

AUSGABE 5/2017

- **14. GDF – BUNDESDELEGIERTENKONFERENZ IN DARMSTADT**
- **BESUCH IN LEIPZIG – DAS REMOTE TWR CENTER**
- **BOMBENFUND IN FRANKFURT**
- **NORDKOREANISCHE RAKETENSPIELE**

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e.V.
vom 16. bis 18. März 2018 in 85354 Freising

Ort: München Airport Marriott Hotel,
Alois Steinecker Str. 20, in Freising

Beginn: 16. März 2018, 11.00 Uhr · Ende: 18. März 2018, 16.00 Uhr



1. Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



Bundesdelegiertenkonferenz 2017
in Darmstadt

S. 11



Global AIM Konferenz
der IFAIMA in Uganda

S. 26



München Apron

S. 38



Das Luftverkehrskonzept,
die DFS und die Flughäfen

S. 50



Ein nasser Spaß

S. 63

| | |
|---|-----------|
| Editorial | 04 |
| Termine | 06 |
| Aus dem Vorstand Mitteilung..... | 07 |
| Aus dem Vorstand Fluggesellschaften klagen über Fluglotsen | 08 |
| Aus dem Vorstand Mitteilung..... | 10 |
| Aus dem Vorstand Bundesdelegiertenkonferenz 2017 in Darmstadt | 11 |
| Interview Fragen an Dr. Gabriele Dederke, Schatzmeisterin der GdF..... | 16 |
| Interview Fragen an Jan Janocha, Bundesvorstandsmitglied Kommunikation | 18 |
| Interview Willkommen bei der GdF..... | 20 |
| Aus dem Vorstand F.A.Q. GdF-App..... | 22 |
| FSBD FSBD-Info..... | 24 |
| FSTD Obleutemeeting FB FSTD am 14.09.2017 | 25 |
| Verbände Global AIM Konferenz der IFAIMA in Uganda | 26 |
| Spotter I | 29 |
| ATC SERA-C in Kraft | 30 |
| ATC Remote Tower Center | 32 |
| Berufe JOBS in der Flugsicherung: Sachbearbeiter FVK | 35 |
| Joe's Corner I | 37 |
| Berichte München Apron | 38 |
| Berichte FIS Langen goes München... .. | 40 |
| Berichte Im Bann der Bombe | 46 |
| Politik Das Luftverkehrskonzept, die DFS und die Flughäfen | 50 |
| Politik Nordkoreanische Raketenspiele | 54 |
| Nachruf I | 58 |
| Spotter II I | 59 |
| Leserbrief I | 62 |
| Kollegen Ein nasser Spaß | 63 |
| Airlines Erst hast Du kein Glück... .. | 66 |
| Ehemalige I | 67 |
| Aus aller Welt I | 68 |
| Impressum I | 70 |



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

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

Wir haben einen neuen Fachbereich!!!

Vor mehr als vier Jahren habe ich bei meiner Kandidatur zum Bundesvorsitzenden angekündigt, dass eines meiner Ziele während meiner Amtsperiode die Gründung eines neuen dritten Fachbereichs sei.

Ein dritter Fachbereich, in dem sich alle weiteren Kollegen, die sich aufgrund ihrer Tätigkeit in der Flugsicherung weder dem Fachbereich „Flugsicherungs-Betriebsdienste (FSBD)“ noch dem Fachbereich „Flugsicherungs-Technische Dienste (FSTD)“ so richtig zugeordnet fühlten.

In den folgenden Monaten und Jahren wurde von Kollegen und mir selbst viel Zeit und Energie in dieses Projekt gesteckt. Wir haben viele Gespräche geführt; überlegt, wie man auch die nicht organisierten Kollegen von der GdF und einer Mitgliedschaft überzeugen könnte. Es wurde Informationsmaterial verteilt und wir waren mit einem Informationsstand direkt vor Ort im Foyer der Unternehmenszentrale der DFS, um den Kollegen persönlich zu Gesprächen zur Verfügung zu stehen. Lange Zeit schienen alle Bemühungen ins Leere zu laufen.

Der Abschluss des Tarifpakets im vergangenen Dezember (unter anderem Altersteilzeit, Vorruhestandsregelungen u.v.m.) gab uns jedoch den notwendigen Schwung, dieses Unterfangen nochmals mit voller Kraft anzugehen. Wiederum wurden viele Gespräche geführt, Ideen ausgetauscht, mögliche Bearbeitungsthemen definiert und auch über die mögliche Benennung eines potentiellen

neuen Fachbereichs diskutiert; selbst letzteres war alles andere als einfach.

Im April dieses Jahres hatten wir dann die Gesamtmitgliedschaft zu einer möglichen Gründung eines dritten Fachbereichs sehr ausführlich informiert und befragt. Mit dem Rückhalt dieser Umfrage hat der Bundesvorstand dann beschlossen, auf der Bundesdelegiertenkonferenz 2017 die Delegierten mit einem Antrag über diesen Sachverhalt diskutieren und letztendlich abstimmen zu lassen. Somit wurde am 16.09.2017 mit großer Mehrheit von den Delegierten der Bundesdelegiertenkonferenz beschlossen, den dritten Fachbereich der GdF e.V. zu gründen.

Liebe Kollegen, es gibt jetzt den Fachbereich „Flugsicherung Allgemeine Dienste (FSAD)“. Für diesen Schritt, über den ich mich persönlich ganz besonders freue, möchte ich mich bei allen Unterstützern und den Delegierten recht herzlich bedanken.

Dies ist ein Signal an alle Kollegen, die sich bisher nicht so recht aufgehoben gefühlt haben in der GdF. Es soll nun eine weitere starke Plattform innerhalb unserer Gewerkschaft geben, auf der spezielle Themen platziert und bearbeitet werden können.

Auch soll bitte Schluss sein mit dem Gerede, die GdF verhandle nur für die operativen Mitarbeiter, sie sei eigentlich (wie medial öfters falsch behauptet) die „Gewerkschaft der Fluglotsen“. Wir haben inzwischen oft genug in Tarifverhandlungen das Gegenteil bewiesen und nun mit dieser Gründung des FSAD hoffentlich den letzten Kritikern gezeigt, dass es unser Anspruch ist, alle in der Flugsicherung tätigen Angestellten gleich stark und solidarisch vertreten zu wollen.



Nun lässt sich solch ein Fachbereich nicht über Nacht aus dem Boden stampfen und ist am nächsten Tag bereits arbeitsfähig.

Wir werden nun mit bereits engagierten Kollegen und gemäß unserer Satzung und Richtlinien, auch unter Wahrung aller Fristen, die nächsten Schritte angehen, um diesen Fachbereich mit Leben zu füllen und ans Arbeiten zu bringen. Natürlich würden wir uns sehr freuen, wenn dieses positive Signal auch Kollegen, die bisher aus den unterschiedlichsten Gründen davon Abstand genommen haben, bei uns Mitglied zu werden, nun dazu bewegen kann, unserer Solidargemeinschaft beizutreten. Die Herausforderungen der nächsten Zeit machen es sicherlich unabdingbar, dass eine starke und auch in der Breite gut aufgestellte GdF sich den kommenden Themen widmet. Ich möchte hier nur stellvertretend an die bevorstehenden Verhandlungen zur Übergangs- und betrieblichen Altersvorsorge hinweisen.

Wir werden in den nächsten Ausgaben unserer Gewerkschaftszeitung über den Fortgang des FSAD berichten.

Darüber hinaus gab es auch Vorstandswahlen auf der diesjährigen Konferenz.

Es freut mich ungemein, dass sowohl Dr. Gabriele Derderke als Bundesschatzmeisterin als auch Jan Janocha als Bundesvorstand Presse und Kommunikation für zwei weitere Jahre in ihrem Amt bestätigt worden sind. Dieses Signal zeugt von einer derzeit guten Kontinuität innerhalb des Bundesvorstandes. Des Weiteren wurde der neue Leiter des FSTD, André Vöcking, zum stellvertretenden Bundesvorsitzenden gewählt.

Diesen drei gilt mein Dank dafür, sich diesen Aufgaben zu widmen und es trägt dazu bei, dass der erfolgreiche Weg der GdF weiter geschrieben werden kann.

Über viele weitere Wahlen, Diskussionen und Abstimmungen wird durch einen ausführlichen Bericht in dieser Ausgabe informiert. Wie immer hat unser Chefredakteur Hans-Joachim Krüger bereits während der Konferenz an diesem Artikel gearbeitet; hierfür meinen herzlichsten Dank.

Ich wünsche Ihnen allen nun viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe unseres „der flugleiter“.

Es grüßt Sie herzlichst

A handwritten signature in black ink that reads 'Matthias Maas'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

GdF – Termine

OKTOBER 2017

| | | |
|-----------|--------------------------|-----------|
| 04. | Gespräch FSBD/DFS-TWR | Langen |
| 05. | Vorstandssitzung Technik | Frankfurt |
| 09. – 13. | ICAO-Meeting | Luxemburg |
| 10. – 20. | ATM-Meeting | Montreal |
| 11. – 13. | ATCEUC | Odessa |
| 12. – 13. | EUR-NAT-Meeting | Tunis |
| 17. – 18. | Tarifkommission | Hamburg |
| 19. | Tarifverhandlungen DFS | Langen |
| 19. – 20. | Vorstandssitzung FSBD | Hamburg |
| 23. – 24. | Vorstandssitzung Bund | Frankfurt |

NOVEMBER 2017

| | | |
|-----------|--------------------------------|------------|
| 06. – 10. | ITATSEA Meeting | Montreal |
| 07. – 09. | BR-Konferenz DFS | Langen |
| 07. | FABEC Tripartiate Workshop | Brüssel |
| 13. | FABEC Workshop Finance and RP3 | Ort: offen |
| 21. – 22. | Vorstandssitzung Bund | Frankfurt |
| 28. | Abend der Luftfahrt (BDL) | Berlin |
| 29. | AG-Verfahren | Frankfurt |

DEZEMBER 2017

| | | |
|-----------|-----------------------|-----------|
| 11. – 12. | Vorstandssitzung FSBD | Bremen |
| 11. – 12. | Arge EOD | Frankfurt |
| 14. – 15. | Vorstandssitzung Bund | Frankfurt |
| 19. – 20. | Tarifkommission | Erding |

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Die neue Adresse der Geschäftsstelle:

Frankfurt Airport Center 1
Gebäude 234 | HBK 31
Hugo-Eckener-Ring 1 | 60549 Frankfurt am Main

Pressemitteilung der Gewerkschaft der Flugsicherung

Mit Unverständnis hat die Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) das Schreiben des Branchenverbandes „Airlines for Europe“ (A4E) an die europäischen Flugsicherungsorganisationen sowie die EU-Verkehrskommissarin Violetta Bulc zur Kenntnis genommen.

In dem Schreiben lasten die A4E im Besonderen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) an, sie sei aufgrund zu geringen Personaleinsatzes bei den Fluglotsen einer der Hauptverursacher der Verspätungen im europäischen Luftverkehr.

„Zwar ist es richtig, dass die DFS in der Vergangenheit wiederholt Fehler bei der Personalplanung gemacht und nicht überall in ausreichendem Maße Fluglotsennachwuchs ausgebildet hat,“ erklärte der Bundesvorsitzende der GdF, Matthias Maas, in Frankfurt; allerdings sei der Löwenanteil der Verspätungen im Luftverkehr nicht den Flugsicherungsanbietern anzulasten, sondern von den Airlines selbst durch realitätsferne Umlaufzeiten und andere hausgemachte Probleme verursacht. Darüber hinaus werden in vielen europäischen Ländern große Teile der Lufträume durch das Militär beansprucht. „Selbst wenn in diesen Lufträumen aktuell kein militärischer Flugbetrieb stattfindet, sind sie für zivile Flüge oft nicht nutzbar,“ erläuterte Maas weiter. In Deutschland hingegen arbeiteten in diesem Bereich zivile Flugsicherung und militärische Stellen seit Jahren vorbildhaft zusammen.

Auf besonderes Unverständnis stößt die Kritik der europäischen Airlines an der Deutschen Flugsicherung bei den Fluglotsen auch deshalb, weil es gerade die Airlines selbst sind und waren, die bei den zuständigen Stellen in Brüssel auf eine Regulierung und Verringerung der europäischen Flugsicherungsgebühren gedrängt haben. Dazu der GdF-Bundesvorsitzende Maas: „Der mitteleuropäische Luftraum ist der dicht beflogendste und komplexeste der Welt. Nur mit einer ausreichenden finanziellen Ausstattung ist er effizient zu betreiben. Dazu gehören sowohl umfangreiche Investitionen in den personellen Aufwuchs als auch in die Erneuerung moderner Flugsicherungssysteme. Eine Steigerung des derzeitigen Luftverkehrsaufkommens bei gewünschter höchster Sicherheit ist bei gleichzeitig geforderten Senkungen der Gebühren, Personaleinsparungen und einer Senkung der Investitionskosten absolut wirklichkeitsfremd.“

Wer wie die europäischen Airlines die finanzielle Ausblutung der Flugsicherung betreibt, darf sich anschließend nicht wundern, wenn die Leistung ebenfalls leidet.“

Mit freundlichen Grüßen

Jan Janocha
Bundesvorstand Presse und Kommunikation
Sprecher der GdF e. V.



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**

Aus der

Frankfurter Allgemeine

Fluggesellschaften klagen über Fluglotsen

Von Timo Kotowski und Ulrich Friese



Die Verspätungen in der Luft sind im Sommer deutlich gestiegen. Die Fluggesellschaften machen dafür die Fluglotsen und die Kleinstaaterei an Europas Himmel verantwortlich.

Diesmal sind es nicht die Passagiere, die sich über Flugverspätungen beschwerten, sondern die Fluggesellschaften selbst. Und aus Sicht der Vorstandschefs der zwölf im Branchenverband Airlines For Europe (A4E) zusammengeschlossenen Gesellschaften von der Deutschen Lufthansa über British Airways bis zum Billigflieger Ryanair gibt es Verantwortliche dafür, dass allein im Monat Juli rund zwei Millionen Minuten Verzögerungen in der Luft eingeflogen wurden: Es sind die Flugsicherungen der Länder und EU-Politiker, die mit der Beendigung der Kleinstaaterei an Europas Himmel durch einen einheitlichen europäischen Luftraum nicht voran kommen. 49.984 Flüge haben nach Daten der europäischen Flugsicherungsorganisation Eurocontrol im Juli in der Luft jeweils mindestens 15 Minuten Verspätung eingeflogen. Zählt man ab der ersten Verspätungsminute, waren 116.000 Flüge betroffen.

Ansonsten sind sie ärgste Konkurrenten, doch in diesem Punkt sind sich der Lufthansa-Vorstandsvorsitzende Carsten Spohr, Ryanair-Chef Michael O'Leary

sowie ihre Amtskollegen von zehn weiteren Gesellschaften einig. Sie haben sie einen Brandbrief an die Flugsicherungen Europas unterzeichnet, in dem sie „ernsthafte Bedenken“ äußern. Das Schreiben vom Montag, das dieser Zeitung vorliegt, schickten sie auch an EU-Verkehrskommissarin Violetta Bulc. „Wir wissen, dass die Komplexität im europäischen Luftraum in den vergangenen Jahren drastisch gestiegen ist und die Nachfrage im Luftraum weniger vorhersehbar ist als früher. Aber Fluggesellschaften erwarten einen Service, der ihnen einen stabilen Betrieb ermöglicht“, fordern sie. Ihre Konzerne planen ein gewisses Maß an Störungen ein, nun seien aber stabile und länderübergreifende Lösungen nötig. Denn mit Wendezeiten von 45 Minuten zwischen Landung und Start – Ryanair kalkuliert oft mit 25 Minuten – lassen sich die Verzögerungen am Boden nicht ausgleichen. Das führe zu „Dominoeffekten“ mit Überstunden und Verspätungen für Passagiere.

Im Juli hätten die in der Luft entstanden Verspätungen 12 Prozent über dem Vorjahresniveau und 35 Prozent

über dem Wert von 2015 gelegen. Im August seien die Verzögerungen gar um 43 Prozent gestiegen. Der Flugverkehr habe dagegen im Jahresvergleich nur um 5 Prozent zugenommen, gegenüber 2015 um 8 Prozent. Zwar ist manches Mal schlechtes Wetter Schuld an Verzögerungen, doch 70 Prozent hätten andere Ursachen: Dicht gefüllte Flugrouten, in zeitraubende Warteschleifen gelenkte Jets und zu wenig beziehungsweise falsch eingesetzte Fluglotsen.

Die Kritik trifft auch die Deutsche Flugsicherung (DFS). Neben Frankreich haftet die Luftfahrtbranche intern Deutschland das Etikett des „Trouble-Makers“, des Verursachers von Verzögerungen an. In 20 anderen Ländern seien dagegen im Juli fast oder gar keine Verspätungen in der Luft dazu gekommen. In Frankreich sind nach Eurocontrol-Daten 47 Prozent aller mit knappen Flugrouten verknüpften Verzögerungen Europas entstanden, in Deutschland 50 Prozent der mit dem Personaleinsatz verknüpften Verspätungsminuten – insgesamt 174854. „Deutschland ist unterversorgt“, sagt ein Luftfahrtmanager, der ungenannt bleiben möchte.

Die DFS sieht sich hingegen beim Verkehrsmanagement nicht allein in der Pflicht: „Das unerwartet starke Verkehrsaufkommen stellt alle europäischen Flugsicherungsorganisationen vor große Herausforderungen“, teilte DFS-Chef Klaus-Dieter Scheurle in einer Stellungnahme mit. Er sagt, auf die DFS in Lan-gen entfielen im Juli knapp ein Fünftel aller Verspätungen in Europa – davon die Hälfte wetterbedingt. Rund ein Drittel seien auf temporäre Personalengpässe, also krankheits- oder urlaubsbedingte Ausfälle der Luftraum-Kontrollere zurückzuführen. Angesichts der anhaltend hohen Nachfrage werde die DFS alle er-

forderlichen Maßnahmen ergreifen, um kurz- und mittelfristig der künftigen Nachfrage gerecht zu werden, so Scheurle. Für 2017 rechnet die DFS mit 3,22 Millionen Gesamtflügen im deutschen Luftraum, 2016 waren es 3,1 Millionen. Trotz wachsender Geschäfte im In- und Ausland ist Scheurle mit hohem Kostendruck im Personalbereich konfrontiert. Dieser entsteht durch die Kombination aus hohen Pensionslasten und den geringen Zinserträgen der damit verbundenen Rücklagen für die Belegschaft.

Aufgrund des Sparzwangs soll die Zahl der Mitarbeiter sinken, wobei die Zahl der rund 2000 Fluglotsen möglichst konstant bleiben soll. Der Verband A4E drängt derzeit darauf, dass ein einheitlicher europäischer Luftraum „schneller und ohne weitere Verzögerungen geschaffen wird“: Davon profitierten die Gesellschaften und auch Passagiere.

Pressemitteilung der Gewerkschaft der Flugsicherung

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 15. und 16. September 2017 hat die Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. (GdF) auf ihrer 14. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz in Darmstadt die Gründung eines dritten Fachbereichs beschlossen.

Mit dem neuen Fachbereich „Flugsicherung Allgemeine Dienste“ (FSAD) deckt die GdF nun neben den bereits bestehenden Fachbereichen „Flugsicherung Betriebsdienste“ (FSBD) und „Flugsicherung Technische Dienste“ (FSTD) sämtliche Berufsbilder in der deutschen Flugsicherungslandschaft ab.

Des Weiteren wurden auf der Jahreskonferenz die Bundesvorstandsämter des Schatzmeisters und des Pres-

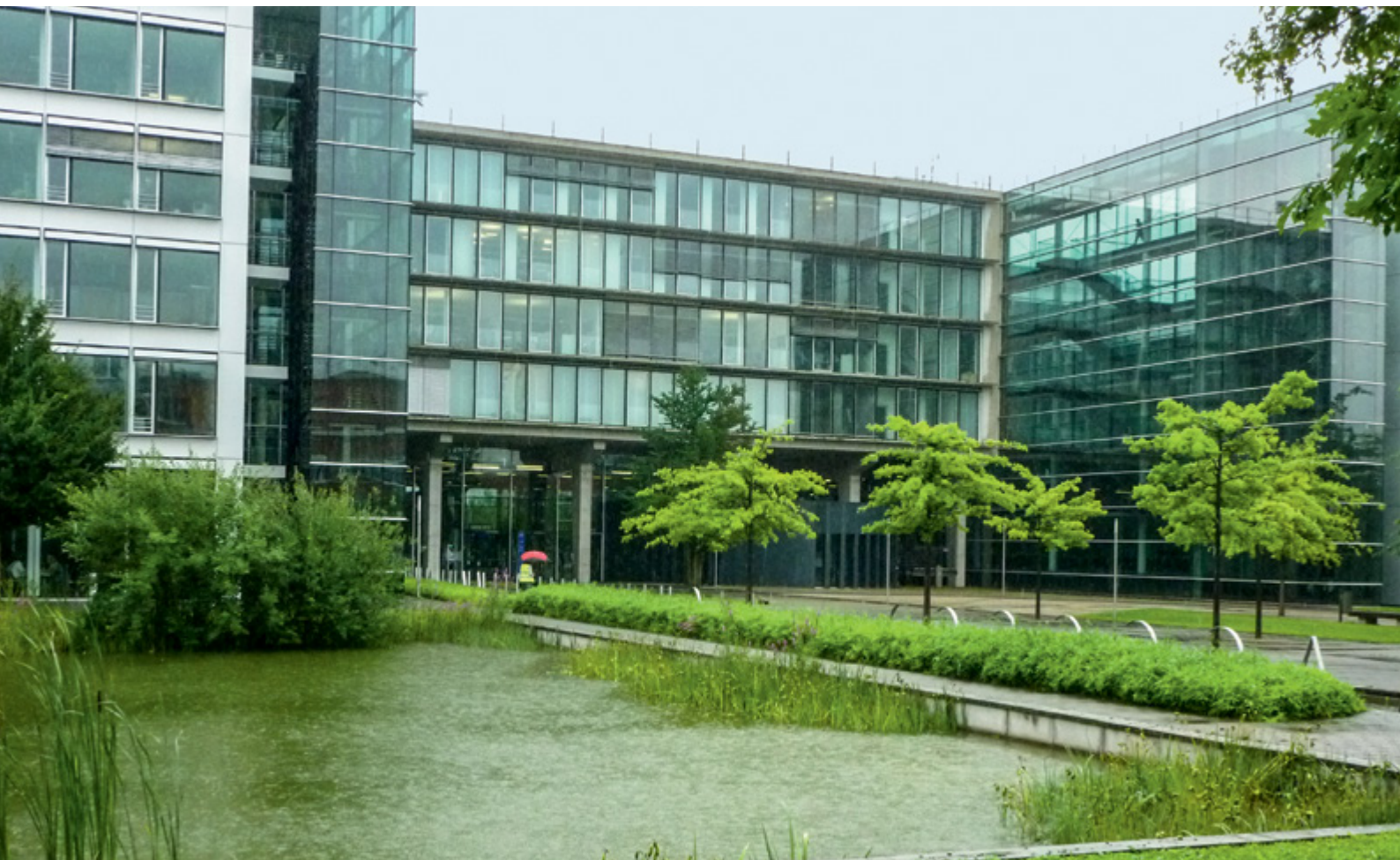
sesprechers sowie das Amt eines Stellvertreters des Bundesvorsitzenden gewählt. Die Schatzmeisterin Dr. Gabriele Dederke und der Pressesprecher Jan Janocha wurden für zwei weitere Jahre in ihren Ämtern bestätigt. André Vöcking, Leiter des Fachbereichs FSTD, wurde zum Stellvertreter des Bundesvorsitzenden gewählt.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen wie immer gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Janocha

*Bundesvorstand Presse und Kommunikation
Sprecher der GdF e. V.*



Bundesdelegiertenkonferenz 2017 in Darmstadt



Alle Photos: Wrba/Krüger GdF



von Hans-Joachim Krüger

Wie alle Jahre zuvor begann die diesjährige Bundesdelegiertenkonferenz fast ziemlich pünktlich. Der Vorsitzende der GdF, Matthias Maas, begrüßte die anwesenden Delegierten – angereist aus dem gesamten Bundesgebiet. Namentlich aufgeführt wurden Ehrengäste wie Peter Schaaf (GBR-Vorsitzender

der DFS), Dirk Vogelsang (Verhandlungsführer der DFS), Michael Schäfer (Ehrenmitglied) sowie Hans-Joachim Krüger (Redaktion „der flugleiter“). Unter großem Applaus wurden die Beschäftigten der Geschäftsstelle (Veronika Gebhart, Marina Daffner, Elena Stegemann und Petra Brüne) in Darmstadt begrüßt. Nach der Begrüßung wurde mit einer Schweigeminute den Verstorbenen Mitgliedern, die namentlich aufgerufen wurden, gedacht.

Die Beschlussfähigkeit wurde von den Mitgliedern Myriam Wiese, Andreas Luhn und Tobias Bartl überprüft und anschließend dem Vorstand und den Delegierten mitgeteilt. Die 14. ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz der GdF begann somit gleich mit dem Beschluss, das Arbeitspapier für die zwei Tage, die Tagesordnung, zu beschließen. Mit heftigem Widerspruch durch den Vorstand

wurden die Anträge von Norbert Meyer entgegengenommen die sich grundsätzlich auf die Zulassung auf die Anträge im TOP 10 bezogen. Der juristische Beistand der GdF, Rechtsanwalt Dirk Vogelsang, erklärte anschließend mittels eines Folienbeitrages die Befugnisse einer Antragskommission. Schlussendlich erklärte Dirk Vogelsang, dass die Ablehnung von Anträgen durch die entsprechende Kommission nicht rechtens sei und die Tagesordnung von den Bundesdelegierten, und somit auch die Zulässigkeiten von Anträgen, beschlossen wird.

Nach dieser ersten Grundsatzdiskussion wurde dann anschließend die Tagesordnung als rechtsgültig beschlossen und das Tagewerk konnte beginnen.

