


der flugleiter



 **FSBD-Tagung in Leipzig**

 **Offener Brief an die DFS –
Geschäftsführung**

 **Competition in
Europe's Aviation**

 **Gute Noten für die DFS**



EINLADUNG

zur 12. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 11. und 12. September 2015 in 64295 Darmstadt

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

INHALT



28
Gute Noten für die DFS



36
Wintercharter
Innsbruck und Salzburg



42
Draußen vor der Tür



46
Luftrecht: ZUP in Deutschland

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF – Termine

Aus dem Vorstand

- 07 | Informationen des Bundesvorstandes der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.
- 09 | Die GdF auf Facebook
- 10 | Wahltermine ÖMV

FSBD

- 11 | FSBD – Bundesfachbereichskonferenz in Leipzig
- 14 | Fragen an FSBD-Vorstand „Berufliches und Soziales“ – Roman Schütz
- 15 | Fragen an FSBD-Vorstand „FDB/LDM“ – Oliver Wessollek
- 17 | FSBD-Info

FSTD

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

ECA

- 22 | The Case for Fair Competition in Europe's Aviation

DFS

- 28 | Gute Noten für die DFS
- 29 | DFS-Geschäftsführung: Vertragsverlängerung bis 2020
- 30 | Eurocontrol goes Orient

31 | Spotter I

32 | Joe's Corner

Drohnen

- 34 | The Unmanned Systems Expo 2015

Innsbruck

- 36 | Wintercharter Innsbruck und Salzburg

Accidents/Incidents

- 38 | One of these Days
- 42 | Draußen vor der Tür

43 | Spotter II

Bundeswehr

- 44 | Neues Luftfahrtamt der Bundeswehr in Betrieb

Presse

- 46 | Die Zuverlässigkeitsprüfung: War da nicht mal was mit Terrorismus?
- 51 | Mandarin in Peking. Lotsen sprechen kein Englisch

Airlines

- 52 | Qatar Airways erhält zweiten A350 XWB

Welt

- 53 | Es stand in der „Cape Times“ (Kapstadt) am 5.2.2015

54 | Impressum



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

es rumort in der deutschen Gewerkschaftslandschaft.

In den vergangenen Wochen und Monaten kam und kommt es immer wieder zu Arbeitskampfmaßnahmen, oftmals auch über mehrere Tage hinweg. Betroffen davon waren fast alle Branchen, nicht nur die Bahn und der Luftverkehr, sondern auch Angestellte im öffentlichen Dienst, dem Dienstleistungsgewerbe oder die Beschäftigten in der metallverarbeitenden Industrie.

Ganz klar ist dies auch verbunden mit der Gesetzesinitiative des Bundesarbeitsministeriums, möglichst noch in diesem Sommer ein rechtskräftiges **Gesetz zur Tarifeinheit** präsentieren zu können.

Momentan befindet sich dieses Vorhaben zur Lesung im Deutschen Bundestag und man darf gespannt sein, wie dieses Verfahren weiter geht. Immerhin stellen inzwischen auch Politiker aller Fraktionen fest, dass dieser Gesetzesentwurf nun doch massiv in das Streikrecht eingreifen würde und damit gegen das Grundgesetz verstößt.

Da es momentan jedoch nicht absehbar ist, wie dieses Verfahren ausgeht, sind die Gewerkschaften geradezu gezwungen sich, auch aus der Verantwortung gegenüber ihren Mitgliedern heraus, bestmöglichst für den Fall zu positionieren,

sollte das Gesetz in seiner jetzigen Form tatsächlich rechtskräftig werden.

Die Arbeitgeberseite, so hat es den Anschein, versucht dagegen in dem ein oder anderen Tarifkonflikt sich „über die Zeit zu retten“ und hofft wohl damit (bei erfolgreicher Implementierung eines neuen Tarifeinheitgesetzes) neue Grundlagen für die zum Teil seit mehreren Jahren laufenden Tarifverhandlungen zu haben, oder diese gar mit einer anderen, durch das Mehrheitsprinzip im Betrieb noch festzulegende Gewerkschaft, weiterführen zu können.

Nur so ist zu erklären wieso es in Deutschland (nachweislich noch immer eines der europäischen Länder mit den wenigsten Streiktagen) zu vermehrten Arbeitskämpfen kommt.

Wir bei der Gewerkschaft der Flugsicherung sind momentan davon nicht betroffen, jedoch wird das augenblickliche Geschehen und die möglichen Auswirkungen eines eventuellen Tarifeinheitgesetzes von uns ständig hinterfragt und natürlich finden auch bei uns vorbereitende Maßnahmen statt, um jederzeit, im Sinne unserer Mitglieder, unsere verfassungsgemäßen Rechte in Anspruch nehmen zu können.

Bei der Deutschen Flugsicherung hat unterdessen der Aufsichtsrat die zum Jahresende auslaufenden Verträge zweier





Geschäftsführer um jeweils fünf Jahre verlängert. Dieses war unter anderem der Anlass dafür, dass der Bundesvorstand der GdF die Zeit gekommen sah, mal eine Bestandsaufnahme der vergangenen 2 Jahre zu ziehen und hat dies in einem offenen Brief gegenüber dem Vorsitzenden der Geschäftsführung, Herrn Prof. Klaus-Dieter Scheurle, zum Ausdruck gebracht.

Die überaus positiven Reaktionen aus dem Bereich der Beschäftigten der DFS haben uns bereits erkennen lassen, dass die darin angesprochenen Punkte durchaus die Mitarbeiter beschäftigen und aufgearbeitet werden sollten. Damit sie alle sich selbst eine eigene Meinung bilden können, ist der offene Brief in dieser Ausgabe nochmals abgedruckt und bestimmt auch dazu geeignet im Kollegenkreis, aber auch darüber hinaus diskutiert zu werden.

Einen weiteren Artikel möchte ich Ihnen ans Herz legen: Ende März fand die **Bundesfachbereichskonferenz des FSBD** in Leipzig statt.

Den interessanten Bericht unseres Chefredakteurs, Achim Krüger, finden Sie in dieser Ausgabe.

Recht herzlichen Dank von mir an dieser Stelle auch an alle engagierten Delegierte und an alle mit der Organisation Beauftragten. Nun gilt es, die dort gefundenen Beschlüsse in

das Tagesgeschäft der GdF einfließen zu lassen und im Sinne der Mitglieder umzusetzen.

Ich wünsche Ihnen nun viel Vergnügen beim Lesen der zweiten Ausgabe unserer Fachzeitschrift im Jahre 2015. Es ist mit Sicherheit wieder für Jeden etwas dabei.

Und sollte der ein oder andere etwas vermissen, so freut sich die Redaktion auch auf Ihre Wünsche oder auch Kritik. Oder noch besser, schreiben Sie doch gerne mal einen Artikel und schicken ihn uns zur Veröffentlichung.

In diesem Sinne grüße ich Sie herzlichst,

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



GdF – Termine

April 2015

13.	AG FDB	Frankfurt
15.	Rev-Kommission GdF	Frankfurt
20. – 24.	IFATCA	Sofia
27.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
28.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
29.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
30. – 02.05	D.A.CH – Meeting	Wien

Mai 2015

11. – 16.	IFATSEA-Regional Meeting	Belgrad
18.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
20.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
21.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

Juni 2015

10. – 11.	MARC Meeting	Frankfurt
15.	Eurocontrol EASC	Brüssel
15.	AG-Verfahren	Frankfurt
18. – 19.	Vorstandssitzung/Klausur FSTD	Speyer
22.	Gespräch FSBD/FSTD – DFS	
23.	Vorstandssitzung FSBD	FSBD
24. – 25.	ATSEP	Luxemburg

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



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

www.lizenzverlust.de

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

Informationen des Bundesvorstandes der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

Datum: 23.02.2015
Nummer: 01/15

Liebe Mitglieder,

der Bundesvorstand hat sich am vergangenen Freitag, den 20. Februar in einem offenen Brief an den Vorsitzenden der DFS-Geschäftsführung, Herrn Prof. Scheurle gewandt. Anlass dafür war die erst kürzlich erfolgte Bestätigung des DFS-Geschäftsführers durch den Aufsichtsrat der DFS bis mindestens Ende 2019. Zudem war es der GdF als „Hausgewerkschaft“ der DFS mehr als ein Anliegen, nach reichlich zwei Jahren neuer Geschäftsführung eine erste Zwischenbilanz zu ziehen. Mit dem Schreiben soll ferner eine breite Diskussion über die Ziele der DFS und die sich daraus ergebenden Aussichten für die DFS-Mitarbeiter angestoßen werden.

Den genauen Wortlaut des offenen Briefes des Bundesvorstandes an den DFS-Geschäftsführer findet ihr im Anschluss an die BV-Mitteilung.

Der Bundesvorstand

Sehr geehrter Herr Prof. Scheurle,

mehr als zwei Jahre nach Ihrer Übernahme des Vorsitzes der Geschäftsführung und in dem Wissen, dass Sie nach der kürzlich vollzogenen Bestätigung durch den Aufsichtsrat der DFS noch bis mindestens Ende 2019 dieses Gremium leiten werden, sei es der GdF als alleinigem Tarifpartner der DFS gestattet, eine erste Zwischenbilanz zu ziehen. Wir wählen hierfür die Form eines offenen Briefes, um die nach unserer Auffassung dringend gebotene inhaltliche Auseinandersetzung über die Ziele der DFS und die sich daraus ergebenden Perspektiven für die Mitarbeiter unternehmensweit zu befördern. Zugleich möchten wir damit ein Zeichen setzen gegen die von uns als schmerzlich empfundene Intransparenz, Beliebigkeit und fehlende Empathie für die Belange der Flugsicherung.

An das Ende der Ära Kaden hatten nicht nur die GdF-Mitglieder, sondern die gesamte Belegschaft, darunter auch zahlreiche Führungskräfte, große Erwartungen geknüpft. Vom Austausch der kompletten DFS-Geschäftsführung zum 01. Januar 2013 hatten sich viele Kollegen versprochen, dass die Mitarbeiter als höchstes Gut des Unternehmens wieder mehr in den Fokus der arbeitgeberseitigen Bemühungen rücken würden. Nach jahrelangen Versuchen der alten Geschäftsführung, die Deutsche Flugsicherung wahlweise „fit“ für den Verkauf oder einen wie auch immer gearteten Wettbewerb zu machen, war die Sehnsucht der DFS-Beschäftigten nach mehr Konstanz, größerer Transparenz und einem pfleglichen Umgang miteinander sehr groß.

Vor allem aber hegte das DFS-Personal die berechtigte Erwartung, dass die neue Geschäftsführung nach einer Zeit

der Einarbeitung ein Bild der zukünftigen Entwicklung und der strategischen Positionierung der DFS in der europäischen Flugsicherung einschließlich der Sicherung der Perspektiven für die Mitarbeiter entwerfen würde. Der dringliche Wunsch war, dass die über Jahre immer wieder gestellte Frage „Quo vadis, DFS?“ zumindest in Ansätzen und damit zugleich in einer Form beantwortet würde, die den Arbeitnehmervertretungen, aber auch den einzelnen Mitarbeitern eine aktive Positionierung und – wenn möglich – gemeinsame Ausgestaltung dieses Wegs erlauben würde.

Heute müssen wir leider ernüchtert feststellen, dass Sie die vorstehend skizzierten Anliegen und Hoffnungen der Mitarbeiter in allen Belangen enttäuscht haben. Diese Enttäuschung ist, wie wir in vielen Gesprächen und Diskussionen feststellen konnten, doppelter Natur: Sie betrifft zum einen die unerfüllt gebliebenen Wünsche der Mitarbeiter, zum anderen aber auch die – aus Sicht der Beschäftigten keineswegs ausreichenden oder sinnhaften – „Ziele“ der DFS-Geschäftsführung selbst.

Anstelle der geforderten strategischen Ausrichtung und Orientierung haben Sie das Unternehmen und die DFS-Mitarbeiter mit einem „5-Punkte-Plan“ beglückt, dessen erklärtes Ziel es ist, hundert Millionen Euro bis Ende 2019 einzusparen. Der 5-Punkte-Plan, von dem nicht nur Kenner sagen, er sei „für die Galerie“ gemacht, ist nach den spärlichen Äußerungen der Geschäftsführung gleichsam „selbsterklärend“ und bedürfe daher keiner näheren Erläuterung oder gar Rechtfertigung. Seitdem wird gespart, das Budget nach dem Rasenmäher-Prinzip gekürzt, Projekte werden gestoppt oder

verschoben, und es werden auf diese Weise auch Stellen abgebaut. Das geschäftsleitungsseitige Versprechen, dabei betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden, ist mehrfach – wenn auch hinter vorgehaltener Hand – mit der Angst vor einem anderenfalls drohenden Sozialplan begründet worden, was zugleich erklären dürfte, warum dieses Versprechen kein absolutes ist und bislang nicht tarifiert werden konnte.

Der „sinnentleerte“ Sparzwang hat in den einzelnen Abteilungen zu wachsender Unzufriedenheit sowie Rivalität unter den Mitarbeitern geführt und maßgeblich dazu beigetragen, dass sich inzwischen eine Atmosphäre der allgemeinen Verunsicherung im Unternehmen breitmacht.

Aber auch gemessen an ihren eigenen Vorgaben bzw. Ansagen hat die Geschäftsführung das Ziel, die DFS-Mitarbeiter auf dem Weg nach Europa „mitzunehmen“, weit verfehlt. Wenn man überhaupt versuchen wollte, drei anfängliche Kernaussagen der von Ihnen geleiteten Geschäftsführung herauszufiltern, also die Frage zu beantworten, wofür diese Geschäftsführung steht, wären dies folgende Punkte:

- Wirtschaftliche Gesundung der DFS
- Entrechtlichung des Unternehmens und Beendigung der Gängelei
- Herstellung von mehr Transparenz und sachgerechteren Entscheidungsabläufen

Nimmt man diese Kernanliegen als Maßstab, so ist die bisherige Bilanz ebenfalls überaus ernüchternd mit der Tendenz zu katastrophal:

Wirtschaftliche Gesundung?

Wovon, sehr geehrter Herr Prof. Scheurle, hängt diese denn in erster Linie ab? Vor allem davon, dass die von allen Fachleuten als unsinnig empfundenen europäischen Vorgaben oder die „Nimmersatt“-Bedürfnisse der Airlines befriedigt werden? Wieso soll in diesem Zusammenhang ein Sparen um des Sparens willen, also Budget-Kürzungen ohne Berücksichtigung von sachlichen Gegebenheiten und operativen Abläufen, hilfreich sein? Wieso ist es zukunftssichernd, wenn ein Unternehmen, das je nach Tageslaune auf der Skala irgendwo zwischen „Sanierungsfall“ und „Turnaround fast geschafft“ verortet wird, in Europa auf Einkaufstour (Gatwick) geht? Wieso ist überhaupt Geld für so etwas da? Und wieso wird eine 500-Millionen-Finanzspritze des Bundes von der Geschäftsführung als Segnung verkauft, wenn doch jeder weiß, dass es sich dabei ausschließlich um eine verdeckte Airline-Subventionierung handelt, die der Geschäftsführung allenfalls bilanziell und, so fürchten wir, bei späteren Erpressungsmanövern gegenüber der Gewerkschaft hilft?

Entrechtlichung des Unternehmens und Beendigung der Gängelei?

Wie kann eine Geschäftsführung, die sich dieses Motto auf die Fahnen geschrieben hat, es dann zulassen, dass die auf unterschiedlichsten Ebenen mit operativen Führungskräften erarbeiteten Verhandlungsstände und Kompromisse immer wieder von rechtlichen Entscheidungsträgern „overruled“ werden? Wie verträgt es sich mit der Entrechtlichung, dass es in der DFS gerade in Rechtsfragen und insbesondere im Hinblick auf die Anwendung bzw. betriebliche Umsetzung von Tarifverträgen fast genauso viele verschiedene Handhabungen gibt wie Niederlassungen? Wieso machen zahlreiche DFS-Mitarbeiter bei der Umsetzung des neuen ETV immer wieder die Erfahrung, dass bei der – zugegebenermaßen nicht einfachen – Überführung des alten Systems in das neue am Ende ungeachtet betrieblicher Gepflogenheiten und Praktiken dann doch die Juristen das Sagen haben?

Herstellung von mehr Transparenz und sachgerechteren Entscheidungsabläufen?

Wieso schweigt sich die DFS-Geschäftsführung zu ihren wahren Zielen und den sich daraus ergebenden Folgen für die Beschäftigten aus? Oder aber, wenn es diese Ziele tatsächlich nicht geben sollte, warum sagt sie es dann nicht geradeheraus? Wieso wird der weitverbreiteten Befürchtung, der Arbeitsplatzabbau könne noch ganz andere Ausmaße und Formen annehmen als bei den Simulator-Piloten in der Akademie, nicht entgegengetreten? Wieso erklärt die Geschäftsführung nicht, warum sie hier einen Alleingang unternommen hat? Wieso kein Wort zu der ebenfalls weitverbreiteten Besorgnis, das Thema „Lippe-Maastricht“ könne der Auftakt zu einer späteren, viel größeren Filetierung der DFS sein, bei der dann mit dem Karlsruher Center der gesamte obere Luftraum „verloren ginge“? Oder gibt es eine „hidden agenda“, die zukünftig outgesourceten Teile dann gleichsam wieder einzufangen, indem man sich bis an die Spitze der europäischen Flugsicherung hocharbeitet? Warum gibt es nach über zwei Jahren immer noch keine auch nur ansatzweise Transparenz hinsichtlich der Frage, wie die Entscheidungsabläufe im Management der DFS sind und wer im Zweifel wen aus welchen Zuständigkeitsgründen überstimmen darf?

Fragen über Fragen. Und Sie, sehr geehrter Herr Prof. Scheurle, sind die Antworten bislang ebenso schuldig geblieben wie die Ihnen unterstellten Führungskräfte, die dies – vielleicht nach Ihrer Auffassung – zuständigkeitshalber hätten tun sollen. Wir, Ihre „Hausgewerkschaft“ und auch die sonstigen Mitarbeitervertreter in Betriebsräten und im Aufsichtsrat, haben uns bislang keineswegs darauf beschränkt, still zu leiden. Wir haben immer wieder in Gesprächen, Verhandlungen und auch über unsere Publikationen den nachhaltigen Dialog über die Zukunft der DFS und den Teil, den wir im Interesse der Mitarbeiter dazu beitragen können, gefordert. Die an uns selbst zu richtende Frage, ob wir dabei mehr gemeinsam gestaltend oder eher abgrenzend und die Besitz-

stände verteidigend hätten vorgehen müssen, konnten wir uns bisher nicht wirklich stellen, denn Ihre Antwort war: nil – gar keine.

So liegt denn nach wie vor die künftige Ausrichtung der DFS mit den sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Mitarbeiter im Dunkeln. Ein Dialog mit der GdF darüber, wie ein Unternehmensumbau einschließlich der erforderlichen Einsparungen mit den gewerkschaftlichen Bedürfnissen nach Absicherung in eine (relative) Übereinstimmung gebracht werden kann, ist bislang ausgeblieben. Und das bei einem Unternehmen, dessen Ausgaben zu mehr als 3/4 aus Personalkosten bestehen!

Die GdF kann es sich nicht länger leisten, das Thema Zukunftssicherung zu vernachlässigen. Schon bislang haben wir immer wieder – unter anderem in zwei Vergütungsrunden – den Versuch unternommen, in die Abarbeitung der aktuellen Tarifthemen zukunftsichernde Elemente einzubauen. Nach wie vor sind wir zu erheblichen Kompromissen bereit, falls diese dazu dienen können, qualitativ hochwertige Flugsicherungsarbeitsplätze in der Zukunft zu bewahren. Die Stichworte, welche wir hiermit verbinden, sind Ihren Geschäftsführungskollegen und – hoffentlich – auch Ihnen, sehr geehrter Herr Prof. Scheurle, nur allzu bekannt: **Wahrung der Einheitlichkeit der Flugsicherung, quantitativer und qualitativer Erhalt der Flugsicherungsarbeitsplätze,**

Erhalt des Lizenzierungs- und Berechtigungswesens, zielgerichtete Steuerung von Personalführung, -ausbildung und des fälligen Generationenwechsels.

Unsere Erfahrung hat uns gelehrt, dass das Thema Zukunftssicherung bei Ihnen allein nicht gut aufgehoben ist. Dies ist der Grund für unsere bisherigen Bemühungen und deshalb hat die GdF die DFS im Rahmen der Vergütungsrunde 2015 zu Verhandlungen über einen Strukturtarifvertrag aufgefordert. Die GdF ist bereit, in den anstehenden Verhandlungen einen breiten Dialog über die strategische Ausrichtung des Unternehmens und die damit von den Tarifparteien verbundenen Bestrebungen zu führen, um auf der Basis „Absicherung gegen Volumen“ ihren Beitrag zu Verbesserung der Situation der DFS beizutragen. Sollte das nicht gelingen, wird die GdF in enger Abstimmung mit den betrieblichen Interessenvertretungen Mittel und Wege finden, die sozialen Errungenschaften der DFS-Mitarbeiter für die Zukunft zu verteidigen.

Mit freundlichen Grüßen

Gewerkschaft der Flugsicherung e. V

Bundesvorstand

Die GdF auf Facebook

Dem ein oder anderen ist es eventuell schon aufgefallen. Der breiten Masse wohl noch nicht: Zusätzlich zur, seit einiger Zeit, komplett erneuerten Homepage der GdF, haben wir uns eine auch eine Facebook-Site „geleistet“. Gebt Ihr „**GdF Gewerkschaft der Flugsicherung**“ bei Facebook ein, solltet Ihr uns finden.

Seit Oktober letzten Jahres findet Ihr auf der Facebook-Seite:

- die Pressemitteilungen
- Tarifinfos
- Mitteilungen des Bundes- und der Fachbereichsvorstände
- Ankündigungen zu neuen Flugleiter- oder Controller-Ausgaben
- Sowie jede Menge Links und Infos zu aktuellen fachlichen, politischen und tarifpolitischen Themen

Ein „ liken “ lohnt sich also, denn Ihr erhaltet immer alle interessanten Neuigkeiten Eurer GdF plus jede Menge Verweise für Eure tarifpolitische Bildung ☺.

Und wer gerne die Inhalte mitgestalten möchte, also eventuell selbst Beiträge gestalten möchte oder aber auch einfach nur einen Inhalt teilen möchte: facebook@gdf.de!



Wahltermine ÖMV

ÖMV	Art der Wahl	Termin der Wahl
AIS-C	Wahlversammlung	19.04.2015
Akademie	Wahlversammlung	13.04.2015
Apron Frankfurt	Wahlversammlung	13.04.2015
Apron München	Wahlversammlung	22.04.2015
Airlines	Briefwahl	13.-24.04.2015
Berlin Technik	Briefwahl	13.-22.04.2015
Berlin Tower	Briefwahl	13.-24.04.2015
Bremen CC	Wahlversammlung	22.04.2015
Bremen Tower	Wahlversammlung	18.04.2015
Bremen-Hamburg-Hannover Technik	Briefwahl	13.-24.04.2015
Dresden	Briefwahl	17.04.2015
Düsseldorf Technik	Briefwahl	13.-24.04.2015
Düsseldorf Tower	Wahlversammlung	13.04.2015
Erfurt	Briefwahl	13.-24.04.2015
Frankfurt Tower	Briefwahl	13.-24.04.2015
Hahn	Wahlversammlung	15.04.2015
Hamburg	Briefwahl	15.04.2015
Hannover	Briefwahl	13.-17.04.2015
Karlsruhe	Wahlversammlung	20.04.2015
Karlsruhe Technik	Briefwahl	13.-22.04.2015
Köln	Briefwahl	13.-24.04.2015
Köln-Bonn Technik	Briefwahl	13.04.2015
Langen-Frankfurt Technik	Briefwahl	13.-24.04.2015
Leipzig	Briefwahl	13.-24.04.2015
Leipzig-Erfurt-Dresden Technik	Briefwahl	13.-17.04.2015
Maastricht	Briefwahl	13.04.-23.04.2015
München ACC	Wahlversammlung	21.04.2015
München Technik	Briefwahl	13.-24.04.2015
München Tower	Briefwahl	13.-24.04.2015
Münster-Osnabrück	Briefwahl	16.04.2015
Münster-Osnabrück Technik	Briefwahl	22.04.2015
Nürnberg	Briefwahl	13.-24.04.2015
Nürnberg Technik	Briefwahl	15.04.2015
Rhein-Main	Wahlversammlung	14.04.2015
Saarbrücken	Briefwahl	13.-24.04.2015
Stuttgart	Briefwahl	13.-22.04.2015
Stuttgart-Saarbrücken Technik	Briefwahl	13.-24.04.2015
ÜÖMV Militär	Briefwahl	13.-24.04.2015
ÜÖMV Mitte	Briefwahl	13.-24.04.2015
ÜÖMV Nord	Briefwahl	13.-24.04.2015
ÜÖMV Süd	Briefwahl	13.-24.04.2015
UZ Langen FSBD	Briefwahl	13.-24.04.2015
UZ Langen Technik	Briefwahl	13.-24.04.2015
Vorfeldaufsicht FRA	Briefwahl	13.-24.04.2015



FSBD – Bundesfachbereichskonferenz in Leipzig



von
Hans-Joachim
Krüger

Nach Leipzig wurde die diesjährige FSBD – Bundesfachbereichskonferenz vergeben und hatte für viele Delegierte den Unsicherheitsfaktor der Anreise im Gepäck. Gerade zu diesem Wochenende bestreikte die VC die verschiedenen Cockpits der Lufthansa-Flotte und hatte dadurch viele Delegierten dazu gebracht, sich bei der Bahn Tickets zu bestellen. Dass allerdings auch hier die Anreise einiger Delegierten erschwerend verlaufen ist, war dann auf die Unpünktlichkeit der Bahn zurückzuführen.

