkrise ausweitet. Die Vorhersage geht ferner davon aus, dass sich die US-Wirtschaft erholt und sich das Wirtschaftswachstum in China abschwächt, jedoch nicht signifikant einbricht. Insgesamt wird im Jahr 2012 mit einem weltweiten Bruttosozialprodukt von 2,1 Prozent gerechnet. Dies sind 0,1 Prozentpunkte mehr als in der Prognose im März.

Ölpreis: Angesichts der Ängste vor einer Rezession durch die Krise in der Eurozone sind die Ölpreise unter die Marke von 100 US-Dollar pro Barrel (Brent) gerutscht. Die Prognose beruht nun auf einem angenommenen Ölpreis von durchschnittlich 110 US-Dollar pro Barrel (Prognose März 2012: 115 US-Dollar pro Barrel). Dennoch machen die Treibstoffkosten noch immer 33 Prozent der Betriebskosten der Fluggesellschaften aus.

Verkehr: Trotz eines langsameren Wirtschaftswachstums ist die Passagiernachfrage – gemessen in Revenue Passenger Kilometers (RPK) – bis April 2012 mit einer überdurchschnittlichen Rate von 6,0 Prozent gewachsen. Wegen wachsender wirtschaftlicher Schwierigkeiten in Europa wird in der Prognose mit einem schwächeren zweiten Halbjahr 2012 gerechnet. Dennoch sagt die IATA für das Gesamtjahr ein Passagierwachstum von 4,8 Prozent (Prognose März 2012: 4,2 Prozent) voraus.

Kapazitätsauslastung: Eine begrenzte Ausweitung der Kapazitäten hat zu einer hohen Nutzung der vorhandenen Betriebsmittel geführt. Im Passagiergeschäft hat die Auslastung im zweiten Quartal Rekordwerte erreicht. Im gleichen Zeitraum haben sich die Ladefaktoren im Frachtgeschäft von ihren Tiefständen erholt. Für den Rest des Jahres 2012 wird ein noch langsames Wachstum der Kapazitäten vorhergesagt.

Kosten und Umsätze: Das begrenzte Wachstum der Kapazitäten, eine hohe Nutzung der Betriebsmittel sowie geringere Treibstoffkosten werden im Jahr 2012 dazu beitragen, den

Kostenanstieg auf 7,3 Prozent zu begrenzen. Er hatte im Jahr 2011 noch bei 10,6 Prozent gelegen. Gemäß der Prognose wird das Umsatzwachstum deutlich sinken: Von 9,3 Prozent im vergangenen Jahr auf 5,7 Prozent in 2012.

Rentabilität: 2012 erwartet die IATA Umsätze von 631 Milliarden US-Dollar und Betriebskosten von 623 Milliarden US-Dollar. Der Betriebsgewinn von 8,6 Milliarden US-Dollar ist gerade ausreichend, um Zinsen, Steuern und andere finanzielle Transaktionen zu bezahlen. Unter dem Strich bleibt ein Netto-Gewinn von nur 3 Milliarden US-Dollar in 2012.

Die Zahlen der einzelnen Regionen:

Europa: Mit 1,1 Milliarden US-Dollar erwartet die IATA für Fluggesellschaften in Europa die höchsten Verluste. Diese sind auf die Krise in der Eurozone zurückzuführen. Gemäß der Prognose sinkt das Wachstum der Nachfrage von 6,7 Prozent im Jahr 2012 auf nur noch 2,3 Prozent. Hohe und steigende Steuern belasten europäische Airlines ebenso wie ein ineffizientes Flugverkehrsmanagement.

In **Nordamerika** rechnet die IATA mit 1,4 Milliarden US-Dollar Gewinn für Airlines. Dies sind 0,5 Milliarden mehr als noch im März prognostiziert. Gemäß der Prognose schließen Fluggesellschaften in **Lateinamerika** das Jahr 2012 mit einem Plus von 0,4 Milliarden US-Dollar ab. Dies sind 0,3 Milliarden US-Dollar mehr als in der Prognose im März.

Für Fluggesellschaften im **Nahen und Mittleren Osten** weist die Vorhersage einen Gewinn von 0,4 Milliarden US-Dollar aus (Prognose März 2012: 0,5 Milliarden US-Dollar), für Airlines im **asiatisch-pazifischen Raum** von 2,0 Milliarden US-Dollar (Prognose im März 2012: 2,3 Milliarden US-Dollar). Fluggesellschaften in **Afrika** rechnen unverändert mit 0,1 Milliarden US-Dollar Verlust.

„Das wirtschaftliche Umfeld bleibt unbeständig. Vor einigen Monaten war die Krise beim Ölpreis das größte Risiko. Heute blicken alle Augen wieder auf Europa. Die Märkte rechnen nun mit einer Ausweitung der Schuldenkrise und wirtschaftlichen Schäden. Es gibt kaum Klarheit darüber, wie die europäischen Regierungen auf die Situation reagieren werden – abgesehen davon, weiter für Liquidität zu sorgen. Daher ist das Risiko eines weiteren Abwärtstrends bei den wirtschaftlichen Aussichten sehr realistisch. Die nächsten Monate bleiben kritisch und die Auswirkungen sind groß“, so Tyler weiter.

Der Luftfahrtverband IATA (International Air Transport Association) repräsentiert rund 240 Fluggesellschaften weltweit, die 84 Prozent des globalen Luftverkehrs ausmachen.

→→→ Pressemitteilung →→→ Pressemitteilung →→→ Pressemitteilung →→→

Luftfahrt startet gemeinsame Aktion gegen Luftverkehrssteuer

Siegloch: „Wir wollen so viele Passagiere wie möglich informieren!“

„Die Luftverkehrssteuer ist für alle zu teuer! Sie macht die Tickets der Passagiere teurer und treibt deutsche Fluggesellschaften in die roten Zahlen. Darauf machen wir heute aufmerksam,“ sagte BDL-Präsident Klaus-Peter Siegloch am Montag in Frankfurt.

Siegloch eröffnete eine bundesweite Aktion der deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften, die in den nächsten Wochen eine Million Flyer verteilen und auf ihren Webseiten über die schädlichen Folgen der Steuer informieren. Die Passagiere sind außerdem eingeladen, online unter www.bdl.aero über die Steuer abzustimmen.

„Die Steuer verteuert jeden Flug. Das bekommen auch die Passagiere zu spüren. Eine vierköpfige Familie muss zum Beispiel für einen Flug in die USA 168,72 Euro Luftverkehrssteuer zahlen. Für die Urlaubskasse ist das keine Kleinigkeit“, sagte Siegloch.

„Die Luftfahrt ist sich einig: Die Luftverkehrssteuer muss abgeschafft werden“, forderte der BDL-Präsident. Die Bundesregierung hat versprochen, die Steuer zum 30. Juni 2012 zu überprüfen. „Bis dahin wollen wir so viele Passagiere wie möglich informieren! Stimmen Sie selbst ab! Jede Meinung zählt!“, sagte Siegloch.

Aufgrund der Luftverkehrssteuer hat die Luftfahrt in Deutschland fünf Millionen Passagiere verloren. Dies zeigte eine Studie des Forschungsinstituts Intraplan über das erste Jahr der Luftverkehrssteuer. Der deutsche Luftverkehr hat an Wachstum eingebüßt. Auch der Staat profitiert nicht wie erhofft von der Steuer, da die Einnahmen zu einem großen Teil durch Steuerausfälle bei Bund, Ländern und Gemeinden aufgezehrt werden. „Hier ist eine Milchmädchenrechnung gemacht worden!“, sagte der BDL-Präsident.

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsames Sprachrohr der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Er wird geleitet von Klaus-Peter Siegloch als Präsident und Matthias von Randow als Hauptgeschäftsführer. Der BDL setzt sich für eine Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland ein. Als zentraler Ansprechpartner für Politik, Medien und Öffentlichkeit, bündelt und kommuniziert er die Themen, die von Bedeutung für die Branche sind. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und die Gebrüder Heinemann als Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.





Verband sieht Warnungen durch Studie des Bundesfinanzministeriums bestätigt

Vereinigung Cockpit bekräftigt Appell an die Bundesregierung zur Abschaffung der Luftverkehrssteuer

Verband sieht Warnungen durch Studie des Bundesfinanzministeriums bestätigt

Das Gutachten des Bundesfinanzministeriums zur Luftverkehrssteuer belegt, dass sich die Warnungen der Akteure der Luftverkehrswirtschaft bewahrheitet haben: Die Steuer schädigt den deutschen Luftverkehr, wie jüngst veröffentlichte Zahlen belegen.

Dazu Flugkapitän Jörg Handweg, Vorstand Öffentlichkeitsarbeit der Vereinigung Cockpit: „Bei der Luftverkehrssteuer handelt es sich um Fiskalpolitik, die deutsche Arbeitsplätze gefährdet. Deshalb fordern wir die Bundesregierung ein weiteres Mal auf, diesen deutschen Alleingang sofort zu stoppen. Dasselbe Pro-

jekt ist bei unseren Nachbarn in Holland schon einmal gescheitert. Nach der Einführung der holländischen Luftverkehrssteuer 2008 wanderten zahlreiche Passagiere zu Flughäfen in den Nachbarländern ab, so dass diese kontraproduktive Steuer bereits ein Jahr später wieder abgeschafft wurde. Wir fragen uns, warum man nicht aus den Fehlern der Nachbarn lernt und dieses unsägliche Experiment in Deutschland wiederholen muss. Zumal der Schaden vorhersehbar war.“

Er fügt hinzu: „In Deutschland befinden sich bereits mehrere Luftfahrtunternehmen aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation und des immer größeren Margendrucks in Schieflage. Von der Luftverkehrssteuer profitieren unsere ausländischen Wettbewerber. Es kann nicht Ziel unserer Bundesregierung sein, die deutsche Luftverkehrswirtschaft und damit den Wirtschaftsstandort Deutschland zu schwächen.“

Siegloch: „Krise hat Luftfahrt zusammengeschweißt!“

BDL feiert einjähriges Jubiläum mit Gästen aus Politik und Wirtschaft

Ramsauer: „Die Luftfahrt befindet sich heute in einem giftigen Wirkungsdreieck von Belastungen“

„Für die deutsche Luftfahrt wird die wirtschaftliche Lage immer kritischer – doch sie steht heute zusammen. Seit einem Jahr kämpft sie gemeinsam für ihre Interessen und macht deutlich: Deutschland braucht einen starken Luftverkehr!“, sagte BDL-Präsident Klaus-Peter Siegloch am Mittwoch in Berlin. Gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer MdB und anderen Gästen aus Wirtschaft und Politik feierte der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft sein einjähriges Bestehen.

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer beglückwünschte den BDL zu seiner Arbeit im ersten Jahr seines Bestehens. Der Verband sei ein wichtiges Forum zur gemeinsamen Klärung

drängender Probleme in der Luftfahrt geworden. „Die Luftfahrt befindet sich heute in einem giftigen Wirkungsdreieck von Belastungen durch die Luftverkehrssteuer, den Emissionshandel und Betriebszeitenbeschränkungen“, sagte Ramsauer. Er bekräftigte in diesem Zusammenhang, dass es in Deutschland kein einheitliches bundesweites Nachtflugverbot geben werde: „Bei allem Verständnis für das Lärmschutzinteresse von Flughafennachbarn müssen wir den Himmel so weit wie möglich offenhalten“, sagte Ramsauer.

Lufthansa-CEO Dr. Christoph Franz erklärte zum ersten Jahrestag des BDL: „Es wird immer wichtiger, dass Fluggesellschaften und Flughäfen an einem Strang ziehen. Unter dem Dach des BDL ist uns das im vergangenen Jahr gegenüber Politik und Öffentlichkeit bei vielen Themen gelungen. Das hilft nicht nur den Unternehmen des Luftverkehrs, sondern kommt am Ende vor allem unseren Gästen, den Flugpassagieren, zugute.“ Air Berlin-CEO

Dr. Hartmut Mehdorn sagte zum Jubiläum: „Der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) unter der Führung von Klaus-Peter Siegloch ist aus der Branche nicht mehr wegzudenken. Seit einem Jahr gibt der Verband der deutschen Luftverkehrswirtschaft eine einheitliche Stimme. In diesem Jahr haben wir viel erreicht und vieles auf den Weg gebracht. Ich wünsche dem BDL weiterhin viel Erfolg, vor allem bei dem zur Zeit wichtigsten Ziel – der Abschaffung der Luftverkehrssteuer.“

Der Präsident des Flughafenverbandes ADV, Christoph Blume, sagte: „Die deutschen Flughäfen sind besonders hart durch wettbewerbsverzerrende Maßnahmen betroffen, die die Bundesregierung im Alleingang bzw. in Kombination mit der EU beschlossen hat. Hier sind besonders die seit 2011 eingeführte deutsche Luftverkehrssteuer und der 2012 eingeführte EU-Emissionshandel zu nennen. Unser neuer Verband BDL hat diese Themen engagiert aufgegriffen und die damit verbundenen Risiken für unsere Industrie publik gemacht.“

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsames Sprachrohr der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet und nahm am 01.06.2011 seine Arbeit auf. Er wird geleitet von Klaus-Peter Siegloch als Präsident und Matthias von Randow als Hauptgeschäftsführer. Der BDL setzt sich für eine Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland ein. Als zentraler Ansprechpartner für Politik, Medien und Öffentlichkeit, bündelt und kommuniziert er die Themen, die von Bedeutung für die Branche sind. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und die Gebrüder Heinemann als Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr.

Kritische Schwächung des europäischen Luftverkehrs muss korrigiert werden

Die Vereinigung Cockpit, der Berufsverband der Verkehrsflugzeugführer in Deutschland, warnt vor den eklatanten Fehlentwicklungen im europäischen Luftverkehr. Mit Besorgnis sehen die deutschen Verkehrspiloten immer weitere Forderungen z.B. nach einem deutschlandweiten Nachtflugverbot.

Die Luftverkehrssteuer, als nationale Abgabe, führt wie prognostiziert nun dazu, dass die Belastungen direkt an die Arbeitnehmer weitergegeben werden, bis hin zum Arbeitsplatzabbau. In einer Branche, die in guten Jahren schon keine sehr hohen Gewinne zu verzeichnen hat und in schlechten Jahren große Verluste einfährt, führt die einseitige und wettbewerbsverzerrende Luftverkehrssteuer zu einer Schwächung der deutschen Luftfahrtunternehmen. Sie trifft vor allem Familien mit Kindern, die für Ihre Urlaubsreise höhere Preise bezahlen müssen, sowie nun auch die Mitarbeiter in der Luftfahrtbranche, die zu Zugeständnissen gezwungen sind, um die Abgabe zu finanzieren. Die Luftverkehrssteuer ist auch in Hinsicht auf den Umweltschutz kontraproduktiv, weil den Fluggesellschaften das benötigte Kapital zur Finanzierung von leiseren und sparsameren Flugzeugen entzogen wird. Die Steuer schöpft keine Gewinne ab, sondern raubt den Unternehmen das Kapital zum überlebensnotwendigen Wirtschaften und muss abgeschafft werden.

Weiteres Ungemach droht der Branche durch die unnötige Beteiligung am Emissionshandel. Alleine die Tatsache, dass die Treibstoffkosten einer der größten Kostenblöcke einer Fluggesellschaft sind, erzeugt ausreichend starken Druck, so wenig

Treibstoff wie möglich zu verbrauchen, was auch die damit verbundenen Emissionen so weit wie möglich reduziert. Eine lokale Emissionsabgabe bedeutet einen weiteren immensen Wettbewerbsnachteil gegenüber den Luftfahrtgesellschaften, die einen Großteil ihres Geschäftes außerhalb der Eurozone abwickeln und nur auf wenigen Strecken am Emissionshandel teilnehmen.

„Es scheint in der deutschen und der europäischen Politik ein vollkommen falsches Bild über die extreme Wettbewerbssituation im Luftverkehr vorzuherrschen, was zu eklatanten Fehlentwicklungen führt.“, so Jörg Handweg, Vorstand Öffentlichkeitsarbeit. „Wenn die Politik nicht begreift, dass die deutschen und europäischen Luftfahrtunternehmen im extrem umkämpften globalen Wettbewerb mit Unternehmen stehen, die durch direkte oder indirekte Subventionen nicht auf der Basis des fairen Wettbewerbs operieren, dann hat die Luftfahrt in Europa keine Zukunft.“

„Die deutsche Politik und in Teilen die Öffentlichkeit muss verstehen, dass eine Überforderung des Systems zum Schaden ganz Deutschlands führen wird. Europa sollte es tunlichst vermeiden von einer Abhängigkeit des Öls in die Abhängigkeit des Luftverkehrs zu geraten“, so Jörg Handweg.

Um dies zu vermeiden ist es erforderlich, dass die unfairen Belastungen in Europa und Deutschland zurückgenommen und der Luftfahrt nicht weitere Nachteile in Form von Betriebsbeschränkungen der Flughäfen auferlegt wird.

Grassroute Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge

Sparen für die Airlines als neuer Wettbewerbsgag

Den europäischen Fluggesellschaften geht es schlecht. Und es soll, wenn man der IATA glaubt, noch schlimmer kommen. 600 Mio. US\$ Verluste sagt die internationale Zivilluftfahrtorganisation für Europa voraus. Die ersten Bremsspuren sind bereits zu besichtigen – Spanair, Malev und Cirrus mussten die Segel streichen und selbst die alte, ehrwürdige Condor sah sich trotz guter Wirtschaftslage Verkaufsgerüchten ausgesetzt. Und wie es mit der Contactair, der die Lufthansa zu Beginn des Winterflugplans gekündigt hat, weitergeht, ist noch nicht sicher. Schaut man sich die Lage bei der Lufthansa – immerhin die größte deutsche Fluggesellschaft und einer der globalen „Player“ – an, dann fühlt man sich an das alte Bonmot „Erst kein Glück, und dann kommt auch noch Pech dazu“ erinnert. Kein Glück hatte der Kranich mit einigen seiner Töchter und Beteiligungen. Lediglich die Swiss und Brussels Airlines scheinen sich zu anständigen und vorzeigbaren Töchtern zu entwickeln. Und dann kam das Pech dazu. Vulkanausbrüche, Tsunamis und der arabische Frühling. Die Luftverkehrsabgabe in Deutschland und Österreich, der europäische Emissionshandel, steigende Kerosinpreise und das höchstrichterlich verhängte Nachtflugverbot in Frankfurt runden das Desaster ab. Dazu kommt innerhalb Europas die Konkurrenz der „Low-Cost-Airlines“ und der arabischen Airlines auf der Langstrecke. Wettbewerb hatte man sich in den Chefetagen der Lufthansa wohl anders vorgestellt.

Nun muss also gespart werden. An allen möglichen Ecken und Enden. Und natürlich auch beim Personal. Weshalb das für den zukünftigen Hub in Berlin vorgesehene Kabinenpersonal nicht mehr bei der Lufthansa, sondern bei Personaldienstleister, auf den sich bereits die Lufthansatochter „germanwings“ verlässt, angestellt werden sollen. Natürlich mit einem geringeren Gehalt, denn sonst lohnt sich die ganze Angelegenheit ja nicht. Beim Sorgenkind AUA kam man auf die glorreiche Idee, den Flugbetrieb auf die billigere „Austrian Arrows“ (vulgo Tyrolean) zu übertragen. Erste Tyroleanpiloten sollen schon auf den Airbusen ausgebildet werden. Doch dies scheint nicht zu reichen und so kam man auf den originellen Gedanken, anderen ans Portemonnaie zu gehen. „Die Infrastrukturgelte an den Flughäfen müssen nachhaltig um 10 bis 20 Prozent abgesenkt werden“, soll Roland Busch, Finanzchef der Lufthansa Passage und Vorstand des Bundesverbands Deutscher Fluggesellschaften (BDF) bei einer Veranstaltung des Luftfahrt-Presse-Clubs in Frankfurt gefordert haben. Und natürlich müssen, so Roland Busch, nicht

nur die Flughäfen, sondern auch die Flugsicherung ihr Scherflein zur Gesundung der notleidenden deutschen Luftfahrtgemeinde beitragen. Mehr Wettbewerb bei den Bodenverkehrsdiensten und eine schnellere Umsetzung des „Single European Sky“. Die CEOs der übrigen deutschen Fluggesellschaften werden, auch wenn sie es nicht laut in die Welt hinausposaunten, zustimmend mit dem Kopf genickt haben.

Das alles ist nicht neu. Und dass diese Ideen bei der EU-Kommission auf fruchtbaren Boden fallen, auch nicht. Nun ist nicht bekannt, ob der derzeitige Verkehrskommissar Siim Kallas der Fraktion der neoliberalen Heilsverkünder angehört oder ob er dem Druck der europäischen Luftverkehrslobby nachgegeben hat. Man kann diese Art, Entscheidungen zu treffen bzw. den Einflüsterungen der Lobby nachzugeben, auch als „technische Politik“ bezeichnen. Diese scheint unvermeidlich zu sein, kann jedoch als undemokratisch bezeichnet werden. Denn sowohl den Abgeordneten des europäischen Parlaments wie auch ihren Kollegen in den nationalen Volksvertretungen bleibt nur noch übrig, die europäischen Entscheidungen abzunicken und in nationales Recht umzusetzen. Vor allem, wenn diese Maßnahmen als „alternativlos“ bezeichnet werden, scheint der „Fisch geputzt“ zu sein“. „Parlamentarismus als selbstverschuldete Unmündigkeit“, bezeichnete dies der Flensburger Professor Hauke Brunkhorst. Wobei sich seine Äußerung auf einen anderen Vorgang (den „Bolognaprozess“) bezog. Wie dem auch sei – die Airlinobby scheint sich durchgesetzt zu haben und in den Brüsseler Wandelgängen ihre Kollegen von den Flughäfen und den Flugsicherungsdienstleistern um Längen geschlagen zu haben. Die Manager der Lufthansa (und der anderen Airlines) dürfen sich getrost gegenseitig auf die Schultern klopfen.

Dabei ist die „Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste“ ja nichts neues. Bereits 1996 wurden die Flughäfen verpflichtet, neben ihren eigenen Beschäftigten auf dem Vorfeld einen weiteren Konkurrenten zuzulassen. Dies resultierte, so erklärt der Flughafenverband ADV, in einer Preissenkung von 25%. Was nicht nur zu Lohnkürzungen bei den Vorfeldarbeitern und zu einer Zunahme von Leiharbeit führte, sondern dass auch einige Anbieter nach kurzer Zeit die Segel streckten. Nun sollen nach dem Willen von Siim Kallas an Flughäfen, die jährlich von mehr als fünf Millionen Passagieren genutzt werden, bei den Bodenverkehrsdiensten mindestens drei Anbieter tätig werden. Das schaffe, so Kallas, mehr Wettbewerb und mit mehr Wettbewerb könnten die Verspätungen an den Flughäfen abgebaut werden. Ein grandioser Irrtum. Denn ob es Verspätungen an einem Flughafen gibt,

ist eher eine Frage der Flughafeninfrastruktur und einer effektiven (und nicht billigen!) Flugsicherungsorganisation und nicht wieviele Anbieter sich auf dem Vorfeld Konkurrenz machen. Viel eher ist anzunehmen, dass durch das eintretende Lohndumping die Qualität der Bodenverkehrsdienste leidet. Wer in die falsche Richtung läuft, dem nützt es bekanntlich nicht so besonders viel, wenn er das Tempo erhöht!

Das gilt auch dann, wenn einige deutsche Flughäfen nach Angaben der Lufthansa im letzten Jahr eine Umsatzrendite von 27 (München) oder fast 21% (Frankfurt und Düsseldorf) erzielten. Das scheint fast obszön zu sein, aber diese Gewinne wurden eben nicht bei den Bodenverkehrsdiensten, sondern im sogenannten „Non-Aviation-Bereich“ erwirtschaftet. Und zudem investieren die Flughäfen diese Gewinne in den Ausbau ihrer Infrastruktur und nicht für irgendwelche exorbitante Gehaltssteigerungen ihrer Führungsmannschaften oder in Lustreisen nach Brasilien oder nach Ungarn für verdienstvolle Mitarbeiter. Und natürlich legen die Flughäfen auch Wert darauf, ihre Bediensteten einigermaßen vernünftig zu entlohnen. Wobei die Betonung auf „einigermaßen“ liegt.

Nicht viel anders sieht es bei der Umsetzung des „Single European Sky“ aus. Der ist etwas ins Stocken geraten, was von den Airlines denn auch beklagt wird. Aber wen wundert dies? Denn aus der einst faszinierenden Idee, die Zuständigkeiten der einzelnen Flugsicherungsdienstleister nicht an den nationalen Grenzen, sondern an den Verkehrsströmen auszurichten, scheint inzwischen ein gewaltiges administratives Monster geworden zu sein. Und es scheint auch gar nicht mehr darum zu gehen, eine effektive Flugsicherungsstruktur

aufzubauen, sondern um eine möglichst preiswerte. Deshalb werden die nationalen Flugsicherungsdienstleister auch gezwungen, das bisherige Vollkostendeckungsprinzip aufzugeben und die von der EU vorgegebenen „Leistungsziele“ hinsichtlich Pünktlichkeit und vor allem der Kosteneffizienz zu erfüllen. Dies könnte man natürlich auch als Preisdiktat bezeichnen. Was wiederum mit dem Wettbewerbsgedanken und freier Marktwirtschaft nichts zu tun hat. Und so ganz nebenbei die Frage aufwirft, wie sich zum Beispiel die DFS finanzieren soll außer über die Gebühren ihrer Kunden. Ihre Manager abends ins Spielcasino schicken?

Überhaupt der „Single European Sky“. Bei genauem Hinsehen erweist er sich als Etikettenschwindel. Denn wer die bisher 38 europäischen Flugsicherungsdienstleister nun in neun verschiedene „Functional Airspace Blocks“ aufteilt, schafft alles Mögliche. Nur eben keinen einheitlichen europäischen Luftraum. Wer einen einheitlichen Luftraum haben möchte, benötigt auch einen einheitlichen europäischen Flugsicherungsdienstleister. Diesen gegen nationale Eifersüchteleien durchzusetzen, kann wohl als Sisyphosaufgabe bezeichnet werden. Dass die EU-Kommission davor zurückschreckt, ist durchaus verständlich. Aber stattdessen beim „Single European Sky“ ein bürokratisches Monster zu gebären und die Flughäfen sowie die Flugsicherungsdienstleister (und natürlich deren Bedienstete) zur Rettung der europäischen Fluggesellschaften zur Kasse zu bitten, ist nicht die Lösung des Problems.

Meint Finis

➔ *Mehr Wettbewerb bei den Bodenverkehrsdiensten zur Rettung der Lufthansa?*

Photo: Stefan Rebscher / Flughafen Frankfurt



Nach dem Streik ist vor dem Chaos!