Berichte des Vorstandes

Wie die Jahre zuvor erhielten alle Delegierten bereits im Vorfeld den Bericht der umfangreichen Tätigkeiten des gesamten Vorstandes zur Kenntnisnahme. Mündliche Ergänzungen wurden von allen Vorstandsmitgliedern vortragen, wobei man die schriftliche Vorlage als bekannt voraussetzte.

So ergänzte Matthias Maas seinen schriftlichen Beitrag mit Kommentaren zum Tarifeinheitsgesetz, das Kooperationsverfahren mit der IGL, dem Gerichtsverfahren gegen die FRAPORT und den gedanklichen Austausch mit der



v.l.n.r.: A. Dannenberg, A. Vöcking, G. Dederke

DFS und anderen nationalen wie auch internationalen Organisationen.

Axel Dannenberg berichte im Anschluss über seine persönliche Freistellungsproblematik sowie den recht chaotisch anmutenden Umzug der Geschäftsstelle vom Frankfurter Hauptbahnhof ins Frankfurt Airport Center, nach zwischenzeitlich vermeintlich doppeltem Mietvertrag für das Bürocenter „Holm“, ebenfalls am Frankfurter Flughafen.

Markus Siebers, Vorstand Tarif & Recht, legte Details über seine Arbeit des vergangenen Jahres dar. Er berichtete u.a. über die Tarifverhandlungen „Struktur und Altersteilzeit“ sowie über den Stand der Verhandlungen für einen Konzerntarifvertrag. Ebenfalls wurden die Themen neue Kurregelung und die Regelungen im Bereich Belastungsausgleich und Sonderregelungen erörtert.

Tarifverhandlungen mit Regio-Airports und der „DAS“ (DFS Aviation Services GmbH) sind Arbeitsaufträge für die Zukunft und werden die Tarifkommission beschäftigen.

Die Themen Mitgliederpflege, Mitgliederzahlen, die Homepage, die neue GdF-APP und auch die Mitglieder-

zeitschrift „der flugleiter“ waren Themen von Jan Janocha, Vorstandsmitglied der GdF und für die Kommunikation zuständig.

Die Tätigkeitsmerkmale der Fachbereiche wurden von den jeweiligen Vorsitzenden vorgetragen. Für dem FSBD-Bereich wurde dies jedoch von Roman Schütz übermittelt, da der Vorsitzende Gerd Gerdes wegen einer Erkrankung nicht an der Versammlung teilnehmen konnte. In seinen Grußworten, die Roman Schütz an die Delegierten übermittelte, wurden die Tätigkeiten des FSBD-Bereiches dargestellt und auch auf die Mitgliederzeitschrift verwiesen, in der regelmäßig die Aktivitäten des Fachbereiches dargestellt werden.

Als „Neuling“ auf der Bühne des Bundesvorstandes stellte André Vöcking sich selbst zunächst vor und gab dann einen kurzen Abriss der Tätigkeiten des Fachbereiches wider und verwies auch auf die Fachbereichstagung im abgelaufenen Jahr in Hamburg.

Letztlich erfolgte, wie jedes Jahr, der Bericht der Schatzmeisterin, Dr. Gabriele Dederke. Die Zahlen und Fakten der GdF, hervorragend aufbereitet in einem Folienbeitrag, wurden mit fachlichen Beiträgen den Delegierten näher gebracht. Grundsätzlich sei erwähnt, dass die wirtschaftliche Lage der GdF als „gesund“ zu bezeichnen ist. Auch wenn für das laufende Geschäftsjahr erstmalig (und hoffentlich einmalig) mit einem negativen Geschäftsergebnis gerechnet werden muss. Die Ursachen hierfür sind bei den Delegierten zu erfragen. Erneut wurde der Beitrag mit großem Applaus für die geleistete Tätigkeit von Gabriele Dederke begleitet.

Nach der Vorstellung der Tätigkeiten im Bundesvorstand wurden die jeweiligen Ausschussvorsitzenden aufgerufen, um einen Überblick ihrer Tätigkeiten zu geben. Frank Willmeroth (Kontroll- und Beschwerdeausschuss) und Carsten Henkel (Revisionsausschuss) konnten ihre Tätigkeiten mit wenigen Worten darstellen. Ausführlicher stellte Jörg Petersen die Arbeit der Vermögensverwaltung dar. Er stellte zum Abschluss seiner Ausführungen klar, dass auch das Anlagevermögen der GdF zunehmend von der Niedrigphase der Zinsen betroffen ist.

Tagesordnungspunkt Vorstandswahlen

In diesem Jahr standen zwei Vorstandsämter zur Neuwahl bzw. zur Wiederwahl an. Die Ressorts „Kommunikation“ und „Schatzmeister“ werden schon seit längerer Zeit von Jan Janocha und auch von Dr. Gabriele Dederke betreut. Gerade Gabriele Dederke ist ein Inbegriff der Kontinuität



v.l.n.r.: Jan Janocha, Dr. Gabriele Dederke, Andre Vöcking

– sie ist das Vorstandsmitglied mit der längsten Amtszeit und erklärte schon im Vorfeld, dass sie gerne auch für eine weitere Amtszeit zur Verfügung steht.

In einem sehr kurzen Wahlgang wurden Jan Janocha und Gabriele Dederke unter nahezu 100% Zuspruch in ihren Ämtern bestätigt.

Im Nachgang wurde dann auch der neue Vorsitzende des FSTD-Fachbereiches, André Vöcking, als Stellvertreter für den Bundesvorsitzenden gewählt.

Tagesordnungspunkt Kommissionswahlen

Im Bereich der Kommissionen kam es aufgrund der Vorschläge aus den Fachbereichen zu folgenden Wahlergebnissen:

Kontroll- und Beschwerdeausschuss:

Frank Willmeroth (Langen), Lothar Gregor (Berlin), Kai Kröger (Bremen) und Andreas Schmelzer (München).

Antragskommission:

Arnold Grubek (Frankfurt), Norbert Meyer (Langen), Ralf Reschke (Düsseldorf), Marco Bohlen (Langen), Jens Schneider (Langen) und Thomas Schuster (Langen).

Satzungskommission:

Sebastian Best (Frankfurt), Andrzej Klose (Langen), Jan Niclas Kreh (Karlsruhe), Andreas Meyer (Langen), Dirk Wendland (Berlin), Norbert Meyer (Langen), Ralf Reschke (Düsseldorf) und Thomas Schuster (Langen).

Revisionskommission:

Carsten Henkel (Frankfurt), Christian Karl (Langen), Holger Lohmann (Berlin), Birgit Zennegg (Bremen) und Robert Eckstein (Hahn).

Vermögensverwaltung:

Jörg Biermann (Frankfurt), Jörg Petersen (Karlsruhe), Oliver Schierenbeck (Bremen) und Lutz Wagner (Berlin). Alle o.g. Kollegen wurden für 2 Jahre in ihre Ämter gewählt.

Diskussion – Beschluss der Vorlagen

Mit großem Interesse wurde auf das Aufrufen des Tagesordnungspunktes „Vergütungsregelungen“ erwartet. Schon im Vorfeld der anstehenden Diskussion stiegen die Emotionen und auch die Meinungen, wie man mit diesem Tagesordnungspunkt umgehen sollte, auf einen Höhepunkt an. Es folgte eine sehr zeitintensive und umfangreiche Debatte, in der alle Argumente ausgetauscht wurden. Schließlich wurde der ursprüngliche Antrag leicht abge-



Das Plenum

ändert und erhielt bei der folgenden Abstimmung eine Zustimmung von mehr als 75%.

Gründung eines neuen Fachbereiches FSAD

Mit sehr eingehenden Worten eröffnete der Bundesvorsitzende, Matthias Maas, die Diskussion für einen neuen, dritten Fachbereich – dem möglichen FSAD (Fachbereich Flugsicherung Allgemeine Dienste). In Gegenrede zu den überaus positiven Worten des Bundesvorsitzenden wurden dann die Beiträge der Sprecher der Antragskommission sowie der Satzungscommission entgegengenommen. Daraufhin entwickelte sich erneut eine sehr lebhaft und sachorientierte Diskussion über das „Wie“, „Wann“ und „Warum“ und über die Sinnhaftigkeit des möglichen neuen Fachbereiches.

Die Diskussion verflachte erst, als Jörg Waldhorst und Daniela Marx ihre Vorstellungen kundtaten und mit ihren Argumenten den Großteil der Delegierten auf ihre Seite ziehen konnte.

Das negative Image des Wortes „Gewerkschaft“ innerhalb des Geschäftsbereiches der Administration innerhalb der DFS sollte nachhaltig verbessert werden und mit den Hinweisen auf mögliche Themenfelder u.a. Förderung der Qualifikation der DFS Mitarbeiter, interne Qualifikation statt externer Maßnahmen, Stellenabbau und Arbeitsverdichtung, Förderung von Azubis und Chancengleich sollte

es gelingen, hier genügend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzusprechen.

Nach einer kurzen Pause, um die angebrachten Argumente zu „verdauen“, war es dann soweit: Es erfolgte die Abstimmung zur Errichtung eines neuen Gewerkschaftsfachbereich FSAD

Maritim Hotel Darmstadt

16. September 2017 – 14.14 Uhr –

ein neuer GdF-Fachbereich ist entstanden.

Nach der doch überwältigen Abstimmung für einen Fachbereich darf man jetzt gespannt sein, wie es weitergeht und wie sich der neue Fachbereich aufstellen wird.

Tarifpolitik

Unter dem Tagessordnungspunkt „Tarifpolitik“ berichtete Markus Siebers detailliert über das Arbeitsprogramm für die nächsten Tage, Wochen und Monate. Für den Bereich der DFS zeichnet sich ein erneuter Personalmangel ab und dies wird Auswirkungen auch auf anstehende Tarifverhandlungen mit der DFS haben. Weitere Verhandlungen werden aller Voraussicht nach mit den Regio-Airports geführt sowie mit den Vorfeldkontrollen in München und Frankfurt. Die Ausführungen von Markus Siebers wurden vom Verhandlungsführer der GdF, Rechtsanwalt Dirk Vogelsang, ergänzt.



Zeit für Fachgespräche

Interne Organisation

Für die Terminplanung gab der Vorsitzende bekannt, dass es sinnvoll wäre, den Termin der zukünftigen Bundesdelegiertenkonferenz auf den November zu verschieben. Grund dafür ist in den verschiedenen Messeterminen wiederzufinden – speziell in Frankfurt. Zusätzlich ist das relative späte Ende der Sommerferien in Baden-Württemberg und auch in Bayern ein Grund, die Bundesdelegiertenkonferenz weiter nach hinten zu verlegen. Die Delegierten konnten dieser Argumentation folgen und stimmten der Verlegung in den November zu. Der genaue Termin wird nun mit den Fachbereichen abgesprochen, um mögliche Terminüberschreitungen zu vermeiden.

Als letzter Tagesordnungspunkt wurde das überarbeitete Strategiepapier der GdF-Bundesversammlung nähergebracht. Da aber auch noch weiter gefeilt und der Inhalt weiter konkretisiert wird, darf man die Endfassung auf der nächsten Bundesdelegiertenkonferenz erwarten.

Mit großem Dank für die erreichten Ziele während dieser Versammlung beschloss der Bundesvorsitzende die 14. Bundesdelegiertenkonferenz und wünschte allen Delegierten eine gute Heimreise.



Fragen an Dr. Gabriele Dederke Schatzmeisterin der GdF



Redaktion: Frau Dederke, herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Wiederwahl als Schatzmeisterin der GdF. Sie sind nun das Vorstandsmitglied der GdF mit der längsten Amtszeit und haben somit alle Höhen und auch Tiefen der GdF durchlebt. Was ist Ihnen in besonderer Erinnerung geblieben?



Dr. Dederke: Als Erstes möchte ich mich bei allen Delegierten bedanken, die mir wieder ihr Vertrauen gegeben haben und diese uneingeschränkte Zustimmung ist für mich die größte Anerkennung meiner Arbeit.

In meiner Erinnerung sind mir viele Dinge geblieben, jedoch vor allem der enge Zusammenhalt aller Bundesvorstandsmitglieder der „Ersten Stunde“. Als dieses „Damoklesschwert“ der persönlichen Haftung über uns schwebte, hat mir dieses Zueinanderstehen viel Kraft gegeben. Damals habe ich wirklich oft gedacht, worauf habe ich mich hier, ohne Not, eingelassen, denn ich war wohl das erste Mitglied der Gewerkschaft, das weder Lotsen- noch Technik-Herkunft hatte, also ein Admin war.

Redaktion: Ihr Amt ist sicherlich nicht immer so in der Öffentlichkeit vertreten wie die anderen Ressorts der GdF. Dennoch werden Ihre Bilanzen und Zahlenspiele immer mit großem Interesse aufgenommen. Wie zeitintensiv ist eigentlich Ihr Amt?

Dr. Dederke: Ja, meine Tätigkeit erfordert schon einen größeren zeitlichen Aufwand, der mich einen Teil meiner Freizeit kostet. Rechnungen und Reisekostenabrechnungen müssen auf Korrektheit überprüft werden, dann per Online-Banking überwiesen und abschließend entsprechend der Kontoauszüge im DATEV-System verbucht werden. Das bedeutet jedes Wochenende einen zeitlichen Aufwand von 2 bis 5 Stunden. Einmal monatlich verantworte ich die Übermittlung der Daten an den Überweisungsträger entsprechend der Gehaltsberechnung unseres Steuerbüros, damit die Gehaltsüberweisung an unsere

Mitarbeiter zeitgerecht erfolgt. Und für die Ermittlung des Jahresabschlusses benötigt auch jedes Jahr einen entsprechenden zeitlichen Aufwand. Natürlich könnte ich dafür eine Freistellung beantragen, jedoch meine Arbeit bei der DFS würde daher nicht weniger werden. Als Standortcontroller gibt es wenige zeitkritische Aufgaben. Den Monatsbericht wollen nämlich die betreuten Kostenstellenverantwortlichen auch immer zeitgerecht erhalten. Daher müsste ich in geringerer Arbeitszeit auch das Gleiche leisten.

Redaktion: Sie stehen im ständigen Dialog mit den beiden Geschäftsbereichen der GdF und dort speziell mit den dortigen Schatzmeistern. Wie klappt die Kommunikation zwischen den Geschäftsbereichen und wie klappt der finanzielle Ausgleich?

Dr. Dederke: Durch die beiden Fachbereiche erfolgen der Mitgliedsbeitragseinzug und die anteilige Überweisung an den Bundesvorstand. Das funktionierte und funktioniert immer zuverlässig. Auf die Arbeit der entsprechend Verantwortlichen in den beiden Fachbereichen bin ich angewiesen und kann mich jedoch auf die Korrektheit immer verlassen. Dafür möchte ich mich auf diesem Wege bedanken.

Redaktion: Während der Bundesdelegiertenkonferenz wurde die Geburtsstunde eines neuen Geschäftsbereiches festgelegt. Wie soll dieser neue Geschäftsbereich vom Bundesvorstand finanziell unterstützt werden?



Vortrag des Vorsitzenden M. Maas

Dr. Dederke: *Erst einmal freue ich mich über den Beschluss der Delegiertenkonferenz, einen neuen Fachbereich zu gründen, da auch ich durch meine Funktion diesem neuen Fachbereich zuzuordnen bin und ich hoffe, dass uns eine Plattform gegeben wird, unsere Interessen zu artikulieren. Der neue Fachbereich hat jetzt die Aufgabe, seine Mitglieder zu ermitteln und eine Struktur aufzubauen. Der neue Fachbereich wird somit über ein Budget verfügen und ob dieses für die Funktionen ausreichend sein wird, das wird sich zeigen.*

Redaktion: *Auch Sie richteten während Ihrer erneuten Vorstellung emotionale und eindringliche Worte an die Bundesdelegierten. Würden Sie bitte Ihren Appell hier wiederholen?*

Dr. Dederke: *Emotionale Worte zu wiederholen, das kann man kaum, denn sie resultieren oft aus Situationen. Aber eins möchte ich sagen: Meine Arbeit, das denke ich, wird manchmal zu wenig anerkannt, denn in der ganzen Zeit,*

in der ich diese Funktion inne habe, hat es KEINEN interessiert, wie meine persönlichen Verhältnisse waren, ob es darum ging, dass ich persönliche Pflegefälle über Jahre zu betreuen hatte oder ich auch einen Mann und Kinder habe, die mir immer wieder signalisierten, warum ich mich so intensiv engagiere für Dinge, die man mir sowieso nicht anerkennt. Zuverlässigkeit kann man mir wirklich nicht absprechen.

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

Fragen an Jan Janocha Bundesvorstandsmitglied Kommunikation



Jan Janocha

Redaktion: Herr Janocha, auf der Bundesdelegiertenkonferenz wurden Sie erneut in Ihrem Vorstandsamt bestätigt. Sie können somit auf reichliche Erfahrungen der letzten Jahre zurückblicken. Mit welchen Erfahrungen und auch Zielen treten Sie diese neue Amtsperiode an?

Janocha: Natürlich freue ich mich, dass mir die Delegierten erneut ihr Vertrauen geschenkt haben. Das bedeutet für mich aber auch eine gewisse Verpflichtung. Gerade als „Sprachrohr“ der Gewerkschaft bin ich darauf angewiesen, die „Bedürfnisse“ der Mitgliedschaft zu erkennen um diese möglichst an die richtigen Stellen zu leiten.

Anders ausgedrückt: Um als Pressesprecher der GdF die Kommunikation nach außen möglichst effektiv betreiben zu können, muss die interne Kommunikation reibungslos funktionieren. Dies ist auch gleichzeitig mein primäres Ziel. Die letzten Jahre konnte ich viele Erfahrungen sammeln, WIE bestimmte Prozesse WO funktionieren; dies möchte ich für uns als Gewerkschaft nutzen.

Redaktion: Zwischenzeitlich ist die GdF im Internet via App und auch bei „facebook“ sehr gut vertreten, wie sehen weitere mögliche Entwicklungen aus?

Janocha: Ja, wir sind in der Tat mittlerweile ziemlich gut aufgestellt, was die „neuen Medien“ betrifft, besonders wenn man bedenkt, dass die GdF sämtliche Online-Präsenzen selbst – also aus der Mitgliedschaft heraus – bedient; allerdings sind Homepage, App & facebook ja nicht einfach da und in Stein gemeißelt. Es handelt sich um „lebende Dokumente“, die permanent angepasst und weiterentwickelt werden (und das meine ich nicht nur optisch, sondern auch inhaltlich); und genau hier liegt nicht nur die Herausforderung, sondern auch die Chance. Gerade diese Bundesdelegiertenkonferenz hat gezeigt, dass heutzutage eine Konferenz ohne weiteres „papierlos“ zu planen ist (Anmerkung der Redaktion: zur Bundesdelegiertenkonferenz 2017 wurde erstmals ausschließlich online eingeladen und alle Unterlagen wur-



den elektronisch verschickt); dies werden wir sicherlich in nächster Zeit noch ausbauen.

Redaktion: Die Europäisierung nimmt auch unter den Gewerkschaften zu, zumal auch die Themen immer mehr einen größeren europäischen Rahmen einnehmen. Wie sieht die Kommunikation zwischen befreundeten und ausländischen Gewerkschaften aus, um sich dort ggf. abzusprechen?

Janocha: Das ist vollkommen richtig. Gerade europäisch gedacht geht eben nicht alles einfach im Alleingang. Auch hier ist die GdF auf verschiedensten Ebenen politisch sowie intra-gewerkschaftlich gut vernetzt. International hat sich die GdF bei den Themen FABEC, SES und der Neustrukturierung des europäischen Luftraumes mit sachlichen und fachlichen Fakten stets in die vorderste Reihe der Meinungsäußerungen begeben.

Für die GdF heißt es: „Wachsam bleiben und Zeichen frühzeitig erkennen und ggf. mit sach- und fachlichen Stellungnahmen zu überzeugen!“

Der kontinuierliche Austausch mit befreundeten Gewerkschaften (besonders aus der Luftfahrtbranche), den die GdF seit Jahren pflegt, ist dann natürlich umso wichtiger und ein Punkt, der auf unserer Agenda ganz oben steht. Die Kooperationsvereinbarung, den die GdF kürzlich mit der IGL unterzeichnet hat, zeigt dies ja sehr deutlich.



Der Bundesvorstand der GdF

Redaktion: Während der Bundesdelegiertenkonferenz war ein Fotograf anwesend, was planen Sie mit den gemachten Bildern?

Janocha: Die Fotos auf der Bundesdelegiertenkonferenz sollen nicht nur der Aktualisierung unserer Online-Medien dienen, wir planen auch, Bilder unserer Delegierten zu veröffentlichen. Nicht nur „der flugleiter“, sondern auch Homepage & App eignen sich hervorragend, um den GdF-Mitgliedern auch endlich mal „Gesichter“ zu ihren Delegierten zu präsentieren.

Redaktion: Ihre emotionale Ansprache an die Bundesdelegierten anlässlich Ihrer Vorstellung zu Ihrer Wahl hat so manchen bewegt. Was raten Sie den jüngeren, aber auch den älteren Kollegen im tagtäglichen Umgang und speziell in den sachlichen und fachlichen Auseinandersetzungen?

Janocha: Die Ansprache war eine Reaktion auf die Diskussion am ersten Vormittag. Junge Kollegen, die erstmalig an einer solchen Konferenz teilgenommen haben, werden

sich anfangs vielleicht gewundert haben, wie schnell sich eine gewisse Eigendynamik entwickeln kann; wenn man sich aber davon nicht in abschrecken lässt und fachlich (und möglichst sachlich) an den Themen dranbleibt, dann erkennt man, wie fruchtbar und produktiv eben dieser Austausch auf Bundesebene sein kann. Es ist wichtig und erforderlich, solche Diskussionen, die polarisieren, zu führen, denn daran wächst man als Organisation.

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

Willkommen bei der GdF

Während der Bundesdelegiertenkonferenz waren erneut einige (viele) neue Delegierte zu begrüßen. Da man manchmal den Eindruck hat, eine Veranstaltung der GdF läuft nach eingefahrenen Regeln ab, ist es umso wichtiger, die Meinung von den „Newcomern“ über die Inhalte und die Verfahren einer solchen Mega-Veranstaltung zu erfahren.

Die Redaktion hat während der Veranstaltung die Kolleginnen und Kollegen Kevin Hanebeck, Lena Burghardt und Stefanie Einfeldt angesprochen und beide mit den gleichen Fragen konfrontiert. Hier die unterschiedlichen Eindrücke und Erfahrungen:

Redaktion: Die Bundesdelegiertenkonferenz findet schon fast turnusgemäß regelmäßig im Darmstädter Maritim-Ta-gungshotel statt. Wie empfanden Sie das Ambiente, die An-reise und auch die Vorbereitungen zu dieser Veranstaltung?

S. Einfeldt: Das Hotel war sehr zweckmäßig und bot alles, was man für so eine große Konferenz und ein geselliges Miteinander braucht. Die Anmeldung zur Konferenz war einfach, ich bekam sofort eine Bestätigung per Mail und vom Frankfurter Flughafen bringt einen der Expressbus quasi direkt bis vor die Hoteltür.

K. Hanebeck: Da man alle wichtigen Informationen frühzeitig erhielt, konnte man die Anreise gut im Voraus planen. Das Hotel ist vom Frankfurter Flughafen aus einfach zu erreichen und die Anreise gestaltete absolut unproble-matisch, zumal unsere Bremer Delegation die Reise fast vollständig zusammen antrat und wir Neuen somit unsere Reiseführer dabei hatten. Das Ambiente war tatsächlich genauso, wie man sich eine klassische Konferenz vorstellt – vorne der Vorstand, den Rest des Raumes nahmen die Tischreihen für die Delegierten ein.

L. Burghardt: Die Vorbereitungen und die Anreise waren völlig unkompliziert, da alle wichtigen Informationen rechtzeitig kommuniziert wurden und die erfahreneren Kollegen mit Rat und Tat zur Seite standen. Das Hotel bot eine nette Atmosphäre und eignet sich gut für eine derar-tige Veranstaltung und auch der Service in den Pausen lies wenig Wünsche offen.

Redaktion: Die Veranstaltung wurde vom Vorsitzenden der GdF, Matthias Maas, eröffnet, wie empfanden Sie die Begrüßung und das Verhältnis zu den Kollegen mit etwas mehr Delegiertenerfahrung? Wie sind Sie mit den „älte-ren“ Kollegen ins Gespräch gekommen?



S. Einfeldt: Ich hatte das Gefühl, dass alle sehr entspannt miteinander umgegangen sind und man auch als Neuling sehr willkommen war. Trotz hitziger Diskussionen wäh-rend der Konferenz, in der die Stimmung manchmal zu kippen drohte, war das Geschäftliche dann beim Mittagessen vergessen und wurde durch nette Gespräche zwischen Kollegen ersetzt

K. Hanebeck: Die Begrüßung durch Matthias Maas gab ei-nen kurzen Überblick über die anstehende Veranstaltung, außerdem bekam ich so das erste Mal einen persönlichen Eindruck von den Vorstandsmitgliedern, die ich noch nicht aus Bremen kannte.

Durch regelmäßige Pausen und gemeinsame Essen kam ich auch in regen Kontakt mit den anderen Delegierten, wobei man sich untereinander gut austauschen und auch viele neue Leute kennen lernen konnte. Insgesamt war es eine sehr gesellige und freundliche Runde. –

L. Burghardt: Die Eröffnung der Konferenz gab einen gu-ten Eindruck über das, was die anstehenden zwei Tage zu erwarten war und half mir den Vorstandsmitgliedern, wel-che ich noch nicht kannte, ein Gesicht zuzuordnen. Der Umgang unter den Kollegen war locker und entspannt. Man kam schnell ins Gespräch und fühlte sich als Neuling sehr willkommen.

Redaktion: Was hat Sie bewogen, sich als Delegierte zu bewerben und mit welchen Vorstellungen sind Sie nach Darmstadt gekommen?



S. Einfeldt: Auf die Idee brachte mich ein Kollege, der schon einige Jahre in der Gewerkschaft aktiv ist. Meine Erwartung war, auf diese Art und Weise mal einen Einblick in unsere Gewerkschaftsarbeit zu bekommen. Gewerkschaft war für mich vorher, salopp gesagt, nur der Flugleiter, neue Tarifverträge und Rundmails.

