

# der flugleiter



 **DFS contra GdF**

 **Hintergründe**

 **Analysen**

 **Berichte**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
**Wir STREIKen**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
**Wir STREIKen**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
**Wir STREIKen**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
**Wir STREIKen**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
**Wir STREIKen**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
**Wir STREIKen**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
**Wir STREIKen**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
**Wir STREIKen**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

  
GdF - Gewerkschaft der Flugsicherung  
**GdF - Aber sicher!**

# Liebe Leser/innen des „flugleiter“

Ich melde mich an ungewohnter Stelle kurz zu Wort. Das vor Ihnen liegende Heft unterscheidet sich von den Ihnen sonst bekannten Ausgaben. Zum erstenmal, seitdem ich den „flugleiter“ betreue, präsentieren wir Ihnen eine Doppelausgabe. Die Erklärung liegt auf der Hand. Die Ereignisse und Entscheidungen der vergangenen Wochen, wenn nicht Monate, haben die Deutsche Flugsicherung in einen bislang einmaligen Zustand gebracht. Das Betriebsklima ist verheerend, viele Mitarbeiter haben „innerlich gekündigt“.

Zum ersten mal überhaupt könnte es bei der DFS zu einem bundesweiten Streik kommen. Mit den Gründen beschäftigen sich die Autoren dieser Ausgabe ausführlich. Auch wenn der eine oder andere Beitrag ob des Inhaltes und des Textumfangs ungewöhnlich ausführlich ausfällt – die Lektüre lohnt. Nicht umsonst beschränken wir uns bei den Cover-Anrisszeilen auf die Worte „Hintergründe – Analysen – Berichte“. Ergänzend widmen sich nicht wenige Seiten den, nennen wir es „Streikechos“. Auch hier lohnt ein aufmerksamer Blick auf die Kommentare der Medien, der bei der GdF eingegangenen e-mails (wüste Drohungen und Beschimpfungen incl.), auf die unsäglichen Äußerungen unseres Verkehrsministers Dr. Ramsauer, der ohne Bedenken die ihm zugereichten „Fakten“ der Lobbyisten vorliest und nicht zuletzt auf das „Interview“, das Hans Stang für „Bild“ – gegen ein „angemessenes Honorar“ lieferte! Sein Gefährte einer vergangenen Zeit, Wolfgang Kassebohm hat ihm in einem persönlichen Brief den passenden Kommentar geschickt.

Wie auch immer. Ich scheue nicht davor zurück zu sagen, dass dieses Jahr 2011 und vielleicht auch diese Ausgabe des „flugleiter“ eines Tages womöglich einen Markstein in der Geschichte der DFS darstellen wird.

Am 16. Spetember entscheiden die Kommissionen der GdF und der DFS über den – im Augenblick des Redaktionsschlusses noch nicht vorliegenden Spruch – des Schlichters. Die Zeichen stehen eher schlecht für eine friedliche Beilegung. Sollte es tatsächlich zur Ablehnung kommen, wird ein bundesweiter Streik wohl kaum noch zu verhindern sein. Für Deutschland, im besonderen für die deutsche Flugsicherung ein „historisches“ Ereignis. Nicht für andere Länder, gewiss. Fluglotsenstreiks in Frankreich, den Ländern Südeuropas, ja selbst in Skandinavien, gibt es fast jährlich und auch mehrmals. Dass im gegebenen Fall die vereinte Lobby der Betroffenen den Untergang des Abendlandes heraufdämmern sieht – wen wundert es? Wir sind in Deutschland!

Abschließend noch ein kurzer Hinweis zum gebetsmühlenartig wiederholten Credo der sich neu firmierenden „Machtgruppe“ um den DFS Geschäftsführer „Personal und Finanzen“, Herrn Bergmann. Die DFS muß umgebaut werden zu einem „gewinnorientierten Wirtschaftsunternehmen“.

## Dazu meinte der Europäische Gerichtshof im Jahr 1994:

In ihrer Gesamtheit hängen die Tätigkeiten von Eurocontrol ihrer Art, ihrem Gegenstand und den für sie geltenden Regeln nach mit der Ausübung von Vorrechten zusammen, die Kontrolle und die Überwachung des Luftraums betreffen; dies sind typischerweise hoheitliche Vorrechte. Sie weisen keinen wirtschaftlichen Charakter auf, der die Anwendung der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags rechtfertigen würde.

## Link zu EU Gerichtshof Urteil:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:61992J0364:DE:NOT>

Die deutsche Regierung, die französische Regierung, die Regierung des Vereinigten Königreichs und die griechische Regierung sowie Eurocontrol bestreiten dagegen unter Berufung auf den hoheitlichen Charakter der von Eurocontrol ausgeübten Tätigkeit, daß diese Organisation ein Unternehmen im Sinne der Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags sei.

„Was interessiert die schon ihr Gezwitscher von gestern...“ kommentiert ein Mitglied des Forums „atcnet“

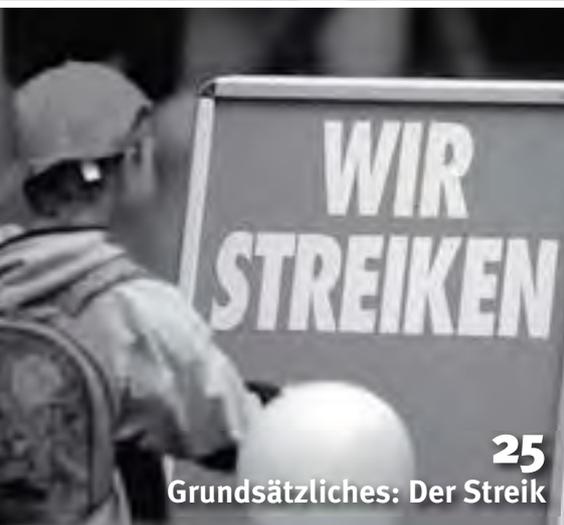
Dem ist nichts hinzuzufügen, meint Ihr Bernd Bockstahler, M.A. Chefredakteur „der flugleiter“



**10**  
**DFS off track: Geschäftsführung  
 desorientiert und isoliert**



**16**  
**Turbojustiz**



**25**  
**Grundsätzliches: Der Streik**



**31**  
**Infoveranstaltung  
 „Rhein Main“ am 07.07.2011**

**Editorial**  
 05 | von Michael Schäfer

**ATCEUC**  
 06 | ATCEUC Communiqué

**Aus der TK**  
 08 | Bericht der Tarifkommission

**DFS aktuell**  
 10 | DFS off track: Geschäftsführung desorientiert und isoliert

**Aktuell**  
 16 | Turbojustiz  
 19 | Was wollen Sie eigentlich?  
 25 | Grundsätzliches: Der Streik  
 27 | Hinter den Kulissen  
 29 | Die Suche nach der Wahrhaftigkeit  
 31 | Infoveranstaltung „Rhein Main“ am 07.07.2011  
 35 | Von der Poolposition mit Vollgas an die Wand? – Eine persönliche Sicht der Dinge.

**Grassroute Cutt**  
 33 | Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge –  
 Über Briefeschreiber und populistische Äußerungen

**FSTD**  
 38 | Neulich im Tower...  
 39 | Termine FSTD Vorstand

**Presse und PR**  
 43 | Die ersten hundert Tage, oder der Sprung ins eiskalte Wasser  
 45 | Statement der Solidarität  
 74 | Leserbrief  
 76 | 4. City Cup – 2011 Drachenbootrennen Berlin-Grünau  
 77 | ... „mal was Großes“

**Streikechos**  
 46 | DFS und GDF-Mitglieder  
 50 | Minister Ramsauer  
 53 | Die Passagiere  
 58 | BILD und Wolfgang Kassebohm  
 62 | Medien – Verbände – Organisationen

**Ehemalige**  
 72 | Bye Bye Rudi – Ein Leben für die Flugsicherung und die Kollegen

73 | **Bücher**



Communique Geneva, 6th July 2011

## FABEC Quo Vadis?

The Matterhorn declaration is a mockery. States have so blatantly failed to agree on any institutional setup that it becomes pathetic.

We hope the scenery was nice, “on top of the mountains”. Because the only view presented to FABEC staff is the desolated landscape of the DGCA’s inability to *act as one* and to design an institutional model for FABEC. States know that institutional changes are necessary in FABEC.

States know they have an obligation of success, If they ever want FABEC to deliver.

Yet, rather than establishing the baseline for real changes, they decided to *dump the burden on their subordinates*: the providers and their staff.

### STOP!

FABEC performance can be improved. For the last five years, we have never stopped saying it, and made several proposals to that end. However, if we are not given the tools to cooperate, we will never be able to act as one.

With this declaration FABEC has been reduced to a process to attack working conditions. And one thing is certain. Under those conditions, MARC and FABEC staff will not remain idle.

**MARC represent the vast majority of operational staff employed by the seven providers of the six FABEC states. Its membership comprises operational staff controllers, technicians and engineers.**

EDITORIAL

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



Von Michael Schäfer,  
Gewerkschaftsvorsitzender

Ereignisreiche Wochen liegen hinter uns. Die positive und eindrucksvollste Erfahrung lässt sich am besten mit dem Ausdruck „Gelebte Solidarität“ beschreiben. Diese zeigte sich nicht nur gegenüber den handelnden „Funktionären“, sondern auch innerhalb der GdF-Mitglieder untereinander. Und nicht zuletzt auch in eindrucksvoller Weise gegenüber der Geschäftsführung und der Rechtsabteilung der DFS.

### Unsere Reihen sind und bleiben geschlossen!

Trotz Drohungen der DFS-Geschäftsführung und ihrer Rechtsabteilung gegenüber allen DFS Mitarbeitern mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen bis hin zur Kündigung. Dass diese Androhungen rechtlich nicht haltbar sind, hierzu gibt es eindeutige Urteile, scheint die Rechtsabteilung der DFS aber nicht zu interessieren. Ein unglaublicher Vorgang, um verfassungsmäßige Rechte der Mitarbeiter zu untergraben. Die Scheinheiligkeit dieser Abteilung geht sogar so weit, dass sie einerseits, während der ersten Gerichtsverhandlung, ihr juristisches Vorgehen damit begründet, Rechtssicherheit im Interesse der Kunden, herstellen zu wollen, andererseits aber gekniffen und ihren Antrag auf einstweilige Verfügung zurückgezogen hat, als das LAG Hessen eben diese Rechtssicherheit herstellen wollte. Dies offenkundig nur, um auch gegen einen weiteren Streikaufruf juristisch vorgehen zu können.

Im zweiten Verfahren wurde die Rechtsauffassung der GdF letztendlich durch das LAG Hessen bestätigt. Das Verhalten der DFS-Verantwortlichen während dieses Verhandlungsmarathons war nicht nur der GdF, sondern auch den anwesenden Zuschauern und Pressevertretern vollkommen unverständlich und absolut nicht nachvollziehbar. Sehr anschaulich lässt sich die Verwunderung durch ein Zitat aus einer, sicherlich nicht unbedingt arbeitnehmerfreundlichen Tageszeitung belegen: „Bis weit nach Mitternacht, und damit nur wenige Stunden vor dem geplanten Streikbeginn um 6 Uhr, wussten viele Passagiere noch immer nicht, ob sie fliegen können. Das ist, nicht nur für den viel bemühten kleinen Mann, ein unhaltbarer Zustand. Die Schuld für dieses Chaos tragen aber mitnichten die Lotsen, sondern die DFS. Bis zur letzten Minute ließen deren Vertreter vor Gericht ihre Muskeln spielen. Und erst als sie weit nach Mitternacht auch in zweiter Instanz verloren – und das Gericht den Streik end-



Gewerkschaft der Flugsicherung

gültig für rechtmäßig erklärte –, riefen sie als Ultima Ratio doch die Schlichtung an.“ (Zitat Ende)

Aber nicht nur die DFS spielt in diesem Tarifkonflikt eine unrühmliche Rolle, auch der Bundesverkehrsminister goss, einseitig und offensichtlich falsch informiert, unnötig Öl ins Feuer. (Dazu mehr in diesem Heft, die Red.)

Ein anscheinend geplanter Umbau der DFS hin zu einem normalen Wirtschaftsunternehmen mit dem Beschäftigungsfeld „Bewirtschaftung des Luftraums“ wäre der falsche Schritt. Die Geschäftsführung der DFS beschreitet einen **betriebsfremden** Weg und sie merkt nicht, dass die Mitarbeiter ihr nicht folgen!

### Wir leben und arbeiten weiterhin **Flugsicherung!**

Man kann nur hoffen, dass in der „cool down“ Phase der Schlichtung der richtige Weg eingeschlagen wird und man sich auf die tatsächliche Aufgabe – nämlich Flugsicherung – besinnt.

Trotz Tarifkonflikt mit der DFS geht auch das „Alltagsgeschäft“ weiter. Am 23. und 24. September findet unsere diesjährige Bundesdelegiertenkonferenz traditionell im Maritim Hotel in Darmstadt statt. Neben der Tarifpolitik, den Flugsicherungsentwicklungen in Europa und den Aktivitäten des Bundesvorstandes, stehen Änderungen der Satzung sowie verschiedener Richtlinien und Wahlen auf dem Programm. Arbeitspapiere aus der Mitgliedschaft bitten wir über die GdF Geschäftsstelle einzureichen.

Ich freue mich auf die Diskussion während einer sicherlich spannenden Bundesdelegiertenkonferenz.

Michael Schäfer  
Bundesvorsitzender



„[air navigation control, [...]] is a task involving the exercise of public authority and is not of an economic nature, since that activity constitutes a service in the public interest which is intended to protect both the users of air transport and the populations affected by aircraft flying over them“.  
(Extract of decision C.364/92 of the European Court of Justice).

# ATCEUC Communiqué on the latest Press Release published by CANSO

## Aix en Provence 31<sup>st</sup> August 2011

**After the publication, on /08/2011 of a press release urging the German controllers not to go on strike, M Graham Lake posted, on 8th august a post on his 'personal' blog outlining how revolting it is that overpaid controllers should be allowed to strike. Those two positions published by CANSO bureau raises on important question: where is CANSO headed?**

After the publication, on August 3rd of a CANSO press release urging the German controllers not to go on strike, Mr Graham Lake posted, on 8th August a post on his 'personal' blog, outlining how revolting it is that overpaid controllers should be allowed to strike. Those two positions published by the CANSO bureau raise one important question: where is CANSO headed? Or more specifically, is it headed anywhere?

CANSO is a well-established and now well-recognized organization. It is a social partner in Europe, and represents providers who have a long-standing history of successful negotiations with their employees in Europe alone. CANSO members know that the amazing achievements of the European ATM industry during those last twenty years were made possible by a remarkable mutual understanding between employers and employees, and among them, the very controllers Mr Lake despises so much. The construction of a sound European social dialogue in ATM is an illustration of that knowledge. How then can that mutual understanding be put in jeopardy by a display of such ignorance or

malevolence? How can CANSO members, then remain idle while the president of the very organization that claims to be speaking on their behalf rambles erratically on a so called "personal" blog about the supposed outrageous advantages already granted to controllers ?