Von Willi Weitblick und Siggis Sprachlos

Die Mitglieder der Verhandlungskommission staunten nicht schlecht, als die Vertreter der Fraport ihnen einen Plan vorlegten, der ein Aufspalten der Vorfeldaufsicht und die bisherigen Aufgaben in zwei getrennte Abteilungen vorsah. Vor allem den beiden Mitarbeiter der Vorfeldkontrolle, von Natur aus sehr vertraut mit den betrieblichen Abläufen, fehlte jegliche Phantasie wie das ohne einen Personalaufwuchs um die 60-70% überhaupt funktionieren sollte. Hintergrund der doch abenteuerlichen Konstruktionen war der Versuch, die 13 Fraport-treuen Mitarbeiter der Vorfeldaufsicht, irgendwie „zu verarzten“. Sprich – ihnen eine sinnvolle Tätigkeit und damit eine Daseinsberechtigung zu beschaffen.

Dies war im November 2011, noch vor den folgenden Schlichtungsverhandlungen mit Herrn Ole von Beust im Januar letzten Jahres. Die weiteren Ereignisse im Zusammenhang mit der Schlichtung und dem folgenden Streik sind im vorangegangenen Flugleiter ausführlich beschrieben worden. Interessant sind allerdings die Änderungen im Betriebsablauf und Aufgabenänderungen nach dem Streik und zum Teil schon in den Streikpausen. Die Folgen dieser von blinden Aktionismus geprägten Änderungen kriegen vor allem die Kunden zu spüren. Aber dazu später mehr...

Um die direkten Auswirkungen verstehen zu können, muss man zuerst die funktionierenden, effizienten und gut geölpften Betriebsabläufe vor der Tarifaueinandersetzung beschreiben. Dabei spielten die Vorfeldkontrolle und Vorfeldaufsicht eine zentrale Rolle bei allem, was im direktem Zusammenhang stand, mit der nach §45 LuftVZ übertragenen Verantwortung für den ordnungsgemässen Zustand der Pisten, Rollwege und der für den Flugbetrieb wichtigen Einrichtungen. Zum Beispiel fuhr die Vorfeldkontrolle alle 4 Stunden die vorgeschriebenen Routinekontrollen. Das benötigte Personal wurde dabei aus den Reihen der Lotsen gestellt. War dies auf

Grund von Personalengpässen nicht möglich, wurde diese Pflicht an den ADM (Airsides-Duty Manager) abgetreten. Oft genug gab es aber auch dort nicht genügend Personal, so dass die Kontrollen auch mal gemeinsam gefahren wurden.

Nachts waren die Schichtleiter der Vorfeldkontrolle für die Abarbeitung aller Baumaßnahmen zuständig. Im „Alleingang“, teilweise unterstützt durch die Senior-Controller, nahmen sie die An- und Abmeldungen der Baufirmen entgegen, sperrten die betroffenen Bereiche in Absprache mit den Kollegen im Tower, ließen Lampen stellen und gaben die betroffenen Flächen morgens wieder frei. In der Vorfeldaufsicht wurden die im Zusammenhang mit der Betriebssicherheit anfallenden Aufgaben quasi „nebenbei“ erledigt. Zwischen den Kernaufgaben wurden Lampen gestellt, ad-hoc Kontrollen im Bahnsystem gefahren, CAT II/III bereitgestellt und Ausweise kontrolliert, um nur einige der zahlreichen Verpflichtungen aufzuzählen.

Auch hier wurde das vorhandene Personal flexibel und je nach Bedarf eingeteilt. So wurde die nächtliche Einrichtung der Baustellen von einem Schichtleiter der Vorfeldkontrolle und zwei, maximal drei von „Follow-mes“ erledigt. Kaum war der Streik per Gerichtsbeschluss beendet, entwickelten einige Führungskräfte bei Fraport eine bis dato unvorstellbare Aktivität.

Als erstes wurden den Mitarbeitern der Vorfeldkontrolle sämtliche Führerscheine (Vorfeld und Rollfeld) und die dazugehörigen Fahrzeuge „entzogen“. Ganz nebenbei erwähnt werden kann auch, dass sämtlich ausgetauschten Ausweise zwei Monate später abliefen und nun wieder erneuert werden müssen. Mit dem Übergang in die GmbH steht dann der dritte Tausch an. Große Traurigkeit kam bei der Truppe deswegen nicht auf, aber die berechtigte Frage, wer die zuvor von ihnen erledigten Aufgaben nun übernehmen sollte? Bei

den Routinekontrollen stellte sich diese Frage weniger, aber Aufgaben wie Baustelleneinrichtungen und Winterdienst erfordern schon einiges an Erfahrungen, um das Ganze souverän und ohne größeren Problem abzarbeiten. Angebote der Schichtleiter der Vorfeldkontrolle die neuen Verantwortlichen zu schulen, wurden ignoriert und die Mitarbeiter des ADM ins kalte Wasser geschmissen. Stattdessen wurde – als Versuch des Ausgleichs – eine enorme Manpower für die zu erledigenden Aufgaben bereitgestellt. Was bisher von 3, maximal 4 Leuten erledigt wurde, benötigte nun deren 6. Und, keine Überraschung, es ging schief und es ist pures Glück, dass es bis jetzt glimpflich ausging. Und wohl den wenigsten ist klar, dass da teilweise der Staatsanwalt auf dem Beifahrersitz mitfuhr und immer noch mitfährt.

So wurden Startbahnen wieder für den Betrieb freigegeben, auf denen noch Arbeiten stattfanden. Noch nicht abgesperrte Flächen wurden für die Baufirmen freigegeben und prompt verirrten sich Flieger in den noch nicht gesicherten Bereich und das gleich an drei Nächten nacheinander. Absperrketten wurden vergessen und ganze Bereiche erst auf mehrmaliges Nachfragen wieder für den Rollverkehr freigegeben. Auch der umgekehrte Fall steht seit der Umstrukturierung auf der Tagesordnung. Bereiche werden gesperrt, ohne dass die Vorfeldkontrolle oder Tower bescheid wissen.

Die Liste lässt sich noch fortsetzen. Aber um es kurz zu fassen: Es geht drunter und drüber. Inzwischen sind diese Vorfälle tagtäglich zu beobachten und würden da nicht Menschenleben und Millionenwerte auf dem Spiel stehen, man könnte sich ne Tüte Popcorn, Chips und ne Cola nehmen und die Show genießen!

Aber auch im Tagesbetrieb wirken sich die Entscheidungen dieser „Manager“ aus. Diesmal ist aber nicht die Sicherheit

betroffen, sondern die Pünktlichkeit und damit hauptsächlich die Kunden. Die Follow-Me Abteilung wurde nach dem Streik, wie im November angekündigt, in zwei Abteilungen aufgespalten. Die von der GdF vertretenen Mitarbeiter kommen dabei zu großen Teilen ihrer bisherigen Haupttätigkeit, nämlich Flieger einwinken und Schlepps lotsen, nach. Der zweite Teil, der sich während der Streikphasen als ausgesprochen Fraport-treu erwiesen hatte, übernahm in einer neuen Abteilung (MASU- Movemet Area Supervision Unit) hauptsächlich die Aufgaben, die früher quasi „nebenbei“ und in Zeiten erledigt wurde, in denen der Flugbetrieb dies zu lies.

Durch diese Aufspaltung, wurde den Männern in den gelb-schwarzen Fahrzeugen etwa 20% ihres Personals abgezogen. Da dieses Personal nun aber ihrer ursprünglichen Hauptaufgabe nicht mehr nachkommt, führt dies unweigerlich zu massiven Behinderungen bei eben diesen Aufgaben. Ausbaden müssen das die Kunden, deren Schlepps nicht rechtzeitig auf die Positionen kommen und deren Inbounds minutenlang auf einen Follow-me warten müssen.

Klar betont werden muss aber an dieser Stelle auch, dass die Verantwortung und Schuld für diese Dinge zu einem überwiegenden Teil nicht etwa bei den Ausführenden, sondern wie so oft bei der Führung zu suchen sind. Mit mangelnder Sachkenntnis und unglaublicher Ignoranz gegenüber den betrieblichen Abläufen, wurden bislang gut funktionierende Strukturen aufgebrochen und in etwas verwandelt, das von den Mitarbeitern selbst mit größten Anstrengungen nicht mehr effektiv abgearbeitet werden kann.



Fluch – Hafen Eröffnung verschoben.

BER braucht noch ein Weilchen, wie läuft's in TXL und SXF?



von
**Roman
Glöckner**

Da liegt wohl ein Fluch auf dem Hafen – Sage und schreibe 3 1/2 Wochen vor dem geplanten Eröffnungstermin gingen Flughafenchef Prof. Dr. Schwarz (intern gerne „PDS“ genannt) und seine Aufsichtsräte Klaus Wowerit und Matthias Platzeck vor die sichtlich überraschte, schnell zusammengetrommelte Presse, zogen „die Hosen runter“ und gleichzeitig die Reißleine. Das Unwort „Eröffnungsverschiebung“, welches laut ausgesprochen einen Tag vorher bei der Flughafengesellschaft noch mit Kündigung bedroht wurde, war plötzlich bittere Realität.

Es ist müßig, jetzt die vermeintlichen Gründe aufzuzählen und sich an den Spekulationen über die Machbarkeit des neuen Termins – 17. März 2013 zu beteiligen. Das tut die Tagespresse schon zu genüge. Lasst uns betrachten, wie die Flugsicherung mit dieser Situation klar kommt.

Am 25. April dieses Jahres wurde mit viel Glanz und Gloria bei Anwesenheit der damals noch von Zuversicht und Stolz triefenden Herren Schwarz und Wowerit der DFS Tower BER eröffnet und symbolisch an den Betrieb übergeben. Die Herren sparten in Ihren Mittwochsreden nicht mit Seitenhieben über Architektur und feststeckende Fahrstühle des neuen Towers. Dem kann man nur entgegen – lieber mal den „Regierenden“ mit zwei Bodyguards im Fahrstuhl schmoren lassen, als 700 Studenten für ein Dreivierteljahr Brandschutztü-

ren klappen zu lassen ... Nun sitzen halt statt der bis zu neun gut beschäftigten Lotsen, Platzkoordinatoren und Vorfeldkolleginnen/en für BER, zwei bis drei Lotsen in der schönen neuen, bei Westwind etwas pfeifenden Kanzel und arbeiten den Verkehr des „Billigheimer-Airports“ Schönefeld. Die Tegeler Mannschaft wurde kurzer Hand in Tegel gelassen.

Die Planungen für Technik und Betrieb, voll auf den neuen Flughafen ausgerichtet, musste in einer wahren „Hau-Ruck-Aktion“ umgeschmissen werden. Die Lotsenteams, auf dem Papier schon vereinigt, wurden wieder auseinandergerissen, wobei sich Löcher auftaten, die es nun zu stopfen gilt. Einige Kolleginnen/en verabschiedeten sich in die wohlverdiente Übergangsversorgung, taten sich das Training für den neuen Flughafen gar nicht mehr an. Das addierte Minimum für SXF und TXL liegt schon deshalb höher als für BER, weil des Nachts derzeit vier statt zwei Lotsen in Berlin Dienst schieben und in Schönefeld wegen der großen Kontrollzone tagsüber noch ein Platzlotse für den Sichtflug eingeteilt wird, den es am BER nicht mehr geben wird.

Die Dienstpläne für Juni bis August konnten auch durch die gute Zusammenarbeit mit dem örtlichen Betriebsrat erst mal ganz gut abgesichert werden. Trotzdem wird es eng mit dem Personal bis zur Eröffnung. Die Führungsriege vor Ort und in der Unternehmenszentrale prüft derzeit diverse Modelle, bis März über die Runden zu kommen. Eins ist aber schon abzusehen – auch gerade wegen der nun notwendig gewordenen Refresher-Schulungen für das Betriebspersonal, müssen „Rizu-Gänger“ wie Supervisor und Sachbearbeiter verstärkt in die Kanzeln, wird es mit der Planung für die Winterferien, wo wir Berliner gerne die Berge der Staaten Österreich, Schweiz und Bayern auf Skiern genießen, trauriger aussehen als gewohnt.

✈ ✈ AIRPORTS



AIRPORTS ✈ ✈

Hart trifft es aber auch unsere neuen Kolleginnen/en der Vorfeldkontrolle. 14 hoch motivierte Leute sind von anderen Vorfeldkontrollen und Regionalflughäfen zusammengekommen und bereiteten sich akribisch auf ihren künftigen Job in der Kanzel vor. Siehe auch den Beitrag von Alexander Novakovic in der vorherigen Ausgabe des Flugleiters. „Sie befinden sich jetzt buchstäblich in einer Warteschleife.“ Hier sind wieder die Führungskräfte gefragt, umgehend sinnvolle Tätigkeiten oder Schulungen für die Übergangszeit zu organisieren. Eine der besten Ideen, die im Raum stehen, ist, sie zu Platzkoordinatoren weiterzubilden. Viele Vorteile für die Mitarbeiterinnen/er und die DFS sprechen für diese Variante Z.B. könnte man die Tätigkeitsgruppen in der Kanzel mittelfristig zusammenfassen, was die Flexibilität des Einsatzes am Tower erhöht und die Dienstplanung bedeutend erleichtern würde. Die Kundschaft würde durch „Dienstleistung aus einem Guss“ und weniger Frequenzwechsel profitieren. Sowohl für die Kolleginnen/en der Vorfeldkontrolle, als auch für diejenigen Platzkoordinatoren, die Interesse daran hätten, sich zum Vorfeldlotsen weiterbilden zu lassen, erhöhte sich die Motivation und Zufriedenheit bei der Arbeit. Ein nicht zu unterschätzender Faktor, wie Arbeitswissenschaftler immer wieder betonen. Wir sind gespannt, ob die verantwortlichen Führungskräfte über ihren Schatten springen und pragmatisch so einen sinnvollen Vorschlag umsetzen, auch wenn er an Ende nicht Millionen von Einsparungen bringt.

Durch das Debakel, was die Manager der Flughafengesellschaft anrichteten, haben noch weitere Bereiche der DFS mehr Arbeit bekommen. Center Bremen, Projektteam, Produktmanagements und andere Zentralbereiche müssen umplanen. Neue Tests und Abnahmen stehen an, in Tegel und Schönefeld technische Systeme länger in Betrieb gehalten werden als geplant, Veröffentlichungen zurückgezogen und später neu aufgelegt werden. Die Liste ließe sich noch weiter fortsetzen.

Dem „Hobbykaufmann“ unter Euch ist sicher schon aufgefallen – neben all den Dienstleistern für den Flughafen, den Airlines, den Reiseveranstaltern – auch für den Flugsicherungsdienstleister fallen Mehrkosten an. Bin mal gespannt, ob er diese beim Flughafen geltend macht und aus dessen Konkursmasse dann noch was ausgezahlt bekommt ((-:

Zum Abschluss möchte ich aus einem Artikel des Flugleiters 04/2010 mit dem Titel „Salami oder nicht Salami?“ zitieren, der sich mit der Eröffnungsverschiebung eines großen Flughafens in Deutschland um damals 7 Monate beschäftigte:

„Mich stimmt nur die eine oder andere Aussage höherer Verantwortungsträger nachdenklich, die andeuten, dass der 3. Juni 2012 noch nicht das letzte Wort in der Eröffnungsdebatte des Flughafens gewesen sein könnte...

...Liebe Damen und Herren vom Aufsichtsrat – glauben sie bitte nicht, dass sich alle an Planung und Bau Beteiligten

hingelegt hätten, wenn sie den Termin noch etwas weiter nach hinten gelegt hätten. Aber was gar nicht ginge und nur noch mehr Kosten und Ärger verursachen würde, ist eine mehrfache – scheinbarweise Verschiebung des Eröffnungstermins... Also bitte, tut uns die Salami nicht an und haltet jetzt den 3. Juni!...“

„Frankfurt ist für uns wieder erreichbar“

Berlin jetzt Sorgenkind Nummer eins

Berlin, 05. Juni 2012: Die Erreichbarkeit des Flughafens Frankfurt hat sich für die Allgemeine Luftfahrt durch die Inbetriebnahme der neuen Landebahn erheblich verbessert. Dies ergab die aktuelle Juni-Umfrage der GBAA (German Business Aviation Association, der Berufsverband der Geschäftsreiseluftfahrt in Deutschland).

Mussten bis einschließlich September des letzten Jahres häufig Start- und Landezeiten („Slots“) akzeptiert werden, die bis zu fünf Stunden vom gewünschten Zeitpunkt entfernt lagen, bestätigt der Slot-Koordinator nunmehr nahezu alle angefragten Zeiten direkt.

Dazu GBAA-Präsident Dr. Bernd Gans: „Für die Geschäftsreiseluftfahrt ist damit wieder die Arbeitsbasis gegeben, die wir für unseren Erfolg so dringend brauchen. Unsere Branche, in der die führenden Unternehmen unseres Landes engagiert sind, ist auf ausreichende Flughafenkapazität und Flexibilität angewiesen. Zählen doch die meisten CEO's und Vorstände auch der großen DAX-Unternehmen dieser Effizienz wegen zu unseren Kunden. Frankfurt ist wieder erreichbar.“

Zum Sorgenkind Nummer eins avanciert Berlin. Die kurzfristig verschobene Eröffnung des BER-Airports bedeutet eine massive Belastung von Tegel, so dass dort die Slot-Situation wie die Verfügbarkeit der gesamten Infrastruktur (Abstellplätze, Ground-Handling, Passagier-Shuttle) in der Hauptstadt für die Geschäftsreiseluftfahrt noch weiter angespannt ist. Viele Flüge können überhaupt nicht mehr durchgeführt werden. Dr. Gans hierzu: „Leider bestätigt sich nun unsere Sorge, die wir bei der Schließung von Tempelhof artikuliert haben. Der Geschäftsreiseluftfahrt wird immer noch nicht der Stellenwert zugemessen, der ihr gebührt. Wir benötigen auch in Berlin eine angemessene Infrastruktur für unsere Flüge.“

Wowi-Dämmerung

Für ihn ist Berlin "arm, aber sexy". Jetzt ist Klaus Wowereit selbst arm dran und sexy ist er schon lange nicht mehr. Er musste auf dem Landesparteitag der SPD eine bittere Niederlage hinnehmen: Sein engster Vertrauer, SPD-Chef Michael Müller, verlor den Landesvorsitz gegen Jan Stöß, einen Mann, der die SPD "nach links rücken" und "den Senat antreiben" will.

Alles Werben für Müller, alle Warnungen Wowereits vor Stöß und einer "inneren Zerstörung" der Berliner SPD nutzten nichts. Wowereit ist jetzt ein Bürgermeister ohne verlässliche Truppen. Am verlässlichsten ist für ihn noch der Koalitionspartner CDU. Für Wowereit rächt sich jetzt, dass er die Partei behandelt hat wie die Stadt: hemdsärmelig, nachlässig, ohne inneres Engagement. Er wirkte schon länger wie ein Bürgermeister auf Abruf, jetzt ist er einer. Das Spielerische, das lange Zeit an "Wowi" so sympathisch wirkte, war nur noch die Camouflage für seiner Wurstigkeit und Lustlosigkeit.

Symptomatisch war die Art, wie er seinen Aufsichtsratsvorsitz beim neuen Berliner "Willy Brandt"-Flughafen ausübte. Er nahm den Job einfach nicht ernst – genausowenig wie sein Bürgermeisteramt.

"Schaut auf diese Stadt" hatte einst Willy Brandts legendärer Vorgänger Ernst Reuter gesagt. Wer heute schaut, blickt auf eine "Weltstadt", in der jeder vierte von Hartz-IV lebt, die keinen Hauptstadtflughafen hinbekommt, in der die S-Bahn selten fährt, in der die Wirtschafts- und Industrieförderung vernachlässigt wird, in der im Winter nur ausnahmsweise das Eis von den Bürgersteigen gehackt wird. Und einen Bürgermeister, der darüber noch seine Witzchen macht. Berlin ist trotz allem eine faszinierende, pulsierende Stadt. Der Erste Bürgermeister fasziniert aber schon lange nur noch die Klatschspalten. Kaum zu glauben, dass viele in der SPD einmal meinten, er könne Kanzlerkandidat werden. Jetzt wird Wowereit Mühe haben, seine Amtszeit als Bürgermeister über die Runden zu bringen. Die Wowi-Dämmerung hat begonnen. Mal sehen, wie er reagiert, wenn er "angetrieben" und getrieben wird. Und die Spekulationen, wer ihn beerben könnte, werden ab sofort die Zeitungsspalten beherrschen. Ob er dafür noch stabil genug ist? Berlin bräuchte endlich einen Bürgermeister, der die Stadt und ihre Probleme ernst nimmt, einen Pflichtmenschen, keinen Spieler.

M. Spreng /www.sprengsatz.de

Lufthansa: Mahnung an München

Etwas mehr Souveränität hätte man von einem Manager dieses Kalibers schon erwarten dürfen: In einem Interview mit dem FOCUS verstieg sich Lufthansa Chef Christoph Franz zu der Bemerkung, der Bürgerentscheid gegen die 3. Startbahn am Flughafen München sei „kurzsichtig“ und „auch etwas arrogant.“ Wer ist hier eigentlich arrogant – die Bürger, die sich die Freiheit nehmen, gegen ein Großprojekt zu stimmen, oder ein Lufthansa-Vorstand, der dieses demokratische Votum einfach abqualifiziert?

Dass die Lufthansa über den Stopp der 3. Startbahn nicht glücklich sein kann, ist verständlich. „Mit nur zwei Start- und Landebahnen wird der Münchener Flughafen täglich an seine Grenzen stoßen“, räsionierte der für München zuständige Passage-Vorstand Thomas Klühr. Und die Drohung an München folgte auf dem Fuß: Wenn die 3. Startbahn nicht komme, werde die Lufthansa – so Christoph Franz – einen Teil des Verkehrs auf andere Drehkreuze wie Frankfurt, Wien oder Zürich verlagern. Soll heißen: Die störrischen Münchner werden für ihre Verweigerungshaltung büßen müssen. Langfristig werde die Ablehnung der 3. Startbahn mehr Nachteile für die Region haben als für die Lufthansa sagte Franz

dem FOCUS. Also warum sorgt er sich dann überhaupt? Merkwürdig nur, dass die Lufthansa zwar den Mut hat, gegen die Münchner zu agitieren, aber zum Flughafen-Desaster in Berlin nichts zu sagen weiß? Haben die Geschäftsführung und der Aufsichtsrat der Berliner Flughafengesellschaft etwa die Lufthansa und den ganzen deutschen Luftverkehr nicht geschädigt? Warum findet Herr Franz gegen diese grandiose Berliner Misswirtschaft keine starken Worte? Irgendwie sind hier die Maßstäbe verschoben. Herr Franz hat sich verfranz, er sollte einen neuen Kurs suchen.

Quelle: „Flugpost“ /Peter Pletschacher

Floriansflieger.

Mit ihrem Nein zur 3. Startbahn haben die Münchner solidarisch dafür gesorgt, dass ihre Nachbarn rund um Freising von noch mehr Lärm verschont bleiben. Aber ein Blick in die Einzelerlebnisse der Münchner Stadtteile bringt ein paar erhellende Einsichten zutage. Dass Promi-Viertel wie Bogenhausen für die Startbahn gestimmt haben, nimmt eigentlich nicht Wunder, aber selbst der Bezirk Trudering-Riem, wo einfache Bürger wohnen, votierte nicht gegen die Startbahn, wie andere, ähnlich strukturierte Stadtteile, sondern mehrheitlich dafür. Wie das? Leicht erklärt: In Riem lag ja mal der alte Flughafen, und die Leute dort wurden vom Lärm der Jets erlöst, als 1992 der neue Airport eröffnet wurde. Sind sie etwa immer noch schadenfroh und wünschen den Anwohnern des boomenden Airports noch mehr Jets an den Hals? Frei nach dem Motto: „Heiliger Sankt Florian, verschon' mein Haus, flieg andere an!“

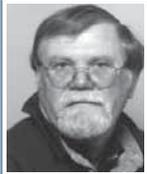
Quelle: „Flugpost“ /Peter Pletschacher

✈ ✈ AIRPORTS



Vor 20 Jahren:

Der Lufthansa die Schau gestohlen



von
Werner
Fischbach

Vor etwas mehr als 20 Jahren, genau am 17. Mai 1992, wurde der derzeitige Flughafen München ganz offiziell in Betrieb genommen. Dies ist ein denkwürdiges Datum. Nicht nur, weil sich der Airport im Erdinger Moos zum zweitgrößten Flughafen Deutschlands und sich neben Frankfurt zum zweiten Drehkreuz für die Lufthansa entwickelt hat, sondern weil es nach vielen Jahren in Deutschland gelungen war, einen neuen Flughafen zu bauen und in Betrieb zu nehmen. Inzwischen kann der Flughafen auf eine Erfolgsgeschichte ohnegleichen zurückblicken. Weshalb der Flughafen im Mai denn auch eine viertägige Party gefeiert hat.

Nun soll in diesem Beitrag nicht ausführlich auf die Geschichte des Flughafens eingegangen werden. Aber an ein besonderes Ereignis soll und muss eigentlich erinnert werden – an die erste offizielle Landung auf dem neuen Flughafen. Die sollte natürlich dem wichtigsten Kunden Lufthansa vorbehalten werden. So sah es zumindest die für den offiziellen Eröffnungstag ausgearbeitete Choreografie vor. Deshalb waren am Abend zuvor noch vom alten Flughafen München-Riem zwei B737-530, die auf die Namen „Erding“ (D-ABJC) und „Freising“ (D-ABJD) getauft worden waren, nach Frankfurt und Berlin abgeflogen. Nun sollten sie um 05:00 Uhr des 17. Mai als erste auf dem neuen Flughafen landen. Und zwar nicht hintereinander, sondern gleichzeitig auf den beiden parallelen Pisten. Zugegeben ein Gag mit einem besonderen Charme. Auch wenn es sich dabei nicht um Linien-, sondern um Sonderflüge gehandelt hat. Wer fliegt schon mitten in der Nacht in Frankfurt oder Berlin los, um zu nachtschlafender Zeit in München zu landen?

Dabei sollte nicht unterschlagen werden, dass schon vor der offiziellen Inbetriebnahme des Flughafens eine nicht unbedeutende Zahl von Flugzeugen auf dem neuen Airport gelandet waren. Denn schließlich mussten all jene Flugzeuge, die spät abends noch in München-Riem angekommen wa-

ren, irgendwie zu dem neuen Airport gelangen. Zudem hatten in der Zeit davor immer wieder B747 der Lufthansa den neuen Flughafen besucht. Sie waren in der Lufthansa-Wartungshalle mit neuen Sitzen versehen worden.