Pünktlich zu Beginn der partiellen Sonnenfinsternis über Deutschland eröffnete der Leiter des Fachbereiches der GdF, Joachim Nolte, die diesjährige Fachbereichskonferenz mit den obligatorischen Organisationshinweisen. Das Rahmenprogramm rund um die Tagung im Leipziger PentaHotel wurde von der GdF-Ortsgruppe Leipzig, und dort speziell von Regina Schneider sowie von Veronika Gebhard sehr gut zusammengestellt und arrangiert.

Gleich am ersten Tag standen die Vorstandswahlen an. Für die Bereiche „Fachliches“, „Berufliches & Soziales“ sowie „LDM/FDB“ waren turnusmäßig Neuwahlen fällig. Alle 3 bisherigen Stelleninhaber erklärten unisono, dass sie gerne ihr Amt weiterführen wollten und in Ermangelung an Gegenkandidaten wurden Alexander Schwassmann (Bereich „Fachliches“), Roman Schütz (Bereich „Berufliches und Soziales“) und Oliver Wessollek (Bereich „FDB/LDM“) ohne Gegenstimmen in ihren bisherigen Ämtern unter Beifall der Delegierten betätigt.

Bevor es jedoch zu dieser Wahl kam, wurde in einer Diskussionsrunde der Tätigkeitsbericht des Fachbereichsvorstandes den Delegierten zur Kenntnis gebracht. Der Gesamtbericht aller Ressorts beträgt insgesamt 16 Seiten und soll hier in einer kurzen Stichwortpalette vorgestellt werden.

Die nationalen wie internationalen Verpflichtungen sind im abgelaufenen Jahr erneut angestiegen und in ihrer Vielfältigkeit kaum zu überbieten. Der Vorstand wird gerade im internationalen Bereich durch die Kollegen Erik Läntzsch, Oliver Strack neu ergänzt und z.B. auch durch Jochen Franz oder Wilfried Wörz bei der IFATCA vertreten. Gemäß der Konferenzaufträge der letztjährigen Fachkonferenz ist der FSBD-Vorstand den Beschlusslagen in ihrer Bearbeitung und Befassung nachgekommen und hat den Tarifpartner DFS sowie das BAF mit den entsprechenden Anfragen und Vereinbarungen zum Beispiel für die steuerlichen Kurfragen, oder zur Berechtigungspflicht in verschiedenen Bereichen (VoKo/FMP) konfrontiert und ist zumindest teilweise auch zum Abschluss gekommen.

Mitgliederverwaltung und Finanzen
In einem mündlichen Vortrag stellte FSBD-Schatzmeister, Jörg Biermann, die aktuellen Zahlen der Mitgliederverwaltung vor. Die Mitgliederzahlen im Fachbereich FSBD belaufen sich auf knapp 3000 und haben sich somit, mit einigen Höhen und Tiefen, auf diesem Level eingependelt. Entsprechend zu diesen erfreulichen Zahlen ist die finanzielle Ausstattung des Fachbereiches ebenfalls auf einer guten Basis aufgestellt, auf der der Fachverband gut planen und gut arbeiten kann.

FSBD – Tätigkeiten
Die fachlichen Beziehungen zu den unterschiedlichen Bereichen, Verbänden, Behörden und Instituten kann man als gut bezeichnen und konnten im abgelaufenen Jahre teilweise noch ausgebaut werden. Einladungen oder Kommentierungsanfragen aus dem Bereich der Aufsichtsbehörde (BAF) oder Ministerium sind auch weiterhin Teil der anerkannten, positiven Tätigkeiten und der nahezu täglichen Vorgänge des Fachbereiches. So wurden dem BMVI u.a. die schriftliche Positionierung des FSBD zum Thema einer gesetzlichen Regelung

11

von Raumtonaufzeichnungen in Kontrollräumen (AVRE) zugesandt. Derzeit testet die DFS ihrerseits die Aufzeichnung von Übergabegesprächen. Weitere Schwerpunktthemen, mit denen man mit der DFS im steten Dialog ist sind u.a. Remote Tower, ICAS oder die FIS-Zentralisierung. Etabliert wurde zudem die neue regelmäßige Termin- und Gesprächsebene der beiden Leiter der Fachbereiche der GdF mit dem DFS-Geschäftsführer Betriebsdienste Schickling. Aber nicht nur mit der DFS ist man in fachlichen Gesprächen, auch mit den verschiedensten Regionalplätzen, sowie mit den Verantwortlichen der Vorfeldkontrolle in München und Frankfurt befindet man sich im regelmäßigen Dialog und Meinungsaustausch.

Fachliches

Gleich mehrere Arbeitsgruppen haben im vergangenen Jahr ihre Arbeit aufgenommen. In den Arbeitsgruppen „Verfahren“, „ATM Systems“ oder auch „FDB/LDM“ stehen fachliche Themen im absoluten Vordergrund und werden dort teilweise sehr kontrovers aber auch sehr konstruktiv wie produktiv diskutiert. Über die jeweiligen Inhalte der einzelnen Arbeitsgruppen informiert der Fachbereich in gesonderten Publikationen. So befasst sich die AG „Verfahren“ mit Änderungsvorschlägen der BA-FVK und ist auch für interessierte Mitglieder offen, die gerne dort ihre Meinung bzw. Erfahrung miteinbringen möchten.

Mit Abstand größtes Arbeitspaket im vergangenen Jahr war die Einführung der „Standardised European Rules of the Air“ (SERA).

Berufliches und Soziales

Das abgelaufene Jahr hatte für den Vorstand „Berufliches und Soziales“ hauptsächlich tarifliche Schwerpunkte. Die Zuarbeiten für die Tarifkommission für die Belastungsanalyse beanspruchten viel Detailarbeit und das Überprüfen von verschiedenartigen Arbeitssituationen erforderte einen hohen Zeitaufwand. Wie bereits erwähnt wurde vom Fachbereich über die Tarifkommission im Zusammenspiel mit dem Tarifpartner DFS die sogenannte „Kurproblematik“ Ende 2014 zu einem Ende gebracht und ist hoffentlich für alle Beteiligten zufriedenstellend.

FDB/LDM

Ein großes Arbeitsumfeld steht hinter diesem Bereich. Viele Sachthemen hier sind im Fluss und werden von der entsprechenden Arbeitsgruppe begleitet. Viele direkte Maßnahmen der DFS zielen auf die Berufsgruppe FDB bzw. LDM. Angefangen über das FIS-Projekt, über das FMP-Konzept bis hin zu den berufsbildveränderten Maßnahmen im Flugdatenbearbeitungsbereich ist die GdF und damit der Fachbereich gefordert hier Alternativen und neue Lösungen aufzuzeichnen. Die Arbeitsgruppe trifft sich regelmäßig in der Geschäftsstelle der GdF in Frankfurt und wird von den dortigen Mitarbeiterinnen tatkräftig unterstützt. In vielen Stunden in der Ver-

gangenheit und vermutlich auch in der Zukunft versucht der Fachbereich hier Kritikpunkte an den vorliegenden Konzepten zu erfassen und diese auch mit der DFS zu beraten und Neuformulierungen zu beschließen. Offen ist auch wie z.B. AIS/AIM-Dienste zukünftig unter Berücksichtigung der europäischen Entwicklung angeboten werden sollen. Auch hier wird weiterer Handlungsbedarf seitens des Fachbereiches erwartet.

Internationales

Die internationalen Verpflichtungen der GdF haben in der Vergangenheit auch aufgrund sich schnell ändernder Umfeld- und Rahmenbedingungen stetig zugenommen und werden dies wohl auch in Zukunft tun. Ausführliche Berichte über die verschiedenartigen Konferenzen und Meetings sind regelmäßig im „flugleiter“ zu finden.

Gastvorträge

Als Gäste wurden auf der diesjährigen Fachbereichsveranstaltung der neue Leiter des Fachbereiches FSTD, Thorsten Wehe, sowie Klaus Sievers von der Vereinigung Cockpit begrüßt. Thorsten Wehe gab einen kurzen Abriss über die Verbandsarbeit in seinem Bereich und stellte seine weiteren Vorstandsmitglieder mittels einer Powerpoint-Präsentation vor. Große Beachtung fanden aber die Problematiken der Berechtigungen und deren Anerkennungen sowie die Verflechtungen auf internationaler Ebene.

Unmittelbar nach dem Vortrag von Thorsten Wehe betrat Klaus Sievers von der Vereinigung Cockpit das Rednerpult und stellte den Delegierten seinen Fachbeitrag über Wetterphänomene in der Luftfahrt aus Sicht der Piloten dar. In dem sehr kurzweiligen, und hochinteressanten Beitrag schilderte Klaus Sievers die Zwänge, die in einem Cockpit auftreten, um einen Flug sicher durchzuführen, wenn plötzlich die vorausgesagten Wetterinformationen abweichend sind oder sich dramatisch ändern. Dieser Fachbeitrag wurde mit zahlreichen Fragen und eigenen Erfahrungsberichten der Delegierten aus den Centerbereichen und verschiedenen Tower untermauert.

Arbeitsgruppen

Obligatorisch ist der 2. Konferenztag, der Tag der Arbeitsgruppen und der eigentlichen Facharbeit.

In der Arbeitsgruppe A geht es seit jeher um organisatorische wie auch um Fragen rund um die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Ganz aktuell wurde festgehalten, dass die GdF sich zukünftig verstärkt um die Azubis an der Akademie kümmern wird und dort präsenter auftreten möchte. Aus den Untergruppen kam hingegen der Wunsch, dass die GdF ihre Mitglieder u.a. mit neuen Werbeartikeln unterstützen möchte und dazu gab es Anregungen von den einzelnen Untergruppen. Einen größeren Rahmen nahmen die Erklärun-



gen von Jan Janocha (Bundesvorstand Presse & Kommunikation) und Achim Krüger (Redaktion „der flugleiter“) ein. Während Jan Janocha eine Studie über das Ansehen des Fluglotsen in der Öffentlichkeit vorstellte, wurden von Achim Krüger die täglichen Herausforderungen bei der Erstellung der gewerkschaftsinternen Zeitschrift geschildert. Während der Bundesvorstand beabsichtigt die Studie – zumindest in einigen Auszügen in einer der nächsten Ausgaben zu veröffentlichen, wurden von Achim Krüger auch Probleme auf dem Vertriebsweg der Zeitschrift speziell an die DFS-Akademie sowie an die DFS-Unternehmenszentrale beklagt. Zukünftig soll die Präsenz der GdF auch auf die „Social Media“ ausgedehnt werden. Mit Michael Kassebohm wurde jemand gefunden, der bereits seit Jahresanfang einen GdF-Auftritt im „facebook“ als Online-Redakteur begleitet. Geplant ist weiterhin, die GdF-Mitglieder ggfs. auch durch eine eigene APP zu vernetzen, um so die Informationen zukünftig noch gezielter, auch schneller zu verteilen und sich als GdF vielleicht damit auch ein „jüngeres, Gesicht bei den entsprechenden Zielgruppen zu geben.

Das „Fachliche“ wurde in den Arbeitsgruppen B und D besonders hervorgehoben. In der Arbeitsgruppe B wurden Verfahrensfragen diskutiert und z.B. die Ausfallverfahren bei Navigationsanlagen an Hand von Fallbeispielen sehr hautnah geschildert. Schließlich wurde die daraus resultierende Beschlussvorlage von den Anwesenden gebilligt und der FSBD-Vorstand aufgefordert, bei den zuständigen Stellen auf die Einführung von rein auf Flächennavigation basierenden An- und Abflugverfahren zu forcieren, um unabhängig vom Ausfall der Bodeninfrastruktur zu werden. Aber auch die Sprechfunkverfahren bei einem Wechsel von Machzahl zur angezeigten Fluggeschwindigkeit wurden sehr eingehend diskutiert und ebenfalls mit Lösungsvorschlägen verabschiedet.

In der Arbeitsgruppe D standen u.a. die Themen „Betriebstage für TWR/APP-Lotsen“, „Geografische Berechtigungen“ und das aktuelle Thema „Drohnen“ auf der Agenda. Gerade im Hinblick auf die bisherige öffentliche Diskussion um den boomenden Zweig und auch gefährliche und gesetzlose Handhabung von Drohnen hat die GdF durch die Fachbeiträge von Jens Lehmann eine führende Rolle eingenommen. Die Artikel von Jens Lehmann zum Thema Drohnen wurden in der

Vergangenheit von der Fachpresse sehr gerne zitiert und auch teilweise übernommen.

Eine der Forderungen, die aus dem Fachbereich hervorgehen ist, dass jeglicher Betrieb von Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) – Drohnen – in zivilen, nicht abgesperrten Lufträumen muss in vollkommener Übereinstimmung mit sämtlichen ICAO-Richtlinien erfolgen. Ob sich ein Pilot an Bord eines Flugzeuges befindet oder nicht, muss dabei für die Flugsicherung irrelevant sein. Es sollen dieselben Verantwortlichkeiten und Haftungsregelungen wie bei bemannten Luftfahrzeugen gelten.

Unter dem Oberbegriff „Berufliches und Soziales“ wurden in der Arbeitsgruppe C unter den Überschriften „Karrieremodell FIS/PK“ nicht nur ein Auftrag an die Tarifkommission gestellt sondern es entwickelte sich auch eine überraschende Diskussion über das Verständnis innerhalb der Tarifkommission. Diese Diskussion nahm in dieser Arbeitsgruppe einen breiten Rahmen ein und endete schließlich in einer Beschlussempfehlung, die schließlich mit einigen Änderungen vom gesammelten Gremium angenommen wurde. Näheres zu diesem Beschluss ist in den veröffentlichten Protokollen oder direkt bei einem Delegierten nachzulesen oder zu erfragen.

Am frühen Sonntagnachmittag des dritten Konferenztages beendete der Leiter des FSBD, Joachim Nolte, die drei arbeitsintensiven Tage in Leipzig mit dem Hinweis, dass Vorschläge für die Ausrichtung einer FSBD-Fachkonferenz bis Ende Mai an die Geschäftsstelle zu richten sind. Zum Abschluss der Veranstaltung bedankte sich Joachim Nolte nochmals bei Regina Schneider für die Durchführung und Organisation der Veranstaltung und für ihre Leistungen für die GdF.

Weitergehende Informationen zur FSBD-Fachbereichstagung sind ebenfalls über die jeweiligen örtlichen Delegierten zu erfragen, oder auch in den Protokollen und gefassten Beschlüssen nachzulesen.

Fragen an FSBD-Vorstand „Berufliches und Soziales“ – Roman Schütz



Roman Schütz

Herr Schütz, Sie sind als Vorstandssmitglied des Fachbereiches Betrieb für das Ressort „Berufliches und Soziales“ in ihrem Amt bestätigt worden, welche Themengebiete wollen Sie in den nächsten Jahren angehen?

Schütz: Zunächst einmal möchte ich mich gerne dafür bedanken, dass mir die Delegierten für weitere 2 Jahre ihr Vertrauen geschenkt haben.

Beschäftigen möchte ich mich in den nächsten 2 Jahren zum einen mit ganz originären Fachbereichsthemen. Da wäre zum Beispiel die Neufassung der Verordnung zur ATCO-Licence zu nennen, die wir schon in den nächsten Sitzungen der AG „Berufliches und Soziales“ analysieren und bearbeiten müssen. Dann stehen natürlich auch Themen im Raum, die über Kurz oder Lang an der Tariffront auftauchen werden, die von uns im Fachbereich vorbereitet werden müssten. Da geht es um die Übergangsvorsorge beispielsweise, um Ableitungen aus der ATCO-Licence in Bezug auf den ETV oder auch noch um das Konzept „Altersgrenze für Fluglotsen“.

Dann möchte ich mich gerne intensiv um ein Thema kümmern, welches ich zu verschiedenen Gelegenheiten schon einmal angedeutet habe. Ich würde das mal mit „Attraktivität der GdF“ überschreiben. Ich würde gerne untersuchen und herausfinden, wie die GdF auf ihre Mitglieder wirkt, wie sie auch auf Nicht-Mitglieder wirkt, die wir aber gern als Mitglieder gewinnen würden (v.a. junge Kollegen und OJTs) und die Frage beantworten, ob die GdF attraktiv ist für ihre Mitglieder, ob sie Anreize schafft, sich ehrenamtlich einzubringen und vieles, vieles mehr. Letztlich sind wir auf immer mehr ehrenamtliche Unterstützung angewiesen und gleichzeitig brauchen wir die Mitglieder um ein ernstzunehmender Gesprächspartner zu bleiben.

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

Schütz: Wenn Sie meine Frau fragen, wird die zu der Vereinbarkeit sicher sagen, dass das „Soziale“ manchmal etwas kurz kommt...

Aber im Ernst: genau das Spannungsfeld zwischen Fachbereichsarbeit und Tarifarbeit ist das Spannende aber manchmal auch das Schwierige in meinem Ressort. Zum Einen er-

wartet man natürlich von mir, dass Themen fachbezogen aufgearbeitet werden. Und dass man auch politische Akzente setzt, gegen eine Raumtonüberwachung z.B. oder auch gegen Zentralisierungsmaßnahmen, wenn sie uns nicht sinnvoll erscheinen. Auch bestimmte Berufsgruppen, die sich bisher vielleicht nicht angemessen im Tarifwerk berücksichtigt sehen, bauen auf meine Unterstützung und erwarten da zu Recht von mir, dass ich mich für deren Belange v.a. in der TK einsetze.

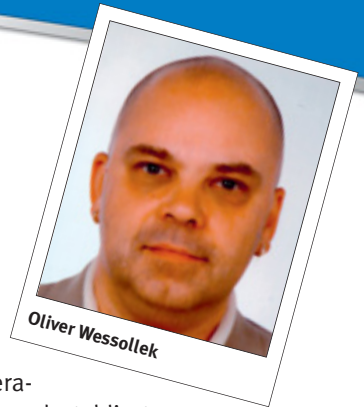
Dem gegenüber steht meine Mitarbeit in der TK, die ganz anderen Zwängen unterliegt. Da spielen wirtschaftliche Umstände eine Rolle, atmosphärische Störungen zwischen den Verhandlungspartnern vielleicht auch und oft auch größere Zusammenhänge und politische/strategische Hintergründe. Diese Umstände stehen dann manchmal der Umsetzung eines bestimmten Anliegens im Wege. Mit anderen Worten, so leicht, wie manche Forderung manchmal zu erfüllen und umzusetzen scheint, ist es in der TK aufgrund äußerer Umstände dann eben doch manchmal nicht. Grundsätzlich ist es eine Herausforderung die Fachbereichsinteressen mit den Gesamtinteressen unter einen Hut zu bringen. Aber das macht Spaß und spornt an.

Wie sieht die Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen vor Ort aus und die Verbindung zur DFS aus und welche Unterstützung wünschen Sie sich?

Schütz: Im Großen und Ganzen kann ich mich da nicht beklagen. Ich empfinde es schon so, dass die Kolleginnen und Kollegen vor Ort gut finden, dass jemand für sie aktiv ist und da viel Einsatz reinsteckt. Zwar bekommt man natürlich öfter mal Sprüche zu hören, dass man ja „nie da“ sei. Aber in aller Regel ist das mit einem Augenzwinkern versehen und ich glaube schon, dass die Kolleginnen und Kollegen da nicht sauer sind, weil sie meine Schichten übernehmen müssen. Umgekehrt ist auch das natürlich wiederum Motivation für mich. Also bisher hat sich noch niemand bitterlich bei mir beschwert, dass er „schon wieder für mich einen Nachtdienst machen muss“ weil ich für GdF-Tätigkeiten freigestellt bin. Da hab ich wirklich einen guten Rückhalt in meiner EBG – ein großes Dankeschön an dieser Stelle! Ein Dankeschön möchte ich dabei auch an den bzw. die SV-PER in Bremen richten, die sich zwar ebenfalls manchmal augenzwinkernd über die Flut an Freistellungen beschwerten, die aber bisher immer alles möglich machen und wirklich überaus kooperativ sind. Auch da kann ich mich nicht beklagen.

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

Fragen an FSBD-Vorstand „FDB/LDM“ – Oliver Wessollek



Herr Wessollek, auch Sie starten ihre neue Amtsperiode mit einem überwältigenden Mitgliedervotum für die nächsten Jahre. Wie gehen Sie mit diesem Auftrag um?

Wessollek: Zunächst möchte ich mich noch einmal für das geschenkte Vertrauen bedanken. Diesen Vertrauensvorschuss werde ich den Mitgliedern mit Tatkraft versuchen zurückzugeben. Es sind viele Themen im Bereich FDB/LDM, die gerade jetzt bewegt werden und bewegt werden müssen. Dies muss mit Fingerspitzengefühl und sehr Verantwortungsbewusst getan werden. Es ist nicht leicht, ein Gleichgewicht zwischen neuer Technik, Verfahren und Arbeitsweisen sowie den Interessen der Kollegen in den betroffenen Bereichen zu finden. Ich werde versuchen, mich den Themen zu stellen und mit entsprechender fachlicher Argumentation zu begleiten.

Der FDB/LDM-Bereich steht vor einer Neuordnung und Neustrukturierung – wie sehen Sie die Zukunft des Bereiches den Sie vertreten?

Wessollek: Schon mit der Einführung von P1 in den neunziger Jahren, wurde dem FDB keine Zukunft mehr gegeben. Es gibt aber heute noch FDB im Unternehmen und sie sind ein wichtiges Zahnrad in den Prozessen der Flugsicherung. Das wird sich meiner Meinung nach auch in Zukunft nicht ändern. Der FDB wird auch in Zukunft seine Aufgaben haben, aber eben nur in einem veränderten Arbeitsumfeld. Die neuen Systeme wie VAFORIT und PSS haben ja schon zu einer Veränderung geführt. Der nächste Schritt wird mit iCAS vollzogen. Man muss aber bedenken, dass die Grunddaten der Systeme, die Qualität der Flugpläne und die unterstützenden Tätigkeiten der Flugdatenbearbeiter, vor allem auch in außergewöhnlichen Situationen, ein wichtiger Bestandteil des Sicherheitsnetzes sind. Viele Aufgaben sind in den letzten Jahren entfallen oder von den FDB zu den Lotsen gewandert. Das ist solange gut, bis die Kapazitäten der Lotsen ausgeschöpft sind. Wenn der Lotse sich um originäre Aufgaben des Flugdatenbearbeiters kümmern muss und deshalb die Kapazität für seine originären Aufgaben nicht mehr hat, ist das aus meiner Sicht nicht der richtige Weg. Hochentwickelte Systeme brauchen eben auch hochqualifiziertes Personal, welche dieses System pflegen und bedienen. Dazu ist in meinen Augen, eben auch zur Entlastung der Lotsen, der FDB genau der richtige Partner.

Dazu kommen Aufgaben wie die des FMP, welcher dafür Sorge trägt, dass der Verkehr sicher und flüssig abgearbeitet werden kann. Er stellt einen effizienten Personaleinsatz sicher und verhindert Überlastsituationen in den Sektoren. Die Entwicklungen auf europäischer Bühne, machen den FMP zu einem wichtigen Ansprechpartner in jedem ACC.