M Lake knows obviously little about the ATM industry he so desperately claims to be representing. That fact alone is preoccupying. But that such a preeminent figure would be allowed to display this ignorance so blatantly raises one essential question: where is CANSO going? And more important, are its members aware of where it is going? For in the end, it is not the likes of Mr Lake who run that industry. ANSP staff and management are the key players here. Mr Lake has now become just another –gifted, we grant it- communication expert. A well-established lobbyist, if one would prefer. That a lobbyist would have fantasies about ATM in Europe is not new. But that he would be able to speak them so freely, taking advantage of the calm august month to try to make it to the front headlines is simply stupefying.

Mr Lake obviously ignores it. But CANSO members, especially European CANSO members are all well aware that to mix in

the same sentence the situation of the French, the Greeks, the German the Irish and the Finnish controllers is senseless.

How can anyone ignore the dramatic situation of the Greek provider, who has, for the past ten years, repeatedly failed to apply the simplest European obligation of separation between oversight and service provision? How can anyone pretend not to know that that the dramatic situation of the Greek controllers who have seen their salaries reduced by more than 30% – a unique situation in Europe – is the result of a total absence of management? We appreciate that it is difficult for CANSO to admit that, as the Greek provider is a CANSO member, but still?

How can anyone pretend that he knows nothing of the very tense situation in Germany created by DFS management? From the very beginning of 2010, GdF, the trade union, was working hard with DFS management to find solutions to the massive controller shortage in Germany. This unusual but promising form of social dialogue was put to a brutal end by DFS at the end of 2010. Since then, the social climate rapidly deteriorated. DFS decided to ignore all the warning and signals received from GdF, who acted as a responsible partner, and who fought hard to find a negotiated solution. How can CANSO then call – with a straight face – for its controllers not to paralyze the ATM when it is its German member who requested that all form of minimum service (except for ambulance and states flights) be terminated at the end 2010? Should the German controllers strike, no aircraft will be allowed to fly in the German airspace. Mr Lake cannot ignore that this would not only a choice but a demand from DFS! So who is really acting “recklessly“?

Who can, aside from Mr Lake, ignore those facts in CANSO? No one obviously.

What happened here is simple. DFS, unable to find a negotiated solution to a crisis they created, is criticized in all major German Medias for its recklessness and mismanagement. They know they are cornered, because the staff demands are anything but “outrageous”. Rather than assuming, and learning from their mistakes, they went crying to their “CANSO mother”, trying to gain whatever support could be gained here.

In itself, this is not surprising. It had even happened before, when AENA, the Spanish provider undertook the systematic bashing of its controller workforce. AENA went weeping to CANSO and begged Mr Lake for support. Despite the reluctance of all major European CANSO members (too aware of what was happening there to allow themselves to be dragged in the Spanish mess), Mr Lake finally complied and published what will be remembered as yet another masterpiece of servility.

In the German case, one could simply have hoped for a more “valiant” behavior from the supposedly almighty German provider. And, more important, one could hope that they would learn from their mistakes, and do not despise their staff creating the conditions for a strike to happen. But that is a side issue.

The main issue is that other CANSO members would, once again, let the ignorant, yet obedient Mr Lake publish such senseless statements. It is high time CANSO gets back to its senses, and returns to a more balanced and respectful attitude of staff and employers. For that attitude is not only disrespectful of workers. It is also an insult to its members. Labor practices and rights vary all throughout Europe. That staff would be allowed to strike is not outrageous, and despite Mr Lake’s wild dreams, that right will remain. ATCEUC calls for CANSO members to ensure that their organization is not used by one or the other to try to disguise the shortcomings of the policies they implemented.

We will go on working, while Mr Lake goes on dreaming of an ATM world where the only outrageous amounts are those who are paid to CANSO top executive, or to some senior managers in a few selected European providers. Who already happen to be amongst the highest in the whole ATM industry.

But then is this really a dream?  
Or could that be a sad reality?

ATCEUC/CRNA SUD-EST – 1, rue Vinent Auriol  
13617 Aix-en-Provence Cedex 1 (France)  
Tel: (33) 442 33 77 66 – Fax: (33) 442 33 78 95  
Email: [head@atceuc.org](mailto:head@atceuc.org)  
[www.atceuc.org](http://www.atceuc.org)

**ATCU** (Serbia) – **ATC Branch of IMPACT** (Ireland)  
**ATCOR** (Romania) – **ATMPP** (Italy) – **BATCU** (Bulgaria)  
**BGATC** (Belgium) – **CATCU** (Croatia) – **CYATCU** (Cyprus)  
**DATCA** (Denmark) – **GATCA** (Greece) **GdF** (Germany)  
**GLCCA** (Luxembourg) – **ICEATCA** (Iceland) – **ITUATC** (Serbia)  
**LIFSZ** (Hungary) – **MATCA** (Malta)  
**MATCU** (F. Y. Rep. of Macedonia) – **NATCA** (Norway)  
**NGATC** (The Netherlands) – **SWISSATCA** (Switzerland)  
**SINCTA** (Portugal) – **SNCTA** (France) – **SPKTA** (Albania)  
**SSKL** (Slovenia) – **TUEM** (Eurocontrol) – **USAE AV** (Italy)  
**USCA** (Spain) – **ZZKRL** (Poland)

# Eingruppierungstarifvertrag/ETV Vergütungstarifvertrag/VTV



von  
Thorsten  
Wehe

**Die tarifliche Auseinandersetzung zwischen GdF und DFS ist eskaliert. Diese Ausgabe des „flugleiter“ wird sich daher – nahezu ausschließlich – diesem Thema widmen. In meinem nachstehenden Bericht werde ich die chronologischen Abläufe im Jahr 2011 darstellen.**

Kurz vor Ende des Jahres 2010 haben sich GdF und DFS auf Vorschlag der DFS auf eine kurze Laufzeit des VTV, ZTV und VTV-A geeinigt. Die Laufzeit wurde auf sieben Monate festgeschrieben, so dass diese Verträge zum 31.05.2011 kündbar waren. Hintergrund war die Vereinbarung, die ersten Monate in 2011 zu nutzen, um den ETV zu verhandeln. Die Einführung einer Vergütungsgruppe 12 machte es unabdingbar, VTV und ETV zu synchronisieren. Zudem ist es Wille der GdF, Karrierestufen in den administrativen Diensten zu etablieren sowie Stabs- und Führungsfunktionen in den operativen Bereichen grundsätzlich mit Mitarbeitern mit Erfahrung aus den operativen Bereichen zu besetzen. Diese Stabs- und Führungsfunktionen sollen nicht durch Bonusmodelle gesteuert werden, sondern nach dem Grundsatz Sicherheit vor Wirtschaftlichkeit handeln. Aber sehr wohl soll das unternehmerische Handeln dazu beitragen, den Luftverkehr in Deutschland wirtschaftlich durchzuführen.

Die Sozialpartner in der DFS haben viele Maßnahmen begleitet, die DFS zukunftsorientiert zu gestalten. Die Verlagerung der An- und Abflugkontrollen von den Kontrolltürmen in die Kontrollzentralen, Konsolidierung der Kontrollzentralen, Zentralisierung der Flugberatungsdienste, Etablierung eines Service Center Personal sind nur einige Beispiele aus den vergangenen Jahren. Alle diese Projekte wären ohne das hohe Engagement der Mitarbeiter nicht möglich gewesen. Zudem war der soziale Frieden in der DFS immer gewahrt.

Zurück zum Ablauf. Mitte Januar 2011 vereinbarten GdF und DFS von Februar bis Anfang Mai 2010 insgesamt acht Verhandlungstage zum ETV. Sehr schnell wurde deutlich, dass das DFS-Management an den Umbauplänen für die DFS festhält. Luftraumbewirtschaftung, Kosteneffizienz, Aufspaltung von Strukturen sind nur einige Schlagworte in der Managementsprache. Dazu ein Betriebsklima des überwachten und kontrollierten Beschäftigten, der doch froh sein darf, bei der DFS Beschäftigung zu haben. Die DFS-Tarifkommission der GdF wurde in ihrer 3. ordentlichen Sitzung am 15.06.2011 in Frankfurt a.M. über die Verhandlungsstände informiert. Nach ausführlichen Beratungen und intensiver

Diskussion stellte die TK das Scheitern der Verhandlungen zum Neuabschluss des Eingruppierungstarifvertrages (ETV), des Vergütungstarifvertrages (VTV), des Zulagentarifvertrages (ZTV) und des Vergütungstarifvertrages für die Auszubildenden (VTV-A) fest. Die Tarifkommission beantragte beim Bundesvorstand der GdF, Arbeitskampfmaßnahmen zur Durchsetzung der zum ETV, VTV, ZTV und VTV-A beschlossenen Forderungen zu bewilligen und einzuleiten. Der Bundesvorstand hat darauf hin die Urabstimmung eingeleitet. Mit mehr als 95 % stellten sich die Mitglieder eindeutig hinter die Forderungen der GdF.

## **Übergangsversorgungstarifvertrag/ÜVerTV**

In der Ausgabe 03/2011 hatte ich berichtet, dass es nach langwierigen Verhandlungen endlich einen mit der DFS abgestimmten, unterschriftsreifen Vertrag gibt, welcher in der DFS-Tarifabteilung liegt und trotz mehrmaliger Aufforderung durch die GdF immer noch nicht unterschrieben zurückging. Ganz im Gegenteil: Es gab bis jetzt keinerlei Reaktion von Seiten der DFS. Um Bewegung in diese Situation zu bringen, wurde in der Tarifkommission beschlossen, die augenblicklich gültigen ÜVerTV Lotsen und FDB fristgerecht zum 31.12.2011 zu kündigen. Ich gehe davon aus, dass nach Befriedung des aktuellen Tarifkonflikts in einer neu definierten Sozialpartnerschaft dieses Thema einvernehmlich abgeschlossen wird.

## **Belastungsausgleich/BAG**

Der Tarifkommission wurden erste Teilergebnisse der internen Validierung vorgestellt. Um die notwendigen Anpassungen der Sonderregelungen vornehmen zu können, wurde der Beschluss gefasst, die geltenden Sonderregelungen FS-Dienste fristgerecht zum 31.12.2011 zu kündigen. Wir werden die DFS zeitnah zu Verhandlungen über eine neue Regelung auffordern. Die TK-DFS hat hierzu eine Verhandlungskommission gebildet. Wir wünschen uns in diesem Bereich faire und zügige Verhandlungen mit dem Tarifpartner, wenn auch die derzeitige Gesamtsituation dies nicht wahrscheinlich erscheinen lässt. Der Sache angemessen wäre es, ohne große Verzögerungen und ohne machtpolitische Spielchen dieses Thema vom Tisch zu bekommen. Wir sind dazu bereit.

Am 15.07.2011 fand der Validierungsauftritt zu BAG statt. Beginnen wir kurz mit unseren Ergebnissen: Wir haben für die meisten EBG'n und Türme keine Veränderungen ermittelt. Ausnahmen sind die TWR München und Erfurt, die eine Gruppe nach oben sowie Köln und Nürnberg, die eine Gruppe nach unten gehen, wobei Erfurt eine Besonderheit darstellt. Die DFS hat es hier geschafft, im Durchschnitt ca. 12 Stunden pro Tag eine Einfachbesetzung zu produzieren, die in der Spitze sogar bis zu 21 Stunden an einem Tag betrug! Das alles über acht Monate, bei nicht vorhandenem Radar und Bodenradar. Das nennt man Personalplanung „at it's best...“ und „Sicherheit als oberstes Gebot“. In den Kontrollzentralen haben wir für drei EBG'n eine Herabstufung um eine Gruppe ermittelt. Dies sind die EBG Süd in München und die EBG'n Süd und Ost A in Bremen. Wir denken, dass diese korrekte und unaufgeregte Ermittlung der Werte trotz der augenblicklichen Lage ein vernünftiger Ansatz ist und wieder einmal eine Handreichung der GdF gegenüber der DFS darstellte. Die DFS entgegnete mit einem umfangreichen Absenkungskatalog. Mit der neuen Bezugsgröße „Personalsoll“ wurde die zukünftige Mehrbelastung für alle Bereiche begründet. Wenn nicht schon zum Thema VTV und ETV die aktuelle Situation eskaliert wäre, zu diesem Thema läge voraussichtlich das Ergebnis einer Urabstimmung bei mehr als 99 %. Allerdings wird das Bild der Geschäftsführung gegenüber ihren Mitarbeitern rund. **Der DFS fehlen ca. 400 Fluglotsen zur sicheren und wirtschaftlichen Abwicklung des Luftverkehrs über Deutschland. Alles in allem muss man der DFS aber zugestehen, dass sie sehr konsequent versucht, ihr Personalproblem auf dem Rücken der Mitarbeiter zu lösen.** EBG'n, die seit Jahren mit einem Personalminus von 30 % und mehr leben mit einer Berechnung auf Basis des Personalsolls zwei Gruppen herabzustufen, das ist wirklich pfißig.

#### Krankentarifvertrag/KTV

Hier wurde der GdF schon vor längerer Zeit von der DFS die Übermittlung einer überarbeiteten Version des KTV versprochen. Auch hier blieb es bis zum heutigen Tage bei der bloßen Ankündigung, so dass die TK auch in diesem Bereich eine fristgerechte Kündigung zum 31.12.2011 beschloss. Sollte sich hier keine kurzfristige Lösung abzeichnen, wird die TK ihre eigenen Vorstellungen für einen neuen KTV in einer Forderung beschließen und die DFS zu Verhandlungen auffordern. Dieser unnötig durch die DFS verursachte verhärtete Zustand ist ein weiteres Indiz für die verfahrene Gesamtlage.

#### Langzeitkontentarifvertrag/LZK

Im Bereich der Langzeitkonten kommt es von Seiten der DFS immer noch zu den fantasievollsten Interpretationen (ich habe in der Ausgabe 03/2011 berichtet). Die TK sieht sich gegenwärtig nicht in der Lage, mit der DFS eine vernünftige und für alle zufriedenstellende Lösung zu erreichen. Daher wurde in der TK-Sitzung beschlossen, den LZK-TV fristgerecht zum 31.12.2011 zu kündigen. Wir hoffen durch diese Maßnahme auch in diesem Bereich Bewegung zu erreichen, damit dieses leidige Thema möglichst bald von der Arbeitsagenda genommen werden kann. Der Ansatz des Langzeit-

kontos ist nach wie vor ein sehr guter und bringt normalerweise allen Beteiligten eigentlich nur Vorteile (zumindest in den Firmen, die nicht DFS heißen). Wir werden uns diesen Ansatz nicht zerreden lassen, im Gegenteil, er wird in einer neuen Version auf alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der DFS ausgedehnt und damit die personalpolitischen Möglichkeiten eröffnen, die in anderen Unternehmen schon seit langem zum Tagesgeschäft gehören.