Allerdings sollte der schöne Plan der parallelen Landung der beiden Lufthansa – 737 nicht aufgehen. Denn während die beiden Kranichflieger erst einmal eingefangen und parallel zum Endanflug gebracht werden mussten, war Flugkapitän Adrian Felix Hartmann und sein Co-Pilot Gerhard Niederreiter von der inzwischen längst in die Annalen der deutschen Luftfahrtgeschichte eingegangenen „Aero Lloyd“ da und stahlen der Lufthansa (und dem Flughafen) die Schau. Die beiden hatten ihre MD-83 auf dem Flug von Izmir nach München wohl ordentlich „angeheizt“ und hatten es dann geschafft, die erste „offizielle“ Landung auf dem neuen Airport hinzulegen. Der damalige Lufthansa-Vorstandschef Jürgen Weber soll, so wird berichtet, nicht gerade „amused“ gewesen sein. Im Rest der Republik wurde dieses Ereignis mit einem gewissen Schmunzeln zur Kenntnis genommen (der Autor nimmt sich da nicht aus).

Über die Rolle der Flugsicherung soll hier nicht spekuliert werden. Obwohl – als „contributing factor“ kann ATC wohl nicht ganz ausgeschlossen werden.

Dabei war dies nicht die einzige Panne gewesen, welche die Lufthansa zur Eröffnung des neuen Mega-Airport ereilt hatte. Um 05:50 sollte als erste Maschine ein Jumbo der Lufthansa mit erlauchten Gästen zu einem Rundflug starten. Vorgesehen hierfür war die B747-430 D-ABVL mit dem, wie sollte es auch anders sein, Taufnamen „München“. Unglücklicherweise war diese Maschine in Santiago de Chile von einem Vogelschlag ereilt worden und stand deshalb etwas flügelahm in Südamerika am Boden. Als Ersatz diente ein Jumbo, der als „Hessen“ durch die weite Welt düste (D-ABYJ). Die Passagiere dürften den Flug trotzdem genossen haben.

➔ Hat bei der Eröffnung des Münchener Flughafens der Lufthansa die Schau gestohlen – Aero Lloyd MD-83
Photo: W. Fischbach



CISM – ein Beitrag zur Stärkung und Erhöhung der Sicherheit

Critical Incident Stress Management (CISM) ist ein Unterstützungsangebot und „psychologische Erste Hilfe“ von Kolleginnen und Kollegen für Kolleginnen und Kollegen nach kritischen Ereignissen.

Jeffrey T. Mitchell und J. Everly entwickelten das CISM Programm in den 80iger Jahren. Nicht nur die Unterstützung bei der Bewältigung von kritischen Ereignissen, sondern auch posttraumatische Belastungsstörungen als Langzeitfolgen zu vermeiden, waren das Ziel.

Die Ziele, die mit CISM in der DFS verfolgt werden sind:

- Reduktion der Stressreaktionen
- Wiederherstellung der Einsatz- und Funktionsfähigkeit
- Vermeidung einer posttraumatischen Belastungsstörung (PTBS)

Damit DFS Mitarbeiter die Folgen von kritischen Ereignissen besser bewältigen können und die individuelle Verarbeitungskapazität wieder hergestellt wird, wurde 1998 das CISM-Programm in der DFS von Jörg Leonhardt (Leiter Human Factors & Safety Promotion – VY/H) eingeführt. Das Programm der DFS baut auf die professionelle Unterstützung durch ausgebildete Kolleginnen und Kollegen. Am Anfang nutze die DFS die Bezeichnung „kollegiale Berater“, im Zuge der Internationalisierung wurde der Begriff „PEER“ übernommen.

→ Jörg Leonhardt mit Jeffrey T. Mitchell



Jörg Leonhardt ist ausgebildeter CISM Trainer der International Critical Incident Stress Foundation (ICISF). Er bildet nicht nur DFS Peers aus, sondern auch Peers anderer europäischer ANSP. Nach dem Standard der ICISF wird eine qualitativ hochwertige Ausbildung gewährleistet, die CISM Methoden sind weltweit erprobt und standardisiert und werden fortlaufend von der University Maryland and Baltimore County evaluiert. Ralph Riedle als Geschäftsführer F (Betrieb) unterstützt das CISM Programm von Anfang an und hat wesentlich dazu beigetragen, dass CISM als Standard Procedure in der DFS genutzt wird.

Aber nicht jeder in der DFS war von dem Programm von Anfang an überzeugt. So galt es, Strukturen zu schaffen, Vorurteile zu beseitigen und zu überzeugen, um dahin zu kommen, wo CISM heute ist, nämlich: Ein anerkanntes, angewandtes Standard Procedure nach kritischen Ereignissen. Heute ist es „normal“, nach einem Vorfall abgelöst zu werden und ein CISM Gespräch mit einem Peer in Anspruch zu nehmen.

Peers sind vertraute, qualifiziert geschulte Kolleginnen und Kollegen. CISM Gespräche werden vertraulich behandelt. Die Aufgaben der Peers sind Informationsvermittlung zu CISM, Durchführung der CISM Maßnahmen/Interventionen, Dokumentation der Maßnahmen durch eine anonyme statistische Erfassung (ASEC), Durchführung von Briefings für neue Lotsen oder SVs und Mitarbeiter an der Niederlassung. Die Fähigkeit zur Empathie, Motivation und Belastbarkeit, Kooperationsvermögen sind nur einige wichtige Kompetenzen, die Peers für ihre Aufgabe mitbringen müssen. Peers werden nach den Standards der ICISF ausgebildet. Die Ausbildung umfasst 4 Kurse (ICISF zertifiziert) und jährlich ein CISM Forum. Alle 3-5 Jahre finden Refreshertrainings mit Prof. Mitchell statt. So wird gewährleistet, dass aktuelle Entwicklungen seitens der ICISF in das Programm aufgenommen werden können.

Das CISM Forum dient in erster Linie dem Austausch der Peers untereinander. Aber auch mit Peers anderer ANSP's und auf internationaler Ebene findet ein Austausch statt. Es bestehen Netzwerke mit Peers der Flugsicherungsorganisationen von z.B. Portugal, Irland, Dänemark, Italien, Schweiz und Österreich. Das Forum soll die Kompetenz erhalten und die Weiterentwicklung fördern. Es bietet oftmals Ausblick über den „Tellerrand“, dazu werden u.a. namhafte Gäste eingeladen – Dr. Med. Gunther Schmidt (Milton Ericson Institut Heidelberg) stellte 2002 das Thema Pacing und Leading vor, 2005 berichtete Michaela Huber über traumatisierende und belastende Ereignisse – um nur einige von ihnen zu erwähnen. Aber auch andere Kriseninterventionsteams wie z.B die



→ *Forum 2012*

Photo: Normen Karl

Stiftung Mayday, das SAT- „Special Activity Team“ der Luftansa, Dr. Biesold (Bundeswehrkrankenhaus) berichteten von ihren Vorgehensweisen und Erfahrungen nach kritischen Ereignissen.

Nach kritischen Ereignissen kann es zu Reaktionen kommen, die für die Person unüblich sind. Diese Reaktionen, auch Stressreaktionen genannt, können sich unterschiedlich äußern, z.B. physisch durch erhöhten Puls und Blutdruck, emotional durch Schuldgefühle oder Änderungen im Verhalten. Neben den physischen und emotionalen Reaktionen sind auch Reaktionen im kognitiven Bereich zu erwarten. Hierunter fallen Schwierigkeiten bei der Entscheidungsfindung oder räumliche und zeitliche Desorientierung. Kernkompetenzen des Lotsen, die er für seine tägliche Arbeit benötigt. Da diese Einschränkungen von außen nicht direkt wahrnehmbar sind, sondern erst dann bemerkt werden, wenn man sie braucht, ist für ATC das Augenmerk auf die kognitiven Einschränkungen von besonderer Bedeutung.

Nach der CISM Maßnahme tritt ein Erholungseffekt ein, da ein Verarbeitungsprozess stattgefunden hat und die normale Performance, die Ausgangsperformance, wird i.d.R. wieder hergestellt. Wird keine CISM Maßnahme durchgeführt und der Lotse bleibt am Board, besteht die Gefahr, dass die eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten ein weiteres kritisches Ereignis verursachen.

Die Erholung des Lotsen nach einem kritischen Ereignis ist am nachhaltigsten, wenn der Lotse unmittelbar abgelöst wird, ein CISM Gespräch mit dem Peer erfolgt und wenn der Lotse an diesem Tag nicht mehr operativ arbeitet. Dies wurde in der CISM Main Study (Kopenhagener Studie) aus dem Jahr 2005 bestätigt. Im Großteil der Fälle geht die Initiative ein CISM Gespräch anzubieten von den operativen Führungskräften (Supervisor) aus, da diese die Ersten sind, die von einem besonderen Vorkommnis erfahren und in der Verantwortung stehen, geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Der Supervisor schafft die Rahmenbedingungen und informiert den Peer. Er sorgt dafür, dass der Betroffene abgelöst wird und ein Peer ein Gespräch mit ihm führen kann.

Ein kritisches Ereignis kann jede Situation sein, die für die Person unübliche Reaktionen hervorruft. In der DFS sind kri-

tische Ereignisse überwiegend Staffellungsunterschreitungen. „Crisis is in the eye of the beholder“ sagte einmal Jeffrey T. Mitchell dazu, heißt: was für den Einen ein kritisches Ereignis ist, muss nicht auch für den Anderen ein kritisches Ereignis sein bzw. als solches wahrgenommen werden. Ein kritisches Ereignis ist daher nicht immer gleichzusetzen mit einem besonderen Vorkommnis, z.B. einer Staffellungsunterschreitung (STU).



→ *STCA-Alarm: potenzieller Auslöser für ein Kritisches Ereignis*

Auch eine sich anbahnende kritische Situation, (wenn sie als solche erlebt bzw. empfunden wird) welche im Endeffekt noch gemeistert wurde ohne dass etwas passiert, kann Stressreaktionen hervorrufen und über die normalen Bewältigungsmechanismen hinausgehen. Auch dann ist eine CISM Maßnahme angeraten. Neben Einzelgesprächen mit einem Betroffenen und einem Peer gibt es auch Gruppenmaßnahmen wie das Defusing oder Debriefing. Informationen für große Gruppen können über das Crisis Management Briefing (CMB) übermittelt werden. In diesem Fall geht die Initiative von der Niederlassungsleitung aus und die Peers unterstüt-

zen und beraten. CMBs haben sich nach Suiziden und besonderen Vorfällen bewährt. Sie dienen dazu, Informationen zu geben und bei der Bewältigung des Ereignisses zu unterstützen.

Seit 2005 gibt es ein gemeinsames Kriseninterventionsteam mit dem Flughafenbetreiber in Frankfurt FRAPORT. Das Team trägt den Namen „ATC-AP“ (Air Traffic Control und Airports) und ist bei der ICISF anerkannt und registriert. ATC-AP koordiniert und regelt Einsätze die über den Rahmen der DFS hinausgehen. Vorfälle, Katastrophen und Großschadensereignisse im Bereich der Luftfahrt stellen den Kernbereich der möglichen Einsätze dar. Das Team besteht aus erfahrenen Peers der DFS und FRAPORT.

Ein etabliertes, anerkanntes Programm wie das CISM Programm benötigt stetig Pflege und Aufmerksamkeit, um den Beitrag zur Stärkung und Erhöhung der Sicherheit zu gewährleisten. Die Basis für den Erfolg des Programms bildet eine auf Vertrauen basierende, gute Zusammenarbeit zwischen Peers, Mitarbeitern und Führungskräften und eine Geschäftsführung, die das Programm aktiv unterstützt. So gilt es, ausreichend Peers in den Niederlassungen vorzuhalten bzw. bei Bedarf neu auszubilden, den Austausch unter den Peers zu gewährleisten, Weiterbildung / Refreshertrainings für die Peers anzubieten und CISM zu promoten durch z.B. Briefings, Berichte, Schulungen für Mitarbeiter und Führungskräfte.

Weitere Artikel von CISM Peers:

1. Was ist das Besondere an CISM? Interesse, dann lesen Sie hierzu den Beitrag von Ralf Schultze (Lotse und CISM Peer UAC Karlsruhe).
2. Warum bin ich CISM Peer geworden? Interesse, dann lesen Sie hierzu den Beitrag von Jürgen Syre (Lotse und CISM Peer TWR/MUC).
3. CISM – Ein Buch mit sieben Siegeln? Interesse, dann lesen Sie hierzu den Beitrag von Ralf Theelen (Lotse und CISM Peer CC Bremen).



4. Rückblick eines Peers! Interesse, dann lesen Sie hierzu den Beitrag von Beate Schatz (Lotsin und CISM Peer TWR Berlin)

1. Was ist das Besondere an CISM? Interesse, dann lesen Sie hierzu den Beitrag von Ralf Schultze (Lotse und CISM Peer UAC Karlsruhe).

Kurz zu meiner Person:

Ich bin Lotse bei Rhein Radar Karlsruhe und von Anfang an bei CISM dabei. Wir haben mit Überlingen und nicht gerade wenigen STU's reichlich Erfahrungen sammeln dürfen, wobei wir festgestellt haben, dass CISM mit der Unterstützung durch das gesamte Führungspersonal steht und fällt. In Karlsruhe sind wir in der glücklichen Lage, dass CISM besonders auch von den Wachleitern (SVs) sehr gut unterstützt und von den Kollegen angenommen wird. Umwehte CISM in den Anfangszeiten noch etwas Geheimnisvolles, so ist es jetzt zu einer Selbstverständlichkeit geworden.

Noch nie was von CISM gehört?

Geht eigentlich nicht, aber wir wiederholen uns gerne. Hier sind einige Fragen, die vielleicht immer mal wieder auftauchen. Die Fragen stellt Ralf Schultze, der auch gleich die Antworten dazu gibt.

Was ist CISM?

Critical Incident Stress Management ist ein Bündel möglicher Maßnahmen – dazu gehören Einzel- oder Gruppengespräche, Informationen zu CISM, um sich und das Konzept bekannt zu machen, Zusammenarbeit mit dem örtlichen Management in Krisensituationen etc.

Uns geht es in erster Linie darum, dass IHR – die Kolleginnen und Kollegen – wisst, dass es uns gibt und dass Ihr euch an uns wenden könnt, um nach einem kritischen Ereignis nicht den Boden unter den Füßen zu verlieren, sondern dass Ihr aus eigener Kraft mit ein wenig Unterstützung nach vorne schauen könnt und vor allen Dingen den Job weiter ausüben könnt.

Was ist das Besondere an CISM?

CISM wird in der DFS von Kollegen für Kollegen und nicht von Psychotherapeuten für potenzielle Patienten angeboten. Niemand soll gleich als psychisch krank abgestempelt werden, nur weil das Erlebte ihn oder sie – verständlicherweise – momentan gerade ziemlich fertigmacht. Es ist ein weiterer entscheidender Vorteil, dass wir in einem Gespräch, z.B. nach einer Staffellungsunterschreitung, ganz genau wissen, wovon der oder die Betroffene redet, haben es vielleicht so oder so ähnlich selber schon mal erlebt. Es kann ja nicht sein, dass man als Betroffener Dampf ablassen möchte, aber vorher erst noch erklären muss, was man in diesem Job eigentlich macht. Genau hierin liegt die Stärke dieses „Peer-systems“, und ihr dürft euch darauf verlassen, dass wir aufgrund unserer fundierten Ausbildung wissen, was wir tun und dass wir mit CISM niemandem einen Schaden zufügen werden. Im „schlimmsten“ Fall bewirkt ein CISM-Gespräch einfach gar nichts, weil der oder die Betroffene sich in einer Verfassung befindet, in der er/sie das Erlebte auch ohne zusätzliche Unterstützung verarbeiten kann.

Wo sind die Grenzen der Peers?

Eben durch diese Ausbildung wissen wir, wann es besser ist, einen Profi – einen sogenannten Mental Health Professional MHP – zu Rate zu ziehen. Dann nämlich, wenn die Betroffenheit weit über das konkrete Ereignis hinausgeht und vielleicht alte Wunden aufgerissen werden, frühere tiefgehende Erlebnisse wieder hochkommen. Oder wenn sich eine mögliche psychische Störung offenbart. Hier müssen wir auf die Bremse treten, denn wir sind keine Therapeuten, aber wir wissen, an wen sich der oder die Betroffene dann wenden kann.

Neulich wurde ich auf dem Weg zum Dienst Zeuge eines Unfalls. Ich leistete Erste Hilfe, war dann bei der Arbeit eigentlich nicht mehr zu gebrauchen, habe mich aber durch den Tag gewurschtelt. Ich war unsicher, ob ich einen CISM-Peer aufsuchen sollte, habe es dann aber gelassen. Bietet Ihr CISM auch in solchen Fällen an?

Selbstverständlich! Grundsätzlich bezieht sich unsere Sonderaufgabe zwar auf arbeitsbezogene Vorfälle, aber es gibt einfach Grenzsituationen, in denen wir natürlich für ein Gespräch zur Verfügung stehen und auch dringend dazu raten, es in Anspruch zu nehmen. Wir haben ja fast alle einen gewissen professionellen Stolz, der es womöglich nicht zulässt, sich eine Blöße zu geben. In einem Gespräch können wir deutlich machen, dass Extremsituationen einen Menschen – auch Fluglotsen – emotional doch sehr beanspruchen und von der Arbeit ablenken können. Was das in unserem Job bedeutet, dürfte jedem klar sein.

Mein Freund hat mit mir Schluss gemacht. Ich war stinksauer und konnte mich kaum auf meinen Job konzentrieren. Mein CISM-Peer hat ein Gespräch abgelehnt. Das kann er doch nicht machen, oder?

Doch, kann er, denn eine zerbrochene Beziehung nimmt einen zwar sehr mit, ist aber eine Sache, die nun mal vorkommt bei uns Menschen und die man besser mit guten Freunden bespricht oder auch mit der Sozialberatung der DFS. Falls sich ein CISM-Peer doch auf ein Gespräch einlässt, dann wird er oder sie normalerweise vorher ausdrücklich klarstellen, dass es sich nicht um eine CISM-Maßnahme handelt, sondern einfach um ein Gespräch unter Kollegen, die sich gut verstehen.

CISM ist bei Ereignissen angezeigt, die das Potenzial haben, einen Menschen zu traumatisieren. Dazu gehören Gefühle von Schuld, Hilflosigkeit und Ohnmacht (z.B. Kriegserlebnisse, bei uns STU oder Unfall auf der Runway), massive persönliche Betroffenheit (z.B. Unfall nahestehender Personen), ein hoher Grad der Identifikation mit Kollegen oder auch Untergebenen (bei uns z.B. Überlingen), die Intensität und Größe von Ereignissen (z.B. Naturkatastrophen, Flugzeugabstürze) oder auch die Bedrohung von Leib und Leben (z.B. Überfall, Einbruch).

Es ist unerheblich, ob eine tatsächliche Traumatisierung vorliegt oder nicht – CISM hat auch eine präventive Funktion, kann schon im Frühstadium den Druck etwas abfedern und

manches relativieren. Also z.B. die Schuldgefühle nach einem Vorfall („hätte ich nicht...“, dann wäre das nicht passiert“) und den manchmal damit verbundenen Impuls, den Job hinzuschmeißen.

CISM bewirkt keine Wunder, kann aber dazu beitragen, dass es einem nach einem schlimmen Erlebnis schneller wieder gut geht und man von sich sagen kann: Ich habe es mit ein wenig Unterstützung aus eigener Kraft geschafft, mich wieder aufzurichten und unbelastet meinen Job weiter auszuüben.

Wie sagte ein Altkanzler: „Wichtig ist, was hinten raus kommt.“ Darum geht’s uns!“

2. Warum bin ich CISM Peer geworden? Interesse dann lesen Sie hierzu den Beitrag von Jürgen Syre (Lotse und CISM Peer TWR/MUC).

Warum bin ich CISM Peer (kollegialer Berater) geworden?!

Wie so vielen Kollegen, war mir die Bedeutung des CISM-Programms nicht so richtig bewusst, bis ich die Wichtigkeit am eigenen Leib zu spüren bekam.

Die Ereignisse des 05.01.2004 werden mir immer in Erinnerung bleiben. Ich saß als Taxilotse auf dem Münchner Tower. Neben mir wurde auf der Local Controller Position trainiert. Gegen 08:00 Uhr lokal erhielt ich einen Anruf der Anflugkontrolle, dass die im Anflug befindliche AUA111 Triebwerksprobleme habe und man beabsichtigt, sie kurz aufs ILS zu fahren. Die Landung sollte in ca 15 Minuten stattfinden. Daraufhin löste ich einen Bereitschaftsalarm aus. Zwischenzeitlich meldete sich die Anflugkontrolle und gab an, dass die Triebwerke des Flugzeugs wieder rund liefen, man die Maschine aber dennoch kurz reinfahren wolle. Als die Maschine auf unsere Frequenz kam, löste der Coach das Training auf und übernahm selbst die Kontrolle der AUA.

Zunächst schien alles ganz normal, bis der Pilot sinngemäß sagte: „We are not going to make it to the field and going down.“ Mein local Controller und ich schauten uns ungläubig an und wollten das Gehörte nicht glauben. Alle beide sträubten wir uns gegen den Gedanken, dass er es nicht bis zur Runway schaffen sollte. Die Konsequenz, falls er es wirklich nicht schaffen sollte war uns nur allzu bewusst. Schnell wurde die Feuerwehr in Richtung Osten beordert, um an eine eventuelle Absturzstelle zu gelangen. Hilflos mussten wir zusehen, wie das Flugzeug immer tiefer sank und die Erkenntnis überkam uns, dass er es wirklich nicht schaffen würde bis zu uns.

Das Ziel verschwand von unserem Radar und wir markierten die Stelle auf unserem Radar, um die Koordinaten auszulesen. Zunächst herrschte Schweigen bis sich plötzlich über die Frequenz die Stimme des Kapitäns der AUA meldete und

sagte: „We are safe on ground, no injuries and no fire on board.“ Dieses Gefühl, dass uns überkam war unbeschreiblich. Wir klatschten uns ab und hatten Tränen in den Augen. Jetzt galt es, die Rettungskräfte schnellstmöglich an den Flieger zu lotsen, was sich als schwieriges Unterfangen herausstellte. Aber das ist eine andere Geschichte. Jedenfalls waren wir in der komfortablen Situation, nachdem alles abgearbeitet war, abgelöst werden zu können. Wir mussten auch den ganzen Tag nicht mehr arbeiten. Zudem befand sich ein CISM-Peer in der Arbeit und ein anderer wurde vom BR abgezogen, sodass ein Gespräch schon bald nach dem Vorfall durchgeführt werden konnte.

Obwohl alles „gut ausgegangen“ war, so nahmen uns die Ereignisse doch sehr mit. Mein Gespräch lief aber so positiv, dass ich bald schon mit einem guten Gefühl an die Bewältigung gehen konnte. Wir erfuhren, dass die Besatzung sich inzwischen bei der Verkehrsleitung am Flughafen befand und wir hatten das Bedürfnis, so sie einverstanden seien, uns mit ihnen zu unterhalten.

Nach kurzem Nachfragen wurde dies von der Besatzung begrüßt und wir haben uns mit den beiden Flugbegleiterinnen und den Piloten unterhalten dürfen. Auch dies wurde vom den CISM-Peers initiiert und begleitet. Uns ging es inzwischen wieder recht gut aber es gab noch eine Sache, die wir übereinstimmend unbedingt noch machen wollten. Wir wollten alle das Flugzeug sehen. Auch hier halfen uns unsere Kollegen, indem ein Bus organisiert wurde, der uns zur Unglücksstelle fuhr.

Dort hatten wir Gelegenheit die Maschine anzuschauen und mit den Einsatzkräften der Feuerwehr vor Ort zu reden. Im Nachhinein gesehen waren wir alle übereinstimmend der Meinung, dass der Vorfall bei uns erst in dem Moment abgehakt war, als wir alle das Flugzeug gesehen hatten. Am nächsten Tag konnten wir wieder alle ohne Probleme unsere Arbeit aufnehmen. Nicht zuletzt dank der hervorragenden Betreuung durch unsere Kollegen. Sie haben uns durch den Tag geführt und begleitet und waren maßgeblich daran beteiligt, dass sich bei uns das „Verarbeiten“ so schnell eingestellt hat.

Durch diesen Tag wurde in mir der Wunsch geweckt, Kollegen, die ähnliche Erlebnisse haben bei der Bewältigung bestmöglich zu unterstützen und ich ließ mich auf die Wahlliste der kollegialen Berater setzen, um bald darauf die Ausbildung zum CISM-Peer zu beginnen. Seit ich Peer bin, durfte ich mehrere Gespräche führen, die mir fast immer das gute Gefühl gegeben haben, den Kollegen geholfen zu haben.

3. CISM – Ein Buch mit sieben Siegeln? Interesse, dann lesen Sie hierzu den Beitrag von Ralf Theelen (Lotse und CISM Peer CC Bremen).

CISM – Ein Buch mit sieben Siegeln?

Was heißt CISM überhaupt, Critical Incident Stress Management! Und was nun, was macht man damit und wofür? Viele Fragen, die mich damals beschäftigt haben. Ich hatte zwar schon das ein oder andere gehört und an der CISM Pinnwand gelesen, aber so richtig hat mich das Thema nicht erreicht weil ich noch keine Berührungspunkte hatte. Trotzdem ließ mich das Thema nicht los, ich begann mich mit CISM auseinander zu setzen. Ich befragte unsere CISM Peers, die bereits an der Niederlassung Bremen waren und holte mir Informationen aus erster Hand. Im Intranet der DFS gab es ebenfalls einiges nachzulesen und letztendlich auch im Internet in den einschlägigen Internetplattformen.

CISM – Kollegen helfen, die ein kritisches Ereignis erlebt haben, das ist die Basis für CISM. Die Betroffenen durch ein strukturiertes Gespräch wieder einzufangen und zurück ins „normale Leben“ zu bringen, das ist es, was mich angesprochen hat. Der Entschluss, mich für das Peermodell zu bewerben, war gefasst. 2008/2009 wurden neue Peers in der DFS gesucht, an jedem Standort.

Nach der erfolgreichen Auswahl stand die Ausbildung zum Peer in 4 verschiedenen Modulen an. Das Buch mit den sieben Siegeln begann sich zu öffnen, aber auch die Komplexität stieg mit der Themenvertiefung. Je intensiver ich mich durch die Ausbildung mit dem Thema beschäftigen konnte, desto logischer wurden die Zusammenhänge. „CISM ist keine Hexerei“, das waren meine Gedanken bei meiner Feuerprobe, konzentriere „Dich“ auf die gelernten Sachen, den Gesprächsverlauf und auf das, was dir Joerg Leonhardt beigebracht hat. Wahrscheinlich war ich innerlich genauso aufgewühlt wie mein Gegenüber, der gerade ein kritisches Ereignis (CI) erlebt hatte. Dadurch, dass mir aber das Buch offen zur Verfügung stand und ich mich durch meine Ausbildung sicher von Seite zu Seite vorarbeiten konnte, verlief das Gespräch in geordneten Bahnen. Meine Feuerprobe war geschafft und das positive Feedback einige Zeit später bekräftigte den Gedanken daran, etwas Gutes zu tun.