Auch hier haben sich in den letzten Jahren neue Tools und Verfahren etabliert, welche den FMP dabei unterstützen. Neue Verfahren sind gerade in den letzten Monaten getestet und etabliert worden. Und diese Entwicklungen gehen weiter.

Die SERA-Verordnungen haben einige Änderungen gebracht, welche sich auch bei unseren FIS Kollegen bemerkbar machen. Auch hier ist ein stetiger Wandel zu verzeichnen. Vor allem aber sind im Bereich des Flight Information Services in den letzten Jahren die Dienstleistungen zu einem wichtigen Sicherheitsbestandteil in der allgemeinen Luftfahrt geworden. Der Service wird gerne und sehr häufig von unseren VFR Kunden genutzt. Allein in Langen haben sich die Verkehrszahlen seit 2005 mehr als verdoppelt. In den anderen Niederlassungen ist das genauso. Eine Zentralisierung ist in meinen Augen dabei eher eine schlechte Alternative.

Der Bereich AIS/AIM wurde in den letzten Jahren aus meiner Sicht etwas vernachlässigt. Dort steht die DFS in direkter Konkurrenz zu anderen Flugplanungsanbietern. Meiner Meinung nach könnte man da viel mehr tun. Wir müssen uns nicht verstecken. In diesem Bereich stehen aber auch weiterhin Veränderungen an, die wir als Fachbereich im Auge haben müssen.

Mein Ziel ist es, diese Themenblöcke mitzugestalten. Und zwar so, dass es fachlich sinnvoll ist und die Kollegen in den Bereichen weiterhin eine Zukunft haben und gerne in einem modernen Unternehmen arbeiten.

Sie bearbeiten mit einer AG zusammen das Problemfeld FDB/LDM. Wer sind Ihre Mitstreiter und wie klappt die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch mit der DFS?

Wessollek: Zum einen wäre da die allgemeine Arbeitsgruppe FDB/LDM. Dort besprechen wir alle aktuellen Themen und versuchen uns für die zukünftige Entwicklung aufzustellen. Dies ist nicht immer ganz einfach, aber wir haben schon vor Jahren ein FDB und FMP Konzept erarbeitet und etabliert. Mit den neuen Systemen und den zukünftigen Veränderungen, wird es notwendig in die Zukunft zu schauen und sich Gedanken zu machen, wie denn die Arbeit unter diesen veränderten Rahmenbedingungen aussehen soll. Aus diesem Grund erarbeiten wir gerade in der Arbeitsgruppe FDB/LDM ein neues Gesamtkonzept für die Bereiche FDB, FMP, PK, FIS sowie AIS/AIM. Teilnehmer dieser AG sind Gerd Gerdes (EDWW), Ralf Reschke (EDDL), Werner Fänderich (EDWW), Lothar Gregor (EDDT), Marion Stegemann (AIS), Oliver Goltz (EDUU), Sascha Schöne (EDWW), Kay Rabel (EDYY), Michaela Schäffler (EDMM) und Thomas Wasiloski (EDMM).

Zusätzlich haben wir eine Arbeitsgruppe, welche sich mit den fachlichen Themen im Bereich FIS beschäftigt. Dort sind die Teilnehmer Carsten Metzger (EDGG), Sascha Schöne (EDWW), Michaela Schäffler (EDMM) und Thomas Wasiloski (EDMM). Alexander Schwassmann unterstützt diese Arbeitsgruppe als Vorstand „Fachliches“. Eine Reihe andere Unterstützer helfen uns zusätzlich mit ihrer Expertise zu einzelnen Fachthemen.

Mit der Unterstützung dieser Arbeitsgruppen, ist es mir möglich die vielen Themen im Auge zu behalten und entsprechend fachlich zu bewerten. Ohne die Mitarbeit der AG Mitglieder wäre die Masse an Themen für einen Vorstand alleine gar nicht zu bewältigen. Aus diesem Grund bedanke ich mich natürlich auch bei den Mitgliedern dieser Arbeitsgruppen. Wir arbeiten sehr gut zusammen und diskutieren die Themen teilweise auch sehr kontrovers, aber das muss auch so sein, denn nur dann kann man auch eine gute Lösung finden. Die DFS hat in manchen Punkten natürlich ganz andere Gesichtspunkte. Das liegt ja schon in der Natur der Sache. In gemeinsamen Vorstandsgesprächen mit den Bereichsleitern der DFS tauschen wir die Informationen regelmäßig aus. Bisher waren diese Termine sehr vertrauensvoll und offen. Um die DFS auch in Zukunft zu einem Leistungsstarken Flugsicherungsanbieter zählen zu können, müssen wir alle in irgendeiner Weise zusammenarbeiten, denn es ist unser Unternehmen und somit auch unsere Zukunft, die wir mitgestalten möchten.

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

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Daniel Staack
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Inga Marie von Rönn
Rechtsanwältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Kanzlei Bremen

Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: 0421/96 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

FSBD-Info



von
Joachim Nolte

Allgemeines

Der Berichtszeitraum ist teilweise organisatorisch von den Vorbereitungen zur Bundesfachbereichskonferenz geprägt gewesen.

Anfang Februar fand der obligatorische halbjährliche Austausch zwischen dem FSBD-Vorstand und dem DFS-Bereich Center statt. Einige wichtige inhaltliche Informationen zum Thema FIS-Zentralisierung sollten dem FSBD-Vorstand vorgestellt werden. Diese wurden jedoch seitens der DFS-Bereichsleitung aufgrund hausinterner veränderter Ausgangslagen zurückgestellt. Dazu sei zusätzlich auf den Bericht Fachvorstand FDB verwiesen.

Seitens der DFS wurde im selben Gespräch mitgeteilt, dass die DFS aus organisatorischen Gründen und Klärungsbedürfnissen zur Umsetzung die am 1. Juli 2015 in Kraft tretende neue europäische Verordnung zum Lizenz- und Berechtigungswesen wahrscheinlich nicht umsetzen wird. Nach derzeitigem Kenntnisstand soll hier über den deutschen Staat die Frist zur Umsetzung zum 31.12.2016 bei den europäischen Behörden beantragt werden. Diese neue Verordnung EU VO 340/2015 ersetzt im Zeitplan dann die Vorgängervorschrift EU VO 805/2011. Durch die Änderung der Gesetzesgrundlagen sind die möglichen Auswirkungen auf ein Tarifgefüge abzuschätzen.

Auf Einladung des Berichterstatters TRAN-Ausschusses des europäischen Parlamentes Marian-Jean Marinescu wurde zusammen mit den Bundesvorsitzenden an einem hochrangig besetzten SES-Fachgespräch in Berlin am 16. März teilgenommen. Marinescus Bemühen geht in Richtung einer Verständigung mit den einzelnen Mitgliedstaaten, um das SES-Projekt nicht zu gefährden. Während Marinescu ähnlich der Vertreter von Luftfahrtgesellschaften, SES im politischen Maßstab eher als Kosteneffizienzprogramm sieht und die europäische Einheit hier vorrangig über das technische Vehikel 'SESAR' wahrnimmt, verwiesen die Vertretung von Staat und FS-Infrastruktur auf die Kernzwecke dieser Versorgungs- und Infrastruktur, nämlich auf das vorrangige Ziel 'Sicherheit' zu produzieren. Ebenso wurde auf die Notwendigkeit eines einheitlichen Arbeits- und Ordnungsprinzips innerhalb der jeweiligen SES-Raumordnungen verwiesen, den es könne nicht sein, dass Flugsicherungsbetreiber auf der einen Seite zusammenarbeiten sollen, andererseits mittelbar oder unmittelbar gezwungen sind in einen etwaigen Verdrängungswettbewerb zu treten. Einlassungen Brüssels zu diesen Widersprüchlichkeiten wurden jedoch vermisst.

Am 06. Februar fand in Frankfurt der diesjährige FSBD-Jahresauftakt statt.

Zum Verhandlungsauftritt der DFS-Tarifrunde 2015 erging im Februar ein kritischer Blick des GdF-Bundesvorstandes in Richtung der DFS-Geschäftsführung und dies in Form eines offenen Briefes. Dieser richtete u.a. auf die unternehmerischen Ausrichtungen der DFS in Verbindung mit den Effekten eines 'sozialen' Single European Sky und der Zukunft der vertretenden GdF-Mitglieder. Der offene Brief darf mitunter zur Kontroverse einladen, jedoch sollte er in den jeweiligen ÖMVn als weitere Anregung zur Diskussion genutzt werden.

Ansprechpartner:

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

Fachliches

Im Rahmen des turnusmäßigen Austausches zwischen Fachbereichsvorstand und Leitung des DFS-Geschäftsbereiches Center wurde einmal mehr das Thema flexibler Berechtigungen auf die Tagesordnung gesetzt. Die DFS versucht hier einmal mehr, Sektoren mit wenig Verkehr zumindest nachts von benachbarten Sektoren übernehmen zu lassen. Neben wirtschaftlichen Überlegungen führt sie auch die geringere Belastung der betroffenen Kollegen und eine höhere Proficiency durch weniger Nachtschichten ins Feld. Das Gegenargument, dass dadurch mehr extreme Früh- und Spätschichten erforderlich werden, war der GB-Leitung offenbar völlig neu, von den üblichen Problemen (Berechtigungserwerb und -erhalt, Sicherstellung der Proficiency bei den „übernehmenden“ Kollegen) einmal ganz abgesehen. Da auch das bisher halbwegs akzeptierte Konstrukt der so genannten „geografischen Berechtigung“ in diesem Zusammenhang immer weiter pervertiert werden soll, wird der FSBD das Thema auf der Fachbereichskonferenz diskutieren und danach beim BAF vorstellig werden.

Im Sommer wird, wie oben schon erwähnt, die Nachfolge-richtlinie für die derzeit geltende EU-VO 805/2011 in Kraft treten, wenn die Bundesrepublik Deutschland nicht noch die Karte „Verschiebung des Inkrafttretens bis Ende 2016“ zieht. Der Entwurf der VO kann auf der EASA-Homepage nachgelesen werden. Die geplanten Änderungen in Kurzform:

- Neue Unit Training Plans
- Berechtigungen können maximal drei Jahre gültig sein, dann muss aber mehr Aufwand zur Kompetenzerhaltung betrieben werden
- Unterbrechung selbstverantwortlicher Tätigkeit maximal 90 Tage

- Mindeststunden innerhalb 12 Monate
- Beobachtung nicht früher als 90 Tage vor Berechtigungsablauf
- Sprachprüfungen alle 3, 6, 9 Jahre (abhängig vom eigenen Sprachlevel)

Die DFS-Sicherheitsmanagementabteilungen CC/FC und TWR/M habe eine Information zur Vermeidung von Zusammenstößen zwischen Luftfahrzeugen in Luftraum E veröffentlicht, die nun im Betrieb kontrovers diskutiert wird. Auch hierzu wird es auf der Fachbereichskonferenz ein Arbeitspapier geben. Darüber hinaus hat der FSBD-Vorstand beschlossen, ein Rechtsgutachten zum Thema in Auftrag zu geben.

Jörg Biermann und Alexander Schwaßmann haben turnusgemäß am Deutschen Flight Safety Forum teilgenommen, diesmal ausgerichtet von der Bundeswehr im Militärgeschichtlichen Museum in Dresden. Die Themenpalette umfasst neben der üblichen Berichtstätigkeit einmal mehr die Umsetzung von nicht-punitiven Meldesystemen in den einzelnen Flugbetrieben sowie Luftraum E. Da das Forum vertraulich ist, können an dieser Stelle keine Einzelheiten berichtet werden.

Ansprechpartner:

Vorstand für fachliche Angelegenheiten
alexander.schwassmann@gdf.de

Bereich Flugdatenbearbeiter (FDB)

In den ersten Monaten des Jahres, lagen die Haupttätigkeiten auf den Vorbereitungen der Bundesfachbereichskonferenz. In einer Sitzung der AG FDB, wurden weitere Ideen für ein zukünftiges Berufsbild im Bereich der Flugberater, Flugdatenbearbeiter gesammelt.

Die anstehende Entscheidung zur FIS Zentralisierung steht noch immer aus. In einem gemeinsamen Termin zwischen der DFS-Bereichsleitung Center und dem FSBD Vorstand wurde entgegen den zunächst in Aussicht gestellten konzeptionellen Darstellungen gegenüber dem FSBD-Vorstand, auf weitere noch zu bearbeitende Aufträge zur Verfahrens- und Konzepterstellung im Rahmen des FIS-Zentralisierungsprojektes verwiesen. Der DFS Geschäftsführung wurde das Projekt derweil inhaltlich vorgestellt. Daraus ergaben sich neue Rückfragen an das Projekt. Eine Entscheidung zum Thema wird nun für Anfang April dieses Jahres in Aussicht erwartet.

Die Personalplanung für die Bereiche FB/FDB der Geschäftsbereiche bleibt oberflächlich weiterhin klärungsbedürftig und wenig plausibel. Während in München FDB Stellen vor zwei Jahren abgebaut wurden, werden nun PK und FMP Mitarbeiter in anderen Niederlassun-

gen gesucht. Ebenso wurden nach längerem Einstellungsstopp nun FB Stellen ausgeschrieben.

Während die Niederlassungen auf eine Entscheidung bezüglich FIS Zentralisierung warten, werden FIS Stellen teilweise mit Fluglotsen besetzt um die Dienste in gewohnter Art und Weise anbieten zu können. In einer Niederlassung mussten die Arbeitnehmervertreter die Mehrarbeitsstunden für FIS Spezialisten einschränken, da die Stundenkonten der Kollegen keine weiteren zusätzlichen Stunden zulassen.

Ansprechpartner:

Vorstand FDB/LDM
oliver.wessollek@gdf.de

Bereich Beruflich und Soziales

Im Bereich „Berufliches und Soziales“ war wieder die Validierung der EBGen für die Sonderregelungen FS-Dienste ein wesentliches Tätigkeitsfeld.

Wie in jedem Validierungszyklus führt die AG BAG auch dieses Mal eine Art „Road Show“ durch, um vor Ort in den Niederlassungen die Sektoren zu betrachten und die Referenzwerte zu überprüfen. Dazu hat sich die AG Anfang März schon in Bremen getroffen.

Vom 8.-10. April besucht die AG das Center Karlsruhe und am 20.-22. April das Center München. Auch in Langen wird noch ein entsprechender Termin stattfinden und auch in Bremen muss noch einmal „nachgearbeitet“ werden und wohl noch mindestens ein zusätzlicher Tag eingeplant werden müssen. Planerisch soll bis Ende Mai der Validierungszyklus geschlossen werden.

Wie Ihr schon den Tarif-Infos entnehmen konntet, haben auch die „Vergütungs-Tarifverhandlungen“ im Februar begonnen. Bekanntermaßen sind diese in diesem Jahr etwas umfangreicher und schwergewichtiger, als wenn es reine Vergütungsverhandlungen wären.

In dieser Runde sollen dringend anstehende Strukturfragen mit der DFS besprochen und dann auch hoffentlich tariflich wirksam verhandelt werden. Mehr Details dazu entnehmt bitte auch den Tarif-Infos und den Veröffentlichungen des Tarif-Ressorts, die dazu in guter Regelmäßigkeit veröffentlicht werden.

Ansprechpartner:

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

Internationales

IFATCA-Ebene

Wenig Neues gibt es für die Monate Januar bis Mitte März von der internationalen Bühne zu berichten. Wie bereits erwähnt, steht im Frühjahr die IFATCA – Jahreskonferenz an. Fristgerecht konnte noch das Arbeitspapier der sogenannten Membership Task Force eingereicht werden, an dem der FSBD in Person von Jens Lehmann beteiligt ist. Überprüft wurde das Mitgliedschaftsmodell der IFATCA. Mehr dazu nach der Konferenz, die vom 20. bis 24. April in Sofia tagen wird. Oliver Strack hat seine Arbeit als IFATCA-Vertreter in der Eurocontrol „ATM Procedures Development Sub-Group“ (kurz: APDSG) aufgenommen. Ein erster Tätigkeitsbericht wird auf der Fachbereichskonferenz erfolgen.

Alexander Schwaßmann hat an einer Sitzung des ICAO „Air Traffic Management Requirements and Performance Panel“ (kurz: ATMRPP), die diesmal von der DFS in Langen ausgerichtet wurde, teilgenommen. Das Panel beschäftigt sich derzeit hauptsächlich mit neuen Formaten für Flugplan-, Wetter- und NOTAM-Meldungen, und mit einem besseren Informationsfluss zwischen Airlines, ATC und Cockpit. Ein Bericht von der Sitzung liegt in englischer Sprache vor und wird auf Anfrage gern verschickt.

ATCEUC/SES- Ebene

Im Rahmen der EU-Durchführungsverordnung 376/2014 „on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation“, die zum 15. November 2015 in Kraft treten wird, soll unter Beteiligung der Mitarbeitervertreter ein „industry internal Just Culture policy model“ erarbeitet werden. IFATCA und ATCEUC sind zu den drei geplanten Workshops und einer abschließenden Konferenz im Oktober eingeladen.

Aus diesem Anlass wird Just Culture der thematische Schwerpunkt auf dem ATCEUC Spring Meeting Ende März in Rom sein.

MARC/MOSAIC, FABEC- Ebene

Die MARC-Delegation besuchte Anfang März den World ATM Congress in Madrid. Vorher wurde auf dem ersten der vier für dieses Jahr geplanten MARC-Meetings der GdF Belastungsausgleich präsentiert. Dieses Model als Grundlage für eine Eingruppierung ist europaweit einzigartig und stieß auf reges Interesse der Staff Representatives der FABEC – Teilnehmer. Ziel der laufenden Diskussion auf MARC-Ebene ist es, sich untereinander bei den Vorstellungen über möglicherweise einheitliche Arbeitsbedingungen anzunähern.

Ansprechpartner:

FSBD Vorstand für Internationales
(jonathan.boetig@gdf.de)

Mitgliederverwaltung



Die Mitglieder werden gebeten, selbstständig auf das Gültigkeitsdatum ihres GdF-Ausweises zu achten. Der Gültigkeitszeitraum beträgt jeweils 6 Jahre. Auch wenn es ohne Bild sicherlich einfacher wäre, bleiben wir bei der Version mit Bild aus Gründen der professionellere Außendarstellung. Klassische Fotos auf Papier (z.B. Passfoto) werden in der Geschäftsstelle eingescannt; daneben können natürlich auch elektronisch eingesandte Fotos verarbeitet werden.

Wer erstmalig einen Ausweis benötigt, oder seinen abgelaufenen erneuern möchte, wendet sich bitte an Marina Daffner in der Geschäftsstelle. Auf Wunsch kann auch das Altfoto weiter verwendet werden, es sind aber nicht mehr alle in der Vergangenheit eingereichten Fotos gespeichert. Deshalb bitte auch dies kurz mit Marina Daffner abklären.

Ansprechpartner:

geschaeftsstelle@gdf.de
Tel.: 069/244046816

Bericht aus dem Bundesfachbereich Flugsicherungs-Technische Dienste (FSTD)



von Thorsten Wehe

Der Vorstand FSTD informiert

Diesen Beitrag schreibe ich mit tiefer Betroffenheit. Vor wenigen Stunden erreichte mich die Meldung über den Absturz eines Airbus A320 der Germanwings auf dem Flug von Barcelona nach Düsseldorf. Mein Mitgefühl gilt, auch im Namen des Bundesfachbereiches FSTD, den Angehörigen und allen Betroffenen aller verunglückten Passagiere und Besatzungsmitgliedern.

Der Fachbereichsvorstand fühlt sich darin bestärkt, seinen Fokus auf die Sicherheit in der Luftfahrt auszurichten. Im Rahmen unserer Aufgabe der Technischen Flugsicherungsdienste, sind Flugsicherungstechniker und -ingenieure Garanten für Sicherheit im Luftverkehr.

Obleutemeeting 13.03.2015

Am 13.03.2015 fand das diesjährige Obleutemeeting in Berlin statt. Die Obleute berichteten ausführlich über ihre örtliche Situation.

Zusammenfassend gab es nachfolgende Themenschwerpunkte:

- Es gibt eine schlechte Informationspolitik und Zusammenarbeit zwischen Anforderungsmanagement, Produktmanagement und Systemmanagement
- Die einfachsten Strukturen, wie die Zusammenarbeit und das Verständnis zwischen Führungskräften und Mitarbeitern, funktioniert teilweise überhaupt nicht.
- Die Datenbankstrukturen (Intranet, Lotus Notes, etc.) machen das tägliche Arbeiten im Systemmanagement nachhaltig kompliziert. Die Teilnehmer schätzten den täglichen Aufwand mit Suche nach Dokumenten auf mindestens 5% der täglichen Arbeitszeit. Und das eingedenk, dass diese Dokumente die Rechtssicherheit für die tägliche Arbeit abbilden.
- Ansprüche aus einer Gesamtbetriebsvereinbarung Versetzung werden bei Reduzierung von Diensten bzw. Versetzung in den Tagesdienst nicht berücksichtigt. Andere Be-

triebsvereinbarungen sind oft den Mitarbeitern und Führungskräften nicht bekannt und werden demzufolge auch nicht eingehalten bzw. umgesetzt. Die Verantwortlichen im Bereich Personalbetreuung scheren sich einen feuchten Kehricht um die Belange der Kolleginnen und Kollegen. Die Mentalität a la Bergmann und Heermann, wie kann ich bestmöglich bestehende Regelungen gegen die Beschäftigten auslegen, gewinnt wieder die Oberhand.

- Viele Prüfer werden heute ohne den Lehrgang PRQ beim BAF gemeldet und bestallt. Dies ist zwar soweit rechtens. Aber warum streichen sich auch noch Führungskräfte bei Prüfungen die Zulagen ein, anstatt erfahrene Kolleginnen und Kollegen auf den Lehrgang PRQ zu entsenden, damit diese den Vorsitz der Prüfungskommission übernehmen können. Gehört dies zum 5-Punkte-Programm, um Kosten einzusparen?
- Die neuen Fachlichen Anweisungen zur Inbetriebhaltung enthalten immer mehr SL1b-Berechtigungen. Das wird von allen als sehr negativ und demotivierend empfunden. Es werden auch keine vorbeugenden Wartungen mehr vorgeschrieben.
- Die Betriebsräte möchten gerne nähere Informationen bzw. eine einheitliche abgestimmte Vorgehensweise bei der Berechnung der Nettoqualifizierungszeiten gem. Gesamtbetriebsvereinbarung zur Gestaltung von Einsatzberechtigungsgruppe in den operativen technischen Diensten.
- Die Betreiberkonzepte für neue Systeme (P2i, iCAS, etc.) sind den Mitarbeitern im Systemmanagement nicht bekannt bzw. werden diese von den Produktmanagements aus unterschiedlichen Gründe gar nicht vorgelegt. Nach dem Motto „ das wird sich schon entwickeln, wenn wir das System in Betrieb nehmen“.
- In den meisten Niederlassungen kann Anträgen auf Teilzeit nicht entsprochen werden. Ursache hierfür ist die extrem angespannte Personalsituation. Die DFS ist offensichtlich nicht in der Lage diesen gesetzlichen Anspruch von Beschäftigten nicht nachzukommen. Man könnte ketzerisch fragen, ob die DFS in den operativen technischen Diensten bereits kaputt gespart hat.

- Viele Mitarbeiter Ü45 fordern von der GdF eine Regelung, welche ihnen zusichert, nicht bis zum 67 Lebensjahr arbeiten zu müssen.

Insgesamt werteten alle Teilnehmer das Treffen als äußerst informativ und wichtig für die zukünftige Arbeit im Fachbereich FSTD. Ein weiteres Treffen soll im dritten Quartal 2015 stattfinden.

Arge Zukunft

Die Arge Zukunft erörtert aktuell den zukünftigen Einsatz von Technikern und/oder Ingenieuren für Center Inhouse Systeme (ATS und COM), CNS-Wartungssterne, TWR-Systeme und im PdM. Darüber hinaus soll die zukünftige Ausrichtung für die zukünftige Inbetriebhaltungsstrategie unter Berücksichtigung von neuen Technologien (iCAS, ISIS-XM G5, VCX, RTC) untersucht werden. Nach personellen Veränderungen aus den unterschiedlichsten Gründen werden Uwe Schindler und Matthias Eversberg ab sofort die Leitung der Arge Zukunft übernehmen. Bis zur nächsten Vorstandssitzung am 29.04.2015 soll ein Treffen festgelegt werden, auf dem das weitere Vorgehen festgelegt werden soll.

