

der flugleiter



FABEC
So weit – so gut?



SES
Zumindest optisch



Karlsruhe
100 Tage VAFORIT



FSBD
Jahrestagung 2011

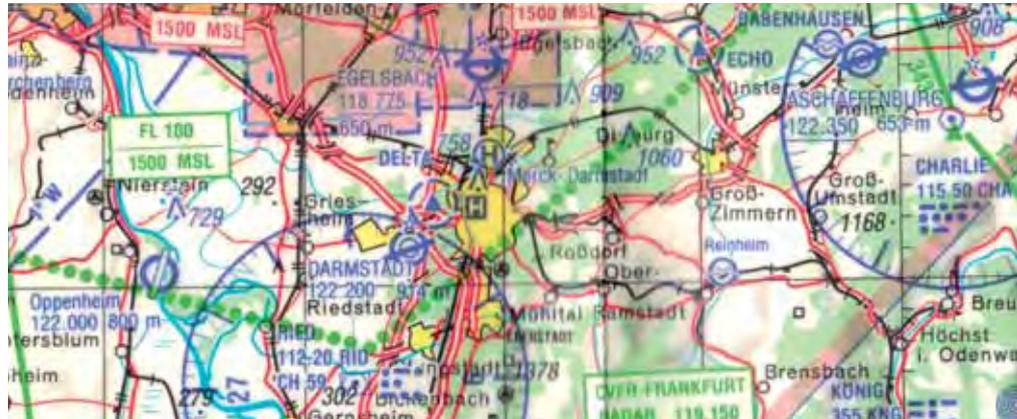


Sicherheit-Lärmschutz-Kapazität
Der Lotse im Dilemma



zur Bundesdelegiertenkonferenz 2011 vom 23. bis 24. September in Darmstadt

Ort: Hotel Maritim, Rheinstraße 105 in Darmstadt



Tagesordnung (1. Entwurf)

- P.1: Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden
- P.2: Wahl und Einsatz der Tagungsleitung
- P.3: Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung
- P.4: Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5: **Berichte**
 - P.5.1: Bericht des Bundesvorstands
 - P.5.2: Bericht Bilanz 2010
 - P.5.3: Bericht des Kontroll- und Beschwerdeausschusses
 - P.5.4: Bericht Vermögensverwaltung
 - P.5.5: Bericht Revisionskommission
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8: **Bundesvorstandswahlen**
 - P.8.1: Vorstand Kommunikation
 - P.8.2: Vorstand Tarif und Recht
 - P.8.3: Schatzmeister/in
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.10: **Tarifpolitik**
 - P.10.1: Bericht aus der Tarifkommission
- P.11: **Interne Organisation**
 - P.11.1: Budget 2012
 - P.11.2: Organisation GdF / Geschäftsstelle
 - P.11.3: Zusammenarbeit mit Verbänden/Gewerkschaften
 - P.11.4: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 - P.11.5: Gewerkschaftszeitschrift „der flugleiter“
 - P.11.6: Interne Kommunikation
 - P.11.7: Homepage
 - P.11.8: Bundesdelegiertenkonferenz 2012
- P.12: Verschiedenes
- P.13: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz 2011

- ☉ Alle Delegierten der GdF werden gebeten, der Geschäftsstelle ihre Teilnahme bis einschließlich 30. Mai 2011 mitzuteilen.
- ☉ Anträge sollten der Antragskommission bis spätestens 15. Juli 2011 schriftlich vorliegen.

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



6 Aus dem Vorstand



19 GdF Aktuell



26 ATC Aktuell



32 DFS Aktuell

- Editorial**
05 | von Michael Schäfer
- Aus dem Vorstand**
06 | Situation der spanischen Fluglotsen
- Aus der Geschäftsstelle**
12 | Axel Dannenberg – Vorwort
12 | Termine GdF
- Aus der Tarifkommission**
14 | Bericht der Tarifkommission
- FSTD**
15 | 2. Treffen von FS-Technikern und FS-Ingenieuren aus Deutschland und den Niederlanden
16 | Quo vadis Technik
17 | Termine FSTD Vorstand
- 18 | Joe's Corner**
- GdF Aktuell**
19 | FSBD – Bundesfachbereichskonferenz Nürnberg
- Grassroute**
22 | Bill Clintons Erkenntnisse und Churchills Einsichten
- Ehemalige**
24 | Ein Besuch bei einem Ex-Kollegen
25 | Zum Tod von Wilfried Rühling
- ATC Aktuell**
26 | FABEC
29 | „VoLMuK“ oder: wie man eine der Top-Kontrollzentralen Deutschlands zerschlägt
30 | Sicherheit – Lärmschutz – Kapazität
- DFS Aktuell**
32 | 100 Tage VAFORIT
35 | DFS – Wieder mehr Flugverkehr
- News**
36 | Geduld ist gefragt
- Safety**
37 | Cancelling Take-off Clearance
38 | Vereinigung Cockpit fordert Überarbeitung der Gesetze für Flugdienstzeiten
- 39 | Bücher**
- 41 | Für Sie gelesen**
- 45 | Last Call**
- Presse & PR**
45 | Hilfsprojekt „Out of Dansha“
- 46 | Last Minute**



Communique Amsterdam, 9th March 2011

MARC is extremely disappointed with FABEC, as the project has now reached complete paralysis. All six States have now apparently backed down from their responsibility to reach a common position on service provision. They are satisfied with the “FABEC State Treaty”, and seem to have abandoned the very idea of a Declaration of Intent. Not one of them has had the courage to answer the only true question: how can FABEC providers become one? There is no institutional road-map, neither a final objective.

Much is expected from FABEC. Yet, as long as States and providers think national, stall and avoid their responsibilities, hardly anything will come out of it. FABEC will go on taking over existing programs and projects, and re-label them as FABEC initiatives. Despite massive investments in money as

well as in human resources, that will be all. Our message has never varied since the beginning of FABEC. There is only one way to turn FABEC into a reality. Build a single public provider for FABEC airspace, from ground to unlimited, placed under States' ownership and supervision.

Together, the trade unions and professional associations gathered in MARC re-affirm their solidarity and commitment to build one single public provider for FABEC. Staff cannot decide on its own about the future of service provision in FABEC. This is not our role, but we face our responsibilities. We think international rather than national. To act as one, you have to decide that you must be one. We are ready, and willing, but apparently we are the only ones....

WIR SUCHEN

Ehemalige oder aktive FVK Wachleiter/ erfahrene FVK Lotsen

für eine nebenberufliche Tätigkeit als Dozent/in
und/oder zukünftige
TRM-Trainer/in.

Sie haben die Human Factors verinnerlicht und
das Team Resource Management ist für Sie
ebenfalls der Schlüssel zu Sozialkompetenz,
erfolgreicher Teamwork und Zufriedenheit im
Beruf? Dann freuen wir uns auf Ihre Nachricht.

Info unter CRM/TRM-Training auf:

www.stressmanagers.de oder senden Sie Ihre
Bewerbung an TRM-Training@stressmanagers.de





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

Vor einigen Wochen habe ich an gleicher Stelle über die Situation und Entwicklung in Spanien berichtet. Dieser Entwicklung, nach Konfrontation und Eskalation bis hin zum Ausrufen des Alarmzustandes, wurde nun mit Unterstützung eines Mediators ein Ende bereitet und Ergebnisse erzielt. Ergebnisse, die die Arbeitsbedingungen unserer spanischen Kolleginnen und Kollegen brutal zum Negativen verändern.

An dieser Stelle möchte ich nicht auf alle Ergebnisse eingehen, bezweifle jedoch ausdrücklich, dass eine nun festgelegte Altersgrenze von 67 Jahren für spanische Lotsen die Sicherheit im spanischen Luftraum garantiert. Arbeitswissenschaftliche Gutachten und Erfahrungen belegen diesbezüglich deutlich das Gegenteil.

Was führt zu solchen Eskalationen und wie kann man dem begegnen?

Das Grundproblem, im Umgang miteinander, ist viel tiefgründiger und lässt sich vermehrt sowohl auf andere Flugsicherungsanbieter, ausdrücklich auch auf die DFS, als auch auf politisch begründete Unterfangen am Beispiel der Entwicklungen des FABEC, aber auch auf Diskussionen in Arbeitnehmerorganisationen ausweiten.

Grundsätzlich erhält man nach Konfrontationen Ergebnisse. Ergebnisse sind aber in den meisten Fällen keine Lösungen. Durch Spruch erzielte Ergebnisse mögen, nach einer Eskalation, zunächst entspannen und beruhigen, wirken allerdings nur kurzfristig, lösen aber sicherlich keine im Kern immer noch vorhandenen Problemstellungen.



Nachhaltige Effekte lassen sich ausschließlich aus gemeinsam entwickelten Lösungen der Verhandlungspartner erzielen, die dann aber auch so umgesetzt werden müssen. Selbstverständlich sind Arbeitskampfmaßnahmen ein geeignetes Mittel, um Lösungen herbei zu führen oder diese zu befördern und nicht ausschließlich der Konfrontation dienen.

Ein weiteres Beispiel von nicht zielorientierten Lösungsfindungen spiegelt die Entwicklung im FABEC wider. Während sich die Gewerkschaftsvertreter in MARC, nach zum Teil sehr schwierigen Diskussionen, lösungsorientiert zusammengefunden haben, verhindert die Konfrontation auf Staaten- und ANSP- Ebene den gewünschten Fortschritt sowohl auf fachlicher- als auch organisatorischer Ebene.

Letztendlich, oder eher zuallererst, betrifft dies auch die gewerkschaftsinterne Diskussion! Die interne Meinungsfindung muss offen, das heißt auch konträr, ganz sicher aber lösungsorientiert und eben nicht konfrontativ geführt werden! Nur so können wir die vor uns liegenden Herausforderungen annehmen und im Sinne unserer Mitglieder erfolgreich bewältigen.

Michael Schäfer
Bundesvorsitzender

EDITORIAL



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

ergänzend zu den Berichten in der letzten Ausgabe des „der flugleiter“ möchten wir euch hiermit weitergehende Hintergründe und Entwicklungen zur Situation der spanischen Fluglotsen geben. Desweiteren haben wir in dieser Info einige rechtliche Betrachtungen diesbezüglich, bezogen auf Deutschland und die DFS, angestellt. Eines vorweg; in Deutschland wäre eine vergleichbare Eskalation wie in Spanien nicht möglich, da mit der Verfassung nicht vereinbar!



Ein Beitrag von Michael Schäfer, Nastassja Fischer und Axel Dannenberg

Zu den Fakten in Spanien:

Die spanische Fluglotsenorganisation USCA und der zivile spanische Flughafen- und Flugsicherungsbetreiber AENA schlossen 1999 einen fünfjährigen Tarifvertrag, der am 31.12.2004 endete. Seit dieser Zeit wurde, begleitet von Arbeitskampfmaßnahmen, in mehr als 65 Verhandlungsrunden über einen Zeitraum von 6 Jahren, erfolglos versucht, einen Neuabschluss zu vereinbaren. In diesem Zeitraum hat AENA bewusst ein hohes Personaldefizit in Kauf genommen und versucht dieses über eine, zugegebenermaßen sehr hohe Überstundenvergütung zu kompensieren. Besonders an kleineren Flughäfen, die im Sommer eine sehr hohe, im Winter aber sehr geringe Verkehrslast zu bewältigen hatten schien dies für AENA sinnvoll, da Überstundenzahlungen günstiger waren als notwendiges Personal nachzuführen.

Da AENA auch Flughafenbetreiber ist und bedingt durch den hohen Verkehrszuwachs Investitionen an den Flughäfen vorzunehmen waren, geriet AENA immer mehr in finanzielle Schieflage. Unwiderrspochen stehen allein für die Flughafeninvestitionen Schulden in Höhe von 12 Milliarden Euro im Raum. Diese Schulden stören natürlich gerade zu einem Zeitpunkt, wo die spanische Regierung plant AENA zu privatisieren. So kamen die spanische Regierung und AENA überein, der eigenen Bevölkerung zu erklären, dass der Grund allen Übels die Fluglotsenvergütung inklusive der anfallenden Überstundenzuschläge sei!

Die spanische und internationale Presse nahm dies gerne auf und unterstützte, auf Stammtischniveau ohne Berücksichtigung von Fakten, den politischen Druck auf die Fluglotsen. Im Januar 2010 wurden durch das sogenannte Royal decree 01 die Arbeitsbedingungen unserer spanischen Kollegen erheblich verschlechtert. Die jährliche Arbeitszeit wurde von 1200 Stunden auf 1750 Stunden erhöht, die Vergütung deutlich (um bis zu 70%) reduziert und die teuren Überstunden auf 80 pro Jahr beschränkt. Weitere Verhandlungen blieben erfolglos. Daraufhin stimmten im August 2010 92% der USCA Mitglieder für Arbeitskampfmaßnahmen. Der spanische Staat sah sich als Folge genötigt durch ein zweites Royal decree die jährliche Arbeitszeit auf 1670 plus maximal 80 Überstunden zu begrenzen. In der Folge erschienen Anfang Dezember 2010 viele spanische Kolleginnen und Kollegen nicht mehr zur Arbeit, was erhebliche Auswirkungen auf den spanischen Luftverkehr nach sich zog. Ohne rechtliche Prüfung, ob dieser Arbeitskampf berechtigt oder legal gewesen war, übernahm das spanische Militär die Kontrolle über die Flugsicherung, nachdem der Alarmzustand erklärt wurde.

Dabei ist hervorzuheben, dass die Lotsen mit Waffengewalt zur Arbeit gezwungen worden sind. Die Militärpolizei hat die Kolleginnen und Kollegen unter Androhung von Gefängnisstrafe zu Hause abgeholt und war auch in den Diensträumen mit Waffen vertreten. Ledige Kolleginnen und Kollegen durften die Dienstgebäude nicht verlassen und mussten auf Feldbetten campieren. Zugriffe auf die Konten der Fluglotsen wurde sichergestellt, um mögliche Schadensersatzansprüche begleichen zu können.

Die Menschen sind weiterhin gemütlich nach Spanien in den Urlaub geflogen und die Medien haben sich in einer nicht nachvollziehbaren Weise zurückgehalten. Es muss deutlich gesagt werden, zum gleichen Zeitpunkt wurden mitten in Europa Menschen mit Waffengewalt zur Arbeit gezwungen.



Das Militär hat sich inzwischen zurückgezogen und die Kontrolle wieder an AENA zurückgegeben. Mit Hilfe eines Mediators konnte der Tarifkonflikt inzwischen beendet werden.

Photos: Internet

Natürlich entstehen nach diesen unglaublichen Vorgängen Fragen, die beantwortet werden müssen:

- Kann uns so etwas in Deutschland auch passieren?
- Gibt es europäische Gesetze oder eine europäische Verfassung, die durch die spanische Vorgehensweise gebrochen wurden?
- Kann die Bundeswehr oder der Staat uns zur Arbeit zwingen (auch andere Berufszweige)

Wir haben einen kleinen Baukasten mit Informationen zu verschiedenen Grundrechten und Gesetzen zusammengestellt:

Streikrecht und Notstandsgesetzgebung in Deutschland

Artikel 9 Abs. 3 Grundgesetz (Koalitionsfreiheit)

„Das Recht zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen Vereinigungen zu bilden, ist für jedermann und für alle Berufe gewährleistet. Abreden, die dieses Recht einschränken oder zu behindern suchen, sind nichtig, hierauf gerichtete Maßnahmen rechtswidrig. **Maßnahmen nach den Artikeln 12a, 35 Abs. 2 und 3, Art. 87 a Abs. 4 und Artikel 91 dürfen sich nicht gegen Arbeitskämpfe zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen von Vereinigungen im Sinne des Satzes 1 geführt werden.**“

Mit welchen Maßnahmen könnte einem flächendeckenden Streik der Fluglotsen in Deutschland unter Umständen begegnet werden? Kann durch Notstandsgesetze das Streikrecht, dem Verfassungsrang eingeräumt wird, eingeschränkt werden?

1. Allgemeines

Artikel 9 Grundgesetz enthält mit der Vereinigungsfreiheit (Abs. 1) und der Koalitionsfreiheit (Abs. 3) zwei selbständige Grundrechte. Der uns hier interessierende Abs. 3 schützt Vereinigungen, deren Zweck in der Wahrnehmung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen besteht. Im Arbeitsrecht ist das Grundrecht der Koalitionsfreiheit

von erheblicher Bedeutung, schließlich garantiert es den frei gebildeten Koalitionen das Recht, die materiellen Arbeitsbedingungen in einem von staatlicher Rechtssetzung freien Raum in eigener Verantwortung durch unabdingbare Gesamtvereinbarungen sinnvoll zu ordnen. Die Koalitionsfreiheit enthält neben einem subjektiven Abwehrrecht zugleich eine objektive Wertentscheidung, insbesondere für den Kernbestand des Tarifvertrags-Systems.

Vom Schutzbereich dieses Grundrechts umfasst sind jedermann und alle Berufe. Auch die Koalition selbst wird in ihrem Bestand geschützt, in ihrer organisatorischen Ausgestaltung und in ihrer Betätigung, soweit diese gerade in der Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen besteht. Die koalitionsmäßige Betätigung ist verfassungsmäßig nicht nur insoweit verbürgt, als diese für die Erhaltung und Sicherung der Existenz der Koalition als unerlässlich betrachtet werden muss. Vielmehr erstreckt sich der Schutz der Koalitionsfreiheit auf alle koalitionsspezifischen Verhaltensweisen.

Hinsichtlich der Intensität der Grundrechtsbeeinträchtigung und des Gewichts der entgegenstehenden Rechtsgüter hat immer eine Abwägung zu erfolgen. Zu den wesentlichen Aufgaben und Zwecken der Koalition gehört das Aushandeln von Tarifverträgen. Daher werden insbesondere auch Arbeitskämpfmaßnahmen, die den Abschluss eines Tarifvertrags zum Ziel haben durch Art. 9 Absatz 3 GG geschützt. Wenn der Staat im Falle eines flächendeckenden Streiks der Fluglotsen beispielsweise eine Zwangsschlichtung des Arbeitskampfes vornehmen würde, Beamte auf den bestreikten Arbeitsplätzen einsetzen oder Aussperrungen zur Abwehr von begrenzten Teil- oder Schwerpunktstreiks durchsetzen würde, so wäre dies ein Eingriff in die kollektive Koalitionsfreiheit, die vom Schutzbereich des Art. 9 GG umfasst ist.

2. Eingriffsrechtfertigung bzw. Grundrechtsschranken

Das Bundesverfassungsgericht geht davon aus, dass die Koalitionsfreiheit vorbehaltlos zu gewährleisten ist. Jedoch können Einschränkungen der Koalitionsfreiheit durch kol-

lidierendes Verfassungsrecht, insbesondere Grundrechte Dritter und andere mit Verfassungsrang ausgestattete Rechtsgüter, gerechtfertigt sein.

Bei Beschränkungen der Koalitionsfreiheit durch ein Gesetz ist dessen formelle und materielle Verfassungsmäßigkeit erforderlich. Weiterhin muss jeder Eingriff dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen und einen schonenden Ausgleich der kollidierenden Verfassungsgüter herbeiführen. Beachtung finden muss in unserem Fall allerdings der Art. 9 Absatz 3 Satz 3 GG. Hierdurch wird das Eingriffsrecht im Notstandsfall wiederum beschränkt, denn selbst im Notstandsfall darf die Koalitionsfreiheit nicht weiter eingeschränkt werden.

Dieses Grundrecht bindet Gesetzgebung, vollziehende Gewalt und Rechtsprechung als unmittelbar geltendes Recht (vgl. Art. 1 Abs. 3 GG).

3. Arbeitskampfrecht und Arbeitskampffreiheit

Wenn Arbeitskampfmaßnahmen auf den Abschluss eines Tarifvertrags gerichtet sind, schützt Art. 9 Abs. 3 GG diese als koalitionsmäßige Betätigung. Der Schutz gilt insoweit, als die Arbeitskampfmaßnahmen erforderlich sind, um ein Verhandlungsgleichgewicht bei Tarifaueinandersetzen herzustellen („Verhandlungsparität“) und dadurch eine funktionierende Tarifautonomie zu gewährleisten. Bekanntlich ist das Arbeitskampfrecht für Tarifautonomie von ganz grundlegender Bedeutung, da nach einer Formulierung des BAG Tarifverhandlungen ohne das Recht zum Arbeitskampf nicht mehr als „kollektives Betteln“ wäre.

Gesetzlich geregelt ist das Arbeitskampfrecht lediglich in Einzelfragen. Im Übrigen beruht es auf richterlicher Rechtsfortbildung (Rechtsfortbildung bedeutet, dass ein Richter als Rechtsanwender Begründungselemente in die Begründung seiner Entscheidung einfließen lässt, die er nicht dem Gesetz unmittelbar entnehmen kann).

Ob Arbeitskampfmaßnahmen vom Schutzbereich der kollektiven Koalitionsfreiheit erfasst werden, haben sowohl das Bundesarbeitsgericht als auch das Bundesverfassungsgericht lange Zeit offen gelassen. Im Jahr 1991 hat das Bundesverfassungsgericht hierzu erstmalig ausdrücklich hierzu Stellung bezogen und festgestellt, dass Arbeitskampfmaßnahmen dann, wenn sie auf den Abschluss von Tarifverträgen gerichtet sind, unter den bestimmten Voraussetzungen zu den von Absatz 3 geschützten Mitteln zählen. Unter Arbeitskampf versteht man dabei jede kollektive Maßnahme von Arbeitnehmer oder Arbeitgeber, die die Gegenseite zielgerichtet unter Druck setzen soll und üblicherweise in der Verweigerung der Erfüllung arbeitsvertraglicher Pflichten besteht. Wie bereits oben dargelegt, ist der Arbeitskampf

nicht gesetzlich definiert. Das Ziel, das mit der kollektiven Druckausübung verfolgt wird, liegt in aller Regel im Abschluss eines Tarifvertrags. Folglich müssen sich Arbeitskampfmaßnahmen auf Materien beziehen, die zwischen den Sozialpartnern tariflich regelbar sind. Somit müssen sie Gegenstände aus dem Bereich der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen betreffen.

Die Entscheidung über die Wahl der Mittel, die die Koalitionen zur Herbeiführung des Vereinigungszwecks für erforderlich halten, überlässt der Artikel 9 Absatz 3 den Koalitionen selbst. Jedenfalls zählen zu den geschützten Mitteln die Arbeitskampfmaßnahmen die erforderlich sind, eine funktionierende Tarifautonomie herzustellen. Die Arbeitskampffreiheit ist allerdings nicht auf die klassischen Kampfmittel wie Streik oder Aussperrung beschränkt.

4. Streik

Primäres Kampfmittel der Gewerkschaften ist der Streik als gemeinsame Arbeitsniederlegung einer Mehrzahl von Arbeitnehmern. Maßgebendes Element ist die „gemeinsame und planmäßig durchgeführte Arbeitseinstellung durch eine größerer Anzahl von AN zu einem bestimmten Kampfziel“. Das Ziel des Streiks ist also die „gemeinschaftliche Ausübung von Druck auf den Arbeitgeber des Tarifgebiets, deren Verhandlungsbereitschaft beeinflusst werden soll“. Diesen Druck versucht die Arbeitnehmerseite zu erreichen, indem sie den bestreikten AG die benötigte Arbeitskraft entzieht in der Absicht, sie vorübergehend an der Weiterführung des Betriebs zu hindern und ihnen damit wirtschaftliche Nachteile zuzufügen.