Seit meiner Ausbildung zum CISM Peer sind nun etwa 4 Jahre vergangen und ich habe einige Gespräche geführt. Der Gesprächsverlauf an sich ist nie der gleiche, nur die Struktur, das Gerüst ist dasselbe, aber die Sicherheit helfen zu können, zeigt sich in jedem einzelnen Gespräch.

Die Akzeptanz von CISM an der Niederlassung Bremen ist da, die Unterstützung vom Niederlassungsleiter Herrn Spier ist uns sicher, die COSe und Wachleiter sind integriert und die Zusammenarbeit mit dem örtlichen Safety Management klappt Hand in Hand. Aus meinen bisherigen Erfahrungen und Nachgesprächen mit Betroffenen kann ich CISM nur

wärmstens empfehlen und allen, die in die Situation eines kritischen Ereignisses kommen den Rat geben, das CISM-Gespräch wahrzunehmen.

Ralf Theelen
CISM Peer Bremen

4. Rückblick eines Peers! Interesse, dann lesen Sie hierzu den Beitrag von Beate Schatz (Lotsin und CISM Peer TWR Berlin)

Alles begann im Jahre 1998 als mein damaliger Wachleiter zu mir kam und sagte: „Es gibt da eine neue Sonderaufgabe, etwas mit Safety und Hilfe von Mitarbeitern für Mitarbeiter. – Ich glaube, das wäre was für Dich – bewirb Dich mal!“ Tja und das hab ich dann auch getan und wurde von meinen Kollegen in einer geheimen Abstimmung ausgewählt. Und so fand ich mich im Frühjahr 1999 zum ersten Qualifikationslehrgang für kollegiale Berater (Peers) in Langen ein. Dort habe ich sehr schnell gemerkt, es ist ein guter Ansatz, ein Programm bei der DFS zu etablieren, das sich wirklich um die Bedürfnisse der Lotsen kümmert.

Dabei wollte ich aktiv mitwirken. Es folgten viele weitere Lehrgänge unter der Führung von Jörg Leonhardt, der es auch geschafft hat, Prof. J. Mitchell für unsere Aus- und Fortbildung aus den USA nach Deutschland zu holen. Auf regelmäßigen jährlichen Treffen habe die kollegialen Berater aller Dienststellen dann ihre Erfahrungen ausgetauscht, viel (und manchmal auch sehr kontrovers) diskutiert und so das Programm aktiv vorangebracht.

Als nach einiger Zeit die Gruppe dann auseinanderzufallen drohte (die kollegialen Berater der Center mit vielen Einsätzen durch die große Zahl der dort tätigen Mitarbeiter auf der einen und die kollegialen Berater der TWR mit weniger bis gar keinen Einsätzen auf der anderen Seite) haben wir uns entschlossen, kurz vom Prinzip einer homogenen Gruppe abzuweichen und 2007 einen TWR-Refresher Lehrgang durchzuführen, der auf große Resonanz stieß. Auf den Foren gab es zahlreiche Gastredner, die mit interessanten und lehrreichen Beiträgen unsere Arbeit bereichert haben.

Nicht unerwähnt bleiben soll an dieser Stelle auch der Erfahrungsaustausch mit den CISM Teams aus Portugal, Österreich, Kroatien, Dänemark und der Schweiz. In diesem Jahr gab es das 13. Forum und für mich damit auch den Abschied aus dem Kreis der kollegialen Berater, da ich im Sommer in die Übergangsversorgung wechselte. Ich hoffe, dass das CISM Programm auch weiterhin einen festen Platz in der DFS hat.

Allen Peers wünsche ich für die Zukunft alles Gute! Und allen Kolleginnen und Kollegen kann ich nur sagen: „nehmt im Fall des Falles das Angebot an – es hilft wirklich, ich weiß es aus eigener Erfahrung!“

Beate Schatz
TWR/SXF



OFF THE TAPE

Approach: „United 773, turn right, heading 180, for spacing.“

A/C: „Right turn, 180. United 773. What’s up?“

APP: „Well, our computers have the ability to suggest a specific vector to help us get the required spacing. So the computer says you gotta go south for a while.“

A/C: „Oh. Well, our computer says that direct to the airport for the visual will work.“

APP (laughing): „Yeah, but my computer trumps your computer.“ *(Quelle: AVWeb)*



During the late 1970s, a Royal Air Force „Belfast“ strategic freighter approached on final to Chicago O’Hare. (What’s a Belfast? Read on!) Callsign: „Ascot 1234.“

Ascot 1234: „Chicago tower, Ascot 1234.“

Chicago: „Ascot, say your aircraft type.“

Ascot 1234: „Ascot 1234 is a Belfast.“

Chicago: „Uhhh, what in heck’s a Belfast, Ascot?“

Ascot 1234: „It’s a big 4-turboprop freighter — bit like a pretty C-132.“

Chicago: „O.K., Ascot, you’re cleared to continue behind the landing 737. Do you have that visual?“

Ascot 1234: „Ascot 1234, affirmative to continue.“

United 123: „Chicago Tower, this is United 123.“

Chicago: „United 123 Chicago, you’re cleared to continue behind the landing Belfast.“

United 123: „The landing what?“

Chicago: „United 123, don’t you know a Belfast when you see one?“ *Quelle: AVWeb)*



One day, while flying over the Rockies with a strong jet stream and many turbulence reports in the Denver airspace, I heard Denver Center ask for ride reports.

United 96: „Good day, Denver. United 96 with you at FL 350.“

Denver Center: „Roger, United 96. How’s your ride?“

United 123: „Well, the captain is having his lunch, and he just jabbed himself with his fork; so we could call it as moderate turbulence.“



Notsituation ignoriert?



von
Werner
Fischbach

Eigentlich ist es kaum nachzuvollziehen, was sich am 3. April am internationalen Flughafen von Denver ereignet hat. Da hatte die Besatzung einer United Express Embraer 145 (UAL 5912) während des Endanflugs die Towercontroller über Rauch im Cockpit informiert. Und die unternahmen – nichts! Eigentlich ein Skandal.

Nun war in dem Bericht, den das Nachrichtenportal AVWeb verbreitete, nichts über die Reaktion der Fluggesellschaft oder der FAA als vorgesetzte Behörde der Fluglotsen zu lesen. Weder ob deren Chef der Öffentlichkeit erklärte, dass es sich um einen bedauerlichen Zwischenfall handle, die Sicherheit jedoch zu keinem Zeitpunkt gefährdet gewesen wäre. Dies scheint so etwas wie ein Textbaustein für die Presseerklärungen zu sein – gleichgültig ob auf der Autobahn ein Chemietransporter umfällt, irgendwo ein Zug entgleist oder sich zwei Flugzeuge zu nahe gekommen sind.

Ebenso war nichts über entsprechende „Statements“ des FAA-Pressesprechers zu lesen. Denn offensichtlich spielte er nicht den allwissenden Fachmann, der genau zu wissen vorgab, wie die Controller zur Lösung des Problems hätten reagieren sollen. Das ist gut so, denn über Un- und Zwischen-

fälle bzw. über das Verhalten der Piloten und Controller sollte erst geurteilt werden, wenn die Untersuchung abgeschlossen und der Unfallbericht veröffentlicht wurde. Das gilt natürlich und ganz besonders für den „flugleiter“. Weshalb dieser Bericht sich auch nicht mit der Frage befasst, ob hier die Controller versagt hätten oder ob sich die Piloten nicht so richtig verhalten hätten. Dennoch sei es erlaubt, über diesen Zwischenfall zu berichten. Vor allem, weil AV-Web den Zugang zu einem MP3-File anbietet, bei welchem man den Sprechfunkverkehr abhören kann. Weshalb auch der Link dazu hier angegeben werden soll: http://www.avweb.com/avwebflash/news/controller_dismiss_emergency_audio_206487-1.html?type=pf.

Rauch im Cockpit und keine Reaktion von den Controllern

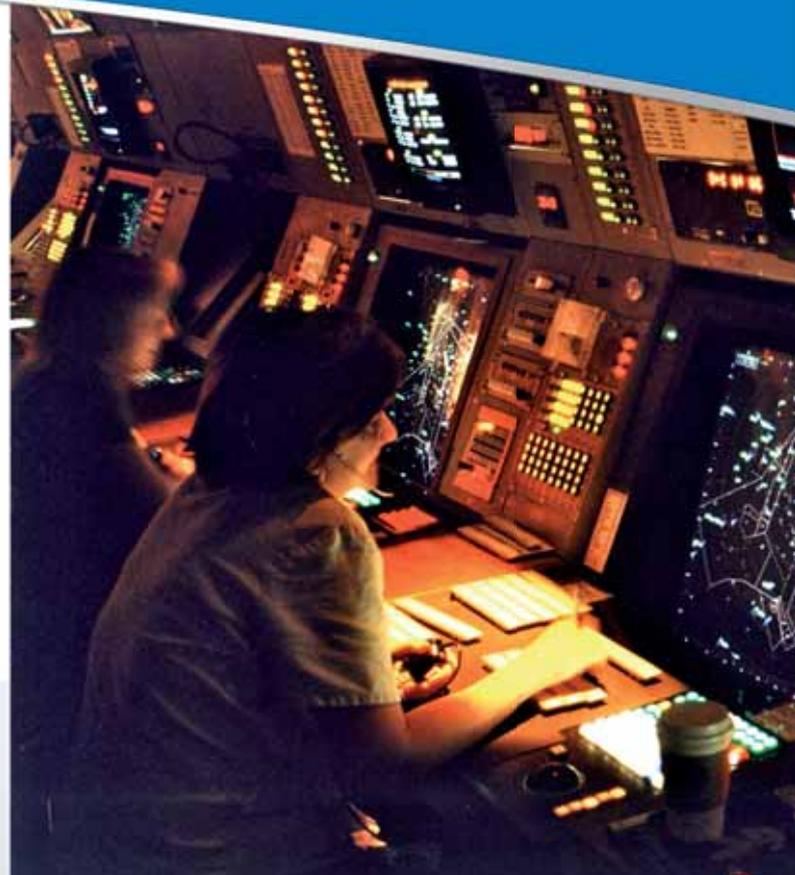
Die Besatzung der E-145 meldete sich um ersten Mal gegen 08:30 beim Tower des Denver International Airports und informierte die Controller über Rauch im Cockpit. Doch die unternahmen zunächst nichts. Das scheint eigentlich ein Skandal oder eine grobe Dienstverletzung zu sein. Eigentlich. Denn offensichtlich, so berichtete AVWeb, waren die Controller etwas misstrauisch geworden. Zu oft waren sie schon durch unberechtigte Funksprüche von irgendwelchen Personen genervt worden. Zudem ist die Meldung der Cockpitcrew nur sehr schwer zu verstehen. Nicht nur vom Verfasser dieser Zei-

→ *Denver Tower – Auf Notlage nicht angemessen reagiert?*
Photo: Denver International Airport



len, dessen Muttersprache bekanntlich nicht das Englische bzw. Amerikanische ist. Offensichtlich ging dies auch drei Amerikanern so (darunter einer, der auf 31 Jahre Erfahrung bei ATC zurückblicken kann) und dies auch entsprechend kommentierten. „The pilot was not speaking in a controlled manner and was very difficult to understand. The controller failed to timely inquire on the air about who was calling and to repeat the message“, meinte einer von ihnen. Wobei man diese Äußerung ebenfalls mit Vorsicht genießen muss. Denn schließlich handelt es sich bei den Kommentatoren ebenfalls um Außenstehende, die an diesem Zwischenfall weder beteiligt waren noch diesen unmittelbar verfolgt haben. Das NTSB (National Transport Safety Board) hat die FAA mit der Untersuchung beauftragt. Erst wenn deren Bericht vorliegt, sollte über den Zwischenfall und das Verhalten der Beteiligten geurteilt werden.

Der Vorfall ging übrigens glimpflich ab. Nach der Landung informierte die Besatzung die Towercrew erneut über ihr Problem. Worauf diese sofort die Rettungskräfte alarmierte. Der Brandherd, der sich hinter dem Instrumentenbord befand, wurde sehr schnell gelöscht. Zwischen dem ersten Funkkontakt und der Alarmierung der Feuerwehr waren fünf Minuten vergangen. Fünf zu lange Minuten, wenn man ehrlich sein soll.



➔ *Zukünftig erhalten US Controller dieselben Lohnerhöhungen wie die Angestellten der Bundesbehörden.*
Photo: NATCA

NATCA: Vertrag verlängert

Am 14. März haben sich Paul Rinaldi, Vorsitzender des US-Controllerverbands NATCA (National Air Traffic Controllers Association) und der Geschäftsführer der Luftfahrtbehörde FAA, Michael Huerta, auf eine Verlängerung des derzeit bestehenden Tarifvertrag geeinigt. Danach erhalten die amerikanischen Controller in der Zukunft Lohnerhöhungen in derselben Höhe wie die Angestellten der Bundesbehörden. Die Einigung erfolgte sechs Monate vor Ablauf des bestehenden Vertrags. Dieser war 2009 geschlossen worden und wäre am 1. Oktober ausgelaufen. Die neue Vereinbarung gilt bis zum 1. Juli 2016.

Huerta hatte Ende März vor dem Verkehrsausschuss für das Haushaltsjahr 2013 einen Etat von 15,2 Mrd. US\$ beantragt. Davon sollen eine Milliarde für das zukünftige Flugsicherungssystem NextGen ausgegeben werden.
WeFis



US ALPA will FAA – System „fluten“



von
Werner
Fischbach

Das Akronym ASAP steht, das weiß jeder Controller und Flugdatenbearbeiter, für „as soon as possible“. Also, auf irgend etwas so schnell wie möglich reagieren oder etwas schnellst möglich zu erledigen. In den USA hat ASAP jedoch eine ganz andere Bedeutung. Hier steht ASAP für „Aviation Safety Action Program“. Es ist ein Meldeverfahren, mit welchem Piloten und Controller unter anderem aufgefordert werden, Abweichungen von Flugverkehrsfreigaben zu melden und die fliegende Kundschaft so für die strikte Einhaltung derselben zu sensibilisieren. Ein ähnliches Meldesystem unterhält auch die NASA. Es nennt sich „NASA Aerospace Safety Advisory Program“ und wird ebenfalls mit ASAP abgekürzt.

Nun hat die FAA die internen ASAP-Verfahren dahingehend geändert, dass die Controller alle Abweichungen zwingend melden müssen und die Wachleiter sind verpflichtet, sogenannte „Mandatory Occurrence Reports (MORs)“ ausfüllen, die dann an ein regionales „Quality Assurance Clearing House“ weitergeleitet werden. Dabei ist es völlig unerheblich, ob die Abweichung von der Freigabe zu einem Konflikt oder eine Staffellingsunterschreitung geführt hat oder ob der Controller die Abweichung als unbedeutend eingestuft hat. Selbst ein „no problem“ des Controllers bewahrt die betroffene Besatzung nicht vor einem MOR. „No problem may be a big problem“, meint der Pilotenverband US ALPA und führt drei Fälle auf.

Da hatte zum Beispiel die Cockpitcrew einer Delta Air Lines B757 nach dem Start in Atlanta beim Abfliegen einer RNAV – Abflugstrecke (SID) festgestellt, dass der Autopilot fehlerhaft arbeitete und ihr Flugzeug von der Abflugstrecke abgewichen war. Daraufhin entkoppelte der fliegende Pilot (Pilot Flying – PF) den Autopiloten und kehrte manuell zur Abflug-

strecke zurück. Dort angekommen wurde der Autopilot wieder aktiviert. Das Ergebnis war dasselbe. Die B757 wich erneut von der SID ab und die Crew kehrte manuell auf korrekten Kurs zurück. Darauf wurde sie vom Controller nach ihren Schwierigkeiten gefragt, erklärte ihr, dass sie sich „off track“ befände und half ihr, auf den richtigen Weg zu kommen. Nach der Landung rief der Kapitän sowohl beim Tower als auch bei der Anflugkontrolle in Atlanta an und erklärte die Situation. Daraufhin wurde ihm mitgeteilt, dass die Abweichung nicht zu einer Staffellingsunterschreitung geführt habe und dass das Ganze kein Problem darstellen würde. Deshalb verzichtete die Cockpitcrew, eine ASAP-Meldung abzugeben. Um zwei Tage später festzustellen, dass gegen sie ein PD (Pilot Deviation) – Report verfasst worden war!

Auch wenn bei den von der US ALPA angeführten Beispielen in einem Fall ein PD-Report durchaus berechtigt war (nach Landung in Atlanta hatte eine Besatzung eine Piste ohne Freigabe überquert), so scheint die FAA mit ihrem ASAP-System irgendwie mit Kanonen auf Spatzen zu schießen. Offensichtlich sieht dies der US Pilotenverband ebenfalls so. Um negative Folgen für ihre Mitglieder zu vermeiden, hat er sie aufgefordert, selbst bei der kleinsten Abweichung eine ASAP-Meldung abzugeben. „Any safety-related event, any slight deviation from clearances, even if not noted by ATC, should be documented via ASAP. Do not let assurances from ATC convince You that an ASAP report is somehow unnecessary!“ Dabei sollte, so schlägt US ALPA vor, nicht nur das ASAP-System der FAA, sondern auch jenes der NASA bemüht werden. Vielleicht hofft der Pilotenverband, mit einer Unmenge von Meldungen das System zum Zusammenbruch zu bringen. Dass dies von der US ALPA in ihren Mitteilungen natürlich so nicht verbreitet wird, versteht sich. Aber das US Luftfahrtnewsportal AVWeb sieht das schon so und meint: „ALPA has essentially invited its pilots to flood the system with reports“.



Betriebsklima – Arbeitsklima – Unternehmenskultur – ohne Kaffee kein Kampf –

Schlagwörter – die jeder kennt und über die auch schon viel geschrieben wurde. Auch Joe kennt viele Berichte über diese Themen, die aber allesamt irgendwie zusammenhängen. Joe sind diese 3 Schlagwörter eingefallen, als er die neuen Vorgänge rund um den DFS-Campus erfuhr. Dass die Gebühreneinnahmen der DFS seit geraumer Zeit nicht mehr so üppig sprießen und zusätzlich die EU-Kommission ein Spardiktat der DFS aufgegeben hat ist hinreichend bekannt. Erschwerend kommt hinzu, dass der Luftverkehr, auch durch politische Maßnahmen speziell in Deutschland, eher rückläufig ist und das Hickhack rund um den letzten Tarifabschluss ist auch noch nicht vergessen bzw. verarbeitet.

Finanziell steht es also nicht berauschend um die DFS, anders kann man die letzten Anweisungen nicht verstehen – kein Catering bei Besprechungen, keine Betriebsfeste, kaum noch Sponsoring und keine Extrabezahlungen für Mitarbeiter die sich über Gebühr für die Firma engagieren und teilweise ihre Freizeit opfern. Angefangen hat aber alles mit der Reduzierung der Reisekosten. Nachdem alle Welt sich über eine Erhöhung der Kilometerpauschale unterhält, geht die DFS den umgekehrten Weg, hier wird die Pauschale um ein Drittel gesenkt und es trifft wieder diejenigen, die sich für das Unternehmen engagieren und Dienstreisen in Sinne der DFS antreten. Eine Dienstreise von Hannover nach Langen mit der S-Bahn und dem Regionalverkehr anzutreten, anstatt den wesentlich schnelleren ICE zu nehmen ist sicherlich ein direkter Kostenvorteil, wenn man jedoch die benötigte Zeit berechnet, relativiert sich alles und plötzlich wird der der ICE wieder preiswerter.

Sicherlich ist es nachvollziehbar, dass die letzten Cent-Stücke aufgesammelt werden und untersucht wird wie man aus dem Tal der Tränen wieder herauskommt. Aber grundsätzlich hier nur die Mitarbeiter bluten zu lassen ist sicher nicht nachvollziehbar und macht das Management nicht glaubwürdiger. Es soll sogar mal Zeiten gegeben haben, dass die Mitarbeiter der DFS/BFS sogar mit der 1. Klasse reisen durften – jetzt reist man mit Henkelmann, Thermokanne und eigenem Butterbrot in der Aktentasche in die Unternehmenszentrale! Sind es nicht die großen Projekte die teilweise richtig Geld kosten und auch verschlingen? Erst kürzlich hat Joe im „flugleiter“ den Bericht über den „homogenen Personalkörper“ gelesen und stellt fest, dass dieses sündhaft teure Projekt weiterhin vollzogen wird und das Aus der Flugdatenbearbeiter zumindest an den Kontrolltürmen besiegelt. Andere Negativ-Beispiele lassen sich sicherlich in der überaus immensen Projekt-Vergangenheit der DFS wieder finden und belegen.

Aber nicht nur die vermeintlich administrativen Vorgänge beschäftigen die Mitarbeiter der DFS, auch die Vorgaben der Verhaltensregeln an Board bzw. im Büro lassen die Lotsen wie Sachbearbeiter zurzeit zweifeln. Zwar ist gemäß Betriebsverfassungsgesetz (§87 /1) der örtliche Betriebsrat bei der Aufstellung von neuen Verhaltensregeln unbedingt zu informieren und dieser hat

ein rechtlich festgestelltes Mitbestimmungsrecht – aber dennoch werden schriftliche Anweisungen über den „kleinen“ Betriebsweg direkt an Mitarbeiter herausgegeben, ohne das die erforderliche Mitbestimmung eingehalten wird. Man hat zurzeit den Eindruck, dass eine schriftliche Anweisung eher bei den Mitarbeitern ankommt als das konstruktive und vertrauensvolle Gespräch.

Über die anfangs zitierten Schlagwörter „Betriebsklima, Arbeitsklima und Unternehmenskultur“ lässt sich bei Wikipedia folgendes nachlesen:

Betriebsklima: „In der Praxis wird das Betriebsklima eher wie eine Art Wetterlage aufgefasst, die in den vielfältigsten Ausprägungen erscheint und von sonnig (harmonisches Miteinander) bis gewittrig (Mobbing) reichen kann. Da das Betriebsklima großen Einfluss auf Motivation und Arbeitsfreude der Mitarbeiter hat, die sich in den Jahresbilanzen durch höhere oder niedrige Produktivität bemerkbar machen, sollte es im Interesse eines jeden Unternehmers liegen, in die Verbesserung des Betriebsklimas zu investieren.“ (Begriffserläuterung Wikipedia)

Anmerkung von Joe – die Produktivität ist, wenn man den Jahresbilanzen der DFS Glauben schenken darf, eher gesunken.

Arbeitsklima: „Wichtige Einflussfaktoren auf das Arbeitsklima sind Arbeitszeit und Bezahlung. Jedoch spielen Anerkennung und Sinnvermittlung durch Führungskräfte eine wesentliche Rolle. Besonders gut ist das Arbeitsklima nicht etwa, wenn keine Konflikte mehr existieren, sondern wenn Konflikte nicht mehr zu Eskalation und Wertschöpfungsverlusten führen.“ (Begriffserläuterung Wikipedia)

Anmerkung von Joe – Das vertrauensvolle Gespräch – aber mit wem?

Unternehmenskultur: „Die Unternehmenskultur beeinflusst den Umgang, das Auftreten und Benehmen der Mitarbeiter und Führungskräfte untereinander sowie gegenüber Kunden, Lieferanten, Geschäftspartnern und neuen Mitarbeitern und wirkt sich stark auf das Arbeitsklima der Beteiligten aus. Diese richten bewusst oder unbewusst ihr Arbeits- und Sozialverhalten daran aus, passen sich an oder widersetzten sich.“ (Begriffserläuterung Wikipedia)

Anmerkung von Joe – Viele Mitarbeiter zeigen offen was sie zurzeit von der DFS-Unternehmenskultur halten.

Der vermeintliche Offenbarungseid der Geschäftsführung der DFS gegenüber den Mitarbeitern der DFS ist mit sehr großem Unverständnis aufgenommen worden und zeigt welche große Diskrepanz zwischen der Geschäftsführung und den Mitarbeitern vorhanden ist.



EASA und FATIGUE

Massives Lobbying der Fluggesellschaften untergräbt die Sicherheit von Passagieren und Besatzungen

Nur zwei Tage nachdem über 300 Piloten und Flugbegleiter vor dem Gebäude der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) in Köln demonstriert und ihre Forderung untermauert haben, dass die Neuregelung der Flugdienstzeiten auf wissenschaftlicher Grundlage basieren muss, endete das Treffen der EASA Arbeitsgruppe mit großen Meinungsverschiedenheiten. Die Vorschläge, die von führenden europäischen Fluggesellschaften auf die Tagesordnung gebracht wurden, haben unsere Flugdienstzeitexperten alarmiert, denn sie sind dazu geeignet selbst die bisher vorgesehen unzureichenden Vorkehrungen im derzeitigen EASA Vorschlag noch weiter zu unterwandern. Einige der schon heute existierenden Praktiken, welche im klaren Gegensatz zu den von der EASA selbst eingeholten wissenschaftlichen Gutachten stehen, wurden im Namen der wirtschaftlichen Interessen von den Vertretern der Airlines erneut eingefordert.

Ilja Schulz, Präsident des Verbandes der deutschen Berufspiloten Vereinigung Cockpit (VC), zeigte sich enttäuscht über die aus seiner Sicht „höchst unbefriedigenden Ergebnisse“ der jüngsten Beratungen bei der EASA und kritisiert die Haltung der Behörde scharf: „Es ist ungeheuerlich, wie sich die Agentur, die in Europa für die Sicherheit des Luftverkehrs verantwortlich ist, in dieser Angelegenheit von den Airlines und ihren auf Profite ausgerichteten Interessen missbrauchen lässt. Ganz offensichtlich wird hier mit der Sicherheit unserer Passagiere gespielt und offenbar meint die EASA sich bei ihren Vorschlägen auch dem Modell der unsäglichen Kosten-Nutzen-Analyse nach US-amerikanischem Vorbild unterwerfen zu müssen.“

In den USA scheiterten bereits seit 1999 die dringenden Empfehlungen der nationalen Unfalluntersuchungsbehörde, dem National Transportation Safety Board (NTSB), eine Neuregelung der Flugdienstzeiten auf wissenschaftlicher Basis vorzunehmen an dem massivem Widerstand der Airlines und an dem Umstand, dass dort jede Verordnung und jedes Gesetz zunächst behördlich einer strikten „Kosten-Nutzen-Analyse“

unterworfen werden muss. Dabei wird die Anzahl der Unfälle und die Summe der dabei getöteten Personen finanziell bewertet und den durch die Einführung einer Regelung zu erwartenden Kosten bzw. Gewinneinbußen, gegenüber gestellt.