#### Was nun?

Es ist ein umfangreicher „Verhandlungsstillstand“, nicht nur im Bereich des VTV/ETV, sondern nahezu in fast jedem Tarifthema, festzustellen. Wir fragen uns ernsthaft, was die DFS mit dieser „Taktik“ erreichen möchte. Mitarbeitermotivation sicherlich nicht. **Die GdF stellt fest, dass diese Geschäftsführung offensichtlich nicht in der Lage ist, unseren Flugsicherungsbetrieb zu führen. Wir befinden uns an einem kritischen Punkt für die Zukunft UNSERES Unternehmens.** In jedem – von der Geschäftsführung doch so sehr herbeigesehnten – normalen Wirtschaftsunternehmen würde bei einer andauernden und derartig schlechten Leistung des Managements dasselbe sofort ausgetauscht und durch neue Kräfte ersetzt. Denn wer die schlechte Performance im Bereich Kapazität und auch Kosten zu verantworten hat, ist hinlänglich bekannt. Zum Glück für die Herren ist der Anteilseigner noch nicht soweit, dies zu erkennen, da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS den Karren bislang immer wieder aus dem Dreck gezogen und mit ihrem Einsatz den Luftverkehr am Laufen gehalten haben. **Im Gegenteil, der oberste Vertreter der Anteilseigner, der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Herr Ramsauer, lässt sich mit diffamierenden Sprechzetteln gegenüber einer großen Anzahl von Flugsicherungspezialisten auch noch vor den „BILDzeitungskarren“ spannen.** „Herr Ramsauer, es sei ihnen versichert, dass wir ein gutes Gedächtnis haben und die nächsten Wahlen kommen bestimmt. Wir sind ein Flugsicherungsunternehmen und wollen das auch bleiben. Wir produzieren in erster Linie Sicherheit und eine möglichst störungsfreie und effektive Abwicklung des Luftverkehrs, aber keine Versicherungen oder Finanzprodukte“. Unsere Forderungen im Bereich des ETV dienen dem Zweck, den Vorrang der Sicherheit dauerhaft zu festigen. Auch eine angemessene Vergütungserhöhung muss ohne Vorbedingungen möglich sein und damit dem gezeigten Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Rechnung tragen. Die Vergütung mit dem „Ausbügeln“ der eigenen Fehler zu verknüpfen, ist unredlich und einer Geschäftsführung, die diesen Titel verdient, nicht würdig. Die Menschen, die sich Tag für ein Tag in ein Flugzeug setzen, vertrauen auf unsere Arbeit und noch können sie das auch. Wir werden auch weiterhin – trotz der gezeigten Missachtung – zu 100 % unsere Leistung erbringen. Wir werden den mit der Urabstimmung und Aufruf zu Arbeitskampfmaßnahmen eingeleiteten Weg konsequent weitergehen und die notwendigen Veränderungen in unserem Unternehmen DFS durchsetzen.



DFS Deutsche Flugsicherung

# DFS off track: Geschäftsführung desorientiert und isoliert – Ein personeller Neuanfang ist unvermeidlich –

Cui bono? (Wem zum Vorteil? = Wem nützt es?) – Diese inzwischen berühmte Frage wurde vor über 2.000 Jahren erstmals vom römischen Staatsmann und Philosophen Marcus Tullius Cicero gestellt, als dieser bei verschiedenen Gelegenheiten laut darüber nachdachte, wer aus bestimmten Vorgängen den größten Vorteil ziehen könnte. Das Cui-Bono-Prinzip ist seither zu einem geflügelten Wort geworden und besteht schlicht darin, bei der Frage nach persönlicher Verantwortung danach zu fragen, welcher der möglichen Protagonisten am ehesten aus der jeweiligen Situation profitiert. Es sei auch hier an den Anfang eines Beitrags gestellt, der sich im Folgenden mit der Frage befasst, welche (und damit zugleich: wessen) Interessen die DFS in den Gesamtzustand gebracht haben, den wir heute vorfinden. Dabei soll der Versuch unternommen werden, die zum Verständnis der aktuellen Lage wichtigsten Entwicklungslinien grob nachzuzeichnen.

von  
RA Dirk  
Vogelsang

**Und die Gesamtverfassung der DFS im Spätsommer 2011 ist – hierfür gibt es zahlreiche Indizien – vor allem eins: besorgniserregend. So heißt es in einer Mitteilung des Bundesvorstandes der GdF an die GdF-Mitglieder vom 22. Juni 2011, mit welcher die Einleitung der Urabstimmung für einen Arbeitskampf bekannt gegeben wurde, unter anderem:**

**„Es geht (auch) um die Zukunft der Flugsicherung!** Gegenstand der jetzigen Urabstimmung und möglicher späterer Streiks sind die GdF-Forderungen zu den gekündigten Tarifverträgen (ETV, VTV, VTV-A, ZTV), die schon für sich genommen eine große Bedeutung haben. Aber dieses Mal geht es noch um einiges mehr! Nämlich letztlich um die Frage, ob die DFS weiterhin ein Flugsicherungsunternehmen bleibt, in dem die Funktionalität der Betriebsdienste und das Gebot der Sicherheit oberste Priorität haben – oder ein „normales Wirtschaftsunternehmen“ Bergmann’scher Prägung wird, in welchem die Betriebsdienste am Gängelband von geschäftsleitungshörigen Juristen und Controllern (es gibt auch andere ...) hängen, Besitzstände stark abgebaut werden und Willkür an der Tagesordnung ist. Einen Vorgesmack davon haben wir alle in letzter Zeit in zigfacher Hinsicht bereits erhalten und dies hat dem Unternehmen das schlechteste Betriebsklima seit Bestehen der DFS beschert.“

Wer dies für bloße gewerkschaftsseitige Rhetorik und eine starke Überzeichnung der tatsächlichen Verhältnisse hält, findet ähnliche Zustandsbeschreibungen in Presseveröf-

fentlichungen von Zeitungen, die keineswegs verdächtigt werden, der GdF oder ihren Positionen nahezustehen. Die „Frankfurter Neue Presse“ etwa schreibt unter Hinweis auf die von der DFS angestrebte – und verlorene – Machtprobe vor den Gerichten:

*„Dabei haben sie alle gewusst, dass es nicht zu einem Streik der Fluglotsen kommen würde, weil die Flugsicherung im Notfall die Schlichtung anrufen kann – so wie es das bundeseigene Unternehmen in der Vergangenheit schon sechsmal getan hat, und zwar stets mit Erfolg, sprich: mit einer Einigung ohne Arbeitsniederlegungen. Eine solche Einigung wird dieses Mal aber schwieriger zu erreichen sein. Und das liegt weniger an den Fluglotsen als an den Verantwortlichen der Flugsicherung. Wenn es ihr tatsächlich um das Wohl der Flugpassagiere gegangen wäre, hätte sie viel früher zum Instrument der Schlichtung gegriffen. Stattdessen hat sie mit aller Macht versucht, die Gewerkschaft von den Gerichten zurechtstutzen zu lassen.“*

*Die Folge: der Arbeitgeber hat die Lotsen radikalisiert, nachdem er das Klima im Unternehmen ohnehin schon vergiftet hatte. Denn bei ihren Sparbemühungen hat die Unternehmensspitze unnötig viel Porzellan zerschlagen. Die Vorgehensweise des Geschäftsführers Jens Bergmann, der unglücklicherweise sowohl für das Personal als auch die Finanzen zuständig ist, treibt die Lotsen seit langem auf die Barrikaden.“*

(Frankfurter Neue Presse vom 09.08.2011)

Und Dagmar Deckstein konstatiert am 04.08.2011 in der Süddeutschen Zeitung:



→ Jens Bergmann, Geschäftsführer Personal und Finanzen

*„DFS-Mitarbeiter sagen, noch nie sei die Stimmung so schlecht gewesen wie zuletzt. Sie reiben sich vor allem an Personalgeschäftsführer Jens Bergmann, der seit 2008 im Amt ist. Dieser habe eine neue Schicht von Führungsleuten ins Unternehmen gebracht, die vor allem betriebswirtschaftlich denken.“*

Die verheerende Stimmung im Unternehmen und die zunehmende Entfernung der Geschäftsführung von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Flugsicherung ist also keine gewerkschaftliche Mär, sondern ein mittlerweile in der (Fach-)Öffentlichkeit bekanntes Phänomen. Wie konnte es soweit kommen?

Die Suche nach der Antwort auf diese Frage führt unvermeidlich zu der Befassung mit den Akteuren, welche die Geschichte der DFS GmbH seit ihrer Gründung 1993 geleitet haben, und damit zugleich zu den Interessen, die dabei im Vordergrund standen. Wie jede Krise ist auch die Krise, in welcher sich die DFS derzeit befindet, nicht monokausal zu erklären, sondern das vorläufige Ergebnis eines längeren Prozesses, dessen wesentliche Phasen nachfolgend untersucht werden sollen.

### **I. 1993: Die Gesellschaftsprivatisierung**

Aus heutiger Sicht wird die DFS-Vorgeschichte, also der Zeitraum vom 07. Juli 1953 (Übertragung der zivilen Flugsicherungsdienste an die neu gegründete Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) durch den damaligen Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seeböhm) bis zum 01. Januar 1993 (Übernahme der Kontrolle des Luftverkehrs durch die DFS) gerne als „Dornröschenschlaf“ der Flugsicherung dargestellt. Das stimmt schon deswegen nicht, weil 1973 der bis heute einzige größere Arbeitskampf in der deutschen Flugsicherung stattfand, wenn auch als „verdeckter“, nämlich

durch „go slow“ und „sick out“ der damals noch verbeamteten Lotsen. Mit dem „Beamtenladen“ war knapp 20 Jahre später definitiv Schluss: Am 16. Oktober 1992 wurde die BFS „privatisiert und als Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) gegründet, gehört aber weiterhin zu 100 % dem Bund. Zum 01. Januar 1993 übernahm die DFS die Kontrolle des Luftverkehrs“ (Wikipedia). Zuvor war die DFS „in einer privatrechtlichen Organisationsform als Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet“ (wie vor) worden.

Zur Bewertung der damaligen (Gesellschafts-) Privatisierung fragen wir abermals Wikipedia:

*„Die Arbeit der DFS wird als erfolgreich bewertet: Die Verspätungen im Luftverkehr, die in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre die Bundesregierung und das Parlament veranlasst hatten, die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung zu betreiben, sind drastisch zurückgegangen.“*

Zufriedenheit machte sich breit, Schulterklopfen war angesagt. Die Flugsicherungsmitarbeiter, allen voran die Lotsen, hatten zwar ihr Gehalt rund verzweieinhalbfacht, aber waren im Gegensatz zu früher hoch motiviert und bereit, einem neuen Management zu folgen. Noch ...

### **II. 1995: Die Aufbruchstimmung**

Unter der Überschrift „Ordnung im Chaos – Zwei Jahre nach der Privatisierung: Die Flugsicherung wurde besser und preiswerter“ stellt der FOCUS am 06. März 1995 fest:

*„Manchmal ist Dieter Kaden von seinem Erfolg als Manager überrascht. Nach einer Preiserhöhung um saftige 27 % wurde die Kundschaft seines Unternehmens zufriedener als je zuvor.“*

*Nun kündigt Kaden, Chef von 5.300 Mitarbeitern, drastischen Personalabbau an und stellt gleichzeitig fest: „Unser Betriebsklima ist unglaublich harmonisch.“*

\*\*\*

*Mit modernem Management setzte die DFS seit dem 01. Januar 1993 dem Frust ein Ende. Statt rund 5.000 DM Einheitsgehalt sind im neuen Haustarifvertrag für die Lotsen bis zu 12.000 DM drin. „Das hat einen ungeheuren Motivationschub ausgelöst“, urteilt Hannes Ziegler vom Verband Deutscher Flugleiter (VDF).*

\*\*\*

*Die DFS baut bereits Personal ab. In der Verwaltung und beim Wartungspersonal, so Flugleiter Ziegler, habe sich „die Arbeitsdichte deutlich vermindert“. Die alte Forderung nach 250 zusätzlichen Lotsen hat sich längst in Luft aufgelöst. Mithilfe einer im Sommer vergangenen Jahres vom Bundestag beschlossenen Vorruhestandsregelung für Beamte sollen bis Ende 1995 insgesamt 400 Stellen (Angestellt und Beamte) wegfallen.*

*Einspareffekt: 35 Millionen DM. Weitere 200 Millionen DM spart der Staat jedes Jahr, weil die DFS keine Zuschüsse mehr braucht. Die Flugsicherer wollen ihre Gebühren sogar um weitere 3 % anheben. Das nehmen die Fluggesellschaften jedoch gerne hin – Sie sparen bei pünktlicher Landung Jets und Sprit. Minderausgabe 1994: Rund 220 Millionen DM in Deutschland.*

\*\*\*

*Bleibt die Frage: Wie viel hätte wohl eine frühere Privatisierung gespart?“*

Soweit der FOCUS. Die zweifellos wichtigere Frage, die das Magazin seinerzeit wohlweislich nicht gestellt hat, hätte lauten müssen: Wie schnell würde den Flugsicherungsmitarbeitern wohl die Rechnung für das luxuriöse Tarif-Starter-Paket von 1993 vorgelegt werden?

### III. 1996: Die „Verschlankung“ beginnt

Die Antwort kam schnell, schneller als von so manchem erwartet. In einer Presseinformation vom Mai 1997 teilt die DFS unter der Überschrift „DFS trifft Standortentscheidung“ Folgendes mit:

*„Aufsichtsrat und Geschäftsführung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH haben heute wesentliche Umstrukturierungsmaßnahmen für das deutsche Flugsicherungsunternehmen beschlossen. Die DFS-Kontrollzentralen in Bremen und Berlin werden am Standort Bremen und die Zentralen in Frankfurt und Düsseldorf im hessischen Langen zusammengelegt. Die Entscheidung über die beiden süddeutschen Standorte Karlsruhe und München wird im Zusammenhang mit der künftigen Ausgestaltung der Vier-Staaten-Kontrollzentrale Maastricht erst später getroffen werden. Die Präsenz der DFS an den deutschen Verkehrsflughäfen bleibt unberührt. Mit ihrer Entscheidung leistet die DFS einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze und zur Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland.*

*Die Verringerung der Zahl der DFS-Kontrollzentralen in Deutschland von sechs auf drei ist Teil eines Gesamtkonzepts, mit dem die DFS noch besseren Service in schlankeren Strukturen bieten will. Die DFS schafft die Grundlage dafür, noch wirtschaftlicher zu arbeiten und die Flugsicherungsgebühren mittelfristig weiter senken zu können.“*

Berücksichtigt man, dass der Verkündung der BSK-Entscheidung nach DFS-eigenen Angaben mehrjährige Vorarbeiten vorausgegangen waren, ergibt sich zwangsläufig, dass die Entscheidung zur Rationalisierung – denn um nichts anderes handelt es sich – bereits zum Zeitpunkt der Privatisierung im Planungsstadium gewesen sein dürfte.