5. Grenzen des Arbeitskampfs

Der Arbeitskampf muss tarifbezogen erfolgen. Er ist Hilfsmittel zur Sicherung der Tarifautonomie. Deshalb darf er auch nur als Instrument zur Durchsetzung tariflicher Regelungen eingesetzt werden. Der Arbeitskampf muss sich auf Materien beziehen, die zwischen den Sozialparteien tarifvertraglich geregelt werden können. Er darf daher auch nicht auf Gegenstände gerichtet sein, für die den Tarifvertragsparteien eindeutig keine Regelungskompetenz zusteht.

Nicht geschützt von der Koalitionsfreiheit ist der politische Arbeitskampf, also Maßnahmen, die sich nicht gegen den Staat als Arbeitgeber, sondern gegen Hoheitsträger als solche richten und daher nicht gegen die Regelung von Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen bezwecken. Hiermit wird lediglich das allgemeinpolitische Ziel verfolgt, auf den Staat als politischer Entscheidungsträger Druck auszuüben.

Weiterhin stehen Arbeitskampfmaßnahmen immer unter dem Gebot der Verhältnismäßigkeit. Umstritten ist, inwieweit Streiks im Hinblick auf das Gemeinwohl und Aspekte der Daseinsvorsorge unverhältnismäßig sind. Im Schrifttum werden Streiks in Krankenhäusern und öffentlichen Versorgungsbetrieben teilweise für prinzipiell unzulässig gehalten. Eine andere Auffassung will sich mit der Zurückhaltung der

Kampfparteien in Hinblick auf geschuldete Notstandsarbeiten begnügen. Zu beachten ist, dass mögliche erhebliche Auswirkungen auf die Allgemeinheit nicht schon zu einem generellen Verbot von Streikmaßnahmen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit führen. Berücksichtigung muss allerdings finden, ob es dem Streikgegner möglich ist, Ersatzdienstleistungen anzubieten, in welchem Umfang tatsächlich Personen und die Allgemeinheit von einem Streik betroffen sind und ob bzw. welche Ausweichmöglichkeiten für die Betroffenen bestehen.

Nach Auffassung des Sächsischen Landesarbeitsgerichts sind daher Streiks der Lokführer im Nah-, Fern- und Güterverkehr nicht schon wegen ihrer erheblichen Auswirkungen auf Dritte unverhältnismäßig und daher unzulässig, so lang eine Mindestversorgung, etwa aufgrund von Notdiensten, sichergestellt ist. Nach einer Entscheidung des Arbeitsgerichts Kiel hinsichtlich der Streikmaßnahmen des Marburger Bunds führt der Aspekt „Gefährdung des Gemeinwohls“ grundsätzlich nicht zur Rechtswidrigkeit eines Ärztestreiks, wenn Notfallpläne existieren, die soweit als möglich eine akute Gefährdung von Leib und Leben der Patienten vermeiden. Auch wir Fluglotsen müssen im Streikfall bestimmte Flüge, z.B. Rettungsflüge abarbeiten. Unabhängig davon ist es unzulässig, wenn der Arbeitgeber des öffentlichen Dienstes auf den Arbeitsplätzen streikender Arbeitnehmer Beamte beschäftigt.

6. Exkurs I: Deutsche Notstandsgesetze und Ausnahmezustand

Notstandsgesetze und Einschränkung der Grundrechte

Vor dem Hintergrund eines möglichen flächendeckenden Streiks von Fluglotsen, stellt sich die Frage, ob in einem solchen Fall ein Notstand oder Ausnahmezustand vorliegt, der Grundrechtseingriffe rechtfertigen kann und ob dann auch ein Eingriff in die Koalitionsfreiheit möglich wäre.

Die deutschen Notstandsgesetze wurden am 30.05.1968 vom Bundestag verabschiedet. Hierdurch fand die 17. Änderung des Grundgesetzes statt, indem eine Notstandsverfassung eingefügt wurde, welche die Handlungsfähigkeit des Staates in Krisensituationen, wie z.B. Naturkatastrophen, Aufständen oder Krieg, sicherstellen soll. Aufgrund des Umstandes dass die West-Alliierten ihre in Deutschland stationierten Truppen geschützt wissen wollten, machten diese es nach dem Zweiten Weltkrieg zur Bedingung für die Übergabe der vollständigen Souveränität an die Bundesrepublik, Notstandsgesetze zu erlassen. In Zusammenhang mit dem Artikel 48 in der Weimarer Verfassung war man in Deutschland der Bedingung zunächst nicht nachgekommen. 1955 wurde mit der Wehrverfassung der Schutz gegen einen militärischen Angriff ermöglicht. Die Notstandsgesetze folgten 13 Jahre später.

Die Notstandsgesetze enthalten Regelungen für den Verteidigungsfall, den Spannungsfall, den inneren Notstand und den Katastrophenfall. Wenn einer dieser Fälle eintritt, ist

eine Einschränkung bestimmter Grundrechte zulässig. Das sind im einzelnen Art. 10 GG (Post- und Fernmeldegeheimnis), hiergegen ist der Rechtsweg nicht offen (vgl. Art. 19 IV GG), der Eingriff unterliegt allein parlamentarischer Kontrolle (G-10-Gesetz). Auch eine Einschränkung des Art. 11 (Freizügigkeit) ist zulässig. Bei Naturkatastrophen und besonders schweren Unglücksfällen können nach Art. 35 GG neben der Polizei auch die Bundespolizei und die Bundeswehr eingesetzt werden. Auch der Einsatz der Bundeswehr im Land ist nach Art. 87 a GG in bestimmten Fällen zulässig. Streitkräfte können durch den Bund zu Verteidigungszwecken aufgestellt werden. Die Einsatzmöglichkeiten sind beschränkt und im Grundgesetz abschließend geregelt.

Ein Eingriff in Art. 9 GG ist aufgrund der Notstandsgesetze nicht vorgesehen. Art. 9 Abs. 3 S. 3 GG stellt noch einmal explizit klar, dass Maßnahmen nach Art. 12a, Art. 35 II und III, Art. 87 a IV und Art. 91 GG sich niemals gegen Arbeitskämpfe richten dürfen, die zur Wahrung und Förderung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen von Vereinigungen im Sinne des Satzes 1 geführt werden.

7. Flugsicherung und Notstand in Deutschland

Auf der Grundlage der Ressortvereinbarung vom 6.11.1991 wurde der DFS die Sicherung der Luftfahrt in der Bundesrepublik in Friedenszeiten übertragen. Ausgenommen ist die örtliche militärische Flugsicherung an militärischen Flugplätzen.

Grundgesetzlich verankert ist die Flugsicherung in Art. 87 d GG. Demnach wird die Luftverkehrsverwaltung in Bundesverwaltung geführt. Es ist nach Abs. 1 S. 2 dieses Artikels möglich, die Aufgaben der Flugsicherung auch auf ausländische Flugsicherungsorganisationen zu übertragen, allerdings nur dann, wenn sie nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft zugelassen sind.

Im Spannungs- und Verteidigungsfall sind auch die Aufgaben der zivilen Flugsicherung Teil des Verteidigungsauftrags der Streitkräfte des Bundesministeriums der Verteidigung. Selbstverständlich fallen Arbeitskämpfe nicht hierunter. Das Bundesministerium der Verteidigung ist an der Steuerung der DFS durch den „Gemeinsamer Ministerieller Ausschuss“ (GeMa) beteiligt und sitzt im Aufsichtsrat der DFS. Darüber hinaus sind bekanntlich beurlaubte Staboffiziere der Luftwaffe in allen Managementebenen der DFS am Entscheidungsprozess beteiligt. Und in den Kontrollzentralen der DFS bringen beurlaubte Kontrolloffiziere und FDBs ihre militärische Expertise für die spezielle Betreuung des militärischen Luftverkehrs ein.

Selbstredend gibt es ein Notfall- und Krisenmanagement auch bei der DFS. Katastrophen wie Terroranschläge oder Flugzeugabstürze erfordern eine schnelle und effektive

Koordination. Ein organisiertes Krisenmanagement zur Unterstützung und Steuerung kann auch im Fall rechtmäßiger Streiks der geordneten Betriebspflicht dienen. Wenn die Lage ein gemeinsames Handeln erfordert, wird zur Unterstützung der zivilen und militärischen Entscheidungsträger der gemeinsame Krisenstab der DFS und AFSBw einberufen. Mit der Erklärung des Spannungs- (Art. 80 a GG) oder der Feststellung des Verteidigungsfalls (Art. 115 GG) durch den Bundestag wird der Krisenstab dauerhaft eingesetzt.

8. Gemeinschaftsrecht

Nach Art. 137 VI EG besteht keine Rechtssetzungskompetenz der Gemeinschaft für das Arbeitskammerrecht. Folglich wird die nationale Rechtssetzungsbefugnis nicht eingeschränkt. Die Grundrechtscharta von Nizza enthält in Art. 12 Abs. 1 eine allgemeine Garantie der Koalitionsfreiheit und in Art. 28 das Recht zum Aushandeln von Tarifverträgen und das Recht, im Konfliktfall kollektiver Interessen „einschließlich Streik“ zu ergreifen. Die Grundrechtscharta ist allerdings bisher in keinem der Mitgliedsstaaten geltendes Recht.

9. Europäische Sozialcharta

Die Europäische Sozialcharta (ESC) ist ein vom Europarat initiiertes und 1961 von einer Mehrheit seiner Mitglieder beschlossenes völkerrechtlich Abkommen, das für die Bevölkerung innerhalb der Unterzeichnerstaaten umfassende

soziale Rechte vorsieht und diese garantiert. Die ESC trat am 26. Februar 1965 in Kraft. Im Jahr 1996 wurde eine revidierte Fassung ausgearbeitet, die ihrerseits 1999 in Kraft trat und seither gültig ist.

Gem Art. 6 Ziff. 4 ist das Recht der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber auf kollektive Maßnahmen einschließlich des Streikrechts im Fall von Interessenkonflikten vorbehaltlich etwaiger Verpflichtungen aus geltenden Gesamtarbeitsverträgen anerkannt. Der Ministerrat des Europarats hat im Jahr 1998 eine individuelle Empfehlung an die Bundesregierung gegeben, wonach das „Verbot aller Streiks in Deutschland, die nicht auf den Abschluss eines Tarifvertrags gerichtet sind, und die nicht von einer Gewerkschaft ausgerufen oder übernommen sind, mit den Erfordernissen des Art. 6 Nr. 4 ESC unvereinbar sei“. Hinsichtlich des Rechtscharakters und der innerstaatlichen Verbindlichkeit der ESC besteht Streit. Es ist der Auffassung zu folgen, wonach die ESC nur völkerrechtliche Bedeutung hat. Nach Art. 38 ist ihr Anhang ebenfalls Bestandteil der Sozialcharta, demnach herrscht Einverständnis darüber, dass die Charta rechtliche Verpflichtungen internationalen Charakters enthält, deren Überwachung ausschließlich den in ihrem Teil vorgesehenen Institutionen obliegt. Hieraus folgt das Verbot, dass der Vertrag als solcher durch innerstaatliche Gerichte angewandt wird. Nach unserem Kenntnisstand hat Spanien die ESC bislang nur unterzeichnet, ratifiziert und in Kraft getreten ist sie noch nicht. Folglich findet sie weder mittelbar noch unmittelbar Anwendung und konnte daher auch beim Fluglotsenstreik keine rechtliche Wirkung zu Gunsten der spanischen Kollegen entfalten.

10. EMRK

Unmittelbar geltendes Recht hingegen enthält die Europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten vom 4.11.1950. Nach Art. 11 Abs. 1 haben alle Menschen das Recht, sich friedlich zu versammeln und frei mit anderen zusammenzuschließen, sowie das Recht, zum Schutz ihrer Interessen Gewerkschaften zu bilden und ihnen beizutreten. Das hier eingeräumte Recht, das auch die Arbeitskammerfreiheit umfassen muss, geht aber nicht über Art. 9 Abs. 3 GG hinaus. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte geht davon aus, dass es den Gewerkschaften erlaubt sein muss, auch zum Schutz ihrer Mitglieder zu kämpfen.

12. Not- und Erhaltungsarbeiten

Der Zweck des Arbeitskammerkampfes liegt darin, Kampfgegner zur Gewährung besserer Arbeitsbedingungen zu veranlassen und danach die Arbeit wieder fortzusetzen. Aus dem Verbot des ruinösen Arbeitskammerkampfes folgt, dass auch während des Arbeitskammerkampfes solche Arbeiten zu leisten sind, die eine Fortführung des Betriebs nach Abschluss des Arbeitskammerkampfes sicherstellen sollen. Dabei werden Notstands- und Erhaltungsarbeiten unterschieden. Die Notwendigkeit der Durchführung von Notstands- und Erhaltungsarbeiten während des Arbeitskammerkampfes ist allgemein anerkannt.



Als Notstandsarbeiten werden solche Arbeiten bezeichnet, die die Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Diensten und Gütern während des Arbeitskampfes sicherstellen sollen. Die Verpflichtung zu Notstandsarbeiten folgt aus der Gemeinwohlbindung des Arbeitskampfes.

13. Exkurs II: Streikbrecher/ Beamte auf bestreikten Arbeitsplätzen

Im öffentlichen Dienst, bei der Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben können sich Arbeitnehmer ebenso auf die Koalitionsfreiheit berufen. Art. 33 Abs. 4 GG steht dem nicht entgegen. Das Grundrecht der Koalitionsfreiheit schützt nicht nur den einzelnen Grundrechtsträger vor staatlichen Eingriffen in individuelle Handlungsmöglichkeiten, es hat darüber hinaus die Beziehung zwischen Trägern widerstreitender Interessen zum Gegenstand und schützt dieses auch insoweit vor staatlicher Einflussnahme, als sie zum Austragen ihrer Interessengegensätze Kampfmittel mit beträchtlichen Auswirkungen auf den Gegnern und die Allgemeinheit verwenden. Bei Beamteneinsätzen geht es unter anderem auch um das Verhältnis von Staat zu Privatrechtssubjekten, wobei sich der Staat in einer Doppelrolle befindet: einerseits ist er Träger der öffentlichen Verwaltung und nimmt hoheitliche Aufgaben wahr, andererseits ist der Staat auch tariffähiger Arbeitgeber.

Mit einem zwangsweise angeordneten Einsatz von Beamten auf bestreikten Arbeitsplätzen bedient sich der Staat eines Mittels, das nur ihm als Hoheitsträger zu Gebote steht. Hierdurch erhält er in seiner Eigenschaft als Arbeitgeber besondere Kampfmittel gegenüber den Gewerkschaften. Das ist nicht zulässig, da weder die allgemeinen Rechtsgrundlagen des Arbeitskampfrechts noch das geltende Beamtenrecht die Frage nach der Zulässigkeit eines Beamteneinsatzes bei Arbeitskämpfen beantworten und es an einer erforderlichen gesetzlichen Regelung fehlt.

14. FSPersAV

In der Flugsicherung darf nur nach der FSPersAV lizenziertes Personal arbeiten. Nach § 1 FSPersAV findet dieses Gesetz unmittelbar auf Fluglotsen Anwendung. Gem. § 4 FSPersAV hat die entsprechende Flugsicherungsorganisation sicherzustellen, dass die von ihr eingesetzten Fluglotsen die entsprechende Kompetenz besitzen. Jeder Fluglotse darf demnach nur solche Flugverkehrskontrollaufgaben durchführen, für die er die erforderliche und gültige Fluglotsenlizenz mit den entsprechenden Erlaubnissen, Befugnissen, Berechtigungen und Sprachenvermerken innehat (Abs. I). Daraus folgt, dass im Falle eines Streiks nicht einfach nicht lizenziertes Personal die Tätigkeit eines Fluglotsen ausüben kann.

15. Zwangsverbeamtung

Eine zwangsweise Verbeamtung nicht möglich ist, da immer ein Mitwirkungsakt von Seiten des Beamten in spe vorausgesetzt wird. Folglich ist der Status der Fluglotsen nicht von jetzt auf nachher zum Beamtentum hin änderbar.

Schlusswort

In Deutschland ist ein Militäreinsatz zur Unterbindung eines Arbeitskampfes undenkbar. Wir haben ein wirklich sehr engmaschiges Rechtssystem und eine schnell handelnde Gerichtsbarkeit. Wenn sich ein Streik, ähnlich dem der spanischen Kolleginnen und Kollegen in Deutschland ankündigen würde, wäre der Fall unverzüglich bei unseren Gerichten. Im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes würde die DFS dagegen vorgehen. Da gibt es dann sofort eine Entscheidung mit dem sofortigen Vollzug, wenn der Streik nach Auffassung des erkennenden Gerichts rechtswidrig ist. Die GdF würde sich dieser Entscheidung selbstverständlich beugen.



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

www.lizenzverlust.de

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

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

im Januar wurde das gesamte Gebäude am Hauptbahnhof 8 in Frankfurt, in dem sich auch unsere Geschäftsstelle befindet, verkauft. Im Zuge dieses Wechsels konnten wir einvernehmlich den Mietvertrag über die von der GdF angemietete Wohnung im 5. Stock auflösen. Da das Apartment aufgrund einer viel zu geringen Anzahl von Übernachtungen nicht sinnvoll betrieben werden konnte, war die Trennung in meinen Augen nur ein konsequenter Schritt.

Der Wechsel des Besitzers hatte allerdings auch eine unangenehme Seite. Dem Hausmeister und der Hausverwaltung wurden gekündigt, sodass sich die Verunreinigungen im Fahrstuhl und im Treppenhaus auf ein nicht mehr hinnehmbares Maß steigerten. Mittlerweile ist der alte Hausmeister wieder eingestellt und konnte einen „normalen“ Zustand wiederherstellen.

Ein weiter Punkt, der mich zur Zeit beschäftigt, ist der Besprechungs/Konferenzraum, der in meinen Augen für größere Gruppen, wie z.B. die Tarifkommission, völlig ungeeignet ist. Obwohl die TK schon verkleinert wurde, ist das Raumklima während der Besprechungen ungenügend und erschwert die Arbeit erheblich. Ob Umbauarbeiten zu einem breiteren Raum eine Verbesserung nach sich ziehen, ist schwer abschätzbar, denn das größte Manko ist Luftzufuhr. Aufgrund des Lärmpegels der Umgebung verbietet sich das Öffnen der Fenster während der Sitzungen. Das Treffen der Obleute findet seit Jahren nicht mehr in der Geschäftsstelle statt. Die 1. Sondersitzung der TK wurde ausgelagert, um alternative Besprechungsräume zu testen.

Der Zustand der allgemein zugänglichen Zonen des Hauses, der nicht bedarfsgerechte Sitzungsraum sowie das allgemei-

ne schlechte Raumklima der Geschäftsstelle haben bei mir die Idee zu einem Wechsel aufkommen lassen. Dabei sind natürlich viele Faktoren wie z.B. Mietkosten, Lage, Erreichbarkeit usw. zu berücksichtigen. Der neue Hauseigentümer hat uns signalisiert, dass er uns vorzeitig aus dem Mietvertrag entlassen würde, wenn er einen neuen Nachmieter gefunden hat.

Ich habe dieses Thema im Bundesvorstand angesprochen, der in einem ersten Schritt die Vermögenskommission damit beauftragt hat, den möglichen finanziellen Spielraum zu prüfen. Zusätzlich hat sich der FSDB auf der letzten Bundesfachbereichskonferenz dafür ausgesprochen, unverzüglich die Geschäftsstelle an einen anderen Ort zusammen mit dem FSTD zu verlegen, was mich bei der notwendigen, noch nicht abgeschlossenen Zusammenführung der Fachbereiche in eine Verwaltungsstruktur sehr unterstützt.

Die weitere Entwicklung werde ich in den folgenden Ausgaben des flugleiters aufzeigen.

Euer Geschäftsführer

Termine GdF

Februar 2011

01.02.2011:	1. ordentliche Sitzung der GdF-Tarifkommission Apron
03.02.2011:	Gespräche mit der DFS zum Thema Übergangsversorgung
11.02.2011:	Auftaktverhandlung ETV
16.02.2011:	1. ordentliche Sitzung der GdF-Tarifkommission DFS
17.02.2011:	Sitzung des Bundesvorstandes
18.02.2011:	Gemeinsame Sitzung Bundesvorstand und Fachbereichsvorstände
23.02.2011:	Forum Luftverkehr Frankfurt

24.03.2011:	2. Verhandlungsrunde ETV
25.03.2011:	Verhandlungen Apron München
März 2011	
01.03.2011:	Gesprächstermin DFS Thema KTV
03.03. – 05.03.2011:	High Level Conference Implementing Single European Sky in Budapest
04.03.2011:	2. Verhandlungsrunde Apron München
08.03. – 09.03.2011:	MOSAIC/MARC in Amsterdam
09.03.2011:	2. ordentliche Sitzung der GdF-Tarifkommission Regionalflughäfen
15.03.2011:	Treffen MARC/BMVBS in Berlin
15.03.2011:	3. Verhandlungsrunde ETV
16.03.2011:	Gespräch mit FRAPORT
16.03. – 17.03.2011:	EASA ATM001WGo4 ATSEP
17.03.2011:	Erweiterte Vorstandssitzung FSBD
18.03. – 20.03.2011:	Bundesfachbereichskonferenz FSBD in Nürnberg
21.03. – 22.03.2011:	Delegiertenkonferenz SNCTA (französische Lotsengewerkschaft) in Offenburg
22.03.2011:	1. Sondersitzung der GdF Tarifkommission
22.03.2011:	FSTD-Vorstandssitzung
23.03.2011:	4. Verhandlungsrunde ETV
25.03.2011:	Treffen FSTD mit niederländischen Gewerkschaftskollegen in Köln/Bonn
28.03. – 29.03.2011:	Sitzung des Bundesvorstandes
30.03.2011:	Gespräche mit DFS zum Thema Langzeitkonten
31.03.2011:	5. Verhandlungsrunde ETV

April 2011	
01.04. – 02.04.2011:	ATCEUC Meeting Skopje
04.04.2011:	3. Verhandlungsrunde Apron München
04.04.2011:	Vorstandssitzung FSBD
06.04. – 07.04.2011:	EASA ATM.001WGo4 in Wien
07.04.2011:	Tarifgespräche mit DFS zum Thema Übergangsversorgung
11.04. – 15.04.2011:	IFATCA Aman
13.04.2011:	3. ordentliche Sitzung der GdF Tarifkommission Regionalflughäfen
14.04. – 16.04.2011:	IFATSEA Executice Board Meeting in Washington
14.04. – 15.04.2011:	6. Verhandlungsrunde ETV
18.04.2011:	AG Validierung
19.04.2011:	Sitzung des Bundesvorstandes
20.04. – 21.04.2011:	3. ordentliche Sitzung der GdF Tarifkommission DFS
26.04.2011:	FSTD-Vorstandssitzung

Termine GdF

Bericht aus der Tarifkommission



von
Thorsten
Wehe

DFS-Tarifkommission 2011

Am 22. März 2011 kam die Tarifkommission DFS (TK) der GdF zu ihrer 1. außerordentlichen Sitzung im Jahr 2011 in Frankfurt a.M. zusammen.