In den USA verwarf man diese makabere Rechnung erst nach einer Serie von Unfällen mit zahlreichen Toten und Verletzten, bei denen die Übermüdung der Piloten eine klare Rolle gespielt hatte. Erst unter dem damit einhergehenden öffentlichen Druck wurden neue, strengere Regelungen erarbeitet. Diese sind nun bereits seit Anfang dieses Jahres in Kraft und sind für alle amerikanischen Passagierfluggesellschaften verbindlich. Danach dürfen US Piloten beispielsweise in der Nacht nur maximal neun Stunden fliegen. Die EASA möchte aber auch weiterhin, wohl aufgrund der erneuten Intervention der europäischen Airlines 11 Stunden erlauben. Die im bisherigen Gesetzgebungsverfahren der EASA konsultierten unabhängigen Wissenschaftler erachten allerdings maximal 10 Stunden als sicher genug. Bereits am vergangenen Montag hatte die Association of European Airlines (AEA), der Interessenverband von 115 europäischen Fluggesellschaften, die Protestaktion der Flugbesatzungen als „irreführend“ kritisiert. Der AEA scheinen die Aktionen des Flugpersonals, die Verlagerung der Diskussion, sowie die damit einhergehende Information an die Öffentlichkeit durch Piloten und Flugbegleiter „sauer“ aufzustoßen:

Zum Abschluss ihres Communiques fordert die AEA die Pilotenverbände auf, die Diskussion doch lieber intern, also wie bisher unter Ausschluss der Öffentlichkeit, innerhalb der Arbeitsgruppe der EASA, zu führen. Diesem Ansinnen erteilte VC Präsident Ilja Schulz jedoch eine klare Absage: „Wir werden das nicht tatenlos hinnehmen und zusehen, wie schon hier im Vorfeld einer gesetzlichen Regelung die Weichen für eine potentielle Katastrophe gestellt werden.“ erklärte Schulz und kündigt an: „Das heißt für uns: wir werden gerade unsere Bemühungen die Öffentlichkeit über diesen unausgewogenen Prozess, seine Hintergründe und die Gefahren dieser unausgereiften Vorschläge zu informieren und darüber aufzuklären noch weiter verstärken!“ *Quelle: PM*

Übermüdete Piloten geben Notsignal

von Peter Stein und Peter Hornung, NDR Info
Mit freundlicher Genehmigung des NDR.

Schon seit Langem laufen Piloten Sturm gegen ihre Arbeitsbedingungen. Bis zu 15 Stunden lange Schichtdienste, der Wechsel zwischen verschiedenen Zeitzonen und Nachtflüge zehren an ihren Kräften – und können zum Risiko für die Sicherheit der Passagiere werden. Das macht ein bisher unbekannter Zwischenfall aus dem vergangenen Monat deutlich.

Funkspruch „Pan, Pan“ an den Tower

5. Mai 2012, 10 Uhr 15, ein Airbus der Air Berlin ist im Anflug auf den Münchner Flughafen Franz Josef Strauß. Etwas an Bord scheint nicht in Ordnung. „Pan, Pan“ funken die Piloten, ein internationaler Funkruf: Sie wollen dringend den Tower sprechen. Erschöpft seien sie und bitten deshalb darum, bevorzugt landen zu dürfen. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) bestätigte den Vorfall auf Anfrage von NDR Info. DFS-Sprecher Axel Raab teilte mit „Dieser Bitte wurde stattgegeben, und die Maschine landete zwölf Minuten später um 10.27 Uhr in München ohne Probleme.“

Ungewöhnliches und alarmierendes Ereignis

Es sei das erste Mal, dass man einen solchen Zwischenfall registriert habe, sagte DFS-Sprecher Raab. Jedenfalls könne man sich an keinen ähnlichen Fall erinnern. Ein ungewöhnliches und gleichzeitig alarmierendes Ereignis, sagt Flugkapitän Ilja Schulz, Präsident der Pilotenvereinigung Cockpit: „Es ist für mich derzeit der einzige Fall, den ich kenne, was die Dramatik dieses Vorfalls zeigt. Ein Pilot wird nur dann eine solche Gefahrenmeldung absetzen, wenn er weiß, dass er anders die Sicherheit des Fluges nicht mehr gewährleisten kann. Die Fluglotsen machen den Weg frei, man kann als erster landen, man wird besonders langsam angesprochen, um alles zu verstehen.“

Air Berlin verweigert Stellungnahme

Eine Gefahr für die Sicherheit der Passagiere? Die betroffene Fluggesellschaft Air Berlin verweigerte NDR Info jegliche

Stellungnahme. „Leider war mit Ihrer Redaktion in der Vergangenheit keine professionelle Zusammenarbeit möglich“, sagte eine Sprecherin der Fluglinie: „Daher sehen wir von einem Statement ab.“ NDR Info hatte in der Vergangenheit bereits mehrmals kritisch über Air Berlin berichtet. Interne Dokumente zeigen jedenfalls: Die Crew trat ihren Dienst kurz nach Mitternacht an, musste zunächst mit dem Bus von München nach Nürnberg, flog dann nach Mallorca und schließlich nach München.

Zehn Stunden im Dienst, vom Gesetz her ist das in Ordnung. Trotzdem sei das keineswegs beruhigend, sagt Ilja Schulz von Cockpit: „Dieser Fall zeigt sehr deutlich, dass die heutigen Flugdienstzeit-Regelungen nicht reichen, um die Besatzung vor Übermüdung zu schützen. Es ist ein deutliches Beispiel dafür, dass hier etwas getan werden muss.“

Proteste von Piloten

Offenbar gab es schon vor dem Zwischenfall Proteste von Air-Berlin-Piloten gegen solche Flugplanungen, die die Crews an den Rand ihrer Leistungsfähigkeit bringen. In einer internen Information der Personalvertretung der Fluglinie heißt es: „Die Planung solcher Einsätze ist in Hinblick auf Sicherheit und Fürsorgepflicht des Arbeitgebers ein unhaltbarer Zustand (...) Muss erst Schlimmeres passieren, damit die Verantwortlichen endlich einlenken?“ Auch dazu gab es keinen Kommentar von Air Berlin.

Dass sich die Situation durch gesetzliche Regelungen bald verbessern wird, ist nicht zu erwarten. Die Europäische Luftsicherheitsagentur EASA will die Nachtflugzeiten zwar verkürzen, aber bislang lediglich um 45 Minuten auf elf Stunden. Den von der europäischen Agentur selbst beauftragten Wissenschaftlern will man nicht folgen. Die empfehlen für Nachtflüge eine Begrenzung auf höchstens zehn Stunden – genau die Zeit, die die Air Berlin-Piloten unterwegs waren.

→ *Lange Schichten im Cockpit: Die Piloten-Gewerkschaft kritisiert die Flugdienstzeit-Regelungen.*

Autor: Frank W. Fischer © 2010

Ein neuer Beruf entsteht!

Der Flugsicherungs-Kontrolldienst / Ein Rückblick in die ersten Jahre

Teil 2: Fortsetzung aus Ausgabe 02/2012

III – ATC und Infrastruktur

Die ATC – Bezirkskontrolle (ACC) wurde lediglich als konventionelle verfahrensmässige Kontrolle ausgeübt. Ausser den Luftverteidigungsanlagen der Besatzungsmächte waren an den Flughäfen nur Endanflug-Radaranlagen (Precision Approach Radar – PAR) eingesetzt. Diese wurden als “Ground Controlled Approach” – System (GCA) benutzt, d.h. eine PAR mit einer SRE-Komponente in Kombination. Da die BFS hierzu noch nicht in der Lage war, führte die US-Luftwaffe nun auch GCA – Radar-Lehrgänge für die neuen deutschen Fluglotsen durch. Der erste “Radar-Vorkursus” fand vom 20.4.54 bis 8.5.54 in München Riem statt. An ihm nahmen fünf Flugleiter teil. Dieser Kurs wurde im gleichen Jahr erweitert und von der 1957th AACS – Einheit in Wiesbaden weitergeführt. Die Teilnehmer waren die Herren Berg, Beyer, Göbel, Kriegsmann, Lang und Marzusch. Zur weiteren Radar-Ausbildung wurden im gleichen Jahr die Herren Adam, Beyer, Breinl, Göbel, Günter und Scheibe sowie in 1955 Denstorf, Döll, Estel, Etzler, Frank, Herkner, Neumann und Tietze nach Frankfurt APP abgeordnet.

Die US Militärzeitung “Stars&Stripes” berichtete auch hierüber unter dem Titel “First Germans complete GCA Course under the 1957th AACS at Wiesbaden AB”. Weitere sollten folgen. Noch vorhandene Fotos zeigen 1958 den Kollegen R. Beyer vor seinem GCA – Gerät und Frankfurt APP. Zivile Flugplatz-Radar-Rundsicht-Anlagen – ASR gab es in Deutschland 1954 noch nicht. Man betrieb zumeist mobile GCA (PAR / SRE) Anlagen für die Endanflug-Kontrolle. Frankfurt ACC, zu Beginn der Berliner Luftbrücke im IG-Hochhaus von der US-Luftwaffe eingerichtet, benutzte allerdings schon ein Luftverteidigungs – CPS/5 – Weitbereichsradar mit 230 NM Reichweite und IFF/SSR auf dem Dach des Hauses. Im dortigen ACC herrschten bis zu 40°C Raumtemperatur. Es gab nur zwei Oberlichter in der Decke. Die Kontrolltische waren aus Kistenbrettern zusammengezimmert und braun gestrichen. Die Radar-Konsolen versah man mit Ofenrohren, um so die Hitze nach aussen abzuleiten.



→ Frankfurt APP – Anflugkontrolle 1960, Kollegen Skala, Furchtbar, Hoffmann, Langer, von Liebermann, Goebbels
Photo: Slg. Lebeermann

Navigiert wurde nach LF/MF Funknavigationsanlagen wie “Four-Course Radio Ranges – RNG”, “Nondirectional Radio Beacons – NDB”, “Visual Aural Ranges – VAR”, nach hyperbolischen Systemen wie GEE, CONSOL, DECCA und LORAN. In der Frankfurt FIR wurde zuerst die “Rhein-Main Range – erst mit Kennung DIF, dann RHM” – errichtet, gefolgt von den Wiesbaden, Fulda und Salmünster, sowie den Idstein, Rüdeshheim und Salmünster NDB. Es war gleichermassen nur möglich, Staffelung nach Zeit und Höhe anzuwenden, was eine ganz bedeutende Einschränkung der Arbeits- und Kontroll-Möglichkeiten bedeutete. Die Sprechfunkfrequenzen hatten oft nur eine Reichweite von 40 bis 50 NM. Also mussten Freigaben und Standortmeldungen über Relaisstationen, wie Spangdahlem RAPCON, weitergegeben werden. Die hierfür im ACC eingerichteten “Air/Ground” Arbeitsplätze konnten sehr bald die grosse Menge dieser Meldungen nicht mehr beherrschen. Die “C-Controller” mussten ihre Flüge (Estimates) neben der eigentlichen Bewegungslenkung und Staffelung mit den angrenzenden Stellen noch selbst koordinieren. Diese primitive und sehr provisorische Art der Flugverkehrs kontrolle hielt noch einige weitere Jahre an.

Die “Royal Air Force – RAF” folgte einem anderen Betriebskonzept als die US – Luftwaffe. So wurde in der britischen Zone, gleichbedeutend in den Ausmassen mit der Bad Eilsen



→ Frankfurt ACC im IG Hochhaus 1952 unter AACS
Photo: F. Wiener

FIR, später Hannover FIR, fast ausschliesslich Flugverkehrsberatungsdienst (Air Traffic Advisory Service – ADS) geleistet, während in den den Amerikanern unterstehenden Kontrollbezirken – CTA Frankfurt und München bereits Flugverkehrskontrolldienst (Air Traffic Control Service – ATC) ausgeübt wurde. Die Grenzen der Fluginformationsgebiete – FIR waren damals noch identisch mit dem Verlauf der Abgrenzung zwischen den Besatzungszonen.

Lehrgänge zur Ausbildung von Nachwuchspersonal für den Flugberatungsdienst und die ATC – Gehilfentätigkeit hatten in der britischen Zone bereits 1949 begonnen. Die ersten RAF-Kurse für Flugplatzkontrolle (TWR = A-Lizenz) und Anflugkontrolle (TWR – IFR und APP = B-Lizenz) begannen erst im Oktober 1951 in Hamburg, Düsseldorf und Hannover. Vier ACC-Kurse der RAF fanden danach vom 1.10.51 bis 28. Oktober 1952 in Hamburg statt, darunter auch Vorbereitungskurse für den späteren Einsatz in der Bezirkskontrollzentrale (ACC) in Bad Eilsen.

Die anfangs veröffentlichten BFS – Auswahlkriterien für Bewerber für den Beruf des Flugleiters umfassten Auffassungsgabe & Entschlusskraft, Urteilsvermögen & Verantwortungsbewusstsein, Konzentrationsvermögen & Aufmerksamkeitsteilung, Raum-Zeit-Denken, Voraussicht, Gedächtnis, Sprachgewandtheit, Begabung für die englische Sprache, technisches Verständnis, Begabung zur Navigation, Meteorologie und fliegerische Kenntnisse, Takt, Gepflegtheit, ausgeglichenes Temperament, sowie die körperlichen Voraussetzungen nach ICAO Anhang 1.

Schon in den ersten Jahren des ATC – Betriebs der BFS wurden während der praktischen Ausbildung Beurteilungskriterien wie z.B. zum Arbeitstempo, Reaktionsvermögen, Verantwortungsgefühl, Beherrschung der englischen Sprache und zur Persönlichkeit, wie Erscheinung, Umgangsformen, Dienstauffassung, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Kontaktfähigkeit, Merkfähigkeit, Sorgfalt, Klarheit des Denkens und Belastbarkeit angewandt. Dem “Coach” wurde darüber hinaus auferlegt, auf die Gestalt, Haltung, Kleidung, die seelische und körperliche Entwicklung, die Charaktereigenschaften

ten, wie Temperament, Aktivität, Denkfähigkeit, Anstelligkeit und Geschicklichkeit, das Arbeitsinteresse, den Fleiss, die Ausdauer, Umsicht, Sauberkeit, Ordnung und Gewissenhaftigkeit seines “Trainee’s” zu achten, und zusätzlich sein Augenmerk noch auf das soziale Verhalten, wie Umgangsformen, Kameradschaftlichkeit, Hilfsbereitschaft, das Benehmen und Verhalten zu Vorgesetzten und Kollegen zu richten. Man schien viel Zeit zu haben. Das damalige “On the Job Training – OJT” unter HICOG und dem amerikanischen CAD dauerte durchschnittlich zwischen drei und acht Monate.

IV – Die Ersten

Unsere ATC-Väter des ersten Lehrgangs in Bremen, die noch unter uns weilen, so wie z.B. M. Schmidt, W. Fröhlich, F. Steiner, R. Stange, A. Maier, F. Wiener und W. Könemann wurden danach zu den Flughäfen Stuttgart (12), Nürnberg (7) und München (13) in der US – Besatzungszone, und zum US – Flughafen Bremen (8) in der britischen Zone zur praktischen Ausbildung in Flugplatzkontrolle (TWR) auf die dortigen Kontrolltürme versetzt. Dort erhielt man nach dreimonatiger praktischer Einarbeitung (OJT) die “Tower-VFR Lizenz = A”; nach einem weiteren Vierteljahr dann die “Tower-IFR Lizenz = B”, gleichbedeutend mit der Befähigung für die Anflugkontrolle (APP = B). Lehrgänge für Bezirkskontrolle (Area Control – ACC) gab es noch keine. Diesen Dienst versahen US – Militäreinheiten selbst mit ihren AACS – Einheiten (Airways Air Communication Service). Dem ersten Lehrgang über Bezirkskontrolle (ACC) in Freising vom 7.1. bis 15.2.51 folgte ein ebensolcher mit deutschen und amerikanischen Teilnehmern vom 25. Februar bis 29. Mai 1952 in München-Riem. ACC – OJT folgte daraufhin in München und Frankfurt. Erste sogenannte “C” – Zulassungen für ATC-Bezirkskontrolle wurden in München im Juni 1952 erteilt. Dort war Major Ortenburger Chef des ACC, gefolgt von H. Kolle. Sollten die dem Verfasser vorliegenden alten Unterlagen und die mündlich von einigen unserer Ehemaligen vor vielen Jahren gegebenen Auskünfte stimmen, so müsste Manfred Schmidt einer der ersten dieser “1949’er Bremen Boys” sein, die ihre Zulassungen für Flugplatzkontrolle unter VFR (TWR – A) bereits im März und April in München und Nürnberg erwarben. W. Göbel erwarb die VFR – TWR-A Zulassung im April 1950 und IFR (TWR – B) danach am 15.8.1950. Nach seiner Versetzung zu Frankfurt TWR & APP blieb er dieser FS-Stelle bis zum Ausscheiden aus der Flugsicherung treu. Die erste von der BFS ausgestellte Lizenz mit der Nummer 1 ging an Herrn Albert Maier. Die diesem Bericht angefügte Liste mit den Namen der 49’er Bremen Boys gibt Aufschluss über deren erste Dienstorte und ihren Verbleib.

Nach Mr. Myers wurde Manfred Schmidt in München “Tower Chief”. 1951 belegte er den ACC Kurs und wurde danach vom CAB unter HICOG nach Frankfurt in das vom AACS betriebene ACC Frankfurt im IG Hochhaus versetzt. Mit dem Umzug der Zentrale zum Flughafen wurde er dort “Chief ACC”. Zuvor half er bei der Vorbereitungsstelle der BFS im sogenannten An-

nex-A am IG – Hochhaus mit, die neu zu gründende Bundesanstalt für Flugsicherung – BFS auf die Beine zu stellen. Manfred Schmidt blieb “ACC-Chief”, wurde dann später Leiter – Flugsicherungskontrolle (L/FSK) in Frankfurt. Er wanderte 1964 zur 1960 gegründeten Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt – EUROCONTROL nach Brüssel ab. Er gehörte EUROCONTROL bis zu seiner Pensionierung an.

Im Laufe der folgenden Jahre wanderten diese ersten 40 an andere BFS Flugsicherungs-Stellen in der Bundesrepublik ab, einige wechselten zur neu entstandenen Deutschen Luftwaffe und zur Marine, drei wurden noch vom CAB wieder entlassen. Andere wiederum wurden erst in den folgenden Jahren ab 1954 zu Frankfurt TWR & APP versetzt, da diese FS-Stelle bis Dezember 1959 noch vom AACS der US-Luftwaffe betrieben wurde. Frankfurt TWR & APP wurden bis 1957 noch der US Luftwaffenbasis Rhein-Main aus betrieben. In Stuttgart war Mr. D. K. Thompson TWR – Chief, nachdem er zuvor in Bremen als “Airport Administrator” eingesetzt war. Wer seitens des CAB in Nürnberg Chef war, ist leider nicht mehr heraus zu finden.

V – Der Luftraum

Die damals bestehenden Kontrollbezirke (CTA) waren Bad Eilsen (später Hannover), Frankfurt, München, Strasbourg und Berlin. Flugverkehrsdienste (ATS) wurden für die Flüge in diesen Bezirken in der US – Zone von den ACCs Frankfurt und München, in der britischen Zone von ACC Bad Eilsen, in der französischen Zone vom ACC Strasbourg und in der russischen Zone vom ACC Berlin (BARTCC) geleistet.

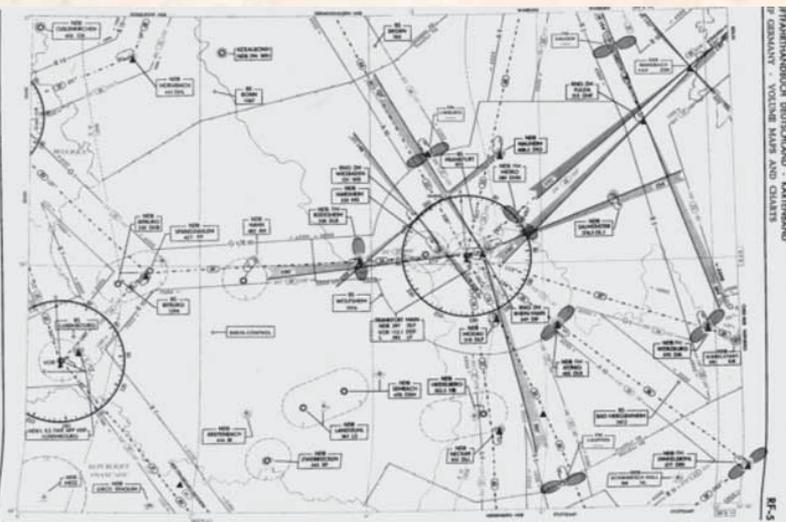
Der ATC zur Verfügung stehende Luftraum war eingeschränkt. So standen im Westen der Frankfurt CTA auf den Luftstras-

sen Rot 10 und Grün 1 (eine Einheit) nur die Flughöhen von 6.000 bis 14.000 Fuß zur Verfügung; und auf Rot 10 von Frankfurt nach Osten nur von 5.000 bis 10.000 Fuss wegen des Berlinverkehrs. Eine Unterscheidung in einen “unteren” und einen “oberen” Luftraum gab es noch nicht. Diese wurde erst 1954 eingeführt und Flugverkehrskontrolldienst wurde von nun an von der BFS nur bis inklusive Flugfläche 190 geleistet. In grössere Höhen gelangten zivile Flugzeuge damals erst mit dem Aufkommen von Flugzeugen mit Propeller-Turbinen und ab ca. 1956/57 mit dem Erscheinen der Jets, der amerikanischen Boeing 707, der britischen Comet und der russischen Tupolev 104. Was sich danach im oberen Luftraum ab Flugfläche 200 abspielte ist im Bericht über die FS-Zentrale RHEIN CONTROL nachzulesen.

Im oberen Luftraum herrschten mehr oder weniger “Wild-West” Zustände. Denn erst im Juni 1957 wurde dort durch die 1820th AACS und der 619th TCS Einheit auf dem Erbeskopf im Hunsrück Flugverkehrskontrolle durch RHEIN CONTROL von FL 200 bis FL 260/250 über der Frankfurt und München FIR eingeführt. Dort arbeiteten von Juni 1957 bis September 1960 “Controller” der BFS und Deutschen Luftwaffe einträchtig zusammen mit ihren “Air Defense & AACS” Kollegen. Eine Unterscheidung zwischen der Zuständigkeit über die Kontrolle von zivilen und militärischen Flügen gab es bis dahin nicht. In Höhen über FL 260 wurde lediglich Fluginformationsdienst – FIS, d.h. Verkehrsinformation über “bekannte” Flüge geleistet.

Zwischen 1954 und 1957 hatten die Luftverteidigungsstellen RACECARD in Freising und CORNBEEF in Birkenfeld allen Nicht-LV-Flügen lediglich eine Art Verkehrsinformationsdienst geboten, schlecht als recht, denn die Aufgabe von “Air Defense” war es Flugzeuge zusammenzubringen und nicht Flüge voneinander zu staffeln. Im September 1960 übernahm dann die BFS den ATS-Betrieb dieser Zentrale von der 2133rd AACS Einheit auf dem Erbeskopf, weiterhin als Einrichtung des 7424th Support Squadrons in Birkenfeld unter dem Kommando der USAFE (ADVON) in Wiesbaden, da die “Controller” der US – Luftverteidigung und des 1820th AACS zu anderen Standorten abgezogen wurden. Erst vier Jahre später wurde RHEIN CONTROL auf dem Erbeskopf im Hunsrück eine BFS FS-Stelle. Die BFS blieb danach im oberen Luftraum weiterhin zuständig für alle zivilen und militärischen Flüge, welche nicht unter Luftverteidigungsstellen operierten. Radar wurde im oberen Luftraum in vollem Umfang erst ab 1964 eingesetzt. Diese Zentrale zog 1968 zum Flughafen Frankfurt um.

In der französischen Zone dauerte alles etwas länger. Dieser Teil des Luftraums verblieb bis Anfang 1953 als “Strasbourg FIR und CTA” unter französischer Verwaltung. Sie reichte vom Rhein bis Friedrichshafen bzw. bis 10° Ost; siehe 1952'er CTA Karte. Diese FIR/CTA, gleichbedeutend in der Ausdehnung mit der Besatzungszone umfasste das Saarland, ganz Baden, Württemberg und Elsass-Lothringen nach Westen bis 5° Ost. Die Bezirkskontrollzentrale befand sich in Stras-



→ Funknavigationskarte BFS, AIP Deutschland, Gebiet Frankfurt 1957
Photo: BFS

bourg. Ordnung in diese "Nachkriegs-Vielfalt", Einführung von Standard-Streckenführungen, die damaligen Luftwege (Advisory Routes – ADR) und Luftstrassen (Airways – AWY) brachte eigentlich erst die III. EUM ICAO Regional-Konferenz im Jahre 1952 mit den Stellungnahmen des CAB in Wiesbaden und der Einflussnahme des NATO-CEAC Komitee's (Central European Advisory Council). Nach Anfang 1953 wurde diese FIR/CTA aufgelöst und ging nun in der München FIR/CTA auf, die nunmehr in der französischen Zone bis zum Rhein reichte. Nach 1959 wurde diese nun München FIR genannte Region wieder reduziert und der Frankfurt FIR zugeschlagen.

Frankreich hatte ja bereits 1948 Teile seiner Besatzungszone an die USA delegiert und zog sich somit aus Rheinland-Pfalz fast ganz zurück. Lediglich die Lahr und Söllingen "Military Terminal Areas – MTMA" verblieben unter französischen Kommando und wurden von der französischen Luftwaffe zusammen mit der "Royal Canadian Air Force" als "Radar Approach Control Units – RAPCON" betrieben. Der Luftraum über 6.100 m Höhe über diesen MTMA wurde als Gefahrengebiet erklärt, allerdings zugänglich für jedermann zu jeder Zeit. Die französischen Militär-Lotsen wurden dort noch bis Mitte der 1960'er Jahre eingesetzt. Und trotz Zuständigkeit der BFS über die Flugsicherung in ganz Westdeutschland seit 1953 ging, wie schon gesagt, die Flugplatz- und Anflugkontrolle in Frankfurt auch erst Ende 1959 von der USAF – AACCS Einheit an die BFS über.

Die drei bis 1989 unverändert bestehenden Berlin Korridore in der russischen Besatzungszone mit der Kontrollzone Berlin stellten in den Jahren bis 1953 noch den Kontrollbezirk (CTA) Berlin dar; mit 18 Landmeilen Breite gleichbedeutend mit den ersten Luftstrassen (AWY). Berlin ACC wurde von der US Luftwaffe betrieben, unter Aufsicht des Berlin Air Safety Centers der Vier-Mächte.