K. Hanebeck: Die Idee, mich in der Gewerkschaft zu engagieren entstand bei vielen Gesprächen und Diskussionen mit bereits aktiven Kolleginnen und Kollegen in Bremen. Ich hatte immer mehr Interesse an den Themen und den Hintergründen, also bewarb ich mich als Delegierter, sodass ich jetzt mehr eingebunden bin und den Weg der GdF auch aktiv mitgestalten kann.

L. Burghardt: Als Delegierte hatte ich mich durch Anregung eines Kollegen, der schon längere Zeit in der GdF aktiv ist, beworben. Ich hatte aber keine "richtigen" Erwartungen an die Konferenz, sondern freute mich darauf einen Einblick in die Arbeitsweise der Gewerkschaft zu erlangen und hinter die Kulissen zu schauen.

Redaktion: Was haben Sie nach Abschluss der Bundesdelegiertenkonferenz mitgenommen und wie ist Ihre Meinung zum Programmablauf einer solchen Veranstaltung?

S. Einfeldt: Der Programmablauf war sehr stimmig. Nach dem Beschluss der Tagesordnung folgten ein paar Formalitäten und Berichte des Vorstands. Am nächsten Tag standen dann Diskussionen und größere Entscheidungen an. Mitgenommen habe ich viele interessante Eindrücke. Ich habe neue Kollegen kennengelernt und konnte mir ein

Bild von dem Umfang und der Bedeutung unserer Gewerkschaftsarbeit machen. Ich habe das Gefühl, dass wir mit einem gut organisierten und engagierten Vorstand und den Gewerkschaftsmitgliedern auch in Zukunft gut aufgestellt sind.

K. Hanebeck: Der tiefe Einblick in die Gewerkschaft war sehr interessant, ebenso wie die Diskussionen zu den einzelnen Ordnungspunkten. Allerdings war ich überrascht, wie viele rechtliche Aspekte zu beachten sind und vor allem wie kontrovers einige Themen diskutiert wurden. Das hat mich aber nicht davon abgeschreckt, auch an den kommenden Konferenzen nach Möglichkeit teilnehmen zu wollen, denn interessant und aufschlussreich war es auf jeden Fall.

L. Burghardt: Ich fand es sehr interessant die Arbeitsweise und den Ablauf einer solchen Konferenz kennenzulernen. Für mich war es erstaunlich wie unterschiedlich der Umgang in den Pausen verglichen zu den Verhandlungen war. In den Pausen wurden in lockeren Gesprächen Meinungen ausgetauscht, während in den Verhandlungen viele Argumente auf rechtliche Aspekte gestützt wurden. Als Neuling kamen mir einige Dinge über die längatmig diskutiert wurde etwas unnötig vor, aber dies gehört zu so einer Konferenz wahrscheinlich dazu. Im Allgemeinen war es auf jeden Fall eine lohnenswerte Erfahrung.

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

F.A.Q. GdF-App

Q: Es gibt eine GdF-App?

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

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

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

Q: Ist das alles?

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Q: Und wie funktioniert die Registrierung genau?

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

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

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

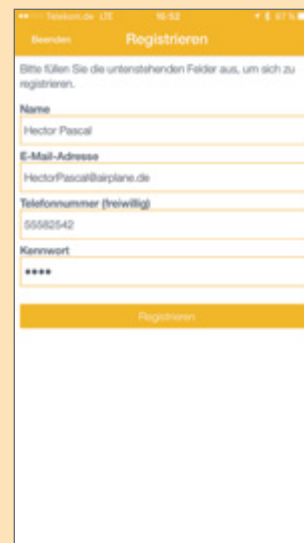
Sobald dies geschehen ist, werdet Ihr für den Mitglieder- und eventuell auch Delegiertenbereich freigeschaltet. Ein weiteres „Einloggen“ ist nicht mehr nötig.

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

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

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

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



FSBD-Info



von Gerd Gerdes

Leider ist mir in meinem letzten Bericht (im flugleiter Nr. 4) ein Fehler unterlaufen. Ich schrieb dort zum Thema ICAS 2 über die geplanten Einsparungen im Bereich des operativen Personals: „... Herr Pötzsch informierte uns im Mai über den Sachstand ICAS 2 und stellte ein Einsparpotential von bis zu 80 Lotsen im unteren und bis zu 35 Lotsen im oberen Luftraum nach Inbetriebnahme ICAS 2 in Aussicht...“. Richtig ist, die 35 Lotsen im oberen Luftraum sind bereits erfolgte Einsparungen und demnach nicht zusätzlich geplant. Für diesen Fehler bitte ich um Entschuldigung.

Vertreter des FSBD Vorstands werden im 2. Halbjahr 2017 an einer Veranstaltung der DGON (Deutsche Gesellschaft für Ortung und Navigation) zu dem Thema „Aktuelle Industriestandards zu Remote TWR“ teilnehmen. Ein sehr interessanter Themenkomplex, gerade auch im Hinblick auf die Inbetriebnahme des RTC in Leipzig durch die DFS. Eine weitere Veranstaltung der DGON ist dem Thema „Radartechnik“ gewidmet und ich denke, es werden Vertreter vom FSBD und FSTD daran teilnehmen.

Am 21. August hat der FSBD Vorstand auf Einladung von Herrn Özdemir das RTC in Leipzig besucht. Begleitet von den Herren Liebscher und Özdemir konnten wir im Betriebsraum des RTC den bereits teilweise erfolgten Aufbau der Arbeitsplätze ansehen. Der Arbeitsplatz Saarbrücken TWR war in seinen Darstellungssystemen in Betrieb und so konnten wir den Verkehr in Saarbrücken mit Starts und Landungen beobachten und uns sehr gut vor Ort informieren. Mit einem Besuch auf den TWR Leipzig und der fantastischen realen Aussicht von diesem TWR sowie den Gesprächen mit den Kollegen vor Ort beendeten wir unseren Besuch.

Am 28. August traf ich mich mit dem Leiter FSTD, André Vöcking, zum „halbjährlichen“ Gespräch mit dem Geschäftsführer der DFS, Geschäftsbereich Betrieb, Herrn Schickling. In angenehmer, offener Atmosphäre konnten Themen angesprochen werden, die für uns wichtig sind. Von den Peilern auf den Türmen, die nach unserer Auffassung ein wichtiges Hilfsmittel sind und auf die neuen Frequenzraster umgerüstet werden sollten, bis hin zu

der aus unserer Sicht völlig unzureichenden Personalführung im operativen Bereich. Ich befürchte, dass die DFS schon bald in die Situation kommt, wo nicht ausreichend Personal zur Verfügung steht und die aktiven Kollegen durch Mehrarbeit und Überstunden noch mehr belastet werden.

Das RTC in Leipzig war natürlich auch Gesprächsthema, ebenso unser Wunsch, das Projekt ICAS 2 aktiv zu begleiten.

Als mich die Nachricht, dass Heiko Langhinrichs gestorben ist, erreichte, war ich tief betroffen. Ein außergewöhnlicher Mensch, Freund und Kollege ist plötzlich nicht mehr bei uns. Heiko wird mich weiter begleiten, mit seiner Art und dem Vorbild, das er mir und anderen gegeben hat. Wir alle in der GDF verdanken Heiko viel. Ein solches Ereignis ist für mich ein deutlicher Fingerzeig, was wirklich zählt in unserem Leben.

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel*
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Jonas Dalby
Rechtsanwalt

Constanze Daum**
Fachanwältin für Arbeitsrecht

* bis 2016
** im Anstellungsverhältnis

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

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

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

Obleutemeeting FB FSTD am 14.09.2017

Am 14.09.2017 fand das mittlerweile traditionelle Obleutemeeting in Darmstadt statt. Linda Tännly begrüßte als Tagungsleitung die Obleute und stellte die Tagesordnung vor. Diese wurde, auf Wunsch der Obleute, noch um den Punkt „Fragen zu den aktuellen Themen der bevorstehenden Bundesdelegiertenkonferenz an den Vorstand“ ergänzt. Diese Möglichkeit der Fragestunde ergab sich aus der kurzfristig einberufenen Vorstandssitzung und der Anwesenheit aller Vorstände in Darmstadt.

Auf der Tagesordnung war der erste Schwerpunkt der Bericht aus den einzelnen ÖMVen bzw. Niederlassungen. Hier kristallisierten sich neben den bekannten Themen Personalsituation, Altersstruktur einiger technischer Teams und Mitgliederwerbung für die GdF schnell einige neue Schwerpunkte heraus.

Zum Ersten ist das der derzeitig stattfindende Probebetrieb zur Reduzierung der Standorte mit der Aufgabe rBFN. An den „aufnehmenden“ Standorten ist, nach den Aussagen der Kollegen, ein nicht unerheblicher Anstieg der Arbeitslast und der Koordinationstelefonate zu verzeichnen. Dies sollte im Rahmen des Probebetriebes sehr genau beobachtet und analysiert werden.

Ein weiteres großes Thema ist die bevorstehende Inbetriebnahme iCAS in Karlsruhe und die geplanten Einrüs-

tungen in Bremen und München. Die größten Aufgaben in diesem Zusammenhang sehen alle Anwesenden in der zu leistenden Projektarbeit und in der umfangreichen Ausbildung aller Kollegen im Service Level 1 und 2. Das ist nicht so einfach parallel zum gewohnten „Alltagsgeschäft“ zu leisten. Hier werden im Besonderen von allen Mitarbeitern und Führungskräften innovative Ideen gefordert sein, um alles im Rahmen der Möglichkeiten in den nächsten Jahren zu leisten.

Übergreifend ging noch einmal ein Dank an alle Kollegen, welche an dem Abschluss des Altersteilzeit TV mitgewirkt haben. Insbesondere an die Mitglieder der Tarifkommission und persönlich an diesem Tag auch noch einmal an Markus Siebers als Verantwortlichen des Ressorts Tarif. Insgesamt empfanden alle Teilnehmer das Treffen wieder einmal als äußerst informativ und wichtig für die zukünftige Arbeit im Fachbereich. Das nächste Obleutemeeting ist für den November 2018 geplant.

Für Fragen und Anregungen könnt ihr euch jederzeit an eure Obleute und Delegierten wenden. Diesen stehen auch in Kürze alle Berichte aus den einzelnen ÖMVen bzw. Niederlassungen zur Verfügung.

Andreas Schmelzer – Referent Kommunikation



Der Fachbereichsvorstand FSTD und Obleute





O. Wessollek, H. Polevka, A. Lauer

Global AIM Konferenz der IFAIMA in Uganda



von Oliver Wessollek

In diesem Jahr fand die Konferenz „AIM Global“ der IFAIMA Ende Mai in Kampala/Uganda statt. Als Mitgliedsverband der IFAIMA vertritt Oliver Wessollek (FSBD Vorstand FDB/AIM/FIS) den FSBD der GdF bei dieser Konferenz sowie der IFAIMA Mitgliederversammlung.

Nach einer anstrengenden Woche bei der IFATCA Konferenz in Toronto ging der Weg mit einem kurzen 24 Stunden-Zwischenstopp, um die Koffer und Wäsche zu wechseln, gleich weiter. Ankunft am Montagabend gegen 22 Uhr im Hotel, um am nächsten Morgen pünktlich zur Eröffnung der Konferenz anwesend sein zu können.

Die Sicherheitsvorkehrungen in den Hotels sind generell und besonders im SERENA Konferenzcenter sehr umfangreich. Vor Betreten des Geländes und auch beim Betreten des Konferenzraumes wird man ähnlich wie an einem Flughafen genauestens überprüft. Fährt man mit einem Fahrzeug auf das Gelände, werden dieses und die Insassen ebenfalls überprüft. Ein mit einer Kalaschnikow bewaffneter Soldat beobachtet das Betreten des Geländes

und verhilft somit zu einem vertrauenerweckenden Gefühl. Verlässt man den Konferenzbereich, um z. B. vor dem Haus eine Zigarettenpause zu machen oder mal ein paar Sonnenstrahlen zu erhaschen, wird man vor dem Wiederbetreten erneut durchleuchtet.

Die Konferenz beginnt mit den üblichen Eröffnungsworten von Fernando Lopes, dem Präsidenten der IFAIMA, dem Direktor der CAA Uganda sowie der ICAO Vertreterin Roberta Luccioli. Eurocontrol ist in diesem Jahr nicht vertreten und sendet eine Videomessage. Die Verkehrsministerin von Uganda begrüßt die ca. 350 Teilnehmer aus über 61 Ländern auch im Namen des Premierministers, der sich dafür entschuldigt, nicht persönlich anwesend sein zu können. Schlussendlich wird die Eröffnung mit der Nationalhymne Ugandas und Ostafrikas, gespielt von einem militärischen Musikchor, abgerundet.

Die eigentliche Konferenz beginnt mit der Präsentation der ICAO zu den Änderungen im Annex 15, PANS AIM, AIS Manual und vielen anderen Dokumenten. Die Kommentierungen sind in vollem Gange. Auch der FSBD der GdF wird über die IFAIMA die Änderungen kommentieren. Änderungen im Format eines SNOWTAM sollen bis 2020 implementiert werden. Was sich nach kleineren Änderungen anhört, ist vor allem im Hinblick auf neue Datenformate



Der Vorsitzende der IFAIMA F. Lopez

und der Digitalisierung eine echte Herausforderung. ICAO bittet in diesem Zusammenhang um Mithilfe und Zuarbeit. Weiter geht es dann mit dem Thema „Charting and implementing strategy“, vorgestellt von der ICAO. Hierbei wird auf die Qualität der Informationen in verschiedenen AIP Dokumenten hingewiesen. Teilweise fehlende Informationen, zum Teil falsche oder zu viele Informationen, die dann auch noch zu Missinterpretationen führen (z. B. bei SID/STAR) können gefährlich werden, wenn die Informationen anders als geplant interpretiert werden. Zu diesem Thema gab es einen von der ICAO durchgeführten Workshop, in dem einige Beispiele ans Tageslicht geholt wurden und überlegt wurde, woher solche Fehler kommen sowie deren Ursache liegen könnte und vor allem, wie man diese in Zukunft vermeiden kann.

Uganda und andere afrikanische ANSPs stellen ihre Fortschritte in der Umsetzung des Projektes „AIS to AIM“ vor. Beeindruckend ist dabei, wie weit die afrikanischen Staaten zu sein scheinen und teilweise sogar (zumindest auf dem Papier) weiter zu sein scheinen als es europäische Staaten bisher sind. In einigen Teilen plant man gemeinsame Datenbanken aufzubauen, welche länderübergreifend genutzt werden können, um so Kosten zu reduzieren. Eine höchst interessante und für viele Anwesende ANSP- und Regulator-Vertreter brisante Präsentation folgte vom Tanzania-Vertreter. Die Präsentation, welche natürlich mit Fokus auf die afrikanische Region bezogen war, enthielt einige Aussagen zum Thema Staffing Issues. Die Aussa-

gen sind aber aus Sicht der Fachverbandsvertreter auf andere Teile der Welt durchaus übertragbar. Somit wurde die Präsentation von vielen mit brausendem Applaus gewürdigt.

Die DFS ist bei der diesjährigen Konferenz durch Hardy Polevka und Jan Phillip Lauer vertreten. Jan Phillip Lauer referiert in seiner Präsentation über eTOD und warum diese so wichtig sind. Hardy Polevka stellt in seiner Präsentation vor, was passieren kann, wenn Datenbanken unterschiedliche Datenstände haben. Dazu gab es bereits mindestens einen bekannten Vorfall, welcher als sicherheitsrelevant einzustufen ist.

Im Anschluss gab es eine Panel-Diskussion, in der die Teilnehmer an die Vertreter verschiedenste Fragen stellen konnten. An diesem Panel nahm auch Jan Phillip Lauer als DFS Vertreter teil und konnte mit seinem überdurchschnittlichem Know-how den Anwesenden sehr detailliert jede Frage beantworten.

Am Nachmittag des zweiten Konferenztages fand dann die „IFAIMA Annual Assembly“ statt. In dieser Mitgliederversammlung wurden der Präsident Fernando Lopes sowie der Schatzmeister der IFAIMA Joao Mendoca in ihren Ämtern bestätigt und für weitere zwei Jahre wiedergewählt. Ein Arbeitspapier behandelte dann die zunehmende Anzahl von sogenannten „Bullshit NOTAMs“. Damit sind NOTAMs gemeint, deren Inhalt oder auch Verteiler nicht



den ICAO Vorgaben entsprechen, aber aufgrund von z. B. „Befehl und Gehorsam“ veröffentlicht werden müssen. IFAIMA möchte dazu eine Umfrage starten und ein Reporting einführen, damit Kollegen anonym solche Vorgänge melden können. IFAIMA plant damit eine entsprechende Grundlage zu schaffen, um an entsprechender Stelle Verbesserungen zu fordern.

Oliver Wessollek berichtete vom ersten EUR/NAT AIM Meeting, welches gemeinsam mit Barbara Fröhlich vom slowenischen Fachverband in Eigeninitiative vorbereitet und durchgeführt wurde. In einem Arbeitspapier wurde dieses regionale Meeting in die Hände der IFAIMA übergeben und soll als Vorbild für alle Regionen dienen. Danach stellte Oliver Wessollek noch in einem Report seine Arbeit für die IFAIMA in der EGHD vor. Somit endete der zweite Konferenztag nach über zehn Stunden.

Der letzte Konferenztag begann mit einer Präsentation des belgischen AIM Managers Johan Caroen zum Thema „Civil/Military AIM integration“. In Belgien sollen die militärischen AIM (ARO,NOF) mit den zivilen AIM Stellen zusammengeführt werden.

Die ICAO Vertreterin stellte im Anschluss die Änderungen und Weiterentwicklungen in Bezug auf PANS Training vor. In einem weiteren Vortrag stellte Joachim Bruja als Vertreter der CANSO die Wichtigkeit von Training und Weiterbildung heraus. Dazu hat die CANSO ein AIM Training-Konzept erstellt. Als letzten Vortrag gab es noch ein

paar interessante Aussagen zu English Language Proficiency durch die IATA Vertreterin, welche die Kompetenz der Mitarbeiter im Bereich AIM/AIS/ARO in Bezug auf die Spracheigenschaften entsprechend einfordert.

Nach der Zusammenfassung der dreitägigen Konferenz wurde die Konferenz offiziell für beendet erklärt.

In diesem Jahr gilt als Fazit festzuhalten, dass auch diese Konferenz sehr viele Informationen beinhaltet und ein voller Erfolg war. Einigkeit bestand bei den Teilnehmern darüber, dass erstmals auch Probleme benannt wurden, welche vorher nur hinter vorgehaltener Hand angesprochen wurden. So besteht immer noch Handlungsbedarf bei den Festlegungen von technischen Standards, damit alle Systeme miteinander kommunizieren können, Cyber Security wird in allen Bereichen immer wichtiger und fester Bestandteil, Ausbildung und Kompetenz sowie Training der Mitarbeiter muss ausreichend beachtet werden und Verfahren müssen vereinheitlicht werden, damit ein Verfahren in Europa genauso abläuft, wie es in Südamerika, Afrika oder Asien abläuft.

Auf der IFAIMA Webseite sind alle Präsentationen abrufbar und können bei Interesse dort eingesehen werden. Für weitere Fragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung: Oliver.Wessollek@gdf.de



Belavia B733: Mit dieser recht fragwürdigen Bemalung, die für ein On-line-Shooter-Spiel wirbt, fliegt Belavia mit ihrer B737 durch Europa. Hier aufgenommen kurz nach der Landung in Frankfurt am 16.07.
Photo: Frank Schuchardt



Cobalt A319: Die recht junge und kleine Cobalt Air aus Zypern setzte in diesem Sommer ihren A319 auf diversen Condor-Flügen ein. Hier ein Bild aus Frankfurt vom 13.07. **Photo: Gerrit Griem**



KLM Fokker 70: Im Rahmen der Ausmusterung ihrer letzten Fokker 70 hat KLM die PH-KZU mit dem Bild von Anthony Fokker versehen. Hier beim Start in Basel am 05. Juli fotografiert. **Photo: Gerrit Griem**



S7-Airlines A320: S7-Siberia Airlines bedient München mit diversen Fluggeräten, so auch mit diesem grün bemalten A320. Dieser A320oneo war erst wenige Tage vorher an die Airlines ausgeliefert worden.
Photo: Thomas Williges



Qatar Airways A320: Ein ungewöhnliches Fluggerät in Form dieses A320 von Qatar Airways bekam man in diesen Sommer auf europäischen Flughäfen zu Gesicht, da British Airways einige Flugzeuge von Qatar Airways nach London einsetzte. München, 09.08.2017. **Photo: Thomas Williges**



Latam/Qatar Airways A350: Qatar Airways leaste aus Überkapazitäten von Latam vier A350 von ihrem Code-Share Partner, die vornehmlich auf der Route von Doha nach München eingesetzt werden. Hier die A7-AMD beim Start in München. **Photo: Thomas Williges**

SERA-C in Kraft

Autor: Thorsten Raue

Am 12. Oktober wird in der gesamten EU SERA-C in Kraft treten – ob sich in der praktischen Arbeit der Fluglotsen, Flugdatenbearbeiter, FIS-Lotsen und FMPs relevante Unterschiede ergeben, wird die Zeit zeigen. Für mich ist klar, dass man sich aber vor Einführung mit den Änderungen beschäftigen muss und einfach den Kopf in den Sand zu stecken keine erfolversprechende Strategie darstellt.

Für diesen Artikel möchte ich einen Teil von SERA gesondert betrachten:

SERA.7002 Collision hazard information when ATS based on surveillance are provided

When an identified controlled flight is observed to be on a conflicting path with an unknown aircraft, deemed to constitute a collision hazard, the pilot of the controlled flight shall, whenever practicable:

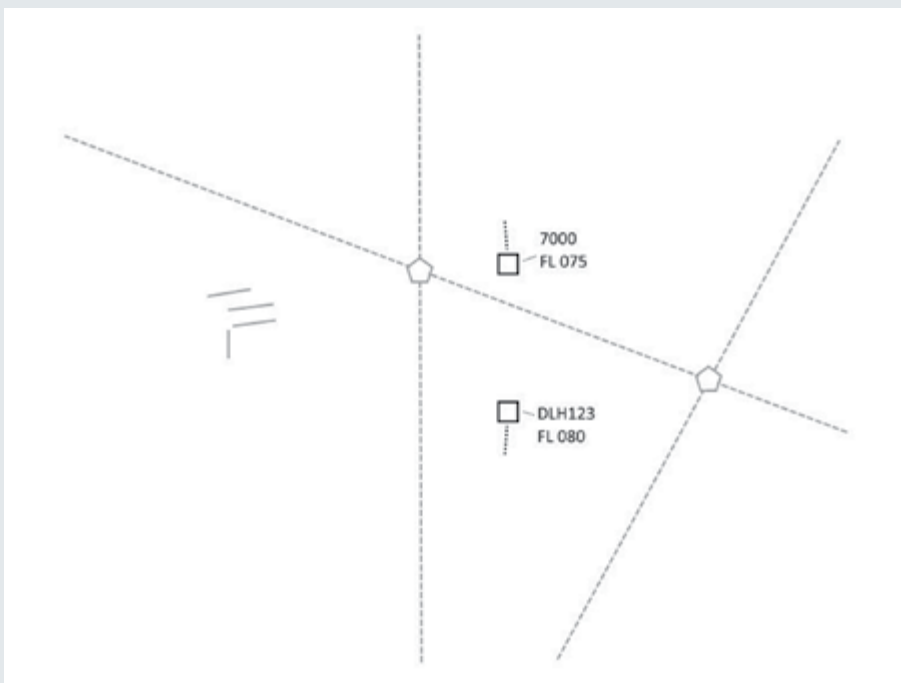
- *be informed of the unknown aircraft, and, if the pilot so requests, or if the situation so warrants in the opinion of the controller, avoiding action shall be suggested; and*
- *be notified when the conflict no longer exists.*

Handelt es sich hier um eine Neuerung oder bleibt alles beim Alten? In Teilen der DFS gibt es die Meinung, dass dieser ganze Paragraf keine Veränderung darstellt: „Ein IFR-Flug braucht keine Ausweichempfehlung, sondern wird nur mit Freigaben gesteuert“ – also ist dieser Paragraf nutzlos. *Diese Sichtweise teile ich nicht.*

Um das zu illustrieren, möchte ich einen Fall in Luftraum E durchspielen:

Ein Fluglotse kontrolliert nur einen IFR-Flieger in Flugfläche 80. Ein unbekanntes VFR-Flugzeug (Squawk 7000) fliegt diesem entgegen in Flugfläche 75 und ist nicht in Funkkontakt mit einem Lotsen. Bisher kein Problem: In Luftraum E werden IFR- und VFR-Flugzeuge nicht gestaffelt, d.h. es ist nicht nötig 5 Seemeilen oder 1000ft zwischen diesen Flugzeugen herzustellen.

Aber da der Teufel ein Eichhörnchen ist, beginnt der VFR-Flieger einen Steigflug, der für den Fluglotsen erkennbar zu einer gefährlichen Situation führen wird: eine Kollisionsgefahr.



Was musste ein Fluglotse bisher tun? SERA schrieb bisher in Luftraum E nur eine Verkehrsinformation vor: „All flights receive traffic information, as far as is practical.“

Also z.B.: „DLH123 traffic information, unknown aircraft 12 o'clock climbing to your level.“

Über eine zusätzliche Ausweichempfehlung oder sogar eine Freigabe gab es verschiedene Meinungen. Was passiert, wenn ich eine Freigabe erteile und es passiert etwas Schlimmes, obwohl SERA keine Staffeln in diesem Fall in Luftraum E vorschreibt? Was passiert, wenn ich den IFR-Flieger nach Westen drehen lasse und der VFR-Flieger dreht auch nach Westen? Erteilt man eine Ausweichempfehlung oder eine Freigabe? Kann man überhaupt eine Ausweichempfehlung an kontrollierte Flüge erteilen?