Eingruppierungs-Tarifvertrag – ETV

Wie nicht anders zu erwarten, gestalten sich die Tarifverhandlungen zum ETV als äußerst

diffizil. Der ETV ist seit nahezu 18 Jahren unverändert, wurde lediglich redaktionell, zuletzt bei der großen Vergütungsreform im April 2007, einvernehmlich angepasst. Die GdF hat sich im Rahmen einer Arbeitsgruppe fast eineinhalb Jahre auf diese Verhandlungen vorbereitet und ein Gesamtpaket erarbeitet. DFS-Geschäftsführer Dieter Kaden und Jens Bergmann, Arbeitsdirektor der DFS, repräsentiert mit der DFS-Verhandlungskommission hauptsächlich Vertreter aus den Bereichen Finanzen, Personal und Recht. Die operativen Bereiche sind als Minderheit vertreten. Die Strategie der DFS, angesichts der kommenden Gebührenregulierung durch die Europäische Union, kann sich eigentlich jeder vorstellen. Bis in den Mai hinein sind Verhandlungstermine vereinbart. Die GdF wollte sich in diesem wichtigen Tarifbereich friedvoll und damit in einem geschlossenen Zustand mit der DFS einigen. Nachdem die TK die Berichte der Verhandlungskommission zur Kenntnis nahm, wurde beschlossen, den ETV zu kündigen.

Vergütungs-Tarifvertrag – VTV; Zulagen-Tarifvertrag – ZTV; Vergütungstarifvertrag-Auszubildende; VTV-A

Die Tarifverhandlungen im Herbst 2010 zur Vergütung waren bereits vom Wunsch der GdF überschattet, den ETV grundlegend zu reformieren. Eine Forderung der GdF war die Erweiterung der Vergütungstabelle um die Vergütungsgruppe 12. GdF und DFS einigten sich Ende Dezember 2010 auf eine lineare Steigerung um 1,3% der Tabellenwerte und einer Einmalzahlung in Höhe von 2,3% des Jahresbruttoeinkommens 2010. Die TK hat beschlossen, die Vergütungs- und Zulagen-Tarifverträge fristgemäß zum 31.05.2011 zu kündigen. Die TK wird im Rahmen ihrer 2. ordentlichen Sitzung kurz vor Ostern im Kontext zum Fortgang der Verhandlungen zum ETV eine entsprechende Forderung beschließen.

Übergangsversorgung – ÜVersTV

Die TK hat sich nochmals mit der aktuellen Version des Änderungstarifvertrages zur Übergangsversorgung (ÜVersÄndTV) befasst. Der Teufel steckt wie üblich im Detail. Damit einhergehend sind Änderungen in den finalen Entwürfen unumgänglich. Der geänderte Tarifvertrag wird nun der DFS zur Prüfung/Unterschrift übermittelt.

Belastungsausgleich – Sonderregelungen FS-Dienste

In diesem Jahr werden turnusmäßig und wie im Tarifvertrag vereinbart, die Parameter für den Belastungsausgleich überprüft. Die TK hat dafür die Arbeitsgruppe „Validierung“ benannt. Diese wird die Verkehrszahlen, bezogen auf die TWR und Einsatzberechtigungsgruppen in den Kontrollzentralen, aus 2010 ermitteln. Auf dieser Grundlage werden die Arbeitszeiten und Regenerationskomponenten validiert.

Die TK hat ebenfalls eine Arbeitsgruppe (AG) SR FS-Dienste berufen. Diese AG wird die grundlegenden Rahmenbedingungen der SR FS-Dienste auf Novellierungsbedarf untersuchen. In den FS-Technischen Diensten wird u.a. die neue Position „Engineer on Duty“ (EoD) unter die Lupe genommen. Unbestritten muss für diese Kolleginnen und Kollegen die gestiegene Belastung und Beanspruchung tariflich kompensiert werden.

Gemäß §43 SR FS-Dienste wurden die fünf Mitglieder für den Ausschuss zur Beratung der Erfolge und Schwierigkeiten bei der betrieblichen Umsetzung der flexiblen Schichtplanung benannt. Dieser Ausschuss tagt zweimal jährlich. Man kann gespannt sein, welche Vertreter die DFS entsendet, vermutlich wieder „Experten“ aus den Bereichen Finanzen, Personal, Tarif und Recht.

Personalsteuerungstarifvertrag – PerSteuTV

Mit Info vom 26.01.2011 hatten wir informiert, dass der Bundesvorstand dem Antrag der TK stattgegeben hatte und die Sonderkündigung des PerSteuTV gegenüber der DFS ausgesprochen hat. Die DFS trägt alleine die Verantwortung für die inakzeptable Zusammenarbeit in der Steuerungsgruppe, die letztlich die Kündigung zur Folge haben musste. Der Wille der GdF-Vertreter, die Personaleinsatzplanung zu optimieren wurde leider durch die Vertreter der DFS immer wieder torpediert. Die aktuelle Personalsituation hat einzig und allein die DFS-Geschäftsführung zu verantworten. So wird der Personalmangel, insbesondere bei Fluglotsen, voraussichtlich Störungen im Luftverkehr verursachen. Schon heute werden Tower an internationalen Flughäfen zeitweise geschlossen, um die gesetzlichen und tariflichen Pausen zu gewähren.

Einfachbesetzung auf Tower sowie auf Positionen in den Kontrollzentralen ist tägliches Geschäft, um den Luftraumnutzern Flugsicherungsdienste entsprechende Rahmenbedingungen zu bieten. Ein EoD muss gemäß seinem Aufgabenkatalog die einfachbesetzte Position verlassen, die laut Betriebsanordnung Technik „grundsätzlich“ immer besetzt sein muss, um in den Gestellräumen, weitab von seiner Arbeitsposition im Kontrollraum, die FS-Technischen Einrichtungen zu überprüfen. Dann werden mittels „Work Arounds“ Sondervereinbarungen geschlossen und die „Single manned Sector Operation“ (SSO, bzw. zu Deutsch: Einfachbeset-

zung) wird ohne notwendige Überwachung der mittlerweile zwingend notwendigen Flugsicherungstechnik fortgeführt. Die TK hat intensiv diskutiert, ob der DFS weiterhin Angebote offeriert werden, die tariflich ausgedehnte Stundenkonten und deren Abgeltung durch Geld über das Jahr 2011 hinaus zulassen. Die Tarifkommission sagt: NEIN! Im unternehmerisch, gesamtpolitischen Kontext, unter Berücksichtigung der derzeit vorherrschenden Attitüde der richtungsvorgehenden Verantwortlichen inklusive Teile der Geschäftsführung mit einem Hochschulabschluss in Jura oder Betriebs-

wirtschaft sind wir es leid, dass die Mitglieder der GdF die Suppe auslöffeln sollen, die ihnen Führungskräfte der DFS einbrocken. Man kann nur noch hoffen, dass der letzte kleine Rest in der Belegschaft die Gier nach noch mehr Euro auf dem Konto ablegt und den Angeboten, wie „Pink-Diensten“ u.a. der DFS widersteht.

2. Treffen von FS-Technikern und FS-Ingenieuren aus Deutschland und den Niederlanden

Am Flughafen Köln/Bonn trafen sich am 25. März zum zweiten Mal Vertreter der GdF und ABVA-KABO bzw. AC-VPRL.

Der Auftakt ist gemacht

Die DFS und die niederländische Flugsicherungsorganisation LVNL „Luchtverkeersleiding Nederland“ haben ihre Beziehungen im Rahmen zur Schaffung des Funktionalen Luft-raumblock Europa Zentral (FABEC) schon seit einigen Jahren intensiviert. Es wurden Vereinbarungen zwischen DFS und LVNL zur Zusammenarbeit und Kooperation unterzeichnet. Letztendlich infolge des Prüfauftrages, zukünftig Navigationsdienste durch eine gemeinsame Tochtergesellschaft von DFS und LVNL zu erbringen, veranlasste Vertreter des Fachbereiches Flugsicherungs-Technische Dienste (FSTD) in der GdF, Kontakte zu den FS-Technikern und FS-Ingenieuren in den Niederlanden herzustellen. Das erste Treffen Mitte Dezember 2010 in Amsterdam fiel mehr oder weniger dem Schneechaos zum Opfer. Vertretern der GdF wurden die Flüge gestrichen. Aber ein Anfang war gemacht. In den Niederlanden sind die FS-Techniker und FS-Ingenieure in unterschiedlichen Gewerkschaften organisiert. Die ABVA-KABO und die AC-VPRL repräsentieren dabei die Mehrheit in den operativen, technischen FS-Diensten. Es besteht kein übergreifender Berufsverband in den Niederlanden und somit fehlt es an Ansprechpartnern über die globale Organisation IFATSEA.

Intensive Konsultationen haben begonnen

Dieses Treffen stand im Fokus, sich intensiv auszutauschen. Organisation, Arbeitsweisen, Arbeitsbedingungen und rechtliche Grundlagen wurden präsentiert. Dabei konnten viele

Parallelen festgestellt werden, zumindest zu den früheren Strategien in der FS-Technik bei der DFS. So sind aktuell zwei Mitarbeiter im ACC Amsterdam H24 in der System-Steuerung und –Überwachung eingesetzt. Auch bei LVNL wird umfangreich Rufbereitschaft als Instrument eingesetzt. Sehr wohl sind dort die rechtlichen Rahmenbedingungen erheblich restriktiver als in Deutschland. Die Vertreter vereinbarten, umfangreiche Daten zum Vergleich zu erheben.

Folgetreffen vereinbart

Zur Intensivierung der Beziehungen zwischen Deutschland und den Niederlanden vereinbarten die Teilnehmer, sich nun regelmäßig zu treffen. Dies kann nur im Sinne der Kollegen hier und diesseits der Grenze sein.

Thorsten Wehe



Quo vadis Technik

der Einzug der „Stillen Post“ in die Koordinationsverfahren der Flugsicherung



von
Dirk
Wendeland

Spätestens seit dem Flugunfall von Überlingen sollte es allen klar sein: Die Koordination zwischen dem Betriebsdienst und der Flugsicherungstechnik ist ein wesentliches Element der Sicherheitskette im Luftverkehr. Vor diesem Hintergrund hat der Fachbereich FSTD ausdrücklich die Einführung des bereits von seiner Vorgängerorganisation FTI geforderten „Technischen Wachleiters“ – unter der Bezeichnung Engineer on Duty (EoD) – begrüßt.

Doch wie viele vorher scheiterte auch diese gute Idee in der Umsetzung. Zum Einen sollte diese zusätzliche Beratungsfunktion personalkostenneutral also zum „Nulltarif“ realisiert werden, zum Anderen schränkte die gleichzeitige Zentralisierung der Steuerung und Überwachung für die Systeme des damaligen CNS-Bereiches, welchem in der DFS fälschlicherweise auch die HMI Systeme der Sprachkommunikation zugeordnet sind, den Gestaltungsspielraum massiv ein. So ist am Ende nichts verbessert, sondern alles massiv „verschlimmbessert“ worden.

Bereits frühzeitig haben die Experten darauf hingewiesen, dass die neue Struktur im so genannten Service Level 1 (Überwachung, Steuerung und einfache Instandhaltung) die Koordinationsverfahren insbesondere für die dem CNS-Bereich zugeordneten Systeme massiv verschlechtern werden. Mit der ehemaligen Systemsteuerung und -überwachung (SSÜ) standen dem Betriebsdienst an allen Centerstandorten und an einer Vielzahl der Towerstandorte **unter einer Telefonnummer und vor Ort Ansprechpartner für alle Themen der Flugsicherungstechnik**, aber auch der Gebäudetechnik zur Verfügung. Diese konnten für eine Vielzahl der Systeme auch einfache Instandhaltungsmaßnahmen durchführen. Die **Zweifachbesetzung** der SSÜ erlaubte es, dass sich **die Kollegen/innen gegenseitig in den Pausen vertreten und in Lastsituationen unterstützen**.

Und heute? Heute steht dem Betriebsdienst lediglich noch an den Centerstandorten ein technischer Ansprechpartner (EoD) vor Ort zur Verfügung. Doch dieser hat ein Manko! Für die dem CNS Bereich zugeordneten Systeme, also auch für die Sprachkommunikationssysteme (z.B. Flugfunk) kann er keine qualifizierte Auskunft geben, sondern nur Mitteilungen entgegen nehmen und weiterleiten, also „Stille Post“

spielen. Diese im neuen Sprachgebrauch der DFS als „unqualifizierte Mitteilungsweiterleitung“ bezeichnete Funktion ist eine von den Verantwortlichen bewusst in Kauf genommene Qualitätsverschlechterung.

Den Towerstandorten (egal ob Cluster oder Client) steht zukünftig vor Ort überhaupt kein Ansprechpartner für die Systemsteuerung und -überwachung zur Verfügung. Und auch der neue, zentralisierte Ansprechpartner (das so genannte Tower Kompetenz Center – TKC), hat das Manko, dass er für die dem CNS Bereich zugeordneten Systeme nur Mitteilungen entgegennehmen und weiterleiten kann. Doch damit nicht genug. **Alle neuen Arbeitsplätze in der Systemsteuerung und -überwachung sind einfach besetzt, denn nur so lässt sich diese neue Struktur ohne Personalmehrbedarf umsetzen.**

Schon bei der Einführung kam es zu massiven Beschwerden der Fluglotsen. Deshalb wurde u. a. mit der Betriebssicherstellung und Instandhaltung Sprachkommunikationssysteme (BIS) eine neue Rolle definiert. Diese Rolle BIS wird in allen Centern und Tovern von einer Mitarbeiterin bzw. einem Mitarbeiter wahrgenommen und soll die Systemsteuerung und -überwachung für die Sprachkommunikationssysteme (im DFS Sprachgebrauch „zentrale Betriebsführung Sprache“ – zBFS) unterstützen.

In der Praxis bedeutet dies:

Hatte z. B. der Betriebsdienst Center früher eine Störung am System Gegensprechen Digital, so hat er in der Systemsteuerung und -überwachung (SSÜ) angerufen. Bis hin zur einfachen Instandhaltung konnte ihm von diesen Kollegen/innen rund um die Uhr geholfen werden. Konnte die SSÜ die Störung nicht beheben, wurde diese von ihr an eine/n Mitarbeiter/in mit umfassender Berechtigung weitergeleitet. Die gesamte Koordination fand zwischen diesen drei Partnern statt.

Betriebsdienst ↔ SSÜ ↔ Mitarbeiter/in mit umfassender Berechtigung

Heute ruft der Betriebsdienst beim Engineer on Duty (EoD) an. Dieser nimmt die Mitteilung entgegen und reicht sie an die zentrale Betriebsführung Sprache (zBFS) weiter. Wenn der EoD Glück hat, nimmt die zBFS die Mitteilung zeitnah an. Andernfalls z.B. in der AZG Pause des zBFS, hat der EoD ein Problem, für das es keine Lösung gibt. Im Annahmefall versucht die zBFS der Mitteilung des EoD alle relevanten Informationen zu entnehmen und diese zu klassifizieren. Fehlen der zBFS Informationen bei der Analyse und Klassifizierung der Mitteilung, ruft sie beim EoD zurück und versucht die fehlenden Informationen über diesen beim Betriebsdienst einzuholen.

Anmerkung des Autors:

Die direkte Kommunikation zwischen zBFS und dem Betriebsdienst wäre hier naheliegender und erfolgt in der Praxis auch öfter, widerspricht aber dem gewünschten „one face to the customer“-Gedanken).

Hat die zBFS eine Mitteilung als Störung klassifiziert, wendet sie sich an die Rolle BIS, welche die weitere Störungsbearbeitung vornimmt. Kann die Rolle BIS die Störung nicht beseitigen, wendet sie sich wieder an die zBFS, welche die Störung dann an die Kolleginnen und Kollegen mit umfassender Berechtigung (Service Level 2 – SL2) weiterleitet, oder aber die Rolle BIS leitet die Störung selbst an das SL2 weiter und informiert die zBFS, was aber nur geht, wenn das SL2 auch Vorort ist.

**Betriebsdienst ↔ EoD (Meldungweiterleitung) ↔ zBFS
↔ Rolle BIS oder SL2**

Praktisch nicht durchführbar war in diesem Zusammenhang, dass ursprünglich auch die Koordination der Arbeiten von BIS und SL2 über die zBFS an den EoD und dann an den Betriebsdienst gehen sollte. Inzwischen dürfen die Rolle BIS und das SL2 auch direkt mit dem EoD koordinieren. Ihre Arbeiten aufnehmen dürfen beide jedoch nur auf Anweisung der zBFS!

**Wer den Ausführungen bis hier her folgen konnte,
fragt sich sicherlich: Warum das Ganze?**

Die Antwort hierauf muss der Autor schuldig bleiben, denn keine der immer wieder ausgetauschten Begründungshaushalte der Verantwortlichen wie Synergien, Personaleinsparung, Prozessverbesserung oder Strategievorteile hielten einer genaueren Prüfung stand. Als Erklärung anbieten kann der Autor lediglich, dass in der SSÜ eine gemeinsame Überwachung von CNS Systemen und Systemen der Flugverkehrskontrolldienste stattfindet. Einer geplanten Ausgliederung insbesondere der Navigations- und Ortungsdienste, aber auch der Kommunikationsdienste steht diese Struktur entgegen bzw. erschwert sie.

Doch bleiben wir bei den Koordinationsverfahren.

Allen, auch den Verantwortlichen war schnell klar, dass dem durch die neue Struktur verursachte, erhöhte Koordinationsaufwand irgendwie Rechnung getragen werden muss. Eine wesentliche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Verfahren zur Übernahme und Übergabe von Störungen, wie

auch von ganzen Arbeitsplätzen. Da sich ein mehr an Personalverbot (personalneutrale Umsetzung) ergab, mussten diese Probleme mit zusätzlichen Sachkosten erschlagen werden, und es wurde das so genannte SASS Work Flow Tool beschafft. Hinter diesem Name verbirgt sich ein Ticketsystem mit angeschlossener Wissensdatenbank. Seit ca. einem Jahr versuchen die Verantwortlichen mit Hochdruck und gegen alle Bedenken **die gesamte telefonische Koordination in der FS Technik** in den starren Rahmen dieses Ticketsystems zu pressen. Inwieweit sich dieses Tool mit der durch die Berechtigung ausgedrückten selbstverantwortlichen Tätigkeit verträgt, konnte dabei bisher ebenso wenig beantwortet werden, wie die Vielzahl der von den Mitarbeitern/innen erkannten Probleme, Fehler und Verbesserungsnotwendigkeiten (es sind derzeit ca. 250).

Nach Auffassung der DFS-Verantwortlichen ist eine Sicherheitsbewertung für die Einführung dieses Tools, welches die gesamte direkte Koordination in der operativen FS Technik ablöst, nicht notwendig. In diese Sicht passt natürlich, dass das SASS Tool auf dem Bürokommunikationsnetzwerk der DFS läuft und die einzige Ausfalllösung der Verantwortlichen „Papier und Bleistift“ ist!

Am 01.03.2010 ging das SASS Workflow Tool in Betrieb, musste aber wegen massiver Performanceprobleme schon nach 50 Minuten wieder abgeschaltet werden. Sollte das so genannte SASS Work Flow Tool in nächster Zeit und gegen die Bedenken der Betroffenen von den Verantwortlich dauerhaft in Betrieb genommen werden, bleibt abschließend festzuhalten, dass die heute genutzten Problemumgehungsverfahren (wie die direkte Koordination von SL2 und BIS mit dem EoD) und auch noch alle zukünftigen in diesem Tool abgebildet werden müssten.

Da fragt man sich, wie lange es den betroffenen Kolleginnen und Kollegen in Betrieb und Technik noch gelingt, die für ihre Arbeit notwendige Koordination aufrecht zu erhalten ...

¹ Der ehemalige CNS Bereich wurde inzwischen mit den Bereichen Facility Management und ATS Technik Tower zum neuen Bereich System Integrated Services (SIS) verschmolzen.

Termine FSTD Vorstand

März 2011

03.03. – 05.03.2011	High Level Conference Implementing Single European Sky in Budapest
08.03. – 09.03.2011	MOSAIC/MARC in Amsterdam in Madrid
16.03. – 17.03.2011 22.03.11	EASA ATM001WGo4 ATSEP FSTD-Vorstandssitzung

April 2011

01.04. – 02.04.2011	ATCEUC Meeting Skopje
06.04. – 07.04.2011	EASA ATM.001WGo4 in Wien
14.04. – 16.04.2011	IFATSEA Executice Board Meeting in Washington
26.04.11	FSTD-Vorstandssitzung

Mai 2011

17.05.11	FSTD-Vorstandssitzung
24.05. – 25.05.2011	MOSAIC/MARC in Frankfurt
26.05. – 28.05.2011	D.A.CH – Meeting in Berlin



Quo vadis

Das Outfit der Titelseite der Gewerkschaftszeitung „der flugleiter“ war in der Vergangenheit geprägt durch blauen Himmel, meistens mit Flugzeug und einem Tower im Hintergrund. Von diesem Muster wich die Ausgabe 01/2011 themenbedingt und mit aktuellem Bezug zu Überlegungen für mögliche Outsourcing-Pläne innerhalb der Flugsicherung massiv ab. Und weil das so ist, hat der „flugleiter“ einmal zum Mittel der Satire gegriffen. Das scheint nicht nur zur Erheiterung beigetragen zu haben.

Aber, da fällt Joe ein, was ein berühmter Deutscher einmal gesagt hat: *„Die Feststellung, Satire dürfe alles, das heisst ihr seien keine Grenzen gesetzt, weder ethische, noch moralische, hat einmal der deutsche Schriftsteller Kurt Tucholsky (1890-1935) gemacht. Tucholsky war nicht nur Schriftsteller, er war auch Journalist, und in dieser Eigenschaft wusste er eine spitze Feder zu führen“*

Es läuft wohl viel unrund innerhalb der DFS. Aber mit einem Alter von mittlerweile fast 20 Jahren sollte die DFS langsam erwachsen werden und sich als feste Größe im europäischen Umfeld gefunden haben, denkt sich Joe.

Mit circa drei Millionen Flugzeugbewegungen im Jahr und als Vorreiter der europäischen Integration – auch im Hinblick auf die Neustrukturierung durch SES und FABEC – hat die Deutsche Flugsicherung sicherlich einige feste Vorteile klar auf ihrer Hand. Die sicherheitsrelevanten Aspekte, soeben erst im Mobilitätsbericht der DFS vorgestellt, zeigen, dass das Betriebspersonal an Bord einen guten Job macht. Aber, so denkt sich Joe, was für Tower und Center gilt, ist nicht unbedingt auf andere Arbeitszweige übertragbar.

Wie sieht es aus in der Technik? Wie sieht es aus im AIS/AIM-Bereich? Verunsicherte Mitarbeiter, keine klaren Konzepte, Terminvorgaben die mehrfach überschritten werden, unter der Hand gehandelte Outsourcingpläne kommen verzerrt bei den Mitarbeitern an. Joe vermerkt fehlende Kompetenzen,

und er mag es kaum ausdrücken – aber ein gewisser Zentralisierungswahn ist nicht zu verkennen. All dies lässt das Stimmungsbarometer fallen, und sofern es eine Identifikation mit dem Unternehmen DFS gegeben hat, schwindet diese.

Wer sich nun über das Titelblatt der Ausgabe 01/2011 aufregt oder aufgeregt hat, hat wohl keinen Draht zu Teilen der Belegschaft und geht nicht auf Ängste oder Vorstellungen ein, die zumindest in den beiden angesprochenen Bereichen stets die Runde machen.