Die Reaktionen auf der Arbeitnehmerseite fielen unterkühlt aus und waren von erkennbarem Misstrauen geprägt. So heißt es in den Verbandsmitteilungen des VDF (Verband Deutscher Flugleiter) vom 24. April 1997:

*„Der Vorstand fordert die DFS auf, unverzüglich ein umfassendes Betriebskonzept zu erstellen. Darin müssen u.a. die Ergebnisse der Untersuchungen zu Contingency und Neusektorisierung/EAM 04 berücksichtigt und eine Implementierung des Betriebssystems P1 abgeschlossen sein sowie ein detaillierter Transitionplan vorliegen. Weiterhin erwarten die Mitglieder des VDF klare Aussagen über die zu erwartenden betrieblichen Vorteile. Bis zur Vorlage eines solchen Konzepts lehnt der VDF Maßnahmen zur Umsetzung des BSK ab.“*

Das Betriebsstättenkonzept wurde, wenn auch mit vielfältigen Friktionen und erheblicher zeitlicher Verzögerung, in den Folgejahren umgesetzt. Parallel dazu wurde ein ganzes Bündel von Maßnahmen auf den Weg gebracht, das neben technischen Innovationen (P1, PSS, Vaforit etc.) und geänderten Arbeitsabläufen (z.B. Tower-Approach-Trennung) im Kielwasser auch eine synergetische Neustrukturierung der vorgefundenen Arbeitsplätze (Beispiel: FDB-Konzept) und davon unabhängig betriebene Maßnahmen zum effizienteren Personaleinsatz (Tripple S) nach sich zog.

Die Message war klar: Dies ist erst der Anfang und nicht etwa das Ende der Optimierungsbestrebungen. Auf ständig steigende Flugbewegungen reagiert das Management nicht mit einer entsprechenden Steigerung der Zahl operativ Beschäftigter, sondern mit technischen Maßnahmen, Umstrukturierungen und „Schaffung von Synergien“.

Insgesamt wurde das Klima rauer, die „unglaubliche Harmonie“ (Dieter Kaden) begann nach und nach zu schwinden, wengleich von einem Paradigmenwechsel zu diesem Zeitpunkt noch keine Rede sein konnte. Es war aber deutlich geworden, dass noch einiges nachkommen würde.

### IV. 2001/2002: Die Krise als Gelegenheit

Wenn auch das DFS-Management bislang diverse Stellhebel in die Hand genommen und bewegt hatte, um die Betriebsdienste und die Technischen Dienste – nicht jedoch die Administration – zu „verschlanken“, so war ein signifikanter Einbruch in das 1993 auf relativ hohem Niveau etablierte Tarifwerk noch nicht gelungen. Zwar waren die operativen Arbeitsabläufe deutlich verdichtet worden und demzufolge auch die Belastungen gestiegen, aber die vielzitierten „Besitzstände“, wie sie in den Tarifverträgen und Betriebsvereinbarungen zum Ausdruck kamen, blieben bis dahin weitgehend unangetastet.

Mit dem 11. September 2001 und den nachfolgenden Turbulenzen in der Luftfahrt änderte sich dies schlagartig. Auf einmal war die Gelegenheit da und das Management griff beherzt zu, indem es der seinerzeit noch für die tariflichen Geschehnisse der Flugsicherungsmitarbeiter verantwortlichen Gewerkschaft Ver.di 2002 einen „Konzessionstarifvertrag“ aufs Auge drückte, der mehr als nur ein Kollateralschaden war. Noch Jahre später, als die GdF sich bereits gegründet und durchgesetzt hatte, fühlten sich ehemalige Ver.di-Funktionäre bemüßigt, den aus Sicht der Beschäftigten katastrophalen Tarifabschluss vom 14. November 2002 posthum zu rechtfertigen. So schreibt Wolfgang Duda, ein nach eigenen Worten „Mitverantwortlicher“ für den 2002er Abschluss, in der ersten Ausgabe des Flugleiter 2005:

Es „musste unbedingt ein Abschluss her“. Dieser habe aber auch „dazu beigetragen, dass aus Unzufriedenheit über das Erreichte die Mitgliederzahl der GdF kontinuierlich gestiegen ist und die GdF-Tarifkommission alles daran gesetzt hat, einzelne Kompensationsregelungen zurückzuholen, was bekanntlich ja auch gelungen ist.“ Das Ergebnis habe aber, so schrieb der Kollege Duda in seinem Flugleiter-Beitrag, „mehr Vergangenheit zurückgeholt, als es Zukunft gesichert hat. Nur der ist mächtig, der vorwärts will.“ Diese Bewertung des „gewerkschaftlichen Machtkampfes zwischen David und Goliath“ (W. Duda) konnte man so nicht stehen lassen. In einer späteren Flugleiter-Ausgabe habe ich als GdF-Verhandlungsführer geantwortet:

*„Das vom Verfasser kritisierte „Zurückholen der Vergangenheit“ war unerlässliche Vorbedingung für die zukünftige Identifikation der Mitglieder mit der GdF als genuiner Interessenvertretung. Der angedeutete Vorwurf, das GdF-Tarifpaket sei überwiegend bloß die Negation der Ver.di-Zugestände von 2002, also tarifpolitisch phantasielos und rückwärtsgewandt, ist aus diesem Grund unzutreffend; nur so konnte eine Plattform geschaffen werden, die für die Zukunft gewerkschaftliche Gestaltungsmacht – dies ist die Mächtigkeit – wirklich garantiert.“*

Der phasenweise heftige Diskurs zwischen der alten und neuen Gewerkschaftsmacht im Hause DFS, also zwischen Ver.di und GdF, zeigt überdeutlich, welchen großen Anteil die unternehmensseitigen Verschlinkungsmaßnahmen an der gewerkschaftlichen Neuorientierung der DFS-Mitarbeiter und letztlich der Entstehung der GdF als Flugsicherungs-gewerkschaft gehabt haben. Bildlich gesprochen, hatte die GdF zum Zeitpunkt ihrer Entstehung die Dämme, die bei Ver.di gebrochen waren, weitestgehend wieder geflickt und die Tariflandschaft in der Flugsicherung konsolidiert. Aus DFS-Sicht war dies ein gewaltiger Rückschlag und Hemmschuh gerade zu einem Zeitpunkt, als die Verschlinkungsmaßnahmen Fahrt aufgenommen hatten.

Man versteht nun besser, warum die alte Connection DFS-Ver.di-Politik (Verkehrsministerium) im Spätherbst 2004 bis zur letzten Sekunde versucht hat, den GdF-Erfolg zu verhindern.

#### V. 2004 bis 2006: Die gescheiterte Kapitalprivatisierung

Zwar war die DFS nun ein gesellschaftsprivatisiertes Unternehmen in der Form einer GmbH, stand aber nach wie vor im alleinigen Eigentum des Bundes. Aus Sicht des DFS-Managements, vor allem des Vorsitzenden der Geschäftsführung Dieter Kaden, war dies ein großes Hemmnis nicht nur für unternehmerische Bestrebungen aller Art, sondern auch für den vielzitierten „Aufbruch nach Europa“. An der von der Bundesregierung im Jahr 2004 beschlossenen Kapitalprivatisierung der DFS hatte deren Geschäftsführung daher sowohl großen Anteil als auch ein erhebliches (Eigen-) Interesse. Um unternehmerisch frei schalten und walten zu können, hatte die angestrebte Kapitalprivatisierung mittlerweile die Dimension eines Befreiungsschlages erreicht, der unbedingt vollzogen werden musste.

Worum es dabei letztlich ging, ist einer Dissertation von Ute Saß zu entnehmen, die mit freundlicher Unterstützung der „Gesellschaft zur Förderung der Verkehrswissenschaft an der Universität Münster“ zufällig genau Anfang 2005 fertiggestellt wurde. Unter dem Titel „Die Privatisierung der Flugsicherung – eine ökonomische Analyse“ finden sich dort Sätze wie folgende:

*„Um Flugsicherung als ökonomisch analysierbare Leistung erfassen zu können, muss von der technischen Komplexität abstrahiert werden.“*

Und weiter:

*„Für eine Privatisierung ist ein Privatisierungsmodell zu wählen, das zum einen den ökonomischen Eigenschaften der zu privatisierenden Leistung entspricht, zum anderen der Forderung nach Effizienz Rechnung trägt.“*

Was die Autorin wissenschaftlich verklausuliert formuliert, heißt auf den Punkt gebracht nichts anderes, als dass eine „wirtschaftlich effiziente“ Flugsicherung sich von den technisch-logistischen Zwängen der operativen Betriebsabläufe so weitestgehend wie möglich frei machen muss. Dies war der DFS-Geschäftsführung aus der Seele gesprochen.



**DFS** Deutsche Flugsicherung

Der Ausgang ist bekannt: Am 24. Oktober 2006 hat der damalige Bundespräsident Horst Köhler dem Gesetz, das die Kapitalprivatisierung ermöglichen sollte, wegen der hoheitlichen Aufgabenstellung und des sonderpolizeilichen Charakters der Flugsicherung seine Unterschrift verweigert und dieses so mit seinem Veto zurückgewiesen. Das Gesetz sei, so die Begründung, mit dem Grundgesetz schlicht nicht vereinbar.

Indessen hatte das DFS-Management, das diese Schlappe erst noch verdauen musste, in Erwartung der kommenden Privatisierung die Weichen für einen Verkauf längst gestellt. Um die „Braut hübsch zu machen“ für einen potentiellen Akquisiteur, hatte man die Ausbildung an der Flugsicherungsakademie in Langen systematisch bis fast auf null heruntergefahren. Dass dies gravierende Auswirkungen haben würde, war absehbar. Dennoch wurde erst 2008 der Hebel wieder umgelegt und der Ausbildungsbetrieb wieder hochgefahren. Jedem Insider war klar, dass die Zeitbombe tickte.

Wenn auch die Privatisierung grandios gescheitert war, so hatten gleichwohl spätestens ab 2008 die Befürworter einer möglichst ungebremsten „Bewirtschaftung des Luftraums“ ihrerseits nicht nur die Lufthoheit in der Geschäftsführung, sondern den erstrebten Umbau der DFS zu einem Wirtschaftsunternehmen längst auch in den vertikalen und horizontalen Strukturen des Unternehmens vorangetrieben. Am sinnfälligsten kommt dies in der Zusammensetzung der Geschäftsführung und ihrer Geschäftsverteilung selbst zum Ausdruck: Während lange Jahre von vier Geschäftsführern zwei dem Betrieb zuzurechnen waren (Riedle, Waldinger) und es neben dem Vorsitzenden der Geschäftsführung (Kaden) einen „vollständigen“ Arbeitsdirektor (Hartwig) gab, besteht die heutige Geschäftsführung der DFS neben dem Vorsitzenden (Kaden) nur noch aus einem „Betriebler“ (Riedle) und einem gelernten Finanzcontroller, der nebenbei das Arbeitsdirektorenressort verantwortet (Bergmann). In einem Luftverkehrs-Hightechunternehmen, dessen wesentliche „assets“ in seinen gut ausgebildeten Mitarbeitern bestehen und dessen Personalkosten über 70 % der Gesamtkosten ausmachen, ist dies schon unter dem Gesichtspunkt der Verantwortungs- und Arbeitslast grob fahrlässig. Es ist zugleich auch eine fatale Botschaft nach innen und außen, wo die Prioritäten gesetzt werden.

Es würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen, hier nochmals alle Punkte aufzulisten, an denen der beabsichtigte Unternehmensumbau sich manifestiert. In einer Tariffinformati-on der GdF vom 21.04.2011 unter dem Titel „Geschäftsführung der DFS auf Konfrontationskurs“ sind diese in einer langen Liste aufgeführt. Es heißt dort resümierend:

*„Die Liste ließe sich fortsetzen. Alle Symptome deuten, mittlerweile unübersehbar, darauf hin, dass der vom Geschäftsführer Personal und Finanzen offen deklarierte Umbau der DFS zu einem „normalen Wirtschaftsunternehmen“ vor allem über die Domestizierung der Betriebsdienste, ihre Auslieferung*

nung an die Controller- und Juristenlogik erreicht werden soll. Der administrative Bereich soll ein – wenn auch weiterhin wachsendes – Biotop der Willkür und persönlichen Abhängigkeiten bleiben. Und im Technikbereich werden Verschiebebahnhöfe aufgemacht, die der Vorbereitung des Outsourcings dienen. So sieht die Heranführung der DFS an „normale Industriestandards“ in der Geschäftsführungsdenke aus.

*Die irreparable Beschädigung der gelebten Tarif- und Betriebspartnerschaft wird dabei ebenso in Kauf genommen wie die Zerstörung einer gewachsenen Unternehmenskultur.“*

Diese Feststellungen haben nichts an Aktualität verloren.

## VI. Schlussfolgerung

Kommen wir zur Ausgangsfragestellung zurück: Cui bono? Wem nützt es?

**Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der DFS?** Diese haben deutlich gemacht, dass die aufgezeigte Entwicklung nicht nur mit ihren tariflichen Interessen unvereinbar ist, sondern vor allem in einem diametralen Widerspruch zu ihrem Selbstverständnis als Flugsicherer steht. Dass eine an wirtschaftlicher Maximierung ausgerichtete DFS nicht im Interesse derjenigen sein kann, die tagtäglich den operativen Flugsicherungsprozess organisieren oder die dafür erforderliche Unterstützung leisten, liegt auf der Hand.

**Den Luftraumnutzern (Airlines und Passagieren)?** Diese haben vor allem Interesse an einem sowohl sicheren als auch störungsfreien Ablauf, wobei für die Airlines die Delay-Vermeidung gerade auch in wirtschaftlicher Hinsicht eine herausgehobene Bedeutung hat. Die Politik der derzeitigen Geschäftsführung hat aber dazu geführt, dass die Verspätungssituation sich in den nächsten Jahren noch deutlich verschlimmern wird. Abgesehen davon ist jedem Luftfahrtmanager klar, dass ein Unternehmen wie die DFS gegen die eigene Belegschaft nicht erfolgreich geführt werden kann. Diesen Zustand hat die DFS-Geschäftsführung jedoch geschaffen.

**Dem Eigentümer (Bund) und „der Politik“?** Deren Interessen dürften sich kaum von denen der Luftraumnutzer unterscheiden, wengleich sie diese in einem anderen – eben politisch-institutionalisierten – Rahmen zu vertreten haben.

**Übrig bleiben die Geschäftsführer der DFS selbst und damit deren individuelle Karriereinteressen.** Einige Anzeichen sprechen dafür, dass die derzeitige Geschäftsführung weniger an dem Druck externer Vorgaben, sondern an selbst gesteckten, unrealistischen Zielen und der ihr eigenen Mentalität des vorauseilenden Gehorsams gescheitert ist. Diese Mentalität des „Kurshaltens“ um jeden Preis – obwohl man in wesentlichen Bereichen nachweislich schon längst vom Kurs abgekommen ist – droht jetzt in eine Bunkermentalität abzugleiten. Der „Umbau“ soll erzwungen werden, koste es was es wolle und notfalls gegen die eigenen Mitarbeiter.