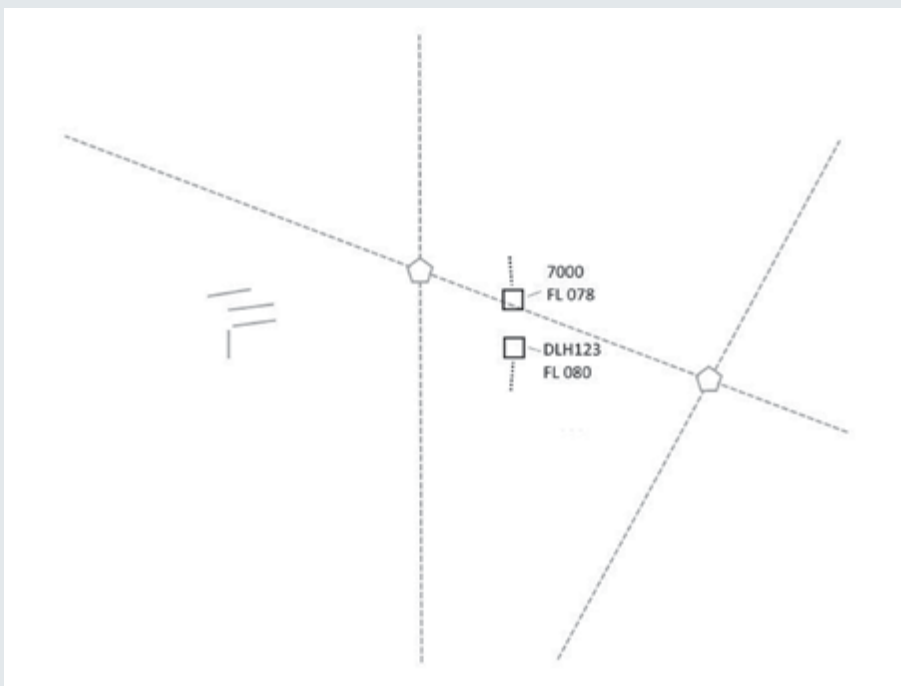
Aus Angst vor Haftungsfragen war die Meinung der DFS, dass in so einem Fall jede Flugbahnänderung zu unterlassen ist, damit man ja nicht in Regress genommen werden kann. Wie bei Juristen üblich, gibt es natürlich auch die Gegenmeinung, dass jedes Unterlassen der Flugbahnän-

derung zu juristischer Schuld führe – nach der „Erste Hilfe“-Regel, dass nur das Nicht-Helfen einen Fehler darstelle.

Mit SERA C sind diese Fragen geklärt: Bei Kollisionsgefahr mit einem dem Lotsen unbekanntem Flugzeug **muss** eine Ausweichempfehlung erteilt werden. Also wird die Flugbahn nicht durch eine Freigabe verändert, sondern es wird dem Piloten, der für die sichere Durchführung des Fluges zuständig ist, überlassen. Dafür wird der Pilot bestmöglich bei der Entscheidungsfindung unterstützt – mit Information und Rat:

„DLH123 due to unknown traffic 12 o'clock climbing, suggest left turn heading 310“.

Mit dieser Klarstellung ist der Paragraph 7002 für mich ein wichtiger Mosaikstein, der sowohl die Sicherheit im Luftverkehr erhöht, als auch die Rechtssicherheit bei der Arbeit in Luftraum E verbessert.



Remote Tower Center

Autor: Thorsten Raue

Mitte August hatte der Vorstand FSBD die Möglichkeit, die Räumlichkeiten und einen Arbeitsplatz des Projektes „Remote Tower Center“ in Leipzig in Augenschein zu nehmen. Dort steht schon ein fast vollständig bestückter Remote Tower Arbeitsplatz für den Standort Saarbrücken, der mit Live-Daten versorgt wird. Diese Möglichkeit haben wir natürlich vollzählig genutzt und möchten uns bei allen Beteiligten herzlich bedanken – besonders bei Herrn Özdemir und Frau Trull für die ausführlichen Erläuterungen. Für mich als Außenstehenden teilt sich ein Remote Tower System in drei Teile: die Sensoren und Aufbauten am Flughafen, die Infrastruktur mit der Datenverarbeitung und der Arbeitsplatz, an dem die aufbereiteten Daten angezeigt werden, welche ich im Folgenden alle vorstellen möchte.

VOR ORT – FLUGHAFEN

In Saarbrücken wurden verschiedene Sensoren in einem UFO-förmigen Gehäuse aufgestellt. Darin verbergen sich die zwölf Kameras und ein Infrarot-Sensor, die ein 360° Panoramabild der Umgebung erstellen. Bei dem Infrarot-Sensor handelt es sich nicht um eine Thermografiekamera, wie sie aus schlechten Filmen bekannt ist, mit falschfarbigen Bildern, sondern um einen auf fast -200 °C gekühlten Infrarotdetektor der Firma Rheinmetall. Dieser liefert unabhängig von der Wetterlage ein gestochen scharfes Schwarz-Weiß-Bild.

Weiterhin gibt es zwei PTZ-Kameras (Pan/Tilt/Zoom), mit denen Objekte in der Umgebung verfolgt und genauer betrachtet werden können. Die zur Verfügung stehenden optischen Zoom-Stufen sind 1x, 2x, 4x, 8x, 12 und 24x – ein Standard-DFS-Fernglas vergrößert um den Faktor 8. Signalling lamps (gemeinhin: Light Guns) sind auch an die PTZ-Kameras gekoppelt und eine der Kameras wird einen IR-Modus haben.

Nicht direkt einsehbare Teile des Vorfeldes werden mit konventionellen Full-HD-Kameras abgedeckt. Im Fall von Saarbrücken sind es zwei.

Bei den automatisierten Reinigungssystemen hat sich die DFS für ein anderes als Saab in Schweden entschieden, welches hoffentlich weniger wartungsintensiv bei guter Wirksamkeit arbeitet. Die Demonstration der Reinigung der Panoramakameras führte zu guten Ergebnissen und

wir konnten durch eine PTZ-Kamera beobachten, wie die Reinigung Kamera für Kamera durchgeführt wurde.

DAZWISCHEN

Die Videodaten für den Außensichtersatz werden redundant ausgelegten Leitungen mit ca. 125 Mbit/Sek Bandbreite nach Leipzig übertragen und dort verarbeitet. Hier werden Objekte auf zwei verschiedene Arten erkannt und dem Lotsen zur Anzeige gebracht sowie Overlays in die Panoramabilder eingefügt, wenn gewünscht. Bei den Overlays handelt es sich um einblendbare Grafiken, wie Bezeichnung und Umrandung von Taxi-Ways oder den ILS-Anflugpfad.

Hier hat das Projekt für mich als Center-Lotsen noch am wenigsten Fantasie bewiesen, da ich mir hier noch einige Unterstützungen vorstellen kann. Temporär gesperrte Teile des Rollfeldes oder der Rollwege oder die unterschiedlichen Abstände zur sensitive Area bei CAT3 könnten hier sehr einfach und plastisch eingeblendet werden – aber vielleicht ist dies auch nur noch eine Frage der Zeit und der Umstellung von Außensicht auf ein synthetisches Bild.

VOR ORT – CENTER

In Leipzig steht dem Remote Tower Center ein Raum im Erdgeschoss mit Südfenstern zur Verfügung, in dem die Arbeitsplätze für Saarbrücken (orange), Erfurt (lila), Dresden (grün), Wachleiter (grau), Clearance Delivery (dreifarbig), einen Ersatzarbeitsplatz („RUN“ weiß) und einem Testsystem (rot) aufgebaut werden. Das Layout der Arbeitsplätze steht grundsätzlich schon, kann aber noch verändert werden. Bisher läuft nur der Arbeitsplatz Saarbrücken und wird mit Live-Daten versorgt.

Das zwischen IR und Normalsicht umschaltbare Panoramabild wird auf der oberen Monitorleiste auf 5 Bildschirmen dargestellt. Hierbei kann der Lotse in 45°-Schritten zwischen 180°- und 360°-Darstellung wählen – bei der Orientierung wird man von einem Kompassband mit Himmelsrichtungen und Markierungen für wichtige Wegpunkte, wie Ein- und Ausflugsunkte oder Krankenhäuser, unterstützt.

In der Bildschirmleiste darunter befinden sich die Befehlssteuerung, PHOENIX (Radar), Vorfeld- und PTZ-Kamera-Bilder, FLAPS (Streifensystem) und IDVS (Wetterdaten).



Monitordarstellung Foto: T. Raue

Alle Monitore werden wahlweise über eine Tastatur, eine Maus oder Jog-Shuttle und einen großen TID-Monitor (Touch Input Device) gesteuert. Nur für Flughafenbefehrerung und Crash Horn ist das Modul noch in der Entwicklung. Es soll eine Lösung geben, die für alle Flughäfen ein einheitliches HMI (Human Machine Interface) anbietet, von der dann für den Lotsen transparent alle Funktionen an den Flughäfen gesteuert werden können. So viel zum Aufbau.

FUNKTIONEN

Die Funktionen von PHOENIX, FLAPS und ähnlichen bleiben unverändert und benötigen, hoffe ich, keiner weiteren Erläuterung. Interessanter erscheinen mir die neuen Kamerasysteme, die die Außensicht ersetzen sollen. Dabei wird wahrscheinlich die Panoramasicht das Hauptwerkzeug des Lotsen darstellen. Hier wird der Lotse durch eine Funktion namens „Bounding“ unterstützt – durch Nutzung von optischen Daten werden Objekte aufgrund von Veränderung und Bewegung erkannt und mit einem roten Rahmen markiert, der dann mit dem Objekt wandert. Ränder von Wolken wurden bei unserem Besuch vereinzelt als Objekte erkannt, aber zum Glück wurde der Algorithmus schon deutlich verbessert, sodass z. B. Autos auf der vorbeifahrenden Straße nicht markiert werden.

Wenn der Lotse ein Flugzeug oder Helikopter näher betrachten möchte, dann kann er z. B. per PTZ-Map (eine schematische Draufsicht auf die Umgebung des Flughafens

mit Anzeige von Phoenix-Zielen und Kamera-Sichtlinien) auf dem TID die Kamera hin schwenken und das Luftfahrzeug auf dem TID antippen, worauf die Kamera das Objekt mit einem weißen Rahmen markiert und automatisch verfolgt (Tracking). Dies funktionierte bei der Besichtigung teilweise gut, aber nicht fehlerfrei – helle Objekte vor weißen Wolken und Objekte, die sich über Kanten, wie den Horizont, bewegen stellten die Software vor Probleme. Während unseres Besuches wurde z. B. eine abhebende Cessna beim Line-up und auf der Piste nicht fehlerfrei automatisch verfolgt. Auch wenn wir sicher sind, dass die Verfolgungsfunktionen noch verbessert werden, können zukünftige Nutzer des Remote Towers sich nicht blind auf die Systemunterstützung verlassen, sondern werden, ähnlich zu einem konventionellen Tower, händisch eingreifen müssen, um Luftfahrzeuge immer im Blick zu haben.

Die Bedienung über das TID erschien mir im Allgemeinen schlüssig und bis auf Kleinigkeiten in einem gut zu arbeitenden Zustand. Ich möchte alle Kollegen, die an der Verbesserung mitgewirkt haben, für Ihren Einsatz loben. Und es war schön, zu sehen, dass es Projekte in der DFS gibt, die auf die Bedürfnisse und Anregungen der Endnutzer eingehen.

Das IR-Bild ruckelt mit 5 Hz spürbar, aber dies ist eine technische Einschränkung, die ihre Begründung in der Art der Bildgebung hat. Je länger die IR-Sensoren ein



Graphische Darstellung des Remote TWR-Center



zernes Bild aufzeichnen können, desto schärfer wird dieses. Da das IR-Bild für Situationen gedacht ist, in denen man mit normalen Kameras keine oder nur sehr schlechte Sicht hat, wie bei Nebel, scheinen 5 Hz ein akzeptabler Kompromiss zu sein, da die normalen Kameras Bewegungsabläufe mit aus dem europäischen Fernsehen bekannten 25 Hz abbildet.

WIE GEHT ES WEITER

Ende 2018 soll Saarbrücken von Leipzig aus dem Remote-Tower-Center kontrolliert werden und dann sukzessive Erfurt und Dresden folgen. Die Technik scheint zu stimmen, aber die lizenzrechtlichen Grundlagen fehlen noch. Außerdem hatte ich den Eindruck, dass sich die Projektbeteiligten über die Arbeitsabläufe in einem Remote-Tower-Center noch keine detaillierten Pläne gemacht haben. Die Frage z. B. nach Head-Set- oder Mikrofon-Nutzung wurde zögerlich beantwortet: „Das müssen wir dann sehen, wenn Saarbrücken hier ist... und Erfurt oder Dresden.“

Mein Vorschlag, dass man, sobald Saarbrücken im Center arbeitet, den Funk der anderen Tower einspielen könnte, um Erfahrungswerte zu erhalten, wurde interessiert aufgenommen. Zur Arbeitsweise in einem Remote-Tower-Center werden sicher noch Workshops im Vorfeld stattfinden, um auftretende Probleme im Betrieb nicht nachträglich zu identifizieren und Bugfixing zu betreiben, sondern Probleme von vornherein zu minimieren und eventuelle Lösungen zu erarbeiten. Der Vorstand Berufliches & Soziales und der Vorstand Fachliches bieten sich gerne an, hier unterstützend tätig zu werden.

Wir stellen vor:

JOBS in der Flugsicherung

Erneut möchten wir unsere kleine Serie „Berufe in der Flugsicherung“ rund um den operativen Bereich fortführen und stellen heute die Tätigkeit eines Sachbearbeiter Fluglärm vor

Sachbearbeiter FVK/Fluglärm oder doch Sachbearbeiter Querschnittsaufgaben?



von Michael Ludwig

Meine berufliche Karriere nach dem Abitur begann bei der Luftverteidigung der Luftwaffe der Bundeswehr in Goch am schönen unteren linken Niederrhein. Dort wurde ich im dortigen Bunker in Uedem zum Radarleitoffizier ausgebildet.

Nachdem bekannt wurde, dass die Luftverteidigungseinheit in Goch aufgelöst werden sollte, wurde ich mehrfach von Fluglotsen der DFS angesprochen, ob ich nicht zur DFS wechseln wollte.

Kurze Zusatzinformation: Fluglotsen der DFS wurden als sog. Informationsloten als Bindeglied zwischen Luftverteidigungsstellung (hier Goch) und einem Center (hier: ehemals ACC Düsseldorf) eingesetzt und saßen wochenweise im Bunker in Uedem.

Gesagt, getan. Eine Bewerbung wurde geschrieben, danach ging es nach Hamburg zum Einstellungstest (zusammen mit unserem Gewerkschaftsvorsitzenden) und eh ich mich versah, hatte ich einen Ausbildungsvertrag der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zum 01.01.1995 auf dem Tisch liegen.

Nach 1,5 Jahren an der Akademie in Langen (FVK 91) begann das On-the-Job-Training im Center Düsseldorf. Aufgrund der Tatsache, dass ich durch die Bundeswehr einige Düsseldorfer DFS Kollegen kannte, wusste, wie ein Mikrofon und ein Radar zu bedienen war, durfte ich meine Ausbildung im (angeblich) schwersten Luftraum im Düsseldorfer Zuständigkeitsbereich (Germinghausen-Sektor) beginnen.

Dabei waren meine Fortschritte in der Ausbildung eher mäßig und im beiderseitigen Einvernehmen wurde die

Ausbildung nach weiteren 1,5 Jahren Training dann beendet. Die DFS schulte mich über mehrere Stationen weiter zum Sachbearbeiter BNL (besondere Nutzung des Luftraumes) für komplett Nordrheinwestfalen.

Diese Aufgabe durfte ich auch dann mit dem Umzug in den neuen Tower Düsseldorf im kleinen Rahmen weiterführen. Im Zuständigkeitsbereich des SB BNLs (bei mir: Kontrollzone Düsseldorf) ist dieser für alle Freigaben und gutachtlichen Stellungnahmen für Massenaufstiege von Kinderballonen, Feuerwerken, Gasausblasungen, Einsatz





Tower Düsseldorf



von Laser bzw. Scheinwerfern und Luftfahrtveranstaltungen verantwortlich. Kommunikations- und Ansprechpartner sind hierbei die jeweiligen Bezirksregierungen, Ordnungsämter und Antragsteller.

Hinsichtlich relevanter BNL-Vorhaben wird eine Information z.T. mit topografischer Karte in den Tower gegeben, damit sich der Tower-Lotse am Ereignistag einen schnellen Überblick verschaffen kann.

Ein weiterer Schwerpunkt meiner Arbeit im Tower Düsseldorf liegt in der Beantwortung von Fluglärmbeschwerden. Hierbei beschweren sich Bürger über zu tiefe, zu laute oder zu häufige Überflüge ihres Wohnbereiches.

Mit Hilfe von verschiedenen Systemen wie z.B. PHOENIX, FANOMOS, TARS, STANLY-Track u.a. verschaffe ich mir einen Eindruck der Flugbewegungen, um dann den betroffenen Person eine fundierte Antwort geben zu können.

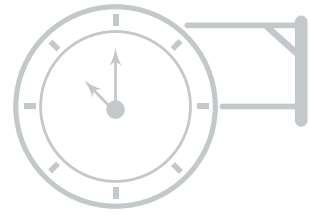
Die Antwort erhalten die Beschwerdeführer dann per E-Mail, Brief oder Telefon – je nach Art des Eingangs.

Telefonische Beschwerden können hierbei durchaus sehr unterschiedlich verlaufen. Im Großen und Ganzen halten sich die Einladungen zu Kaffee und Kuchen mit den übermittelten Beschimpfungen der Beschwerdeführer die Waage.

Zusatzschulungen wie Kommunizieren in schwierigen Situationen (KIS) haben geholfen, solche Gespräche professionell abzuhandeln und locker zu verkraften.

Des Weiteren bin ich in der Tower Niederlassung Düsseldorf zuständig für die Wartung der Büro PC und für die VS-IT-Verwaltung. Hier wird zwar im Panzerschrank momentan nur Düsseldorfer Luft als geheim eingestuft, jedoch fallen regelmäßig einige kleine Arbeiten an.

Mit Umstellung des Tarifwerkes 2011 wurde aus meinem SB FVK/Fluglärm dann der SB Querschnittsaufgaben. Naja, sonst hätte man mich ja auch höhergruppieren müssen und das geht ja nicht, weil wir ja sparen müssen.



Joe's Corner

Manchmal wünscht sich Joe, nicht so alt zu sein. Man kennt von der Hälfte der Kinofilme die Originale, die Musik im Radio ist viel zu laut und das aktuelle Personaldisaster fühlt sich genau wie das vorige an.

Denn entgegen den Beteuerungen der UZ wiederholt sich in Sachen Personalplanung alle paar Jahre immer wieder das alte Spiel und Joe hat irgendwie die Lust daran verloren. Wie ein Film, den man schon dutzendmal gesehen hat. Aber die Verantwortlichen in der DFS erklären einem bei jeder Möglichkeit, z.B. in Briefings, haarklein, wie perfekt die Personalplanungs-Maschinerie läuft: Da werden die benötigten Personalstellen auf Bruchteile ausgerechnet, das durchschnittliche Austrittsalter von Lotsen bis auf die Nachkommastelle angegeben (44,9) und die Sektoröffnungszeiten auf die Minute genau hinterlegt. Joe kommt das so vor, als wenn die Komplexität nur vorgetäuscht ist, damit man ja nicht versteht, an welchen Stellschrauben da wirklich gedreht wird.

Und was kommt dabei raus? Alle 5-7 Jahre wieder ein komplettes Personaldisaster und die Ausreden sind auch immer dieselben: „Der Verkehr stieg stärker als vorhergesagt.“ Oder „Mit Gewittern im Sommer konnte man nicht in diesem Maße rechnen.“ Oder „Die STATFOR-Statistik lag mal wieder voll daneben.“ – Also immer die anderen.

Aber was soll man auch erwarten, wenn die so hochkomplex errechneten Zahlen dann geliefert werden und von oben dann großzügig nach unten gerundet werden? So wird aus einer schon optimistisch gerechneten 116 dann mal schnell eine 96 gemacht.

Und warum kann der einfache Lotse Simplex am Board das vorher kommen sehen oder die Gewerkschaft das belegbar über mehrere Jahre vorhersagen? Ein Lotse Simplex kann weder Excel noch höhere Mathematik. Joe reichen die Vielfachen von 1500 und 2000 zum Staffeln. Also macht Joe sich das einfach: In der DFS arbeiten grob 2200 Lotsen. Davon sind 830 unter 35, 1020 zwischen 35 und 50 und 350 über 50. Da braucht Joe keine Excel-Kenntnisse, um zu errechnen, dass man in den nächsten fünf Jahren grob 350 neue Lotsen braucht.

Dann glaubt Joe mal an die Zukunft und zieht als Bonus für Trajektorien basierte Systeme 60 Stellen ab und rechnet mit grob 10 Prozent (in echt ca. 30 Prozent), die die Ausbildung zum Fluglotsen nicht abschließen. Damit kommt Joe auf ca. 320 benötigte Azubis in den nächsten fünf Jahren. Und dann fällt Joe nichts mehr ein.

Und wenn dann das Personalminus nicht mehr so eklatant sein sollte, dann beginnt das Spiel von vorn. *Denkt Joe...*



München Apron

Autor: Thorsten Raue

Schon vor meiner Wahl in den FSBD-Vorstand war Markus Pillip, der Obmann von MUC Apron, so freundlich, mich als Upper-Area-Controller nach München einzuladen, damit ich mal das andere Spektrum der Flugsicherung aus erster Hand erleben durfte. Da ich an der Flugsicherung als Gesamtkonzept mit allen großen und kleinen Rädchen, die da in einander greifen, interessiert bin, war klar, dass ich das Angebot annehmen musste.

Vor kurzem bot sich mir dafür die Möglichkeit und ich machte mich auf zum Münchner Flughafen, wo ich direkt zum Tower ging, in der sich unter der Kanzel mit den DFS-(Deutsche Flugsicherung) Towerlotsen auch die Betriebsräume der Vorfeldkontrolle West befinden. Dort habe ich mich zuerst mit der Ausstattung und dem Layout des Flughafens vertraut gemacht und dann ging es quer durch den Flughafen zur Vorfeldkontrolle Ost, deren Turm auf dem Satellitengebäude steht.

Die Aufgabe der Vorfeldkontrolle ist es, für sichere und verzögerungsfreie Bewegung von Flugzeugen auf dem Vorfeld des Flughafens zu sorgen. Gelandete Flugzeuge werden hier nach Überqueren der Brücken von den Kollegen der DFS, die für die Landebahn und die danebenliegenden Rollwege zuständig sind, an die Kollegen der Vorfeldkontrolle – kurz Apron – übergeben.

In München teilt sich der Zuständigkeitsbereich der Vorfeldkontrolle in vier Bereiche: Frachtvorfeld sowie Vorfeld 1, 2 und 3. Die ersten beiden werden vom Turm West und die anderen beiden vom Ostturm kontrolliert. Da sich am Frachtvorfeld auch die Wartungshallen befinden und die Parkpositionen der allgemeinen Luftfahrt, werden pro Tag ca. 120 Flugzeuge von den anderen Vorfeldern dort hin oder weggeschleppt, was leider immer über die Rollwege der DFS führt. Aber wo ich als interessierter Laie Reibungsverluste befürchtet habe, wurde mir diese Sor-



Momentaufnahme „Ringelplatz“ am südlichen Teil des Apron München! Höchste Anspannung bei Apron Control und bei den Flugzeugbesatzungen. Das „Chaos“ wurde ohne jegliche Beschwerden erfolgreich abgearbeitet. **Photo: Dietmar Goldschmitz**



Apron München Photo: Thorsten Raue

ge von den Kollegen genommen, da die Zusammenarbeit hier sehr gut funktioniert.

Besonders die Sicht vom Ostturm auf das Vorfeld 3 war für mich sehr beeindruckend, weil man von oben sogar ins Cockpit schauen konnte und somit sehen konnte, ob sich die Crew gleich wohl mit einem Wunsch auf Pushback melden würde. Dies sind so die typischen Kleinigkeiten, die das Arbeiten erleichtern, obwohl sie nicht zwingend für die Arbeit nötig sind.

Das elegante Layout des Flughafens mit der guten Sicht aus beiden Kanzeln wird aber wohl in naher Zukunft der Vergangenheit angehören, weil der Flughafen eine bauliche Erweiterung der Terminals plant, die in die Vorfelder 1 und 3 hineinragen werden. Der erfreuliche Umstand, dass der Flugverkehr in München floriert, wird dann zu einer erhöhten Komplexität und Ineffizienz des Vorfeldes führen. Ich kann nur hoffen, dass die GdF in Form der örtlichen Kollegen ihren Sachverstand einbringen kann, um die nötige Erweiterung so effektiv wie möglich zu gestalten.

Außerdem hatte ich im persönlichen Gespräch die Möglichkeit, die speziellen Probleme von Vorfeldlotsen kennenzulernen. Für mich als bis ins kleinste Detail durchregulierten DFS-Lotsen war es sehr überraschend, wie wenig national übergreifende Vorschriften es für die Arbeit der Vorfeldkontrolle gibt. Hier darf der Flughafenchef noch „König“ sein und wird nur von seiner Landesluftfahrtbehörde beaufsichtigt. Aus meiner Sicht eine schwierige Gemengelage, da es sicher sehr schwierig für die Behörde ist, sich gegen politischen Druck, den Flughafen ja nicht einzuschränken, durchzusetzen.

Deshalb setzt sich die GdF dafür ein, dass es ein einheitliches nationales Ausbildungs- und Kompetenzerhaltungskonzept eingeführt wird.

Ich danke den Kollegen, die sich sehr viel Zeit genommen haben, nochmals herzlich für die Möglichkeit, eine ganz andere Facette der Arbeit in der Flugsicherung kennenzulernen.

Ein manchmal satirischer Reisebericht von Hans-Joachim Krüger

FIS Langen goes München...



... zumindest teilweise und vorübergehend.