Zusätzlich möchte Joe erwähnen, dass – sollte es irgendwo Gerüchte z.B. über Outsourcing geben – diese auch irgendwo herkommen müssen. Von Seiten der GdF kann das wohl kaum passieren, da die Gewerkschaft zumeist zu spät in Pläne und Entwicklungen einbezogen wird. Also müssen diese Gerüchte woanders herkommen – man sollte mal nachfragen und nachfragen.

Nach der Verabschiedung der AIS-Mitarbeiter von den einzelnen Flughäfen vor nunmehr gut zehn Jahren hin ins Zentral-AIS nach Rödelsheim, geben jetzt die Techniker ihre Abschiedsvorstellung. Neue Einheiten wie „zBFN“ (zentrale Betriebsdurchführung Navigation) oder „TKC“ (Tower-Kompetenz-Center) entstehen und werden quasi anonymisiert. Ein Störfall an einer technischen Anlage wird aufgenommen, um ihn zunächst zu katalogisieren und anschließend nach Schema abzuarbeiten. Wenn dies bedeutet, dass beispielsweise bei einem Ausfall einer süddeutschen VOR der Tower Hamburg zu informieren ist, dann muss das auch so abgearbeitet werden. Da kommt Joe leider nicht mehr mit.

Der Versuch ein technisches Kompetenz-Center zu installieren wird und wurde seit Monaten immer wieder verschoben. Die Glaubwürdigkeit leidet mit jeder weiteren Verschiebung, die Gründe der Verschiebungen erscheinen nebulös und wenig fachgerecht – von der fachlichen Kompetenz bleibt somit auch nicht viel übrig.

Daher war das Titelblatt der Ausgabe vielleicht etwas ungewohnt – aber zusammen mit dem Bericht QUO VADIS Technik sicherlich passend, muß Joe rückblickend feststellen.

FSBD – Bundesfachbereichskonferenz Nürnberg



von
Hans-Joachim
Krüger

Im fränkischen Nürnberg fand vom 18. – 20. März 2011 die diesjährige Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF statt. Das in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptbahnhof gelegene Tagungshotel wurde von der Nürnberger ÖMV ausgesucht und vorgeschlagen. Veronika Gebhardt organisierte wie stets das ganze „Rundherum“ hervorragend und kann auf nunmehr 15 Jahre ihrer Tätigkeit für die Gewerkschaft zurück blicken. Mehr als Grund genug, Veronika mit einem kleinen Geschenk zu ehren. Als Gäste der diesjährigen Veranstaltung konnte der Vorstand den ehemaligen GdF-Geschäftsführer Norbert Meyer, den für die Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Redakteur des „flugleiter“ Bernd Bockstahler, sowie eine Azubi-Delegation aus der DFS-Akademie begrüßen.

Ein wesentlicher Bestandteil des ersten Konferenztages waren neben den administrativen Vereinsverfahrensregeln zunächst der Bericht des Vorstandes und auch der Kassenbericht des Fachbereiches. Der Bericht des Vorstandes lag in schriftlicher Form neunseitig vor und wurde von den Teilnehmern zur Kenntnis genommen. Dieser Tätigkeitsbericht beinhaltete nicht nur die Aktivitäten der Vorstandsmitglieder innerhalb der GdF sondern auch Meetings mit den verschiedensten Partnern und Arbeitgebern.

Auf großes Interesse stieß der Kassenbericht, vorgetragen vom Schatzmeister, Jörg Biermann. Die finanzielle Situation der GdF ist – um es einfach und verkürzend mitzuteilen – durchaus mehr als nur zufriedenstellend, eine wesentliche Summe konnte der Rücklage (Vermögensrücklage) zugeführt werden. Der Mitgliederzuwachs hielt mit mehr als 10% im abgelaufenen Jahr sogar verstärkt an. Dieser Trend ist mit ein Hauptgrund, warum die GdF finanziell sehr positiv da steht. Die solide Mitgliederbasis garantiert, dass auch in der Zukunft erfolgreich in der Tarifpolitik wie auch in Sach- und Fachfragen gehandelt werden kann und wird.

Als kurzweiliges Intermezzo darf man die Wahlen für die Vorstandsämter „Berufliches und Soziales“, „Fachliche Angelegenheiten“ und das Resort „FDB/LDM“ ansehen. Ohne Gegenkandidaten und Gegenstimmen wurden Alexander Schwassmann (Berufliches und Soziales) Heiko Langhinch (Fachliche Angelegenheiten) und Michael Sobanek (FDB/LDM) in ihren Ämtern bestätigt. Nach den Vorstandswahlen wurden die Mitglieder für die Antrags- und Satzungscommissionen neu vereinbart.

Externe VORTRÄGE

FABEC

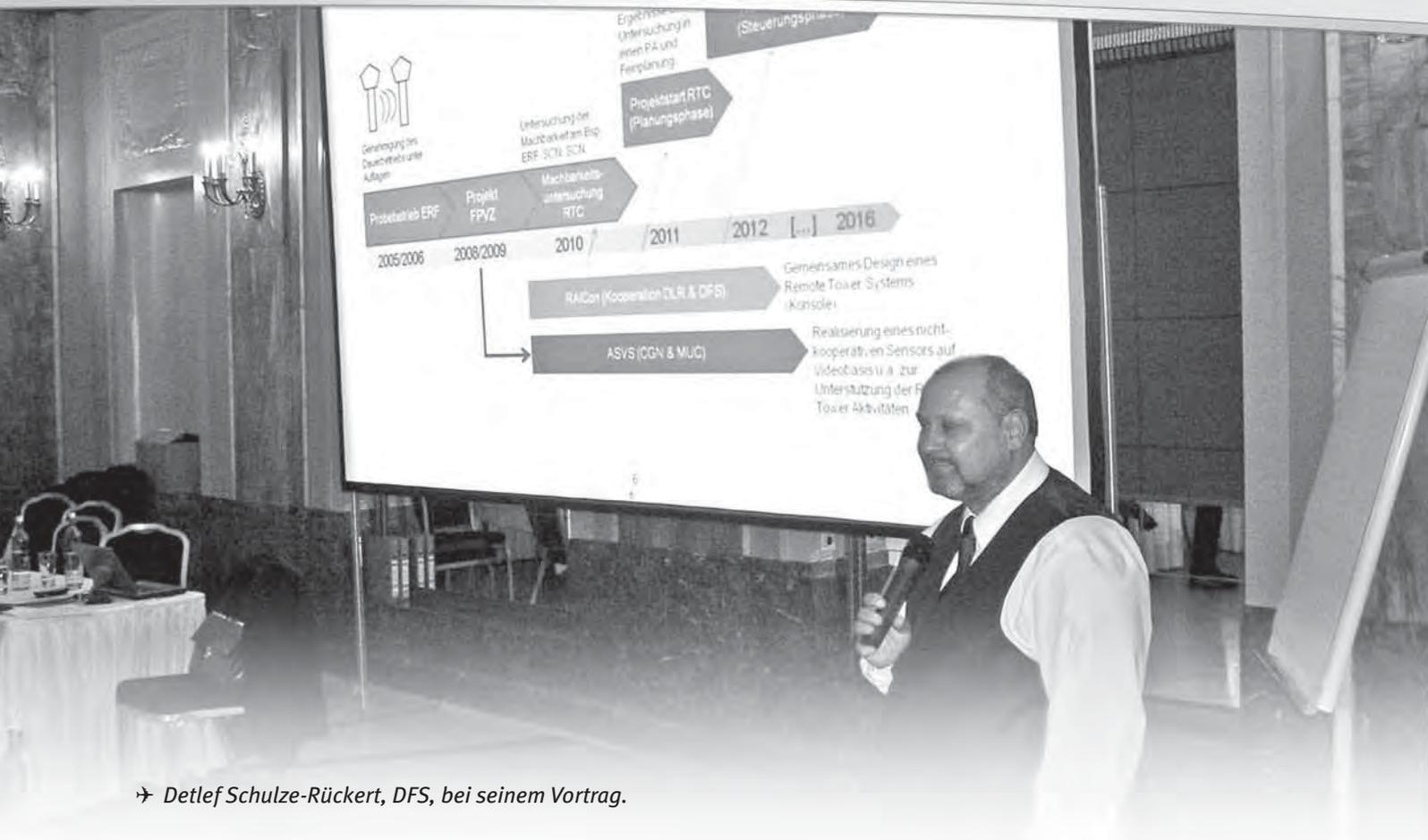
Aus der Unternehmenszentrale der DFS in Langen reisten die Herren Otto Fischer, Leiter Unternehmensentwicklung DFS und Detlef Schulze-Rückert aus dem Geschäftsbereich GB-TWR der DFS zur Tagung an

Herr Fischer informierte das Plenum über den aktuellen Sachstand der FABEC – Entwicklungs-/Umsetzungsphase. Die von der EU-Kommission entwickelten KPAs (Key Performance Areas – Mindestvorgaben) werden teilweise von den FABEC-Staaten in vielerlei Hinsicht übertroffen und überschreiten die Vorgaben der EU um wesentliche Inhaltspunkte. Als „KPA“ wurden z.B. die Punkte Safety (Sicherheit), Environment (Umwelt) und Capacity (Kapazität) von Seiten Herrn Fischers dem Gremium aufgezeigt und näher erläutert. (Siehe dazu auch unseren Beitrag von Michael Biester in dieser Ausgabe.)

REMOTE TWR

Der Fachbeitrag von Herrn Schulze-Rückert über das Thema „Remote/Virtueller TWR“ wurde mit zahlreichen Fragen zur technischen Ausstattung und zur Verfahrensplanung begleitet. Das Gremium begrüßte den sachlichen Vortrag, dennoch blieb bei vielen angesprochenen Punkten ein Gefühl des Unbehagens. Herr Schulze-Rückert betonte jedoch ausdrücklich, dass man zurzeit in einer Planungsphase und eine mögliche





→ Detlef Schulze-Rückert, DFS, bei seinem Vortrag.

Umsetzung von vielen Faktoren abhängig sei. Schon aus diesem Grund ist es wichtig, Mitarbeiter und Fachverband frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.

Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe A – Interne Organisation

Das Budget der GdF organisiert sich an den Vorjahren und wurde von den Mitgliedern fast ohne Diskussion dem Plenum zur Annahme empfohlen. Einen breiten Rahmen nahm erneut die Diskussion um die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit an. Zu bemängeln ist für die Zeitschrift „der flugleiter“, dass kaum gewerkschaftliche Themen aus den ÖMVen an die Redaktion herangetragen werden. Nach wie vor fordert das Redaktionsteam die ÖMVen auf, Beiträge von aktuellen

Themen vor Ort an die Redaktion heranzuführen. Zwar werden zurzeit noch sechs jährliche Ausgaben des „flugleiter“ produziert, eine Verringerung der Veröffentlichungen soll jedoch demnächst im Bundesvorstand erneut diskutiert werden. Desweiteren bleibt nach wie vor zu bemängeln, dass im Bundesvorstand das Amt der Kommunikation noch immer unbesetzt ist. Davon direkt betroffen ist auch die interne Kommunikation innerhalb der GdF. Ein weiteres Thema dieser Arbeitsgruppe war die Lage der Geschäftsstelle am Frankfurter Hauptbahnhof sowie die bisherige Auslagerung des technischen Bereiches. Das Suchen für einen neuen Ort einer einheitlichen Geschäftsstelle wurde zunächst von der Arbeitsgruppe und anschließend auch im Plenum als Arbeitsauftrag formuliert.

Arbeitsgruppe B – Fachliche Angelegenheiten

In dieser Arbeitsgruppe stehen die verschiedensten Betriebstechniken und Safety zur Diskussion und werden durch Erfahrungswerte der Mitarbeiter untermauert.



- System Vavorit: Dazu wurde vorgetragen, dass hier noch eine Reihe von Fehlern abzarbeiten sind und die anstehenden 17 neuen Software-Release alleine wohl nicht ausreichen werden, um die Fehler allesamt auszubügeln. Auch wurde das Einführungsdatum bemängelt und der Zeitpunkt der Einführung als definitiv zu früh bezeichnet.
- PSS: Aus Bremen wird gemeldet, dass die Akzeptanz der Mitarbeiter für dieses System steigt. Eine reibungslose Funktion kann aber nur gewährleistet werden, wenn die Eingaben sorgfältig und einwandfrei erfolgen.
- A-SMGCS Hamburg: Auf Grund der sehr fehlerhaften Darstellung wird dieses System vom operativen Personal als unzuverlässig eingestuft.

SAFETY- Eine Staffellungsunterschreitung, hervorgerufen durch Wirbelschleppen, beschäftigt zur Zeit das BAF. Bei diesem Vorfall waren gleich drei der größten Flugzeuge beteiligt (Airbus 380, Boeing 747/400 und Antonov 124). Sobald die ersten Erkenntnisse dieses ungewöhnlichen Vorfalles vorliegen, werden diese weiter veröffentlicht. Weitere Ereignisse wie z.B ein Hypoxia-Vorfall oder auch die bekannte Notwasserung der US-Airways auf dem Hudson wurden ebenfalls mit Neuigkeiten vorgestellt und beschrieben.

Arbeitsgruppe C – Berufliche und soziale Angelegenheiten

Heiko Langhinrichs berichtet über die Bemühungen, die Tätigkeiten der Apron-Control zu zertifizieren. Da dieses Unterfangen ein eher langfristig gesetztes Ziel ist – dies ist das Resultat der ersten Sondierungsgespräche – wird demnächst über das weitere Vorgehen zunächst intern beraten.

Im Jahr 2010 hat der Geschäftsbereich AIM der DFS seine Bemühungen intensiviert, in Kooperation mit LVNL, Möglichkeiten der Ausgliederung von Tätigkeitsfeldern aus dem integrierten AIS-C zu untersuchen. Das vorgelegte Arbeitspapier wurde in einer sehr sachlichen Diskussion verhandelt, und die anschließende Beschlussempfehlung wurde vom Plenum unverändert übernommen. Demnach lehnt die GdF die Ausgliederung von Tätigkeiten aus dem Bereich AIS, ARO, Notam-Office und Büro nFL, insbesondere die Gründung von nationalen oder internationalen Tochtergesellschaften zu diesem Zweck, ab.

Als zäh und konträr werden die Tarifverhandlungen mit der DFS zum Thema Eingruppierung bezeichnet. Dennoch bleibt

das Ziel bestehen, die Verhandlungen zu diesem komplexen Thema im Mai zu beenden. Gleiches gilt für die Verhandlungen zu den Tarifgesprächen über die Übergangsversorgung. Diese laufen nun schon zwei Jahre und werden hoffentlich ebenfalls in den nächsten Monaten beendet werden können. Weitere Informationen zu aktuellen Tarifthemen wie z.B. Krankenversicherungstarifvertrag, Validierung zur Belastung oder auch Vergütung werden den Mitgliedern nach den entsprechenden Verhandlungen zugeleitet.

Aber nicht nur innerhalb der GdF finden Tarifgespräche statt, auch für unsere Mitglieder bei Apron München, FRAPORT und auf dem Hahn stehen in diesem Jahr Tarifverhandlungen an. Für Übergangsvorsorgte wird der Fachbereich FSBD beim Bundesvorstand ein Stimmrecht für die Tarifkommission beantragen. Weiterer Unmut kam bei den Kollegen über die Handhabung des sogenannten „Langzeitkontos“ bei der DFS auf. Hier wurde die Tarifkommission aufgefordert, die erkannten Mängel mit der DFS abzusprechen und für eine gerechte Handhabung zu sorgen.

Arbeitsgruppe D – CNS als integrierter Teil des ATM Safety Chain

In der Deutschen Flugsicherung muss die Verantwortung für die Flugverkehrskontrolldienste insgesamt und damit auch für die Technik der Flugverkehrskontrolldienste als deren integraler Bestandteil, in einer Hand liegen. Die CNS-Dienste müssen zusammen mit den ATS Diensten von der DFS als „Dienstbündel“ erbracht werden. Das in der Flugsicherung eingesetzte Personal muss bei der/den für diesen Dienst zertifizierten Flugsicherungsorganisation/en angestellt sein. Um dies durchzusetzen, wird der FSBD-Fachverband zusammen mit dem FSBT weitere Schritte zur Durchsetzung dieses Beschlusses überlegen.

Zum Abschluss der dreitägigen Veranstaltung in Nürnberg dankte die FSBD-Vorsitzende Petra Reinicke allen Anwesenden und rief gleichzeitig die Untergruppen auf, sich für die Durchführung der Konferenz im Jahre 2012 zu bewerben. Wer weitergehende Informationen zur FSBD-Tagung erhalten möchte, wird gebeten sich an die entsprechenden Obleute oder an die Geschäftsstelle zu richten.



Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge

Bill Clintons Erkenntnisse und Churchills Einsichten

Der Stuttgarter Hauptbahnhof soll von einem Kopf- in einen Durchgangsbahnhof umgebaut und, das ist die entscheidende an der ganzen Angelegenheit, in den Untergrund verlegt werden. Das Vorhaben ist, so beteuern die Landesregierung, die (noch) größte Oppositionspartei SPD und die Bahn AG, erforderlich, damit Stuttgart nicht in den sogenannten Verkehrsschatten fällt und die Schwabenmetropole nicht ihren Platz an der großen europäischen Eisenbahnmagistrale Paris – Bratislava verliert. Das Projekt ist somit das, was Politiker so gerne als „alternativlos“ bezeichnen. Doch abgesehen von der Frage, wer wohl, außer irgendwelchen „Bahnfreaks“, von Paris nach Bratislava mit der Bahn fahren wollte, gibt es bei diesem Projekt ein paar Ungereimtheiten.

Da wären zum einen die Kosten (inzwischen mehr als vier Milliarden Euro) und zum anderen die Tatsache, dass bestimmte Leute, die man durchaus als Bahnexperten bezeichnen kann, die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs als nicht höher einstufen als diejenige des bestehenden Kopfbahnhofs. Worauf sich in Stuttgart ein unüberhörbares Grummeln in der Bevölkerung erhob und die Schwaben auf die Barrikaden gingen (und immer noch gehen). Dabei haben sich an den Protesten nicht nur die „üblichen Verdächtigen“ und „Fortschrittsverweigerer“ beteiligt – der Protest ging quer durch alle Bevölkerungsteile. Unabhängig von Alter, Geschlecht und parteipolitischen Präferenzen.

Nun muss man sich natürlich fragen, weshalb die Politik und die Bahn dieses als S21 bezeichnete Projekt unbedingt umsetzen und mehr als vier Milliarden Euro (Stand November 2010) in die schwäbische Heimat Erde vergraben wollen, wenn es aus bahnbetrieblicher Sicht keine oder nur geringe Vorteile bringt? Nur weil es fortschrittlich und zukunftsgerichtet ist? Spätestens hier wird man an den ehemaligen US-Präsidenten Bill Clinton erinnert. Der ja irgendwann einmal festgestellt hat, dass die Sinnhaftigkeit irgendwelcher Projekte letztlich daran gemessen wird, ob damit ordentlich Geld zu verdienen ist oder nicht. Seine Feststellung „It's the economy, stupid!“ bedeutet frei übersetzt nichts anderes als „entscheidend ist die Knete, du Dummkopf!“ Wenn also irgendwo saftige Gewinne locken, dann scheint so gut wie jedes Projekt in den Adelsstand der Alternativlosigkeit erhoben zu werden. Ob es dann für die tägliche Praxis auch einen wirklichen Fortschritt oder ob es auch sozial verträglich ist, interessiert nicht wirklich. Und für die ewig Gestrigen

gilt dann der altbekannte Slogan, nach welchem die Meute kläfft, aber die Karwane weiterzieht.

Auch bei der Flugsicherung gibt es jede Menge Projekte, welche für den Aufbruch in die Moderne zu stehen scheinen. Die DFS ist da mit von der Partie – bekanntlich marschiert sie da, wo vorne ist. So steht, so war in den „Tower News“ zu lesen, auch für die Platzkontrolle ein Paradigmenwechsel an: Flugplatzkontrolle ohne Tower! Die Vorstellung ist zwar nicht besonders neu. Schließlich steht das Projekt des „Remote Towers“ schon lange auf dem Wunschzettel des DFS Management und der schwedische Flugsicherungsdienstleister LFV wurde – zusammen mit der Firma Saab – dafür mit einem der diesjährigen Janes' ATC Awards ausgezeichnet.

Die Idee scheint für den Technikchef des GB Tower zumindest einen Dokortitel wert zu sein. Wenn das mal nichts ist! Denn wenn, so die Überlegung, Piloten nach Instrumenten fliegen können, dann „sollte es für Towerlotsen in ferner Zukunft auch möglich sein, den Flugbetrieb ohne direkte Sicht zu überwachen!“ Für die Luftlagendarstellung wäre dann eine „Kombination Bildübertragung und synthetischer Darstellung mittels Radardaten“ das geeignete Mittel.

Gut gebrüllt, Löwe! Dummerweise gibt es jedoch an einer nicht ganz unbeträchtlichen Anzahl von Flughäfen auch noch Luftfahrzeuge, die nach Sichtflugregeln operieren. Die dann, bei entsprechenden Verkehrsaufkommen von den Towerlotsen in den IFR-Verkehr integriert werden müssen. Wer sich das, was die Controller dann „zaubern“, einmal auf dem Radar ansieht, der könnte dringend auf kreislaufstabilisierende Mittel angewiesen sein. Bei hohem Mischverkehrsaufkommen (und nicht nur da) geht das am besten durch direkten Sichtkontakt. Weshalb die Briten so eine Platzkontrolle denn auch als „Visual Control Room (VCR)“ bezeichnen. Dennoch – die DFS hat sich entschieden, beim Ausbau des Münchner Flughafens auf einen Towerneubau zu verzichten. Die derzeitige Platzkontrolle wird dann, so ist den „Tower News“ zu entnehmen, zumindest teilweise zu einem „Distance Tower“. Obwohl – irgendwie ist jede Platzkontrolle ein „Distance Tower“. Kommt nur darauf an, was unter „Distanz“ zu verstehen ist.

Nun mögen derartige Überlegungen für eine Dissertation reichen. Aber wenn bei der Flugsicherung Neuerungen eingeführt oder gar ein Paradigmenwechsel eingeleitet werden sollen, dann sollte die erste Frage lauten, ob damit die Sicherheit gesteigert, den Controllern die Arbeit erleichtert

und die Kapazität erhöht werden kann. Ob diese Ziele mit einem „virtuellen Tower“ erreicht werden können, darf mit Fug und Recht angezweifelt werden. Und wenn man ehrlich ist – damit kann nicht mal Personal eingespart werden! Welche Vorteile soll eine „Flugplatzkontrolle ohne Tower“ deshalb bieten?

Vielleicht erschließen sich mögliche Vorteile, wenn man ein wenig über den Teller- bzw. Flughafenrand hinausschaut. Denn wenn man die Controller von ihrem Tower auslagern und sie theoretisch in irgendeinem beliebigen Gebäude auf dem Flughafengelände unterbringen kann, dann kann man sie ja auch irgendwo in der Walachei bzw. in einer Art von Luftfahrt-Diaspora ansiedeln. Zum Beispiel in einer Zentrale, in welcher bestimmte bzw. alle Platzkontrollstellen zusammengefasst werden könnten. Irgendwo in Ostfriesland oder im Osten der Republik. Oder gar in der Ukraine, in Burkina Faso oder in Bangladesch. Dort, wo die Löhne niedrig sind und soziale Leistungen als Fremdwort gelten. Ein Schelm, der etwas Böses dabei denkt! Und so gesehen macht eine Flugplatzkontrolle ohne Kontrollturm durchaus Sinn. Nicht aus betrieblicher, sondern aus betriebswirtschaftlicher Sicht.