DFS Deutsche Flugsicherung

Das Verhalten der Geschäftsführung wird damit dysfunktional zu den Bedürfnissen einer funktionierenden Flugsicherung und letztlich auch zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs. Dabei macht es keinen großen Unterschied, dass es sich biografisch in zwei Fällen um die „Rettung des Lebenswerks“ und in einem Fall um die Profilierung für zukünftige „höhere Aufgaben“ handelt. Die informatorische Abschottung der DFS nach außen und der gezielte Einsatz von vermeintlichem Herrschaftswissen gerade auch gegenüber der Politik hat alles nur schlimmer gemacht. Schon lange hat die derzeitige Geschäftsführung – insoweit völlig industrientypisch – die Legende der eigenen Unersetzbarkeit etabliert und damit auch erpresserisch gearbeitet. Niemand ist jedoch unersetzbar und eine Unternehmensführung, deren Agenda mit den Bedürfnissen der zu führenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht mehr zu synchronisieren ist, stellt sich selbst zur Disposition.

- Was die DFS dringend braucht, ist ein Management, das sich die Bedürfnisse und Sichtweisen der Mitarbeiter in den Betriebsdiensten sowie der Administration zu eigen macht und diese zum Wohl des Unternehmens einsetzt.
- Was die DFS dringend braucht, ist ein Arbeitsdirektor, der sich auch als solcher begreift und die Scharnierfunktion zwischen Unternehmensleitung und den Interessenvertretungen der Mitarbeiter 100 %ig auszufüllen bereit und in der Lage ist.
- Was die DFS dringend braucht, ist ein mittel- bis langfristiges Bündnis mit der Gewerkschaft und den Betriebsräten anhand abgestimmter Ziele, was logischerweise ohne die GdF nicht funktionieren kann.

All dieses ist mit der jetzigen Geschäftsführung nicht (mehr) zu erreichen, denn sie selbst ist das eigentliche Problem geworden. Und das Problem kann bekanntlich nicht zugleich die Lösung des Problems sein.

Die DFS hat nicht **ein** Personalproblem, sie hat deren **zwei**. Die DFS benötigt (bis 2015) ca. 600 neue Lotsen und eine erneuerte, verändert zusammengesetzte Geschäftsführung. Das erste Problem lässt sich nur mittelfristig lösen, das zweite jedoch kurzfristig, wenn der entsprechende Wille vorhanden ist. Je länger der unvermeidliche personelle Wechsel hinausgeschoben wird, desto schwieriger wird der Neuanfang – für alle Beteiligten.

# Turbojustiz

## In zwei Tagen durch vier Instanzen: die Gerichtsverfahren zum Streik bei der DFS von Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht David Schäfer, Bremen

Die juristischen Scharmützel der DFS mit der GdF um die Zulässigkeit eines Streiks in den ersten Augustwochen haben im medialen Sommerloch allseits für Spannung, aber auch für Verwirrung und Missverständnisse gesorgt. Das ist kein Wunder, denn nur ganz selten verdichtet sich eine gerichtliche Auseinandersetzung derart, dass alle maßgeblichen Erklärungen und Entscheidungen der Parteien und des Gerichts an nur einem Tag, gar in nur wenigen Stunden erfolgen müssen, die nicht unmittelbar prozessbeteiligt sind, bleibt da oft keine Zeit. Kein Wunder also auch, dass im Umfeld eines solchen Prozesses dann nicht jede Darstellung in der Presse oder anderswo dem Geschehen voll gerecht wird. Ein guter Grund, die Abläufe im Nachhinein noch einmal zu rekonstruieren und die Hintergründe darzustellen.

### Tag 1: 03.08.2011

Die DFS hat in der Presse angekündigt, der GdF im Wege des so genannten einstweiligen Rechtsschutzes die Durchführung des für den 04.08., 6.00 Uhr, angekündigten Streiks gerichtlich untersagen lassen zu wollen. Emsige Recherche ab 9.00 Uhr bei den in Frage kommenden Gerichten ergibt, dass ein entsprechender Antrag der DFS bislang nicht vorliegt. Am Arbeitsgericht Frankfurt, das in derartigen Angelegenheiten der GdL, der VC, und auch der GdF schon häufiger entscheiden musste, ist man auf den Eingang organisatorisch vorbereitet. Obwohl die Streikankündigung für die DFS alles andere als überraschend kommt, liegt der ca. 50seitige Unterlassungsantrag erst nach 10.00 Uhr bei Gericht vor. Das Arbeitsgericht Frankfurt reagiert sofort, lädt für den Nachmittag des gleichen Tages zur mündlichen Verhandlung und setzt der GdF eine Frist bis 15.00 Uhr zur schriftlichen Stellungnahme.

Die Durchsicht des Schriftsatzes ergibt: der Arbeitgeber begründet seinen Antrag damit, drei der von der GdF in der Tarifaueinandersetzung erhobenen Forderungen seien – nach seiner Auffassung – unzulässig, weshalb der diesbezügliche Arbeitskampf seinerseits wiederum unzulässig sei. Andere Aspekte des Arbeitskampfes (etwa dessen Umfang, Länge oder Art und Umfang der Notdienstarbeiten) rügt der Arbeitgeber nicht.

Die Rechtsauffassung des Arbeitgebers ist für die GdF weder inhaltlich noch nach dem Verlauf der vorangegangenen siebenmonatigen Verhandlungen nachzuvollziehen: zum Teil waren die vom Arbeitgeber monierten Tarifforderungen ihrer Art nach bereits vom Bundesarbeitsgericht ausdrücklich für

zulässig erklärt worden, zum Teil sind es rein redaktionelle Veränderungen ohne jedes eigene Verhandlungsvolumen, zum Teil hat sich der Arbeitgeber in den Tarifverhandlungen zuvor auf diese Punkte eingelassen, ohne die Rüge ihrer angeblichen Unzulässigkeit auch nur einmal zu erheben. Für die GdF ist klar: hier schiebt der Arbeitgeber zum Teil Verhandlungspunkte als angeblich rechtlich kritisch vor, die in den Verhandlungen aus Sicht beider Seiten inhaltlich unkritisch und bis auf einen (vergleiche unten) auch unbedeutend waren.

Auf entsprechenden Vortrag der GdF in der Verhandlung und auf die Frage des Gerichts, warum sie nicht die Schlichtung anrufe, erklärt die DFS ausdrücklich, alle aus ihrer Sicht rechtlich problematischen Punkte im Verfahren klären lassen zu wollen, um weitere Tarifverhandlungen bzw. eine etwaige Schlichtung von rechtlichen Fragen und von unzulässigen Forderungen freizuhalten. Erst müsse also eine abschließende Klärung dieser Punkte durch das Gericht erfolgen. Darüber hinaus gehe es ihr bei der Klärung um das Wohl ihrer Mitarbeiter, die sich sonst an einem gegebenenfalls rechtswidrigen Arbeitskampf beteiligten und arbeitsrechtliche Konsequenzen riskierten. Letzteres ist schon deswegen scheinheilig, weil es ja die DFS selbst war, die ihre Mitarbeiter aufs wildeste bedrohte – und das, obwohl sogar dem Arbeitgeber bekannt sein dürfte, dass die Beteiligung an einem Streiks keine arbeitsrechtlichen Nachteile für die Teilnehmer zur Folge haben darf, sofern nicht die Unzulässigkeit des Streiks für sie auf der Hand liegt. Wie sich später herausstellen wird, war diese hehre Begründung im Übrigen die blanke Unwahrheit.

Da also eine Einigungsbereitschaft der DFS nicht bestand, musste das Gericht entscheiden. Aus seiner Sicht war die Tarifforderung der GdF, die Heraufgruppierung bei vertretungsweise Übernahm einer höher gruppierten Tätigkeit bereits nach sechs und nicht erst nach 24 Monaten vorzunehmen, mit der dazu im MTV bestehenden Tarifregelung nicht zu vereinbaren. Ein in den Verhandlungen schon deswegen völlig nebensächlicher Punkt, weil auch bisher schon nach fünf Wochen der Unterschiedsbetrag zur höheren Gruppe in Form einer persönlichen Zulage ausgeglichen wird. Kosten für den Arbeitgeber durch die Erfüllung der Forderung: null.

Die hessische Arbeitsgerichtsbarkeit ist – wie gesagt – gewappnet: die Berufung gegen das Urteil kann noch am gleichen Abend erhoben und vor dem Landesarbeitsgericht verhandelt werden. Von dieser Möglichkeit macht die GdF Gebrauch und erklärt zugleich, die vom Gericht für unzulässig gehaltene Forderung – lediglich vorsorglich – ebenso zurückzunehmen wie einen weiteren vom Arbeitgeber gerügten Punkt. Übrig bleibt also als einzige Forderung der GdF, die angeblich unzulässig sein soll die Schaffung so genannter Besetzungsre-

geln, also tariflicher Regelungen, die bestimmte Anforderungen an die Stellenbesetzung aufstellen, beispielsweise an Berufserfahrung bzw. Erfahrung in der Flugverkehrskontrolle.

Bis zur Verhandlung vor dem Landesarbeitsgericht, die auf 22.00 Uhr anberaumt ist, herrscht hektische Betriebsamkeit auf den Gerichtsfluren: Urteil, Ladung, Schriftsätze werden geschrieben und gegenseitig persönlich zugestellt. Was sonst auf dem Postweg in Tages- oder Monatsfristen bewerkstelligt wird, wird jetzt in Viertelstunden, maximal Stunden, gemessen. Das Gericht nimmt den im Grundgesetz verankerten effektiven Rechtsschutz sehr ernst. Um eine rechtzeitige Verhandlung zu ermöglichen, muss ein ehrenamtlicher Richter kurzfristig aus Nordhessen herbeigerufen, die Vorbereitungszeit auf das notwendige Minimum reduziert werden.

Dennoch ist mit einer Entscheidung vor Mitternacht nicht zu rechnen. Dann wären es nur noch sechs Stunden bis zum angekündigten Arbeitskampf. Der GdF-Vorstand entscheidet sich, im Interesse der DFS-Mitarbeiter, der Passagiere und Airlines, den Druck aus der Situation zu nehmen. Unabhängig vom Ausgang wird der Arbeitskampf um ca. 21 Uhr abgesagt. Später wird sich herausstellen, dass der Flugbetrieb in Deutschland unbeeinträchtigt abgewickelt werden konnte.

22.00 Uhr, Verhandlungsbeginn vor dem LAG: der Arbeitgeber nimmt seine Anträge auf Untersagung des Arbeitskampfes umstandslos zurück! Damit ist die Grundlage für die Fortführung des Prozesses entfallen, das erstinstanzliche Urteil ist gegenstandslos. Der Arbeitgeber begründet sein Vorgehen damit, der Arbeitskampf sei abgesagt worden, es beste-

he daher kein Grund für die Fortführung des Rechtsstreits. Das ist Unsinn, denn zum einen bezieht sich der Antrag des Arbeitgebers auf die Untersagung nicht nur des morgigen, sondern des Arbeitskampfes der GdF überhaupt. Und die GdF hat weitere Arbeitskampfmaßnahmen gleichzeitig mit der Absage des morgigen Streiks angekündigt. Wäre es dem Arbeitgeber also tatsächlich darum gegangen, kurzfristig im eigenen und im Interesse der Mitarbeiter Rechtsklarheit hinsichtlich der Forderungslage zu schaffen, so hat er diese Chance mit der Antragsrücknahme vertan. Spätestens jetzt ist klar, dass der Arbeitgeber das Arbeitsgericht für sein taktisches Spielchen benutzen will.

Zwischenergebnis: die GdF hat den ersten Rechtsstreit nicht verloren, die erstinstanzliche Entscheidung ist gegenstandslos. Die Flugsicherung spielt „va banque“.

## 2. Tag: 08.08.2011

Wie nicht anders zu erwarten, reagiert der Arbeitgeber auf die Ankündigung des Streiks der GdF am 09.08. ab 6.00 Uhr erneut mit dem Gang zum Gericht. Die ursprünglich für spätestens 10.00 Uhr angekündigte Antragschrift verzögert sich mehrfach, die GdF und ihre Vertreter können sie beim Gericht erst ab kurz nach 13.00 Uhr abholen, der für 14.00 Uhr avisierte Termin wird auf ca. 15.30 Uhr verlegt. Es ist die gleiche Kammer zuständig, die bereits mit der vorherigen Sache befasst war. Dann könnte man ja eigentlich inhaltlich dort weitermachen, wo man beim letzten Mal wegen der An-

→ *Frankfurt/Main ArbG LAG SG*  
Photo: Borgelt | Partner Rechtsanwälte



tragsrücknahme des Arbeitgebers stehen geblieben ist, dann könnte es ja diesmal schneller gehen, ist die leise Hoffnung.

Doch die Hoffnung trügt: Seinen Antrag stützt der Arbeitgeber überraschenderweise nicht mehr nur auf die angebliche Rechtswidrigkeit der aus dem ersten Verfahren verbliebenen Forderung nach Einführung qualifizierter Besetzungsregelungen. Er hat nun zwei neue Forderungen aus dem Verhandlungspaket ausgegraben, die aus seiner Sicht rechtswidrig sein sollen. Seine Rechtsabteilung bzw. die Großkanzlei, die die DFS in dieser Sache vertritt, wollen diese trotz der siebenmonatigen Tarifverhandlungen und ihrer währenddessen offensichtlich intensiven Suche nach möglichen rechtlichen Fallstricken erst nach dem ersten Gerichtsverfahren (quasi am Wochenende) identifiziert haben. So erklären es die Vertreter der DFS jedenfalls dem Gericht, ohne dabei rot zu werden.

Der Arbeitgeber muss immer weiter ausholen, um umständlich zu begründen, wie er zu seiner Auffassung gelangt. Um dem Treiben ein Ende zu bereiten, erklärt die GdF zu Protokoll des Arbeitsgerichts, eine der beiden neuerdings inkriminierten Forderungen vorsorglich zurückzunehmen. Wie schon im ersten Termin ging es dabei um eine Forderung ohne Bedeutung für das Gesamtpaket. Die Rücknahme entkleidet den Streit somit von mühseligen und wenig ertragreichen Nebenkriegsschauplätzen. Im Kern verbleibt nur noch aus dem ersten Verfahren die Frage nach der Zulässigkeit tariflicher Besetzungsanforderungen sowie danach, ob ein Streik nach Rücknahme einzelner Forderungen noch der gleiche ist wie der ursprünglich angekündigte.