Arge EoD/SL1

Die Arge EoD/SL1 diskutiert kontinuierlich die weitere Entwicklung des EoD und Funktionen im SL1 insgesamt. Im Fokus aktuell steht die weitere Ausrichtung der zentralen Betriebsführungen im SMC (System Management Center) in Langen. Die Leitung SIS Mitte prüft hier aktuell eine weitere Optimierung. Die Arge und der Vorstand sind gespannt, welche Ergebnisse produziert werden. Auch wenn eigentlich mit dem Gesamtbetriebsrat bis zum 31.12.2014 vereinbart, ist die zweifache Planung H24 der Position EoD in den Centern Bremen und Karlsruhe noch nicht umgesetzt. Die Doppelplanung soll den EoD „in Charge“ bei Überlastsituationen entlasten und die kontinuierliche Bereitstellung der technischen Dienste sicherstellen.

Mitgliederbefragung 2014

Der Vorstand hat bereits Ende 2014 über die ersten Ergebnisse der Mitgliederbefragung 2014 informiert. Die Ergebnisse werden in den nächsten Wochen weitergehend aufbereitet. Der Vorstand wird nachfolgend entsprechend informieren und die Ergebnisse entsprechend verwenden.

Delegiertenwahlen 2015

Die Wahlen werden vom 13. bis 24.04.2015 durchgeführt. Die Durchführung der Wahlen durch die Geschäftsstelle und Bundesgeschäftsführer laufen planmäßig. Mit einer Fachbereichsinfo hat der Vorstand Anfang des Jahres nochmals im Detail über den Ablauf informiert. An dieser Stelle bitten wir alle Mitglieder sich an den Delegiertenwahlen zu beteiligen. Stattet eure Delegierte mit starken Mandaten aus, um die GdF nachhaltig zu stärken.

Geschäftsverteilung im Vorstand

Wegen der Vielfalt an Aufgaben hat der Vorstand beschlossen, dass Matthias Eversberg zukünftig Aufgaben im Ressort nationale Berufspolitik übernimmt. Matthias Eversberg wird zukünftig die Themen DFS-Tower, Regionalflughäfen, Lobbying und zukünftige Satelliten-Navigationskonzepte vertieft bearbeiten.

Ich habe als Vorsitzender das Ressort Mitgliederverwaltung und Finanzen und interne Organisation von Matthias Eversberg übernommen. Da Simone Lorenz alle Aufgaben rund um die Mitgliederverwaltung und Finanzen mit großer Zufriedenheit des Vorstands erledigt, erwarte ich keine Mehrbelastung. Alle Mitglieder im FB FSTD mögen bitte zukünftig alle Fragen rund um die Mitgliedschaft direkt an Simone Lorenz richten.

Kontaktdaten:

fstd@gdf.de oder simone.lorenz@gdf.de

ICAO NGAP Task Force / Implementation Group

Als IFATSEA Executive Secretary bin ich Mitglied der Implementation Group der ICAO NGAP Task Force. Die Implementation Group wird in 2015 und 2016 im Rahmen von Workshops über das neue PANS-TRG Document (Beschreibung von kompetenzbasiertem Training für Piloten, Lotsen, Flugsicherungs –Techniker und –Ingenieuren, etc.) informieren. Diese Workshops werden mit Unterstützung aller ICAO Regional Offices (Bangkok, Beijing, Dakar Kairo, Lima, Mexico City, Nairobi, Paris) durchgeführt. Die Workshops sollen von Mitgliedern der ICAO NGAP Implementation Group durchgeführt werden.

Der Vorstand begrüßt die Aktivitäten vom Vorsitzenden des FB FSTD als Mitglied der Implementation Group. Diese außergewöhnlichen Aufwände sollen das Ziel unterstützen, Flugsicherungs –Techniker und –Ingenieure in das ICAO AN-NEX 1 (Personell Licensing) aufzunehmen. Ein weiterer Meilenstein hierfür ist die ICAO Assembly im Herbst 2016.

IFATSEA General Assembly 2015 in Berlin

Die Kollegen des FB FSTD, die sich in der IFATSEA engagieren, werden bereits über Jahre hinweg befragt, wann denn endlich mal eine IFATSEA-Vollversammlung in Deutschland stattfindet. Nach vielen Gesprächen und Diskussionen ist es gelungen, genügend Sponsoren für solch ein Event in Deutschland zu finden. Die DFS und die GdF stellen die Durchführung in nicht unerheblichem Umfang sicher. Darüber hinaus erwarte ich eine weitere große Anzahl an Sponsoren aus dem Bereich Industrie und Dienstleitungen. Ohne diese Unterstützung ist solch ein Aufwand nicht zu stemmen. Auf dieser Grundlage wird der FB FSTD zur IFATSEA General Assembly 2015 vom 16. bis 20.11.2015 nach Berlin einladen.



ECA Piloting
Safety
European Cockpit Association

The Case for Fair Competition in Europe's Aviation

Why action is needed to safeguard our aviation's future



A Call to Action!

As an active airline pilot for a European carrier, I naturally want Europe's aviation industry to have a promising future. A future that allows us to connect people, to strengthen Europe's economy, and to provide quality employment for the millions of Europeans who work in and for aviation, every day.

But as my fellow-pilots from across Europe, I am greatly concerned that this future might simply not happen – unless we take decisive action.

Because unfair commercial pressure from some market players, who play by a different set of rules, is changing the landscape of the European aviation business. 'Social dumping',

'bogus self employment' and 'flags of convenience' are the new buzz words among certain business leaders. And heavily state-sponsored airlines from the Middle East and Asia are rolling out a massive artificial growth scheme to push their European competitors out of the market.

Such unfair competition threatens the very nature of aviation in our region. And of our pilot profession. It risks turning into a race to the bottom – unless we as pilots, together with our airlines and Europe's decision-makers stand up to turn the tide.

This ECA publication shows that stopping unfair competition is not only necessary and urgent, but also feasible. It is a call upon the EU decision-makers to share our vision of a successful and competitive EU aviation industry. And an urgent call to take the necessary political and legislative steps. Together the EU Institutions, the airlines and Europe's professional pilots can, must and will make a difference!

Nico Voorbach
ECA President

Introduction

Safe, fast and affordable air travel is a common desire of any passenger. To achieve this, the legislator set the ground for the airlines to compete freely with each other. Nonetheless, while ‘competition’ has become the name of the game, “unfair” is the term that has started to creep in – to the detriment of the industry, its employees and the long-term future of the sector.

‘Unfair competition’ takes many faces. More and more airlines are seeking competitive advantage through market-distorting business practices, such as social dumping and ‘forum shopping’. They try to benefit from light regulation and favourable taxation regimes in countries that serve them as a ‘flag of convenience’.

This, in turn, puts pressure on other companies to use similar practices to safeguard their market share. In addition, heavily subsidized or state-owned foreign carriers are not hiding their appetite for expanding their network and increasing connectivity through their regional hubs. This competition is on the point of turning into a ‘race to the bottom’ for the entire aviation industry.

To reverse this trend action is needed. National and European decision-makers, as well as industry and employee leaders must join forces to ensure competition takes place on a level playing field. Only then will Europe’s aviation continue to spur growth, generate employment and connect people and regions.

ACTION IS NEEDED!

- »» Europe must better coordinate and strengthen its social regulations across Europe to address the unintended consequences of liberalisation.
- »» Abusive business models, subsidy-hunting, and regulatory ‘forum shopping’ must be eradicated.
- »» A level playing field with 3rd country airlines is a precondition for the industry to survive.



© shutterstock / Nav Pil

Liberalisation & deregulation

The roots of competition in the European air transport market can be traced back to the launch of deregulation and liberalisation of air transport in the early 90s.

The process brought a significant change in the airlines’ business environment. Flag carriers shifted from state-owned, quasi monopolists to business entities required to make profit in a competitive environment. At the same time, restrictions on market entry, capacity, frequency and pricing had been lifted.

While this deregulation increased competition in the aviation market, regulators did not foresee sufficiently robust rules on how to safeguard against anti-competitive behaviour. Neither did they foresee that such a market opening would affect aviation employees’ collective and individual rights, as well as their working conditions.

While carriers were looking to adapt to the new business opportunities, some were quick to identify the loopholes created by the fragmented legal framework in Europe and the absence of common European rules on labour, social rights and taxation.

New 'business' models

Against this background, complex, opaque, 'innovative' business models and flexible contractual arrangements to employ air crew emerged in the industry's race to cut costs in response to growing competition. The ground for such practices had become fertile, allowing inventive operators to cherry pick among different national regulatory regimes and uneven oversight, leaving ample space for interpretation and making uniform rule enforcement a real challenge.

These business models are taking all forms and shapes. Such is the case of airlines arbitrarily relocating their business to 'flags of convenience' countries.

The aim is to avoid corporate tax and social contributions for their employees, and/or to benefit from lenient employment legislation and lax regulatory safety oversight by the authorities that offer their 'flag'. This model follows the footsteps of the maritime industry, where flags of convenience led to the disappearance of a European (and American) maritime industry and the employment and tax income it used to generate in Europe.

The most striking recent example in aviation is [Norwegian Air Shuttle](#). This airline decided to move its long-haul operations from Norway to Ireland in an attempt to circumvent Norway's higher social and labour standards. It set up a subsidiary 'Norwegian Air International', registered its aircraft in Ireland and recruited pilots through a contract agency in Singapore and nominally based them in Bangkok. This complex set-up is designed to exploit the loopholes in EU legislation and the lack of coordination between countries of the European Economic Area.

Another example is airlines that use [flexible employment set-ups](#) that are often on the edge of legality. These set-ups force employees into temporary contracts or (bogus) self-employment (e.g. obliging pilots to set up their own limited liability company that offers its services through agencies to the airline). Pushing pilots into such unstable (and potentially illegal) contractual relationships will ultimately also have negative repercussions for safety, as they become vulnerable to being pressured into prioritising their employers' commercial needs over safety considerations, and because having to worry about their uncertain employment status will distract them from their primary task: flying their passengers safely to their destination.

Many European countries have legislation prohibiting [bogus self-employment](#) but the rules often remain paper tigers. 'Selfemployed' pilots are in reality obliged to work exclusively for one company and have no control over their remuneration, working time, holidays or places of work. While these

criteria are often used to define whether someone is an employee or genuinely selfemployed, the existing regulations have proven not to be efficiently enforced.

Pilots can also be employed on [zero-hour contracts](#) and be paid only for the hours in the sky. No paid annual leave, maternity leave, or sick pay are included. Another practice is gaining popularity, the so-called 'Pay to Fly' (P2F) schemes, whereby newly graduated pilots have to pay their airline for gaining flying experience on an aircraft. It might seem odd but due to the high cost of initial training and qualifications on a certain aircraft type, young pilots find themselves deep in debt and are ready to take up any opportunities to gain flight experience or to clock essential flight hours. Although P2F is on the verge of what is legal, the model is spreading.

Oversight, enforcement & forum shopping

Such 'business' models can exist and thrive if oversight and enforcement efforts of authorities are failing. A telling example are the labour inspections across Europe.

These are virtually non-existent in aviation and across national borders, and are hampered by a shortage of trained staff and unclear divisions of responsibilities for the inspection of flight crews between national labour and transport departments.

Regulatory oversight is also a key tool to maintain [high safety standards](#). The current system of oversight whereby each national authority is responsible for all carriers on their register is, however, not always effective. While on paper everything may look fine when national authorities are audited, the reality on the ground is often different: with limited resources, [one authority cannot effectively oversee](#) remote operations, particularly when airlines have a complex, transnational setup with multiple bases across Europe – like many companies nowadays have – or with virtual airlines, i.e. companies that do sell tickets but have no own aircrafts.

Serious concerns have been expressed, for example, regarding the ability of the relatively small [Irish Aviation Authority \(IAA\)](#) to perform increasingly complicated oversight on large and dislocated Irish registered operations, including Ryanair and its bases in 16 European countries, Norwegian Air International with crew bases in Bangkok and aircrew on Singaporean contracts, or Aer Lingus with operations in the UK, to name just a few.

[Lack of effective oversight](#) and uniform regulatory enforcement ultimately act as an invitation to lower compliance and to abuse loopholes. This puts those companies at a competitive disadvantage that do comply with the rules and are stringently overseen by their authorities. It also creates a dynamic for [regulatory forum shopping](#) and 'flags of convenience': companies will establish their Air Operator's Certifi-

cate (AOC) in the country – or countries – where they will be least ‘bothered’ and allowed to run their business as they wish. Regulatory forum shopping is the practice whereby a structure or setup of a company is designed in a way to ensure that the more commercially expedient or less stringent regulatory regime of a foreign country can be used instead of the one which would normally be expected to apply in the company’s home country. ‘Shopping’ for this more convenient regulatory ‘forum’ will invariably mean that an organisation’s setup is more complex and less transparent than necessary. It allows that many regulatory standards and tax/social security regimes are avoided and different ones – chosen by the company – are applied. It also means that when some or all of the tax regimes in the jurisdiction where the company conducts its business are circumvented, local enterprises and citizens are effectively forced to subsidise the forum shopping entity. The more complex the set-up of the company and the more it involves entities in different national jurisdictions, the more difficult it will be for national authorities to adequately oversee such a company.

Blank cheque to airports & airlines

In Europe competition rules are at the core of the internal market liberalisation and integration.

Despite some restrictions, certain airlines are seeking direct or indirect subsidies from airports (e.g. lower airport charges) or from local authorities (e.g. a fixed euro amount per passenger transported to their region). Depending on the circumstances, this can allow them to **unfairly crosssubsidise** their operations and ticket prices to the detriment of their non-subsidised competitors.

In early 2014, the European Commission published a revised set of rules for state aid to airlines and airports, introducing more flexibility on operating aid for small and regional airports during a ten-year transitional phase. In principle, the rules limit state aid in volume and time and intend to ensure that tax payers’ money is not used to cover operating costs.



Yet, in reality both regional airports and public authorities are often keen to attract airlines through marketing support, rebates or incentive schemes with the objective of increasing the connectivity of their region and attracting tourists. Even if found to comply with the rules, such incentives have a potential to distort competition.

Shifting international hubs away from Europe

Distorting competition is an equally acute problem as regards foreign air carriers from outside Europe. Economically booming airlines from Asia and the Middle East are often state-sponsored or state-owned, with access to cheap infrastructure, capital and fuel, while being subject to non-transparent accounting standards.

The governments of these competitors have developed ambitious strategies to help their carriers to step up their expansion in Europe and to shift the connection on international flights to their region – thereby replacing European carriers from those routes. Most emblematic are the so-called **Middle East “big three”** – Emirates, Etihad and Qatar Airways. In 2013, they ordered the outstanding number of 355 wide-body aircraft, demonstrating their determination to massively increase capacity and to fuel further expansion across all continents.

Qatar Airways is 100% owned by the Qatar state via the Qatar Investment Authority; Etihad Airways is 100% owned by the government of Abu Dhabi; and Emirates is wholly-owned by the Government of Dubai. As their financial situation lacks transparency, there are **no guarantees that the governments are running their companies as ‘private’ entities**. From a simple financial perspective, as long as the oil and gas revenues remain in the region, these companies will enjoy a huge ‘war chest’ and access to ‘cheap’ money to finance their further expansion. In addition, weak social legislation in their countries offers them the competitive advantage of a precarious workforce that cannot count on the respect of the basic standards set by the International Labour Organisation (ILO).

Finally, the past and future expansion of Middle East carriers would not be possible without a significant statesponsored development of modern **airport infrastructure**. Dubai Airport is now the world’s busiest airport in terms of international passenger traffic.

A new terminal will be built at Abu Dhabi International Airport, and Qatar plans to open a new Hamad International Airport in Doha. Such massive investments in infrastructure are in stark contrast to the situation in Europe, where airport expansions and opening hours are constrained by multiple considerations, making Europe as a global hub less and less competitive.

Cheap aircraft: Subsidising Europe's competitors

Many carriers receive low-interest financing from export credit agencies, both in Europe and the US.

These agencies act as an intermediary between national governments and exporters, including aircraft exporters, by providing favourable financial conditions to third country airlines where aircraft are not produced (hence, US, French, German or British airlines can only partially benefit). As this financial tool is applied evenly, it does not rebalance the level playing field but subsidises the big buyers of aircraft.

De facto this means that Europe helps the already cash-rich foreign airlines to buy aircraft at discounted rates. And these aircraft will be deployed in an already saturated market to compete against Europe's airlines. Europe is helping foreign carriers to push Europe's own airlines out of the market! For European carriers it is impossible to match the financial power of statesponsored foreign carriers. But this is just one part of the picture. Non-EU carriers are **not bound to play by the same rules** and stringent European regulations notably on competition and state aid. There is also a clear lack of global common standards regarding passenger rights, environmental policies, and safety and security requirements.

These rules – albeit necessary – have a price tag for European airlines which their competitors are not subject to – and are an additional obstacle to compete on a global level playing field.

What's at stake for Europe's economy?

Some governments outside the EU took a deliberate decision to support their aviation industry – and to do so very heavily, as they consider it as a strategic sector and engine for national growth. This is an approach that the Europe's industry and decision-makers should study carefully.

In Europe, air transport supports **7.8 million jobs**, generates more than **475 billion euros** in revenue, contributes to tax income and social security systems, and is a stimulator for economic growth, tourism and geographic connectivity. The importance of this sector should be recognised by the EU, as well as the role of its employees – a key asset of any airline. The highly qualified and well-trained crews are responsible not only for carrying out the operations, but mainly for ensuring flight safety and the wellbeing of passengers.

Crucially, EU Members States have an important role to play to ensure a level playing field. They should ensure that strategic elements of their economy (e.g. airport infrastructure, airline ownership and market access) are not traded away when negotiating air transport agreements and cross-sector trading partnerships with foreign companies and governments. Such negotiations should be used to enhance Europe's airlines ability to compete internationally, rather than considering air transport as a bargaining chip to achieve other commercial or political interests.

© shutterstock / Nikolay Vinokurov



The Road to Fair Competition

To stem the trend towards unfair competition Europe's decision makers must take action.

This action should start with the recognition that the aviation sector and the highskill employment it generates are a vital asset for Europe's economy and its social and geographical cohesion. To ensure a long-term sustainable future for Europe's aviation, based on fair competition on a level playing field, several concrete steps are necessary and urgent:

1. Europe must better coordinate and strengthen its social regulations across Europe to address the unintended consequences of liberalisation. Reinforcing efforts to eradicate fake self-employment and social dumping practices must become a key priority in Europe.

Effectively and consistently enforcing existing regulations at national level, introducing new legislation that requires aircrew members to be directly employed by the airline holding the Air Operator's Certificate and banning the use of zero-hour contracts are part of the solutions.

In addition, tax and social security rules and their coordinated enforcement across borders, including protection for those making protected disclosures ('whistleblowers'), should be reinforced.

Another important tool is the crew's 'home base' concept. Embedding this principle in the relevant employment and taxation legislation will help to stop the use of artificial or fictive airline bases. It could also allow to specify and clarify existing legislation concerning social rights and standards applicable to the air crew members in employment contracts.

2. Abusive business models, subsidy-hunting, and regulatory 'forum shopping' must be eradicated.

The most important rules in this area are laid down in the European Commission Regulation 1008/2008. In its current form it allows the use of virtual airlines, PO box companies, regulatory 'forum shopping' and 'flags of convenience'.

A possible and needed solution is the revision of this regulation and the strengthening of its definition of the 'Principle Place of Business' (PPB), which currently is far too permissive. An airline should only be registered in a Member State where the company has substantial flight operations and not only a management or administrative centre.

3. Ensuring a competitive level playing field with 3rd country carriers is a precondition for the industry to survive.

Europe and EU Member States must learn from third country governments and invest in quality airport infrastructure to guarantee a high level of service for passengers.

Fair competition is a particular challenge when airlines from foreign countries are subject to completely different regulatory, legal and social frameworks. As a truly global industry, it is therefore crucial for the EU Commission to continue dialogue with 3rd countries. This must include launching initiatives to foster fair competition and regulatory convergence at bilateral and global level.

Regretfully, certain third countries do not have effective competition rules in place, and have been reluctant to accept or even discuss 'fair competition' clauses in air transport agreements with EU Member States. As long as those clauses are not applied, and as long as foreign airlines do not abide by transparent financial and accountancy principles to ensure they are not state-supported, the traffic rights to the EU should be limited.

The above solutions will help to give an initial impetus to (re)establishing a level playing field in aviation. But they are a first step only. More actions will be needed in future, based on a longterm strategic vision for aviation as a key asset for Europe.

About ECA

The European Cockpit Association was created in 1991 and is the representative body of European pilots at the EU level. It represents over 38.000 European pilots from the national pilots' associations in 37 European states.

European Cockpit Association – AISBL
Rue du commerce 20-22, 1000 Brussels
www.eurocockpit.be



Gute Noten für die DFS

➔ Als Angestellte des zweitbesten Arbeitgebers arbeiten sie (unter anderem) für den besten – Stuttgarter Towercontroller. Photo: W. Fischbach

Arbeitgeber stellen bekanntlich ganz gerne ihre Bedeutung für die jeweilige Region und oftmals auch für das ganze Land sowie für das Wohlergehen der Bevölkerung heraus. Und natürlich werden sie nicht müde zu betonen, welchen hohen Stellenwert ihre Mitarbeiter bei ihnen genießen. Wenn man dann einen Blick hinter die Kulissen wirft, das heißt, die Arbeitnehmer befragt, wie wohl sie sich bei der Firma fühlen, dann sieht dies oftmals ganz anders aus und so mancher Vorstandsvorsitzende bzw. Unternehmens- und Pressesprecher, der sich nach außen als sehr kooperativ und jovial gibt, weist bei genauem Hinsehen einige Defizite hinsichtlich seiner sozialen Kompetenz auf. Wobei natürlich nicht vergessen werden sollte, dass der Blick des einen oder anderen Arbeitnehmers ebenfalls etwas getrübt sein kann – so ist dies nun einmal mit subjektiven Empfindungen.

Nun gibt es, wie auf vielen anderen Gebieten auch, Untersuchungen, die sich mit der Frage, wie bestimmte Unternehmen bei ihren Mitarbeitern abschneiden, befassen und dann entsprechende „Rankings“ veröffentlichen. Wer also gehört zu den „Top Ten“ und wer dümpelt mehr oder weniger am Ende der Tabelle? Durchgeführt wurde die Untersuchung vom Magazin „Focus“, dem Karrierenetzwerk „Xing“, dem Arbeitgeberbewertungsportal „Kununu“ und dem Hamburger Marktforschungsinstitut „Statista“. Dabei wurden 70 000 Bewertungen aus 22 Firmenbranchen ausgewertet, wobei die Befragten allen Hierarchien und Altersgruppen angehörten. Gefragt wurden sie, wie sie das Führungsverhalten ihrer Vorgesetzten beurteilten, ihre beruflichen Perspektiven

einschätzten und ob sie mit ihrem Gehalt und dem Image ihres Arbeitgebers zufrieden waren.

Bei den Großunternehmen der Sparte „Verkehr und Logistik“ belegte die DFS den ersten Platz. Angesichts der vielen anderen „Großunternehmen“, die sich in dieser Sparte tummeln (Condor kam übrigens auf Platz zwei und Lufthansa auf Platz drei), ein ausgezeichnetes Ergebnis und wenn man so will, ein Vertrauensbeweis gegenüber der DFS Geschäftsführung und, was man vielleicht auch nicht unterschätzen sollte, auch deren Tarifpartner. Arbeitsdirektor Dr. Michael Hann, der den Preis am 26. Januar in Berlin entgegen nahm, meinte denn auch: „Unsere Mitarbeiter sind eine kostbare Ressource und wir setzen auch weiterhin auf gute Partnerschaft mit ihnen.“ Große Worte, die hoffentlich auch dann Bestand haben werden, wenn es zwischen der DFS und der Arbeitnehmervertretung zu Meinungsverschiedenheiten kommen sollte.