VI – Strasbourg vs Zürich FIR & Metz MTMA

Ein anderes Thema und lange ungeklärter Sachverhalt zum rechtlichen Status ist der bereits vor 1953 durch die französische Besatzungsmacht an die Schweiz abgetretene Teil der späteren Frankfurt FIR, welcher bis zum heutigen Tage immer noch Teil der Zürich FIR ist. Der Ergebnisbericht der III. EUM ICAO Konferenz aus dem Jahr 1952 mit Kommentaren des CAB enthält noch zwei weitere verschiedene Grenzziehungen zwischen der Strasbourg und der Zürich FIR in Süddeutschland. Beide sind nicht identisch mit der danach entstandenen und noch heute bestehenden Grenzziehung. Ähnlich verhielt es sich mit dem militärischen Nahverkehrsbereich Metz – MTMA uner der Zuständigkeit von MOSELLE CONTROL in Metz, betrieben von den französischen, amerikanischen und kanadischen Luftwaffen. Diese MTMA umfasste auch fast das ganze Saargebiet bis spät in die 1960'er Jahre. Deutschland ist ohnehin mit der Festlegung der Ausdehnung seiner FIR aufgrund früherer militär-politischer Gegebenheiten eine, wenn auch nicht allzu seltene, Ausnahme im Rahmen der ICAO.

VII – Der Luftverkehr

Die nach Kriegsende häufigen erforderlichen Material- und Personentransporte der Besatzungsmächte machten bei den so oft vorkommenden Schlechtwetterlagen die Einführung von Flugsicherungskontrolldienst notwendig. Die daher vorrangig wieder in Betrieb genommenen Flughäfen waren Hamburg, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg, Tempelhof und München. Tegel, Hannover und Köln folgten.



→ *Kontrollturm München 1957*
Photo: FMG

Der Verkehr an diesen Flughäfen bestand von 1946 bis 1950 hauptsächlich noch aus militärischen Transportflügen, insbesondere solchen während der Berliner Luftbrücke 1948/49 zu den Flughäfen Gatow (RAF), Tempelhof USAF) und Tegel (FAF) sowie Einsatzflügen zur Unterstützung der Luftverteidigungsübungen. Während der Berliner Luftbrücke flogen die aus Berlin zurückkehrenden Flüge alle noch durch den mittleren Korridor nach Bückeburg. Einige ausländische Fluggesellschaften, die nach 1946 ihre Strecken nach und über Deutschland führen wollten, fanden noch keine Flugsicherung vor. Von Bremen und Hamburg wurden täglich auch Einsätze mit USAF und RAF-Flugzeugen für die Zielerstellung in dem Gefahrengebiet Todendorf-Putlos geflogen. Das erste grosse NATO – Luftflotten-Manöver fand in den ersten 1950'er Jahren unter dem Kodennamen OPERATION CIRRIUS statt.

In der russischen Besatzungszone verblieb die Zuständigkeit noch auf lange Jahre bei der sowjetischen Luftwaffe. Die Vorkriegs-Lufthansa wurde nach Gründung der damaligen DDR später zur INTERFLUG, welche auch für die zivile Flugsicherung mit den ACCs Berlin-Schönefeld und Cottbus zuständig wurde.

Nürnberg wurde erst ab 1.1.1950 vom Zivil-Luftverkehr angefliegen. Einen Kontrollturm am alten Industrieflughafen Nürnberg gab es anfangs noch nicht und so erfolgte die Flugplatzkontrolle zuvor vom Dachboden des Verwaltungsgebäudes aus. Der jetzige Flughafen ist von diesem vorherigen Standort etwa 1,5 km entfernt. Übrigens VHF – Sprechfunkkanäle waren damals ein noch nicht vorhandener Luxus. Die Luftwaffen betrieben allerdings schon Sprechfunk auf VHF und UHF Kanälen. Der TWR arbeitete anfangs noch auf KW-Frequenz 3270 KHz. Man befand sich ja schliesslich im C-46, C-119, DC-3, B-337 und JU-52 Zeitalter. Eine DC-6 oder Lockheed Constellation waren damals noch seltene Kunden an den Flugplätzen.

“Aparte” ATC – Nebentätigkeiten waren damals die Aufgaben als “Marshaller” für die gelandeten Flugzeuge oder als Lademeister für das Beladen der Flugzeuge oder als “Acting Airport Administrator”. Solche Tätigkeiten dauerten zumeist nur eine Woche pro Monat. Hin und wieder wurde vom Fluglotsen auch gefordert, Hindernis-freigrenzen für die Anflugsektoren zu berechnen; eine nicht einfache Aufgabe, denn die verfügbaren Karten hatten in Bayern noch als Mass die bayerische Landmeile, gemessen vom Turm der Frauenkirche in München. Nun musste erst auf das Greenwich Koordinaten-System umgerechnet werden.

In der Frankfurt CTA fanden im Sommer 1954 durchschnittlich 300 IFR-Bewegungen täglich statt. Dies stellte einen Zuwachs von 63% gegenüber dem Vorjahr dar. Rund 38% dieser Flugbewegungen entfielen dabei auf regelmässige Flüge der Fluggesellschaften. Circa 47% der IFR-Bewegungen waren Kurier- und Verbindungsflüge militärischer Einheiten wie AIREVAC (Air Evacuation), MATS (Military Air Transport Service), US-Air Force, US-Navy, RCAF, usw. Die verbleibenden



✈ *Im Sommer 1954 wurden in der Frankfurt CTA durchschnittlich 300 Flugbewegungen pro Tag abgewickelt: Frankfurt ACC am Rhein-Main Flughafen, 1953+ Kollegen Wiener, Stallmach, Adam, und anderen noch nicht identifizierten*

Photo: Lebermann

15% stellten nicht-taktische Schulungs- und Übungsflüge, sogenannte “round robins” der verschiedenen militärischen Einheiten dar. Diese frequentierten in den folgenden 20 Jahren dann den oberen Luftraum zu Hunderten.

Richtig hektisch wurde es in der Flugsicherung erst in den darauf folgenden Jahren durch den ungebremst ansteigenden militärischen Flugbetrieb mit über 2000 in der BRD stationierten Hochleistungsflugzeugen auf 47 NATO – Fliegerhorsten, davon 22 in Süddeutschland, zur Zeit des “Kalten Krieges” und die rasante Zunahme des zivilen Flugverkehrs.

VIII – Fazit der Gründer

In einem Bericht der Frankfurter Kontrollzentrale im Juli 1954 wird Mr. Moore, nun ehemaliger Direktor der Abteilungen Luftstrassen und Ausbildung beim CAB des Hochkommissars anlässlich eines Arbeitsbesuchs wie folgt zitiert: “Trotz der unerfreulichen Arbeitsverhältnisse im Kontrolldienst ist nach übereinstimmendem Urteil von Flugzeugbesatzungen der verschiedensten Fluggesellschaften der deutsche Kontrolldienst sowohl bezüglich Sorgfalt und Sicherheit, als auch hinsichtlich der den Verkehrsfluss fördernden Schnelligkeit bei der Abfertigung von Flugzeugen innerhalb Europas, einschliesslich Englands, mit Abstand führend. Dies ist nicht das einzige anerkennende Urteil über den deutschen Kontrolldienst und wenn es dem Personal innerhalb der letzten zwei Jahre gelungen ist, oftmals – und dies wollen Sie bitte wörtlich nehmen – unter Einsatz bis zur körperlichen und geistigen Erschöpfung, einen so vorbildlichen Ruf zu erwerben, so ist es heute bereits wieder fraglich, ob wir auch in Zukunft in der Lage sein werden, diesen guten Ruf zu erhalten.”

Der Bericht über diesen Arbeitsbesuch führt nach diesem Lob weiter aus: “Die geschilderten Arbeitsverhältnisse im FS-Kontrolldienst sind in ihrer jetzigen Form weder fachlich noch gesundheitlich tragbar und auf die Dauer auch nicht zu verantworten. Eine Lösung wäre in drei Richtungen und zwar möglichst bald anzustreben, wobei in erster Linie an eine radikale Herabsetzung der Arbeitszeit auf höchstens 36 Stunden pro Woche, zweitens an eine weitgehend erhöhte Austauschbarkeit des Personals und drittens an eine erhöhte Zahl von Aufsichtsstellen gedacht ist. Man wolle bitte in dem vorliegenden Schriftsatz einen Hilferuf sehen, dessen Ernst und Dringlichkeit keinen Zweifel an der Notwendigkeit eines schnellen und wirksamen Eingreifens zulässt.”

Es hat also bereits damals im Jahre 1954 nicht an Warnungen gefehlt. Aber die weitere Entwicklung ist, vielleicht nicht allen, bekannt. So erhöhte die BFS 1960 von einem Tag auf den anderen bei gleichzeitiger Reduzierung des ATC-Personals um 25% die wöchentliche Arbeitszeit bei Rhein UAC von anfangs 32 auf 45 Stunden. Auch die Auswirkungen hieraus sind bekannt und nicht vergessen.

10. Jahrestag Überlingen:

Chronik einer Katastrophe

Vor zehn Jahren, in der Nacht vom 1. auf den 2. Juli 2002 ereignete sich über Überlingen eine der größten Katastrophen der europäischen Luftfahrt. Zwei Flugzeuge, eine B757 der DHL und eine Tu154 der Bashkirian Airlines, kollidierten über dem Bodensee in der Nähe von Überlingen. In den Medien wurde vielfach daran erinnert. In der Stuttgarter Internetzeitung

„Kontext: Wochenzeitung“ (www.kontextwochenzeitung.de) erschien zusätzlich zu einem gut recherchierten Beitrag auch eine Chronik des Unfallhergangs. Und die wollen wir unseren Lesern nicht vorenthalten und bedanken uns bei den Kollegen von „Kontext: Wochenzeitung“ vielmals für die Abdruckgenehmigung.
Die Redaktion

In der Katastrophennacht von Überlingen ging vor zehn Jahren am Himmel über dem Bodensee und am Boden bei der Flugsicherung Skyguide in Zürich alles schief, was nicht hätte schiefgehen dürfen. Die verheerende Kollision einer DHL-Frachtmaschine und einer russischen Tupolew mit 45 Kindern an Bord kostete 71 Menschenleben. Eine Rekonstruktion.

1. Juli 2002. Linz, Österreich, kurz vor 23 Uhr Ortszeit:

Kapitän Alexander Gross passiert mit seiner Tupolew der Bashkirian Airlines in 36 000 Fuß Höhe das Funkfeuer Linz. Sein Jet war vor zwei Stunden in Moskau mit Flugziel Barcelona gestartet. An Bord sind 69 Passagiere und Besatzungsmitglieder, darunter 45 Kinder, die sich auf einen Urlaub unter spanischer Sonne freuen. Das Funkfeuer Linz ermöglicht besonders präzise Höhenmessungen. Piloten eichen quasi ihre Instrumente. In Russland werden in der Fliegerei die Höhen in Meter angegeben, in Westeuropa dagegen noch in Fuß (0,305 Meter).

Zürich, Operation Center Flugsicherung Skyguide, 23 Uhr:

Bei der Schweizer Flugsicherung beginnen Wartungsarbeiten am Radarsystem. Deshalb steht das sogenannte STCA (Short Term Conflict Alert) nicht mehr zur Verfügung. STCA ist ein Sicherheitssystem, das Lotsen auf ihrem Schirm mit roten Blinksignalen automatisch vor einem drohenden Konflikt warnt. Ab diesem Zeitpunkt gelten in Zürich laut Vorschrift erhöhte Staffelungskriterien und damit neue Sicherheitsabstände. Flugzeuge, die sich näher als sieben nautische Meilen (13 Kilometer) kommen, müssen zwingend einen Höhenabstand von mindestens 1000 Fuß (305 Meter) haben.

Nur zwei Lotsen und eine Radarassistentin sind in der Nachtschicht. Dazu noch einige Techniker, die die Anlage warten. Kurz darauf wird einer der beiden Lotsen Pause machen und den späteren Unglückslotsen Peter Nielsen alleine zurücklassen. Nielsen muss deshalb gleichzeitig zwei Radarschirme überwachen und übersieht am Ende das vorgegebene Staffelungskriterium.

Karlsruhe-Durlach, gegen 23 Uhr:

Ralph Reinwarth gönnt sich mit seiner Lebensgefährtin ein Gläschen Pinot Grigio auf dem heimischen Balkon. Das edle Tröpfchen ist „genussvoll abgearbeitet“, erinnert er sich später, und weil er Tagdienst hat, verabschiedet er sich kurz danach ins Bett. Reinwarth ist Fluglotse und Safety Manager der Deutschen Flugsicherung in Karlsruhe, zuständig unter anderem für Unfall-Untersuchungen. In knapp zwei Stunden werden sie ihn aus dem Bett klingeln, und er wird die bisher schlimmste Nacht seines Lebens vor sich haben.

Startbahn 29, Flughafen Bergamo, Italien, 23:08 Uhr:

Kapitän Paul Philipps (47) setzt beide Triebwerke seiner Boeing 757-200 der DHL auf Startleistung. Vor sechseinhalb Stunden war er in Bahrain gestartet und hatte mit seinem kanadischen Kopiloten Brant Campioni (34) in Italien einen einstündigen Zwischenstopp. Die Maschine hebt mit sieben Tonnen Fracht ab. Sie wird von der Flugsicherung Mailand zunächst nach Süden geleitet und dreht sieben Minuten später nach Norden Richtung Schweiz. Östlich von Lugano erreicht der Jet den eidgenössischen Luftraum.

Karlsruhe, Deutsche Flugsicherung, 23:20:09 Uhr:

Über die telefonische Standleitung ruft ein Lotse seinen Kollegen von Skyguide Zürich. Das Karlsruher „Rhine Radar“ erwartet eine Boeing der

Fluggesellschaft Easy Jet aus dem Schweizer Luftraum. „Ja, er kommt rüber“, sagt Zürich und schickt den Flieger auf die Karlsruher Funkfrequenz 120,93 Megahertz. Noch funktioniert diese lebenswichtige Standleitung zwischen beiden Flugsicherungszentralen. Für genau solche Routine-Abstimmungen ist sie da und für Notfälle. Als die Situation eine Viertelstunde später im Sekundenabstand eskaliert und Rhine Radar verzweifelt versucht, Skyguide zu erreichen, ist und bleibt die Leitung tot.

Operation Center Skyguide, 23:21:50 Uhr:

Die DHL-Boeing aus Italien meldet sich im Schweizer Luftraum und erhält die Freigabe für einen Direktanflug des Funkfeuers Tango südlich von Stuttgart. Knapp fünf Minuten später darf die Frachtmaschine auf 36 000 Fuß (10 980 Meter) steigen. Um 23:29:50 Uhr hat die Boeing diese Höhe erreicht. 20 Sekunden später meldet sich die Tupolew aus Baschkirien beim selben Lotsen in Zürich. Auch sie fliegt in 36 000 Fuß. Zeitgleich mit der Tupolew meldet sich auf einer anderen Frequenz ein Airbus der deutschen Fluggesellschaft Aero Lloyd, der von Kreta kommt und in Friedrichshafen landen will. Der Lotse Peter Nielsen muss deshalb von einem Arbeitsplatz zum nächsten pendeln. Er kann keine zwei Radarschirme zur selben Zeit im Auge behalten. Die Pause seines Kollegen wird fatale Konsequenzen haben.

Operation Center Skyguide, 21:31:15 Uhr:

Der Schweizer Lotse übergibt einen Großraumjet der Thai Airways auf dem Flug von Paris nach Bangkok routinemäßig an die Flugsicherung München. Er sitzt exakt eine Minute wieder vor dem entscheidenden Bildschirm, der ihm nur Zentimeter von dieser Thailand-Maschine entfernt zwei weitere Radarsymbole zeigt: DHX611, die DHL-Boeing, und BTC2937, die Tupolew aus Baschkirien. Beide fliegen immer noch in derselben Höhe rechtwinklig aufeinander zu, und später ausgewertete Radaraufzeichnungen zeigen, dass sich die Maschinen zu dieser Sekunde, wenn sie Kurs und Geschwindigkeit beibehalten würden, um genau 3,33 Kilometer verfehlt hätten.

An Bord der Tupolew, 23:31:36 Uhr:

Für ein paar Momente steigt die Maschine um wenige Meter, bis der Autopilot wieder korrigiert. Nichts Ungewöhnliches, ein kleiner Ruck, möglicherweise verursacht durch eine leichte Turbulenz. Aber die Maschine verliert dadurch für kurze Zeit, wenn auch nur minimal, an Geschwindigkeit. Dadurch sinkt die in den Radaraufzeichnungen vorausgerechnete Minimaldistanz zur Boeing am späteren Kollisionspunkt von jenen 3,33 auf knapp 2,9 Kilometer. Noch weitere sechs Mal werden ähnlich harmlose Sprünge registriert. Und mit jeder noch so kleinen Turbulenz schmilzt diese Minimaldistanz unweigerlich zusammen und bringt die beiden Jets näher an den Kollisionspunkt heran. Das Eis wird immer dünner, und Zürich reagiert nicht.

Operation Center Skyguide, 21:33:08 Uhr:

Spätestens jetzt, zwei Minuten und 24 Sekunden vor der Kollision, hätte die Schweizer Flugsicherung eine der beiden Maschinen zu einer Höhenänderung auffordern müssen. Die Jets rasen mit mehr als 900 Stundenkilometer dahin, Sink- oder Steigflüge brauchen bei diesen hohen Geschwindigkeiten eine längere Vorlaufzeit. Aber der Schweizer Lotse beschäftigt sich mit anderen Problemen. Er muss die deutsche Chartermaschine aus Kreta telefonisch in Friedrichshafen anmelden. Er weiß, dass wegen der Wartungsarbeiten an seinem Radarsystem die Hauptte-

lefonleitung abgeschaltet ist. Seine Assistentin versucht, über die Reserveleitung nach Friedrichshafen durchzukommen, und hat keinen Erfolg. Dass auch noch diese Reserve ausfällt, hat der Lotse weder gewusst noch erwartet. „Du, das geht auch nicht“, sagt ihm seine Radarassistentin. Die Flugsicherung Skyguide ist ab diesem Moment telefonisch von der Außenwelt quasi abgeschnitten. Und keine der umliegenden Flugsicherungszentren in Deutschland oder Italien wurde über die Wartungsarbeiten informiert.

Rhine Radar, Arbeitsplatz SE/SC2, Upper Area Control, 21:33:24 Uhr: Alarm in der Flugsicherung Karlsruhe. Zehn Lotsen haben Nachtdienst und überwachen die Upper Area, den oberen Luftraum in Baden-Württemberg. Einer dieser Lotsen erwartet in wenigen Minuten die Richtung Stuttgart fliegende Frachtmaschine der DHL von seinem Züricher Kollegen. Er blickt am Radarschirm über den Tellerrand in den Schweizer Luftraum. 128 Sekunden vor der Kollision beginnt für ihn und seine deutschen Kollegen „ein Horrorfilm“. Das STCA, jene automatische Konfliktwarnung, funktioniert in Karlsruhe, es registriert die drohende Katastrophe.

Grüne Radarsymbole der Tupolew, die zu diesem Zeitpunkt hoch über die Innenstadt von Weingarten bei Ravensburg rast, und jenes der Boeing beginnen rot zu blinken. Heute noch geht den Lotsen dieses „Flashing red“ nicht mehr aus dem Sinn. Das Radarbild bleibt unverändert kritisch und wird von Sekunde zu Sekunde bedrohlicher. Aber noch errechnet der Computer, dass beide Maschinen vielleicht aneinander vorbeirasen könnten – im Abstand von jetzt nur noch 1,6 Kilometern. Rhine Radar drückt den Prioritätsknopf, um über die Standleitung – genau jene, die Minuten zuvor noch funktioniert hat – Zürich zu erreichen. Die Verbindung kommt nicht zustande.

Skyguide Zürich, 23:34:03 Uhr:

Während Karlsruhe eine Minute und 29 Sekunden vor der Kollision immer verzweifelter versucht, Kontakt mit Zürich herzustellen, hat der dortige Lotse keine Zeit und keinen Blick für drohende Katastrophe. Er ist auf den deutschen Ferienflieger und sein eigenes Telefonproblem fixiert. „I lost my phone connection to Friedrichshafen“, sagt er dem deutschen Piloten und bittet ihn, selbst mit dem Tower in Friedrichshafen Funkkontakt aufzunehmen. 39 Sekunden vergehen mit diesem Gespräch, vielleicht die entscheidenden Momente in der Katastrophennacht. 39 Sekunden lang rasen Boeing und Tupolew in dieser Endphase weiter aufeinander zu, ohne dass der Züricher Lotse sie zu dem Zeitpunkt überhaupt sieht. Denn er sitzt wieder vor dem Radarschirm seines Kollegen, der gerade Pause macht.

An Bord der Tupolew, 23:34:23 Uhr:

Kapitän Alexander Gross nimmt eine Kursänderung vor. Er hatte im Flugplan die Freigabe für einen Direktanflug des Drehfunkfeuers Trasadingen wenige Kilometer nördlich von Zürich. Die Maschine senkt die rechte Flügelspitze zehn Grad nach unten und dreht leicht nach rechts ab. Weil Skyguide nicht reagiert, weiß die Besatzung immer noch nichts von der Gefahr. Die Piloten der Tupolew können nicht einmal ahnen, dass ihre Kursänderung die Lage immer dramatischer verschärft. Auf den Karlsruher Bildschirmen sinkt die vorausberechnete Minimaldistanz zur Boeing ab dieser Sekunde rapide auf nur noch wenige hundert Meter – ein paar Wimpernschläge Flugzeit. Aber noch könnte es „für eine Handbreit Luft“ reichen, hoffen die Lotsen der Flugsicherung Karlsruhe.

Rhine Radar Karlsruhe, 23:34:30 Uhr:

Die Nerven liegen blank. Jeder verfügbare Mann „ist mit den Fingern auf den Zürich-Leitungen“, erinnern sie sich. Kontaktaufnahmen per Funk in die Schweiz oder gar zu den bedrohten Flugzeugen sind undenkbar. Die Karlsruher können nicht wissen, ob oder wie ihr Züricher Kollege vielleicht reagiert hat. Sie hören dessen Frequenz nicht mit. Dazwischenfunken würde das Chaos am Ende auch nur noch verschlimmern. Für solche Kontakte – in diesem Fall wäre es eine Warnung gewesen – gibt es die telefonische Standleitung und die ist und bleibt tot. Ein Lotse in Karls-

ruhe hat angesichts der roten Warnhinweise auf seinem Radarschirm das Gefühl, „als wenn du durch eine Panzerglasscheibe schaust und dein eigenes Kind siehst, wie es über die Straße läuft, während ein Auto heranrast. Du kannst schreien, klopfen, kratzen, gegen das Panzerglas treten oder es mit einem Vorschlaghammer versuchen, du siehst die Katastrophe kommen, und du kannst nichts, aber auch gar nichts tun“.

Cockpit der DHL-Boeing, 23:34:30 Uhr:

Kopilot Brant Campioni übergibt die Maschine an seinen Kapitän. Er selbst muss auf die Toilette. Die Crew hat ihr Antikollisionswarngerät TCAS womöglich auf die kleinste Reichweite von nur acht nautischen Meilen eingestellt. Noch sieht sie die nahende russische Maschine nicht in ihrem Display. Das wird sich Sekunden später ändern.

Die letzte Minute ...

Noch 50 Sekunden bis zur Kollision:

Im Cockpit der Boeing und der Tupolew warnt die Automatikstimme des bordeigenen Antikollisionssystems TCAS (Traffic Collision Avoidance System): „Traffic, traffic“ (Verkehr, Verkehr). In einem kreisrunden Display am Instrumentenbrett beider Maschinen erscheint jeweils ein gelbes Quadrat mit einigen Zusatzinformationen. Das Symbol zeigt den russischen Piloten, dass die Boeing von links kommt, und es zeigt der Frachtmaschine, dass sich die Tupolew von rechts nähert. Die Zahl „0“ neben dieser Anzeige weist die Besatzungen darauf hin, dass beide Maschinen auf derselben Höhe fliegen. Der Kopilot der Boeing rast zurück ins Cockpit.

Noch 44 Sekunden:

Erst jetzt erkennt der Züricher Lotse die brandgefährliche Situation und weist die Tupolew mit Hinweis auf den Konfliktverkehr („I have crossing traffic“) an, „schnell“ um 1000 Fuß zu sinken. „Expedite descent“, sagt er. Genau in dieser Sekunde wird der vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 13 Kilometern unterschritten.

Noch 36 Sekunden:

Noch während der Lotse redet, schalten die bordeigenen TCAS-Antikollisionssysteme der Tupolew und der Boeing auf die nächsthöhere Alarmstufe. Das gelbe Quadrat in den Cockpit-Displays färbt sich rot, und die Automatenstimme befiehlt dem russischen Piloten genau das Gegenteil von dem, was der Lotse sagt. Er soll steigen, und die Boeing soll in diesem automatisch koordinierten Ausweichmanöver sinken. Boeing-Kapitän Paul Philipps schaltet seinen Autopiloten aus und folgt dem TCAS-Kommando, Alexander Gross zieht die drei Schubhebel seiner Triebwerke zurück. Die Crew ist verunsichert. Zur selben Zeit zwei gegensätzliche Anweisungen. Alexander Gross hält seine Maschine noch auf 36 000 Fuß und legt sie nach seiner leichten Kursänderung wieder waagrecht. Noch lässt er die Anweisung des Fluglotsen, der von den gegensätzlichen TCAS-Anweisungen nichts wissen kann, weil sie nicht automatisch zum Boden übertragen werden, unbeantwortet.

Noch 32 Sekunden:

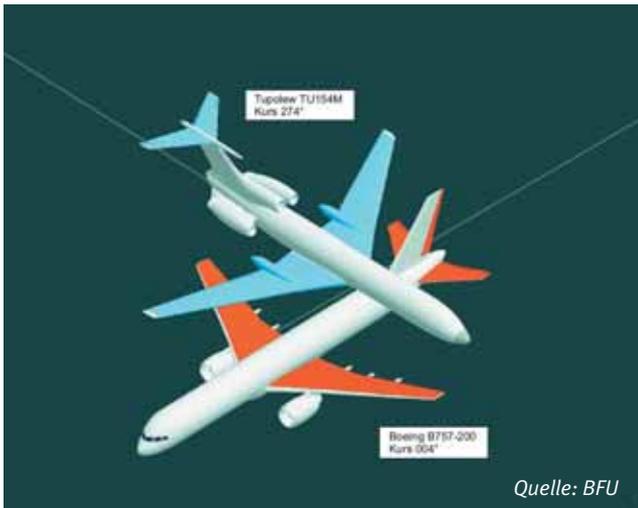
Die akustische Kollisionswarnung bei Skyguide funktioniert noch trotz der Wartungsarbeiten. Eine Alarmglocke schrillt durch den riesigen Raum. Sekunden später wiederholt der Lotse sein Sinkkommando an die Tupolew. „Expedite descent“, sagt er, schnell sinken. Der russische Navigator wundert sich. Der Cockpit Voice Recorder zeichnet seinen Gesprächsfetzen auf. „Es (das TCAS) sagt steigen.“ Kapitän Alexander Gross hört nicht auf seinen Navigator. Er drückt die Nase seiner Tupolew nach unten und geht in den Sinkflug.