Schließlich ist da die DFS, wie Dieter Kaden unlängst zugegeben hatte, schon lange nicht mehr Spitze. Oder um es genauer auszudrücken – sie rangiert bei den Kosten nicht mehr in der unteren Hälfte der Tabelle (wobei der Spitzenreiter dabei als der teuerste angesehen werden muss). Hier muss etwas getan werden. Denn schließlich müssen die Fluggesellschaften, die im harten Wettbewerb stehen und deshalb Ticketpreise verlangen müssen, die eigentlich eine 150%ige Auslastung ihrer Flugzeuge erfordern würden, bei ihrem Überlebenskampf finanziell unterstützt werden. Wie sagte Bill Clinton? „It's the economy, stupid!“

Eines wird sich für die Towercontroller auch zukünftig nicht ändern – sie werden weiterhin mit dem Problem des Fluglärms oder, um es genauer auszudrücken, mit Beschwerden über selbigen konfrontiert werden. Wobei dies oftmals lediglich Beschwerden einiger besonders aktiver Flughafengegner sind. Ein schönes Beispiel bietet hierzu der EuroAirPort Basel. Dort hat die Zahl der Lärmbeschwerden nach der Einführung von ILS-Anflugverfahren für die Piste 33 enorm zugenommen. Von 12 699 im Jahr 2008 auf 23 039 in 2009. Und bis zum Oktober 2010 waren bereits 21 622 Lärmbeschwerden eingegangen. Diese Statistik lässt auf einen enormen Protest der Flughafenanrainer schließen. Aber wie es nun mal so ist mit den Statistiken – manchmal werden sie der eigentlichen Angelegenheit nicht so richtig gerecht.

Denn bei genauem Hinschauen haben sich 2009 nur 411 Schweizer Bürger über den Fluglärm beschwert (aus Frankreich und Deutschland waren es jeweils 84). Eine gewisse Höchstleistung haben dabei drei Beschwerdeführer erbracht – sie schafften es, insgesamt 16 759 Reklamationen abzugeben. Das sind 51% sämtlicher Lärmbeschwerden! Oder

anders ausgedrückt: diese drei Personen haben sich täglich mehr als 18 mal über den Fluglärm beschwert. Wie war das mit den Statistiken? Frei nach Winston Churchill soll man nur jenen trauen, die man selbst gefälscht hat! *Finis*

→ *München Tower – nach Ausbau teilweise ein „Distance Tower“*
Photo: Peter Ludl



Fluglotse a. D. wurde 90 Jahre Ein Besuch bei einem Ex-Kollegen



Willy Könemann ist seit Mai 1975 in Pension! Dann hat er ja nicht viele Jahre als Fluglotse gearbeitet, könnte man da sagen.. Es waren aber immerhin 25! Und die Jahre davor waren mehr als prägend für das ganze Leben.



von
Emmi
Enneper

Die Generation, die im zweiten Weltkrieg ihre Berufslaufbahn begann, hat zum großen Teil ihre Ausbildung für einen Kriegseinsatz bekommen. So auch Willy Könemann. Das Abitur wurde vor Abschluß der Schulausbildung bescheinigt (nach Kriegsende aber nicht mehr anerkannt), bewarb sich bei der Luftwaffe und erhielt eine geeignete Ausbildung. Herr Könemann wurde ab März 1940 als „KB“ eingesetzt. Ich erfuhr bei meinem Besuch von ihm, dass ein „KB“ ein Kampfbeobachter war, der in Kampfflugzeugen auf dem Copilotensitz hauptsächlich navigatorische Aufgaben hatte.

Im November 1942 gab es für ihn im Mittelmeer einen geheimen Auftrag zu erfüllen, von dem er nie einem Menschen berichten durfte. (Ich wollte dann dieses alte Geheimnis auch nicht lüften.) Aber der Auftrag schlug fehl, weil es durch einen Motorschaden zur Notwasserung im Mittelmeer vor Algerien kam, in der Bucht von Bougie. Mit Hilfe seiner Schwimmweste konnte Willy Könemann nach einigen Stunden das Land erreichen, wo er auch irgendwann auf seinen Piloten traf. Dort fühlte man sich bei den Franzosen sicher, was sich aber schon nach zwei Tagen änderte. Beide kamen in ein Kriegsgefangenenlager der Amerikaner und Engländer in Constantine, wo in den nächsten Wochen noch viele andere Gefangene eintrafen.

Herr Könemann kann selbst nach fast 70 Jahren sämtliche Ereignisse und Stationen aufzählen, als wenn es gestern gewesen wäre. Ich bin eine Ex-Kollegin von ihm aus Hannover, habe von seinem Leben aber eigentlich nichts gewußt. „Damit geht man ja auch nicht hausieren“ ist sein Tenor heute dazu.

Es folgten noch viele weitere kurze oder längere Stationen: Algier, Glasgow, London, schließlich 1943 Liverpool. Von dort ging es per Schiff in die USA. Immer wieder gab es Verhöre, um die Wahrheit über seine Aufträge zu bekommen. Aber Willy Könemann blieb standhaft. Er landete in Straflagern in Colorado und Maryland und war dort als Dolmetscher bis Mai 1946 tätig. Dann erfolgte seine Entlassung. Auf Umwegen über Belgien und England landete er endlich zu Hause im Kreis Soltau. Dank seiner hervorragenden Englischkenntnisse arbeitete er erneut als Dolmetscher bei der englischen Besatzung. Der Job fiel weg, als die Engländer wieder abzogen. Dank eines Kriegskameraden bekam er beim amerikanischen Arbeitsamt in Esslingen eine Anstellung.

Der Weg zum Fluglotsen

1949 suchte man in Stuttgart Deutsche, die für die Flugsicherung bei den Besatzern tätig werden sollten. Wieder einmal hatte der Jubilar großes Glück, denn unter 2000 Bewerbern wurde er als einer von 40 ausgewählt. Die Ausbildung erfolgte in Bremen, der spätere Einsatz in Stuttgart. Auch bei der inzwischen gegründeten deutschen Flugsicherung blieb er noch bis 1956. Aber die norddeutsche Heimat rief, und ein Versetzungsgesuch hatte Erfolg. So kam er nach Hannover zum Tower und Approach. Als im November 1974 der Umzug des Centre Hannover nach Bremen kam, gab es noch einmal, diesmal die letzte Versetzung dorthin. Aber bald danach konnte er die Frühpensionierung für die Fluglotsen in Anspruch nehmen und ging im Mai 1975 mit 54 Jahren in Pension.

Das Leben ging auch ohne Flugsicherung munter weiter. Ehrenamtliche Posten im Bürger- und Heimatverein sowie in seiner Kirchengemeinde füllten über mehrere Jahrzehnte seine Tage. Seine große Familie mit vier Kindern, später acht Enkeln und inzwischen vier Urenkeln nahm auch viel Zeit in



Anspruch. Zusammen mit seiner Frau unternahm er einige große Reisen. Später kam ein dann ungewöhnliches Hobby hinzu: Teppichknüpfen.

So kann Herr Könemann – heute allein in einer Seniorenanlage wohnend – dankbar auf ein ereignisreiches, ausgefülltes Leben zurückblicken. Immer noch nimmt er im Haus an Liederabenden teil und besonders gern an den „Gehirntrainingsstunden“. „Deshalb sind Sie noch so fit“, lobe ich ihn, was er mit einem lauten Auflachen zur Kenntnis nimmt. Er selbst führt sein hohes Alter auf eine disziplinierte Lebensweise zu-

rück. „Das beste war, dass ich am 17. August 1967 aufgehört habe zu rauchen“. Dem kann ich auch zustimmen.

Bei unserem Gespräch haben wir uns auch gerne an gemeinsame Kollegen und Situationen erinnert. Das verbindet, obwohl wir nie zusammen gearbeitet haben und er schon 35 Jahre im Ruhestand lebt. Ich habe versprochen, ihn bald mal wieder auf eine Tasse Tee zu besuchen.

Zum Tod von Wilfried Rühling Mein lieber EX-GPR-Kollege Wifried Rühling!

Nun hast du die, bei dir anerkannte „Berufskrankheit“ also nicht länger besiegen können. Alle, die dich kannten sind tief betroffen. Gerade mal 5 Tage vor deinem Tod wurde mir noch berichtet, dass es dir gut ginge. Das war dann wohl nicht mehr der Fall. Nun will ich mit diesen Zeilen ein wenig an deine Person in unserer gemeinsamen Zeit erinnern.

Als wir uns vor ca. 30 Jahren beim Gesamtpersonalrat begegneten, warst du verantwortlich für die kleine Verbandszeitschrift vom FTI, wobei auch die meisten Artikel von dir waren. Ich hätte mir nicht träumen lassen, dass ich mal im „flugleiter“ über dich schreiben würde. Diese Entwicklung dorthin hast du sehr begrüßt. Denn du warst damals als Techniker in Hamburg immer näher am FVK-Betriebsdienst als viele andere Techniker und so hast du auch im GPR zu einer Integration der beiden Bereiche beigetragen. Die abendlichen Zusammenkünfte in Seeheim, Frankfurt oder anderen FS-Stellen in gemütlicher gemeinsamer Runde waren nicht unerheblich wichtig dabei. Viele Probleme aus den Sitzungen konnten besser erörtert werden. Aber natürlich kamen viele Anekdoten und Meinungen zu Wort. Du hast mit viel Witz von Erlebnissen mit Menschen erzählt, etwas philosophisches war immer dabei.

Es kam die Privatisierung der Flugsicherung und du konntest deinen Fähigkeiten entsprechend noch Karriere als Leiter Technik in Münster machen. Du hast noch dein Glück gefunden und geheiratet, ein Haus gebaut und viele schöne Reisen unternommen. Davon hast du mir stolz berichtet, wenn wir uns mal begegneten. Dann kam die böse Krankheit. Ein Besuch bei dir kam nicht zustande. Bei deiner Beerdigung war ich verreist, jetzt war es mir wichtig dir noch zu schreiben,

zu danken für viele gemeinsam erlebte Stunden, für dein Engagement für deine Ex-Kollegen in großer „Umbruchzeit“. In ex-kollegialer Verbundenheit sage ich „tschüß“

Emmi





member of
FABEC

„Star Alliance“ der 6 Air Navigation Service Provider (ANSP) oder europäische Behörde?



von
**Michael
Biester**

Ende 2012 tritt der FAB Europe Central mit größter Wahrscheinlichkeit in Kraft. Den entsprechenden Staatsvertrag haben die Verkehrsminister der sechs FABEC Staaten – Frankreich, Deutschland, die Niederlande, die Schweiz, Belgien und Luxemburg – am 2. Dezember 2010 in Brüssel unterzeichnet und damit die Gründung eines gemeinsamen Luftraumblocks besiegelt. (Dieser Staatsvertrag soll bis spätestens 4.12.2012 von den jeweiligen Parlamenten ratifiziert werden). Einen Tag später, am 03.12.2010, hat das „Single Sky Committee“ – ein Gremium, das die EU Kommission bei der Umsetzung des Single European Sky-Programms (SES) berät – die Zielwerte für das Performance-

Scheme festgesetzt. Das „FABEC-Council“, ein aus zivilen und militärischen Vertretern bestehender Rat, wird für die sechs Vertragsstaaten Entscheidungsgrundlagen erarbeiten, auf deren Grundlage die jeweiligen nationalen Vorschriften und Verfahren festgelegt werden.

Im FABEC soll das „Air traffic Management“ (ATM) nun endgültig, wie schon seit vielen Jahren geplant, nicht mehr an Staatsgrenzen sondern an Verkehrsströmen ausgerichtet werden. Ein Zustand, der beispielsweise in der Kontrollzentrale München (hier wird seit Jahrzehnten Flugsicherung über dem westlichen Teil Österreichs geleistet, und Flugzeuge in Richtung Süden werden hier direkt an die italienischen Kollegen übergeben) längst gelebte Praxis ist. Die Vertragsstaa-



ten haben sich mit Ihrer Unterschrift unter diesen Staatsvertrag nunmehr verpflichtet, die Flugsicherungsorganisationen (ANSPs) bei allen für den FABEC erforderlichen Maßnahmen zu unterstützen, insbesondere in den Bereichen Luftraum, Harmonisierung von Vorschriften und Verfahren, zivil-militärischer Integration, Gebühren, Aufsicht und Performance. Unklar ist bis heute jedoch, welchen institutionellen Rahmen der FABEC bekommen soll. Die noch zu etablierende FABEC Organisation könnte entweder in Form einer Art „Star-Alliance“ den ANSPs gehören oder aber, wie es unseren französischen Partnern vorschwebt, als Europabehörde den sechs Staaten. Bis Mitte diesen Jahres soll diese Frage entschieden sein, Experten bezweifeln jedoch dass bis dahin ein endgültiges Ergebnis vorliegt.

Die DSNA, der Arbeitgeber der (zivilen) Flugsicherungsmitarbeiter Frankreichs, hat jedoch einige pikante Probleme, falls sich die Europäische Politik auf das von der DFS favorisierte Modell einigen sollte: Die Altersvorsorge der Französischen Mitarbeiter, die zur Zeit einen beamtenähnlichen Status und diverse entsprechende Privilegien genießen, trägt zur Zeit der Staat Frankreich. Auch die Kosten für das französische Pendant zur „DFS-Akademie“ trägt zur Zeit nicht der französische ANSP, sondern die DGCA (vergleichbar mit dem deutschen Luftfahrtbundesamt bzw. dem BAF). Die Aufwendungen für Bezüge während des Vorruhestands und für das Altersruhegeld beispielsweise der DFS Mitarbeiter trägt hingegen die DFS GmbH in voller Höhe. Aus diesem Grund hat die DFS nicht nur Rückstellungen in Ihrer Bilanz in Höhe von weit über 600 Millionen Euro bilden müssen, die Ausgaben im Bereich Altersvorsorge betragen laut „Gewinn- und Verlustrechnung 2009“ bereits 96 Mio. Euro, also über 10% des Jahresumsatzes!

All dies führt dazu, dass die DFS einen Personalkostenanteil von ca. 73% hat. Laut DFS Geschäftsführung hat die DSNA (Stand November 2010) bisher keine derartigen Rückstellungen oder Aufwendungen vorzuweisen, obwohl die Franzosen damit eine europäische Vorschrift zur Buchführung und Bilanzierung „sehr grosszügig zu Ihren Gunsten interpretieren“. Das alles bedeutet nichts anderes, als dass die französische Flugsicherung (DSNA) im Falle einer Angleichung ihrer Rechnungslegung / Kostenkalkulation an die übrigen ANSPs im FABEC unter Beibehaltung ihrer jetzigen Flugsicherungsgebühren plötzlich in arge finanzielle Erklärungsnot geraten würde bzw. unverzüglich ihre Flugsicherungsgebühren deutlich erhöhen müsste, um die Kosten zu decken. (Zur Zeit liegt die französische Gebühr ca. 5% unter der DFS-Gebühr).

Die DSNA wäre dann gezwungen, sich im FABEC plötzlich strikt an sämtliche Regeln zu halten, welche die DFS und andere bereits seit etlichen Jahren umgesetzt haben. Als ein möglicher Ausweg für die DSNA wird zur Zeit ein Modell diskutiert, bei dem die Staatsbediensteten (ähnlich den nicht übergetretenen Beamten, die noch für die DFS arbeiten) während Ihrer aktiven Berufszeit an die französische Flugsicherung

→ FABEC-Modelle
Quelle: FABEC-Homepage



cherung ausgeliehen und nur während dieser Phase von der DSNA bezahlt werden.

Auch ist keineswegs sicher, dass die französischen Gewerkschaften und Berufsverbände ähnlich euphorisch auf Veränderungen ihrer Arbeitgeberbehörde reagieren würden wie 1993 die DAG und der VdF auf die Organisationsprivatisierung der Bundesanstalt für Flugsicherung zur DFS. Man darf also gespannt sein, was Herr Sarkozy und Frau Merkel bei ihrem nächsten gemeinsamen Waldspaziergang so alles zu bereden haben.

Klarheit herrscht im Gegensatz zur Organisationsform jedoch bereits bei der Abkehr von der „Vollkostendeckung“ der Flugsicherungen hin zur ökonomischen Regulierung (ab 01.01.2012) sowie den europaweiten Leistungszielen in den sogenannten KPAs (Key Performance Areas) „Cost Efficiency“, „Capacity“ und „Environment“, auch wenn diese noch nicht auf die einzelnen Staaten / die einzelnen FABs herunter gebrochen wurden. Leistungsziele für den Bereich „Safety“ gibt es noch nicht. Dies sollen die Staaten für ihren jeweiligen nationalen ANSP bzw. für den FAB in Form eines „Performance Plan“ bis Ende Juni 2011 erarbeiten. Die Streckengebührenrate, einer der „Key Performance Indicator“, soll in Europa (gesamt) bis zum Jahr 2014 auf EUR 53,92 sinken. Für die DFS bedeutet dies eine Zielgebühr für 2014 von EUR 57,- (DFS-Anteil). Da der DFS-Anteil der derzeitigen Streckengebühr in Deutschland zur Zeit EUR 64,23 beträgt, (hinzu kommen noch die Kosten für den Deutschen Wetterdienst, die Aufsichtsbehörde BAF und Eurocontrol) entspräche dies einer jährlichen Gebührensenkung um 3,5%!

Wie das bei einer Firma wie der DFS, die seit den Terroranschlägen des 11.9.2001 laut Aussage eines Mitgliedes der Geschäftsführung ununterbrochen „mit beiden Füßen auf der Kostenbremse“ steht, funktionieren soll, wenn gleichzeitig die Mitarbeiter nicht auf einen jährlichen Inflationsausgleich verzichten sollen und der Flugverkehr weiter wächst, wurde bisher nicht schlüssig dargestellt. Das Projekt „Heading 2012“ soll nun bundesweit Vorschläge dazu erarbeiten, wie man in den nächsten beiden Jahren 180 Millionen Euro einsparen kann. Gerade im Geschäftsbereich Tower, wo der Personalkostenanteil über 90% der Gesamtkosten ausmacht und die GB-Leitung bereits seit Jahren jeden Euro mehrmals umdreht, warten die Mitarbeiter gespannt auf die Ideen der DFS zum Thema Einsparungen. Gleichzeitig hat das Single Sky Committee aber festgelegt, dass im Jahr 2014 in der Strecke nicht mehr als 0,5 (flugsicherungsbedingte) Verspätungsminuten pro Flug anfallen dürfen. Es ist also keineswegs so wie in den Jahren nach „9/11“ als Lufthansa und andere Fluggesellschaften bereit waren, bis zu vier Minuten (!) delay in Kauf zu nehmen, wenn im Gegenzug die Gebühren gesenkt werden könnten.

Von damals stammt, nach dem es in den Jahren zuvor immer nur „It`s all about Performance“ hieß, auch der unvergessene Vergleich der Kundschaft mit einer „launischen Diva“.

Diese in den nächsten drei Jahren zu erreichenden 0,5 Verspätungsminuten sind ein ehrgeiziges Ziel, auch wenn z.B. die Kontrollzentralen Bremen und München schon 2010 in der Nähe dieses Wertes arbeiteten. Die DFS in Ihrer Gesamtheit verzeichnete allerdings im Jahr 2010 bundesweit einen Wert von 1,14 Minuten. Hauptgrund waren die Vaforit-Schulungen in Karlsruhe und die (von der DFS selbst verschuldete) prekäre Personalsituation einiger Einsatzberechtigungsgruppen im Center Langen.

Fazit:

Man darf sehr gespannt sein, welche Organisationsform der FABEC bekommt. Im Hinblick auf die zivil-militärische Integration und die länderübergreifende Flugsicherung ist die DFS ein sehr gutes Vorbild, aber wird das die anderen Partner (speziell Frankreich) überzeugen, sich den Vorstellungen der GF anzunähern? Oder wird es eine Art „Euro-Flugsicherungsbehörde“ nach den Vorstellungen der DSNA (vielleicht mit Sitz in Paris) geben? Ist vielleicht MOSAIC (www.project-mosaic.eu), das Modell der europäischen Flugsicherungsgewerkschaften, eine denkbare Variante? Entschieden wird all dies von der Politik und zwar auf höchster Ebene – also dort, wo der Sachverstand was Flugsicherung betrifft nicht in der Tiefe vorhanden ist (und demnach nur ANSP mit ANSP verglichen wird – unabhängig von der Vergleichbarkeit bei den Kostenstrukturen)!

Nicht nur der Autor dieses Artikels hofft deshalb, dass sich die deutschen und europäischen Verantwortlichen noch einmal sehr genau erklären lassen, ob sie beim ansetzen des finanziellen Rasenmähers (gleichmäßig über die sechs verschiedenen ANSPs hinweg) nicht Rübenäcker mit Fussballplätzen vergleichen!

➔ *Otto Fischer, Leiter Unternehmensentwicklung DFS, während seines FABEC-Vortrags in Nürnberg.*



„VoLMuK“ oder: wie man eine der Top-Kontrollzentralen Deutschlands zerschlägt

Im Frühjahr 2013 wird, nach heutiger Planung, ein Teil der Kontrollzentrale München (genauer: der Luftraum oberhalb Flugfläche 315), nach Karlsruhe zum dortigen Upper Area Controlcenter verlagert. Das Projekt heisst VoLMuK (Verlagerung oberer Luftraum München– Karlsruhe).

Damit wird eine der am erfolgreichsten arbeitenden Kontrollzentralen Europas, die seit vielen Jahren völlig unbemerkt von der deutschen Öffentlichkeit mit knapp 700 Mitarbeitern zur vollsten Zufriedenheit unserer Kunden und mit anerkannt höchster Performance auf Top-Sicherheitsniveau arbeitet – wohlgerne ohne Not – zerschlagen.

Diese Entscheidung basiert noch auf dem mittlerweile 14 Jahre alten und damals schon heftig umkämpften „Betriebsstättenkonzept“ der DFS GmbH, welches im Jahr 2004 durch die „Neuausrichtung der Center“ (NdC) in der jetzigen Form konkretisiert wurde. Sie wird von praktisch allen Experten aus heutiger Sicht, gerade auch im Hinblick auf den entstehenden FABEC (Functional Airspace Block Europe Central), als sinnlose Geldverschwendung mit massiven Nachteilen für unsere Kunden erachtet. Aus diesem Grund haben die Betriebsräte, die GdF, die Mitarbeiter sowie die leitenden Angestellten in München bis zuletzt versucht, die Umsetzung von VoLMuK zu verhindern. Leider bisher erfolglos. Im örtlichen Interessenausgleich zu VoLMuK heißt es deshalb in der Präambel:

„Zwischen dem Betriebsrat der Niederlassung München und der Geschäftsführung der DFS besteht kein Einvernehmen über den betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Nutzen dieser Betriebsänderung. In Erfüllung seiner Verpflichtungen aus dem Gesetz hat der Betriebsrat jedoch den Interessenausgleich und Sozialplan einer einvernehmlichen Lösung zugeführt.“

Auch seitens der fliegenden Kundschaft gibt es mittlerweile begründete Befürchtungen, dass sich nicht nur die vertikalen Flugprofile nach Umsetzung von VoLMuK systembedingt verschlechtern werden, sondern dass durch die massiven Synergieverluste bei der Personaleinsatzplanung auch dauerhafte Zusatzkosten in Millionenhöhe für die Airlines entstehen werden. Von den Einmalkosten für die Umsetzung und den Kosten für den Sozialplan in zusammen zweistelliger Millionenhöhe sowie der Tatsache, dass man den dauerhaft entstehenden Mehrbedarf an Fluglotsen in anderen

Kontrollzentralen Deutschlands viel dringender bräuchte, einmal ganz abgesehen.