Legt man allerdings die Bewertungen der Großunternehmen mit denen der mittelständischen zusammen, dann wird die DFS von der Flughafen Stuttgart GmbH auf den zweiten Platz verwiesen. Der Schwaben-Airport konnte da, wie übrigens auch im letzten Jahr, den ersten Platz ergattern. Zusätzlich ist es erstaunlich, dass sich gleich sechs Unternehmen der Luftfahrtbranche in der gemeinsamen Liste unter den „Top Ten“ platzieren konnten. Nach dem Flughafen Stuttgart und der DFS erreichte die Condor den dritten, Lufthansa Cargo den vierten, der Flughafen München den siebten und die Lufthansa den neunten Platz. Die anderen Ränge wurden an die HHLA Hamburger Hafen und Logistik (4), die GP Günter Papeburg AG (5), die Deutsche Bahn AG (8) und an BLG Logistics (10) vergeben.

Wefis

Pressemitteilung

Langen, 30. Januar 2015

DFS-Geschäftsführung: Vertragsverlängerung bis 2020

Der Aufsichtsrat der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat in seiner Sitzung am 22. Januar 2015 der Verlängerung der Verträge der Geschäftsführer Prof. Klaus-Dieter Scheurle und Robert Schickling über das Jahr 2015 hinaus bis 2020 zugestimmt.

Prof. Scheurle hatte zum 1. Januar 2013 den Vorsitz der Geschäftsführung der DFS übernommen, Robert Schickling die Funktion des Geschäftsführers Betrieb.

Der Vertrag von Dr. Michael Hann, Geschäftsführer Personal, hat eine Laufzeit bis 2017. Daher steht eine Entscheidung über eine Verlängerung gegenwärtig nicht an.



→ DFS-Geschäftsführung. Photo: DFS

→ Tower Stuttgart. Photo: DFS



Eurocontrol goes Orient



von
Werner
Fischbach

Anlässlich eines „RECAT-EU“ – Seminars in Dubai unterzeichneten der Vorsitzende des Flugsicherungsdienstleisters aus Dubai (DANS = Dubai Air Navigation Services), Mohammed Abdulla Ahli und der Generaldirektor Eurocontrol, Frank Brenner, am 19. Januar das erste Abkommen, das zwischen Eurocontrol und einem Mitglied des „Gulf Cooperation Councils (GCC)“ geschlossen wurde. Mit dem Abkommen (Cooperation Agreement) wurde eine enge Zusammenarbeit zwischen Eurocontrol und der DANS vereinbart, wobei natürlich beide Seiten Nutzen aus dem Übereinkommen ziehen wollen. Zusammenarbeit bei Forschung und Entwicklung, gegenseitiger Austausch von Informationen und Unterstützung bei speziellen Programmen stehen auf der Agenda.

Das erste Projekt, das die beiden Organisationen angehen, nennt sich RECAT. Diese Abkürzung steht für „Revising Wake Turbulence Categories to gain Capacity“ und befasst sich mit der Frage, ob und wie die Kriterien der Wirbelschleppenstaffelung geändert werden können, um damit zu mehr Kapazität zu gelangen. Eigentlich handelt es sich bei RECAT um ein Programm, das von Eurocontrol gemeinsam mit der amerikanischen FAA in Angriff genommen wurde. Sicherlich ein löbliches Unterfangen, denn diese Staffelungskriterien bestehen seit etwa 40 Jahren, so dass eine Überarbeitung der Minima durchaus Sinn machen dürfte. So beträgt, um eine Beispiel anzuführen, der Stafflungswert zwischen zwei Luftfahrzeugen der Gewichtskategorie „heavy“ (derzeit) vier Seemeilen. Diesen Wert einzuhalten ist dann sinnvoll, wenn eine B757, die hinsichtlich der Stafflung der Kategorie „heavy“ einzu-

ordnen ist, einer B747 hinterherfliegt. Allerdings ist zu fragen, ob diese vier Seemeilen auch angewendet werden müssen, wenn ein Jumbo einer B757 folgt.

Auch DANS ist sehr an einer Überarbeitung der Minima bei der Wirbelschleppenstaffelung interessiert. Denn Dubais Flugsicherungsdienstleister ist nicht nur für Luftraum über und nördlich des Emirats zuständig, sondern auch für zwei nicht gerade unbedeutende Flughäfen – für den Dubai International (OMDB) und den Dubai Al Maktoum International Airport (OMDW). Letzterer ist zwar schon in Betrieb, aber noch nicht zu Ende gebaut. Bei den Airlines, auch beim Nationalcarrier Emirates, ist er allerdings nicht so besonders beliebt. Unter anderem weil er rund 45 Kilometer von Dubai entfernt, Dubai International jedoch mehr oder weniger vor den Toren der Stadt liegt. Dennoch soll der Al Maktoum Airport, wenn er irgendwann einmal fertiggestellt ist, der größte Flughafen der Welt werden. Angesichts der Tatsache, dass bereits am Dubai International Airport 2014 mehr als 70 Millionen Passagiere abgefertigt wurden und der Flughafen hinsichtlich der Passagierzahlen weltweit auf Platz drei, noch vor London-Heathrow und Frankfurt liegt, scheint für den neuen Flughafen die Bezeichnung „Mega Airport“ durchaus angemessen zu sein. Wie dem auch sei – für das Jahr 2020 rechnet man in Dubai mit insgesamt 665 000 Flugbewegungen. Da macht es für DANS durchaus Sinn, sich Gedanken über eine Neuordnung der Wirbelschleppenstaffelungskriterien zu machen. In den letzten 18 Monaten hat DANS etwa 160 000 Flugspuren aufgezeichnet und ist dabei, diese auszuwerten. Für die daraus zu ziehenden Schlüsse ist es durchaus sinnvoll, mit Eurocontrol zusammenzuarbeiten.

WeFis

➔ *Dürften von der Kooperation mit Eurocontrol profitieren – Towercontroller in Dubai. Photo: Dubai Airport*





➔ **Malaysian B737 Retro:** mit 40 Jahren Gastfreundlichkeit und zusätzlicher Retro-Bemalung wirbt diese B737-800 9M-MXA der Malaysian Airlines, aufgenommen in Kuala Lumpur im Januar 2015. **Photo: Gerrit Griem**



➔ **American Airlines A319 Retro:** ebenfalls in attraktiven Retro-Farben, angelehnt an den damaligen Carrier Piedmont, präsentiert sich dieser American Airlines A319 N744P auf seinen Inlandsflügen, hier in Fort Lauderdale im Januar 2015. **Photo: Michael Stappen**



➔ **Etihad B787:** seit Anfang des Jahres setzt Etihad seine B787 „Dreamliner“ in neuer Bemalung auch nach Düsseldorf ein. Hier beim Start nach Abu Dhabi am 13.02.15. **Photo: Gerrit Griem**



➔ **Ryanair B737:** der irische Billigflieger wirbt auf dieser B737 EI-DJS für „UK Airport Transfers“, eingefangen bei der Landung in Teneriffa Ende Januar 2015. **Photo: Frank Schuchardt**



➔ **Air Seychelles A330:** dieser A330 der Air Seychelles trägt die Registrierung A6-EYZ aus den Emiraten und pendelt meistens zwischen Abu Dhabi, den Seychellen und auch Hongkong, wie hier bei der Landung Anfang Januar. **Photo: Gerrit Griem**



➔ **American Airlines B737:** American Airlines hat ihre B737 N837NN mit den Farben ihrer Allianz „Oneworld“ versehen und wurde im schönen Abendlicht bei der Landung im Januar in Miami fotografiert. **Photo: Michael Stappen**

Joe's Corner

In den letzten Wochen schwankten Joes Gefühle zwischen traurig, verärgert, überrascht, besorgt neugierig, erstaunt und erschrocken. Beginnen möchte Joe mit dem Absturz des „Germanwings“ - A320 am 24. März über den Französischen Alpen. Joe empfand, wie viele andere auch, tiefe Trauer. Wobei er nach einiger Zeit feststellen musste, dass diese Katastrophe ihn mehr berührt hat als der Unfall des A320 einer asiatischen Billigfluggesellschaft, der am 23. Dezember letzten Jahres in die Javasee rauschte. Wenig erstaunt hat ihn jedoch, dass auf beiden öffentlich-rechtlichen Kanälen zwei Luftfahrtexperten – weder die Opfer noch die Blackboxes waren zu diesem Zeitpunkt geborgen – nach den Ursachen des Unglücks befragt wurden. Die konnten natürlich auch nichts darüber sagen, aber da die beiden renommierte und von Joe hoch geschätzte Luftfahrtjournalisten sind, gelang es ihnen, ihre Nichtkenntnis mit vielen Worten zu kaschieren. Da wurde festgestellt, dass es sich bei einem A320 um ein computerisiertes, hochkomplexes Flugzeug handelt (welches moderne Verkehrsflugzeug ist dies nicht?) und dass es doch erstaunlich wäre, dass der Airbus eine konstante Sinkflugrate eingenommen hätte und die Besatzung den Controllern keine Probleme meldete. Es muss sich wohl, so wurde erklärt, etwas völlig Überraschendes im Cockpit ereignet. Mal ganz ehrlich – darauf wäre Joe ohne den Hinweis der beiden Experten nie gekommen! Überrascht war Joe, dass einer der beiden erklärte, erst wenige Tage zuvor im „Spiegel“ von einem Zwischenfall mit einem A321 der Lufthansa gelesen hatte. Dessen Besatzung hatte am 5. November letzten Jahres von Bilbao nach München mit möglicherweise ähnlichen Problemen zu kämpfen. Den Piloten war es nach einem Höhenverlust von rund 4 000 Fuß gelungen, ihr Flugzeug zu „recover“ dadurch mit Sicherheit eine Katastrophe zu verhindern. Joe ist versucht anzumerken, dass es sich hier um zwei Angehörige einer Berufsgruppe handelt, die in der letzten Zeit ob ihrer „Verantwortungslosigkeit“ gegenüber ihrem Arbeitgeber und ihres „überzogenen Anspruchsdenkens“ in der Öffentlichkeit gezeigelt werden. Des weiteren ist Joe versucht, diesem Experten zu raten, hin und wieder Internetportale wie des „Aviation Herald“ oder des „Flight Safety Networks“ zu besuchen. Dort wurde zeitnah über diesen Zwischenfall berichtet. Als Luftfahrtexperte könnte man sich diesen Luxus schon leisten.

Sehr vernünftig fand Joe die Pressemitteilung der Vereinigung Cockpit. Wo – kleiner Hinweis an ARD und ZDF – wirkliche Experten für derartige Fälle sitzen. „Da im Augenblick keine ausreichende Informationen über das Unglück bekannt sind, sehen wir von Aussagen zum Unfallhergang und zur Unfallursache ab.“ Aber das ist natürlich nichts für die

„Breaking News“ oder für „Spezials“. Nun, da sich herausstellt, dass der A320 vom Co-Piloten ganz bewusst in den Tod gesteuert wurde, möchte Joe erklären, dass die Tatsache, dass die zahlreichen – oftmals selbsternannten – Experten mit ihrer Meinung total daneben lagen, ihn keinesfalls mit Zufriedenheit erfüllt.

Joe möchte zunächst mit der Verärgerung fortfahren. Verärgert und erbost war Joe, dass die rot-schwarze Bundesregierung nun wirklich daran gegangen ist, den „kleinen“ Spartengewerkschaften mit Hilfe des „Tarifeinheitsgesetzes“ den Garaus zu machen. Ob da, so fragt sich Joe, eventuell die Arbeitgeber gemeint sind? Denn schließlich haben die mit „Outsourcing“ und unterschiedlichen Beschäftigungsverhältnissen (in ihrem eigenen Hause, wohlgemerkt) ein wahres Chaos in der Tariflandschaft hinterlassen. Aber davon wollen die ja bekanntlich nichts wissen und Joe käme wohl kaum auf die Idee, dass unsere Regierung auf diesem Gebiet den Arbeitgebern auf die Füße treten würde. Wie sagte schon Tucholsky über die Politiker? „Sie wähten sich an der Macht, aber sie waren nur an der Regierung“. Eben!

Die Absicht, aufmüpfige Spartengewerkschaften mit Hilfe eines Gesetzes zur Räson bringen zu wollen, wurde von der Bundesregierung bereits im letzten Jahr bekannt gegeben. Joe kann sich dabei des Eindrucks nicht erwehren, dass da auf der einen Seite die Union der Wirtschaft und auf der anderen die SPD dem DGB und seinen Gewerkschaften noch ein nettes Weihnachtsgeschenk machen wollten. Ganz besonders wird sich dabei die Zunft der Rechtsanwälte gefreut haben, denn die können mit zahlreicher Kundschaft rechnen, weil die Spartengewerkschaften berechtigterweise gegen dieses Gesetz vorgehen werden. Joe geht davon aus, dass auch die GdF damit von der Partie sein wird. Obwohl sie auf den ersten Blick nichts zu befürchten hat; schließlich ist sie bei der DFS ja die „stärkere“ Gewerkschaft. Aber die GdF kämpft ja auch außerhalb der DFS für eine bessere Bezahlung und bessere Arbeitsverhältnisse unserer Kollegen an den Regionalflughäfen, bei den Vorfeldkontrollen, bei der Bundeswehr und bei den alliierten Streitkräften. Wobei Joe ein wenig überrascht war, dass in der Presse lediglich die Vereinigung Cockpit und die GdL in dieser Sache erwähnt wurden. Ob da unsere Pressearbeit noch verbessert werden muss?

Richtig erbost hat Joe jedoch, dass ausgerechnet eine SPD-Ministerin gegen Gewerkschaften vorgeht und versucht, ihnen das Todesglöckchen zu läuten. Wodurch Joe an den Kabarettisten Georg Schramm erinnert wurde. Bei den Figuren, in welche dieser bei seinen Auftritten immer wieder schlüpft, ist neben dem renitenten, altpreußischen Rentner Lothar Dombrowski und dem Bundeswehroffizier Oberstleutnant

von Sanftleben auch Drucker August, ein altes und offensichtlich an seiner Partei verzweifelndes SPD-Mitglied, den er einmal verkünden ließ: „Wir haben in unserem Ortsverein einen neuen Arbeitskreis gegründet – Sozialdemokraten in der SPD!“

Zunächst hatte sich Joe gefreut, dass es Airbus nach jahrelanger Verzögerung endlich gelungen ist, den ersten A400M an die Luftwaffe zu übergeben, so dass sich die Transallbesatzungen endlich auf ein neues Arbeitsgerät freuen dürfen. Schließlich sind die Flugzeuge älter als die Masse der Piloten. Doch dann musste Joe zu seinem Erstaunen feststellen, dass das Verteidigungsministerium insgesamt 161, in Worten: einhundertundeinundsechzig Mängel an dem brandneuen Flugzeug festgestellt hat. Hat man bei Airbus inzwischen verlernt, Flugzeuge zu bauen? Oder hätte man sich in Toulouse erst gar nicht auf das Abenteuer A400M einlassen sollen?

Wenn Joe sich die Entwicklung bei der Lufthansa anschaut, so weiß er nicht so richtig, wie er da seine Gefühle beschreiben soll. Besorgt neugierig wäre vielleicht der richtige Ausdruck. Da ist auf der einen Seite der Konflikt, den der Kranich mit seinen Piloten und dem Kabinenpersonal seit gefühlten ewigen Zeiten durchzustehen hat und auf der anderen Seite der Kampf gegen die „Billigflieger“ sowie gegen die Golf-Airlines. Das neue Lufthansamanagement hat ihrer Tochter Eurowings eine neue Rolle zugewiesen. Unter anderem, weil – wer hätte das gedacht – deren Piloten mit weniger Gehalt und geringeren Sozialleistungen zufrieden sein sollen als ihre Kollegen bei Lufthansa und Germanwings. Eurowings soll um rund 30% günstiger wirtschaften können als Germanwings. Dabei wird Eurowings als Subunternehmer für den Kranich tätig, der wiederum Sun Express als Subunternehmer einsetzt. Joe hat gelesen, dass Eurowings Flüge von Köln-Bonn in die Karibik und nach Bangkok für 299EUR anbieten soll. Hauptsache billig! In welcher Branche sind wir hier eigentlich gelandet?

Carsten Spohr und seine Truppe versuchen zudem, den Spagat zwischen einer „Billigfluggesellschaft“ auf der einen und

einer Premium-Airline auf anderen zu schaffen. Joe fragt sich, ob das gut geht. Weil die Lufthansa, also die Premium-Airline, natürlich auch wachsen und neue Strecken in ihr Programm aufnehmen muss. So hat Joe gelesen, dass Lufthansa nun auch nach Panama fliegen möchte. Sicherlich gibt es Passagiere, die von Deutschland (und von den Nachbarländern) dorthin fliegen wollen. Ob das jedoch reicht, einen A340 zu füllen? Joe erinnert dies an die gut alte PAN AM. Die hat zum Schluss jede Strecke geflogen, bei der kein Geld zu verdienen war. Außer bei jenen ihres „Internal German Service (IGS)“

Ein Problem, mit welchem sich nicht nur die Lufthansa, sondern alle deutschen Fluggesellschaften auseinander zu setzen haben, ist die Luftverkehrsabgabe. Joe ist der Meinung, dass sie abgeschafft werden sollte, da sie zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den deutschen und ausländischen Fluggesellschaften wie beispielsweise KLM, Air France oder Swiss führt. Ryanair hatte damals beschlossen, wegen dieser Steuer ihre innerdeutschen Verbindungen einzustellen. Doch nun ist Joe etwas erstaunt, dass Ryanair nun wieder auf innerdeutschen Strecken verkehren möchte. Und fragt sich, ob diese Luftverkehrsabgabe gar nicht das große Ungeheuer ist, als das es in der Presse verkauft wird. Oder ob es daran liegt, dass die Kosten bei Ryanair um einiges niedriger liegen als bei Lufthansa, Air Berlin, Germanwings und Co.? Weshalb die Iren diese Kröte deshalb besser verdauen können als die deutschen Airlines? Vielleicht ist Michael O'Leary auch zu Erkenntnis gekommen, dass das trotzig „dann flieg´ ich halt nicht mehr innerdeutsch“ sich als kontraproduktive Maßnahme entpuppt hat. Weil die Passagiere dann eben mit der Konkurrenz geflogen sind.

Erschrocken ist Joe über den offenen Brief, den die GdF an den DFS-Chef geschrieben hat. Joe möchte nicht im Detail auf diesen Brief eingehen; er ist auf der Homepage nachzulesen. Aber mit diesem Brief wird das Unbehagen Joes, das ihn hin und wieder befällt, wenn er die Politik und das Verhalten seiner Firma betrachtet, bestätigt. Ist das Tauwetter, das nach dem Ende der Ära Kaden eingesetzt hatte, schon wieder vorbei? Fragt sich

Joe



The Unmanned Systems Expo 2015

04.-06. Februar 2015, Den Haag



von
Jens Lehmann

Was gibt es Neues am „Drohnen-Himmel“? Nun – ziemlich viel, möchte man sagen. Die Entwicklungen auf dem Gebiet der vor allem kommerziell genutzten Drohnen gehen mit nach wie vor ungebremstem Enthusiasmus und atemberaubender Geschwindigkeit voran und alleine im Jahr 2014 kamen über 100 neue Drohnen auf den Markt, so dass inzwischen

mehr als 1800 verschiedene Drohnen weltweit bekannt sind. Im Rahmen seiner Tätigkeit als IFATCA SESAR Rep. sowie als „Drohnen-Beauftragter“ der GdF, konnte sich der Autor jedoch nicht nur ein Bild vom neusten Stand der Technik auf diesem Gebiet machen – es wurde der GdF bzw. der IFATCA auch die Möglichkeit eingeräumt, einen 30 minütigen Vortrag zum Thema „*Safe Integration of RPAS – A Challenge – An ATC Point of View*“ auf dieser Veranstaltung zu halten. Diese Präsentation fand sehr großen Anklang und wurde mit gespanntem Interesse verfolgt. Der Autor dieses Artikels nahm bereits im Oktober letzten Jahres im Rahmen einer ähnlichen Veranstaltung in Frankfurt an einer Podiumsdiskussion teil.

Leider stellte sich – wieder einmal – heraus, dass die überwältigende Mehrheit der Teilnehmer, Hersteller, Betreiber, Wissenschaftler, Ingenieure aber auch Hobby-Drohnenpiloten, nur ein „sehr eingeschränktes“ Wissen im Bereich Luftfahrt hat. Viele sind brillante Wissenschaftler und Ingenieure, kreative Köpfe mit überaus interessanten Ideen, die aber von der Fliegerei, ihren Auflagen, ihrer Struktur allgemein, ihren Regularien und Sicherheitsmechanismen sowie Anforderungen keine Ahnung haben.

Dies stellt insbesondere deshalb eine Herausforderung dar, weil eine Vielzahl von Herstellern und Betreibern von Drohnen mit Macht auf den Markt drängen und ihre Produkte sowie Dienstleistungen anbieten wollen.

Die Firma „Parrot“ erklärte, dass der Verkauf von Drohnen, insbesondere das Segment unter 20kg, ein immer größeres Geschäft ist und der Markt dafür immer größer wird. Alleine im Weihnachtsgeschäft 2014, wurden in Deutschland mehr als 30.000 Drohnen vom Typ „DGI Phantom“ verkauft. Der Hauptgrund dafür: Die Möglichkeit zu Filmen. Das Interesse an Drohnen würde wohl sehr schnell verblassen, wenn es nicht die „unglaublich spannende“ Möglichkeit gäbe, eine Videokamera daran zu hängen und alle erdenklichen Aufnahmen zu machen.

Doch genau da liegen auch die Gefahren: Mit dem Gebrauch einer (Hobby-) Drohne geht auch die Verpflichtung eines **verantwortungsvollen Umgangs** einher! Um eine Drohne aber verantwortungsvoll zu betreiben, müssen nicht nur allgemeine Regeln und Gesetze, zum Beispiel das Recht auf Privatsphäre oder das Recht an Bildern zur eigenen Person eingehalten werden. Auch sollten zumindest die Grundzüge der Regularien und Sicherheitsauflagen der Fliegerei sowie der Luftraumstruktur bekannt sein und befolgt werden. Eine erschreckend große Zahl an Videos sind im Internet zu finden, die klar beweisen, wie unvernünftig und verantwortungslos manche Menschen ihre Drohnen bzw. „Spielzeuge“ nutzen. So wurde von einem Hubschrauberpiloten der niederländischen Polizei ein Video gezeigt, bei dem eine Drohne kreuz und quer über den Flughafen Atatürk in Istanbul geflogen wurde.

Da man sich diesbezüglich wohl nicht auf die Vernunft und Einsicht der Käufer solcher Drohnen sondern vielmehr auf deren Unwissenheit oder gar Ignoranz verlassen kann, wurden verschiedene Möglichkeiten erörtert, wie damit in Zukunft umgegangen werden kann. Durch das Eingeständnis der Sicherheitsbehörden, unmöglich alles kontrollieren bzw. gegebenenfalls strafrechtlich verfolgen zu können, niemand kann schließlich immer und überall sein, müssen andere Mechanismen zur Schadensvermeidung ergriffen werden. Eine **Softwarelösung** erscheint derzeit das einzig mögliche Mittel. Drohnen sollten bereits herstellereitig so programmiert werden, dass sog. „no-fly-zones“ im System hinterlegt sind. Die Firma „DGI“ will diese Idee in Kürze für Washington DC umsetzen, nachdem eine Drohne ihres Typs „Phantom“ im Vorgarten des Weißen Hauses gelandet war und von Präsident Obama umgehend Maßnahmen gegen solche Vorkommnisse gefordert wurden. Solche Lösungen könnten dann nicht nur horizontal sondern auch vertikal zur Vermeidung bestimmter Lufträume umgesetzt werden.

Ein vielversprechender Ansatz.

Der „driving factor“ schlechthin für die immer weitere Verbreitung von Drohnen ist vor allem die zunehmende Miniaturisierung der Elektronik. Immer leichtere aber robuste Materialien in Verbindung mit immer kleineren und leichten Kameras liefern heute schon Fotos und Videos in brillantem, hochauflösendem HD, was eine Unzahl an Möglichkeiten eröffnet. Dabei wird auch klar, dass heutzutage nicht die Qualität der Daten das Problem darstellt, die notwendigen Sensoren dafür sind längst verfügbar, sondern einzig und allein die Verarbeitung und die Menge der anfallenden Daten.