Im Rahmen der bevorstehenden FIS-Zentralisierung machte ich mich am 1. August von Langen auf den Weg zur Regionalstelle München. Ziel des geplanten achtwöchigen ‚Auslandsaufenthaltes‘ südlich des Weißwurstäquators war, dort die FIS-Zulassung für den Münchener Luftraum zu erwerben, um mit diesem Fachwissen die restlichen Kollegen bei FIS in Langen in einem geplanten Schnelldurchgang in Theorie und am Simulator zu schulen (dazu später mehr...)

Nach fünf Stunden Autofahrt über die A3 und A9 mit gefühlten 200 Kilometern Baustelle und niemals endender LKW-Kolonnen auf dem rechten Fahrstreifen, erreichte ich am frühen Nachmittag das Center am Münchener Flughafen.

Seit meinem beruflichen Abschied aus München vor exakt 21 Jahren hat sich hier doch einiges verändert. Nicht nur, dass sich rund um die Flugsicherung das ehemalige Feld in Urlauberparkplätze und in ein Hotel verwandelt hat, nein, auch die DFS hat aufgestockt und sich einen schicken Neubau auf dem Betriebsgelände gegönnt (dazu später mehr...).

Ich wurde von alten und älter gewordenen Kollegen von früher noch erkannt und herzlich begrüßt, um im Anschluss das geplante Ausbildungsprogramm zu besprechen. Bevor ich mich überhaupt ans Radar setzen und ‚on the Job‘ den Münchener Luftraum kennenlernen durfte, mußte ich die übliche Theorie im Selbststudium pauken und in einigen Tests erfolgreich absolvieren. Als ich die Unterlagen mit ca. einhundert neuen Flugplätzen samt Location Indicators, unzähligen Beschränkungsgebieten und Kontrollzonen, RMZ und TMZ mit verschiedensten Höhen, Aktivierungszeiträumen, Ausnahmen und Besonderheiten, sowie die komplexe Luftraumstruktur in Bildern und Zahlen vor mir sah, ahnte ich nichts Gutes. Kann sich ja kein Mensch merken in der kurzen Zeit.

Mein Reisetag endete mit einem kurzen Abstecher in den Betriebsraum, um mal „Hallo, hier bin ich“ zu sagen und meinen zukünftigen Arbeitsplatz kennenzulernen. Danach machte ich mich auf den Weg ins Hotel in die nahe Domstadt Freising.

Mein Feng-Shui gestyltes Zimmer mit blau gekacheltem Bad versprach einen angenehmen Aufenthalt für die Restwoche. Klamotten auspacken: Nicht nur alltägliche Klei-

dung, sondern auch Sport- und Laufsachen fanden ihren Platz im knapp bemessenen Kleiderschrank. Ich wollte ja in der Freizeit nach Dienstende nicht untätig im Hotel herum sitzen und packte mein mitgebrachtes Mountain Bike aus dem Auto aus.

Meine Heimatbasis auf Zeit erkundigte ich am ersten Tag mit dem Rad, suchte den schnellsten Weg zum Flughafen, bzw. zur Arbeit... und fand ihn nicht. Ich orientierte mich anfangs am Isar-Radweg nach Süden und fuhr diesen am westlichen Ufer des Flusses flussaufwärts. Irgendwo würde in Höhe des Flughafens die passende Brücke über den Fluß führen und mir den rechten Weg weisen... würde! Als die startenden Flieger schon lange hinter meinem Rücken in den Himmel stiegen und ich die Alpen vor mir erkannte, gab ich auf. Ich hatte die Wahl bis evtl. kurz vor München zu fahren, um irgendwo eine Brücke über die Isar zu finden, oder hier exakt an dieser Stelle durch den Fluß zu schwimmen. Auf beides hatte ich keine Lust. Also zurück nach Freising. Dort fand ich die rettende Passage über den Fluß und erreichte nach einiger Zeit den Flughafen. Für die mögliche Variante der morgendlichen Fahrt zur Arbeit, prägte ich mir die Tour ein und radelte in Richtung Domstadt zurück. Zuvor machte ich noch einen Abstecher in einen bekannten Lebensmitteldiscounter, um mir mein Abendessen zu schießen. Ohne Küche in meinem Hotelzimmer hatte ich die Auswahl auf Plastikessen in Form von fertig zubereiteten Salaten mit gleich aussehenden Saucen in allen künstlichen Farben, gleichem undefinierbaren Geschmack aber unterschiedlichen Namen, fertig gerollten kalten Wraps oder toten Hühnerschenkeln in zugeschweisster Plastikwanne. Evtl. noch ein Brötchen (man sagt hier Semmel dazu) vom Vormittag und noch etwas zu Trinken. Für 11,98 Euro gradezu ein Schnäppchen. Da bleibt von der vom Arbeitgeber zugesprochenen Verpflegungspauschale in Höhe von 20,- Euro pro Tag, abzüglich 4,80 Euro fürs Frühstück nicht mehr viel Spielraum für was anderes. Nun gut. Alleine im Restaurant ist ja eh blöd.

So müllte ich vom ersten Tag an den kleinen Papierkorb in meinem Zimmer mit Plastikverpackungen voll und legte mir eine stattliche Sammlung an Plastikgabeln zu. Auf Vorrat etwas Abwechslung einzukaufen fiel aus, da der Herr Feng Shui da keine Möglichkeit vorsah und der Kühlschrank für die Minibar dafür nicht ausgelegt war. Half auch nix, jeden Tag die Minibar leer zu saufen.

Tag 2:

Völlig gerädert erreichte ich nach einer kurzen schwülen und gewittrigen Nacht in einem unbekanntem Hotelzimmer meine Arbeitsstelle zum Frühdienst. Ich bezog ein

kleines Büro im Neubau und sortierte mich und die vielen Unterlagen erst einmal. Vor meinem Fenster mit Blick auf die Nordbahn kam der morgendliche Inbound-Rush herein. Tja, schön ha'm sie's hier, die Münchner. Todschicker Neubau mit hellen Wänden, breiten, offenen Fluren, viel Licht und dazu noch ein ebenso neuer Betriebsraum, der aber leider noch nicht in Betrieb ist. Daher ist's hier auch noch verhältnismäßig ruhig. Die Büros sind zwar besetzt, aber der Großteil der Kollegen hält sich im alten Betriebssteil auf. Mein Rundgang führte mich zum sehr ansprechenden und gemütlichen „grünen Salon“ mit Innenhof und Ruhezone und zur großzügig und perfekt ausgestatteten Küche. Hier floß sogar das Sprudelwasser aus dem normalen Wasserhahn! Ich war sprachlos. Genauso sprachlos als auch kopfschüttelnd verließ ich einen der riesigen und nahezu luxuriös ausgestatteten Toilettenräume und wunderte mich, wie es eine Firma fertigbringt, hier in München so ein wohldurchdachtes, großzügiges und clever konzipiertes Gebäude hinzustellen und woanders nicht...

Ich paukte an diesem Tag meinen Theoriekram und fühlte mich fit für die schriftlichen Tests in den nächsten Tagen.

Tag 3:

Das ein oder andere De-ja-Vu machte sich verdächtig breit. Im Hotel heute morgen saß mit mir nur ein Gast im Frühstücksraum. Derselbe wie gestern. Ein Chinese. Er stopfte sich mit der linken Hand ein hart gekochtes Ei in den Mund und in der rechten hielt er ein zusammengeklapptes Brötchen mit Marmelade. War gestern genauso. Vorne im Foyer saß ein alter Herr mit Hut, laß die Süddeutsche und trank dazu ein Weißbier (Anm.: es war 06:25 Uhr!). War gestern auch so.

Ich musste los zur Arbeit. Immer noch Theorie. Im CBT-Rechner suchte ich die passenden Fragen für meinen Arbeitsbereich aus und ging diese ein paar Mal schriftlich durch, um gegen Mittag den ersten Test zu schreiben. Ordentlich vorbereitet loggte ich mich schliesslich zum Test ein, tippte die Prüfungsnummer ein, drückte auf ‚schriftlichen Test beginnen‘...und es erschienen völlig unbekannte Fragen, die ich in der Vorbereitung nie gesehen hatte! Oh mein Gott! Disaster!

Eine Handvoll Fragen kriegte ich hin, bei den meisten war ich aber relativ ideenlos und setzte ebenso emotionslos mein Kreuzchen vor irgendeine Antwort. Fahr ich halt morgen wieder heim, wenn das hier nix wird.

So wurden meine zufällig gesetzten Kreuzchen auch im Endergebnis dementsprechend bestätigt und ich suchte den Weg zum Verantwortlichen. Wir suchten, also er such-

te nach irgendwelchen Erklärungen und wurde schließlich fündig. Ich hatte zwar für meinen Themenbereich die richtigen Fragen gefunden, nur waren diese völlig veraltet, wurden nicht mehr verwendet, waren aber nicht lösbar, und die aktuellen Fragen fände man im Computer ganz woanders. Konnte ich nicht wissen. Also nochmal das Ganze. Mit einem Delay von drei Stunden spuckte der Computer dann auch das gewünschte Testergebnis von 100% aus. Läuft!

Tag 4:

Die Sonne lachte, schnelles Frühstück im Hotel, der Chinese und der alte Mann mit Hut... alle da... Läuft!

Schnell zum Dienst, Version Theorie-Test 2.0: Zum Ende der ersten Woche in München drohte mir der letzte Test. Ach, Apropos Ende der ersten Woche: Gestern (Donnerstag) Abend räumte ich meine Klamotten aus dem Zimmerschrank aus und in die Reisetasche rein, packte das Laptop zusammen und schleppte das Ganze, zusammen mit meinen Sportsachen und Schuhen wieder in mein Auto, da ich den Luxus der Familienheimfahrt, bzw. des Familienheimfluges genießen würde, aber gleichzeitig mein Hotelzimmer über das Wochenende räumen musste. Meinen fahrenden Lagerraum für die Zeit hier unten würde ich auf dem Gelände der DFS parken. Klingt blöd, ist aber so!

Wo war ich stehengeblieben? Ach ja, der letzte Test: So ein vorgefertigter im Computer, wo man Sachen anklicken und markieren darf. Der Test begrüßte mich mit: „Willkommen zum Quiz“.

Hui, wußte gar nicht, dass man hier was gewinnen kann. So klickte und markierte ich mich durch den Test, bis der mich nach einiger Zeit fragte: „Fertig, abgeben?“

Ich bestätigte das mit einem letzten Klick auf ‚Okay‘ und erzielte ein Ergebnis von 0 (Null) Fehlern und erreichten 87%! Hä?

Dabei fing der Computer langsam an komische Geräusche zu machen und es begann nach verbranntem Gummi zu riechen. Ich hatte jetzt weder Lust auf Diskussionen, eine Fehleranalyse, eine Wiederholung des Ganzen oder gar die Feuerwehr und machte vorsichtshalber einen Screenshot vom bestandenen Testergebnis, bevor der Rechner ganz abrauchte.

Danach durfte ich endlich das Mikro in die Hand nehmen und arbeiten. Läuft!

Mittlerweile war es Freitag, früher Nachmittag und das Ende meines Frühdienstes und meiner ersten Woche in Bayern näherte sich mit schnellen Schritten. Funken und mit Piloten sprechen darf ich und kann ich; das bestätigt mein blauer Berechtigungsschein in Langen seit nunmehr 18 Jahren

regelmäßig. Das Ungewohnte hier in München vor unbekannter Kulisse ist ‚nur‘ der neue Luftraum. Ansonsten ist ja eigentlich alles gleich... eigentlich. Damit sollte ich ab der zweiten Woche am Board Bekanntschaft machen.

Jetzt war erstmal rennen angesagt, denn der Bus zum Terminal würde nicht auf mich warten. Schnell noch die Dreckwäsche aus dem Auto geholt und rüber zur Haltestelle. Bayern befand sich noch mitten in den Sommerferien und dementsprechend viele Flugreisende nutzten den Bus vom Parkplatz zum Terminal. So hing ich eingeklemmt und zusammengepfercht zwischen unzähligen Koffern samt gestressten Eigentümern im Bus, der mich kurze Zeit später am Terminal 2 ausspuckte. Das Einchecken per mobiler Bordkarte klappte problemlos und auch die Sicherheitskontrolle ging flott. Ich bemerkte bei meinem Aufenthalt sehr schnell, dass es hier am Flughafen sehr ruhig und gelassen zugeht, auch weil hier noch unwahrscheinlich viel Platzreserven vorhanden sind. Ein großzügiger und moderner Flughafen der kurzen Wege bringen ihn immer unter die Top5 der besten Flughäfen der Welt.

Irgendwann saß ich in meinem A319 nach Frankfurt, der mich in 35 Minuten in Richtung Heimat flog. Doch es war schließlich kurz nach 20 Uhr, bis ich endlich zu Hause war, um meiner Frau und meiner Familie die Erlebnisse der ersten Woche in München erzählen zu können.

Ich wählte bei den Vorbereitungen für München die etwas stressfreiere Variante, indem ich schon Sonntagabend wieder in München anreiste. So sparte ich mir die Hektik am Montagmorgen von Frankfurt nach München zu fliegen, um dann im Anschluß noch einen Arbeitstag zu absolvieren.

Nachteil dabei: mein Wochenende war am Sonntagnachmittag schon wieder beendet. Fahrt zum Flughafen, Einchecken, Sicherheitskontrolle, Gate 24, Warten, Delay, Boarding, kurzer Flug und dann war ich wieder in München. Mit dem Bus zur DFS, Auto holen, zum Hotel fahren, einchecken (Feng-Shui hatte für die kommende Woche die Farbe Grün für mich vorgesehen), alle Klamotten wieder auspacken... Reisezeit von Tür zu Tür: 4 Stunden. Noch 8 Wochen!

Woche 2, Tag 5-9:

Wecken um 06:00 Uhr, Frühstück um 06:30 Uhr, der Chinese nickte mir zu, der alte Mann mit dem Hut schlurfte zur Rezeption, um sein Weißbier zu zahlen.

Frühdienst, Training am Board. Der Frühdienst besteht hier nur aus einem Kollegen, der die komplette FIR-Mün-



chen betreut! Seit der Bekanntgabe, dass der Fluginformationsdienst nach Langen zentralisiert wird, wurden hier keine Anstrengungen mehr unternommen, irgendwelches Personal für München auszubilden. Ganz im Gegenteil: viele ehemalige FIS-Kollegen haben das sinkende Schiff vorzeitig verlassen und sich in anderen Bereichen der Firma neue Arbeitsplätze gesucht. So versuchen hier zwei Handvoll Kollegen arbeitsmäßig das zu retten, was bei schönem Wetter und an den Wochenenden oft nicht mehr zu retten ist. Zumindest werden sie im Notfall und zu Spitzenzeiten noch ab und zu von FVK-Kollegen unterstützt.

Ich machte mich mit meinem neuen Luftraum vertraut. Im Norden Leipzig bis kurz vor die Tore von Berlin über Nürnberg in der Mitte und nach München im Süden bis runter an die Alpen. Drei Frequenzen, neue ‚Nachbarn‘ (mit den Polen, Tschechen und Österreichern hatte ich ja in Langen bis jetzt nichts zu tun) und viele Besonderheiten.

Die ersten Initial Calls von Fliegern, die auf Plätzen gestartet sind, von denen ich noch nie etwas gehört habe, waren noch ebenso ungewohnt wie die Namen von irgendwelchen Ortschaften oder Milchkanen, wenn ich einen Piloten nach seiner Position gefragt habe. Ansonsten klappte das Arbeiten ganz gut und die Kollegen versorgten mich mit dem nötigen Input, auf was man denn hier in diesem Luftraum achten müsse.

So verging die Woche arbeitstechnisch ziemlich schnell. Ansonsten sah der Tagesablauf vor, dass ich mich nach dem Dienst aufs Rad oder in die Laufschuhe stürzte, auf

diesem Wege meine Bilderdatenbank u.a. für dieses Magazin aktualisierte und den ein oder anderen Lebensmittel-discounter aufsuchte. Die Auswahl und Vielfalt nach essbaren Kaltgerichten an Plastik war so nach 5-6 Tagen ernüchternd eintönig. Abgesehen davon, dass Restaurants am Abend alleine immer noch doof waren, war mir der Wettergott hold und gestattete mir den ein oder anderen spätsommerlichen Besuch in diversen Biergärten.

Ehe ich mich versah, hing ich wieder eingequetscht im Flughafenbus zwischen viel zu großen Koffern auf dem Weg zu meinem Flieger. Hier ließ sich das Wetter einiges einfallen und bescherte mir auf einem Flug eine lustige und kurzweilige Achterbahnfahrt zwischen CBs, Gewittern und heftigen Turbulenzen.

Aber auch dieses Wochenende war nach knapp 48 Stunden schon wieder vorbei und es ging erneut in die Wahlheimat auf Zeit.

Woche 3, Tag 10–14:

Schon vor 21 Jahren, als ich von München nach Frankfurt bzw. Langen wechselte, wurde mir ganz schnell klar, dass in den verschiedenen Regionen teilweise komplett anders gearbeitet wurde. Steht zwar überall DFS auf den jeweiligen Dächern drauf, ist aber nicht überall dasselbe drin. Das wird bei den jeweiligen Arbeitsweisen deutlich. Es gibt zwar gültige Vorschriften und Absprachen, aber die gelten teilweise nur regional oder werden anders gelebt. Beispiel Headset-Tragepflicht: in Langen auch bei FIS verpflichtend vorgeschrieben, in München nicht.

Man ließ mich arbeiten; das aufgestellte Phrasenschwein füllte sich langsam aber stetig, wenn ich die Piloten mit „Langen Information“ anstatt „München Information“ begrüßte. Unnötiger Mehraufwand wurde m.E. darauf verwendet, wenn man für den Kollegen zur rechten oder linken bei einem nötigen Frequenzwechsel einen zweiten Kontrollstreifen vorschreiben musste, anstatt seinen eigenen einfach weiterzureichen. So sammelten sich ab und zu mehr vorgeschriebene Streifen für vor angekündigte Kundschaft auf meinem Board an, als man selber in diesem Moment auf der Frequenz hatte. Nun gut, ist halt so.

Ansonsten schockte mich der ein oder andere Flieger noch anfangs, wenn dieser an den Alpen jenseits des FL100 höher stieg. Als Flachland-FIS'ler ist man solche Höhen eben nicht gewohnt.

Nach drei Wochen am Board setzte eine gewisse Routine ein, der Luftraum wurde vertrauter, die Arbeitsabläufe wurden geläufiger, doch ich fragte mich, wie man das den Kollegen zu Hause theoretisch in zwei Tagen und praktisch in der Simulation im angedachten Zeitrahmen erfolgreich vermitteln kann? Lufträume erklären ist eine Sache, aber praktisch vor Ort mit den Kollegen zu koordinieren, mit benachbarten Kontrollstellen zu telefonieren und den Live-Traffic zu erleben, ist ein ganz anderer, wichtiger und nicht zu unterschätzender Aspekt. Dass z.B. eine Frequenzabdeckung in einem bestimmten Bereich schlecht ist, vor Ort erkannt wird und entsprechend reagiert werden muss, kann nicht theoretisch im Unterricht vermittelt werden. Nun gut, ist halt so.

Das kurze Wochenende war wieder viel zu kurz und eigentlich sollte ich froh sein, am Freitag überhaupt in Frankfurt gelandet zu sein. Kurz nach der Landung meines Fliegers brach ein heftiges Unwetter über dem Flughafen herein, dass der kurz darauf erst einmal dicht machen musste und es im Terminal an einer Stelle durch die Decke regnete. Auf eine Diversion nach Düsseldorf, Stuttgart oder gar zurück nach München hätte ich gerne verzichtet.

Und schwupps war wieder Sonntag und die Flughäfen Frankfurt und München sahen mich wieder. Von Gate A1 bis Gate 26 machte ich in diesen Wochen so ziemlich alle mit, kannte die schnellsten Wege auswendig und legte eine Menge Kilometer zu Fuß zurück.

Beim Warten auf das Boarding entdeckte ich in der ‚WELT‘ einen Artikel über die geplante Zusammenarbeit der DFS mit der Telekom, das bestehende Problem der zur Zeit unsichtbaren und daher für den Luftverkehr gefährlichen

Drohnen zu lösen, in dem man die Dinger auf den Radarschirmen der Flugsicherung sichtbar machen will. Soso! Technisch sei man dazu in Kürze durchaus in der Lage. Aha? Man spricht von mittlerweile einer Million Drohnen alleine in Deutschland, die von Freizeitpiloten regelmäßig in die Lüfte befördert werden – ’ne ganze Menge! Ich stellte mir gerade meinen Radarschirm vor, wenn an einem schönen Tag nicht nur die üblichen IFR- und VFR-Flieger den Bildschirm vollmachen, sondern auch auch die Drohnen sichtbar würden. Logo, es werden ja nicht gleich die o.g. eine Million da gleichzeitig herum fliegen, aber so geschätzte 5-10% werden sich da sicherlich surrend durch den Luftraum bewegen. Ich gab die Rechnerei im Kopf auf, denn ich kam da immer auf ein Ergebnis von 50.000-100.000 Drohnen, die gleichzeitig und sichtbar auf meinem Bildschirm herumtanzen würden. Ich dachte eigentlich, ich könnte so schnelles Prozentrechnen im Kopf, aber das Ergebnis erschien mir unrealistisch und falsch. Außerdem wurde mein Flug aufgerufen.

Woche 4, Tag 15–19:

Badezimmerfarbe: Blau. Die nette Bedienung beim Frühstück im Hotel hatte sich seit letztem Freitag endlich meinen Namen gemerkt und begrüßte mich dementsprechend. Der Chinese war immer noch da, stopfte sich sein hart gekochtes Ei in den Mund und dem alten Mann mit dem Hut schien das Weißbier immer noch zu schmecken. Wurde langsam Zeit, dass ich hier wieder abhaue...

Frühdienst, Verkehr abarbeiten; mittlerweile haben sich meine Trainingsstunden auf ca. 120 angesammelt, alles wird langsam zur Routine.

Meine Kollegen in Langen erkennen mich am Telefon nicht mehr! Erschreckend.

Der TMZ-Luftraum wird hier anders gearbeitet. Die entsprechenden Flieger werden kurz vor Erreichen einer TMZ aufgefordert einen neuen Squawk einzustellen und die entsprechende Radar-Frequenz mitzuhören. Klappt überraschend gut, obwohl der ein oder andere Pilot noch mal nachfragt, weil er plötzlich mit zu viel Zahlen überfordert ist.

Trotzdem habe ich bei dem Verfahren so meine Bedenken: Denn nun ist mein VFR-Flieger mit einem neuen Transponder-Code in der TMZ für mich weg. Ich erkenne ihn auch nicht mehr so schnell, da er aus meinem Farbfilter rausgefallen ist. Jetzt ist auch das Vier-Augen-Prinzip weg, da jetzt nur noch der jeweilige FVK-Lotse ein Auge auf das Radarziel hat, denn ich achte nicht mehr auf den Flieger in der TMZ!

Würde der VFR-Flieger in der TMZ auf meiner Frequenz bleiben, wüsste das der Radarlotse anhand des FIS-Squawks und ich könnte den Flieger bei Bedarf jederzeit ansprechen und Verkehrsinformationen geben (es ist und bleibt nun mal nur Luftraum E!) und mit dem Kollegen jederzeit telefonisch kommunizieren und Informationen austauschen.

Das Kurioseste an der ganzen Geschichte ist dabei auch, dass der Radarlotse dem VFR-Flieger in der TMZ Verkehrsinformation nicht nur zu seinem IFR-Traffic, sondern auch zu ihm völlig unbekanntem VFR-Traffic Verkehrsinformation geben muss! Nun gut, ist halt so!

Die folgenden Tage plätscherten so vor sich hin:

Training, Hotel, Chinese, alter Mann mit Hut, kaltes Essen, Frühdienst, Training, Hotel...

Ich genoss die Wochenenden zu Hause, die viel zu kurz und viel zu schnell vorüber waren.

Woche 5, Tag 20–24:

Der Flug nach München gestern Abend war etwas anders als sonst. Eine mächtige Gewitterfront machte das normale Standardrouting unmöglich und über Augsburg und die Stadt München erfolgte der Anflug dieses Mal von Südwesten.

Ein trauriges Intermezzo bot die Trauerfeier für Heiko Langhinrichs, bei der man immerhin pensionierte Kollegen begrüßen durfte.

Ein Monat war fast rum, über 150 Trainingsstunden haben sich auf meinem Konto angesammelt. Mein Bankkonto schlug übrigens Alarm, denn bis auf die ersten drei Tage Anfang August sind für den kompletten Monat noch keine Reisekosten erstattet worden. Immerhin musste ich für die Hotelkosten in Vorlage treten. Wir hatten fast September!

Mein Check-Out Termin wurde auf Sonntag, den 10. September festgelegt. Prima, fast drei Wochen vorher als geplant. Auch wenn hier und da Zweifel bestanden, mich aufgrund meiner bemängelten Phraseologie (!) für den Check-Out zuzulassen, war man sich einig, dass einer Abschlussprüfung nichts mehr im Wege stehen sollte.

Eine Langener Kollegin, die im Mai und Juni hier in München war, kündigte ihr Erscheinen für die nächsten zwei Wochen an. Endlich ein vertrautes Gesicht.

Der Chinese war weg. Urplötzlich. Am Anfang dachte ich, er hätte verschlafen. Am nächsten Morgen war er auch nicht da. Nun gut, ist halt so. Ich konnte den sowieso nicht mehr sehen.

Woche 6, Tag 25–29:

Der zehnte Flug in den letzten fünf Wochen brachte mich wie gewohnt abends nach München. Die letzte Woche brach an.

Im Hotel bekam ich dasselbe Zimmer wie letzte Woche. Mist, hatte ich doch aus Versehen letzten Donnerstag die Fernsehprogramme gelöscht und danach die meisten nicht mehr wiedergefunden. War mir ja wurscht, denn ich zog ja aus und würde in der kommenden Woche ein neues Zimmer bekommen. Denkste, jetzt hatte ich den Salat!

Am Montag trudelte Verstärkung aus Langen ein. Kurios wurde es am Dienstag, als nur wir zwei zum Frühdienst eingeplant waren und die Kollegin mich ausbilden durfte. Da saßen nun plötzlich zwei Langener alleine in der Münchener FIS-Zeile. Die feindliche Übernahme war vollzogen! ;-)

Einerseits genoss ich die letzten Tage hier unten, andererseits war ich froh, endlich nach Hause zu kommen und meine gewohnte Umgebung, die Familie und die Kollegen in Langen wiederzusehen. Das Leben aus dem Koffer im Hotel und das ständige Herumreisen ist auf Dauer dann doch nicht so lustig.