Doch wie konnte es eigentlich soweit kommen?

In der folgenden Ausgabe des „flugleiter“ werden wir darstellen, warum diese Verlagerung im Jahre 2013 nicht sinnvoll ist und warum man sie stoppen, zumindest aber um mehrere Jahre verschieben sollte. VK

WEIBMANTEL & VOGELSANG

Rechtsanwälte ♦ Fachanwälte

IHRE ANSPRECHPARTNER BEI ALLEN RECHTLICHEN PROBLEMEN:

Hans-Gerd Dannen*	Antje Harsdorff
Stephan Brozeit *	Birgitta Schneider **
Dr. Klaus Vosteen***	Dirk Vogelsang*
David Schäfer	Liesel Weißmantel*

* Fachanwälte für Arbeitsrecht
** Fachanwältin für Familienrecht
*** Fachanwalt für Sozialrecht

BREMEN

Langenstraße 68
28195 Bremen
Tel.: (04 21) 960 99-0
Fax: (04 21) 960 99-11

FRANKFURT AM MAIN

Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt / Main
Tel.: (069) 24 00 66 66
Fax: (069) 23 80 26 53

E-Mail: wv@kanzlei-wv.de

Internet: www.kanzlei-wv.de

Sicherheit – Lärmschutz – Kapazität

Nachdenken über das Selbstverständnis des Lotsen



von
Roman
Glöckner

Es ist die oberste Prämisse – Safety first! Darüber wird natürlich nicht diskutiert. Egal ob ein oder zwei Lotsen an der Konsole sitzen, egal wie komplex ein Verfahren gestrickt ist, egal ob die Kundschaft Achten um jede Milchkanne fliegen muss – daran wird nicht gerüttelt. Die Sicherheit schwebt unangreifbar über allem. Und wenn, wie kürzlich in Frankfurt, Bedenken über ein zweifelhaftes Verfahren geäußert werden, geht ein Aufschrei durch einen Glaskasten im tiefsten Hessen, dass die Wände wackeln. „Alles geprüft und simuliert, alles schick und sicher.“

Sowohl die Diskussion über die „Südumfliegung“ am größten Deutschen Flughafen, als auch der Streit um lärmträchtige Abflugrouten am neuen Hauptstadtflughafen bewegen mich, über unser Selbstverständnis als Lotsen nachzudenken. Welche Prioritäten setzen wir? Was ist dran an den immer wieder kolportierten Gerüchten über „Heizer- und Bremserteams“. Wie viel Verständnis haben wir für Fluglärmgeplagte Mitmenschen?

Viele Kolleginnen und Kollegen machen es sich einfach – wir arbeiten eben das, was die Infrastruktur und die Verfahren hergeben. Und wenn ein Verfahren aus Lärmschutzgründen komplex ist, bremsen wir halt etwas, zur Risikominimierung und zum Selbstschutz. Aber machen wir uns nichts vor. Das Berufsethos bringt die meisten von uns dazu – mit einem höheren Adrenalinpiegel als bei weniger komplexen Verfahren und Sektoren-, an ihre Grenze und auch mal darüber hinaus zu gehen. Was läuft hier falsch? Sollte man die „Heizer“ bremsen oder die Verfahren vereinfachen? Naheliegender ist beides. Damit kommen wir zum sensiblen Punkt der Diskussion. Lärmschutz. Auch wenn die Akzeptanzschwelle der Lotsenschaft sicher berufsbedingt höher liegt als beim Durchschnittsbürger, haben wir doch Verständnis dafür, dass die Flughafenanrainer so weit wie möglich von Lärm verschont sein möchten.

Doch wo liegt die Grenze? Wie verrückt kann man Abflugrouten legen, ohne dass sie so komplex für Piloten und Lotsen

werden, dass jene eben doch eine Verringerung des Sicherheitsniveaus konstatieren? Ich traue niemandem die ideale Festlegung dieser Grenze zu. Das wird trotz aller Sicherheitsbewertungen immer eine höchst subjektive Angelegenheit bleiben.

Nächstes Dilemma: Lärmschutz versus Kapazität. Natürlich sollte man An- und Abflugrouten, wo es geht, an dicht besiedelten Gebieten vorbeiführen. Bloß, wie weit will man das treiben? Kaum ein deutscher Flughafen liegt im Nirwana. Bewusst wurden sie in Stadtnähe gebaut, um dem erlauchten Passagier lange Anfahrten zu ersparen. Es ist unbestritten, dass Flughäfen Jobmotoren sind, der Wirtschaft und dem Tourismus ihrer Umgebung Aufschwung bereiten. Die Kehrseite sind trotz erheblicher Verringerung der Emissionen durch modernes Fluggerät – CO₂-Ausstoß und Lärm. In Frankfurt werden wegen Lärmschutz nun Abhängigkeiten von Abflügen von den Runways 25 zu denen der 18 geschaffen.

In Berlin sind voneinander abhängige Abflüge beider Pisten noch nicht vom Tisch. Neben der bereits erwähnten Erhöhung der Komplexität der Verfahren senkt dies die Kapazität der Pistensysteme. „Uns doch egal“ sagen die Demonstranten in Raunheim oder Berlin-Lichtenrade. Aber wenn diese ihre Plakate zurück im Schuppen haben und im Nadelstreifenanzug in der Lufthansa nach London oder mit den Kegelbrüdern im Ballermannexpress nach Malle sitzen, werden sie nicht Hurra schreien, wenn sie verfahrensbedingt mit 1-2 Stunden Verspätung abheben. Und wieder kommen wir zur „Eine Million Euro“-Frage: Wo ist der Mittelweg? Wer legt den Kompromiss fest, der einerseits die berechtigten Sorgen der Anwohner berücksichtigt, aber auch Flughäfen und Airlines nicht bis zum Würgen in Korsette zwingt, die einen Flughafen letztendlich unwirtschaftlich machen und Airlines zum Abwandern bewegen.

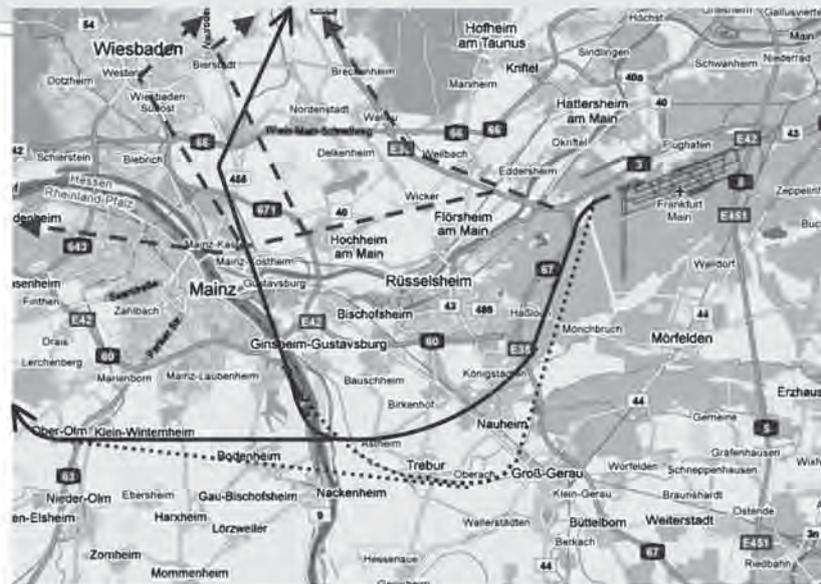
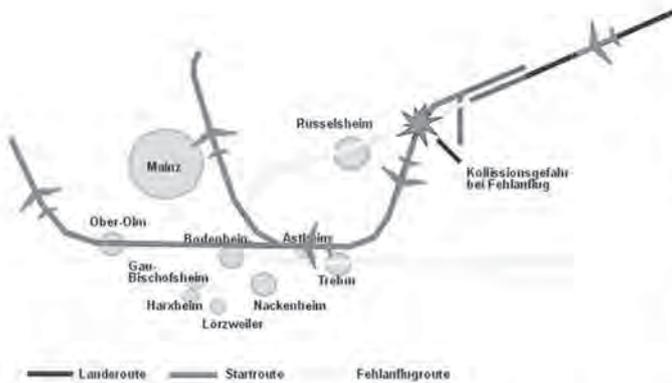
Mein Appell an Tower- und Approachlotsen: Zeigt etwas mehr Verständnis für die Flughafenanrainer und führt die Flieger gerade zu Tagesrand- und Nachtzeiten, wann immer ihr die Möglichkeit dazu habt, nicht unbedingt über die am dichtesten bewohnten Gebiete. Mein Appell an die Lärm-



schutzkommissionen und die Öffentlichkeit: Nehmt unsere Bedenken ernst, und akzeptiert Verfahren, die das Risiko von gefährlichen Annäherungen oder gar Zusammenstößen minimieren, auch wenn dadurch nicht jedes Haus umflogen werden kann.

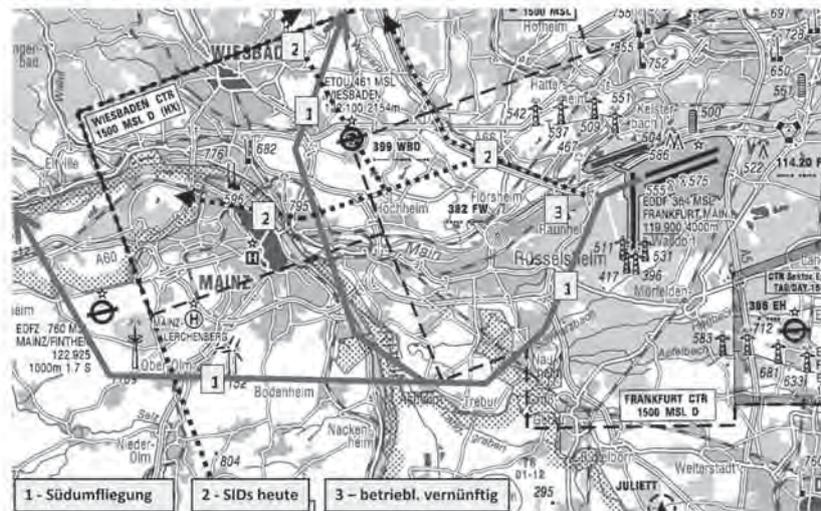
Mein Appell an Politik und Aufsichtsbehörden: Findet vernünftige Kompromisse, die die Interessen aller Beteiligten in akzeptablem Rahmen berücksichtigen.

➔ Das Problem „Südumfliegung“ in Frankfurt



— Varianten Südumfliegung
 - - - Nord-SIDs heute

Geplante Südumfliegung und Nord-SIDs heute



Rechtsanwältin
Nastassja Fischer

GdF-Geschäftsstelle
 Am Hauptbahnhof 8
 60329 Frankfurt am Main

m@il: Nastassja.Fischer@gdf.de



Beratungshotline:
 Dienstags & Freitags
 10 bis 12:30 Uhr:

Tel. 069 – 2 44 04 68 10

KOSTENLOSE RECHTSBERATUNG IM ARBEITSRECHT

100 Tage VAFORIT

Ein Stimmungsbild aus Karlsruhe

Seit ca. drei Monaten wird bei Rhein Radar streifenlos gestaffelt. Zeit für eine Meinungsumfrage unter den Kollegen. Was kann VAFORIT besser? Ist es wirklich so schlecht wie sein Ruf? Die Umfrage kann natürlich keinen Anspruch haben, repräsentativ zu sein, spiegelt aber m.E. die Meinungen der großen Mehrheit der Kollegen wider.

Marcus Garske, 32 Jahre, EBG Central:

Grundsätzlich kann man mit dem neuen System arbeiten, allerdings nur in low bis medium traffic. Sobald der Verkehr sich einer Spitze nähert, ist das System, meiner Meinung nach, nicht mehr in der Lage den Lotsen zu unterstützen, sondern der Lotse muss das System unterstützen. Die Anzahl der sinnlosen Alarme steigt exorbitant an und so verliert man schnell die Fähigkeit, zwischen sinnvollen und sinnlosen Alarmen zu unterscheiden. Folge: Man arbeitet nur noch „clear of target“. Das ist sicher nicht im Sinne des Erfinders....oder doch???

Was ist schlecht: Zu viele Alarme, Unübersichtlichkeit bei high traffic (Labels), Unberechenbarkeit und Unverständlichkeit vieler Systemreaktionen, viele „Workarounds“, Human Machine Interface funktioniert nicht, Lotse muss sich zu oft auf das System einstellen und dabei sollte es doch umgekehrt sein, z.B. wenn das System selbstständig Koordinationen mit Nachbarsektoren anstößt, STCA 3 ist das Allerletzte.

Was ist gut: Weniger Telefonate für den Co, keine Streifen mehr → Blick bleibt auf dem Schirm, Das eingedrehte Level kann über Mode S ausgelesen werden

Irène Wühl, EBG West, (46):

Staffeln bleibt Staffeln – das geht auch mit dem neuen System! Trotzdem fühle ich mich immer wieder unzufrieden. Ich hätte mir gewünscht, dass mit jedem neuen Release eine Verbesserung spürbar wäre, so klein sie auch sein möge. Leider sieht es aber eher so aus, dass zwar irgendwas verbessert wird, gleichzeitig aber auch frühere Fehler wieder neu generiert werden.

Der größte und wirklich gute Pluspunkt ist die extrem erleichterte Koordination mit sekundenschnellen Daten für den entsprechenden Sektor. Auch die farbliche Unterscheidung zwischen den verschiedenen Flugzielen halte ich für eine gute Unterstützung in der Planung, wobei bei der Darstellung sicher noch nicht die beste Lösung gefunden worden ist. Auf der Negativseite zählen für mich vor allem die





auftretenden Systemfehler, die den Arbeitsaufwand enorm erhöhen. Die gegenseitige Unterstützung im Team und damit auch das „4-Augen-Prinzip“ leidet doch sehr unter Überprüfungen oder Analysen des Systemverhaltens, um die Daten dann doch noch korrekt an den nächsten Sektor weiterzuleiten. Ich bin trotz allem überzeugt – alles wird irgendwann besser!

Stephan Schmuck, Jahrgang ,63, EBG 3 = Berlin:

Ein neues System – kann ich das? Es ist mein 4. ATC System, wird schon werden, dachte ich mir. Ich mag ja auch neue mobile phones und schöne laptops. Andere Farben? Mir doch egal. Flieger bleibt Flieger. Über die „Alles-verstehen-wollen“ Phase bin ich hinaus, weil so etwas in komplexen Systemen wie diesem nicht geht. Und nicht notwendig ist. Jetzt befinde ich mich in der Phase „Im-wesentlichen-alles-verstanden“. Denn es gibt schlimmeres als die Erkenntnis, dass ich schon wieder links statt rechts geklickt habe. Mir hat sich diese Logik nie erschlossen. Gibt's eine?

Wenn ich glaube, etwas wissen zu müssen, frage ich kenntnis- und hemmungsfrei einen jungen Kollegen. Und überlege: Muss ich mir das auch noch merken, ich bin doch schon froh, wenn ich mir merken kann, welcher Weg zu den gefühlten 70 Türen des Betriebsraumes der kürzeste zu den restrooms ist.

Sehr gewöhnungsbedürftig empfinde ich die Tatsache, dass man nicht mehr ahead of the system ist – früher haben wir die „W“s erkannt und geschrieben, jetzt werden sie uns vorgesetzt. Manchmal bin ich noch mißtrauisch und messe nach. Und stelle fest, dass ich den Konflikt schon 25min vor dem Ereignis entdeckt habe. Vaforit ist da viel cooler. Ich gebe dem System u.a. deshalb 3 von 5 Sternen, weil es im Raum ruhiger geworden ist: statt über 3 Sektoren hinweg zu schreien: dreh mal den Scandi 10 links!! klicke ich meinen Wunsch ins System. BINKA, BOKSU, BIMPA – klick klick klick. Rechts oder links?

Mein Beschluss lautet, spare Deine Energie, die manch einer aufbringt, um seinen Frust über so oder so nicht mehr änderbare features lautstark zu äußern. Zum Beispiel für das Finden der richtigen Tür. Trotz aller Neuerungen bin ich beruhigt: es gelten immer noch 5NM oder 1000Fuß. Denn das kann ich.

Andreas Großmann, 42, EBG Central:

Drei Monate nach Cutover sind meine schlimmsten Befürchtungen nicht eingetreten. Auch wenn jetzt ohne Picture gearbeitet werden muss, ist bisher keine Fließbandarbeit mit Scheuklappenblick auf den Radarschirm angesagt. Das Arbeiten ist immer noch abwechslungsreich und herausfordernd. Verbesserungen sehe ich vor allem im genaueren und frühzeitigen Erkennen möglicher Konflikte, der verschiedenen far-

bigen Darstellung der Targets/Labels und dem geringeren Koordinationsaufwand.

Mein größter Kritikpunkt bezieht sich ebenfalls auf die Radardarstellung. Den Bildschirmhintergrund und der damit verbundene Kontrast zu bestimmten Farben finde ich schlecht gelöst. Einzelne Farben fallen kaum auf, obwohl die entsprechenden Targets considered werden müssen. Negativ finde ich außerdem die ungleiche Arbeitsbelastung von Executive und Planner. Zudem gibt es natürlich noch einige Details zu verbessern, wie z.B. die Anzahl der auftretenden Systemfehler und die damit verbundene Systempflege. Weiterhin sollten die Log-in Procedures verkürzt werden. Für die Zukunft bin ich immer noch etwas skeptisch, ob mit vaforit genauso hohe bzw. noch höhere Verkehrsmengen als mit Karldap gearbeitet werden können.

Olli Gollatz, 43, FDB:

Vaforit läuft im FDB-Bereich besser, als ich es für ein so junges System erwartet hätte. Allerdings sind einige Arbeitsprozesse noch sehr aufwändig und zeitintensiv. Vaforit darf sich in einigen Punkten im Vergleich zu Karldap auch Advanced nennen.

Steffen Gaiser, 30 Jahre, EBG West:

VAFORIT hat grundsätzlich gute Systemeigenschaften bzw. Funktionen. Leider gibt es bei der Umsetzung und beim Verhalten der Software weiterhin Probleme. Ich möchte gar nicht sehr ins Detail mit all den positiven und negativen Dingen bei VAFORIT gehen, dies würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Ich bin der Meinung, dass man mit VAFORIT grundsätzlich gut arbeiten kann. Wichtig ist, die alte KARLDAP-Arbeitsweise zu vergessen und sich auf das Neue einzulassen!

Natürlich stören auch mich die noch vorhandenen Fehler. Dadurch, und mit dem im Moment noch nicht ausgereiften HMI, bleibt abzuwarten, in wie weit man mit VAFORIT Ver-

kehrsteigerungen, vor allem in den Sommermonaten, im Vergleich zu KARLDAP erreichen kann. Trotzdem denke ich, dass wir mit VAFORIT ein stabiles und bis zu gewissen Verkehrsmengen ein sicheres Flugsicherungssystem haben. Die Zeit wird zeigen, wie schnell die Fehlerbehebung und Weiterentwicklung von VAFORIT die Akzeptanz unter allen Kollegen erhöht und uns stabil und vor allem sicher Verkehrssteigerungen arbeiten lässt.

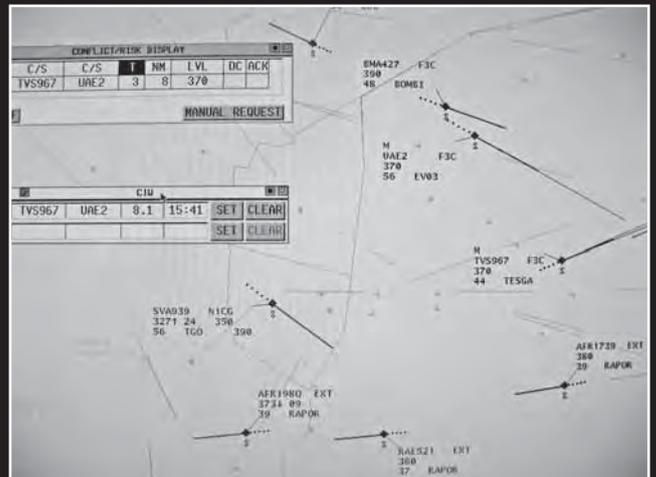
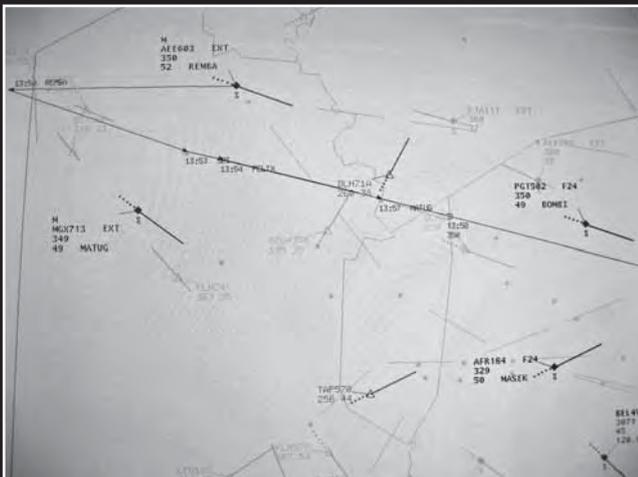
Holger Müller, 42, West:

In der West-EBG(NTM, Söllingen, TGO) lässt es sich in den Upper/Top Sektoren 335+ gut arbeiten. Dies gilt leider nicht für die lower Sektoren NTM und TGO. Vor allem dort sorgt die große Anzahl von Warmmeldungen und unerwartetes Systemverhalten für graue Haare und vermehrte Hormonausschüttung. Hinzu kommt, dass durch zu große Minimumlabels sehr schnell der Überblick und die Zuordnung zum Target verloren geht. Das ist absolut sicherheitsrelevant und eine geplante Verbesserung für den Juli halte ich für viel zu spät.

Was ist gut?: Warnings gibt's nur noch innerhalb von 10 NM, nicht mehr innerhalb von 10 Min.. Der elektronische Datenaustausch mit den Nachbarsektoren funktioniert meist gut und vereinfacht die Koordination. Die Labelfarbe blau(advanced) lässt den eigenen Traffic frühzeitig erkennen und ermöglicht auch ohne das klassische Streifenbild ein „proper prior pre-planning (to prevent piss poor performance)“.