Noch 22 Sekunden:

Die Tupolew sinkt. Eine Kettenreaktion kommt in Gang. Weil der russische Kapitän auf den Befehl des Lotsen und nicht auf sein TCAS hört, weichen beide Maschinen in dieselbe Richtung aus. Die Automatik der Boeing registriert das und befiehlt, den Sinkflug weiter zu verschärfen – „Increase descent“.

Noch 19 Sekunden:

Der Lotse warnt die russische Maschine vor „Verkehr aus Ihrer Zweiposition“ und macht damit einen verhängnisvollen Fehler. Die Crew



schauf in diese Richtung, nach rechts vorne. Tatsächlich kommt die Boeing aber von links. Der Cockpit Voice Recorder, der auf einem Endlosband alle Geräusche der jeweils letzten 30 Minuten aufzeichnet, registriert einen Satz des Kapitäns: „Wo ist er“, flucht Alexander Gross. „Er ist hier links“, sagt sein Navigator.

Noch 13 Sekunden:

Die Boeing-Crew, die den kompletten Funkverkehr mitgehört hat und deshalb wissen muss, dass auch die Tupolew nach unten in ihre Richtung ausweicht, hat ihr eigenes Sinkmanöver noch weiter verschärft. Der kanadische Kopilot meldet dem Lotsen diesen „TCAS-Descent“. Erst jetzt weiß der Skyguide-Mann am Boden, das sich am Himmel die Antikollisionsautomatik eingeschaltet hat und mit seinen eigenen Anweisungen konkurriert. Aber er hat den Satzketzen nicht gehört. Denn exakt zeitgleich funkt wieder der ahnungslose deutsche Ferienflieger, der auf seiner Frequenz diese Tragödie nicht mithören kann, dazwischen, um einen „Positive contact“ mit der Tower Friedrichshafen zu melden. Lotse Peter Nielsen sitzt wieder am anderen Radarschirm.

Noch acht Sekunden:

Das TCAS verlangt in der Tupolew, einen ursprünglich angeordneten, aber nicht befolgten Steigflug zu verstärken. „Increase climb.“ Der miss-trauische Navigator insistiert wieder bei seinem Kapitän: „Es sagt steigen.“ Kapitän Gross vertraut auf den Lotsen und lässt die Maschine weiter sinken.

Noch fünf Sekunden:

Der DHL-Kopilot schreit seinem Captain zu: „Descent hard“, steiler Sinkflug.

Noch 3,8 Sekunden:

Die Boeing-Crew sieht in der pechschwarzen Nacht erstmals die heranrasende Tupolew. Der Flugdatenschreiber registriert: Kapitän Paul Philipp will nach unten ausweichen und drückt das Steuerhorn bis zum Anschlag nach vorn.

Noch 1,8 Sekunden:

Die Tupolew-Besatzung sieht die heranrasende Boeing. Alexander Gross will nach oben ausweichen und reißt in einem verzweifelten Versuch sein Steuer nach hinten.

0,1 Sekunden:

Cockpit und Rumpf der Boeing schießen unter dem Bauch der Tupolew durch, ohne die Maschine zu berühren. Einen Wimperschlag später wird ihr eigenes Seitenleitwerk zum Verhängnis.

23:35 Uhr, 31,5 Sekunden:

Diese senkrecht aufragende Heckflosse der Boeing kracht in Höhe des Notausstiegs in die Tupolew und zerschneidet deren Rumpf. Beide Tragflächen der russischen Maschine und das Heckteil mit den drei Triebwer-

ken brechen weg, fangen Feuer und stürzen auf Randbereiche um die Ortschaft Brachenreute. Dutzende von Passagieren werden durch den rapiden Druckabfall innerhalb von Sekundenbruchteilen aus 34 890 Fuß (10 675 Meter) Höhe in die Tiefe geschleudert. Die Außentemperatur beträgt minus 52 Grad. Flugmediziner werden später sagen, die Menschen hätten nichts mehr gespürt.

Nach der Kollision, 23:35:40 Uhr:

Der Flugdatenschreiber der Boeing fällt aus. Er hat in wilden Zacken die ersten acht Sekunden nach der Kollision abgespeichert. Durch die abgerissene Heckflosse verliert die Maschine ihre Hydraulikflüssigkeit und ist, obwohl Rumpf und Tragflächen noch unbeschädigt sind, nicht mehr steuerbar. Sie stürzt ab, dreht sich immer schneller um ihre Längsachse, bis die Fliehkräfte so stark werden, dass kurz vor dem Aufschlag die Triebwerke unter den Tragflächen abreißen. Die Maschine bohrt sich bis zu vier Meter tief in ein Waldstück bei Taisersdorf.

23:35:47 Uhr:

Aufzeichnung des Cockpit-Voice-Recorders der Tupolew: laut anschwellende Windgeräusche ... Beep-Signale ... Schreie ... Stille.

Flugsicherung Karlsruhe, 23:35:47 Uhr:

Die letzte verzweifelte Hoffnung stirbt. 15 Sekunden lang denken die Lotsen, es könnte mit jener Handbreit Luft noch einmal gut gegangen sein, weil ihr Computer bis zuletzt errechnet hatte, dass sich die beiden Jets verfehlen könnten. 15 Sekunden lang fliegen die beiden Maschinen im Radar wieder voneinander weg, weil die Software vorausrechnet und ein nicht aktuelles Bild liefert. Dann verschwinden die Symbole. Wenig später werden sie ihren Safety-Manager Ralph Reinwarth aus dem Bett klingeln. Reinwarth ist so geschockt, dass ihm seine Lebensgefährtin die kurze Fahrt im eigenen Auto verbietet. Sie ruft ein Taxi. Als Reinwarth im Controller-Raum in Karlsruhe eintrifft, sind dort „die Emotionen so dicht, dass sie ein ganzes Fußballstadion zum Heulen gebracht hätten“. Stunden später steht der Lotse, der hilflos Augenzeuge am Bildschirm wurde, auf und geht. „Ihr seht mich hier nie wieder“, sagt er. Psychologen helfen ihm über den Schock hinweg, Tage danach traut er sich wieder an den Schirm.

Operation Center Skyguide Zürich, 23:36:01 Uhr:

Der Lotse hat den deutschen Ferienflieger endgültig nach Friedrichshafen verabschiedet, kehrt an seinen ersten Radarschirm zurück und ruft noch zweimal die Tupolew. „Bravo Tango Charlie“ antwortet nicht mehr. Er greift zum Telefonhörer, drückt die Taste für Karlsruhe, und plötzlich steht die Leitung wieder. Bei Rhine Radar hören sie die Verzweiflung in seiner Stimme. Seine brennende Frage, ob die Tupolew womöglich auf die Karlsruher Frequenz gewechselt hat und ihm deshalb nicht mehr antwortet. Erst als er mit Rhine Radar gesprochen hat, realisiert er die Katastrophe.

Bei Überlingen, 23:37:27 Uhr:

Der Cockpit Voice Recorder der Tupolew stoppt. Der automatische Stimmenrekorder hatte seit dem Zusammenstoß noch eine Minute und 55 Sekunden funktioniert. So lange dauerte der Absturz aus fast 11 000 Meter Höhe. Eine Ewigkeit jenseits aller Vorstellungskraft. Der Rumpf der Tupolew stürzt knapp 1,5 Kilometer nordwestlich von Überlingen auf eine Wiese.
Meinrad Heck

PS: Diese Rekonstruktion basiert auf umfangreichen Recherchen des Autors aus dem Jahr 2002. Eine erste Version war bereits 2003 zum ersten Jahrestag der Katastrophe publiziert worden. Nach Erscheinen des offiziellen Untersuchungsberichtes wurden die Recherchen durch wenige neu bekannt gewordene Details ergänzt und jetzt aktualisiert, d. Red.



✈ Am 9. April 1967 führte die B737 ihren Erstflug durch.
Photo: Boeing

Fast vergessen – die 737 wurde 45!

Das erste halbe Jahr 2012 war alles andere als eine „Saure-Gurken-Zeit“. Aufreibende Tarifverhandlungen mit der DFS und der Frankfurter Flughafengesellschaft, Schadensersatzforderungen gegen die GdF, Inbetriebnahme der Nordwestpiste in Frankfurt und damit verbunden die inzwischen höchst(verwaltungs)richterliche Bestätigung des Nachtflugverbots, Zoff um die Abflugstrecken am neuen Hauptstadtflughafen in Berlin und um die Frage einer weiteren Piste in München sowie die Aufnahme einer neuen Berufsgruppe in die Gewerkschaft. Das alles hat natürlich auch die Redaktion an den Rand ihrer Kräfte und zu einer etwas ungewöhnlichen Erscheinungsfolge des „flugleiters“ geführt. Dabei konnte natürlich schon vergessen werden, dass die B737 vor etwas mehr als 45 Jahren (genau am 9. April 1967) ihren Erstflug durchgeführt hat.



von
Werner
Fischbach

Dennoch soll nachträglich der Versuch unternommen werden, an dieses Ereignis zu erinnern. Aus zwei Gründen – weil es sich bei der B737 um das erfolgreichste und meistverkaufte (Jet)Verkehrsflugzeug handelt und weil es ohne deutsches Drängen wohl kaum das Licht der Welt erblickt hätte. Denn eigentlich wollte Boeing dieses zweistrahlige Kurz- und Mittelstreckenflugzeug gar nicht bauen. Schließlich befanden sich mit der DC-9 und der BAC 1-11 schon zwei Luftfahrzeugmuster dieser Kategorie auf dem Markt. Nur durch das Drängen des damaligen Technikvor-

stands der Lufthansa, Prof. Gerhard Höltje, entschloss sich Boeing zum Bau des „Bobbies“, wie die B737 gerne genannt wurde (eine andere, weniger schmeichelnde Bezeichnung lautete „Fat Albert“). Um mit dem Flugzeug relativ schnell auf den Markt kommen zu können (offiziell hatte Boeing das Programm am 19. Februar 1964 gestartet), wurden viele Systeme sowie die Rumpf- und Cockpitform der B707 und B727 verwendet. Am 9. April 1967 startete die erste Maschine (N73700) in Renton zu ihrem Jungfernflug und landete zweiinhalb Stunden später auf dem Paine Field bei Seattle. Die ersten beiden Exemplare (D-ABEA und D-ABEB) wurden am 27. Dezember 1967 an die Lufthansa ausgeliefert.

Allerdings war die erste Version, die Boeing 737-100 nicht gerade ein Verkaufsschlager. Nur 30 Maschinen wurden ge-



baut. Davon gingen 22 an die Lufthansa, fünf an Malaysia-Singapore Airlines und zwei an die Avianca. Diese beiden Exemplare waren eigentlich für die Luftwaffe als VIP-Flugzeuge vorgesehen, wurden jedoch nicht abgenommen. Die letzte B737-100 wurde am 27. Juli 1973 an die NASA ausgeliefert. Der Durchbruch gelang mit der B737-200, die um 1,83 Meter gestreckt worden war und am 8. August 1967 ihren Jungfernflug durchführte. Ein Datum, das irgendwie besser zu dieser Ausgabe des „flugleiters“ passt. Entscheidend war, dass mit United Airlines eine der großen amerikanischen Fluggesellschaften sich für dieses Modell entschied. Weitere Airlines wie Pacific Airlines, Aer Lingus oder Piedmont Airlines folgten. Auch die Lufthansa entschied sich für die Nachfolgemuster, um ihre Kurzstreckenflotte zu erweitern und die –100 zu ersetzen.

1984 stellte Boeing die B737-300 vor, deren Rumpf erneut gestreckt wurde und die mit neuen Triebwerken (CFM56) ausgerüstet wurde. Wenig später folgten die –400 und –500 – Versionen, wobei bei der ersteren der Rumpf gestreckt und bei der letzteren der Rumpf fast auf das Maß der –200 verkürzt wurde. Nachdem sich Airbus auch auf dem Gebiet der Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge gemauert hatte und die A320-Familie zu einer ernsthaften Konkurrenz wurde, entwickelte Boeing die 737 weiter und brachte unter der Bezeichnung B737NG (New Generation) zwischen 1997 und 2007 die Modelle –600/700/800 sowie –900/900ER auf den Markt. Dazu kommen noch die Businessjetversionen, die auf der –700 bzw. –800 beruhen. Inzwischen sind sie durch ihre Winglets leicht zu erkennen, die entweder bereits ab Werk damit ausgeliefert oder später entsprechend nachgerüstet wurden. Allerdings sind nicht alle B737NG auch mit Winglets ausgerüstet

Die neueste und größte Version, die B737-900ER, kann bis zu 215 Passagiere an Bord nehmen. Und damit erhielt die B757 plötzlich Konkurrenz im eigenen Hause. Konsequenterweise wurde die Produktion dieses Flugzeugmusters inzwischen auch eingestellt. Dass sich auch das Militär der B737 bedient und sie zu diversen Zwecken einsetzt, darf natürlich nicht verschwiegen werden. Aber die B737 ist in erster Linie ein ziviles Luftfahrzeugmuster und deshalb soll auf die unterschiedlichen Militärversionen nicht eingegangen werden.

Die B737 ist auch weiterhin ein Erfolgsmodell. Bis Ende 2011 wurden mehr als 9 300 Exemplare hergestellt. Die 10 000 – Marke dürfte nicht mehr entfernt sein. Am 13. April 2012 wurde das 4000. Exemplar der B737NG, eine B737-700, an China Southern ausgeliefert. Nun hat Boeing, um der von Airbus lancierten A320neo – Familie Paroli bieten zu können, die Entwicklung B737MAX angekündigt. Rund 1 000 Bestellungen sollen schon vorliegen. Die Erfolgsgeschichte der B737 geht also weiter. Auch wenn sie mit ihrer Urahnin B737-100 nicht mehr so viel gemein hat.

Un- und Zwischenfälle mit B737

Seit 45 Jahren befindet sich die B737 nun in der Luft. Und da ist es als normal anzusehen, dass sich mit diesem Flugzeug-

muster auch zahlreiche Un- und Zwischenfälle ereignet haben. Sie alle aufzählen zu wollen, würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen. Dennoch sollen drei Ereignisse aufgeführt werden. Weil sie entweder Geschichte geschrieben haben oder sich bei einer deutschen Fluggesellschaft ereignet haben.

Traurige Berühmtheit erlangte eine B737-230C der Lufthansa, welche das Kennzeichen D-ABCE trug und auf den Namen „Landshut“ getauft worden war. Die Maschine wurde am 13. Oktober 1977 auf dem Flug von Palma de Mallorca nach Frankfurt (LH181) von einem vierköpfigen Terrorkommando (zwei Frauen und zwei Männer) der PFLP (Popular Front for the Liberation of Palestine / Volksfront zur Befreiung Palästinas) im französischen Luftraum gekapert und nach Rom entführt. Dort wurde die B737 aufgetankt und der Anführer der Terroristen, der sich als Captain Martyr Mahmud bezeichnete (eigentlich hieß er Zohair Youssif Akache), gab dort seine Forderungen bekannt: die Freilassung der elf in Deutschland inhaftierten RAF-Mitglieder sowie zwei ihrer Gesinnungsgenossen, die in türkischer Haft einsaßen. Zusätzlich forderten die Entführer die Zahlung von 15 Mio. US\$. Die „Landshut“ flog über Larnaka und Bahrain nach Dubai. Dort gelang es dem Kapitän, Jürgen Schumann, bei einem „Outside-Check“ die Sicherheitsbehörden über die Lage an Bord des Flugzeugs und die Zahl der Entführer zu unterrichten. Weil er jedoch nach Meinung von Captain Mahmud zu lange weg gewesen war, drohte er Schumann, ihn bei einem weiteren Vorfall zu erschießen.

Danach flog die B737 nach Aden, wo die Pisten von den Behörden blockiert worden waren. Da der Treibstoff zuneig ging, entschlossen sich die beiden Piloten, auf einem Sandsteifen neben der Piste zu landen. Als Jürgen Schumann danach das Flugzeug verließ, um das Fahrwerk zu inspizieren und erst nach einer Stunde zurückkehrte, machte Mahmud seine Drohung wahr und erschoss den Kapitän. Co-Pilot Jürgen Vietor flog danach das Flugzeug alleine nach Mogadischu, wo er am frühen Morgen des 17. Oktobers landete. Dort wurden die Entführer durch Verhandlungen so lange hingehalten, bis ein Sonderkommando des Bundesgrenzschutz (GSG 9) landen und sich auf die Stürmung der Boeing vorbereiten konnte. Kurz nach Mitternacht des 18. Oktobers stürmte das Kommando das Flugzeug. Dabei wurden drei der vier Terroristen getötet, eine Stewardess und ein Polizist wurden leicht verletzt. Die B737 wurde später nach Deutschland geflogen und bis 1985 von der Lufthansa einge-

setzt. Danach wechselte sie mehrmals den Besitzer und wurde am 14. Januar 2008 als PT-MTB von der brasilianischen Fluggesellschaft TAF (Transporte Aéreo Fortaleza) außer Dienst gestellt.

Ein etwas kurioser Unfall ereignete sich am 28. April 1988 mit einer Boeing 737-297 (N73711) der Aloha Airlines, die von Hilo nach Honolulu unterwegs war. Als das Flugzeug seine Reiseflughöhe von 24 000 Fuß erreicht hatte, bildete sich ein kleiner Riss an der Rumpfoberschale, der sich in den nächsten Minuten sehr schnell erweiterte. Dies führte letztlich zu der kompletten Ablösung des Kabinendachs zwischen dem Cockpit und der Flügelvorderkante und zu einer schlagartigen Dekompression der Kabine. Den Piloten gelang es, das Flugzeug, das später als „737-Cabrio“ bezeichnet werden sollte, auf dem Flughafen Kahului sicher zu landen. Zwei der Stewardessen wurden dabei verletzt; eine weitere wurde durch das offene Dach nach außen gezogen. Ihre Leiche wurde bis heute nicht gefunden.

Wesentlich tragischer stellt sich die Geschichte einer B737-230 (D-ABHD) der Condor dar. Am 2. Januar 1988 befand sie sich auf einem Ferryflug von Stuttgart nach Izmir, wo sie während des Anflugs aufgrund eines Navigationsfehlers 10,5 Seemeilen von der Piste entfernt gegen einen Hügel flog. Die Maschine brannte aus und wurde völlig zerstört. Alle 16 Insassen (neben der Besatzung befanden sich noch 11 Angehörige der Condor an Bord) kamen dabei ums Leben. Der Verfasser dieses Beitrags kann sich sehr genau an diesen Unfall erinnern. Denn er befand sich im Dienst, als die Unfallmeldung aus Izmir über den Fernschreiber tickerte. Und er weiß noch sehr genau, dass in der Anflugkontrolle und auf dem Tower danach eine sehr gedrückte Stimmung herrschte.



→ Mit der B737-230 erweitere Lufthansa ihre Kurzstreckenflotte und löste die –100 ab
Photo: Harald M. Helbig



→ Mit der B737NG reagierte Boeing auf den Erfolg der A320-Familie – Hapag Lloyd B737- 8K5 in München
Photo: W. Fischbach



WOW air erfolgreich gestartet

Beinahe zeitgleich mit der Gründung der Air Cargo Germany, die wir in Ausgabe 3/2011 vorgestellt hatten, entstand in Leipzig eine weitere Frachtfluggesellschaft. Hierbei schlossen sich mit der Lufthansa und der Deutschen Post zwei Unternehmen zusammen, die eigentlich bereits über eigene Frachtairlines verfügten.

Berlin, 6. Juni 2012.

Der neue isländische Carrier WOW air ist am 05. Juni 2012 planmäßig erstmals in Berlin, Stuttgart und Köln gelandet. Die beiden Maschinen des Typs Airbus A320 wurden an den deutschen Flughäfen standesgemäß mit einer Wassertaufe der Flughafenfeuerwehr empfangen.

Service an Bord ist bei WOW air Chefsache

Was WOW air besonders macht, sind nicht nur die preiswerten, zuverlässigen und komfortablen Direktflüge nach Island, sondern auch der Service. Der ist bei WOW air Chefsache – Skuli Mogensen, der Vorstandsvorsitzende, und der WOW air CEO Baldur Baldursson werden persönlich einmal monatlich als Flugbegleiter dafür sorgen, dass die Islandreise der Passagiere schon mit dem Flug beginnt. Von den deutschen Destinationen fliegt WOW air ab sofort immer dienstags und don-

nerstags in die nördlichste Hauptstadt Europas. Weitere Infos zum Sommerflugplan des Carriers, der bis zum 3. September 2012 gültig ist, unter <http://www.wowair.com/de>

Über WOW air

WOW air wurde 2011 in Island gegründet und verbindet ab Juni 2012 Berlin, Köln, Stuttgart, Zürich, Basel, London, Kopenhagen, Paris, Lyon, Warschau, Krakau, Kaunas und Alicante mit Reykjavik.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Pressebüro WOW air
Matthias Grünewald c/o public link GmbH
Tel. +49(0)30-44 31 88 13
Fax +49(0)30-44 31 88 10
E-Mail: wowair@publiclink.de

➔ *Der Erstflug wurde in Stuttgart mit der traditionellen Wasserdusche empfangen*

Photo: W. Fischbach



Photos: AeroLogic



AeroLogic – Flying boxes

Beinahe zeitgleich mit der Gründung der Air Cargo Germany, die wir in Ausgabe 3/2011 vorgestellt hatten, entstand in Leipzig eine weitere Frachtfluggesellschaft. Hierbei schlossen sich mit der Lufthansa und der Deutschen Post zwei Unternehmen zusammen, die eigentlich bereits über eigene Frachtairlines verfügten.

Blitz 07-343 GmbH

Über ihre Töchter Lufthansa Cargo mit DHL Express gründeten die Deutsche Lufthansa AG und die Deutschen Post World Net diese gemeinsame Frachtfluggesellschaft, die am 12. September 2007 unter der provisorischen Bezeichnung „Blitz 07-343 GmbH“ ins Handelsregister eingetragen wurde. Das Unternehmen mit Sitz in Leipzig, an dem die Tochterfirmen jeweils 50% der Geschäftsanteile halten, wurde mit einem Stammkapital von 100.000.- Euro ausgestattet. Mit der Geschäftsführung wurde vorübergehend Nicole Lotz betraut. Den endgültigen Namen des Joint Ventures würde man zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben. Am 28. Januar 2008 war es schließlich soweit: Der Öffentlichkeit wurde der Firmennamen „AeroLogic GmbH“ feierlich vorgestellt. Für die Airline bestellte man acht Boeing 777-200LR(F) zur Auslieferung ab Februar 2009. Die Ladekapazität dieses Modells beträgt 106 Tonnen Fracht im Haupt- und Unterdeck.

Natürlich stellt sich Frage nach den Gründen für ein Joint Venture zweier Unternehmen, die bereits Cargoairlines in ihrem Portfolio aufweisen. Sie dürfte sich unter anderem damit beantworten lassen, dass die wirtschaftlichen Risiken einer Erhöhung der Langstrecken-Frachtkapazität mit neuen Flugzeugen auf mehrere Partner gleichmäßig verteilt sind.

AeroLogic GmbH

Als Schwerpunkt der neuen Fluggesellschaft wurde der Luftfracht- und Expressgütertransport nach Asien festgelegt. Die Geschäftsführung übernahmen nun Dr. Thomas Papke (Lufthansa Cargo) zusammen mit Thomas Pusch (DHL). Als Leiter

„Human Resources“ konnte Wolfgang John (ehemals Geschäftsführer der Aero Lloyd und Hapag Lloyd) gewonnen werden. Bereits 2010 sollte die Gewinnzone erreicht werden. Als Umsatz bis zum Jahr 2011 waren 550 Mio. Euro angepeilt. Allerdings veröffentlicht AeroLogic bis heute keine konkreten Angaben, weder über ihre Frachtzahlen noch über ihre Umsätze.

Die Aufnahme des Flugbetriebs war für den April 2009 ins Auge gefasst worden. Allerdings konnte dieser Termin aufgrund von Lieferverzögerungen durch Boeing nicht gehalten werden, weshalb sich der Erstflug um mehrere Monate verschob.

Nachdem Mitte Mai 2009 die erste Boeing 777-200 in Leipzig eintraf, erteilte das LBA am 26. Mai die Betriebsgenehmigung mit der Nummer D-159 EG. Die weitestgehend in weiß gehaltene nüchterne Lackierung ohne eigenes Logo darf zu Recht als enttäuschend bewertet werden. Der Erstflug war nun für den 26. Juni 2009 geplant.

Der Flugbetrieb

Stattdessen fand der erste kommerzielle Flug schließlich am 29. Juni 2009 mit der Flugnummer „BOX530“ auf der Strecke Leipzig – Bahrain – Singapur – Neu Dehli – Leipzig statt. Dieses Routing wurde anfänglich viermal wöchentlich, aber bereits ab August 2009 zehnmal wöchentlich angeboten.

Das Konzept von AeroLogic sieht vor, dass die Frachtflugzeuge wochentags für DHL fliegen, während Lufthansa Cargo an den Wochenenden über die Maschinen verfügen kann. Dies soll eine optimale Auslastung der Flotte sicherstellen. Nach Auslieferung zweier weiterer Boeing 777 im Dezember 2009



wurde ab dem 05. Januar 2010 täglich Leipzig mit Hongkong und seit dem 16. Januar an den Wochenenden Frankfurt/Main mit Atlanta und Chicago verbunden.

Weitere 777-Frachter ermöglichten einen kontinuierlichen Ausbau und eine Verdichtung des Streckennetzes. Es umfasst heute rund 24 regelmäßig angeflogene Ziele in Europa, Nordamerika und Asien. Ende November 2010 konnte der letzte von acht Boeing 777 entgegen genommen werden. Die Geschäftsführung erfuhr schon zum März 2010 eine Veränderung: Jörg Eberhardt ersetzte Dr. Thomas Papke und im Juli übernahm Ulf Weber, einer der Söhne des ehemaligen Lufthansa-Chefs Jürgen Weber, die Aufgaben von Thomas Pusch.