Neben den fast unbegrenzten Anwendungsmöglichkeiten von Drohnen, wurden inzwischen die Medien als bedeutender, zukünftiger Markt identifiziert. Reporter können mit kleinen Drohnen bislang unmögliche Bilder und Videos von ihren Einsatzorten für ihre „breaking news“ produzieren, was insbesondere von Rettungs- und sonstigen Einsatzkräften sowie staatlichen Sicherheitsorganen mit zunehmender Sorge gesehen wird.

Sehr interessant aus Flugsicherungs-sicht war ein Vortrag der **CANSO**, Civil Air Navigation Services Organization. So wurde die Frage aufgeworfen, wie größere Drohnen an einem Flughafen integriert werden könnten. Alleine das Rollen auf einem Vorfeld und hin zur Startbahn stellt bislang ungelöste Herausforderungen dar. Viele Drohnen benötigen einen sog. „wing walker“ zur Sicherung der Tragflächen zu den Seiten, da dies sensorisch nicht erfasst bzw. abgesichert wird. Dies kann man sich im allgemeinen Flughafenbetrieb nur sehr schlecht vorstellen.

Andere noch zu klärende Fragen wären zum Beispiel, wie viel Staffeln Fluglotsen zwischen Drohnen und bemannten Flugzeugen sicherstellen müssen? Oder welche Art Wirbelschleppenstaffelung?

Es muss darüberhinaus klargestellt sein, dass jedes vorprogrammierte Verhalten dem ANSP bzw. der Flugsicherungsorganisation im Voraus bekannt gemacht wird, insbesondere bei Notfällen wie z. Bsp. dem C2 link loss.

Eine weitere Forderung an die Drohnenhersteller ist ein sog. „Flight Termination System (FTS)“. Dieses soll aktiviert werden können, wenn eine Drohne außer Kontrolle gerät. Dies muss dann aber autonom geschehen, da ja möglicherweise der C2-link, also der Kontakt zur Drohne, verloren wurde. Somit müssen Sensoren an Bord sein, die diesen Zustand erkennen und ggf. als letzten Ausweg einen CFIT, einen „controlled flight into terrain“ auslösen – was wiederum zahlreiche, aber völlig ungeklärte rechtliche Implikationen für mögliche Schäden am Boden mit sich bringt.

Auf Grund mangelnder Studien ist bislang ebenfalls völlig unklar, wie sich die Präsenz von quasi „unsichtbaren“ Drohnen auf Piloten in ihren Cockpits auswirkt. Diese offensichtliche aber visuell kaum erkennbare Gefahrenquelle könnte

insbesondere in sensiblen Phasen des Fluges wie Start und Landung erhebliche Auswirkungen auf die Psyche von Piloten haben.

Der CANSO Repräsentant betonte auch noch einmal die unbedingte Notwendigkeit von transparenten und umfassenden aber angemessenen Regeln für Drohnen und machte dabei auch klar, dass „uncontrolled“ airspace nicht gleichzeitig „unregulated“ airspace bedeutet. Das im kommenden März in Montreal durch die ICAO zu veröffentlichen „RPAS Manual“ kann nur ein weiterer Schritt auf dem Weg zu einem umfassenden aber auch risikoangepassten Regelwerk für den Betrieb von Drohnen sein. Ein gesonderter Bericht zu diesem neuen RPAS Manual, der neuen „Drohnen-Bibel“ wird zeitnah nach der Veröffentlichung erfolgen.

Last but not least soll noch erwähnt werden, dass es seit Beginn des Jahres eine „**GUTS**“ gibt, eine German UAS Test Site. Diese wurde bei der Firma Grob am Flugplatz Mattsies/Mindelheim, EDMN, eingerichtet. Zur weiteren Erforschung von VLOS und BVLOS (Beyond Visual Line of Sight) aller Arten von Drohnen bis 150kg, wurde dort eine 5x5km große ED-R bis 3000ft MSL eingerichtet und eine dauerhafte Fluggenehmigung durch das Luftamt erteilt. Die Betriebszeiten sind Mo-Fr. 0800-1500h und auf die Dauer von zunächst zwei Jahren ausgelegt bei ca. 20-50 Flugvorhaben pro Woche.

Es bleibt also festzuhalten, dass diese „RPAS Community“ ein überaus großes Interesse daran hat, auf diesen Multi-Milliarden-Euro-Markt zu drängen um Geschäfte damit zu machen. Die Anwendungsmöglichkeiten steigen durch die zunehmende Miniaturisierung der Elektronik bzw. der Sensoren immer weiter an.

Allerdings besteht auf der anderen Seite noch ein unglaublich hoher Aufklärungsbedarf für die zukünftigen Betreiber von Drohnen, um einen verantwortungsvollen Umgang mit ihren Luftfahrzeugen zu gewährleisten.

Nur wenn sichergestellt werden kann, dass Drohnen per se sicher zu fliegen sind und sowohl für das öffentliche Wohl als auch die Individualperson keine Gefahren ausgehen und klare Regeln bestehen, wird eine sichere Integration in den Luftraum möglich sein.

Wintercharter Innsbruck und Salzburg

An jedem Winterwochenende zwischen Dezember und Ende März verwandeln sich die sonst eher beschaulichen Flughäfen Innsbruck und Salzburg in stark frequentierte Skicharterflughäfen!



von
Thomas
Williges

Diverse Charterfluggesellschaften vor allem aus Großbritannien, Skandinavien und den Niederlanden sind dann Stammgäste in Österreich. Wo gewöhnlich auf den Ankunfts- und Abflugtafeln lediglich die Destinationen Wien und Frankfurt zu lesen sind, herrscht in der winterlichen Hochsaison Platzmangel, wenn sich Flüge aus London, Manchester, Birmingham, Bristol, Helsinki, Göteborg, Stockholm, Billund, Rotterdam oder Amsterdam im Halbstundentakt ankündigen. Dann sind die Vorfelder voll mit Flugzeugen von Monarch, Thomas Cook, Thomson, Flybe, Transavia und Finnair. Seit einigen Jahren sind auch Airlines aus Russland regelmäßig Wintergäste sowohl in Tirol als auch im Salzburger Land. So fliegen nicht nur Aeroflot und Transaero in der Wintersaison Gäste vornehmlich aus Moskau und St. Petersburg ein, sondern auch Sibir und Ural Airlines sind regelmäßige Gäste.

Vor allem an den Winterchartersamstagen stossen beide Flughäfen dann fast an ihre Kapazitätsgrenzen, da auch viele Business und Privatmaschinen die Airports ansteuern. Wo an normalen Tagen an beiden Flughäfen im Schnitt jeweils mit 50-60 Flugbewegungen pro Tag zu rechnen ist, zählt man an den Spitzentagen im Winter mehr als 250 Starts und Landungen.

So blickt der Tiroler Alpenairport **Innsbruck** seit Jahren regelmäßig auf erfreuliche Verkehrszahlen zurück. Es werden z.B. von Januar bis März regelmäßig etwa eine halbe Millionen Fluggäste abgefertigt, was in erster Linie dem Skitourismus zu verdanken ist.

Innsbruck verfügt über eine Start- und Landebahn (RWY 08/26) mit 2000 x 45 m und kann Flugzeuge bis zu einer Größe der Boeing 767 aufnehmen. Der Flughafen ist daher kleiner, als **Salzburgs** Airport Wolfgang Amadeus Mozart Österreichs, der mit 1,7 Mio. Passagieren pro Jahr der zweitgrößte Flughafen Österreichs ist.



Genau wie Innsbruck verfügt Salzburg nur über eine Start- und Landebahn (RWY 15/33), allerdings mit 2750 x 45 m bedeutend länger und kann daher auch große Flugzeuge wie die Boeing 747 aufnehmen. Im August 2003 wurde der Hangar 7 östlich der Piste feierlich mit einer Flugshow eröffnet. Es handelt sich dabei um ein Museum historischer Flugzeuge, die im gegenüberliegenden Hangar 8 gewartet werden. Betreiber ist die Firma The Flying Bulls.

Im Dezember 2003 wurde das neue Flughafen-Terminal 2 für den saisonalen Wintercharterverkehr eröffnet, um den Passagierkomfort für Wintertouristen zu erhöhen. Bis zum Jahr 2005 investierte der Flughafen 25 Millionen Euro, der Großteil davon wurde für Sicherheitsmaßnahmen aufgewendet. Am 4. Mai 2005 wird das Terminal 2 auch für den Linienverkehr geöffnet.

Vor allem durch seine Rolle als Eingangstor zu den wichtigsten Urlaubsregionen Westösterreichs erlangte der Salzburger Flughafen eine enorme volkswirtschaftliche Bedeutung. Nach Genf ist Salzburg Europas zweitwichtigste Ski-Charter-Destination! Salzburg ist zudem durch die drei großen Airline-Allianzen Star Alliance, oneworld und Skyteam bestens vernetzt.

Im Oktober 2011 wurde mit dem Bau eines neuen Towers begonnen, der 2014 fertiggestellt wurde. Er ist 53 Meter hoch und steht westlich des alten Towers.

Quelle: wikipedia, austrianaviation
Photos: Stefan Sonnenberg, Tis Meyer



One of these Days

Es gibt Tage, da scheint sich „Murphy’s Law“ nicht nur in einfacher, sondern gleich in mehrfacher Weise zu bestätigen. Wenn eines zum anderen kommt, sagt ein deutsches Sprichwort. Dass dieses Sprichwort hin und wieder seine Berechtigung hat, mussten die Towercontroller des Lester B. Pearson Airports von Toronto am späten Abend des 11. März 2013 erfahren. Es war „one of these days!“

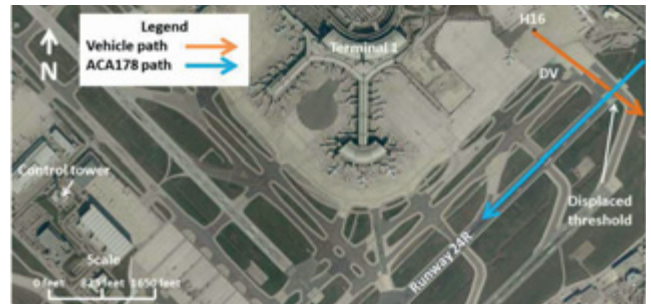


von
Werner
Fischbach

Der Zwischenfall begann damit, dass sich ein Wartungsfahrzeug der Sunwing Airlines beim Gate H16 in Bewegung setzte. Das ist eigentlich nichts Besonderes. Das Ungewöhnliche daran war, dass das Fahrzeug ohne den dafür zuständigen Fahrer, ein Wartungsingenieur der Fluggesellschaft „Sunwing Airlines“, seine Fahrt aufgenommen hatte. Der hatte kurzzeitig das Fahrzeug verlassen, um einen weiteren Mitarbeiter, der wegen des einsetzenden Regens beim Schließen einer Tür der B737-8K5 (C-FTLK) Probleme hatte und offensichtlich nicht so vorging, wie sich der Wartungsingenieur vorstellte, zu unterstützen. Das Fahrzeug hatte er auf der linken Seite in Höhe der Flugzeugnase geparkt, ging dann zur „Ground Power Unit“, die sich auf der rechten Seite der Boeing befand und betrat danach das Flugzeug, um das Cockpit noch einmal zu überprüfen. Als er die Boeing wieder verließ, war das Fahrzeug verschwunden.

Denn dummerweise hatte der Ingenieur beim Verlassen nicht nur vergessen, die Handbremse anzuziehen, sondern hatte den Motor im Leerlauf laufen lassen. Das Fahrzeug setzte sich alleine in Bewegung, kratzte dabei leicht den äußeren Teil der Triebwerksverkleidung, rollte unter der linken Tragfläche der Boeing hindurch, überquerte das Vorfeld und nahm mit einer Geschwindigkeit von ein bis fünf mph (ca. 1,6 bis acht km/h) Kurs auf die Piste 24R. Das Fahrzeug überquerte nahezu rechtwinklig die versetzte Schwelle der 24R, kreuzte danach die Rollbahn D7 und kam schließlich dahinter im Gras zum Stehen, nachdem es mit einem Rollbahnreflektor kollidiert war. Es hatte damit eine etwas ungewöhnliche „Runway Incursion“ ausgelöst.

Das Fahrzeug wurde 14 Minuten später gefunden; der Motor war immer noch in Betrieb, die automatische Gangschaltung befand sich in der Stellung „Drive“, die Scheinwerfer und Rücklichter als auch die auf dem Dach angebrachte Warnblinkleuchte waren eingeschaltet. Dass diese Leuchte nicht in voller Leistung strahlte und damit den vorgeschriebenen Kriterien nicht entsprach, ist für diesen Zwischenfall von untergeordneter Bedeutung; nicht jedoch, dass der Wartungsingenieur gegen die Vorschriften der „Greater Toronto Air-



➔ Darstellung des Zwischenfalls vom 11. März 2013.
Photo: TSB of Canada

ports Authority (GTAA)“ verstoßen hatte. Diese schreiben nämlich vor, dass beim Abstellen der Bodendienstfahrzeuge die automatische Schaltung entweder auf „Park“ oder auf „Neutral“ gesetzt, die Handbremse angezogen und der Motor ausgeschaltet werden müssen.

Unliebsame Überraschung für die Controller

Da auch am Lester B. Pearson Flughafen von Toronto der Verkehr in den Abendstunden nachlässt und der Zwischenfall sich kurz vor Mitternacht ereignet hatte, war auch die Platzkontrolle nicht voll besetzt. So befanden sich zum Zeitpunkt der „Runway Incursion“ lediglich drei Controller im Tower. Einer der beiden war für alle fünf Pisten zuständig („combined north and south tower“), der andere für sämtliche Rollbahnen („combined north and south ground“). Der dritte Controller nahm eine Aufgabe wahr, die im Untersuchungsbericht mit „post-handover monitoring“ beschrieben wird. Möglicherweise war er kurz zuvor abgelöst worden. Landungen wurden auf der Pisten 24R, Starts auf der 23 durchgeführt.

Unter anderem war der Tower mit einem Bodenradar (ASDE – Airport Surface Detection Equipment) ausgerüstet, mit welchem die Flugbewegungsflächen, nicht jedoch die Vorfelder und die Gate-Bereiche überwacht wurden. Diese Einschränkung ist dem Bemühen geschuldet, Störsignale („clutter“) beim ASDE zu vermeiden. Deshalb ist auch zu verstehen, weshalb das Sunwing-Fahrzeug erst vom ASDE erfasst wurde, nachdem dieses bereits 700 Fuß (ca. 213 m) auf seinen Weg zur Piste 24R zurückgelegt hatte. Erst nachdem das Fahrzeug den Punkt DV (siehe Karte) erreicht hatte,

nahm der Groundcontroller ein sich langsam bewegendes Ziel auf dem Bodenradar wahr. Da er über entsprechende Bewegungen von Flug- oder Fahrzeugen nicht unterrichtet war, nahm er deshalb an, dass es sich um ein Geisterziel („false target“) handelte. Darauf war er mit anderen Aufgaben befasst, so dass er erst zwei Minuten später einen weiteren Blick auf das ASDE warf. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Radarziel bereits auf der versetzten Schwelle der Piste 24R, worüber er den Towercontroller sofort informierte. Daraufhin überprüften beide die elektronische Kontrollstreifenanstellung und versuchten, das Ziel visuell zu erfassen; der dritte Controller nahm dabei ein Fernglas zu Hilfe. Doch diese Versuche waren nicht erfolgreich, da sich der Ort des Geschehens rund 1,4 Seemeilen (ca. 2,5 km) vom Tower entfernt befand und die Lichter des Terminals 1 die Stelle überstrahlten, so dass eine visuelle Identifizierung unmöglich war. Dazu kam, dass die Warnblinkanlage des Fahrzeugs wie bereits erwähnt nicht die vorgeschriebene Leuchtkraft entwickelte.

Dummerweise befand sich zu diesem Zeitpunkt eine Air Canada Embraer E-190 (C-FLWH), die als ACA 178 aus Edmonton kam, im kurzen Endteil der 24R. Der Controller reagierte sofort und wies die Besatzung an, den Fehlanflug einzuleiten („Air Canada 178, pull up and go around, sir“). Wie weit sich das Flugzeug von der Piste entfernt befand, ist dem Untersuchungsbericht nicht zu entnehmen. Wenn man jedoch die Umschrift des „Cockpit Voice Recorders (CVR)“ auswertet und einen Gleitweg von drei Grad zugrunde legt, muss sich die E-190 weniger als eine Seemeile von der Piste ent-

fernt befunden haben. Zu seiner Überraschung reagiert die Besatzung nicht auf seine Anweisung, so dass er diese sechs Sekunden später wiederholte („Air Canada 178, pull up and go around“). Allerdings erteilte er, was in dieser Situation durchaus nachzuvollziehen ist, diese Anweisung in einer etwas schnelleren Sprechweise, so dass diese von der Besatzung nicht vollständig verstanden wurde. Sie entschloss sich, den Flug fortzusetzen und setzte etwa 1 500 Fuß (ca. 457 m) hinter der versetzten Schwelle auf; das Fahrzeug hatte zu diesem Zeitpunkt die Piste offensichtlich schon überquert; die Controller konnten beobachten, wie sein Ziel am Rande der Rollbahn D7 vom ASDE verschwand. Nach der Landung fragte der Towercontroller die Besatzung, ob sie bei der Landung irgend etwas besonderes gesehen habe, was diese verneinte. Da die Lotsen jedoch immer noch nicht wussten, wem sie das ihnen unbekanntes Radarziel zuordnen sollten, informierten sie die Flughafengesellschaft. Die sich daraufhin auf die Suche machte und das unbemannte Fahrzeug nach 14 Minuten fand.

Fehlverhalten der Besatzung?

Nun stellt sich natürlich die Frage, weshalb die Embraerbesatzung die zweimalige Aufforderung, den Fehlanflug einzuleiten, nicht befolgte. Ganz sicherlich handelte sie nicht bewusst gegen die Anweisung des Controllers. Hätte sie dies getan, dann wäre sie für ihren Beruf denkbar ungeeignet und die Psychologen, die bei Air Canada bei der Rekrutierung des

→ Anweisungen zum „Go Around“ nicht befolgt –
Air Canada Embraer E-190 in Toronto. Photo: W. Fischbach



Time (UTC)	Source of message	Cockpit audio	Meaning	Aircraft position
03:38:57	Enhanced ground proximity warning system (EGPWS)-automated	"Approaching minimums"	Descent below decision height plus 80 feet	330 feet Radar altitude (876 feet above sea level(asl))
03:39:00	Pilot monitoring	"Stable"	The approach is stable	approx. 300 feet radar altitude
03:39:01	Pilot flying	"Roger"	Acknowledged	approx. 290 feet radar altitude
03:39:04	EGPWS-automated	"Minimums"	Descent below the decision height	250 feet radar altitude (796 feet asl), 4500 feet from the threshold
03:39:07	Pilot monitoring	"Runway in sight"	The runway is in sight visually	approx. 230 feet radar altitude
03:39:08	Pilot flying	"Landing"	Continuing the landing	approx. 220 feet Radar altitude
03:39:12	EGPWS-automated	"Two hundred"	Radio altimeter callout for descent below 200 feet	200 feet radar altitude, 2550 feet from the threshold
03:39:12	ATC	"erkæno 178, pull up and go around, sir"	Instruction to Air Canada 178 to go-around	200 feet radar altitude, 2550 feet from the threshold
03:39:19	ATC	"178, pull up and go around"	Second instruction to Air Canada 178 to go around	125 feet radar altitude, 1100 feet from the threshold
03:39:23	EGPWS-automated	"Fifty"	Radio altimeter callout for descent below 50 feet	50 feet radar altitude, approximately overhead the displaced threshold
03:39:26	EGPWS-automated	"Forty"	Radio altimeter callout for descent below 40 feet	40 feet agl radar altitude
03:39:27	EGPWS-automated	"Thirty"	Radio altimeter callout for descent below 30 feet	30 feet agl radar altitude
03:39:28	EGPWS-automated	"Twenty"	Radio altimeter callout for descent below 20 feet	20 feet agl radar altitude
03:39:30	EGPWS-automated	"Ten"	Radio altimeter callout for descent below 10 feet	10 feet agl radar altitude

The initial call from ATC instructing the aircraft to go around came almost simultaneously with the "two hundred" EGPWS callout; it went unnoticed by the flight crew.

→ Sprachaufzeichnung der letzten Minute vor der Landung. Photo: TSB of Canada

Pilotencorps ein Wörtchen mitzureden haben, hätten schlicht und einfach versagt. Dazu kommt, dass es sich bei den beiden Piloten um ziemlich erfahrene handelte. Der Kapitän hatte 14 500 Flugstunden (4 200 auf der E-190) in seinem Flugbuch stehen; der Co-Pilot sogar 26 000 (3 000 auf der E-190). Die Besatzung hielt die „Standard Operating Procedures (SOPs)“ ein und befolgte die Vorschriften der „Sterile Cockpit Rules“. Während ihrer Karriere hatten sie, so stellte TSB (Transportation Safety Board of Canada) in seinem Bericht fest, zahlreiche, von ATC angeordnete Fehlanflüge durchgeführt. „Pilot flying“ war übrigens der Co-Pilot.

Wie immer sind die Gründe für diesen Zwischenfall etwas komplexer als es auf den ersten Blick zu sein scheint. Nachdem die Besatzung für einen ILS-Anflug zur Piste 24R freigegeben worden war (leider ist dem TSB-Bericht nicht zu entnehmen, ob sie auch eine Landefreigabe erhalten hatten), bekam sie den Flughafen in einer Entfernung von etwa sieben Seemeilen in Sicht. Sieben Meilen vor ihnen befand sich ebenfalls eine E-190 der Air Canada (ACA 1126) und als diese die Piste verlassen hatte, hatten sie noch fünf Seemeilen zu fliegen. Was sich in der letzten Minute vor der Landung im Cockpit ereignete und weshalb die Besatzung den Anweisungen des Controllers nicht folgte, ist am besten der beigefügten Tabelle zu entnehmen. Denn genau zum Zeitpunkt, als vom Radiohöhenmesser die Höhe von 200 Fuß („two hundred“) ausgerufen wurde, erteilte der Controller die Anweisung, den Anflug abubrechen und den Fehlanflug einzuleiten. Doch da die Besatzung dies wegen des „Höhen-Call-Outs“ nicht mitbekommen hatte, setzte sie zur Überraschung des Controllers den Anflug fort. Von der zweiten, sechs Sekunden später erfolgten Anweisung hörte sie nur die Worte „go around“. Ohne feststellen zu können, ob dies ihnen gegolten hatte. Die Crew setzte ihren Anflug fort, wobei ihr natürlich angekreidet werden könnte, sie hätte es versäumt, sich zu erkundigen, ob mit dem „go around“ nun sie gemeint waren oder nicht. Aber kann man ihr das wirklich vorwerfen?

„Recognition-primed decision making (RPD)“ ist, so führt das TSB aus, ein bewährtes Modell, mit welchem zu erklären versucht wird, wie Menschen reagieren und schnelle und effiziente Maßnahmen in komplexen Situationen ergreifen. Danach werden Entscheidungen getroffen, die in einem mentalen Modell den bekannten Fakten entsprechen. Weshalb zum Beispiel der Controller bei der „Runway Incursion“ durch das ihm unbekanntes Fahrzeug mit einer „Go around“-Anweisung reagierte. Neue Fakten/Daten müssen jedoch erst aufgenommen und erkannt werden, auf ihre Relevanz überprüft und in ein auf den letzten Stand gebrachtes mentales Modell („updated mental model of operational status“) integriert werden. Doch dazu wird eine gewisse Zeit benötigt. Für eine Besatzung, die sich kurz vor dem Aufsetzen befindet, ist dies möglicherweise zu kurz. „Go around“-Anweisungen unter einer Höhe von weniger als 200 Fuß sind äußerst selten. Noch seltener sind sie, wenn der Grund hier-

für nicht ersichtlich ist. Die Embraerpiloten haben das die „Runway Incursion“ verursachende Fahrzeug ja nicht gesehen und konnten so einen Grund für die Anweisung zum Einleiten des Fehlanflugs nicht erkennen. Allerdings dürfte es dem Controller kaum möglich gewesen sein, den Grund für die „Go around“-Anweisung ausführlich darzulegen. Ferner ist nicht auszuschließen, dass selbst wenn die Besatzung der Anweisung des Controllers gefolgt wäre, der „Go around“ aufgrund ihrer Nähe zur Piste in einem „Touch-and-Go“ geendet hätte.