Als uns kürzlich ein P1-Staffelungskünstler aus München besuchte, wunderte er sich, dass wir uns über den ein oder anderen Bug/Workaround aufregten. Er meinte: „Darüber schimpft bei uns mit P1 schon lange keiner mehr . Irgendwann werdet ihr merken, dass sich einige Dinge nie bessern werden. Diese Erkenntnis führt dann zur Resignation und auch mehr Gelassenheit.“ Soweit sind wir in Karlsruhe aber noch lange nicht. Noch hoffen wir auf den Wunderrelease 5.0 im April. Und auf den Magicrelease im Juli ...

mpholger



DFS

Wieder mehr Flugverkehr

In ihrem Mobilitätsbericht 2010 stellt die DFS fest, dass sich das Flugverkehrsaufkommen vom historischen Rückgang des Vorjahres erholt hat und um 1,5 Prozent gestiegen ist.

Insgesamt kontrollierte die DFS 2,97 Millionen Flugbewegungen. Das Rekordjahr von 2008 mit 3,15 Millionen Flügen bleibt damit zwar noch unerreicht, aber DFS-Chef Dieter Kaden ist zuversichtlich: „Die Marke von drei Millionen Flügen könnten wir bereits dieses Jahr wieder überschreiten.“ Gebremst wurde das Wachstum 2010 von zwei harten Wintern zu Beginn und zum Ende des Jahres, dem Vulkanausbruch auf Island und einigen Fluglotsenstreiks im europäischen Ausland. Dadurch stiegen auch die Verspätungen europaweit. In Deutschland verliefen dennoch 90 Prozent aller Flüge ohne flugsicherungsbedingte Verspätungen.

„Wir bewegen uns auf recht hohem Niveau, geben aber auch zu, dass wir punktuell Probleme in Nordrhein-Westfalen und im oberen Luftraum haben“, so Kaden. Trotz des relativ geringen Wachstums im deutschen Luftverkehr konnte beim Passagier- und Frachtaufkommen ein Rekordwert erzielt werden. Im vergangenen Jahr wurden 166 Millionen Passagiere und 4,1 Millionen Tonnen Luftfracht transportiert. Für diesen scheinbaren Widerspruch gibt es zwei Gründe: Zum einen setzen die Fluggesellschaften größere Flugzeuge ein, zum anderen ist eine immer bessere Auslastung der Flugzeuge zu erkennen. Nach Angabe des Statistischen Bundesamtes lag die Auslastung der Flugzeuge im vergangenen Jahr bei 73 Prozent. Zum Vergleich: Im Jahr 2000 waren es noch 68 Prozent. Das ist auch der Grund für den geringen Verkehrszuwachs an den internationalen deutschen Verkehrsflughäfen im vergangenen Jahr. Spitzenreiter bleibt Frankfurt mit einem leichten Plus von 0,2 Prozent auf 464.031 Flugbewegungen, gefolgt von München mit einem Minus von 1,8 Prozent auf 386.693 Flugbewegungen.

In Puncto Sicherheit konnte DFS-Chef Kaden auch in diesem Jahr Spitzenwerte präsentieren. Die unabhängige Experten-Gruppe APEG (Aircraft Proximity Evaluation Group) hat nur zwei von 40 Fällen als sicherheitsrelevant eingestuft, einer in der Kategorie A (unmittelbare Gefährdung) und einer in der Kategorie B (Sicherheit nicht gewährleistet). Keiner dieser beiden Fälle sei, so Kaden, von der DFS verursacht gewesen. Der langfristige Vergleich zeige, dass sich das Sicherheitsniveau in den letzten Jahrzehnten enorm verbessert hat. So zählte die APEG 1975 noch 210 Luftfahrzeugannäherungen bei einem Verkehrsaufkommen, das etwa einem Viertel des heutigen Flugverkehrs entspricht.

Die DFS weist darauf hin, dass die europäische Kommission unter dem Dach des „Single European Sky Leistungsvorgaben für alle europäischen Flugsicherungen einführen will,

an denen sie gemessen, bewertet und auf deren Grundlage gegebenenfalls Sanktionen ausgesprochen werden. Die europäischen Vorgaben würden sich besonders bei den Flugsicherungsgebühren bemerkbar machen. Das bisher geltende Vollkostendeckungsprinzip werde fallen, und künftig werde der Gebührensatz nicht mehr danach bemessen, ob viel oder wenig geflogen wurde. Die EU werde die Höhe der Gebühren vorgeben, unabhängig von der Entwicklung des Verkehrsaufkommens. Um dafür gerüstet zu sein, hat die DFS das Sparprogramm „Heading 2012“ aufgelegt. Dabei wird geprüft, wo sich Synergien besser nutzen, Kosten sparen und Mitarbeiter effektiver einsetzen lassen. „Es sollen aber keine Mitarbeiter entlassen werden“, betonte Kaden.

Quelle: „Flugpost“, Ausgabe 11/11



Geduld ist gefragt

Eurocontrol belegt in seiner aktuellen Statistik 2010, dass die Zahl der Verspätungen weiter negativ ist und wohl auch bleibt. Es erstaunt die Fachleute eigentlich nicht, welche Verspätungen im kommerziellen Flugverkehr auftreten, auch wenn im Rahmen von SES, FABEC usw. doch alles besser werden soll.

So wuchs im Vergleich zum Vorjahr die durchschnittliche Verspätung bei Flügen von und nach Europa um 17 Prozent auf 33 Minuten. Dazu kommt, dass knapp die Hälfte aller Flüge einen Zeitverlust von über fünf Minuten aufwies und rund ein Viertel den Flugplan um mehr als 15 Minuten verpasste. Am meisten Geduld mussten im Jahr 2010 Passagiere aufbringen, die aus Teneriffa Süd abfliegen wollten. Mehr als die Hälfte aller Starts erfolgten hier durchschnittlich etwa 30 Minuten zu spät. Auf Platz zwei der Abflugstatistik folgt der Airport von Las Palmas auf Gran Canaria. Den dritten Platz belegt der Flughafen JFK in New York (USA).

Nimmt man die Verzögerung bei der Landung zum Maßstab, so geht der „Sieg“ an den Flughafen der tunesischen Hauptstadt Tunis. Auf den Plätzen zwei und drei befinden sich wiederum die Airports Teneriffa Süd und Las Palmas.

Ein deutscher Flughafen ist im Negativranking nur ein einziges Mal zu finden: Berlin-Schönefeld belegt den 19. Rang in der Kategorie Abflugverspätungen mit durchschnittlich 18,1 Minuten Verzögerung.

Als Ursachen für die Verschlechterung der Situation im Gegensatz zum Vorjahr führt Eurocontrol den strengen Winter 2009/2010 und den Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull an. Vor allem die Aschewolke, die auf Island freigesetzt wurde, behinderte bekanntlich den Luftverkehr wochenlang.

Zusätzlich sorgten intensive Sicherheitskontrollen, logistische Verzögerungen, Technikpannen, Streiks in Frankreich, Spanien und Griechenland, sowie der zeitige Winterbeginn im November für die unerfreuliche Statistik.

Quelle: PM





Den nachstehenden Text fand Jörg „Yogi“ Baumann im TWR FRA. Wir konnten den Urheber leider nicht ermitteln.

Cancelling Take-off Clearance

If take-off clearance has to be cancelled before the take-off run has commenced, the pilot shall be instructed to hold position and to acknowledge the instruction.

In certain circumstances the aerodrome controller may consider that it is necessary to cancel take-off clearance after the aircraft has commenced the take-off run. In this event the pilot shall be instructed to stop immediately and to acknowledge the instruction.

The cancellation of a take-off clearance after an aircraft has commenced its take-off roll should only occur when the aircraft will be in serious and imminent danger should it continue. Controllers should be aware of the potential for an aircraft to overrun the end of the runway if the take-off is abandoned at a late stage; this is particularly so with large aircraft or those operating close to their performance limit, such as at maximum take-off weight, in high ambient temperatures or when the runway braking action may be adversely affected. Because of this risk, even if a take-off clearance is cancelled, the commander of the aircraft may consider it safer to continue the takeoff than to attempt to stop the aircraft.

As the aircraft accelerates, the risks associated with abandoning the take-off increase significantly. For modern jet aircraft, at speeds above 80kt flight deck procedures balance the seriousness of a failure with the increased risk associated with

rejecting the takeoff. For example, many system warnings and cautions on the flight deck may be inhibited during the take-off roll, and between 80kt and V₁ most aircraft operators define a limited number of emergency conditions in which the take-off will be rejected. Consequently, at speeds above 80 kt, the take-off clearance should normally only be cancelled if there is a serious risk of collision should the aircraft continue its take-off, or if substantial debris is observed or reported on the runway in a location likely to result in damage to the aircraft. The critical speed will be dependent on the aircraft type and configuration, environmental conditions and a range of other factors but, as a general rule, for modern jet aircraft, it will be in the region of 80kt airspeed. The typical distance at which a jet aircraft reaches 80kt is approximately 300m from the point at which the take-off roll is commenced. The unit MATS Part 2 shall contain further guidance on the likely position on the runway at which those aircraft types commonly using the aerodrome typically reach 80kt.

Controllers should also be aware of the possibility that an aircraft that abandons its take-off may suffer overheated brakes or another abnormal situation and should be prepared to declare the appropriate category of emergency or to provide other suitable assistance.

Vereinigung Cockpit fordert Überarbeitung der Gesetze für Flugdienstzeiten

Die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) vorgeschlagenen Flugdienstzeitregelungen werden aus Sicht der Vereinigung Cockpit zu einer größeren Unfallgefahr führen. Sie fordern deshalb dringend eine grundlegende Überarbeitung des derzeit vorliegenden Entwurfs und die Einbeziehung wissenschaftlicher Erkenntnisse.

Das Verhindern von Übermüdung ist bereits durch die bestehenden Regelungen nicht gewährleistet. Durch die Harmonisierung der Flugdienstzeit-Regelungen auf EU-Ebene soll nun aber das Sicherheitsniveau auf einer noch niedrigeren Stufe festgeschrieben werden. So wird es mit der Einführung der neuen Vorschriften einzelnen Ländern in Europa unmöglich gemacht, wie bisher national strengere Regeln zu erlassen, während es aber weiterhin Ausnahmen zur Lockerung der Vorschriften geben soll.

Die Ergebnisse einer Bandbreite wissenschaftlicher Untersuchungen und selbst die Erkenntnisse der von der EU selbst beauftragten Moebus-Studie werden im neuen Gesetzesentwurf ignoriert. So lassen Wachzeiten von mehr als elf Stunden die Fehleranzahl dramatisch ansteigen. Flugdienstzeiten von bis zu 14 Stunden bedeuten bis zum Dienstende Wachzeiten von bis zu 16 Stunden. Danach steht für die Crew noch die Heimfahrt mit dem Auto nach Hause an.

Die im neuen Gesetzesentwurf vorgesehene Möglichkeit einer Verkürzung der Ruhezeit auf bis zu 7,5 Stunden bedeutet in der Praxis eine Schlafzeit von maximal vier bis fünf Stunden. Dies führt unweigerlich dazu, dass ein Pilot den nächsten Dienst nicht ausgeschlafen antreten kann. Laut einer australischen Studie ist ein Schlafentzug von vier Stunden vergleich-

bar mit 0,4 Promille Alkohol im Blut. Eine durchwachte Nacht entspricht einem Blutalkoholwert von ca. 0,8 Promille. Während Arbeitnehmer, die unter das deutsche Arbeitszeitgesetz fallen, nach einer achtstündigen Schicht bis zum nächsten Dienstbeginn normalerweise 16 Stunden Ruhezeit pro Tag haben, müsste ein Pilot laut Logik der EASA 16 Stunden arbeiten, bevor er Anspruch auf 16 Stunden Ruhezeit hat.

„Wenn der Gesetzesentwurf der EASA nicht deutlich überarbeitet wird, dann wird Fliegen in Europa erheblich unsicherer und wir werden weit hinter das Sicherheitsniveau Amerikas zurückfallen“, so Jörg Handweg, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit. „Natürlich geht es immer um Kompromisse zwischen dem perfekten wissenschaftlichen Modell und der Wirtschaftlichkeit. Aber der derzeitige Vorschlag ignoriert auf Kosten der Gesundheit der Besatzungen und letztlich der Sicherheit der Passagiere sträflich die wissenschaftlichen Erkenntnisse über die menschliche Leistungsfähigkeit. Es gibt gerade auf der Kurzstrecke keine Notwendigkeit für solche langen Dienstzeiten.“

Für Rückfragen:

Jörg Handweg, VC-Pressesprecher, Tel. 0176 / 16 959 000
VC-Pressestelle, Tel. 069 / 69 59 76 102



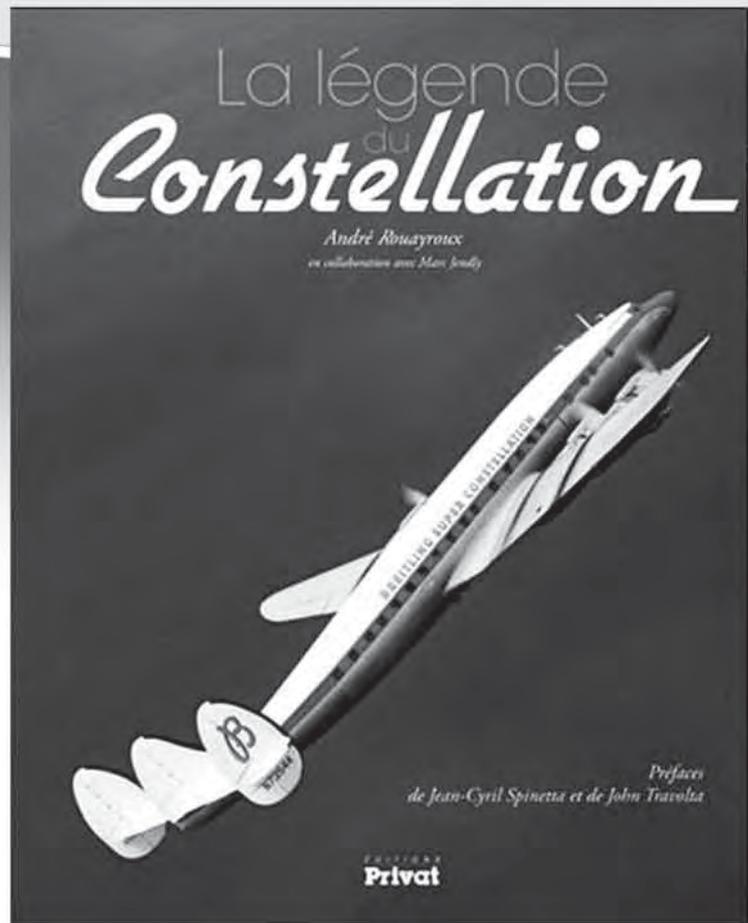
➔ Lufthansa Airbus A340 Cockpit
Photo: Udo Kröner / Deutsche Lufthansa

Quelle: PM der VC

André Rouayroux: Die Legende der Constellation

Nein, dieses Buch ist kein Sachbuch. Und somit sehr wahrscheinlich nichts für Technikfreaks. Nicht für die, die genau wissen wollen, auf wessen Idee die Konstruktion eines Flugzeugs zurückgeht, wann mit dem Bau begonnen wurde, der Roll-Out und der Erstflug stattgefunden haben. Und es gibt auch keine genaue Auskunft über die Reichweite und die Dienstgipfelhöhe, über das maximale Startgewicht, die maximale Steigflugrate und die Cruising Speed. Und was man so in einschlägigen Sachbüchern normalerweise finden kann (Länge, Breite, Spannweite usw.)

Dieses Buch ist etwas anderes. Es ist in seinem ersten Teil eine Liebeserklärung, eine Hommage an eines der schönsten und elegantesten Verkehrsflugzeuge der Welt – der Lockheed Constellation, Superconstellation und dem Starliner. Natürlich dürfen dabei die Väter der „Connie“, wie sie noch heute liebevoll genannt wird, nicht fehlen. Jack L. Frye, der Präsident der TWA, Clearance „Kelly“ Johnson, der das Flugzeug entwarf und nicht zuletzt Howard Hughes, exzentrischer Liebhaber von Frauen, Kinos, von Flugzeugen und eigentlicher Besitzer der TWA. Dass eine solche Liebeserklärung an dieses Flugzeug die sachliche Ebene etwas verlässt, darf nicht wundern. Das ist nun mal so bei Liebeserklärungen. Und dass der erste, der allgemeine Teil, etwas „Air France“ – lastig ist, sei ebenfalls entschuldigt. Schließlich hat das Air France Museum dieses Buchprojekt unterstützt.



Weshalb Air France – Chef Jean-Cyril Spinetta auch eines der beiden Vorworte schreiben durfte. Das andere stammt von John Travolta.

Der zweite Teil dieses Buches befasst sich mit Francisco Agullo, im Hauptberuf Kapitän bei der eidgenössischen Private Air, und der Schweizer Super Constellation Flyers Association (SCFA). Ohne diese beiden würde sich die L-1049 Super Constellation mit dem Kennzeichen HB-RSC heute nicht in der Schweiz befinden. So ist auch dieser Teil nicht eine sachliche Schilderung, wie die Super Connie in den Besitz der SCFA kam, sondern eine Geschichte, die teilweise an einen Krimi erinnert. Wie gesagt, ein Sachbuch ist dieser großformatige Band mit seinen zahlreichen Fotos nicht unbedingt. Aber er lädt dazu ein, sich mit ihm in eine gemütliche Ecke zu setzen und sich bei einem Glas Wein in die Welt der Super Constellation entführen zu lassen.

Ach ja, mit 44,- € ist das Buch auch nicht ganz billig. Am besten bestellt man den Band, der auch in einer englischen und französischen Version zu haben ist, direkt bei der SCFA (www.superconstellation.ch/shop).

André Rouayroux: „Die Legende der Constellation“, Editions Private Toulouse, 2010, ISBN: 978-2-7089-9223-8, € 44,-, sFr65.00 (SCFA-Mitglieder erhalten Ermäßigung).



„Jeder Tag meines Lebens ist ein Bonus“

Diesen Satz sagt ein Passagier, der an Bord des Fluges US Airways 1549 war und der gerettet werden konnte. Und er fügt hinzu: „Eigentlich sollte ich nicht mehr hier sein“. Ja, auch die Frage „warum habe ich überlebt“, stellen sich die Passagiere des Fluges, der nach dem Vogelschlag komplett in einer Katastrophe hätte enden können. Eine Frage, mit der sich Überlebende aller Katastrophen herumschlagen – eine der posttraumatischen und langdauernden Nachwirkungen. Das „Wie“ ist rasch erklärt: durch die schnelle und sichere Entscheidung des Kapitäns und durch sein Können, dieses schwierige Manöver der Notwasserung durchzuführen. Das „Warum“ steht auf einem ganz anderen Blatt und jeder einzelne der Überlebenden wird das sehr persönlich zu beantworten haben.

Wie ist es, einen Flugzeug-Absturz mitzuerleben? Unvorstellbar und eigentlich nicht zu schildern, sollte man meinen. Hier bekommt man dennoch einen Eindruck davon. Die Erzähler haben es erlebt, erlitten und wie durch ein Wunder überlebt.



Das Buch von Laura Parker und William Prochnau mit dem Titel „Notlandung im Hudson River“ ist fesselnd, man legt es vor dem Ende kaum aus der Hand: die Überlebenden rekonstruieren die Notlandung im Hudson River, sie schildern ihre Erlebnisse. 155 Personen können aus erster Hand erzählen, was am 15. Januar 2009 beim US Airways Flug wirklich geschah: von der entsetzlichen Angst bis zum glücklichen Ausgang. Zwei Journalisten von Rang schrieben die Geschichte vom Start über den Vogelschlag und die Notwasserung bis hin zur Rettung auf. Plastische und grauenhafte Einzelheiten können wir da lesen: vom Feuer, dem Geruch nach verbranntem Fleisch und der unwirklichen Stille, nachdem die Triebwerke durch die Kollision mit Wildgänsen ausgefallen waren, vom rasanten Sinkflug über das Stadtgebiet und die Brücken des Hudson bis zum Aufschlag auf dem Fluss, über das Gedränge in den engen Gängen, als eiskaltes Wasser ins Innere des Flugzeugs strömt bis zur dramatischen Rettung der Passagiere von den Tragflächen und den Rettungsflößen: erlebt und geschildert von Menschen wie Du und ich.

Zusammen mit den beiden Autoren haben die Überlebenden der Notwasserung das Ereignis minutiös aufgearbeitet. 320 Seiten selbstlose Rettungsaktionen, Menschen, die über sich herauswachsen, das Warten auf den Tragflächen, das eisige Wasser des Hudson und die Gedanken, die in diesen Momenten einzelnen Personen durch den Kopf gingen. So verschieden wie Menschen sind, sind auch ihre Gedanken: es reicht einerseits vom Gefühl der Endgültigkeit und der Akzeptanz des kommenden Todes, andere reagierten mit dem, was das Pentagon als „Notfallplanung“ bezeichnet: wie auch immer ihre Chancen standen schmiedeten sie die bestmöglichen Pläne für ihr Verhalten bei dem, was da zwangsläufig auf sie zukam.

Das Buch besteht aus vielen verschiedenen Schilderungen der unterschiedlichen Passagiere dieses Fluges während der unterschiedlichen Phasen des Ereignisses, die einen nicht mehr loslassen, und die einem fast das Gefühl geben, dabei gewesen zu sein, so authentisch und plastisch sind die Schilderungen..Es ist das Pendant, die andere Seite zum Buch von Chesley Sullenberger, dem Piloten dieses Fluges, der das Kunststück der Notwasserung auf dem Hudson fertig brachte und genauso lesenswert wie dieses.

Monika Sander

Bibliographische Angaben:

Laura Parker und William Prochnau:

Notlandung im Hudson River . –

1. Aufl. – Flensburg: MavensPress, 2011.

ISBN978-3-941-71902-6. – € 19,90

BERUF

TURKISH AIRLINES ACCIDENT IN AMSTERDAM

Nur eine Frage der Technik?

VON HANS-JOACHIM EBERMANN UND CHRISTIAN SCHMITT



CPT Hans-Joachim
Ebermann
DLH A380

VC-Arbeitsgruppe
„Flight Safety“
(AG FS)

In der letzten Ausgabe der VC-Info hatten wir in einem Kongressbericht darauf hingewiesen, dass in den letzten zehn Jahren immer mehr Unfälle passierten, die recht leicht zu verhindern gewesen wären. Heute wollen wir Ihnen einen davon ausführlich anhand seines Unfallberichtes vorstellen und danach über die Konsequenzen daraus diskutieren.

Am 25.02.2009 stürzte eine Boeing 737-800 der Turkish Airlines im Landeanflug ca. 1 NM vor der Piste 18R des Flughafens Amsterdam-Schiphol ab. Dabei kamen vier Crew-Mitglieder und fünf Passagiere ums Leben. 117 Passagiere und drei weitere Crewmit-

glieder wurden verletzt. Die Cockpitbesatzung bestand aus dem Kapitän, dem FO, der sich zu diesem Zeitpunkt noch in der Supervision Phase befand und einem weiteren Copiloten in der Rolle des Safety Pilot auf dem Jumpseat.