Beide Fragen bejaht das Gericht und weist daher den Antrag des Arbeitgebers zurück – die GdF obsiegt. Doch natürlich hat auch der Arbeitgeber das Recht, Berufung einzulegen und nimmt es auch in Anspruch: Auch das Landesarbeitsge-

richt ist erneut beeindruckend gut organisiert: Die Verhandlung wird auf 21.00 Uhr anberaumt. Wieder bleibt zwischen dem Austausch der Formalien nur wenig Zeit, sich zwischen Pressevertretern, Kameras etc. zu stärken und inhaltlich untereinander und mit der Streikleitung auszutauschen.

Eingehend werden die jeweiligen Standpunkte daher vor dem Landesarbeitsgericht erörtert. Nach ausführlicher Beratung schlägt das Gericht den Parteien vor, sich darauf zu einigen, dass die GdF den morgigen Arbeitskampf absagt und die DFS die Schlichtung anruft. Beide Seiten beraten sich, die GdF ist zu diesem Schritt bereit, der Arbeitgeber lehnt ab. Das Gericht berät noch einmal kurz und verkündet dann um ca. Mitternacht seine Entscheidung: die Berufung wird zurückgewiesen, es bleibt also dabei, dass der Arbeitgeber mit seinen Anträgen nicht durchdringt. Nach der kurzen mündlichen Begründung durch den Richter dauert es keine Minute, bis die DFS dem Bundesvorsitzenden der GdF, Michael Schäfer, ein vorbereitetes Schreiben aushändigt, mit dem sie dann doch die Schlichtung anruft. Der Arbeitskampf wird daraufhin sofort abgesagt.

Fazit: Die DFS hatte von vorneherein nicht vor, es zum Arbeitskampf kommen zu lassen. Sie hat die gerichtliche Auseinandersetzung stets als Instrument der fortwährenden Einschüchterung und Bedrohung gegenüber ihren eigenen Mitarbeitern und der GdF betrachtet und durch ihren Vortrag und ihre Antragsrücknahme entsprechend gesteuert. Diesem Ziel hat die DFS alle anderen Belange – insbesondere die ihrer eigenen Mitarbeiter und der Passagiere – vollständig untergeordnet und die Betroffenen bewusst im Unklaren gelassen. Die angebliche Schaffung von Rechtsklarheit war demgegenüber ein reiner Vorwand. Die mit solchen Angelegenheiten befassten Gerichte werden aus einer solchen Vorgehensweise sicher ihre eigenen Schlüsse ziehen.

## Liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem Bereich Flugdatenbearbeitung,

wir haben im Mai verschiedene Fragebögen zum Thema „Belastungsausgleich FDB“ an Euch versendet. Über das Feedback waren wir sehr erfreut. Mehr als 200 Briefe wurden versendet, von denen wir fast 140 Rückläufe erhalten haben. **Dafür eine großes Dankeschön!**

Z.Zt. sind wir dabei, die Fülle an Fragebögen auszuwerten und die Daten zu erfassen. Da dies sehr viel Zeit in Anspruch nimmt, rechnen wir damit, dass erste Ergebnisse nicht vor Ende Oktober vorliegen werden.

Wir werden Euch hierüber zeitnah informieren. Für die gute Zusammenarbeit möchten wir Euch aber bereits jetzt danken.

**Eure AG-FDB**

# Was wollen Sie eigentlich?

Diese Frage wurde uns im Laufe der Berichterstattung der letzten Wochen sicherlich hundertfach gestellt. Lasst mich an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen und eine möglichst umfangreiche Beantwortung dieser Frage in Angriff nehmen.

von  
Markus  
Siebers

Was sind die kleineren und größeren Inhalte, welche die DFS zu der bekannten starren Haltung und uneinsichtigen Ablehnung veranlassen? Ganz ehrlich: Wir wissen es bis heute nicht. Hier und jetzt sollen die Fakten gecheckt werden und für sich sprechen. Daher habe ich mich für möglichst wenig Erklärung meinerseits, dafür aber umso mehr Originaltexte entschieden.

An erster Stelle die vermeintlich einfacheren Themen aus dem Bereich Vergütung. Die Tarifkommission hatte für den Bereich der Tabellen, festen Zulagen und der Auszubildendenvergütung eine Erhöhung um 6,5 % für eine Laufzeit von 12 Monaten gefordert. Des Weiteren wurde eine korrekte Formulierung eingebracht, die den besprochenen alten Stand der Regionalstellenzulage für den Bereich der operativen FS-Technik wiederherstellen sollte. Dritter Teil der Forderung war die Einbeziehung des „vergessenen Teils“ der Einmalzahlung aus dem letzten Vergütungsabschluss. Hier ging es um die nicht berücksichtigten festen persönlichen Zulagen, die laut Aussage des Arbeitsdirektors Bergmann „noch niemals Grundlage bei der Berechnung von Einmalzahlungen gewesen sind“. Wir haben das anders in Erinnerung, Herr Bergmann, wie so einiges mehr in den letzten Monaten.

Vierter, und sicherlich der strittigste Punkt war die Schaffung einer VG 12 und die damit verbundene Verbreiterung der VG 11 in alle Bänder der Vergütungstabelle. Nachstehend seht ihr das Originalschreiben zur Forderungsübermittlung an die DFS nebst Vorschlag für den neuen § 2 ZTV (Regionalstellenzulage). Ebenfalls eingefügt findet ihr die neue



Vergütungstabelle mit der verbreiterten VG 11 und der neu geschaffenen VG 12. Die abgebildeten Werte sind allerdings noch ohne die geforderte Vergütungsanpassung von 6,5 % dargestellt.



**GdF**  
Gewerkschaft der Flugsicherung

GdF e. V. – Bundesvorstand  
 DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
 Herrn Jens Bergmann  
 Geschäftsführer  
 Am DFS-Campus  
 63225 Langen

GdF e. V. – Bundesvorstand  
 Geschäftsstelle  
 Am Hauptbahnhof 8  
 60329 Frankfurt  
 Tel.: (0 69) 244 04 680  
 Fax: (0 69) 244 04 68 20  
 E-Mail: geschaeftsstelle@gdf.de  
 Internet: www.gdf.de

<b>Name</b> Markus Siebers Bundesvorstand	<b>Telefon</b> 0179-5405473	<b>Datum</b> 21.04.2011
---	--------------------------------	----------------------------

**Forderungen zur Vergütungsrunde 2011**

Sehr geehrter Herr Bergmann,

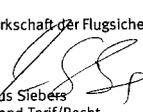
nachstehend möchten wir Ihnen die GdF-seitigen Forderungen zur Vergütungsrunde 2011 übermitteln:

- Erhöhung der Tabellenentgelte des VTV, VTV-A und der vergütungswirksamen Leistungen des ZTV ab dem 1. Juni 2011 für eine Laufzeit von 12 Monaten um 6,5% linear.
- Redaktionelle Anpassung der im § 2 ZTV geregelten Zulagen im operativen FS-technischen Dienst zur eindeutigen Bestimmung des Begünstigtenkreises
- Erweiterung der Vergütungsgruppen in der Anlage zu § 3 Abs. 3 des VTV in der VG 11 um die Bänder D - G und um eine VG 12 mit den Bändern A, B, C und G
- Rückwirkende Berücksichtigung der festen persönlichen Zulagen bei der Berechnung der Einmalzahlung aus dem Vergütungsabschluss vom 28.12.2010.

Zur näheren Erläuterung fügen wir die Neufassung der Regelung des § 2 ZTV an.

Mit freundlichen Grüßen

Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

 Markus Siebers Vorstand Tarif/Recht	 RA Dirk Vogelsang Verhandlungsführer
---	--

<b>Vorsitzender:</b> Michael Schäfer	<b>Dr. Gabriele Dederke</b>	<b>Markus Siebers</b>
<b>Vorstand:</b> Axel Dannenberg Petra Reinecke	<b>Dirk Wendland</b>	
<b>Bankverbindung:</b> Postbank Dortmund	<b>Bankleitzahl:</b> 440 100 46	<b>Kontonummer:</b> 756 51 74 69
<b>Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main</b>	<b>Vereins-Nr.:</b> VR 13958	<b>Steuer-Nr.:</b> 045/224/18305

Gruppe	Band Stufe	A	B	C	D	E	F	G
1	1	2.126,00 €						
	2							
	3							
2	1	2.255,00 €						
	2	2.482,00 €						
	3							
3	1	2.381,00 €						
	2	2.587,00 €						
	3							
4	1	2.507,00 €		3.938,00 €				
	2	2.759,00 €		4.185,00 €				
	3	2.973,00 €		4.400,00 €				
5	1	2.759,00 €	3.848,00 €	4.185,00 €				
	2	3.040,00 €	4.131,00 €	4.466,00 €				
	3	3.272,00 €	4.362,00 €	4.697,00 €				
6	1	3.142,00 €	4.688,00 €	4.751,00 €				
	2	3.461,00 €	5.007,00 €	5.069,00 €				
	3	3.723,00 €	5.268,00 €	5.330,00 €				
7	1	3.526,00 €	5.192,00 €	5.312,00 €				
	2	3.879,00 €	5.546,00 €	5.668,00 €				
	3	4.178,00 €	5.844,00 €	5.964,00 €				
8	1	4.097,00 €	5.494,00 €	5.704,00 €	5.554,00 €	6.645,00 €	7.374,00 €	7.737,00 €
	2	4.512,00 €	5.909,00 €	6.119,00 €	5.969,00 €	7.061,00 €	7.789,00 €	8.152,00 €
	3	4.851,00 €	6.249,00 €	6.459,00 €	6.308,00 €	7.401,00 €	8.129,00 €	8.492,00 €
9	1	4.732,00 €	6.587,00 €	6.339,00 €	6.189,00 €	7.281,00 €	8.009,00 €	8.372,00 €
	2	5.209,00 €	7.063,00 €	6.817,00 €	6.667,00 €	7.758,00 €	8.485,00 €	8.851,00 €
	3	5.603,00 €	7.457,00 €	7.212,00 €	7.061,00 €	8.153,00 €	8.880,00 €	9.244,00 €
10	1	5.560,00 €	7.228,00 €	7.168,00 €	7.380,00 €	8.132,00 €	8.837,00 €	9.202,00 €
	2	6.118,00 €	7.784,00 €	7.725,00 €	7.938,00 €	8.691,00 €	9.396,00 €	9.758,00 €
	3	6.577,00 €	8.244,00 €	8.185,00 €	8.396,00 €	9.149,00 €	9.854,00 €	10.217,00 €
11	1	5.940,00 €	7.669,00 €	7.725,00 €	7.836,00 €	8.690,00 €	9.329,00 €	9.810,00 €
	2	6.585,00 €	8.266,00 €	8.282,00 €	8.495,00 €	9.248,00 €	9.925,00 €	10.366,00 €
	3	7.142,00 €	8.760,00 €	8.742,00 €	8.953,00 €	9.707,00 €	10.421,00 €	10.825,00 €
12	1	6.849,00 €	8.429,00 €	8.536,00 €				10.823,00 €
	2	7.294,00 €	9.026,00 €	9.093,00 €				11.379,00 €
	3	7.851,00 €	9.520,00 €	9.553,00 €				11.838,00 €

**§ 2 ZTV**

**Zulagen in der operativen FS Technik**

- (1) Ingenieure/innen der Gruppe 8 Band B erhalten für den Einsatz in der Systemsteuerung und Überwachung (z.B. als EoD, im TKC oder in den zentralen Betriebsführungen) eine Zulage von 50 % des Unterschiedsbetrages der Vergütung (§ 18 Absatz 1 Satz 2 MTV) zwischen den Gruppen 8 Band B und 9 Band B der jeweiligen Stufe.
- (2) Systemtechniker/innen in der Vergütungsgruppe 8 Band B erhalten eine Zulage in Höhe von 300 Euro.
- (3) FS Ingenieure in den Vergütungsgruppen 9 Band B und 10 Band B erhalten eine Zulage in Höhe von 241 Euro.

Man sollte meinen, dass diese Forderungen auch einen Arbeitgeber wie die DFS nicht überfordern, aber weit gefehlt! Im Rahmen des ersten Verfahrens vor dem Arbeitsgericht Frankfurt am 03.08.2011 wurde genau das Problem der Einmalzahlung durch die DFS thematisiert. Dieses war von der

Richterin als ein strittiger Punkt von zweien benannt worden, später jedoch nicht in ihrer Entscheidungsbegründung zu finden. Wir haben den vierten Spiegelstrich als Streikforderung trotzdem vorsorglich fallen gelassen, um die Chancen für die zweite Instanz zu maximieren. Den zweiten Punkt, dieser wurde dann auch von der Richterin in ihrer Urteilsbegründung genannt, haben wir aus dem ETV herausgenommen, dazu an anderer Stelle mehr. Wir waren für die zweite Instanz sehr guter Dinge und hofften auf die Entscheidung noch in der Nacht auf den 04. August. Wir ihr wisst, kam es dann ja doch ganz anders, auch dazu an anderer Stelle (Artikel von David Schäfer) aus berufenerem Munde mehr.

Der zweite große Brocken waren und sind die Forderungen zum Eingruppierungstarifvertrag. Bei diesem Thema fällt eine Zusammenfassung nicht ganz so leicht, da die Inhalte sehr komplex und miteinander verwoben sind.

Man kann unsere Wünsche aber in vier größere Blöcke bzw. Themenbereiche aufgliedern:

- redaktionelle Überarbeitung und Anpassung der Berufsbilder an die heutigen Gegebenheiten bzw. Aufnahme neuer Berufsbilder (Apron)
- Beschreibung von administrativen Karrieren
- Beschreibung der operativen Schnittstellen
- Reintegration der Führungskräfte in den Tarifbereich

Der erste Block ist der vermeintlich einfachste und damit auch gut zu beschreiben. Es geht hier, wie euch die nachstehenden Beispiele zeigen, hauptsächlich um „Entrümpelung“ des alten ETV in Bezug auf Berufsbezeichnungen, aber auch um Klärstellungen hinsichtlich strittiger Themen der Vergangenheit, wie z. B. der „Rückkehrer-Regelung“ nach Verlust der Berechtigung. Hierzu hatten wir einen weitreichenden Vorschlag gemacht, der auch in den Verhandlungen beidseitigen Anklang gefunden hatte, sollte er doch die Eingruppierung nach Elternzeit, Pflegezeit oder anderer unverschuldeter Abwesenheiten eindeutig regeln. Dass gerade dieser Punkt Thema der zweiten Verhandlung vor dem Arbeitsgericht wurde, hat uns alle überrascht, aber aus formellen Gründen haben wir ihn dann als Streikziel für den Arbeitskampf zurückgezogen. Dass die DFS hier Politik auf dem Rücken der Familien macht, ist uns unerklärlich, zeigt aber die Geisteshaltung der derzeitig handelnden Personen. Dieses Thema ist natürlich weiterhin Bestandteil der Gespräche und kann jederzeit einvernehmlich oder nach Umstellung der Forderungen geregelt werden. Nachstehend einige Beispiele zu diesem Themenbereich aus dem ETV:

\*\*\*

#### **Auszug aus §2 Abs. 4 ETV**

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die aus gesundheitlichen Gründen, wegen Elternzeit, Mutterschutz oder anerkannter Pflegezeiten oder aus anderen Gründen, die sie nicht selbst zu vertreten haben, ihre EBG neu erwerben müssen, behalten ihre bisherige Eingruppierung und Stufe.