Am Freitag saß ich dann zum letzten Mal in der DLH118 nach Frankfurt. Dieses Wochenende sollte zum Abschluss aber besonders kurz werden, da mein Check-Out am Sonntag für 14:00 Uhr angesetzt war und ich daher früher nach München fliegen musste. Ich akzeptierte diese Ausnahmesituation von nur einem freien Tag, flog Mittags zum letzten Mal nach München, um eine halbe Stunde nach der Landung meinen Check-Out zu machen. Nun gut, ist halt so!

Am Ende des 31. Tages in München war ich endlich im Besitz der Münchener FIS-Zulassung.

Läuft!

Zum Abschluss möchte ich an dieser Stelle meinen Dank aussprechen an all die Münchner, die mich so herzlich aufgenommen haben, die sich gekümmert haben und mit denen ich viel Spaß hatte; alle FIS'ler, Uschi, Finz, Benny, Klara, Jens, die Kollegen im Hintergrund und Ex-Kollegen von früher. Macht's gut...



Im Bann der Bombe

Entschärfung einer gewaltigen Weltkriegs-Minenbombe vom Typ HC4000 in Frankfurt. Auswirkungen auf den Luftverkehr.

Autor: Jörg Biermann

In der letzten Augustwoche kam bei Bauarbeiten in Frankfurt eine Minenbombe vom Typ High Capacity 4000 zum Vorschein, abgeworfen im 2. Weltkrieg von der britischen Royal Air Force (RAF). Werden solche Funde zur Vermittlung einer Größenvorstellung in der Regel mit Gewichtsangaben in Zentner oder einigen 100 Kilogramm umschrieben, steht hier die Zahl 4000 für britische Pfund (lb). Das sind unfassbare 1,8 Tonnen. In seiner Stahlmantelung von weniger als 1 cm Dicke beherbergt ein solches Ungetüm etwa 1,4 Tonnen des Sprengstoffs Amatol, einem hoch explosiven Gemisch aus Ammoniumnitrat und TNT.

Diese Minenbomben waren auf die Erzeugung einer möglichst großen Druckwelle ausgelegt. In etwa 100 m Umkreis zerstörten sie sämtliche Gebäude, die Menschen kamen in noch weit größerer Entfernung ums Leben, meistens durch Lungenrisse. Ihre eigentliche Aufgabe aber bestand darin, im Vorauskommando als sog. Blockbuster (Gebäudeknacker, heute erstaunlicherweise ein positiv besetzter Begriff für erfolgreiche Kinofilme) in den Wohnvierteln möglichst großflächig Fenster zum Bersten zu bringen und Dächer abzudecken. Anschließend hatten die zahlreich niedergehenden Brandbomben leichtes Spiel, in den Häusern ein Flammenmeer zu entfachen. Die

gewaltige Druckwelle einer HC4000 konnte selbst dem abwerfenden Flugzeug gefährlich werden, weshalb die Luftwaffe Ihrer Majestät bei diesen „Gefahrguttransporten“ ihre Bombenschächte nicht unterhalb einer Flughöhe von 6.000 ft (1.800 m) öffnete.

Avro Flugzeugwerke

Ein solch gewaltiger Sprengkörper wie die HC4000 will im Verbund mit den Brandbomben vom damals fernen England auf dem Luftweg erst einmal transportiert sein. Während sich heutzutage ein Rockwell B1 Langstreckenbomber der US Air Force mit über 200 Tonnen maximaler Startmasse in die Lüfte erhebt, musste damals zunächst ein geeignetes Fluggerät mit entsprechend dimensioniertem Abwurfschacht konstruiert werden. Allein die Länge einer HC4000 misst furchterregende 3 Meter.



Um den Auftrag der britischen Luftwaffe umzusetzen, entwickelte die A V Roe & Co Ltd factory, kurz Avro, den mittleren Bomber „Manchester“ rasch zu dem schweren, viermotorigen Bomber Avro 683 Lancaster weiter. Die ersten Prototypen flogen 1941 und überzeugten die RAF derartig, dass Avro mit den Produktionskapazitäten in seinen Fabriken in Chadderton und Yeaton schnell über-

fordert war. Daher wurde die Lancaster auch von anderen Firmen wie Austin Morris (Birmingham), Armstrong Whitworth (Coventry), Metropolitan Vickers (Manchester) und Vickers Armstrong (Chester und Castle Bromwich) und teilweise sogar in Übersee gebaut. Die erfolgreichsten Modelle wurden von vier Rolls-Royce Reihenmotoren der Merlin-Baureihe mit bis zu 1.620 PS (1.208 kW) angetrieben. Insgesamt verließen über 7.000 Maschinen die Werkshallen, die lt. Literatur bei 59 britischen Bomberstaffeln über 156.000 Einsätze flogen. Die Flotte warf während ihrer Einsatzzeit insgesamt knapp 620.000 Tonnen Bomben und unfassbare 51 Millionen Brandbomben ab. Zunächst war der Bombenkasten der Lancaster für 1.800 kg Bomben ausgelegt, wurde aber zügig schrittweise auf Lasten von 3.600 und 5.400 kg hochgerüstet. Final meisterten einige speziell modifizierte Lancaster sogar die „Grand Slam“. Die „Grand Slam“ war mit 9.979 kg die größte jemals im 2. Weltkrieg von einem Flugzeug beförderte Bombe.

Frankfurt am Main

Die Stadt wurde im 2. Weltkrieg stark bombardiert. Mit Kriegsende hatte sich die Einwohnerzahl von damals 550.000 etwa um die Hälfte reduziert. Besonders heftig muss der 18. und 22. März 1944 gewesen sein, der die Innenstadt in Schutt und Asche legte. Irgendwann in diesen 1943er/1944er Jahren wird eine Avro 643 Lancaster besagte HC4000 über Frankfurt abgeworfen haben, die sich dann bei 50°07'48" nördlicher Breite und 008°40'02" östlicher Länge als Blindgänger in das Erdreich bohrte. Bild 2 zeigt aus den Archiven des Imperial War Museums eine Lancaster beim Abwurf einer HC4000 über Duisburg.

IG Farben

Wenn man mal den Gartenzaun heutiger Reihenhäuser hinter sich lässt und bei Grund und Boden größer denkt, dann ist diese HC4000 quasi im Vorgarten der IG Farben Zentrale eingeschlagen. Die Interessen-Gemeinschaft Farbenindustrie AG, kurz IG Farben, war damals durch Zusammenschluss mehrerer Werke der größte Chemiekonzern der Welt mit Sitz in Frankfurt am Main. Nach Ende des Krieges übernahmen die Alliierten die Kontrolle, nach Gründung der Bundesrepublik Deutschland wurde die IG Farben 1951 wieder in ihre ursprünglichen Bestandteile rückabgewickelt. Unter den sog. 11 Farbenachfolgern, die sich während der Zeit des Nationalsozialismus, gelinde gesagt, nicht mit Ruhm bekleckert haben, liest man so klangvolle Börsennamen wie die Bayer AG, die Badische Anilin und Sodafabrik AG (BASF) oder die Farbwerke Hoechst AG (seit 1999 die frz. Aventis) aus dem gleich klingenden, aber mit „ö“ geschriebenen Frankfurter



Stadtteil Höchst. Nach dem Krieg diente das imposante IG Farben Haus (mit seinen einladenden Fensterfronten für HC4000, Bild 3) lange den Amerikanern; heute ist das Gebäude der Hauptsitz der Johann Wolfgang von Goethe Universität mit tausenden Studenten. Bereits seit einigen Jahren wird der dortige Uni Campus Westend für die angesiedelten Fachabteilungen fortlaufend um neue Gebäude erweitert. Eine dieser Baustellen beförderte am Dienstag den 29. August 2017 den britischen Blockbuster wieder ans Tageslicht.

Sperrzone und Evakuierung

Bombenfunde und Entschärfungen sind im Grunde keine Seltenheit. Mit den Dimensionen einer HC4000 war die Stadt Frankfurt aber noch nie konfrontiert. Ihre gewaltige Sprengkraft bescherte der Finanzmetropole die größte bundesdeutsche Evakuierungsaktion seit Kriegsende; ein nicht enden wollender Medienrummel inklusive. Die Sprengmeister des Hessischen Kampfmittelräumdienstes legten einen Sperrzonenradius von 1,5 km um den Fundort fest, Höhe über Grund 1.500 m. Diese Obergrenze deckt sich ziemlich exakt mit der aus den Kriegsjahren überlieferten Mindestflughöhe der RAF von 1.830 m über MSL. 65.000 Einwohner, darunter zwei Krankenhäuser und mehrere Altenheime, aber auch das komplette Polizeipräsidium und die Sendeanstalten des Hessischen Rundfunks mussten am Sonntag den 3. September 2017 ihre Unterkünfte für die Entschärfung räumen. Der Hörfunk des HR sendete den ganzen Tag aus seinem Kasseler Studio. Hier ist eigentlich die Volksmusik von HR4 zu Hause. Dieser denkwürdige Sonntag bescherte den Hörern ein Gemeinschaftsprogramm mit einem sicherlich einmaligen Mix aus Bon Jovi (HR3) gefolgt von Karel Gott (HR4).



A4804/17 – OVERFLIGHT PROHIBITED RADIUS
 0.9NM CENTERED ON 500748N 0084002E
 (FRANKFURT/MAIN), DUE TO BOMB DISPOSAL
 (4.7NM NNE FFM DVORTAC). GND – 6500FT AMSL,
 03 SEP 09:30 2017 UNTIL 03 SEP 21:59 2017 ESTI-
 MATED. CREATED: 02 SEP 12:002017

Der Flugverkehr

Obwohl die Fundstelle gut 9 km (5 NM) Luftlinie vom Rhein/Main Flughafen entfernt liegt und die Kurslinien auf der Karte augenscheinlich mehr oder weniger deutlich an der Sperrzone vorbeiführten, waren die Flugverfahren nicht gänzlich außen vor. Entscheidendes Kriterium an der Stelle ist die Größe des anzulegenden Schutzbereiches um die jeweilige Flugroute.

Bei der Hauptbetriebsrichtung West liegt der Endanflug RWY 25R der Sperrzone am nächsten. Das Instrumentenlandesystem ist ein Präzisionsanflugverfahren, die Schutzzone um den Leitstrahl des Landekursenders (LOC) entsprechend schmal, weshalb sich Sperrzone und LOC zum Wohle des Luftverkehrs nicht ins Gehege kamen. Für Betriebsrichtung Ost sah die Bestandsaufnahme für die Flughafenkapazität zwar nicht kritisch, aber dennoch anders aus. Hier führten der Fehlanflug 07L sowie die kurzen und langen Abflugstrecken (SID) Richtung Norden mehr oder weniger dicht an der Sperrzone vorbei. In dieser Konstellation sind die Navigationsspezifikation sowie die Unterstützung von Bodenfunkfeuern von Bedeutung, da hiervon maßgeblich die Größe des Verfahrensschutzbereiches abhängt. Sowohl für den Anfangsbereich des Fehlanfluges 07L wie auch für die kurzen SIDs müssen im Anfangssegment Magnetic Tracks (MT) ausgewiesen werden, weil für den betreffenden Streckenabschnitt kein geeignetes UKW-Drehfunkfeuer (VOR) mit seinen Radialen die Kursführung unterstützen kann. Nach Passieren der Kursführungsmindesthöhe (MVA) ist Basic-RNAV mit einer Navigationsgenauigkeit von ± 5 NM erforderlich. Entsprechend weit öffnet sich der Verfahrensschutzbereich und überlappt mit der Sperrzone. Folglich wurden diese Routen gesperrt. Das geschah am Freitagnachmit-

tag per NOTAM mittels „by ATC only“, um im Tower flexibel auf das Ende der Entschärfung reagieren zu können. Selbst die trichterförmige Öffnung des Verfahrensschutzraumes der weiter entfernten, langen Nordabflugrouten tangierte noch leicht die Sperrzone. Diese SIDs führen auf das Funkfeuer Metro (MTR VOR) zu, sodass sich der Trichter in Richtung Funkfeuer eigentlich wieder verjüngen darf. MTR war zu dem Zeitpunkt aber wegen umfangreicher Wartungsarbeiten außer Betrieb, was eine Sektorverschlingung ausschloss. Im vorliegenden Fall aber alles unerheblich, da mit und ohne MTR die Sperrzone touchiert wurde. Das Gebiet in 7.000 ft zu überfliegen ist aufgrund der kurzen Distanzen utopisch. Der Drehpunkt Richtung Norden musste daher vom Verfahrensplaner der DFS sowohl für den Fehlanflug 07L wie auch für die betroffenen SIDs weiter nach Osten verschoben werden. Der längere Geradeausflug des Fehlanfluges 07L hätte zudem die für den unabhängig parallelen Anflugbetrieb erforderliche 30 Grad Divergenz zum Standard-Fehlanflug der Parallelpiste unterschritten und das Verfahren dadurch negativ beeinflusst. Hätte. Die Vorhersage der Luftfahrtberatungszentrale Mitte des Deutschen Wetterdienstes (DWD) am Flughafen Frankfurt erwies sich auch diesmal als richtig; es herrschte die unproblematische Betriebsrichtung West, RWY 25.

Ohne Aufregung ginge auch – ist aber langweilig

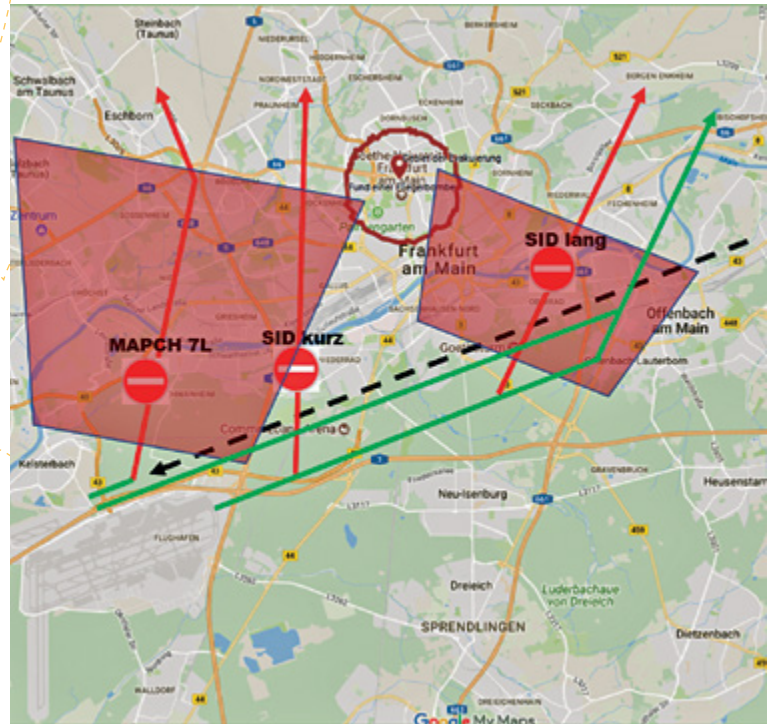
Nach dem Bombenfund blieb der in der Vergangenheit stets vorbildlich funktionierende Kanal vom Kampfmittelräumdienst zur Flugsicherung relativ lange stumm. Eine leicht nachvollziehbare Erklärung ist sicherlich in den besonderen Begleitumständen des spektakulären Bombenfundes zu finden. Wohl angeheizt durch die Dauerberieselung der Medien waren quer durch die Luftfahrtbranche recht schnell viele Spekulationen über mögliche Auswirkungen auf den Luftverkehr zu vernehmen, die einen mehr, die anderen weniger aufgeregt und manch einer überraschte uns auch mit seinen (überflüssigen) Ansteckungssymptomen. Auf Basis von Nachrichtensendungen eines öffentlich-rechtlichen Senders, wonach irgendwo auf dem Campus Westend eine große Fliegerbombe gefunden worden sei, lassen sich nun mal schwerlich Flug-

verfahren und Abstände zu Luftraumgrenzen definieren, die den Ansprüchen der Flugverkehrskontrolle genügen.

Bis die Tage



Bombenfunde gibt es immer wieder, wenn auch nicht jede Woche. Insofern ist ein solches Ereignis wie jetzt in Frankfurt, unabhängig von der Art und Größe des Findlings, für die Verfahrensplaner der DFS und dem Flugsicherungsbetriebsdienst Routine. Die Abmessungen von Schutzbereichen um Flugrouten sind genormt, die Größe der Sperrzone für die Entschärfung legt der Sprengmeister des zuständigen Kampfmittelräumdienstes fest und auf die Fundstelle eines Sprengkörpers hat auch künftig niemand Einfluss. Auf dieser Basis funktioniert das Geschäft seit Jahrzehnten reibungslos. Daher ist die Selbstverständlichkeit, dass der Luftverkehr von der Flugsicherung auch dieses Mal wieder sicher und geordnet an dem Gefahrengebiet vorbei geleitet wurde, nicht mehr als eine Randnotiz.

Die Historiker der Stadt Frankfurt vermuten noch viele Hundert weiterer Weltkriegsblindgänger aller Schattierungen im Erdreich ihrer Kommune. Nach der Bombenentschärfung ist vor der Bombenentschärfung – irgendwann irgendwo, aber keinesfalls irgendwie.



Quellen:
Imperial War Museum, London
AERO, das illustrierte Sammelwerk der Luftfahrt
Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main
Wikipedia

Technische Daten

| | Avro 683 Lancaster (RAF) | Rockwell B1B (USAF) |
|------------------------------|---|--|
| |  |  |
| Antrieb | 4 Rolls-Royce Merlin XX (je 1.250 PS) | 4 Mantelstromtriebwerke (je 64,94 kN Schub, mit Nachbrenner 136,92 kN) |
| Länge | 21,18 m | 44,81 m |
| Höhe | 5,97 m | 10,36 m |
| Spannweite | 31,09 m | 41,67 m ausgeschwenkt |
| Flügelfläche | 120,80 m ² | 181,20 m |
| Leermasse | 16.705 kg | 86.183 kg |
| Max. Startmasse | 31.750 kg | 216.634 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 448 km/h in 5.600 m Höhe | Mach 1,2 in MSL |
| Max. Reichweite | 2.675 km mit 6.350 kg Bomben | 11.998 km |
| Dienstgipfelhöhe | 7.467m (24.500ft) | 14.934 m (49.000 ft) |

(Quelle: Wikipedia)

Das Luftverkehrskonzept, die DFS und die Flughäfen



von Werner Fischbach

Im Frühjahr dieses Jahres hat das Bundesverkehrsministerium (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI) das lang erwartete Luftverkehrskonzept vorgelegt. Dass dabei den Flughäfen und der DFS eine besondere Rolle zukommt, versteht sich von selbst. Allerdings

wird nicht sofort klar, wie sich die im Konzept vorgenommene Klassifizierung der Flughäfen auch auf die DFS auswirken kann.

Besonders umfangreich ist das Luftverkehrskonzept nicht unbedingt – es umfasst gerade einmal 36 Seiten. Es beginnt zunächst einmal mit den Grundlagen, die für ein solches Konzept Voraussetzung sind. Dies scheint erforderlich zu sein, um offensichtlich all jenen, die der Luftfahrt mit einer gewissen Skepsis oder Abneigung entgegen kommen, ein wenig auf die Sprünge zu helfen. Das kann ja nicht schaden. Natürlich werden dabei, zumindest für die Vertreter der Luftverkehrswirtschaft, ein paar Allgemeinplätze verbreitet. Zum Beispiel, dass angesichts „der aufgezeigten volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs ... Maßnahmen zur Stärkung und Sicherung des Luftverkehrsstandorts Deutschland geboten“ sind.

Nun hat auch der Verkehrsminister festgestellt, dass die Luftverkehrswirtschaft die im nationalen Alleingang eingeführte Luftverkehrssteuer als gravierende wettbewerbsverzerrende Maßnahme ansieht und deshalb die Möglichkeit, mit ihren ausländischen Konkurrenten mithalten zu können, und die Bereitschaft, in neue, verbrauchsärmere und leisere Flugzeuge zu investieren, geschwächt ist. Inzwischen hat man auch in Berlin herausbekommen, dass sich „die wirtschaftlichen Voraussetzungen, unter denen die Luftverkehrssteuer im Jahr 2012 eingeführt wurde, ... sich erheblich geändert“ haben. Deshalb sollte aus der Sicht des Verkehrsministers geprüft werden, „ob die Luftverkehrssteuer in der nächsten Legislaturperiode zumindest abgesenkt und/oder die Haushaltseinnahmen in Forschungs- und Entwicklungs-

projekte im Luftverkehrsbereich investiert werden könnte(n)“. Es geht also um die Frage, ob diese ungeliebte und eigentlich unnütze Steuer in der nächsten Legislaturperiode abgesenkt werden könnte. Und nicht darum, dass sie spätestens im nächsten Jahr abgeschafft werden sollte. Sicherlich wird sich so mancher Airline- und Airportchef etwas mehr Mut, also eine deutlichere Positionierung durch Herrn Dobrindt gewünscht haben. Allerdings hat dieser sich, und das ist die positive Nachricht, inzwischen eindeutig für die Abschaffung der Steuer ausgesprochen und seine Kabinettskollegin Zypries vom Wirtschaftsministerium hat sich ihm angeschlossen. Allerdings ist anzunehmen, dass Brigitte Zypries der nächsten Bundesregierung nicht mehr und Alexander Dobrindt mit ziemlicher Sicherheit nicht mehr angehören werden. Angesichts dieser Aussichten kann man ja schon mal wieder den Stachel locken.

Die Rolle der DFS

Das Luftverkehrskonzept sieht die Gewährleistung „einer sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs“ (Anm.: also die Kernaufgabe der DFS) als *hoheitliche Aufgabe aufgrund der völkerrechtlichen Verpflichtung aus dem Chicagoer Abkommen*. Das ist eine gute und wichtige Aussage. Allerdings wird dies jedoch sofort etwas relativiert, da Flugsicherung als wichtiger Bestandteil der „Wertschöpfungskette Luftverkehr“ betrachtet wird. Dem wirtschaftlichen Gedanken wird deshalb auch Rechnung getragen, indem das Verkehrsministerium an der Nutzerfinanzierung der Flugsicherung in Deutschland und in Europa festhält.

Nicht verschwiegen wird dabei, dass die DFS (und andere europäische Flugsicherungsdienstleister) durch die europäische Regulierungsvorschriften in einen finanziellen Engpass geraten ist. Im Luftverkehrskonzept werden diese als „herausfordernde finanzielle Vorgaben“ bezeichnet. Um der DFS etwas unter die Arme zu greifen, werden Kostenbestandteile der Flugsicherungsgebühren teilweise durch den Bund übernommen (ca. 111 Mio. EUR für dieses Jahr). Zusätzlich wird das Eigenkapital der DFS für 2018 und 2019 um insgesamt 102 Mio. EUR aufgestockt, um die Flugsicherungsgebühren abzusenken. Was bei genauem Hinschauen auch als Subventionierung der DFS-Kunden bezeichnet werden könnte.

Ob die DFS damit den „*herausfordernden finanziellen Vorgaben*“ aus Brüssel gerecht werden kann, muss sich zeigen. Und ist mit einem Fragezeichen zu versehen. Denn allein mit dem Einsatz innovativer Techniken wie GNSS oder dem „Remote Tower“ – Projekt alleine dürfte die DFS kaum in der Lage sein, die „*herausfordernden finanziellen Vorgaben*“ aus Brüssel meistern zu können. Vielleicht sollte man sich in Berlin einmal die Mühe machen und über den Zaun, z.B. nach Frankreich, zu schauen. Dort werden beim Flugsicherungsdienstleister DSNA (Direction des Service de la Navigation Aérienne) bestimmte finanzielle Lasten vom Staat übernommen. Und zwar nicht für zwei Jahre, sondern auf Dauer.

Die Flughäfen und die Rolle der DFS

Verkehrsflughäfen sind bekanntlich ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und sind für ein exportorientiertes Industrieland wie die Bundesrepublik Deutschland unverzichtbar. Sie sind also Bestandteil der „Daseinsvorsorge“. Das Verkehrsministerium spricht hier von einem Netz von Verkehrsflughäfen, wobei nicht jeder Flughafen unbedingt dieser „Daseinsvorsorge“ dient (ein Flughafen in unmittelbarer Nähe eines großen Verkehrsflughafens dient wohl kaum der „Daseinsvorsorge“, kann jedoch durchaus seine Berechtigung als Fracht-, als Werks- oder „General Aviation“-Flughafen haben). Ferner kann unter „Daseinsvorsorge“ ganz sicher auch die Aufgabe der Politik, für gleiche Lebensbedingungen in allen Teilen unserer Republik zu sorgen, fallen. Flughäfen sind also nicht nur für die Ballungsgebiete und wirtschaftlichen Zentren von Bedeutung, sondern auch für die Regionen.

Nun kommt den Flughäfen in diesem Netz aus verschiedenen Gründen eine unterschiedliche Bedeutung zu. Das ist zum einen in der geschichtlichen Entwicklung und ihrer geografischen Lage begründet; zum anderen jedoch auch in ihrer Rolle im Flughafenetz sowie in der Größe und Bedeutung ihrer Region. So wurden im Luftverkehrskonzept Flughäfen aufgeführt, an denen der Bund ein besonderes Interesse hat. Diese sind, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt, Berlin, Braunschweig, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Nürnberg, Oberpfaffenhofen und Stuttgart. Das sind einige weniger als die derzeitigen internationalen Verkehrsflughäfen. Bremen, Dresden, Erfurt, Münster-Osnabrück und Saarbrücken sind, wenn man so möchte, aus der ersten in die zweite Liga abgestiegen. So mancher Flughafendirektor und Lokalpolitiker wird sich wohl gewundert haben, weshalb „sein“ Flughafen für den Bund nicht mehr von Interesse sein sollte.