UNFALLHERGANG:

Der linke Radiohöhenmesser war defekt und zeigte zu Beginn des Unfallhergangs eine Höhe von minus 8ft an. Pilot Flying war der FO, dessen Radiohöhenmesser die korrekte Höhe über Grund anzeigte. Während des Glide Slope Capture ging der Schub auf Leerlauf (Flight Idle) zurück und verblieb dort, da das Autothrottle-System normalerweise den

linken Radiohöhenmesser verwendet und es sich bereits im Retard Flare Mode befand. Der Retard Flare Mode, bei welchem der Schub auf Leerlauf genommen wird, aktiviert sich unterhalb einer Radiohöhe von 27ft. Aufgrund des defekten Radiohöhenmessers, der bereits auf 15° ausgefahrenen Klappen sowie des ausgefahrenen Fahrwerks waren alle Bedingungen für diesen Modus aber schon früh im Anflug gegeben und der Schub deshalb durchgehend in Idle. Gleichzeitig war der rechte Autopilot aktiv. Dieser flog den Glide Slope ab und erhöhte aufgrund der sinkenden Geschwindigkeit des auf Flight Idle befindlichen Autothrottle, beständig den Anstellwinkel, um auf dem Slope zu bleiben. Daraufhin



Christian Schmitt
Flugschüler

VC Arbeitsgruppe
„Flight Safety“
(AG FS)



wurde der Stick Shaker wegen der zu geringen Anfluggeschwindigkeit aktiviert. Die dann von der Crew eingeleitete Stall Recovery wurde zum einen falsch und zum anderen zu spät durchgeführt.

**UNFALLURSACHEN:
TECHNIK: DER (LINKE) DEFEKTE
RADIOHÖHENMESSER**

Das Problem mit nicht korrekt anzeigenden Radiohöhenmessern bei Flugzeugen des Herstellers Boeing war bei vielen anderen Fluggesellschaften bekannt, jedoch wurde es zumeist ignoriert bzw. nicht als so unfallkritisch angesehen. Zwischen 1999 und 2008 gab es 46 Reports für die 737NG, in denen falsche Automatic Flight System beeinflussten, davon 12 Fälle mit dem Problem des Unfalls (zu früh eingeleiteter Retard Flare Mode). Boeing schätzt, dass alleine 2008 456 Zwischenfälle mit inkorrekt angezeigter Radio Height passierten, ohne dass es eine Fehlermeldung auf dem Primary Flight Display gegeben hätte. Gerechnet auf die Gesamtflugstundenzahl aller derzeit in Dienst befindlicher Boeing 737NG ist die bis dahin bekannte Fehlerrate aber deutlich unterhalb derjenigen, ab der vom Hersteller Korrekturmaßnahmen vorgenommen werden. Bei all diesen Reports ist von einer erheblichen Dunkelziffer von nicht berichteten Ereignissen auszugehen. Mehr Reports der Crews hätten diese Korrekturmaßnahmen rechtzeitig erzwungen.

BOEING:

Boeing gab 2004 in Form eines Dispatch Deviation Guide (ein Handbuch für Verfahren bzw. Hinweise für Techniker) eine Warnung heraus, welche besagt, dass mit einem oder beiden inoperativen Radiohöhenmessern während des Anflugs und der Landung der Autothrottle nicht verwendet werden darf. Dies fand sich nur in der Maintenance-, aber nicht in der Crew Documentation. Bei Auftreten des Fehlers inflight war keinerlei Beschränkung in der MEL oder dem Abnormal Procedure vorgegeben. Die niederländische Unfalluntersuchungsbehörde, das 'Dutch Investigation Board' forderte Boeing auf, dies zu überprüfen und zu verbessern.

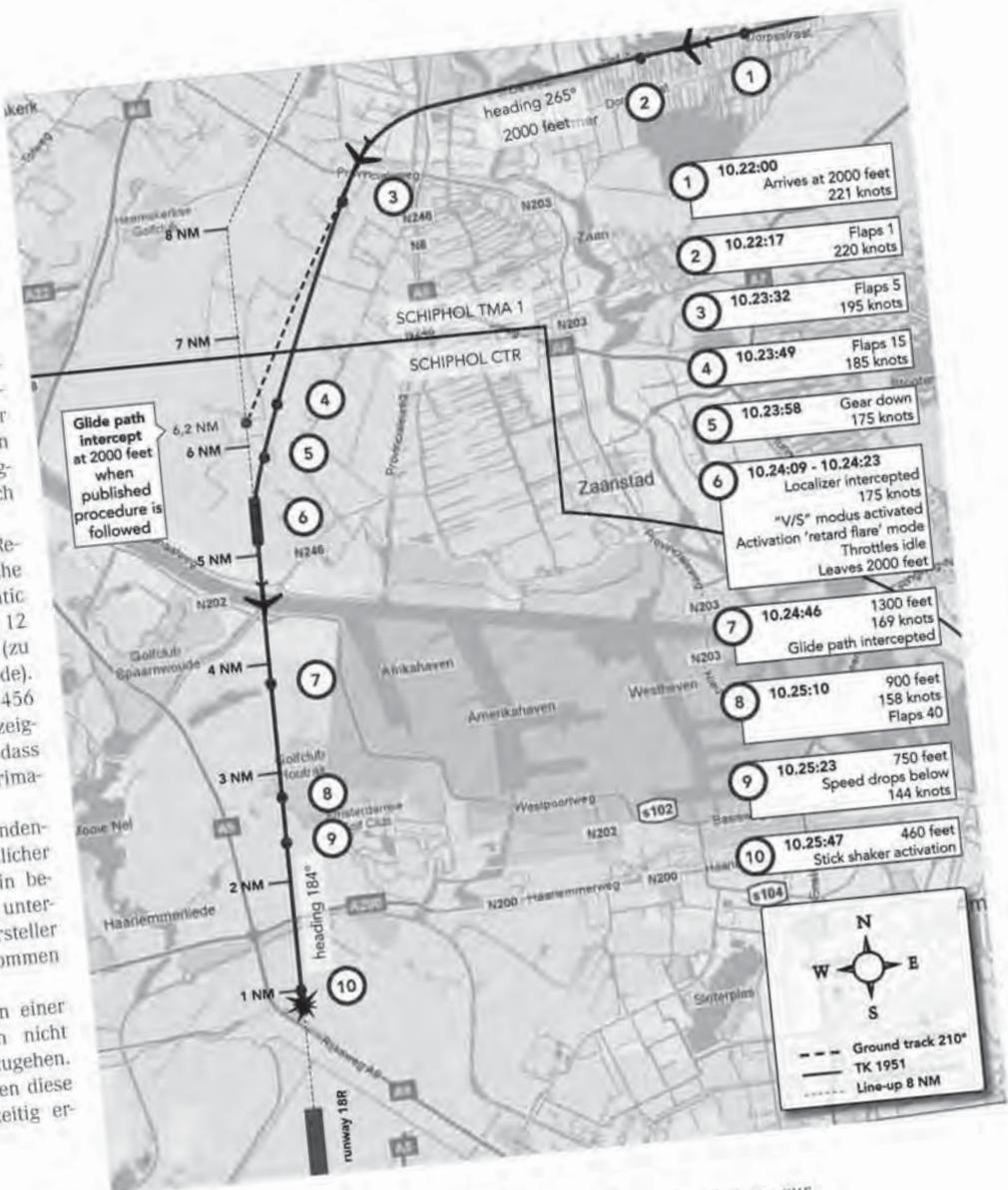
Boeing hätte demnach diese Warnung zusätzlich separat herausgeben können, um sie in das Flight Crew Operations Manual einzufügen, was die Aufmerksamkeit auf mögliche Probleme mit diesem System angemessen erhöht hätte. Im Oktober 2009, also erst nach dem Unfall, fügte Boeing ein Crewverfahren bei defekten Radiohöhenmessern in die Master Minimum Equipment List ein.

ATC:

Der zuständige Fluglotse gab den Piloten Radar Vectors für den ILS-Anflug auf die Piste 18R.

In 2000ft, in einer Entfernung zur Bahn von nur 5,5 NM und mit einem Heading von 210° wurde die Boeing an die verlängerte Anfluggrundlinie herangeführt. Daher musste die Crew den Glidepath üblicherweise von oben anschneiden. Als hier aufgrund des Erreichens der Anflugkonfiguration der Autothrottle in den Retard Flare Mode wechselte, war es wegen des engen und schnellen Anfluges für die Crew schwer, diesen Fehler bemerken zu können.

Dieser knappe Vector entsprach nicht den ICAO-Verfahren, war aber beim Vectoring auf die 18R in AMS üblich.



BERUF

FLIGHT CREW, CRM:

Bedingt durch die Umstände des Ausbildungsfluges bestand zwischen Kapitän bzw. Safety Pilot auf dem Jumpseat einerseits und FO andererseits eine Art „Lehrer-Schüler-Beziehung“. Insgesamt konnte einerseits rekonstruiert werden, dass jede Bemerkung bzw. jedes Gespräch ohne wesentliche Unterbrechungen z. B. vonseiten des Kapitäns verlief. Jeder ließ den anderen ausreden.

Andererseits gab es bei den wesentlichen Punkten des Anflugs, z. B. zum Established-sein am 1000ft-Gate oder der dort noch nicht angefangenen Landing Checklist keinerlei Kritik vom Safety Pilot bzw. vom FO. Dies ist laut Unfallbericht unter anderem auch auf das SOP von Turkish Airlines zurückzuführen, wonach der Kapitän die letzte Entscheidungsbefugnis im Hinblick auf einen Go-Around hat. Beiden FOs wird im Unfallbericht übertriebenes Vertrauen in den Kapitän unterstellt. Das Dutch Safety Board stellte damit fest, dass das durchgeführte CRM nicht den Verfahren, wie sie im Operations Manual von Turkish Airlines definiert waren, entsprachen.

FLIGHT-CREW, SOPS UND BASIC FLYING:

Der Retard Flare Mode auf dem Primary Flight Display war die erste Anzeige, welche die Piloten hätten bemerken können. Das Flugzeug war in 1000ft nicht established und die Landing Checklist zu diesem Zeitpunkt entgegen Turkish Airlines SOP nicht gelesen.

Das Unterschreiten der Target Speed von 144kt fiel nicht auf. Beim Erreichen von 126kt änderte sich die Farbe der Geschwindigkeitsanzeige und sie begann zu blinken. Auch das wurde nicht bemerkt. Außerdem war zu diesem Zeitpunkt der Anstellwinkel mit 6° schon sehr

„Diese Komplexität führte bei der Crew vermutlich zu einer „Automation Surprise“, einer Situation, in welcher allen Beteiligten nicht bewusst war, in welcher gefährlicher Lage sie sich bereits befanden.“

hoch. Den ganzen Anflug lang waren die Triebwerke in Idle, was, anfangs durch den hohen und schnellen Anflug kaschiert, nicht auffiel. Der Unfallbericht bemängelt, dass die ganze Zeit keiner der drei Piloten auf den Flight Path und die Speed fokussiert war.

In 460ft Height mit etwa 107kt Speed und 11° Pitch sprach die Stall Warning an, wodurch der Stick Shaker aktiviert wurde.

Der FO reagierte sofort und korrekt auf den Stick Shaker, indem er die Triebwerksleistung erhöhte und den Anstellwinkel reduzierte. In diesem

Moment übernahm der Kapitän die Kontrolle. Sehr wahrscheinlich wurde der Versuch des FO, volle Triebwerksleistung zu setzen, hier unterbrochen. Der FO hatte die Schubhebel nur teilweise nach vorne geschoben, der Autothrottle blieb aktiv und reduzierte in der Retard Flare Mode sofort wieder auf Idle, was trotz der bei Boeing beweglichen Throttles nicht sofort auffiel. Der Kapitän drückte das Steuerhorn maximal nach vorne, zog dieses jedoch wieder zu sich, als der Stick Shaker kurzzeitig aufhörte und wählte daraufhin, erst in 350ft AGL, vollen Schub (neun Sekunden nach der ersten Stall Warning). Normalerweise hätte man laut der Untersuchungsbehörde für die Recovery etwa 500-800ft Höhe benötigt.

Die Stall Recovery war damit zu spät und inkorrekt durchgeführt worden. Tests in einem Simulator zeigten, dass die Situation bei (der ersten) Stick-Shaker Aktivierung im Idealfall hätte gerettet werden können, wenn die Crew rechtzeitig maximalen Schub gegeben hätte.

Diese Komplexität, welche die Verknüpfung der verschiedenen Komponenten des Autoflight Systems mit sich bringt, führte bei der Crew, wie der Unfallbericht feststellt, vermutlich zu einer „Automation Surprise“, also einer Situation, in welcher allen Beteiligten im Cockpit nicht bewusst war, in welcher gefährlicher Lage sie sich bereits befanden. ■

MASSNAHMEN NACH DEM UNFALL:**Turkish Airlines:**

Das Gate für das Established-sein in VMC wurde von 500' auf 1000' angehoben. In das Initial und auch in das Recurrent Training wurden je eine zusätzliche Simulator-Session eingefügt, welche vor allem die Stall Recovery behandelt.

Boeing:

Boeing veröffentlichte verschiedene Maintenance Tips sowie Technical Bulletins.

EASA:

Die EASA veröffentlichte das Safety Information Bulletin B737 „Erroneous low-range radio altimeter (LLRA) indications“.

FAZIT DER AG FLUGSICHERHEIT AUS SICHT VON UNS PILOTEN:

Dieser Unfall ist symptomatisch für viele andere Unfälle auch in Deutschland, und deswegen haben wir ihn ausgewählt. Er hat sich in unserem direkten Umfeld abgespielt und gibt viele Anregungen dafür, wo wir uns persönlich und auch als Trainingsverantwortliche verbessern können. Was also ließe sich aus Piloten-/Trainingsicht verbessern?

Der Begriff „Automation Surprise“, wie ihn das Dutch Safety Board im Unfallbericht verwendet hat, ist wohl eines der wichtigsten Schlüsselwörter, um den Unfallhergang zu verstehen. Der Umstand, dass die Vernetzung der vielen automatischen Flugsysteme entstehende sicherheitsrelevante Probleme geradezu „verdeckt“, führt uns zur Mensch-Mensch- bzw. Mensch-Maschine-Schnittstelle. Hier geht es neben der prozeduralen und fliegerischen Basis-Kompetenz auch um das Thema Human Factors, welches leider immer noch „stiefmütterlich“ behandelt wird.

REPORTING:

Crews berichten viel zu selten sicherheitskritische Ereignisse an den Sicherheitspiloten. Bei allen uns bekannten deutschen Airlines können Safety Reports auch anonym und non-punitiv abgegeben werden. Die Dunkelziffer der nicht berichteten Ereignisse liegt seit Jahren bei weit über 90%.

HUMAN FACTORS:

Kritik muss auch gegen das Hierarchiegefälle von den FOs zum Kapitän sofort gegeben werden. Alle Piloten, vor allem der Kapitän, sollen für ein zur Kritik einladendes Arbeitsklima sorgen. Ein Pilot in der Crew muss immer aktiv „on Instruments“ sein und den Flugverlauf ohne Ablenkung verfolgen.

SOPs:

Piloten wissen, dass SOPs der Schlüs-

sel zur Flugsicherheit schlechthin sind. Dennoch wird immer wieder bis heute beobachtet, dass gerade bei operationellen Unregelmäßigkeiten zu schnell und zu bereitwillig von ihnen abgewichen wird. In diesem Unfall wurde wegen des rushed Approachs die Landing Checkliste zu spät gelesen, nötige Callouts unterblieben und das Flugzeug war zu spät established.

BASIC FLYING:

Der Unfallbericht fordert als Konsequenz für die Piloten und den Flugbetrieb ein Stall Recovery Training und ein besseres Safety Management, bei dem Mängel im Flugbetrieb wie Basic

verfolgt, der Flight Mode Annunciator nicht gecheckt, die Speed nicht gecheckt, die viel zu hohe Pitch nicht erkannt und eine Stall Recovery ohne max. Power durchgeführt. Die Zeit, dieses zu erkennen, betrug zwischen dem Unterschreiten der Approach Speed von 144kt und dem Ansprechen des Stick Shakers 24 Sekunden.

„Fraglich ist, ob nicht die bisherige Praxis des nahezu maximalen Einsatzes von Automation im Alltag wirklich der Weg zu optimaler Sicherheit ist.“

Flying-, SOP- oder CRM-Probleme eher erkannt und effektiver beseitigt werden können.

Bevor die Crew in den Stall geriet, hatte sie Zeit, um die Annäherung an die Mindestgeschwindigkeit zu erkennen. Wie hätte sie diese Zeit besser nutzen können?

Ausgerechnet hier, beim Basic Flying, der ersten Kernkompetenz des Piloten, die er an der Flugschule lernt, offenbaren sich seit etwa zehn Jahren weltweit, auch in Deutschland, immer mehr Defizite. Beispiele bei uns sind mehrere Landeunfälle und harte Landungen bei verschiedenen Flugbetrieben und Flugzeugtypen, schwere Vorfälle wie z. B. ein Beinaheabsturz nach einem Engine Stall über dem Taunus und viele mehr.

Hier in Amsterdam wurde von drei Piloten gleichzeitig die Power nicht

„Das darf doch nicht wahr sein!?“



Kommt Zweifel, Erstaunen und/oder Empörung auf, neigt man zu diesem Ausruf. Mir ging es jedenfalls vor ein paar Tagen so, als ich las, daß Klaus Wowereit, Regierender Bürgermeister von Berlin, mit dem Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland mit Stern und Schulterband (volkstümlich: Bundesverdienstkreuz erster Klasse) ausgezeichnet wurde. Herr Wulff begleitete die Auszeichnung mit den Worten: „Es ist eine besondere Leistung, sich über ein Jahrzehnt in den Dienst der Gemeinschaft, des Staates und seiner Bürger zu stellen.“



von
Atze
Stensitzky

Eine besondere Dienstleistung von Herrn Wowereit in diesem Sinne war auf jeden Fall die von ihm betriebene Schließung des Flughafens Tempelhof. Immerhin ist dem Luftfahrtstandort Berlin damit ein irreparabler Schaden zugefügt worden. Das mag den einen oder anderen vielleicht nicht so sehr beeindrucken, was aber jeden Steuern zahlenden Berliner vom Hocker hauen sollte, ist die Erkenntnis,

daß die unnötig geschaffene Brache Tempelhof tägliche Kosten von ca. 100.000,- € verursacht, die aus der Senatskassette aufgebracht werden müssen, also rund 37 Millionen pro Jahr! So jedenfalls hat es der Verein „Das Thema Tempelhof“ (www.das-thema-tempelhof.de) ausgerechnet.

Diese erstaunliche und empörende Rechnung konnte die Senatsverwaltung natürlich nicht unwidersprochen lassen, hat öffentlich gegengerechnet und herausgefunden, daß der geschlossene Flughafen „nur“ 13 Mill. € Unkosten pro Jahr, immerhin noch 35.000,- € pro Tag (!), verursacht. Es ist schwierig, an dieser Stelle die Richtigkeit der beiden Rechnungen zu überprüfen; was jedoch einwandfrei überprüft werden kann, ist der Umstand, daß der Flughafen Tempelhof, als er noch Flughafen war, dem Senat nicht auf der Tasche lag, denn die zu dieser Zeit aufgetretenen Verluste wurden durch die Berliner Flughafengesellschaft ausgeglichen.

In dem Wort „Verdienstorden“ steckt „Verdienst“, sich „verdientmachen“, „Verdienst erwerben“ usw.; sag' ich doch.

Hilfsprojekt „Out of Dansha“ Aktuelles und zur Frage „Ausstellung von Spendenquittungen“

Für unsere 3 Kinder sind bisher fast 8000 Euro Spendengelder zusammengekommen. Die Familie bekommt per Western Union monatlich 350 Euro für ihren Lebensunterhalt überwiesen. Allen drei Kindern geht es gut und sie besuchen die Schule. Wir bedanken uns bei allen Spendern und freuen uns auch weiterhin über Eure Unterstützung.

Noch ein Hinweis für unsere Spenderinnen und Spender:

Wenn Du für das Finanzamt eine Spendenquittung benötigst (Kontoauszug reicht bis 200 Euro) dann sende Deine Anforderung inkl. Adresse bitte an daniela.franke@dfs.de. (Hilfsprojekt „Out of Dansha“ Villa Kunterbunt e.V. BLZ 508 400 05, Konto 620 322 800)

Speibsackerl und Barfbags

In Österreich nennt man sie ‚Speibsackerl‘, in Amerika ‚Barfbag‘ und in Deutschland gibt es kaum Alternativen zur deren, aber treffenden ‚Kotztüte‘. Lange Zeit fristete die gemeine Kotztüte, oder vornehmer ausgedrückt: der Spuckbeutel, ein Schattendasein.

Nun ist im Internet eine echte Fan-Gemeinde entstanden. Die Website ‚Bagophily‘ stellt 2691 Tüten von 667 Fluglinien aus. Auf ‚Rune’s Barfbag Collection‘ sind es immerhin 1379 Tüten von 497 Fluglinien, darunter auch Lufthansa. Dass die selbsternannten Tütologen ein kurioses Hobby pflegen, wissen sie selbst und beugen auf den Seiten mit selbstironischen Kommentaren möglichem Spott vor.

In gedruckter Form kann man die rund 1000 Beutel umfassende Sammlung von Gerd Otto-Rieke im Buch ‚Izmirübel – Das Buch zur Tüte‘ bewundern. Und zu guter Letzt gibt es natürlich auch einen Weltmeister im Spuckbeutel-Sammeln: Der Holländer Niek Vermeulen besitzt 5468 Tüten von 1065 Fluglinien.

Quelle: „Der Lufthanseat“, Ausgabe 1361



AUSLIEFERUNG

- 15.06.
- 15.08.
- 15.10.
- 15.12.



REDAKTIONS-SCHLUSS

- 15.05.
- 15.07.
- 15.19.
- 15.11.

IMPRESSUM

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

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

Thorsten Wehe (Technik, BR, TK),
Ralph Reinwarth (Upper Airspace),
Frank Willmeroth (Internet)

Anschrift der Redaktion:
„der flugleiter“
Herzogstr. 41
63263 Neu Isenburg
Tel.: 06102 733716
Fax: 06102 733715
e-mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Nastassja Fischer,
Axel Dannenberg, Thorsten Wehe,
Dirk Wendland, „Joe“,
Hans-Joachim Krüger, „finis“,
„Emmi“ Enneper, Michael Biester,
Roman Glöckner, Holger Müller,
Werner Fischbach, Monika Sander,
VC, „Atze“ Stensitzky

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

Cover:
Peter Fink

U4:
Glenn Pew

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

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

„der flugleiter“ erscheint zweimonat-
lich, 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 Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage www.GdF.de

Anmeldung und Infos: **Service Center Personal**
Telefon: 06103-7073060 • E-Mail: 3060@dfs.de

KITA Check-in now!

Sie suchen einen geeigneten
Betreuungsplatz für Ihr Kind? –
Hier finden Sie ihn!
In der neuen Kita direkt neben
dem Campus hat die
DFS Belegrechte für 40 Plätze.

Das Angebot gilt für
alle DFS-Mitarbeiter von:

- Unternehmenszentrale
Langen einschließlich
aller Nebenstellen
- Center Langen
- Tower Frankfurt
- AIS-C Rödelheim



KITA

ganztägige Betreuung
von 7 bis 18 Uhr

von **1**
bis
6
Jahren

Gestaltung der Anzeige: DFS/Walter Dunkel



DFS Deutsche Flugsicherung



Der Tsunami in Japan hatte auch verheerende Folgen für den Luftverkehr.
Die GdF wünscht den Kolleginnen und Kollegen Mut und Zuversicht.

→ By Glenn Pew, Contributing Editor,
Video Editor / (c) CLIENT_COPYRIGHT