#### **Auszug aus §4 ETV**

##### **Gruppe 1**

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Tätigkeiten ausführen, für die keine Vorkenntnisse erforderlich sind, z. B.:**

##### **Band A**

- Reinigungskraft
- Hilfsarbeiter

##### **Gruppe 2**

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Tätigkeiten ausführen, die eine umfassende Einweisung am Arbeitsplatz erfordern, z.B.:**

##### **Band A**

- Hilfsarbeiter im Gebäudemanagement
- Handwerker
- Facharbeiterhelfer

##### **Gruppe 3**

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Tätigkeiten ausführen, die Berufserfahrung oder eine Schulung erfordern, wodurch die notwendigen Fachkenntnisse und aufgabenbezogenen Fertigkeiten erlangt werden, z.B.:**

##### **Band A**

- Runner
- Ausbildung als Theodolitbeobachter zum Erwerb der Zulassung
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Arbeitsdurchführung nach Anweisungen erfolgt, mit Grundkenntnissen (z. B. in der Bürokommunikation, in der Instandhaltung, in der Datenerfassung, im Lagerwesen) als
- Junior-Fachkraft mit mindestens zweijähriger abgeschlossener Berufsausbildung oder nach fünf Berufsjahren

##### **Gruppe 4**

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Tätigkeiten ausführen, für die eine abgeschlossene Berufsausbildung oder eine betriebsinterne Ausbildung erforderlich ist oder die praktische Erfahrung aus einer Vortätigkeit besitzen, durch welche damit gleichzusetzende Fachkenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten erlangt wurden, z. B.:**

##### **Band A:**

**Mitarbeiterin oder Mitarbeiter mit Erlaubnis in Ausbildung zum Erwerb von Berechtigungen für den „Bereich FDB/FB“ oder Apron**

- FS-Techniker in Ausbildung zum Erwerb der Erlaubnis und Berechtigungen
- Simulatorpilot
- Theodolitbeobachter
- Kraftfahrer
- Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Arbeitsdurchführung nach Anweisungen erfolgt, mit geringem Handlungsspielraum bei einzelnen Arbeitsverrichtungen und guten Kenntnissen (z. B. in der Bürokommunikation, in der Instandhaltung, in der Datenpflege, im Lagerwesen, in der Archivierung) als
- Fachkraft mit mindestens dreijähriger abgeschlossener Berufsausbildung und nach einem Berufsjahr

\*\*\*

Ein weiterer Punkt ist die Abkehr vom Herkunftsprinzip des alten ETV, das die Bänder B – G nur den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem operativen Bereich zugänglich machte und damit alle strittigen Fälle (nach Sicht der DFS) automatisch in das A-Band schob. Das hat in den letzten Jahren zunehmend zu Eingruppierungsproblemen bei eben solchen Tätigkeiten geführt, welche die DFS als nicht operative einstuft und wir dagegen als operative Tätigkeiten. Erschwert



Die genauere Beschreibung der operativen Schnittstellen im FVK und der Technik fußt ebenfalls auf der oben abgebildeten Matrix und auf der Abbildung der entsprechenden Tätigkeiten im Text des ETV selbst. Hier haben wir alle, für uns untrennbar mit dem operativen Bereich verbundenen Stellen aufgeführt und die Zugangsvoraussetzungen für diese Tätigkeiten geregelt. Gleichzeitig wollen wir der durch EU Vorgaben oder andere neue Anforderungen in den letzten Jahren ständig zunehmenden Aufgabenvielfalt der Seniorlotsen Rechnung tragen. Wir haben die VG 10 für einen definierten Personenkreis mit einer speziellen Aufgabenbeschreibung geöffnet. Zu den angesprochenen Punkten einige Beispiele aus dem ETV:

### **Gruppe 8**

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Tätigkeiten wahrnehmen, welche ein hohes Maß an Selbstständigkeit und Verantwortung beinhalten oder wesentlich erweiterte und vertiefte Fachkenntnisse erfordern, z.B.:**

#### **Band B:**

- FS-Ingenieur nach Erwerb der EBG
- Systemtechniker nach Erwerb der EBG für Ingenieure
- Senior-Flugmessingenieur mit acht Jahren Zulassung
- Ingenieur für Schnellzeitsimulationen nach sechs Berufsjahren im Bereich Schnellzeitsimulation
- FST-Sachbearbeitung (Technischer Support/Büro) nach fünf Jahren berechtigungspflichtiger Tätigkeit im operativen FS-Technischen Dienst und mit gültiger Berechtigung

#### **Band C:**

- FDB/FB/PK/ATM-Sachbearbeitung nach sechs Berufsjahren in der FDB/FB/PK/ATM-Sachbearbeitung und nach 15 Jahren berechtigungspflichtiger Tätigkeit im „Bereich FDB/FB“
- FDB/PK/ATM-Sachbearbeitung Schnellzeitsimulation nach acht Berufsjahren in der FDB/PK/ATM-Schnellzeitsimulation
- FDB/FB/PK/ATM-Sachbearbeitung Lizenzierung oder Safetymanagement nach 15 Jahren berechtigungspflichtiger Tätigkeit im „Bereich FDB/FB“
- Operatives Arbeitszeitmanagement oder niederlassungsbezogene Personaleinsatzplanung nach sechs Berufsjahren im FVK-Schichtdienst und nach vier Berufsjahren im operativen Arbeitszeitmanagement
- Adaptionsdatenverarbeitung nach sechs Berufsjahren im FVK
- Operatives Anforderungsmanagement nach acht Berufsjahren im „Bereich FDB/FB“
- Senior-Flowmanagement Planer (FMB) mit Berechtigung
- Supervisor FDB/FB/Apron

### **Gruppe 10**

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Führungsfunktionen oder mit besonderen Fachkenntnissen, Erfahrungen und entsprechender Verantwortung, z. B.:**

#### **Band G:**

- Senior-Lotse als Ausbilder und Prüfer und zusätzlich als Aufsichtführender Lotse\* oder als Beobachter oder als Prüfer Englisch oder als Prüfer Assessment oder als CISM Berater der Center-Niederlassungen Bremen, Karlsruhe, Langen, Maastricht oder München oder an der Tower-Niederlassungen Frankfurt oder München und nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK
- FVK-Sachbearbeitung oder Safetymanagement in der Unternehmenszentrale, an der Center-Niederlassung Bremen, Karlsruhe, Langen, Maastricht oder München oder an der Tower-Niederlassung Frankfurt oder München nach zehn Berufsjahren als Lotse im FVK
- Fachlehrer Flugverkehrskontrolle oder Coach Simulation an der FS-Akademie nach zehn Berufsjahren als Lotse im FVK
- Experte Schnellzeitsimulation nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK
- Verfahrensplaner FVK nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK
- FVK Sachbearbeitung Lizenzierung nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK
- Tätigkeit im operativen Anforderungsmanagement FVK nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK

Für den letzten Block – Führungskräfte in den Tarifbereich – braucht es, so glauben wir, keine großen Erklärungen mehr. Die Praxis der letzten Jahre und die zu erwartende Handhabung der Stellenbesetzung durch die DFS in den nächsten Jahren spricht für sich. Im Kern fordern wir, alle operativen Entscheidungsträger im Tarif abzubilden und sie unabhängiger von wirtschaftlichen Interessen zu machen. Operative Entscheidungen müssen aus Sicherheits- und Sacherwägungen und nicht aus wirtschaftlichen Gründen getroffen werden. Wir glauben, dass dies unter dem Schutz des Tarifvertrages besser möglich ist als im AT-Bereich. Die Eingruppierung der Supervisoren FVK in die Gruppe 11 schafft Platz für die oben gezeigten Lotsenstellen in der VG 10, sollte aber – auch dies sei gesagt – durch Abschmelzen der Bonuszahlungen, nicht deren Abschaffung, zum Teil gegenkompensiert werden. An dieser Stelle auch hier noch die einschlägigen Regelungen zur Illustration:

### **Gruppe 11**

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in herausgehobenen Fach- und Führungsfunktionen z. B.:**

#### **Band B:**

- Teamleiter operative FS-Technik nach fünfzehn Berufsjahren als FS-Ingenieur und mit gültiger Berechtigung
- Teamleiter für Fachlehrer FS-Technik an der FS-Akademie und nach zehn Berufsjahren im operativen FS-Technischen Dienst
- Leiter technischer Teams im Anforderungsmanagement, Produktmanagement oder Projektmanagement für flugsicherungs-technische Systeme nach fünf Berufsjahren als Flugsicherungsingenieur

**Band C:**

- Teamleiter für Fachlehrer im „Bereich FDB/FB“ an der FS-Akademie nach zehn Berufsjahren im „Bereich FDB/FB“ und nach fünf Berufsjahren als Fachlehrer an der FS-Akademie

**Band D:**

- Supervisor FVK nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK mit gültiger Berechtigung an der Tower-Niederlassung Erfurt

**Band E:**

- Supervisor FVK nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK mit gültiger Berechtigung an der Tower-Niederlassung Berlin-Schönefeld, Bremen, Dresden, Hannover, Leipzig, Münster-Osnabrück, Saarbrücken oder Nürnberg

**Band F:**

- Supervisor FVK nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK mit gültiger Berechtigung an der Tower-Niederlassung Berlin-Tegel, Berlin-Brandenburg-International, Düsseldorf, Hamburg, Köln-Bonn oder Stuttgart
- Lehrgangsleiter FVK

**Band G:**

- Supervisor FVK nach fünfzehn Berufsjahren als Lotse im FVK mit gültiger Berechtigung an der Center-Niederlassung Bremen, Karlsruhe, Langen, Maastricht oder München oder an der Tower-Niederlassung Frankfurt oder München
- Teamleiter für Fachlehrer FVK nach zehn Berufsjahren im FVK und nach fünf Berufsjahren als Fachlehrer an der FS-Akademie
- Experte FVK-Sachbearbeitung oder Safetymanagement nach zehn Berufsjahren als Lotse im FVK, in der Unternehmenszentrale und nach fünf Berufsjahren in der FVK Sachbearbeitung oder im Safetymanagement
- Experte operatives Anforderungsmanagement mit mindestens fünfzehn Jahren Berechtigung im FVK und fünf Jahren als OTC oder mit Sonderqualifikation oder vergleichbarer zusätzlicher Qualifikation
- Leiter operatives Anforderungsmanagement nach fünfzehn Jahren berechtigungspflichtiger Tätigkeit im Umfang einer EBG im FVK

**Gruppe 12**

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in besonders herausgehobenen Führungsfunktionen, z. B.:**

**Band B:**

- Programmleiter FS-technischer Projekte nach fünf Berufsjahren als FS-Ingenieur
- Leiter von Teamleitern im operativen FS-Technischen Dienst (z. B. Wartungsstützpunktleiter, Leiter Technik Center)
- Leiter von Teamleitern im Anforderungs-, Produkt- und Projektmanagement für flugsicherungstechnische Einrichtungen

**Band C:**

- Chief of Section nach fünf Berufsjahren als Supervisor mit gültiger Berechtigung im „Bereich FDB/FB“

**Band G:**

- Chief of Section nach fünf Berufsjahren als Supervisor mit gültiger Berechtigung im FVK
- Programmleiter für Projekte der Flugverkehrskontrolldienste mit Berufserfahrung aus Tätigkeiten der Gruppe 11 Band G
- Abteilungsleiter im operativen Anforderungsmanagement nach fünfzehn Berufsjahren, davon mindestens acht Jahre im FVK (z. Zt. CC/O)

Die klare Struktur und die Mindestvoraussetzungen für die Übernahme operativer Führungsaufgaben und anderer sicherheitsrelevanter Themen, bietet für alle die größtmögliche Sicherheit, die richtigen Menschen mit der richtigen Qualifikation an eben diesen Stellen zu haben. Wir wollen hier keine Abstriche, auch wenn das für den ein oder anderen „jungen Wilden“ eine Verzögerung seiner oder ihrer Karriereplanung bedeutet. Denen sagen wir: Lasst euch ein wenig mehr Zeit, macht euren Job ein paar Jahre und dann kann es weiter gehen mit der Führungs- oder Fachkarriere. Dies dient eurer Akzeptanz bei den Kolleginnen und Kollegen, mindert den Stress und ist gut für unser aller Sicherheit.

Insgesamt haben wir ein ausgewogenes Gesamtpaket aus Vergütung und neuer Struktur im ETV entworfen, welches den Kernbereich des Unternehmens in den Vordergrund stellt und die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten genau beschreibt und abgrenzt. Gleichzeitig bieten wir aber auch der Willkür im Bereich der Administration die Stirn und schaffen klare Regelungen für einen Aufstieg in diesen Bereichen.

## Wollen Sie das?

War die wiederholt gestellte Frage von Dieter Kaden in seiner Videobotschaft an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS. Die Antwort konnte durch die hohe Wahlbeteiligung und die überwältigende Zustimmung nicht deutlicher ausfallen. Sie lautet:

**Ja!**

# Grundsätzliches: Der Streik

**Der Streik ist eine kollektive Arbeitsniederlegung. Ziele und die Grundsätze eines Streikes können jedoch sehr unterschiedlich sein.**



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Politisch bedingte Streiks erleben wir – fast wöchentlich in Griechenland. Hier streiken die Bürger gegen die geplanten Sparmaßnahmen der Regierung. Die Gefahr eines politischen Streiks ist, dass er sich zu einem Generalstreik ausweitet und somit das gesamte öffentliche wie auch private Leben eines Staates zum Erliegen kommt.

Die Tarifeinverständigungen finden zwischen verschiedenen Verbänden – Gewerkschaften und Arbeitgeber – statt und ist ein im Grundgesetz § 9 Abs. 4 GG verbrieftes Recht.

Im Rahmen der grundgesetzlich garantierten Tarifautonomie soll ein Streik, der erst nach Ablauf der Friedenspflicht zulässig ist, die Arbeitgeber dazu bewegen, den Forderungen der Gewerkschaft durch Abschluss eines entsprechenden Tarifvertrages nachzukommen.

Damit der von der einer Gewerkschaft organisierte Streik von den Arbeitsgerichten als rechtmäßig anerkannt wird, müssen bestimmte Bedingungen erfüllt sein. Streiks während einer Laufzeit von Tarifverträgen sind nahezu ausgeschlossen. Erst nach Kündigung der entsprechenden Tarifverträge und den anschließenden Verhandlungen und somit dem Ende der Friedenspflicht darf eine Gewerkschaft ihre Mitglieder zum Streik auffordern. Ein Streik sollte erst dann stattfinden, wenn alle anderen Mittel ausgeschöpft wurden, Gespräche ohne Ergebnis geblieben sind und keine neuen Angebote eine weitere Diskussion erlauben.