Die Mitarbeiterzahl stieg von zwanzig Anfang 2008 auf heute rund 230, von denen 175 Angestellte dem Cockpit-Personal angehören. Am 21. August 2010 meldete die Presse eine kleine Weltpremiere, die sicherlich Eingang in gewisse Rekordbücher gefunden haben dürfte: Erstmals waren drei Pilotinnen im Cockpit eines Frachtflugzeuges verantwortlich für die Flugdurchführung. Besonderes Augenmerk richtet AeroLogic auf die Rekrutierung neuer Piloten. Daher besteht seit November 2011 bei der Ausbildung von Nachwuchspiloten eine Kooperation mit der Essener Flugschule TFC Käufer, die bereits erfolgreich mit Air Berlin zusammenarbeitet.

Ob AeroLogic Profit einfliegt ist, wie erwähnt, nicht bekannt. Jedoch dürfte sich das Engagement von Lufthansa wenigstens bei der Entscheidungsfindung für einen Nach-

folger der MD-11 ihrer Tochter Lufthansa Cargo gelohnt haben. Denn sie bestellte, wohl auch aufgrund der Erfahrungen mit dem Muster bei AeroLogic, im Mai 2011 fünf Boeing 777-Frachter für Lufthansa Cargo. Selbstverständlich bestünde auch die Möglichkeit, beispielsweise infolge veränderter wirtschaftlicher Umstände oder als Druckmittel bei Tarifstreitigkeiten, die neuen Flugzeuge kurzfristig der AeroLogic zu überstellen.

H. M. Helbig

STECKBRIEF

Name: AeroLogic GmbH

Sitz: Schkeuditz

Basis: Leipzig/Halle

IATA-Code: 3S

ICAO-Code: BOX

ICAO callsign: „German Cargo“

Luftfahrzeugmuster: **B772** (D-AALA, D-AALB, D-AALC, D-AALD, D-AALE, D-AALF, D-AALG, D-AALH)

Deutsche Flughäfen: EDDP/LEJ, EDDF/FRA

Homepage: www.aerologic.aero

AERO 2012 – keine ATC-Messe, aber...



→ Die „America“-Ju wurde mit dem Schriftzug des Hauptponsors versehen
Photo: W. Fischbach



von
Werner
Fischbach

Nein, eine ATC-Messe ist die AERO in Friedrichshafen nun wirklich nicht. Die findet bekanntlich in Amsterdam statt. Aber die AERO ist wohl die größte europäische Messe für die Allgemeine Luftfahrt (nun ja, das Militär gab sich zwar auch die Ehre, aber dominierend war es nicht). Dieses Jahr fand sie vom 18. bis 21. April statt und auch wenn die Zahl der Fachbesucher von 33 400 im letzten Jahr auf 30 800 zurückgegangen ist, gaben sich sowohl die Messeleitung als auch die Aussteller zufrieden. So meinte zum Beispiel Christian Dries, der Geschäftsführer Diamond Aircraft Industries GmbH: „Die diesjährige Messe war die beste.“

Insbesondere die UL-Fliegerei scheint sich im Steigflug zu befinden. Das ist auch nicht weiter verwunderlich. Die Maschinen sind um einiges preiswerter als die Konkurrenz der E-Klasse, sind leise sowie sparsam im Unterhalt. Dazu kommt, dass die entsprechende Pilotenlizenz einfacher zu erwerben ist. Aber auch die etwas größeren Fluggeräte befinden sich, wenn man den Ausstellern glaubt, im Aufwind. Was da zum Beispiel von Diamond oder von Tecnam gezeigt wurde, war erstaunlich und insbesondere Towercontroller von Flughäfen mit starkem Mischverkehr konnten sich ein Bild machen, was da zukünftig auf sie zukommt. Wobei auch die Präsentation von verbrauchsgünstigen Diesel- und Hybridmotoren sowie Elektroantriebe großes Interesse fand.

Die Hersteller von Businessjets dürfen wieder positiv in die Zukunft blicken. Dies meinte zumindest Peter Pletschacher, Luftfahrtjournalist und Präsident des Luftfahrt-Presse-Clubs, auf einem Branchengespräch zum Messeauftakt. Dabei sollen Flugzeuge der „gehobenen Mittelklasse“ die besten Chancen haben. In Nordamerika und Europa wird wohl die Masse der Abnehmer zu finden sein. Obwohl – in China wird mit einem Zuwachs von 20% gerechnet. Generell wird bei den Businessjets ein Plus von durchschnittlich sieben Prozent erwartet. Pletschachers Wort in Gottes Ohr. Oder in das der Hersteller.

Natürlich hatten nicht nur die Flugzeughersteller ihre Stände in Friedrichshafen aufgebaut. Auch die Produzenten von diverserem Luftfahrtzubehör sowie Verbände und Organisationen wie die EASA, der Deutsche Wetterdienst oder die Organisation Mayday zeigten Flagge. Die DFS war mit einem großen Stand da. Dort konnten sich nicht nur die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt mit den entsprechenden Informationen eindecken und sich über die Dienstleistungen des Fluginformationsdienstes vertraut machen; vielmehr konnten die Besucher schon mal testen, ob sie für den Beruf des Controllers geeignet wären. Bleibt zu hoffen, dass einige nicht nur das Interesse an unserem Job gefunden haben, sondern sich auch bei der DFS bewerben.

Ju 52 goes West

Eine gemeinsame Pressekonferenz des bekannten Kofferherstellers RIMOWA, der Schweizer JU-Air und der amerikanischen EAA (Experimental Aircraft Association) weckte be-

sonderes Interesse. Denn die Schweizer Ju Air hat sich zu ihrem 30-jährigen Jubiläum etwas Besonderes vorgenommen – einen Besuch in den USA. Wobei eine ihrer Ju 52 nicht zerlegt werden und den Atlantik mit dem Schiff überqueren soll, sondern – wie es sich für ein Flugzeug gehört – dies auf dem Luftweg tun. Gesponsert wird das Unternehmen von den Firmen Rimowa, deren Schriftzug auf der Ju-52 zu sehen ist, und Sennheiser. Die Vorbereitungen wurden getroffen – auf den Zwischenflugplätzen wurde Treibstoff bereitgestellt, die Übernachtungen für die Besatzungen gebucht und die Ju 52 HB-HOT technisch fit gemacht. Die Motoren wurden überholt und praktisch auf eine Null-Stundenzahl gebracht.

Mitte Juni soll es losgehen. Die Route führt von Dübendorf bei Zürich über Leverkusen, Norwich, Wick, Vagar, Reykjavik, Kulusuk, Narsarsuaq, Nuuk, Iquluit, Goosebay nach Auburn/Maine in den USA, wo natürlich dem Starliner (Superstar Constellation) der Lufthansa ein Besuch abgestattet werden soll. Da die Ju 52 bekanntlich nicht allzu schnell unterwegs und auch die Reichweite nicht besonders groß ist, stellt die Überquerung des Atlantiks sowie die Südumrundung Grönlands (wegen der Dienstgipfelhöhe der Ju 52 und der Höhe der Gebirgsmasse kann von Kulusuk in Ostgrönland nicht der direkte Weg nach Nuuk eingeschlagen werden) eine besondere Herausforderung dar. Deshalb werden für den Flug

die Passagiersitze aus- und dafür Benzinfässer eingebaut. Insgesamt 3 600 Liter können so zusätzlich an Bord genommen und die Flugdauer der Ju 52 auf zehn Stunden verlängert werden. Was einer Reichweite von ca. 1 800 km entspricht. Die Ankunft in Auburn ist für den 26. Juni vorgesehen.

Von Auburn, wo die Benzinfässer aus- und die Passagiersitze wieder eingebaut werden sollen, geht es dann zu weiteren Zielen in den USA und in Kanada. Los Angeles (Van Nuys Airport), Denver (Front Range Airport), Waterloo, Toronto (Billy Bishop City Airport), New York (White Plains Airport) und – gewissermaßen als Highlight – der Wittmann Regional Airport von Oshkosh stehen auf dem Programm. Wo die Ju 52 vom 21. bis 29. Juli an der EAA Air Venture teilnehmen wird. Der Rückweg nach Dübendorf soll dann auf demselben Weg erfolgen. Nur eben in der umgekehrten Reihenfolge.

Ein strammes Programm also. Es wird die Ju Air, ihre Piloten, Techniker und Flugbegleiter vor gewisse Herausforderungen stellen. „Aber“, so meinte Ju 52 – Pilot Kurt Waldmeier, „im Jahr 2000 sind wir bis nach Tokio gekommen. Und da werden wir die USA wohl auch schaffen“.

→ *Die Aussichten sind nicht schlecht –
Businessjets auf der AERO*
Photo: W. Fischbach



Vereinigung Cockpit mit neuem Vorstand – Offener Brief

Präsident Ilja Schulz: Flugdienstzeitregelungen als zentrales Thema

Die Vereinigung Cockpit, der Berufsverband der Verkehrsflugzeugführer in Deutschland, hat am 24. April 2012 einen neuen Vorstand gewählt.

Als neuer Präsident wird Flugkapitän Ilja Schulz den Verband in den nächsten drei Jahren gemeinsam mit seinem Team führen. Der 44jährige fliegt seit 2001 als Kapitän bei Lufthansa Cargo. Der Vorstand umfasst neun weitere Mitglieder und wurde bei einer Wahlbeteiligung von 47 Prozent in sein Amt gewählt.

Ilja Schulz dankte dem scheidenden Präsidenten Winfried Streicher für seinen unermüdlichen ehrenamtlichen Einsatz für die Interessen der deutschen Verkehrspiloten.

Nach seiner Wahl stellte Ilja Schulz den Mitgliedern der Vereinigung Cockpit die Schwerpunkte seiner Amtszeit vor. Neben tarifpolitischen Zielen und politischen Herausforderungen benannte er die Einführung der europaweit harmonisierten Flugdienst- und Ruhezeitregelungen als das zentrale Thema der nächsten Monate: „Die Sicherheit im Luftverkehr darf nicht dem Profit der Fluggesellschaften untergeordnet werden. Gemeinsam mit den anderen Pilotenverbänden in Europa werde ich alles daran setzen zu verhindern, dass die Flugsicherheit in Deutschland und Europa durch die neuen Regelungen Schaden nimmt.“

Um ihrer Sorge um die geplanten Flugdienstzeitregeln Ausdruck zu verleihen, wendet sich die Vereinigung Cockpit gemeinsam mit der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation und dem Deutschen Fliegerarztverband in einem Offenen Brief an die deutsche Politik. Die Verbände appellieren darin an die Verantwortlichen, alle ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zu nutzen, um die Verpflichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit nach dem höchstmöglichen Sicherheitsstandard Wirklichkeit werden zu lassen. Sie fordern, dass die neuen Bestimmungen für das Fliegende Personal die vorhandenen wissenschaftlichen Forschungsergebnisse über die menschliche Leistungsfähigkeit berücksichtigen und die wirtschaftlichen Interessen der Airlines im Sinne der Sicherheit hintenan stellen. Ein Rückschritt, wie er nach derzeitiger Planung vorgesehen wäre, verstößt gegen die Statuten der EU, sowie der internationalen zivilen Luft-

fahrtorganisation ICAO, zu deren Einhaltung sich die europäischen Staaten verpflichtet haben, und gefährdet somit die Flugsicherheit.

Hinweis für Redaktionen:

Den Offenen Brief zum Download finden Sie unter http://www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/presse/2012_04_23_Offener%20Brief_VC_UFO_DfV.pdf

Für Rückfragen:

Jörg Handweg,
Vorstand Öffentlichkeitsarbeit und Pressesprecher:
Tel. 0176 / 16 959 000; VC-Pressestelle: T
el. 069 / 69 59 76 102



15-jähriges Jubiläum von Star Alliance

Vor 15 Jahren gründeten fünf Unternehmen die „Star Alliance“ den ersten multilateralen Airline-Zusammenschluss der Luftfahrtgeschichte. Die Erstmitglieder Air Canada, Lufthansa, Scandinavian Airlines, THAI und United waren sich bewusst, dass mit fortschreitender Globalisierung der Bedarf an internationalen Flugreisen zu immer mehr Zielorten eine immer wichtiger würde. Da keine einzelne Fluggesellschaft diesen Bedarf decken konnte, gründeten die genannten fünf Airlines das Star Alliance Netzwerk mit dem Ziel, zur „führenden globalen Airline-Allianz für den internationalen Kunden“ zu werden. Innerhalb von nur 15 Jahren wuchs das Luftfahrtbündnis von fünf Fluggesellschaften mit insgesamt 6000 täglichen Flugverbindungen zu 578 Zielorten in 106 Ländern zu einem Netzwerk mit 25 Airlines, die mehr als 600 Millionen Passagiere befördern, über 20 500 tägliche Flugverbindungen anbieten und 1293 Ziele in 190 Ländern ansteuern.

wtt



Deutsches Gericht urteilt:

Screenscraper müssen Gebühren offenlegen

Dublin, 13. Juni 2012: Ryanair begrüßt das Urteil des Oberlandesgerichts in Frankfurt, das bestätigt, dass Screenscraper-Webseiten dazu verpflichtet sind, beim Verkauf von Ryanair-Tickets die Vermittlungsgebühren und -entgelte für die Kunden schon beim Beginn einer Buchung kenntlich zu machen.

Das Frankfurter Gericht urteilte, dass die Firma Unister, Betreiber von Seiten wie www.fluege.de und www.ab-in-den-urlaub.de, die Ryanair-Flüge ohne die Erlaubnis der Fluggesellschaft verkauft, ihre Bearbeitungsgebühr von 14,93 Euro für alle Kunden auszuweisen hat.

Ryanair ruft ihre Passagiere dazu auf, ihre Flüge nur direkt auf www.ryanair.de zu buchen. Das Urteil soll sicherstellen, dass Kunden, die ihre Buchungen über entsprechende Screenscraper-Seiten abwickeln, sofort über die Gebühr Unisters von 14,93 Euro pro Passagier, die zu einem erhöhten Endpreis bei einem Ryanair-Flug im Vergleich zu einer Buchung direkt auf www.ryanair.de führt, in Kenntnis gesetzt

werden. Die irische Fluggesellschaft hält deutsche Verbraucherzentralen dazu an, alle anderen Screenscraper-Seiten, die oftmals ihre Gebühren verstecken, auf dieses Urteil aufmerksam zu machen.

Stephen McNamara, Head of Communications bei Ryanair, dazu: „Wir begrüßen das Urteil des Frankfurter Gerichts, welches bestätigt, dass Screenscraper-Services ihre Gebühren nicht mehr verstecken können, sondern in Zukunft mit offenen Karten spielen müssen. Ryanair kämpft bereits seit geraumer Zeit gegen die Services sogenannter Screenscraper. Wir hoffen, dass das Gerichtsurteil die Preisgestaltung solcher Online-Reiseservices nun im Sinne der Kunden transparent macht. Wir rufen deutsche Verbraucherzentralen, vor allem die Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV), dazu auf, sicherzustellen, dass sich in Zukunft alle derartigen Anbieter an die Entscheidung des Oberlandesgerichts in Frankfurt halten und ihre Gebühren für den Kunden sichtbar machen.“





Anke Giesen und Michael Müller verstärken Fraport-Vorstand

Der Aufsichtsrat der Fraport AG hat in seiner Sitzung Michael Müller (54) zum Personalvorstand und Arbeitsdirektor des Unternehmens bestellt. Müller tritt die Nachfolge von Herbert Mai an, dessen Vertrag aus Altersgründen zum 30. September 2012 ausläuft. Er übernimmt die Verantwortung für die Personalabteilung, den Geschäftsbereich Airport Security und den Zentralbereich Einkauf. Weiter entschied der Aufsichtsrat, dass Anke Giesen künftig das Fraport-Vorstandsteam verstärken wird. Die 48jährige soll die Geschäftsbereiche Retail und Immobilien sowie Bodenverkehrsdienste verantworten. Weiter wird sie für die Betreuung und Entwicklung der Konzern-Führungskräfte verantwortlich zeichnen.

„Die Fraport AG hat sich – angefangen vom klassischen Flugbetrieb über die Bodenverkehrsdienste bis hin zum Retail- und Immobiliengeschäft – in den zurückliegenden Jahren zunehmend breiter aufgestellt. Das sehr erfolgreiche internationale Geschäft – es macht bereits etwa ein Drittel des Konzernergebnisses aus – soll weiter ausgebaut werden“, begründete Fraport-Aufsichtsratsvorsitzende Karlheinz Weimar die Entscheidung. Im Hinblick auf die sich bietenden Geschäftschancen und die vielfältigen Herausforderungen sei es richtig, den Fraport-Vorstand auf fünf Personen zu erweitern.

„Ich freue mich, dass wir mit Anke Giesen und Michael Müller zwei Führungspersönlichkeiten mit exzellenten Kompetenzen und einem breiten Erfahrungsfundus gefunden ha-

ben. Frau Giesen hat sich in ihren verschiedenen Berufsstationen über die wichtigen Personalthemen hinaus auch stets stark geschäftspolitisch engagiert, so bei Pfeleiderer als Mitglied des Managementteams bei der Neuausrichtung des westeuropäischen Geschäftsfeldes sowie der Integration neuer Werke in Kanada und den USA oder jetzt als Mitglied des Vorstands der Douglas Holding im Retail- und Immobiliengeschäft. Herr Müller kennt als Fraport-Interner das Unternehmen von der Pike auf, ist in der Region verwurzelt und hat vielfältige Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Betriebsräten und Gewerkschaften“, sagte Weimar.

Anke Giesen verfügt über langjährige und umfangreiche Führungserfahrungen. Nach ihrem Jura-Studium startete sie ihre Karriere bei der Mannesmann Dematic AG als Referentin für Personal und Führungskräfte. Im Jahr 2001 wechselte Giesen zur Pfeleiderer AG, wo sie diverse leitende Funktionen bekleidete, ab 2004 als Leiterin Personal Konzern und Mitglied der Geschäftsleitung des Business Centers Westeuropa. 2009 wurde sie Mitglied des Vorstands bei der Douglas Holding AG.

Michael Müller trat bereits 1984 in die damalige Flughafen-Betreiber-Gesellschaft ein und verantwortete verschiedene leitende Funktionen im Personalbereich. 1997 wurde der Diplom-Volkswirt zum Leiter des Bereichs Personalserviceleistungen ernannt, seit 2009 ist er Geschäftsbereichsleiter Bodenverkehrsdienste der Fraport AG. *Quelle: PM FRA*

Neue Luftfahrtskarten für Schweiz und Frankreich

Kartenmaterial der DFS für Nachbarländer komplett

4.7.2012. – Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH veröffentlicht zwei neue Luftfahrtskarten der Serie „Visual 500“ für die Schweiz und den Nordosten Frankreichs. Damit bietet die DFS Luftfahrtskarten im Maßstab 1:500 000 für alle Nachbarländer Deutschlands an. Die Visual 500 Switzerland wird zum 26. Juli gültig, die Visual 500 France Northeast zum 20. September.

Die Luftfahrtskarte für die Schweiz deckt das schweizerische Staatsgebiet zwischen Bodensee und dem italienischen Como ab. Die Frankreich-Karte zeigt die Region östlich von Paris bis Karlsruhe sowie in Nord-Süd-Ausdehnung von Luxemburg bis Genf. Alle Flugsicherungsinformationen und Angaben zur Topografie sind in der Kartenserie „Visual 500“ im gleichen übersichtlichen Layout der ICAO-Kartenblätter 1:500 000 für Deutschland dargestellt. Straßen- und Autobahnabschnitte sowie Hindernisse wie Windräder oder auch Lifte und Seilbahnen sind detailliert eingezeichnet. Die Kartenlegende erscheint in Deutsch, Englisch sowie in der Sprache des jeweils abgebildeten Landes. In der Visual 500 für

die Schweiz ist sie dabei sowohl in Französisch als auch in Italienisch abgefasst.

„Durch das einheitliche Layout unserer Karten müssen sich Piloten beim Flug ins Ausland nicht umgewöhnen. Beispielsweise haben wir analog unserer ICAOKarten auf der Visual 500 für Frankreich auch Lufträume mit Untergrenze bis Flugfläche 100 eingezeichnet. Die französische ICAO-Karte bildet lediglich Lufträume bis zu 5000 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel ab“, erläutert Hartmut Wiethaup, Leiter der Kartenproduktion im Büro der Nachrichten für Luftfahrer bei der DFS.

Die DFS veröffentlicht bereits Karten für Belgien, die Niederlande, Dänemark, Polen, Tschechien und Österreich. Die Visual 500-Kartenblätter kosten jeweils 12,50 Euro und können im Internet unter www.dfs-aviationshop.de oder bei vielen Luftfahrtbedarfshändlern bestellt werden.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:

Stephanie Schmiedel, Tel. 06103 / 707-1388,

Fax: 06103 / 707-4995

E-Mail: Stephanie.Schmiedel@dfs.de

An- und Abflugverfahren für Kassel-Calden

DFS legt ersten Entwurf vor

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) hat heute auf der Sitzung der „Kommission zur Abwehr des Fluglärms für den Verkehrslandeplatz Kassel-Calden“ ihre ersten Entwürfe für An- und Abflugverfahren nach Instrumentenflugregeln vorgelegt.

Die Verfahren dienen der sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrsabwicklung und fußen auf Annahmen und Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafen-ausbau vom Juli 2007. Gleichzeitig ist die DFS verpflichtet, bei der Planung von Flugverfahren und der Betriebsdurchführung auf die Vermeidung unzumutbaren Fluglärms hinzuwirken. Dazu leistet die Arbeit der Kommission einen wesentlichen Beitrag, da sie die DFS in Fragen des Lärmschutzes berät.

Entsprechend der Ost-West-Ausrichtung der neuen Piste, hat die DFS für die Starts und Landungen in Abhängigkeit der vorherrschenden Windrichtung für An- und Ausflugs- punkte jeweils drei bis vier Varianten vorgelegt, über die die



DFS Deutsche Flugsicherung

Mitglieder der Lärmschutzkommission zu befinden haben. Die Varianten unterscheiden sich in geografischer Lage und Zahl der vom Flugbetrieb Betroffenen.

Gleichzeitig muss der den Flughafen umgebende Luftraum an die neue Situation am Boden angepasst werden. Dieser Luftraum besteht aus einer Kontrollzone und einem sogenannten Luftraum E (Echo).

Der vorläufige Zeitplan bis zur geplanten Inbetriebnahme des neuen Flughafens am 4. April 2013 sieht vor, dass die neuen Verfahren bis spätestens 12. Dezember 2012 durch den Verordnungsgeber, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgesetzt werden sollen. Bis dahin wird die DFS gemeinsam mit allen Beteiligten versuchen, für ihre Streckenführungen einen breitestmöglichen Konsens zu erzielen. Auch wenn die Hauptaufgabe der Flugsicherung darin besteht, sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten und damit ihre Mittel für Lärmschutz begrenzt sind, wird sie alles unternehmen, die negativen Auswirkungen ihres gesetzlichen Auftrags so gering wie möglich zu halten.



→ Beim Einsatz für Delta Connection schloß sich der Kapitän eines Embraerjets der Chautauqua auf der Toilette ein
Photo: Ibalgi/Wikimedia

Defekte Türen haben ihre Tücken. Besonders dann, wenn man sich auf jenes Örtchen, das im allgemeinen als das Stille bezeichnet wird, begeben hat und von dort nicht mehr rauskommt. Weil die Tür klemmt oder einen anderen Defekt aufweist. Dieses Missgeschick hatte einen Kapitän eines Chautauqua Airlines – Flug ereilt, als sich das Flugzeug dem LaGuardia Flughafen von New York näherte. Er trommelte gegen die besagte Tür und fand tatsächlich einen Passagier, der ihm helfen wollte. Doch als dieser den im Cockpit verbliebenen Co-Piloten auf das Missgeschick hinweisen wollte, fürchtete dieser aufgrund des ausländischen Akzents des

Passagiers Übles. Und informierte umgehend ATC, dass sein Kapitän verschwunden wäre und ein Passagier mit ausländischem Akzent ins Cockpit zu gelangen versuchte. Der zuständige Controller empfahl dem Co-Piloten, sich auf eine Notlandung vorzubereiten, „Homeland Security“ wurde informiert und die Luftwaffe alarmiert. Doch bevor eine Alarmrotte der Luftverteidigung sich um das Flugzeug kümmern konnte, gelang es dem Kapitän die Toilettentür einzutreten und ins Cockpit zurückzukehren. Was mit dem Passagier mit dem ausländischen Akzept geschehen ist, konnte leider nicht in Erfahrung gebracht werden. *WeFis*



AUSLIEFERUNG

15.09.
15.11.



REDAKTIONS-SCHLUSS

15.08.
15.10.

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:
Bernd Bockstahler, M. A.,
(Chefredakteur) Hans-Joachim
Krüger, (Leiter des Redaktions-
teams), Lutz Pritschow (Int. Affairs),
Harry M. Helbig (Airports, Airlines,
„Spotter“), Manos Radisoglou
(Akademie, Ausbildung u. ä.),
Daniela Franke (UZ), „Emmi“
Ennepfer („Ehemalige“),
Michael Hnida (Technik),

Thorsten Wehe (Technik, BR, TK),
Ralph Reinwarth (Upper Airspace),
Frank Willmeroth (Internet),
Apron: Tobias Bartl (FRA),
Alexander Novakovic (BER)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Hans-Joachim
Krüger, Peter Stein, Peter Hornung,
Harald M. Helbig, Michael Spreng,
Beate Schatz, Jonathan Bötig,
Petra Reinecke, Peter Pletschacher,
Matthias Maas, Werner Fischbach,
Joe, Thorsten Wehe, „Finis“,
Frank W. Fischer, Meinrad Heck,
Roman Glöckner, Axel Dannenberg

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

Cover:
Boris Roessler @ dpa

U4:
Colin Parker

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

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

„der flugleiter“ erscheint zweimonatlich, jeweils im September und November.

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

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

ISSN 0015-4563

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



BRITISH AIRWAYS



In Memoriam of the Queen

Auch wenn Queen Elizabeth lange Zeit für ihre Reise auf die Diente ihrer eigenen Staffel zurückgreifen konnte, so war sie auch oft mit BOAC, BEA und British Airways unterwegs. Anlässlich des 60-jährigen Thronjubiläums erinnerte British Airways daran und veröffentlichte einige Photos. Was einem

Streifzug durch die britische Luftfahrtgeschichte gleichkam. Nur drei Photos sollen hier gezeigt werden: Elizabeth II bei der Taufe einer BOAC Avro Tudor, beim Staatsbesuch in Portugal mit einer Vickers Viscount der BEA vor dem Abflug nach Peking mit einer British Airways Lockheed Tristar. *WeFis*





Gewerkschaft der Flugsicherung

SAFETY FIRST



→ Ladies and Gentlemen,
we are awefully sorry,
but our flight is slightly delayed
Photo: Colin Parker