Das bedeutet jedoch nicht, dass an diesen Flughäfen nach Realisierung dieses Konzepts, gewissermaßen über Nacht, die Lichter ausgehen. Zum einen, weil die Betriebsgenehmigungen der deutschen Flughäfen Bestand haben und weitere Betriebsbeschränkungen ausgeschlossen sein sollen. Und letztlich sind da ja auch noch die jeweiligen Bundesländer, die bei der Flughafenpolitik ein gewichtiges Wörtchen mitzureden haben und deren Regierungen den Wert „ihres“ oder „ihrer“ Flughäfen durchaus zu schätzen wissen. Deshalb werden sie wohl kaum bereit sein, ihren Airports das Wasser abzugraben.

Allerdings gibt es dabei einen Aspekt, der im Luftverkehrskonzept nicht erwähnt wurde und der für jene Flughäfen, an denen der Bund kein Interesse zu haben vorgibt, durchaus von Bedeutung sind – die Frage, wer an diesen Flughäfen die Flugverkehrskontrolle durchführt. Um dies



Regionalflughäfen müssen die Installation und den Betrieb der flugsicherungstechnischen Anlagen selbst finanzieren (das Photo zeigt den Gleitwegsender in Frankfurt) Photo: DFS

zu verstehen, ist ein Blick in das Luftverkehrsgesetz erforderlich. Dort ist im § 27d (1) Folgendes festgehalten: *„Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt.“*

Bis jetzt wurde das „verkehrspolitische Interesse“ an jenen Flughäfen gesehen, die der Riege der „internationalen Verkehrsflughäfen“ angehören. Dummerweise wird der Begriff des „internationalen Verkehrsflughafens“ im Gesetz nicht erwähnt; der des „Regionalflughafens“ übrigens auch nicht. Deshalb wurde auf die Kategorisierung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) zurückgegriffen. Nach der Wiedervereinigung kamen die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Dresden, Erfurt und Leipzig/Halle dazu. Die DFS ist für die personelle und technische Ausstattung der dortigen Platzkontrollstellen verantwortlich und rechnet ihre Dienstleistungen direkt mit den Luftraumnutzern ab. Die übrigen Flughäfen wurden als Regionalflughäfen bezeichnet.

Nun folgt aus dem Luftverkehrskonzept natürlich nicht, dass an jenen Flughäfen, für welche ein verkehrspolitisches Interesse nicht anerkannt wird, keine Flugsicherung stattfinden kann und diese Airports als unkontrollierte Plätze betrieben werden müssen. Vielmehr wird an diesen Flughäfen Flugsicherung eben nicht von der DFS, sondern von einer anderen Flugsicherungsorganisation wie zum Beispiel von der DFS Aviation Services GmbH oder Austrocontrol durchgeführt. Mit einem, aus der Sicht der Flughäfen, entscheidenden Unterschied: Gemäß § 27 d (4) führen diese Flughäfen die Flugsicherungsdienste in eigener Regie (sofern sie als Flugsicherungsdienstleister zertifiziert sind) durch oder beauftragen dafür einen Flugsicherungsdienstleister.

Auch die Installation und die Wartung der flugsicherungstechnischen Anlagen wie die Navigationseinrichtungen (z.B. ILS) müssen sie selbst finanzieren. Die entstandenen Kosten müssen sie direkt von den Luftverkehrsteilnehmern eintreiben. Allerdings ist es, auch aufgrund der Marktmacht bestimmter Fluggesellschaften, für diese Flughäfen kaum möglich, die Kosten für die Flugsicherung ihren Kunden in vollem Umfang in Rechnung zu stellen. Und da sie diese nicht durch höhere Gebühren vertreiben wollen, bleibt ihnen nichts anderes übrig, als nach anderen Finanzierungsquellen Ausschau zu halten. Sollten die Flughäfen von Bremen, Dresden, Erfurt, Münster-

Osnabrück und Saarbrücken aus der Organisation der DFS herausfallen, dann dürften sie vor einigen (zusätzlichen) finanziellen Problemen stehen. Auf der anderen Seite können dann die Manager der beiden Forschungsflughäfen Braunschweig und Oberpfaffenhofen bei der DFS anklopfen und sie auffordern, an ihren Plätzen nun bitte doch die Aufgaben der Flugverkehrskontrolle zu übernehmen.

Möglicherweise gibt es jedoch einen Weg, wie die Tower dieser fünf Flughäfen auch weiterhin bei der DFS verbleiben können. Denn der § 27d LuftVG nennt ja nicht nur das „verkehrspolitische Interesse“, sondern auch „Gründe der Sicherheit“, mit welchen der Verbleib in der Organisation der DFS gerechtfertigt werden könnte. Zumal ja drei dieser Flughäfen für das Projekt des „Remote Tower“ vorgesehen sind und die DFS ja auch deshalb in Dresden, Erfurt und Saarbrücken für die Erbringung der Flugverkehrskontrolle zuständig sein möchte, um so ihren Ingenieuren eine interessante „Spielwiese“ zu erhalten. Die DFS hat sich in dieser Problematik noch nicht positioniert. Sie beobachtet die weitere Entwicklung und wird gegebenenfalls entscheiden.

Last, but not least, sollten auch die sozialen Probleme, die sich durch den Wechsel des Arbeitgebers ergeben können, nicht unerwähnt bleiben. Die GdF wird ganz sicher nicht einfach zuschauen, wenn die Kollegen der fünf Platzkontrollstellen nicht nur einen neuen Arbeitgeber bekämen (was sicherlich zu verkraften wäre), sondern dass sie sich gewissermaßen über Nacht in einem schlechteren Tarifvertrag wiederfinden. So wie dies den Piloten der Air Berlin bei einem Wechsel zu Eurowings droht. Zudem könnten in Bremen soziale Spannungen nicht ganz ausgeschlossen werden, wenn die Controller der Bezirks- und der Anflugkontrollen bei der DFS und die Towercontroller bei einem anderen Flugsicherungsdienstleister angestellt wären.

Nun handelt es sich bei dem vom Verkehrsministerium vorgelegten Luftverkehrskonzept ja noch nicht um ein Konzept der Bundesregierung, sondern bestenfalls um einen Vorschlag des BMVI. Zudem ist er offensichtlich mit anderen Ressorts noch nicht abgestimmt. So dürften das Innen-, das Wirtschafts-, das Justiz- und insbesondere das Finanzministerium da ein Wörtchen mitreden wollen. Und wie sagte einst der verstorbene SPD-Politiker Peter Struck? „Kein Gesetz verlässt den Bundestag so, wie es eingebracht wurde!“



Saarbrücken TWR – Abstieg in die zweite Liga? Photo: Flughafen Saarbrücken



Aus „Gründen der Sicherheit“ könnte die DFS auch an Flughäfen, an denen der Bund kein verkehrspolitisches Interesse mehr hat, weiterhin tätig sein. Photo: W. Fischbach

Nordkoreanische Raketenspiele



Irgendwie scheint sich der nordkoreanische Machthaber Kim Jong-un in der Rolle des „bösen Buben“ gut zu gefallen. Selbst internationale Sanktionen, die inzwischen auch von seiner Schutzmacht China unterstützt werden, beeindrucken ihn nicht besonders. Er spielt sein Spielchen munter

weiter, baut seine Raketenmacht weiter aus und drohte zum Schluss an, seine Raketen in Richtung der US Insel Guam abzuschießen. Gewissermaßen als Drohung gegenüber dem „großen Satan“ USA. Kim Jong-un betrachtet sein nukleares Waffenarsenal offensichtlich als so etwas

wie eine Lebensversicherung für sich und sein Regime. Selbst die USA, so das Kalkül, würden ein nuklear bewaffnetes Land nicht so einfach mit einem Krieg überziehen.

Nun sollen im „flugleiter“ nicht die politischen und militärstrategischen Konsequenzen, die sich aus dem Konflikt zwischen Korea und dem Rest der Welt ergeben, diskutiert bzw. kommentiert werden. Dies ist Aufgabe des politischen Feuilletons. Wenn dieser Konflikt sich jedoch auch auf die Sicherheit des Luftverkehrs auswirkt, so scheint es auch für den „flugleiter“ sinnvoll zu sein, sich mit der ganzen Angelegenheit zu befassen.

Raketen und ziviler Luftverkehr

Nun liegt es in der Natur der Sache, dass neu entwickelte Waffen einer Erprobung unterzogen werden müssen. Da-



Dem Wiedereintritt einer nordkoreanischen Interkontinental Rakete knapp entgangen – Air France B777 (hier beim Start in Paris).
Photo: EricSalard/WikimediaCC by sa2.o

bei hat Nordkorea in den letzten Jahren die Anzahl und die Art der getesteten Raketen kontinuierlich gesteigert. Im Jahr 2015 erfolgten 15 Starts von ballistischen Kurzstreckenraketen und Raketen, die von U-Booten aus abgefeuert wurden. Ein Jahr später waren es bereits 24 Starts und dieses Mal waren es Mittelstreckenraketen, die da auf die Reise geschickt wurden. In diesem Jahr werden nun ballistische Langstrecken- oder Interkontinentalraketen auf ihre Tauglichkeit untersucht. Bis zum August, so berichtet das „Flight Service Bureau“, ein Zusammenschluss von mehreren Fluggesellschaften, wurden 18 Abschüsse durchgeführt.

Bekanntlich werden Waffentests in bestimmten, abgegrenzten Gebieten durchgeführt; das Betreten dieser „restricted areas“ von Unbeteiligten ist dabei streng untersagt und nur einem bestimmten Personenkreis gestattet. Was auf der einen Seite etwas mit militärischer Geheimhaltung zu tun hat und auf der anderen Seite auch der Sicherheit dienen soll. Von besonderer Bedeutung ist, wenn die Waffenversuche zusätzlich in der dritten Dimension durchgeführt werden. Also wenn es darum geht, Raketenysteme auf ihre Tauglichkeit zu untersuchen. Und da sich keine, insbesondere keine zivilen Luftfahrzeuge im Luftraum um- und über dem Raketenabschussgelände aufhalten sollten, werden derartige Test vorher angekündigt und die entsprechenden „restricted areas“ aktiviert. So dass die ICAO und die nationalen Luftfahrtbehörden die Luftraumnutzer darüber informieren und diese sich darauf einstellen und den betroffenen Luftraum umfliegen können.

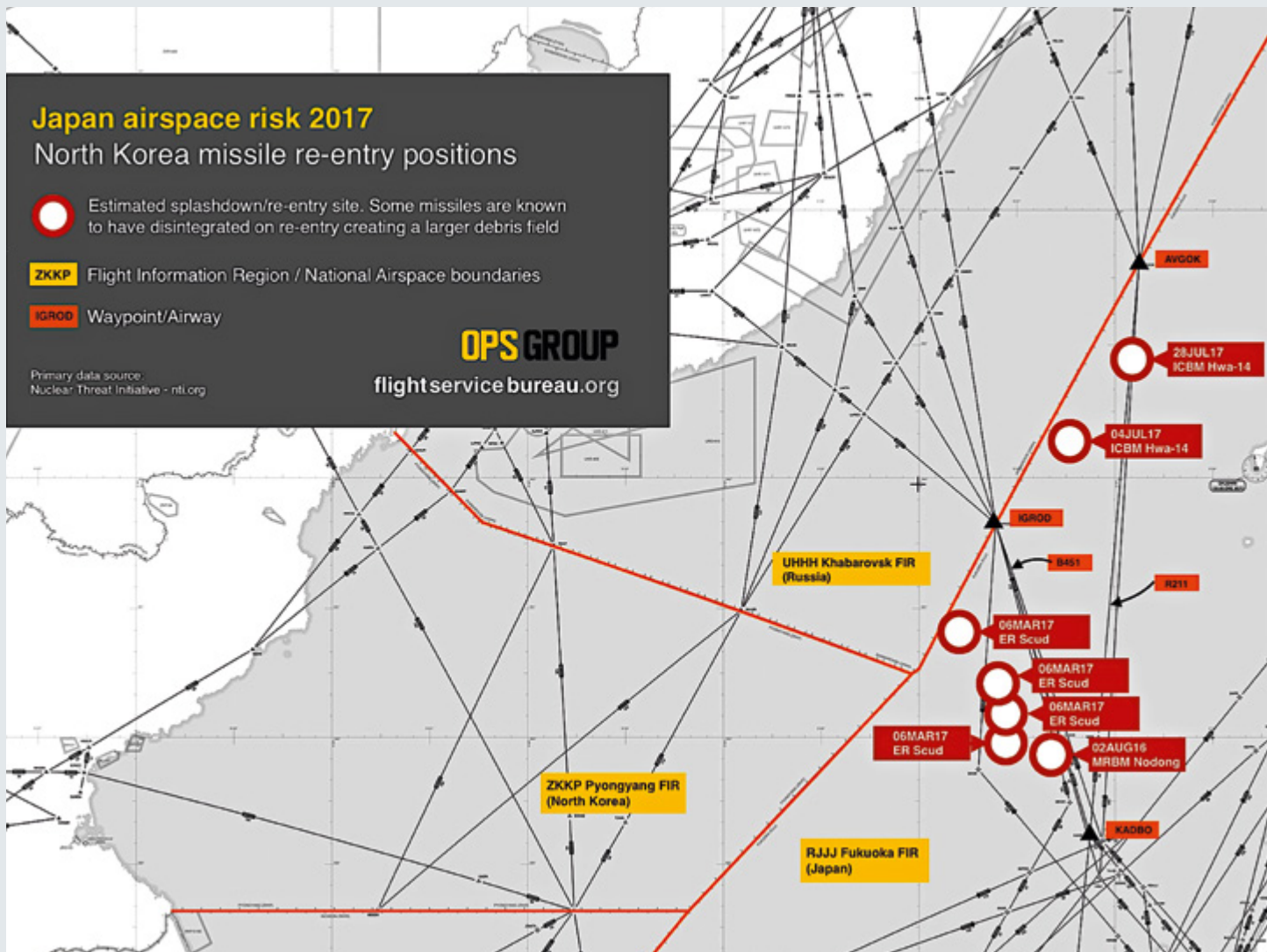
Auch Nordkorea hat sich an diese Praxis gehalten und die geplanten Raketenstarts vorher angekündigt. Bis zum Jahr 2014. Seitdem werden von Nordkorea keine Raketenstarts mehr angekündigt; Airlines und sonstige Luftfahrtunternehmen müssen also sehen, wie sie der Gefahr, einer Rakete in die Quere zu kommen, entgehen können. 2016 (bis dahin wurden nur Kurz- und Mittelstreckenraketen getestet) haben sie sich entschlossen, die Pjöngjang FIR, also den nordkoreanischen Luftraum, zu meiden und ihn großräumig zu umfliegen. Dies schien ein sicheres Verfahren zu sein, da alle nordkoreanischen Raketen in östliche Richtung abgeschossen werden und die abgefeuerten Raketen irgendwo in der Japansee niedergehen. Das Risiko, außerhalb des nordkoreanischen Luftraums von einer Rakete getroffen zu werden, war äußerst gering

und aufkommende Diskussionen darüber verliefen meist sehr schnell im Sand. Doch nachdem Nordkorea im Juli dieses Jahres begonnen hat, auch ballistische Interkontinentalraketen zu testen, hat die ganze Angelegenheit eine größere Dimension angenommen.

„What goes up...“

Das Problem liegt darin, dass die Raketen bekanntlich nicht irgendwo im Weltraum verbleiben, sondern dass sie wieder zur Erde zurückkommen. „What goes up, must come down!“ (ein Prinzip, das schon „The Alan Parson Project“ besungen hat). Und genau da liegt das Problem. Denn da die Interkontinentalraketen ja eine größere Distanz zurücklegen müssen, steigen sie auf größere Höhen als ihre Brüder und Schwestern der Kurz- und Mittelstreckenklasse (Raketen, die auf Höhen von mehr als 1 000 km steigen, werden als Interkontinentalraketen bezeichnet). Das heißt, dass diese Testraketen viel später ihren „Top of Descent“ einleiten und deshalb auch viel weiter östlich zur Erde zurückkehren. Sie fallen deshalb nicht mehr innerhalb der Pjöngjang FIR ins Wasser, sondern erst innerhalb Fukuoka FIR, also innerhalb des japanischen Luftraums. Sie durchqueren dabei eben jenen Luftraum, der vom zivilen Luftverkehr genutzt wird. Und zwar im östlichen Teil der Fukuoka FIR zwischen den Waypoints AVGOK und KADBO. Die dort veröffentlichten Streckenführungen (z.B. die ATS Strecke R211) werden unter anderem von Flügen genutzt, die von Japan nach Europa unterwegs sind (siehe Karte).

Nun wird der Luftraum östlich von Japan sowohl von der japanischen Luftverteidigung und dem USSTRATCOM (United States Strategic Command) sehr genau überwacht. Mit dem Ergebnis, dass diese Stellen Raketenstarts in Nordkorea sehr schnell mitbekommen. Doch das hilft dem zivilen Luftverkehr nicht unbedingt weiter. Denn auch wenn die Flugzeit einer solchen Rakete bis zum Wiedereintritt etwa 35 Minuten beträgt, ist es ziemlich schwierig, den Ort des Wiedereintritts in die vom zivilen Luftverkehr genutzten Flughöhen zu bestimmen. Deshalb dürfte nicht ausreichend Zeit zur Verfügung stehen, um die Controller der japanischen Flugsicherung zu warnen. Und selbst wenn dies gelingen sollte – wie sollen sich die Controller dann verhalten? Natürlich können sie die unter ihrer Kontrolle stehenden Luftfahrzeuge auf den Wiedereintritt einer solchen Rakete hinweisen. Aber welche Ausweichempfehlung sollen sie ihnen geben, wenn



sie nicht genau wissen, wo die Rakete nun in ihren Zuständigkeitsbereich eintritt? Schließlich dürfte das Gebiet dieses Wiedereintritts nicht gerade klein sein. Ausweichempfehlungen dürften deshalb nicht besonders sinnvoll sein.

Nun stellt sich natürlich die Frage, wie groß das Risiko, in diesem Teil der Fukuoka FIR von einer Rakete getroffen zu werden, wirklich ist. In der Presse wird dieses Risiko als äußerst gering eingeschätzt; das „Flight Service Bureau“ erwähnt hier den Begriff der „billions to one answer“. Doch dies möchte das „Flight Service Bureau“ nicht akzeptieren und erinnert daran, dass im Juli 2014 eine B777 der Malaysia Airlines über der Ostukraine von einer Luftabwehrrakete abgeschossen wurde. Auch wenn sich die Situation der Raketenstarts in Nordkorea mit jener über der Ostukraine nicht unbedingt vergleichen lässt – auch dort wurde das Risiko, von einer Boden-Luft-Rakete vom Himmel geholt zu werden, als äußerst gering einge-

schätzt. Dazu kommt, dass am 28. Juli eine von Nordkorea abgefeuerte Interkontinentalrakete vom Typ Hwasong-14 beim Wiedereintritt in mehrere Teile zerbrochen ist und nicht nur eine Rakete in die Japansee stürzte, sondern sozusagen ein „kosmischer Regen“ von mehreren Raketen-teilen vom Himmel trudelte. Glücklicherweise war in dieser Gegend gerade kein Flugzeug unterwegs. Allerdings hatte rund zehn Minuten davor eine B777 der Air France, die als AF/AFR 293 von Tokio nach Paris unterwegs war, das Gebiet des Wiedereintritts durchfliegen. Als Konsequenz hat Air France die sogenannte „No-Fly Zone“, die um Nordkorea gezogen wurde, vergrößert.

Das Risiko, von einer zur Erde zurückkehrenden Rakete getroffen zu werden, scheint deshalb nicht ganz so gering zu sein. Weil, so das „Flight Service Bureau“, im Juli 2017 nicht nur eine Interkontinentalrakete („billions to one“) von Nordkorea abgeschossen wurde, sondern mindestens sechs. Und da mindestens eine dieser Raketen beim



*Karte der Wiedereintrittsgebiete
nordkoreanischer Interkontinentalraketen*
Photo: Flight Service Bureau

Wiedereintritt in mehrere Teile zerbrochen ist, muss die Zahl von sechs um einen unbestimmten Faktor vermehrt werden.

Inzwischen hat Nordkorea auch Raketen abgefeuert, welche Japan überquerten und danach in den Pazifik, also östlich des Inselreiches, in das Meer stürzten. Das geschilderte Problem betrifft inzwischen also nicht nur die Japansee, sondern auch den Luftraum östlich Japans. Dass damit auch eine größere Anzahl von Flügen betroffen ist, versteht sich von selbst.

Nordkoreanische Raketentests sind also eine ernstzunehmende Gefahr für die Zivilluftfahrt. Höchste Zeit, dass der Streit zwischen Nordkorea und dem Rest der Welt beigelegt wird. Und dies auf eine friedliche Weise.





Hallo Heiko,

wir alle waren sehr erschüttert, als uns die Nachricht Deines Todes übermittelt wurde.

Wir zwei haben uns in den vergangenen Jahren fachlich sehr oft ausgetauscht und über die verschiedenen Entwicklungen in der Luftfahrt im Allgemeinen und in der Flugsicherung im Speziellen debattiert. Zusammen waren wir im Gesamtbetriebsrat der DFS und in der Tarifkommission der GdF tätig und Dein Fachwissen, aber auch Deine soziale Kompetenz waren sehr anerkannt und wurden immer wieder gerne zur Kenntnis genommen (auch wenn diese manchmal gegenläufig und mit etwas Ironie besaitet waren).

Als Redakteur der GdF-Mitgliederzeitung „der flugleiter“ habe ich stets von Dir Feedback und Hinweise zu aktuellen Ausgaben erhalten. Mit Deinem Ableben haben die GdF und alle, die Dich kannten, einen wunderbaren Freund und Arbeitskollegen verloren. Im Namen des Vorstandes der GdF, des Redaktionsteams „der flugleiter“ und der Tarifkommission der GdF möchte ich Dir für Dein ehrenamtliches Engagement herzlich danken. Du wirst uns in steter Erinnerung bleiben.

Achim Krüger



Heiko zu Ehren werden wir nachfolgend einige seiner Spotterbilder nochmals veröffentlichen.



US Air A319: Las Vegas, 28.08.2009

Photo: Heiko Langhinrichs



Avianca A318: Miami, 22.03.2012

Photo: Heiko Langhinrichs



Sunwing B738: Fort Lauderdale, 28.03.2013

Photo: Heiko Langhinrichs



Blue Bird MD-80: Heraklion, 17.09.2013

Photo: Heiko Langhinrichs



Magni Charters B733: Las Vegas, 20.10.2013

Photo: Heiko Langhinrichs



Jet Blue A320: Las Vegas, 21.10.2013

Photo: Heiko Langhinrichs

Am 20.08.2017 verstarb unser ehemaliger Kollege und langjähriges GdF-Mitglied Heiko Langhinrichs nach langer schwerer Krankheit im Alter von 57 Jahren.

Heiko begann seine ATC-Laufbahn bei der Luftwaffe als Tower- und GCA-Lotse in Hopsten. Mitte der 80er wechselte er zum Flugsicherungssektor „A“ (Lippe-Radar) nach Maastricht. 1993 kam er als beurlaubter Soldat ins Center München und erwarb dort in der damaligen Süd-EBG alle Berechtigungen im Bereich ACC/UAC.

In der zweiten Hälfte der 90er bildete Heiko zusammen mit einem Approach-Kollegen das Führungsduo der damaligen P1-OpsGroup, die von betrieblicher Seite für die Mitentwicklung und Einführung von P1-ATCAS im Center München verantwortlich war. Schon damals machte er sich über München hinaus einen Namen durch eine unkonventionelle und sehr zielgerichtete Vorgehensweise, um für den Betrieb das Beste rauszuholen. Dabei war er in der Sache hart, aber im Umgang immer fair und sagte gerade heraus, was er dachte. Legendär schon damals das häufig von ihm benutzte Akronym FÜNS (findet überhaupt nicht statt!), das er aber auch immer im Zusammenhang mit stichhaltigen Argumenten benutzte. Nachdem sich die Inbetriebnahme von P1-ATCAS in München zu Gunsten derer von Düsseldorf nach Langen verschob, beendete Heiko im Jahre 2002 nach der Einführung des damaligen fallbacksystems TRACVIEW als Interimslösung zur Ablösung von DERD-X diese Tätigkeit und war wieder das, was er gerne machte: 100% Fluglotse sein! Danach war er auch einige Zeit im Betriebsrat tätig. 2015 trat Heiko in die Übergangsvorsorgung der Bundeswehr über.

Mitte des letzten Jahrzehnts begann Heiko, sich stärker für die GdF zu engagieren. Zuerst in der Tarifkommission und später auch als Vorstand für Berufliches und Soziales. Wie kaum ein anderer hat er unzählige Stunden seiner Freizeit für die GdF geopfert und in vielen Treffen und Sitzungen seine tief fundierte Kenntnis aus dem Beruf, aber auch dem Tarifwerk eingebracht. Wir alle sollten uns verpflichtet fühlen, sein Erbe fortzusetzen.

Und er war ein Kämpfer. Sei es als Lotse am Board oder für die GdF oder zuletzt mit seiner schweren Krankheit. Er hat nie aufgegeben und immer optimistisch nach vorne geschaut.

Privat war Heiko ein vielgereister Mensch. Ob als Meilensammler oder einer, der die günstigsten Business-Class-Tarife suchte. Ob als Flugzeugspotter auf fast allen Kontinenten oder wie in den letzten zehn Jahren als Segler ist er gut um die Welt gekommen und konnte sehr viele spannende Geschichten erzählen.

Und so schließt sich der Kreis vom Jungen von der Waterkant (Heiko war gebürtiger Hamburger) über seine Liebe zum Meer und die Segelei. Schließlich kehrte er nun in Form einer Seebestattung für immer zu ihr zurück.

Unser Mitgefühl gilt seiner Mutter.

Heiko, viele werden Dich vermissen, einen großartigen Menschen, der immer für andere da war, um sich selber aber nie viel Aufhebens gemacht hat. Mit Deiner pragmatischen hanseatischen Art warst du immer ein ruhender Pol, auch wenn es mal stürmisch wurde.

Ruhe in Frieden.
Frank Schorr

Hallo Heiko,

FÜNS – das ist wohl das, woran sich jeder, der dich aus der Tarifkommission kennt, erinnern wird. Und ja, FÜNS!