Expect the Unexpected

Manchmal kommt es anders als man denkt. Und hin und wieder kommt das eine zum anderen. Controller kennen dies zu genüge. Weil ein System zum unpassenden Moment seinen Geist aufgibt, weil es für eine bestimmte Situation nicht entsprechend konfiguriert wurde oder weil Piloten nicht das tun, was der Controller von ihnen erwartete. Und dann müssen sie eben entsprechend reagieren – möglichst schnell und effizient. Weil Murphy's Law („if anything can go wrong, it will go wrong“) seine Gültigkeit trotz fortschreitender Automatisierung nicht verlieren wird. So war das auch am Abend des 11. März 2013 in Toronto der Fall.

Dabei sollte nicht unerwähnt bleiben, dass bei ATC an diesem Abend noch ein weiteres System nicht jenen Zweck erfüllte, für den es eigentlich eingeführt worden war. Das System nennt sich RIMCAS („Runway Incursion Monitoring and Collision Avoidance System“) und soll Zwischenfälle wie den von Toronto eigentlich vermeiden. Ein derartiges System ist übrigens auch in Zürich im Einsatz. In Toronto wurde es für Anflüge auf die Pisten 23 und 24R sowie für Abflüge von der Piste 23 konfiguriert. Dabei werden die Controller in zwei Alarmstufen vor möglichen Konflikten, die in einer „Runway Incursion“ enden können, gewarnt (auf die Funktionsweise und die Warnstufen des Systems soll hier nicht eingegangen werden). Durch mehrere Umstände wurden die Alarmmeldungen des RIMCAS mit einer Verzögerung von sieben Sekunden generiert und da das RIMCAS des Groundcontrollers für die Piste 23 (und eben nicht für die 24R) konfiguriert war, wurden keine Warnmeldungen ausgegeben. Bleibt noch anzumerken, dass das ASDE aufgrund dieses Zwischenfalls im Sommer 2013 zu einem „Advanced Surface Movement Ground Control System (A-SMGCS)“ erweitert wurde.

So hat sich am 11. März 2013 in Toronto eine etwas ungewöhnliche „Runway Incursion“ ereignet, die glücklicherweise glimpflich verlaufen ist. Zu Schaden gekommen ist niemand und (fast) nichts. Außer dass das Nervenkostüm der Controller sehr wahrscheinlich kurzfristig in einen Zustand versetzt wurde, den man nicht unbedingt als stabil bezeichnen kann. „One of these days“ eben.

➔ *Ohne Kapitän im Cockpit – Delta MD-90 im Anflug auf Las Vegas. Photo: Eddie Maloney/Wikimedia by SA2.0*



Dieser Artikel wurde vor dem unfassbaren Absturz der Germanwings (4U9525) verfasst!

Draußen vor der Tür

„Nine Eleven“ ist daran schuld. Nämlich dass die Cockpittüren nicht nur gepanzert wurden, sondern auch während des gesamten Fluges geschlossen und verriegelt sein müssen. Mit anderen Worten – die Cockpits von Verkehrsflugzeugen sind seitdem so sicher wie der amerikanische Staatsschatz in Fort Knox. Ob dies der Weisheit letzter Schluss ist, sei dahin gestellt. So griff im Mai letzten Jahres das österreichische Luftfahrtnewsportal „Austrianwings“ dieses Problem auf und fragte, ob die nun verriegelten Cockpittüren nun wirklich notwendig sind und ob sie nicht etwa ein Sicherheitsrisiko darstellen könnten.

Man muss ja nicht unbedingt an den Fall jener Embraer 190 der mosambikanischen Fluggesellschaft LAM denken, bei welcher sich der Kapitän, nachdem der Co-Pilot die Toilette aufgesucht hatte, im Cockpit verbarriadierte und das Flugzeug in der Absicht, Selbstmord zu begehen, bewusst zum Absturz brachte. Alle 33 Insassen des Flugzeugs kamen dabei ums Leben. Aber es müssen ja nicht unbedingt Selbstmordabsichten sein. „Was geschieht“, so fragte sich „Austrianwings“, „wenn sich ein Pilot zur Toilette begibt und sein Kollege ... das Bewusstsein verliert oder verstirbt ... und der nun außerhalb des Flightdecks befindliche Pilot plötzlich keinen Zutritt zur Steuerzentrale des Flugzeugs hat?“ Gute Frage. Oder wenn, was in dem Beitrag ebenfalls ausgeführt wird, beide Piloten vorschriftswidrig hintereinander das Cockpit verlassen und die geöffnete Tür durch Turbulenzen oder aus Un-

achtsamkeit ins Schloss fällt. Dann ist das Flugzeug führerlos – obwohl sich zwei Piloten an Bord befinden.

Sicherlich mögen derartige Vorfälle äußerst selten vorkommen und von den Vertretern der Industrie und der Sicherheitsbehörden als unwahrscheinlich und irrelevant angesehen werden. Aber wie meinte McMurphy? „If anything can go wrong, it will go wrong!“ Und als ob Murphys Gesetz unbedingt bewiesen werden sollte, gelang es am 29. Januar dem Kapitän einer Delta MD-90, die als DAL 1651 von Minneapolis nach Las Vegas unterwegs war, nicht mehr, ins Cockpit zurückzukehren. Weshalb der Kapitän dieses verlassen hatte, ist den Meldungen nicht zu entnehmen. Daraufhin informierte er die Passagiere und meinte, sein Co-Pilot wäre durchaus in der Lage, das Flugzeug auch allein sicher zu landen. Was dieser denn auch tat – allerdings hatte er zuvor Luftnotlage erklärt und die Controller über die missliche Lage informiert. Ob sie DAL 1651 Vorrang eingeräumt haben, ist den Meldungen ebenfalls nicht zu entnehmen. Aber es ist anzunehmen.

Es könnte nur eine Frage der Zeit sein, meinte der „Austrian Wings“ – Autor, „bis ein Sicherheitssystem (es muss noch nicht einmal die Verriegelung der Cockpittüre sein, die steht hier nur stellvertretend für den seit dem 11. September immer mehr ausufernden Sicherheitswahn, dank dem sogar Piloten bei der Sicherheitskontrolle mitunter den Gürtel ablegen und ihre Schuhe ausziehen müssen ...) derart versagt, dass es Menschenleben kostet. Dann ist man zwar auch gestorben, aber immerhin gut geschützt vor Terroristen. Welch ein Trost.“

Wefis



→ **United B787 „Dreamliner“:** für ca. 4 Wochen setzte United Airlines den Dre-
amliner auf der Route Houston – Frankfurt ein, der hier bei der Landung auf
der Nordwest-Bahn am 12.03. aufgenommen wurde. **Photo: Thomas Williges**



→ **MEA Skyteam A320:** der in San Marino als T7-MRD registrierte A320 der liba-
nesischen MEA Middle East Airlines trägt die Farben der „Skyteam“-Allianz.
Hier ebenfalls am 12.03. in Frankfurt fotografiert. **Photo: Thomas Williges**



→ **Havana Air B737:** relativ neu auf dem Markt ist diese B737 der Havana
Air, die im Februar 2015 in Miami fotografiert wurde. Die Maschine war
vorher bei People Express im Einsatz. **Photo: Gerrit Griem**



→ **Aztec Beech 18:** diese seltene Beech 18 der Aztec Airways aus Florida wird
vorzugsweise zu Flügen auf die vorgelagerten Inseln eingesetzt und kam
dem Fotografen hier in Fort Lauderdale vor die Linse. **Photo: Michael
Stappen**



→ **Azul A330:** sicherlich sind einige Passagiere dieses farbenfrohen Azul
A330 aus Brasilien für das Kreuzfahrtschiff im Hintergrund vorgesehen.
Photo: Michael Stappen



→ **SP Cargo B727:** diese alte aber noch aktive Cargo-B727 mit dem Kennzei-
chen N909PG war früher u.a. auch bei Hapag-Lloyd im Einsatz. **Photo:
Michael Stappen**

Neues Luftfahrtamt der Bundeswehr in Betrieb

Eigentlich ist es ja vernünftig und nachvollziehbar, dass derjenige, der eine Dienstleistung erbringt, nicht selbst kontrolliert, ob das, was er da tut, den Vorschriften genügt und vor allem, wenn es sich dabei um den Luftverkehr geht, auch der Sicherheit dient. Dies war in Deutschland bei der Flugsicherung nicht immer so. Zumindest nicht bis zur letzten Konsequenz. Schließlich war die alte BFS ja eine Behörde und bei denen herrscht bekanntlich Recht und Ordnung. Die konnte schon selbst auf sich aufpassen! Mit den EU-Verordnungen zum „Single European Sky“ wurde die durchaus richtige Ansicht, die Tätigkeit des Flugsicherungsdienstleisters von den Aufgaben der Regulierungsbehörde strikt zu trennen, umgesetzt. Der DFS wurde das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zur Seite gestellt.

Bereits der frühere Verteidigungsminister Thomas de Maizière hatte 2012 eine Neuordnung des militärischen Luftfahrtbereichs angeordnet und die Bildung eines neuen Luftfahrtamtes der Bundeswehr verfügt. Das ging natürlich nicht von

heute auf morgen. Gut Ding will bekanntlich Weile haben. Am 15. September 2014 (!) wurde dann in Köln-Bonn die Abteilung Flugsicherheit in der Bundeswehr an den Leiter des Aufstellungsstabs des Luftfahrtamtes der Bundeswehr, Generalmajor Dr. Ansgar Rieks, übergeben. Das nicht mehr der Luftwaffe, sondern dem Generalinspekteur direkt untersteht. Das macht Sinn. Schließlich werden militärische Luftfahrzeuge nicht nur von der Luftwaffe, sondern auch vom Heer und der Marine betrieben.

Mit einem feierlichen Aufstellungsappell wurde am 7. Januar 2015 das LufABw, so das Kürzel des Amtes, von Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen offiziell zum Leben erweckt. Das LufABw ist in Köln-Bonn zuhause, die Dienstposten werden zu zwei Drittel von Soldaten aller drei Teilstreitkräfte und zu einem Dritten von Zivilangestellten besetzt. Die Aufgaben des Generals für Flugsicherheit werden dabei in das Amt integriert, während die Durchführung der Flugverkehrsdienste bei der Luftwaffe vom Kommando der Luftwaffe, beim Heer von der Division Schnelle Kräfte (DSK)

→ *Verteidigungsministerin von der Leyen beim Aufstellungsappell des neuen Luftfahrtamtes der Bundeswehr.*

Photo: Bundeswehr/Jana Neumann



und bei der Marine vom Marinekommando wahrgenommen wird.

Neben der Zulassung von militärischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtgerät unterliegt dem LufABw, so die Luftwaffe in einer – zugegeben nicht ganz frischen – Pressemeldung, auch die Regelung des militärischen Flugbetriebs in Deutschland und die Lizenzierung des Personals.

Was bedeutet dies für die militärische Flugsicherung und unsere militärischen Kollegen? Viel ändern wird sich für sie wohl nicht. Die Instrumenten- und Sichtflugverfahren werden, so der Pressestab des LufABw, weiterhin durch das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr (AFsBw) bzw. „der ab dem 01.07.2015 zuständigen Nachfolgeorganisation erstellt.“ Wie diese Nachfolgeorganisation aussehen und welchen Namen sie tragen wird, wurde leider nicht verraten. Wer weiß, vielleicht unterliegt das ja noch der Geheimhaltung – die Mitarbeiter der Unternehmenszentrale werden dies schon noch rechtzeitig erfahren. Schließlich müssen sie

ja bei zivil-militärischen Belangen ihre Ansprechpartner haben. Und die werden wohl dieselben sein wie beim AFsBw (falls sich da etwas ändern sollte). Und was die Lizenzierung der militärischen Controller und Flugdienstberater betrifft, so obliegt dem Luftfahrtamt der Bundeswehr die grundlegende Regulierung und Standardisierung, was auch die Verfahren hinsichtlich der Erteilung, Erweiterung, Verlängerung und eventuell auch die Widerrufung der erforderlichen Erlaubnisse und Berechtigungen umfasst. Die Bundeswehr schafft für ihren Flugbetrieb eine neue, SES-konforme Organisation, die sich auf die Tätigkeit unserer militärischen Kollegen so gut wie nicht auswirken wird. Wobei der alte Sponstpruch „stell Dir vor, es ist Krieg und keiner geht hin“ in ein „wir haben ein neues Amt, aber keiner merkt’s“ abgewandelt werden könnte.

Bleibt zum Schluss noch die ketzerische Frage: Könnten die Aufgaben des LufABw nicht auch vom LBA und dem BAF übernommen werden?

WeFis

Photo: Dopke/Bundeswehr



Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion „Pilot und Flugzeug“

Luftrecht: ZUP in Deutschland Die Zuverlässigkeitsprüfung: War da nicht mal was mit Terrorismus?

Autor: Jan Brill

Die bei Piloten und anderen Betroffenen aus gutem Grund wenig geschätzte Zuverlässigkeitsprüfung (ZUP) sollte uns bei Inkrafttreten des Luftsicherheitsgesetzes am 15. Januar 2005 einmal vor terroristischen Eingriffen in den Luftverkehr schützen. Terroristen hat man erwartungsgemäß keine gefunden. Dafür hat sich die „ZUP“ aber in den letzten zehn Jahren zum Universalwerkzeug entwickelt, mit dem Behörden die Bürger gängeln und unter Druck setzen können – und das nach höchst willkürlichen Kriterien.

Vom Tower geholt. Wegen eines Verkehrsdelikts muss ein junger Controller am Flughafen Paderborn-Lippstadt seinen Job aufgeben. Seine fachliche Eignung steht nicht in Frage, Schuld am Berufsverbot ist die Zuverlässigkeitsprüfung, die uns eigentlich einmal vor Terroristen schützen sollte, in der Praxis aber längst zur juristischen Allzweckwaffe geworden ist.

© Paderborn-Lippstadt Airport



Am 28. Februar 2014 begeht Philipp U. einen Fehler. Einen großen Fehler. Auf dem Höhepunkt einer durch eine unglückliche Beziehung ausgelösten Lebenskrise setzt er sich betrunken in sein Auto und fährt los. Nicht etwa „leicht alkoholisiert“, sondern – auf Deutsch gesagt – schwer besoffen. Mit 1,8 Promille landet er in einer Rechtskurve in der linken Leitplanke. Sein Fahrzeug wird schwer beschädigt. Er hält jedoch nicht an, sondern setzt die Fahrt fort.

Erst als sein Auto kurz danach aufgrund der starken Beschädigung nicht mehr kann, hält er an und verständigt einen Abschleppdienst, der dann die Polizei ruft.

Philipp U. ist Fluglotse. Als er wieder bei Verstand ist, wird ihm klar, dass ihm hier nicht etwa eine „Unachtsamkeit“ oder ein „Fehler“ unterlaufen ist, sondern dass er mehrere schwere Verkehrsstraftaten aneinandergereiht hat. Fahren unter Alkoholeinfluss, Entfernen vom Unfallort und dann sogar erneutes Fahren unter Alkoholeinfluss.

Für den jungen Mann Mitte 20 ist das ein deutliches Zeichen, dass sich sein Leben ändern muss. Und zwar grundsätzlich. Er beendet die für die Lebenskrise ursächliche Beziehung. Er reduziert seinen Alkoholkonsum auf null. Er sucht Hilfe bei einem Psychologen, um zu erörtern, wie ihm – einem bislang gesetzestreu und gewissenhaften Mann in einem verantwortungsvollen und schönen Beruf – eine solche Reihe von schwersten Fehlern unterlaufen konnte. Den resultierenden Strafbefehl für die Verkehrsdelikte nimmt er unwidersprochen hin. Und seinen Arbeitgeber, die DFS-Tochter „The Tower Company“, setzt er frühzeitig über die Vorgänge in Kenntnis.

Nun ist Philipp U. natürlich nicht nur ein Trunkenheitsfahrer. Er ist auch ein geschätzter und äußerst zuverlässiger Mitarbeiter in dem DFS-Tochterunternehmen, das sich auf ATC-Dienstleistungen an Regionalflughäfen spezialisiert hat. Sein Arbeitgeber hält also zu ihm. Bei seiner Familie findet er die Unterstützung, die er zur Bewältigung der Lebenskrise braucht.

Unter allen Aspekten, die jetzt im Leben des jungen Mannes zusammenkommen: nämlich

- Beendigung der unglücklichen Beziehung,
 - Scham über die Tat,
 - grundsätzliche Änderung der Lebensumstände,
 - Sicherstellung der weiteren Unterstützung des Arbeitgebers durch weiterhin ausgezeichnete Arbeit,
- wäre wohl die Frage einer Verbindung ausgerechnet zum Terrorismus nicht die naheliegendste Sorge von Philipp U. und seinen Freunden und Kollegen gewesen.

Für die Bezirksregierung Münster, in der Person des Dezenten Luftsicherheit und Fluglärm Klaus Greinert, scheint dies jedoch eine durchaus plausible Überlegung zu sein.

Am 23. Mai 2014 bittet er im Wege einer Anhörung um Stellungnahme. Philipp U. erklärt seine damaligen Lebensumstände und wie umfassend er diese inzwischen geändert hat. Greinert zeigt sich davon unbeeindruckt und entzieht ihm am 19. November 2014 die Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 7 Luftsicherheitsgesetz.

Für Philipp U. bedeutet dies ein sofortiges Berufsverbot, da er ohne ZUP nicht mehr in den Sicherheitsbereich des Flughafens und damit an seinen Arbeitsplatz im Tower gehen darf.

Greinert begründet den Entzug der ZUP wie folgt:

In Ihrem Schreiben geben Sie an, dass Sie sich zu der Tatzeit in einer Lebenskrise befanden und dadurch begannen mehr Alkohol zu trinken. Nach diesem Unfall geben Sie an, dass Sie Ihr Leben verändert haben. Dafür haben Sie einen Psychotherapeuten aufgesucht und Ihr Trinkverhalten wieder normalisiert. Außerdem betonten Sie, dass Sie niemals unter Alkoholeinfluss gearbeitet haben und sich über Ihre verantwortungsvolle Arbeit bewusst waren. Außerdem haben Sie als Anlage ein Schreiben Ihres Arbeitgebers, The Tower Company vom 11.06.2014 beigefügt. Darin bescheinigt dieser, dass Sie ein zuverlässiger Mitarbeiter sind, der seiner Arbeit stets sicher, korrekt und effizient nachkommt.

Bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit ist zu prüfen, ob der Antragsteller nach dem Gesamtbild seiner Persönlichkeit das erforderliche Maß an Verantwortungsbewusstsein und Selbstbeherrschung aufbringt, um selbst bei Inaussichtstellen von Vorteilen oder Androhung von Nachteilen die Belange der Sicherheit des Luftverkehrs zu wahren.

Zuverlässig ist der, der die Gewähr dafür bietet, die ihm obliegenden Pflichten zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs jederzeit in vollem Umfang zu erfüllen.

Nach Prüfung und Auswertung des Sachverhaltes und unter der Gesamtwürdigung des Akteninhaltes kann nicht mit der im Hinblick auf den Schutz des Luftverkehrs erforderlichen Sicherheit davon ausgegangen werden, dass Sie sich in Zukunft auch in Stresssituationen gesetzestreu verhalten werden.

Greinert begnügt sich allerdings nicht damit, die vergangenen Taten zu bewerten, er spekuliert auch fleißig über die Gewohnheiten von Philipp U.:

Dazu kommt allerdings noch nach den Feststellungen der Polizei vor Ort, dass Sie keine Ausfallerscheinungen hatten, trotz der sehr hohen Alkoholkonzentration. Dennoch konnten bei Ihnen zwar Gleichgewichtsprobleme festgestellt werden, allerdings keine geistigen oder kommunikativen Beeinträchtigungen, was auf eine Alkoholgewöhnung hindeutet.

In der Folge resümiert er:

Die Respektierung der geltenden Regeln sind für den reibungslosen Ablauf im luftrechtlichen, beruflichen aber auch im privaten Bereich wichtig. Auch in schwierigen Situationen darf man sich nicht über geltendes Recht hinwegsetzen. Bei dem in der Vergangenheit durch die Strafverfolgungsbehörden gemeldeten und dokumentiertem Verhalten kommt bei Ihnen ein Mangel an Rechtsbewusstsein zum Ausdruck, der sich negativ auf das Gesamtbild Ihrer Persönlichkeit auswirkt.

Somit führen nach Gesamtwürdigung des Sachverhalts und Beurteilung der vorliegenden Umstände die Ausführungen zu keiner Entlastung und entkräften die Zweifel nicht.

Jeglichen positiven Leumund, z.B. des Arbeitgebers, wischt Greinert vom Tisch. In einer späteren Stellungnahme gegenüber dem Verwaltungsgericht Münster schreibt er:

Ein tadelloses Verhalten im Beruf kann von jedem Arbeitnehmer erwartet werden und resultiert allein schon aus seinen arbeitsvertraglichen Pflichten, kann daher nicht zu einer anderen Einschätzung der Situation führen.

Legt man diese Sichtweise zugrunde, ist schwer vorstellbar, welche Umstände überhaupt jemals zur Entkräftung von Zweifeln an der Zuverlässigkeit führen könnten.

Wir dachten am Beginn der Recherche zu diesem Fall zunächst an eine grobe Übertreibung des Regierungspräsidiums Münster. Wir mussten jedoch feststellen, dass Greinert sich – zumindest mit seiner Begründung – durchaus im Rahmen der aktuellen Auslegung und Rechtsprechung zur ZUP bewegt.

Dem Gesetzgeber genügen bereits „geringe Zweifel“ zum Entzug der ZUP. Und geringe Zweifel sind ein derart niedriger juristischer Standard, dass beinahe jedes Fehlverhalten hinreichend sein kann.

Bezug zum Terrorismus?

Unsere Vorstellung, dass die ZUP irgendwas mit Terrorismus zu tun habe, wurde durch die Rechtsprechung und Praxis der deutschen Behörden und Gerichte in den letzten zehn Jahren gründlich widerlegt.

Durch die inzwischen von vielen Verwaltungsgerichten flächig geteilte Annahme der Erpressbarkeit, hat sich die ZUP in den letzten Jahren zu einer ganz und gar allgemeinen charakterlichen Beurteilung gewandelt. Jeder, der – wie Greinert schreibt – im beruflichen oder privaten Bereich Regelverstöße begangen hat, kann mit dieser Konstruktion als unzuver-

lässig angesehen werden, da dies „geringe Zweifel“ begründet, ob er es in einer Stresssituation mit den Regeln der Luftsicherheit nicht ebenfalls so hält.

Dass sich besoffen ins Auto zu setzen andere Gründe und andere psychologische Auslöser haben kann, als dem netten ISIS-Terroristen von nebenan mal eben seinen Flughafenausweis zu leihen, damit der richtig einen draufmachen kann, das scheint der deutschen Rechtsprechung nicht zu dämmern.

So wurde in Bayern am 5. Dezember 2011 der ZUP-Entzug für einen Unternehmer bestätigt, der einen Fehler in seinem Jahresabschluss beging und damit Steuern und Abgaben um rund 14.000 Euro verkürzte. Das Bayerische Verwaltungsgericht Regensburg begründete dies so (Az. RO 8 K 11.677):

Die Zuverlässigkeit im luftverkehrsrechtlichen Sinne ist bereits dann zu verneinen, wenn hieran auch nur geringe Zweifel bestehen, da das gerade beim Luftverkehr hohe Gefährdungspotential und die Hochrangigkeit der zu schützenden Rechtsgüter dies erfordert.

Das Bundesverwaltungsgericht bestätigt letztlich in ständiger Rechtsprechung, dass Bezugspunkt der Überprüfung der Zuverlässigkeit sein muss, ob Grund für die Annahme besteht, beim Überprüften sei aktuell oder künftig ein Verstoß gerade gegen die Anforderungen zur Wahrung der Sicherheit des Luftverkehrs zu befürchten.

Entsprechend ist der Grad der ZUP-relevanten Verfehlungen nur durch den Grad der Weltfremde beschränkt, den deutsche Behörden und Gerichte bei der Anwendung dieses juristischen Allzweckwerkzeugs aufzubringen bereit sind. Ausdrücklich weisen andere Entscheidungen auch darauf hin, dass eine rechtskräftige Verurteilung gar nicht notwendig sei. Ermittlungen und Verdachtsmomente reichen völlig aus, ebenso wie Einstellungen gegen Geldauflage.

Hat der Behördenmitarbeiter einmal auch nur „geringe Zweifel“, können diese auch vor einem wohlmeinenden Gericht praktisch nicht mehr ausgeräumt werden, da selbst jahrzehntelanges Wohlverhalten schlicht als selbstverständlich angesehen wird und damit nicht mehr ins Gewicht fällt. Das ist eine echte Machtposition und verunmöglicht eine auch nur halbwegs ausgewogene Betrachtung der Persönlichkeit ebenso, wie eine realistische Prognose.

Verhandlung

Entsprechend verlief auch die Verhandlung in Sachen Philipp U. vor dem Verwaltungsgericht Minden am 18. Februar 2015.

Richter Dr. Hans-Jörg Korte trat Philipp U. mit hörbarem Verständnis gegenüber und erklärte zunächst, sich selber auch „durch diese Mühle drehen“ lassen zu müssen.

Er referierte im Anschluss über die Rechtslage und über den Umstand, dass eben geringe Zweifel schon ausreichen, um die ZUP zu entziehen. „Eine Ermessenserwägung findet nicht statt und Folgen werden nicht in den Blick genommen“, erklärte der Richter. „Eine strafrechtliche Verurteilung begründe aber immer Zweifel“, erklärte Korte und die Frage sei nur, ob es Umstände gebe, die diesen Zweifel entkräften könnten.

Solche Umstände wollte Behördenvertreter Greinert aber nicht gelten lassen.

Der Anwalt von Philipp U. erwähnte dann nochmals den bislang unbescholtenen Lebenswandel seines Mandanten und den Umstand, dass eine Prognose ausschlaggebend sei, ob der Betroffene in der Zukunft fähig sei, den Anforderungen der Zuverlässigkeit zu genügen. Auch lebe sein Mandant in geordneten persönlichen und finanziellen Verhältnissen, eine Erpressbarkeit sei daher auch deshalb zu verneinen.

Greinert, seiner Sache sicher, referierte eher lustlos den Standpunkt seiner Behörde: Es lägen aus der Verkehrsstrafat eben Anhaltspunkte vor, die darauf hindeuten würden, dass sich Philipp U. in Stresssituationen nicht immer richtig verhalte, daher sei die Zuverlässigkeit abzulehnen.

Das Gericht zog sich daraufhin zur Beratung zurück, aus der es nach nur wenigen Minuten wiederkam. Sichtlich bemüht, einen gangbaren Weg zu finden, erklärte Korte: „Wir wollen nichts unversucht lassen“, und fragte Behördenvertreter Greinert, wie lange er dem Kläger denn das Verkehrsdelikt vorhalten und die Zuverlässigkeit verneinen wolle. Schließlich werde das Delikt nach fünf Jahren aus dem polizeilichen Führungszeugnis des Betroffenen getilgt.

Greinert sagte daraufhin wörtlich, dass er „nach vier Jahren den Antrag des U. nicht mehr ausschließlich negativ bewerten würde“.

Richter Korte, erwiderte in diesem Moment mit hörbarer Enttäuschung, dass er darauf keinen sinnvollen Vergleichsvorschlag unterbreiten könne.

Wir wissen nicht, ob Greinert wirklich glaubt, dass sich Philipp U. unter irgendwelchen denkbaren Umständen dem Terrorismus zuwendet oder diesen begünstigt.

Dass Dezernent Greinert hier den Vizepräsident des Verwaltungsgerichts Dr. Hans-Jörg Korte aber derart abblitzen ließ, zeigt aus unserer Sicht zwei Dinge: Seine offensichtliche Machtposition scheint den Behördenvertreter hier nicht allzu sehr zu bekümmern und Greinert war seiner Sache sehr sicher.

Tatsächlich fiel die Entscheidung denn auch entsprechend aus. Die Klage von Philipp U. wurde abgewiesen, der Entzug der ZUP hat damit Bestand, das Berufsverbot für Philipp U. somit auch.



Die mündliche Begründung verlief dann eng entlang jener de facto Textbausteine, die man in vielen vergleichbaren Urteilen und Entscheidungen lesen muss.

Folgen

Wenn es überhaupt einen positiven Aspekt gibt, dann den, dass hier der Arbeitgeber, die „Tower Company“, bislang hinter ihrem Mitarbeiter Philipp U. steht. Nicht nur, dass das Unternehmen dem Mitarbeiter einen positiven Leumund ausstellte, zahlreiche Kollegen und Vorgesetzte des Lotsen waren zur Verhandlung nach Minden gekommen und fingen den sichtlich bestürzten Kläger nach der Verhandlung auf. Auch ist Philipp U. nicht arbeitslos. Die Tower Company beschäftigt ihn zurzeit im Innendienst in Langen.

Wie im wahrsten Sinn des Wortes willkürlich der Ablauf und die Bewertung dieser Ereignisse sind, zeigen zwei bemerkenswerte Umstände:

1. Philipp U. könnte sofort in jedem EU-Land außer in Deutschland wieder als Lotse tätig werden.
2. Hätte Philipp U. keinen Privatpilotenschein, würde er heute noch ganz normal auf dem Turm in Paderborn/Lippstadt seinen Dienst verrichten.

Vor allem der Umstand No. 2 bedarf der Erklärung: Denn in den Zuständigkeitsbereich des RP-Münster kam Philipp U. nur durch seinen PPL. Ohne Pilotenlizenz wäre für ihn die Luftsicherheitsbehörde am Niederlassungsort seines Arbeitgebers zuständig. Und das ist für DFS- und TTC-Mitarbeiter das Polizeipräsidium Frankfurt.



Das Polizeipräsidium Frankfurt am Main ist mit seiner Zuständigkeit über den gesamten Frankfurter Flughafen, DFS und große Teile der Lufthansa die mit Abstand größte Luftsicherheitsbehörde Deutschlands.

Und da man es bei der Polizei eben auch ab und zu mal mit richtigen Kriminellen zu tun hat, sind die Abwägungen und Zuverlässigkeits-Zweifel da sehr viel – nunja – lebensnäher als bei einer reinen Verwaltungsbehörde wie dem RP Münster.

Möglicherweise hat der RP-Münster in seinem unbestrittenen Dienstefier dem betroffenen Lotsen hier aber auch einen Gefallen getan. Denn man entzog Philipp U. natürlich mit der ZUP auch gleich noch den PPL. Damit fällt Philipp U. aber in der behördlichen Zuständigkeit wieder zurück ans Polizeipräsidium Frankfurt.

Und dort kann er nach Ablauf eines Jahres, also im November 2015, wieder einen neuen Antrag auf Zuverlässigkeitsüberprüfung stellen, der – so die bisherige Praxis – angesichts einer Straßenverkehrs-Verurteilung von 55 Tagessätzen und eines ansonsten vollkommen unbescholtenen Lebenslaufs wohl sicher etwas lebensnäher geprüft wird als in Münster.

Fazit

Wer auch immer bei der Einführung der ZUP dachte, dass dieses Instrument etwas mit Terrorismus oder schweren Straftaten zu tun hat und ihn als unbescholtenen und gesetzestreuem Bürger nicht betrifft, der sieht sich getäuscht.

Längst ist in der Bewertung solcher Vorgänge die Grenze von 90 Tagessätzen, nach der man gem. § 53 BZRG als „nicht vorbestraft“ bzw. „unbestraft“ gilt, gefallen. Im Fall von Philipp U. reichen 55 Tagessätze.

Längst sind auch Steuer-, Wirtschafts- und Insolvenzvergehen nach Ansicht der Behörden geeignet, die ZUP zu entziehen. Ein Fehler in der Bilanz oder eine verpasste Frist können einen Unternehmer sehr schnell in diese Region bringen und eine rechtskräftige Verurteilung braucht man auch nicht mehr.

Mit der bemerkenswerten Konstruktion der Erpressbarkeit und dem extrem niedrigen Standard der „geringen Zweifel“ ist die ZUP zur juristischen Allzweckwaffe geworden.

Niemand möchte das Verhalten von Philipp U. bagatellisieren oder gar entschuldigen. Wer von sich jedoch behaupten kann, in seinem Leben noch nie ähnlich gravierende Fehler im beruflichen oder privaten Bereich begangen zu haben, der ist zu beneiden. Der Autor kann dies für sich jedenfalls nicht behaupten.

Und rechtlich ist der Rahmen auch keineswegs auf Vergehen oder Straftaten begrenzt. Auch wiederholte Ordnungswidrigkeiten eignen sich vortrefflich, um in den Köpfen von Behördenmitarbeitern Zweifel zu erzeugen. Die Praxis der Zuverlässigkeitsprüfung nach § 7 LuftSIG, befördert damit eine Auswahl nach zwei Kriterien:

- Heilige und
- Menschen, die bei ihren größten Fehlern nicht erwischt wurden.

Beides kann nicht im Sinne der Gerechtigkeit oder auch nur der Luftsicherheit sein.

Was den Autor an diesem Vorgang besonders befremdet, ist die buchstäbliche Unmenschlichkeit der durch Greinert hier angewendeten Sichtweise. Denn Fehler zu machen ist menschlich. Das soll nicht bedeuten, dass jeder einfach mal zwei Straftaten „frei bekommt“ oder dass die Trunkenheitsfahrt nur „halb so wild“ sei. Ganz und gar nicht. Niemand bestreitet die Richtigkeit einer Strafe – auch einer harten Strafe – für dieses Verhalten.

Aber bei der ZUP geht es um eine Prognose. Diese Prognose auf Basis eines Einzelereignisses anzustellen und alle anderen Aspekte wie den bislang völlig unbescholtenen Lebenslauf außer Acht zu lassen, das ist im Wortsinne unmenschlich, denn niemand kann in seiner Persönlichkeit auf ein Einzelereignis – positiv oder negativ – reduziert werden.

Das ist der Unterschied in der Sicht- und Arbeitsweise zwischen dem Polizeipräsidium Frankfurt und der Bezirksregierung Münster. Nicht die Frage, wie schlimm die Trunkenheitsfahrt war. Sie war schlimm. Es geht aber vielmehr die Frage, ob man die durch das LuftSIG geforderte Prognose auf einem einzigen Augenblick im Leben des Betroffenen aufbauen kann.

AEROTELEGRAPH.COM

Mandarin in Peking

Lotsen sprechen kein Englisch

Samstag, 7. März 2015 – 15:44

Laura Frommberg

Ausländische Fluglinien beklagen sich über die Flugsicherung in Peking. Die Lotsen seien manchmal verwirrt und würden in der falschen Sprache kommunizieren.

Für die einheimischen Piloten ist es eine angenehme Sache: Die Flugsicherung an Pekings internationalem Flughafen Beijing Capital International Airport spricht mit Crews chinesischer Fluggesellschaften Mandarin. Mit ausländischen Piloten sprechen sie Englisch. Doch die haben sich nun beschwert. Sie verlangen, dass Englisch für alle Fluggesellschaften Pflicht wird.

Der Grund: Oft führe die Zweisprachigkeit zu Verwirrung, beklagen sie sich. Vor allem, wenn es zu gefährlichen Situationen komme, in denen die Lotsen schnell reagieren müssen, komme es gelegentlich zu Verwechslungen. Es sei wichtig, dass es für alle beteiligten Piloten eine einheitliche Sprache im Funkverkehr gebe. Vom Flughafen in Peking hieß es gegenüber dem Portal Air Transport World nur, dass die Sprachregelung sich bewährt habe. Mehr wolle man zum Thema nicht sagen.

Auch in Frankreich mehrsprachig

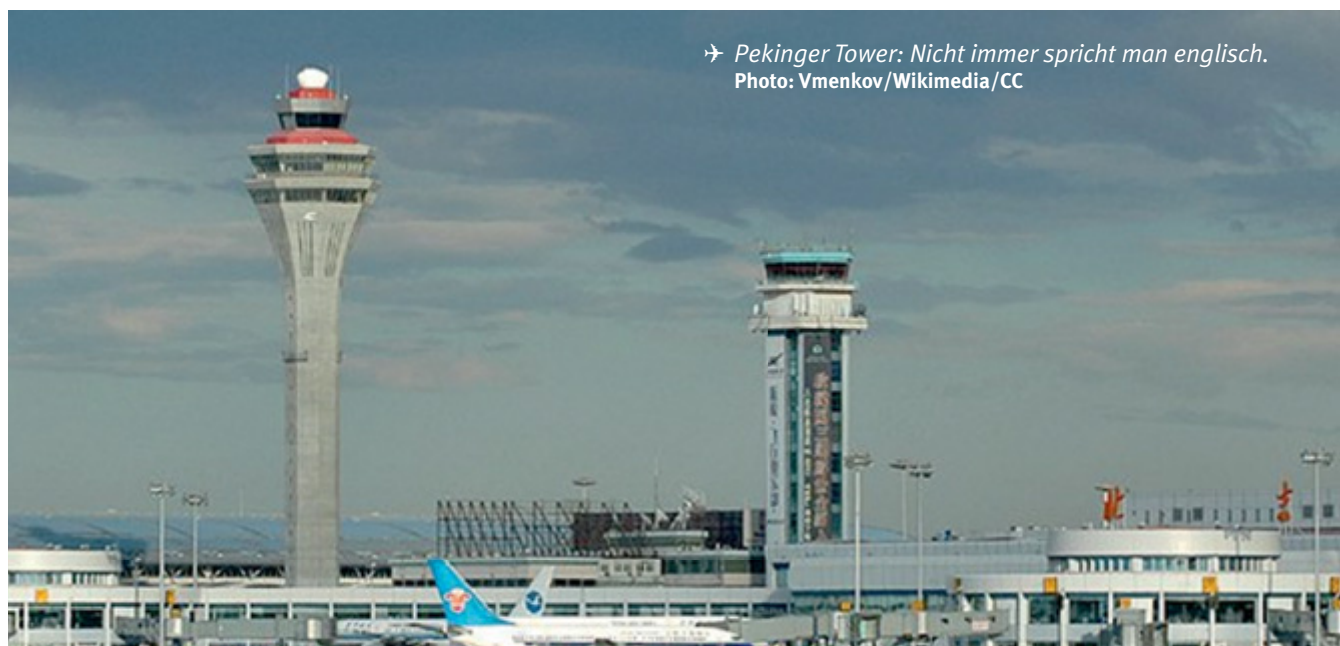
China ist nicht das einzige Land, in dem die Luftfahrt mehrsprachig ist. Auch in einigen europäischen Ländern wird in

der Landessprache gefunkt – so zum Beispiel in Russland, Spanien oder Frankreich. Aber: jeder Linienpilot und Fluglotse muss die englische Flugfunksprache beherrschen. Ein russischer Pilot soll ja auch in Paris landen können.

Und auch Englisch schützt vor Problemen nicht. Mangelhafte Englischkenntnisse gelten bei diversen heiklen Situationen der Luftfahrt als Auslöser. So kollidierte ein polnischer Pilot 2009 beispielsweise über Heathrow beinahe mit einem anderen Jet, weil er die Anweisungen des Kontrollturms nicht verstanden hatte. 2003 ließen israelische Lotsen einen kasachischen Kapitän nicht landen, weil sie ihn für betrunken hielten. In Wahrheit sprach er einfach miserables Englisch. Besonders schlimm ging ein Unglück 1996 über Indien aus. Weil sie sich kaum verständigen konnten, stießen die Piloten einer B747 von Saudi Airlines und eine Iljuschin Il-76-Frachtmaschine zusammen.

Sprache zentral in Krisensituationen

Eine Studie zweier slowakischer Wissenschaftler von der Universität Kosice machte die Kommunikation als zentrales Element in Krisensituationen aus. Daher sei die Beherrschung der Luftfahrt-Sprache Englisch eine zentrale Voraussetzung, folgern die Autoren.



→ Peking Tower: Nicht immer spricht man englisch.
Photo: Vmenkov/Wikimedia/CC



Qatar Airways erhält zweiten A350 XWB

Qatar Airways, weltweiter Erstkunde des A350 XWB, hat das zweite der zukunftsweisenden Flugzeuge Anfang März in ihre Flotte aufgenommen. Damit fliegt die Fünf-Sterne Fluggesellschaft nun exklusiv zweimal täglich ab Frankfurt mit einem A350 XWB.

Die historische Einführung des ersten kommerziellen A350 XWB-Fluges von Qatar Airways fand im Januar 2015 ebenfalls in Frankfurt statt. Nachdem nun auch der zweite A350 XWB in Betrieb genommen wurde, erwartet die Airline drei weitere Flugzeuge im Juni, Juli und August dieses Jahres. Diese sind für die Strecke Doha – Singapur vorgesehen.

„Wir freuen uns, den zweiten A350 XWB weniger als zwei Monate nach der historischen Einführung der ersten Maschine entgegenzunehmen. Der A350 XWB hat sich sowohl im technischen Sinne als auch aus der Fluggastperspektive als ein großartiges Flugzeug erwiesen. Wir sind zuversichtlich, dass dies auch weiterhin so bleiben wird, wenn wir weitere Modelle in unsere Flotte aufnehmen. Der A350 XWB setzt neue Maßstäbe in Bezug auf Komfort und Reiseerlebnis. Daher freuen wir uns, unsere Fluggäste an Bord des neuen A350 XWB begrüßen zu dürfen, damit diese unseren renommierten Fünf-Sterne Service genießen können“, kommentiert Qatar Airways Group Chief Executive Akbar Al Baker.

Quelle: Qatar Airways

Photo: Thomas Williges

✈ ✈ AIRLINES



Es stand in der „Cape Times“ (Kapstadt) am 5.2.2015



QUALITY CONTROL. Qhawe Mamana and Kidibone Maselompana have seized the opportunity to train as air traffic controllers in Kempton Park. Picture: BONGIWE MCHUNU

THINGS LOOKING UP FOR 24 YOUNG WOMEN



von Emmi Enneper

Vor 5 Jahren durfte ich mal die Flugsicherung (Terminal Control, APP und TWR) in Kapstadt besuchen und war sehr erstaunt, auf welchem hohen technischen Ausrüstungsstand man dort war. Das Verkehrsaufkommen war ziemlich hoch; Mischverkehr mit vielen kleinen Privatfliegern in Ausbildung am Flugplatz in „Cape Town“. Dieser Verkehr beanspruchte von den knapp 15 Angestellten höchste Konzentration.

Die Prognosen für Südafrika sagen eine deutliche Zunahme des dortigen Verkehrs voraus und entsprechend dieser Entwicklung wird es auch einen erhöhten Personalbedarf geben. Immer mehr Schwarz-Afrikaner interessieren sich für die Luftfahrt und entschließen sich für eine Berufswahl bei der dortigen Flugsicherung. Die Einstellungsbedingungen und Auswahlprüfungen scheinen dem europäischen Standard zu entsprechen. Die Durchfallquote bei den Prüfungen erinnert stark an die deutschen Verhältnisse: Von 400 Bewerbern schaffen nur 20 die hohen Arbeitsanforderungen zu erfüllen.

Aber diese jungen Damen (siehe Bild) werden sagen können:

Born to control traffic in the sky of South Africa





Photo: Stefan Sonnenberg



REDAKTIONS- SCHLUSS

Ausgabe 3/2015
20. Mai 2015

IMPRESSUM

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Matthias Maas, Jan Janocha,
Axel Dannenberg, Jörg Biermann,
Joachim Nolte, Alexander
Schwassmann, Oliver Wessollek,
Roman Schütz, Jonathan Boetig,
Andreas Schmelzer, Thorsten Wehe,
Thomas Williges, Werner Fischbach,
Harry Helbig, Emmi Enneper,
Achim Krüger, Frank Schuchardt,
Gerrit Griem, Rainer Bexten,
Michael Stappen, Tis Meyer,
Stefan Sonnenberg

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

Cover: Stefan Sonnenberg

U4: Achim Krüger

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

Druck:
ColorDruck Solutions GmbH
Gutenbergstraße 4
69181 Leimen

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

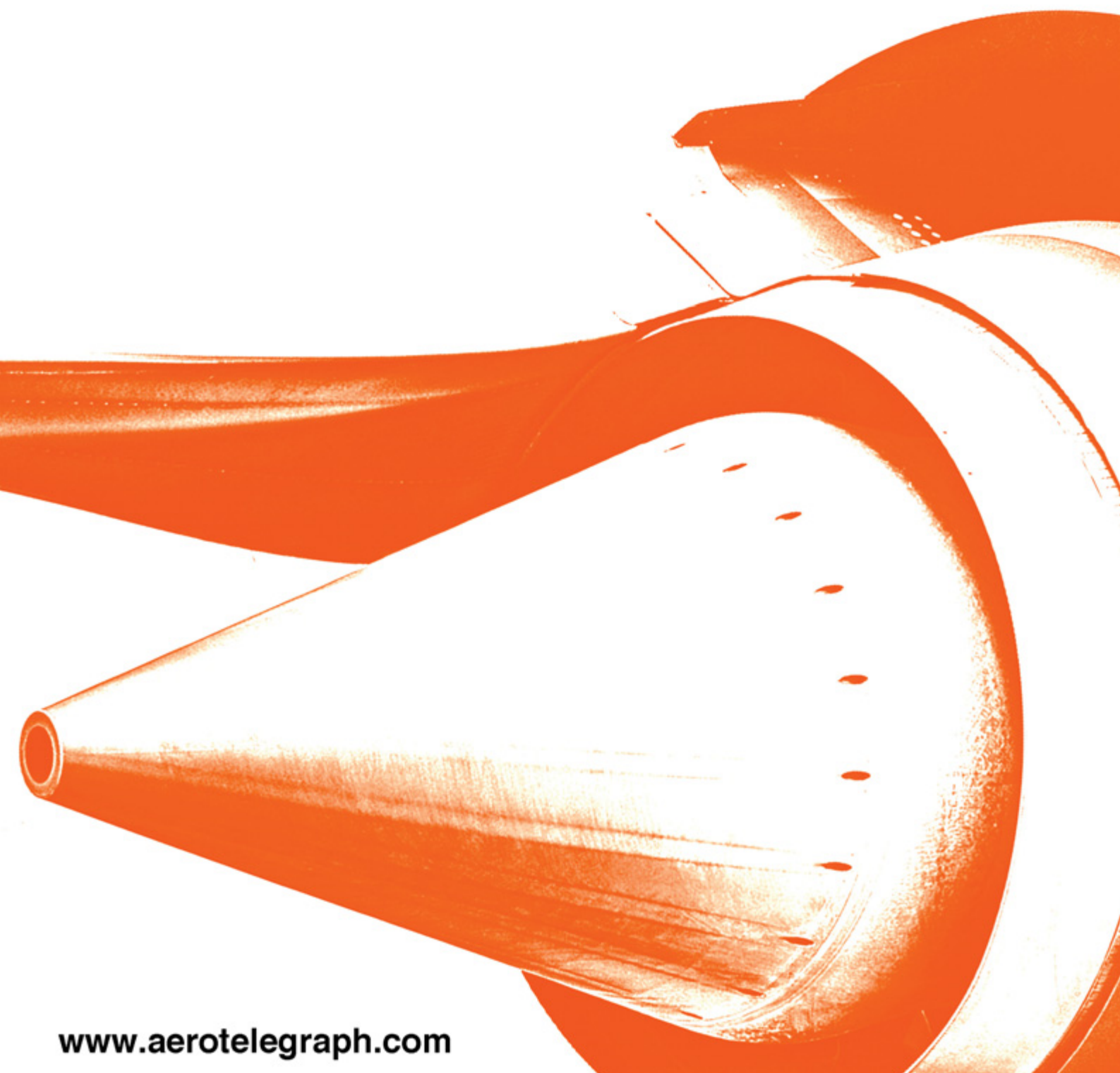
Die mit Namen oder Namenszeichen veröffentlichten Artikel stellen nicht unbedingt und in allen Teilen den Standpunkt der GdF oder der Redaktion dar, sondern die persönliche Meinung des/der Verfasser.

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

ISSN 0015-4563

**Die stärksten News und Hintergründe
zur Luftfahrt - aktuell, verständlich, umfassend**

aero[®]
TELEGRAPH.



www.aerotelegraph.com



Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe meldeten sämtliche Nachrichtenagenturen den Absturz des Germanwings Airbus A320 in Südfrankreich. Die schlimme Nachricht erschütterte alle Bereiche der Luftfahrt. Die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) möchte allen Angehörigen, Freunden und Bekannten der Passagiere und der Besatzung unser tiefes Mitgefühl ausdrücken. Wir trauern um die Opfer dieses unfassbaren Unglückes.

der Vorstand der GdF

die Redaktion „der flugleiter“