Es Findet Überhaupt Nicht Statt, dass wir dich vergessen werden! Du hast, seit ich dich vor über zehn Jahren kennengelernt habe, die Arbeit in der TK bedeutend geprägt und vorangebracht. Es gibt wenige Menschen, die sich mit so viel Engagement und Einsatz der eigenen Freizeit für die Mitarbeiter eingesetzt haben.

Immer in Erinnerung bleiben wird mir auch deine Ehrlichkeit und Offenheit. Deine Freundschaft und unsere Treffen vermisse ich sehr.

„Deine Schritte sind verstummt, doch die Spuren deines Lebens bleiben.“

*In Freundschaft
Michael Arenknecht*



Lieber Heiko,

unsere erste Begegnung war im Center München. Du hast mich langsam und geduldig auf die TK-Arbeit vorbereitet, zuerst als dein Vertreter und dann als Vollmitglied. Glücklicherweise warst du zu Beginn als Vorstand Berufliches und Soziales noch in der TK mit dabei. Wann immer ich Fragen hatte, warst du da. Wir haben viel diskutiert, abgestimmt, in Verhandlungen taktiert. Und dabei, lieber Heiko, warst du immer ein Mensch, der geradeheraus gesagt hat, was er dachte – das habe ich sehr an dir geschätzt. Du hast dich wie kaum ein anderer der GdF-Arbeit hingeeben, unzählige Stunden und Tage für uns Kollegen geopfert. Für dies möchte ich dir von ganzem Herzen danken. Wir werden versuchen, das Erbe deiner unermüdlichen Arbeit möglichst lange zu bewahren.

Deinen Erzählungen von vielen aufregenden Segeltörns habe ich sehr gerne gelauscht. Du hattest doch so viel vor und einen Plan, wie es nach 55 weitergehen sollte. Doch leider wurdest du viel zu früh aus dem Leben gerissen!

Alexander Mohammed

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

das mit Ihrer Zeitschrift stets verbundene große Interesse wurde bei der Lektüre der Ausgabe 4/2017 dadurch noch gesteigert, dass der Artikel zum Thema „Drohnen Grundsatzpapier der GdF“ von Herrn Jens Lehmann mit großer Deutlichkeit die Komplexität der aufkommenden bzw. bereits existierenden RPAS/AUS beschreibt. Ich denke, dass Herr Lehmann aufrichtige Anerkennung gebührt für die klare Darstellung aller Aspekte der zu integrierenden neuen Luftverkehrsteilnehmer. Der unvermeidliche Grad der Automatisierung und die dadurch hohe Anfälligkeit durch beabsichtigte Störungen sind in dem Text sehr deutlich geworden, ebenso wie das unterschiedliche Tempo der technischen Entwicklung und der Verfügbarkeit behördlicher Vorschriften.

Mögen alle Bemühungen in zufriedenstellenden Lösungen münden, um den hohen Grad des deutschen Luftverkehrs-Sicherungssystem auch künftig aufrecht zu erhalten. Für Ihren Beitrag dazu wünsche ich Ihnen und all Ihren Mitarbeitern viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr Hansjürgen von Villiez





Ein nasser Spaß

Spannende Kopf-an-Kopf-Rennen bis zur Ziellinie.

Team „Tower Berlin“ wurde Vizemeister im Berliner City Cup 2017!

Die Olympia-Regattastrecke von 1936 in Berlin war am 1. Juli 2017 nun schon zum 20. Mal Austragungsort des Drachenboot-City-Cups. Bei der Sportart, die in China eine jahrhundertealte Tradition hat, legen sich 20 Paddler im Gleichtakt in die Riemen, gelenkt vom Steuermann und angefeuert vom Trommler. Mehr als 80 Teams, von Amateuren bis Profis, maßen sich an diesem Tag in verschiedenen Leistungsstufen. Sie waren mit Partyzelten und Picknickausrüstung aus Deutschland, Polen und Tschechien angereist. Die Teams trugen kreative Namen wie „Laborzicken“, „Rumpaddler“, „Hausdrachen“ und „Terrorpeuten“.

Bereits zum 12. Mal in Folge hieß es auch für das Team „Tower Berlin“ wieder: „Are you ready? – Attention! – Go!“

Aus Tradition wird immer das letzte Juniwochenende für die Rennen gesetzt. Wegen des späten Ferienbeginns haben die Veranstalter einfach mal den Termin verschoben. Der Berliner hat es gelernt, mit Verschiebungen zu leben, ist daher leidgeprobt und letztendlich auch flexibel. Da wir diesmal auf viele Stammpaddler verzichten mussten, die

sich in Urlaub, Kur, Hochzeit und diverse andere Aktivitäten verabschiedet hatten, galt es nun, junge, kräftige und motivierte Nachwuchssportler zu finden. Diese sollten im Idealfall auch noch weiblich sein, denn die Rennleitung droht mit Disqualifizierung, wenn in der Kategorie „Mix“ nicht mindestens sechs Frauen an Bord sind. Andernfalls muss in einer anderen Liga gekämpft werden.

Getreu diesem Motto wurde nun die Mannschaft zusammengestellt und wie im operativen Geschäft haben wir auch mit Früh- und Spätdiensten gearbeitet. Die Dienstpläne wurden solange durchspäht, bis eine gemischte Truppe mit einem Frauenanteil von knapp fünfzig Prozent aufgestellt war. Geht doch, wenn man sich Mühe gibt! Aber nicht nur das „Lotsenvolk“, sondern auch die Technik und die Admins haben zusammen in einem Boot gekämpft und der eine oder andere hat neue Kollegen kennengelernt oder alte wieder getroffen.

Kurz vor dem großen Event hatte der Wettergott all den Regen über Berlin ausgeschüttet, der normalerweise für

mehrere Monate ausgereicht hätte. Vielleicht waren es aber auch nur Tränen der Traurigkeit über die BER Misere. Jedenfalls dafür hatte man Geld und wir hatten zum Glück unser großes grünes Zelt! Diesmal wurde es nicht, wie sonst üblich, an der Wasserfront, sondern, zum Schutz vor Sturmböen, vorsorglich mitten im Getümmel, gleich hinter dem Bierwagen, aufgebaut. Fluch oder Segen?

Nachdem wir schon im Vorfeld ein qualifiziertes Training absolviert hatten und die Sitzplätze nun nach Erfahrung, Schlagkraft und „Kampfgewicht“ eingeteilt wurden, war am Renntag prompt die erste Umplanung wegen eines kurzfristigen Ausfalls notwendig. Letztendlich kein Problem, planen und rechnen wir eben neu, denn hier wurde nichts dem Zufall überlassen!

Dann langes Warten bis zum Start. Theorie, Aufwärmen, Trockentraining. Endlich war es dann soweit! Der erste Lauf über 200 Meter generierte ein Gefühl der mittelmäßigen Zufriedenheit, unter anderem auch darüber, dass wir gerade eine Regenpause erwischten und die Aussicht hatten, wenigstens einigermaßen trocken wieder unser Zelt zu erreichen. Da der Drachenbootfahrer eh

nach jedem Lauf nass ist, war allen egal, ob das Wasser von unten oder oben kam. Das Wasser der Spree war zumindest angenehm warm.

Doch die automatische Anzeigetafel blieb leer, Zeiten gab es vorerst nicht. Der Lautsprecher verkündete einen Ausfall der Technik. Und dann die große Enttäuschung – wir waren Letzter mit einem neuen „Schneckenrekord“. Die ersten Proteststimmen forderten vehement ein Veto oder zumindest Wiederholung.

Aber getreu dem Motto „Wenn es doch nützt“ wurden erst einmal alle Optionen gecheckt und ausgiebig das Büfett geplündert. Nachdem sich langsam ein Sättigungsgefühl eingestellt und sich die Gemüter wieder abgekühlt hatten, kam man letztendlich zu dem Schluss, dass der letzte Platz im Vorlauf gegeben falls anderweitig günstige Startbedingungen für die nachfolgenden Rennen generieren könnte...

Und diese Strategie ging auf! Wir konnten in den nachfolgenden Läufen so viel Kraft freisetzen, dass wir im Finale über die 200 Meter Strecke mit einer genialen Zeit von 57,52 Sekunden hinter den Taiwan Dragons als Vizesieger hervorgingen.



Das war eine grandiose Überraschung, womit wohl niemand wirklich gerechnet hatte, denn noch niemals vorher hatten wir einen Platz auf dem Treppchen errungen!

Und diesmal hatte der Veranstalter zum 20-jährigen Jubiläum des City Cups ganz besonders schöne, schwere Pokale und Medaillen zur Verfügung gestellt.

Voller Stolz hat Rene am späten Abend die 25 Silbermedaillen und den Pokal stellvertretend für das gesamte Team in Empfang genommen und ließ sich gebührend auf Facebook feiern. Die Kollegen hoffen nun, dass die Niederlassungsleitung für unseren Pokal einen würdigen Platz im neuen Tower finden wird.

Da wir nun schon auf eine längere Tradition des Drachenbootwettkampfes am Standort Berlin zurückblicken können, hatte Manuela in Vorbereitung des Events alle Rennlisten, Urkunden und diverse andere Unterlagen aus den vergangenen Jahren zusammengesucht und zu einer Chronik aufbereitet. In den Anfangsjahren wurde das Startgeld noch von der DFS gesponsert. Seit einigen Jahren konnten aber derartige Sponsorengelder nur noch über die Gründung einer Betriebssportgemeinschaft ab-

gerufen werden. Durch den unverhältnismäßig hohen bürokratischen Aufwand sind nun leider derartige Events mit DFS-Unterstützung nicht mehr zu organisieren, zumal sie vermutlich auch nicht Bestandteil des „5 Punkte Programms“ sind. Glücklicherweise hat die Schatzmeisterin der GDF das Sponsoring für uns übernommen. An dieser Stelle ein ganz besonderes Dankeschön an Gabi!

Ein ebenso herzlicher Dank sei aber auch an das gesamte Team und alle anderen Mitwirkenden weiter gegeben, die zum Gelingen dieses Renntages beigetragen haben, denn Zuverlässigkeit und pünktliches Erscheinen ist heutzutage nicht überall selbstverständlich.

Auch wenn der Termin für 2018 noch nicht fest steht, so werden wir aller Voraussicht nach wieder am letzten Juniwochenende mit unserem Team „Tower Berlin“ antreten und eine Wiederholung des diesjährigen Rennerfolgs in Angriff nehmen!!

*Teamkapitän
Christiane Fleischer*





Mit der „Uniform Alra“ – hier bei einem Besuch in Seattle – wurden die gestrandeten Passagiere nach Las Vegas geflogen. Photo: W. Fischbach

Erst hast Du kein Glück...

...und dann kommt auch noch Pech dazu! Menschen, die der Kategorie der Pechvögel zugeordnet werden können, werden dieses Bonmot zu Genüge und aus Erfahrung kennen. Allerdings scheint die eingangs zitierte Weisheit auch auf Fluggesellschaften zuzutreffen. Oder, um es genauer auszudrücken, auf ein oder mehrere Flugzeuge einer Airline. Zum Beispiel auf eine Boeing B767-343(ER) der Condor, die mit dem Kennzeichen D-ABUK versehen wurde und von der Ferienfluggesellschaft im Juni 2011 von der Alitalia übernommen worden war. Zugegeben, die Jüngste ist diese B767 nicht unbedingt; sie hat bereits mehr als 18 Jahre auf dem Buckel. Aber das ist ja noch lange kein Kriterium, um in die Gemeinschaft der Pechvögel aufgenommen zu werden. Aber die D-ABUK hätte wohl gute Chance, dort unterzukommen.

So war sie am 20. Juli unter der Flugnummer DE/CFG 2046 in FL 330 von Frankfurt unterwegs nach Las Vegas, als etwa 340 Seemeilen nördlich von Sønderstrøm/Kangerlussuaq Rauch im vorderen Teil der Kabine festgestellt wurde. Eine andere Quelle spricht dagegen von einer Geruchsbildung im Cockpit. Doch dies ist in diesem Zusammenhang von untergeordneter Bedeutung. Die Cockpitcrew entschied sich klugerweise, den Flug abubrechen und vorsichtshalber auf eben diesem Flughafen von Kangerlussuaq (BGSF) zu landen. Kangerlussuaq nannte sich einst Sønder Strømfjord, liegt an der Westküste Grönlands und dient Air Greenland als Drehkreuz; die New York Air National Guard benutzt den Flughafen als vorgeschobene Basis (sie hat dort mit Schneekufen ausgerüstete C-130 „Hercules“ stationiert). Die Durchschnittstemperatur für den Juli wird mit 10,40 Celsius angegeben und so dürfte sich die

Begeisterung der Passagiere, die eigentlich auf Glücksspiel und auf wärmere Temperaturen eingestellt waren, in Grenzen gehalten haben. Wie in derartigen Fällen üblich schickte die Condor eine Ersatzmaschine (D-ABUA) nach Grönland, die mit einer Verspätung von rund 16 Stunden in Las Vegas landete.

Nun reicht diese Episode natürlich nicht aus, um die Aufnahme der D-ABUK in die Familie der Pechvögel zu unterstützen. Doch die Geschichte geht weiter. Nachdem die B767 in Kangerlussuaq gründlich durchgecheckt worden war, startete sie nach rund 30 Stunden in Richtung Frankfurt. Als sich das Flugzeug in FL 350 über der Nordsee befand, stellten die Piloten Rauch im Cockpit fest, so dass sie sich entschlossen, nach Newcastle (EGNT) zu „divertieren“. Dieses Mal blieb die B767 fast zweieinhalb Tage am Boden, bevor sie nach Frankfurt überführt wurde. Und dort wurde ein defekter Temperatursensor am Cockpitfenster als Übeltäter ausgemacht. „Nach der Reparatur und ausführlichen Tests wurde das Flugzeug wieder für den Flugbetrieb freigegeben“, erklärte die Condor einem Bericht des Nachrichtenportals „Aerotelegraph“ zufolge. Die D-ABUK war also „back in the air“! Bis zum 26. Juli. Da befand sich die Maschine als DE/CFG 2198 auf dem Weg von Varadero nach Frankfurt, als die Cockpitcrew nach 53 Minuten einen elektrischen Geruch im Cockpit feststellte und sich entschloss, nach Varadero zurückzukehren. Die Passagiere wurden mit einer Ersatzmaschine und reichlicher Verspätung nach Frankfurt geflogen.

Wie war das? Erst hast Du kein Glück...

WeFis

Es stand im flugleiter

Es ist schon gut 25 Jahre her, als im Erdinger Moos der erste Flieger landete. Schon damals wurde in unserer Mitgliederzeitschrift über den Flughafen der „Superlative“ berichtet.

München II: Airport der Superlative — auch bei der Flugsicherung?

Uli Stumbaum

Am 17. Mai 1992 wird nach vielen Jahren der Planungen, Rechtsstreitigkeiten, Genehmigungen und schließlich der Bauausführung der neue Flughafen München in Betrieb genommen.

Aus einer Fläche von 1500 Hektar stehen zwei parallele S/L-Bahnen von jeweils 4000 Metern Länge und 60 Metern Breite zur Verfügung. Der Achsabstand der beiden Bahnen beträgt immerhin 2300 Meter, jedoch zu wenig, um die Bahnen unabhängig voneinander zu betreiben. Das riesige Areal der Bewegungsflächen vom ca. 80 Meter hohen Kontrollturm zu überblicken, dürfte zumindest in der Anfangsphase für die Lotsen ziemlich ungewohnt sein. So beträgt z.B. die Entfernung vom Turm zur Schwelle der S/L-Bahn 26R rund drei Kilometer.

Zur Erleichterung der Rollführung, insbesondere bei eingeschränkten Sichtweiten, ist der Kontrollturm mit einem Rollfeldüberwachungsradar ASDE ausgerüstet. Dadurch hat der Lotse definitive Information, ob die S/L-Bahn, bzw. der Rollweg tatsächlich frei ist.

Selbstverständlich ist der Flughafen für Schlechtwetterbetrieb nach CAT III zugelassen. Abzuwarten bleibt allerdings ob das Rollführungssystem so leistungsfähig ist, daß Engpässe und Stauungen auf den Bewegungsflächen durch zu langsames Rollen der Luftfahrzeuge infolge verminderter Sichtweiten nicht auftreten.

Auf dem Flughafengelände wurde auch der Neubau der Flugsicherungsregionalstelle München errichtet. Es hat den Anschein, daß die RK pünktlich fertiggestellt und zum Eröffnungstermin von MUC II in Betrieb sein wird.

Die Hoffnung der Lotsen in neue Betriebsräume einzuziehen, in denen auch die Betriebseinrichtungen und Systeme auf dem neuesten Stand der Technik sind, wurde wie mittlerweile bekannt, nicht erfüllt.

Auf den ersten Blick erscheint der Betriebsraum der Bezirkskontrolle hochmodern, ja sogar ein wenig futuristisch. Bei näherer Betrachtung

stellt man jedoch sehr schnell fest, daß an technischen Neuerungen (zumindest für Münchner Lotsen) lediglich das Sprachmittlungssystem SVS sowie das Abflugkoordinations-system DEPCOS zu finden sind.

Beim Radarsystem werden wir uns weiterhin mit dem seit vielen, vielen Jahren bewährten(!) DERD-MC begnügen müssen. An eine Kapazitätserhöhung bei Einsatz dieses Systems ist gar nicht zu denken. Die Großraumantenne SREM Großhaager Forst ist zwar relativ neu und modern, aber das notwendige Glied zwischen Antenne und Darstellungssystem, der digitale Zielextraktor DZE hat schon viele Jahre seinen Dienst in der ehemaligen GRS-Anlage Gronsdorf geleistet und ist darüberhinaus völlig unterdimensioniert (Rechner TR86 mit einer Speicherkapazität von 32K).

Wie wir alle immer wieder feststellen müssen, ist das Rechnerprogramm voll ausgelastet, so daß keinerlei Erweiterung möglich ist und notwendige Änderungen im System immer zu Lasten anderer Komponenten gehen.

Ähnlich verhält es sich leider auch beim Mittelbereichsradar ASR für den An- und Abflugbereich. Auch

hier stellt der DZE den limitierenden Faktor dar (es kommt das ebenfalls seit Jahren bewährte System aus München-Riem zum Einsatz).

Glücklicherweise hat man in der Vergangenheit für die RK Düsseldorf zwei ASR Anlagen beschafft, wovon bislang jedoch nur eine in Betrieb war. So konnte eine Anlage für MUC II abgegeben werden.

Wie schön wäre es gewesen, wenn seitens der Behörde so frühzeitig eine Entscheidung getroffen worden wäre, daß die neue RK München mit Geräten und Systemen der neuesten technischen Generation und einer neuen Betriebsphilosophie hätte in Betrieb gehen können. Bedauerlicherweise ist diese Jahrhundertchance vertan worden und es bleibt nur zu hoffen, daß in einer privatrechtlich organisierten Flugsicherung zukünftig derartige Projekte engagierter durchgeführt werden.

Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme von München II auch seitens der BFS auf Hochtouren. Es werden die verschiedensten Simulationen und Schulungen durchgeführt, damit der Start in MUC II so problemlos wie eben möglich erfolgen kann. ■

Lange vor der offiziellen Eröffnung landete bereits am 28.10.1991 eine Boeing 747-430 auf dem neuen Münchner Flughafen — zum Kabinenumbau in der neuen Wartungshalle (Foto: Werner Hennies/FMG)



Kurz und interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

Die US-amerikanische Firma Aireon und der niederländische Flugsicherungsdienstleister LVNL haben im Juli ein „Memorandum of Understanding (MOU)“ unterzeichnet, nach welchem in der Amsterdam FIR der Einsatz von ADS-B als effektives und kostengünstiges „Contengency“-System zur Luftraumüberwachung eingesetzt werden soll.

oo00oo

Nachdem American Airlines die Zusammenarbeit mit Air Berlin gekündigt hatte, ist es der Berliner Fluggesellschaft gelungen, mit JetBlue einen neuen Partner in den USA zu finden. Passagiere, die mit Air Berlin nach New York – John F. Kennedy, Boston und Orlando fliegen, können dort mit JetBlue zu insgesamt 31 Zielen weiterfliegen.

oo00oo

Am 25. Juli konnten die „Öljäger“ des Marinefliegergeschwaders 3 in Nordholz ein besonderes Jubiläum feiern, indem sie die 50 000. Flugstunde mit ihren beiden, entsprechend modifizierten Do228 absolvierten.

oo00oo

Die gemeinsam von DHL Express und Lufthansa Cargo betriebene Frachtfluggesellschaft AeroLogic hat sich entschlossen, ihre derzeitige Flotte von acht B777F um zwei weitere Exemplare zu erweitern. Damit werden weitere 60 Arbeitsplätze bei der Airline geschaffen; die meisten davon im Cockpit.

oo00oo

Im August hat das Land Rheinland-Pfalz seine Anteile am Regionalflughafen Hahn für 15,1 Mio. an eine Tochter des chinesischen HNA-Konzerns, der an mehreren Fluggesellschaften und -häfen beteiligt ist, verkauft. Rheinland-Pfalz war zu 82,5 % an dem Flughafen beteiligt; das Land Hessen hält noch 17,5 %.

oo00oo

Nachdem die Beleuchtung der geschlossenen Piste 28L von San Francisco ausgeschaltet war und ein Air Canada A320 am 7. Juli während der Dunkelheit bei einem Sichtanflug entgegen ihrer Freigabe nicht die Piste 28R, sondern die parallel dazu verlaufende Rollbahn angeflogen hatte (dort standen einige abflugbereite Luftfahrzeuge), hat die FAA Sichtanflüge während der Nacht bei einer geschlossenen Piste untersagt.

oo00oo

Am 15. August hat die Swiss ihren letzten AVRO RJ100 (HB-IYZ) mit „großem Bahnhof“ und der obligatorischen Wasserdusche in Zürich aus dem Liniendienst verabschiedet. Zusammen mit der kleineren Version AVRO RJ85 hatte dieses Flugzeugmuster lange Jahre das Rückgrat der Europaflotte gebildet und über 700 000 Flugstunden absolviert; sie werden nun von Bombardier CS100 und CS300 ersetzt. Die Bezeichnung der AVROs als „Jumbolino“ wurde einst von der Crossair erfunden, die dieses Flugzeugmuster 2002 bei der Gründung der Swiss eingebracht hatte.

oo00oo

Die US Firma „321 Precision Conversions“, ein Gemeinschaftsunternehmen von „Precision Aircraft Solutions“ und der „Air Transport Services Group (ATSG)“, möchte gebrauchte A321-200 von Passagier- und Frachtflugzeugen umbauen und an den Mann bringen. Die Firma hofft, bis 2019 die erforderliche Lizenz für diesen Umbau zu erhalten.

oo00oo

Da die Pilatus PC-6 Porter seit nahezu 60 Jahren produziert wird und es aufwändig ist, sie auch weiterhin zu modernisieren, hat sich Pilatus entschlossen, den Bau der PC-6 im Anfang 2019 einzustellen.

oo00oo



Am 15. August hat Swiss ihren letzten AVRO RJ100 mit der obligatorischen Wasserdusche außer Dienst gestellt. Photo: Swiss

Nach Meinung der Branchenverbände der Tourismuswirtschaft sowie des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften (BDF) muss die zukünftige Bundesregierung für weniger Belastungen und zukunftsfähige Rahmenbedingungen sorgen. Dazu forderte der BDF den Abbau von Sonderbelastungen wie die Luftverkehrssteuer und die Luftsicherheitskosten.

oo00oo

Nachdem ein stark angetrunkenen Passagier auf einem Flug der Hawaiian Airlines von Honolulu nach New York eine Stewardess angegriffen hatte, entschloss sich der Kapitän, zum Startflughafen zurückzukehren. Dafür stellte Hawaiian Airlines dem Passagier nahezu 100 000 US\$ in Rechnung, was nun von einem Bundesrichter als rechtmäßig bestätigt wurde.

oo00oo

Der britische Flugsicherungsdienstleister NATS (National Air Traffic Services) hat am 1. Juli am internationalen Flughafen Belfast die Durchführung der Flugverkehrsdienste und die Wartung der entsprechenden Technik übernommen. Der zwischen NATS und dem Flughafen geschlossene Vertrag läuft bis zum 30. Juni 2026.

oo00oo

Alle Bodendienstfahrzeuge, für welche noch kein elektrischer Antrieb zur Verfügung steht, werden am Flughafen Stuttgart zukünftig mit synthetischem, aus Abfallstoffen und Pflanzenöl hergestelltem Diesel betrieben. Gegenüber fossilem Diesel kann damit der CO₂-Ausstoß um etwa um 70 % und der des Feinstaubes um rund 30 % verringert werden.



C-160 Transall der Luftwaffe: Aus Anlass des 60-jährigen Jubiläums des Lufttransportgeschwader 61 in Penzing bei Landsberg wurde diese Transall ganz in silber mit dem Jubiläumslogo vorne und dem Geschwaderwappentier, der Gams, im Leitwerk bemalt. Das LTG 61 wird zum Ende des Jahres aufgelöst und alle verbliebenen C-160 fliegen dann beim LTG 63 in Hohn. **Photo: Frank Schorr**



Redaktionsschluss

Ausgabe 6/2017 – 20.11.2017

Impressum

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

Geschäftsstelle: Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring 1 | 60549 Frankfurt am Main
e-mail: geschaeftsstelle@gdf.de | Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung: Postbank Dortmund
IBAN: DE41 4401 0046 0756 5174 69 | BIC: PBNKDEFF

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

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

Anschrift der Redaktion: „der flugleiter“
Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring 1 | 60549 Frankfurt am Main | e-mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Gerd Gerdes, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Andreas Schmelzer, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Ennepner, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Sebastian Thoma, Jens Lehmann, Michael Ludwig, Christiane Fleischer, Frank Schorr, Dietmar Goldschmitz, Jörg Schug

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

Cover: Fed-Ex B777 vor dem Abflug in München (Thomas Williges)

U3: Breitling DC-3 Rückkehr in die Schweiz nach Weltumrundung (Photo: Breitling)

U4: Latam A350 vor dem Tower München (Thomas Williges)

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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