Nachdem eine Tarifkommission einer Gewerkschaft dies so festgestellt hat, übermittelt diese Kommission den aktuellen Tarifverhandlungssachstand an den Vorstand der Gewerkschaft. Der Hauptvorstand (für die GdF – der Bundesvorstand) einer Gewerkschaft stimmt dann über die weiteren Schritte für einen Arbeitskampf ab. In der Regel wird ein Haupt- oder Bundesvorstand zunächst die Mitglieder informieren und diese über weitere Arbeitskampfmaßnahmen (Urabstimmung) abstimmen lassen. Bei der Durchführung einer Urabstimmung in der für weitergehende Arbeitskampfmaßnahmen geworben wird, müssen mindestens 75 % der betroffenen Gewerkschaftsmitglieder für einen Streik stimmen (in der Urabstimmung der GdF stimmten 96,7 % der betroffenen Mitglieder für Streik).

Ist die erforderliche Quote erreicht, muss der Arbeitgeber über diese Abstimmung informiert werden und gleichzeitig darf der Bundes- bzw. Hauptvorstand einen Streikaufruf veröffentlichen.

Im Vorfeld eines Streikes ist von der Gewerkschaft z.B. die Besetzung des Streikbüros und der Streikposten zu klären und dies den Gewerkschaftsmitgliedern mitzuteilen.

Vor den Toren der bestreikten Betriebe stehen in der Regel die Streikposten, um zu demonstrieren, dass der Betrieb bestreikt wird. Auch sollen eventuell arbeitswillige Arbeitnehmer noch ihre Entscheidung überdenken.

Arbeitnehmer, die in einem bestreikten Betrieb arbeiten, werden als „Streikbrecher“ bezeichnet und sehr oft zahlt der Arbeitgeber diesen Mitarbeitern besondere Prämien. Die Rechtmäßigkeit dieser Prämienzahlungen sind indes umstritten und haben schon zu Arbeitsgerichtsprozessen geführt.

Jeder Arbeitnehmer, ob gewerkschaftlich organisiert oder nicht, darf sich an Streikmaßnahmen beteiligen sofern er direkt betroffen ist. Eine Streikteilnahme stellt keine Verletzung des Arbeitsvertrages dar. Streikende dürfen weder während noch nach dem Streik wegen ihrer Streikteilnahme gekündigt werden. Auch Auszubildende dürfen für ihre Tarifforderungen streiken.

Während des Streiks ruht das Arbeitsverhältnis, für die Dauer des Streiks besteht kein Anspruch auf Arbeitsentgelt. Gewerkschaftlich organisierte Mitglieder erhalten von der Gewerkschaft eine Streikunterstützung.





Während eines Arbeitskampfes kann der Arbeitgeber die Arbeitnehmer aussperren. Dabei darf nicht zwischen Streikenden und Streikbrechern unterschieden werden. Ein Arbeitgeber ist danach nicht verpflichtet, einen bestreikten Betrieb oder Betriebsteil aufrechtzuerhalten. Er kann ihn für die Dauer des Streiks ganz stilllegen mit der Folge, dass die beidseitigen Rechte und Pflichten aus dem Arbeitsverhältnis

verletzt werden und auch arbeitswillige Arbeitnehmer ihren Lohnanspruch verlieren.

#### Kein Streikrecht für Beamte

In Deutschland wird Beamten kein Streikrecht zuerkannt, allerdings gilt es als unzulässig, Beamte als Streikbrecher einzusetzen.

Die Bundesrepublik Deutschland rangiert nach einer Erhebung aus den Jahren 2000 bis 2007 streikrechtlich im Vergleich mit anderen europäischen Ländern auf den unteren Rängen. So wurden während des genannten Zeitraumes pro Tausend Beschäftigte lediglich 5 Streiktage gezählt. Andere Länder wie Frankreich (103 Tage) oder Spanien (173 Tage) liegen in dieser Statistik weit vorne.

## Von den USA nonstop nach Afghanistan



von  
Werner  
Fischbach

Nach dem Zusammenbruch der UdSSR und der Öffnung des ehemaligen sowjetischen Luftraums hat die Polarroute zumindest für die europäischen Fluggesellschaften an Bedeutung verloren. Doch nun hat die US Air Force den Charme beider Möglichkeiten, also sowohl die Polarroute als auch die Nutzung des russischen Luftraums für sich entdeckt. Mit einem sogenannten „Proof-of-Concept“ – Flug einer C-5M „Super-Galaxy“ wurde am

5. und 6. Juni die neue Route getestet. Insgesamt 15 Stunden war der Militärtransporter von der Dover Air Force Base in Delaware zum Bagram Airfield in Afghanistan unterwegs.

Der Flug führte über Kanada, den nördlichen Polarkreis, Russland und Kasachstan nach Afghanistan, wobei die C-5 über Nordkanada von einer KC-135 aufgetankt worden war.

Die Vorbereitungen für diesen Flug waren ziemlich umfangreich. Schließlich mussten nicht nur eine beträchtliche Zahl von militärischen und zivilen Stellen eingebunden, sondern auch diplomatische Verhandlungen mit Russland und Kasachstan geführt werden. Möglicherweise werden weitere Versorgungsflüge auf dieser Route durchgeführt werden. Und wenn sie im Westen der USA starten, meinte ein Planer des Air Mobility Commands, könnten sie es auch ohne Luftbetankung schaffen.

➔ Lt.Col. Loper, Kommandant des „Proof-of-Concept“-Flugs im Cockpit der C-5M  
Photo: Scott T. Sturkol/USAF



# Hinter den Kulissen

**Die Schlichtung ist zwar angerufen und quasi 5 Minuten vor 12 wurde der Streik in die Rubrik „Friedenspflicht“ versetzt, aber im Hintergrund brodeln es weiter. Es gibt keine Ruhe, und man erwartet gespannt den Schlichterspruch, auch wenn man sich nur schwer ausdenken kann, wie ein Schlichter mit der verfahrenen Problematik und der angespannten Situation umgehen wird.**



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Wenig nachvollziehbar erscheint jedenfalls das Vorgehen der Hardliner innerhalb der DFS, die einen Gerichtsgang bis zum bitteren Ende einer sofortigen Schlichtung vorzogen. Es wäre ein Leichtes gewesen, nach dem Scheitern der Verhandlungen sofort den Schlichter zu bemühen. Aber zunächst waren hier die Juristen am Werk, die die Forderungen bis aufs Komma hin untersuchten und somit eine direkte Schuld an der sich zuspitzenden Lage hatten.

Und gerade diese Situation ist der Grundsatz, der zurzeit die DFS begleitet. Während Betriebsdienstler immer und direkt ziemlich unproblematisch einen Ausweg finden, verbeißen sich Juristen an einer falschen Kommasetzung und streiten vor Gericht.

Innerhalb der DFS, und dort speziell innerhalb der dort agierenden Geschäftsführung, finden die Juristen zwischenzeitlich größeren Anklang als gestandene Kollegen aus dem Betrieb. Mit ihrem, aus den Akten gefundenen Wissen werden und wurden bestehende Strukturen in Frage gestellt. Gefährliches Halbwissen in Punkto Flugsicherung wird mit ganz normalen betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen gepaart und dazu der fast krankhafte Zwang ständig neue Strukturen zu schaffen, bzw. bestehende Strukturen abzuändern.

Eine kontinuierliche und vertrauensvolle Firmenpolitik ist nicht mehr zu erkennen. Die Verantwortlichen aus den Bereichen Personal und Recht sind so auf ihr Fachgebiet fixiert, dass andere Meinungen und Verfahrensweisen nur schwerlich akzeptiert werden. Das Kerngeschäft „Flugsicherung“ spielt nur noch eine untergeordnete Rolle – die DFS entwickelt sich hin zu einer ganz „normalen“ Firma mit rein wirtschaftlichen Erwägungen.

Kaum einer der Verantwortlichen aus den Bereichen Personal oder Recht der DFS hat bisher den Tower eines Flughafens gesehen oder kennt auch nur schemenhaft die Zusammenhänge eines kontrollierten Luftraumes. Einige wissen nur, dass sie bei der Flugsicherung arbeiten, weil sie allmorgendlich das Firmenschild „Deutsche Flugsicherung“ an der Eingangstür sehen, ansonsten verbindet sie nichts mit der Flugsicherung.

Schon heute hat kein Niederlassungsleiter das Recht, wesentliche Problemstellungen einer Niederlassung allein zu

entscheiden – erst wenn die Jura-Abteilung über Abmachungen oder Personalveränderungen entschieden hat, darf z.B. ein Niederlassungsleiter diese umsetzen. Die Frage darf hier gestellt werden – wo soll das hinführen, und brauchen wir tatsächlich noch fachliches Flugsicherungs-Know-How in der Administration – oder brauchen wir nur noch Juristen?

Eine Verschärfung der Umgangsformen beklagt auch der Gesamtbetriebsrat. Im Vorwort seiner „GBR-Aktuell“ schildert der GBR-Vorsitzende, dass sich die Geschäftsführer vermehrt vertreten lassen, ferner über mangelnde und unverbindliche Auskünfte und Verschleierung von Themen, zusätzlich ist eine Kompromissbereitschaft nicht zu erkennen und der juristische Weg hin zum Arbeitsgericht wird vermehrt in Kauf genommen.

Zu Beginn der Privatisierung versprach die damalige Geschäftsführung mehr Aufgaben an die Niederlassungen zu verlagern – genau umkehrt wurde gehandelt. Die Zentralstelle platzt aus allen Nähten, die Niederlassungen sind komplett zu Befehlsempfängern degradiert, eine Eigenständigkeit existiert nur auf dem Papier.

Die oft bekundete Mitarbeiterorientierung ist gewaltig ins Stocken geraten. Wer die Geschäftsführung live erleben will, ist eingeladen zu den so genannten „GF-direkt“ Gesprächen, die hin und wieder ausschließlich an den großen Niederlassungen stattfinden und von der Geschäftsführung veranstaltet werden. An den eigentlichen Betriebsversammlungen nimmt die GF nur noch im Ausnahmefall teil, wohl wissend, dass bei Betriebsversammlung auch unangenehme Fragen gestellt werden könnten und das Veranstaltungsrecht beim jeweiligen Betriebsrat liegt.

Aus diesem Grund ist die Veranstaltung „GF-Direkt“ zu verstehen, Widerworte oder lästige Fragen sind dort nicht erlaubt. Wer an diesen fragwürdigen Veranstaltungen teilnehmen will, hat dies in der Freizeit (lt. BM Ramsauer – bei 50 Tagen Jahresurlaub sicherlich kein Problem) zu tun, Kollegen von kleineren Niederlassungen wird keine Gelegenheit gegeben, diese Veranstaltung zu besuchen – es sei denn man opfert seine Freizeit und fährt privat zum Versammlungsort (lt. BM Ramsauer – bei durchschnittlich 120.000 Euro Jahresgehalt sollte eine Fahrt in die Unternehmenszentrale sowie etwas mehr Engagement machbar sein).

Knapp 20 Jahre nach der Organisationsprivatisierung sind die Wege der Flugsicherung Deutschlands unklarer und verwerflicher denn je.

**Das politische Schlingern innerhalb der Regierungskoalition mit einem Minister, der vollmundig vor laufenden Kameras einseitig in die Tarifautonomie eingreift, beweist die Ahnungslosigkeit und Unwissenheit.**

**Mehr und mehr werden wirtschaftliche Erwägungen in unmittelbare Flugsicherungsentscheidungen eingebracht. Das Kerngeschäft – die Flugsicherung – spielt intern nur noch eine Nebenrolle und ist dabei, auch diese zu verlieren.**

Im Hinblick auf die Europäisierung des Luftraumes werden nur noch Verwalter gesucht, die allesamt mit Flugsicherung nichts mehr zu tun haben.

Bereits einmal erlitt die Geschäftsführung einen gewaltigen Schiffbruch, als vor Jahren der damalige Bundespräsident Köhler die Versuche der wirtschaftlichen Privatisierung auf Eis legte – auch damals behauptete die DFS-Geschäftsführung diesen Weg als absolut juristisch abgeklärt und durchdacht. Ein aufmerksamer Bundespräsident strafte die DFS-Verantwortlichen inklusive der Regierungskoalition, die sich auf das fachliche Verständnis der DFS-Oberen verlassen hat, recht eindeutig ab.

Die Folgen dieser fehlerhaften Einschätzung werden bis zum heutigen Tage gespürt (großflächiges Personalminus und Verzögerungen im Luftverkehr) und waren schlussendlich auch Gegenstand der Tarifaueinandersetzung.

Von Lotsen, Flugdatenbearbeitern, Technikern, ja selbst hin zu allen Beschäftigten in der DFS-Unternehmenszentrale und Niederlassungen erwartet die DFS-Geschäftsführung höchsten Einsatz – und genau dieser Einsatz hat dazu beigetragen, dass die DFS fachlich sehr gut nach außen dasteht. Intern rumort es an allen Ecken und Enden – eine vertrauensvolle und gesunde Atmosphäre ist zurzeit nicht zu finden. Eine verfehlte Personal- und Strukturpolitik hat die Mitarbeiter vergrätzt und verärgert. Vertrauensvolle Gespräche und interne Kommunikation finden nicht mehr statt. Das System „Leadership & Performance“, einst gedacht, die Führungskräfte zu mehr Mitarbeiterverständnis anzuleiten, wird nur noch als lästige Zwangsteilnahme empfunden.

Der Mitarbeiter – eigentlich höchstes Gut einer funktionierenden Firma – wird teilweise als störendes Etwas angesehen – das kollektive und kollegiale Selbstverständnis ist auf der Strecke geblieben – Warum nur?

→ *Unternehmenszentrale Langen*

Photo: DFS



**Wahrheitsliebe zeigt sich darin,  
dass man überall das Gute zu finden und zu schätzen weiß.**

von Johann Wolfgang von Goethe

## Die Suche nach der Wahrhaftigkeit

**Voltair, französischer Autor des 18. Jahrhunderts, war einer der wichtigsten Wegbereiter der Französischen Revolution. Meinungsfreiheit war schon damals eines der höchsten Ziele: „Ich mag verdammen, was du sagst, aber ich werde mein Leben dafür einsetzen, dass du es sagen darfst.“ Diese Worte trennen in Hinsicht auf die Sache und verbinden die Menschen, indem sie ihnen ungeachtet ihrer Auffassung gestatten, ihre Gedanken offen auszusprechen. Nach einer langen, bedrückenden Diktatur war es eine der größten Errungenschaften der Deutschen, im Artikel 5 des Grundgesetzes dieses Menschenrecht zu verankern. Die Meinungsfreiheit ist ein hohes Gut und sollte sich durch alle Ebenen der Gesellschaft bis hin in unseren Unternehmensalltag ziehen.**

Es liegt durchaus in der Natur der Sache, dass sich Unternehmen und Gewerkschaften oder auch Betriebsräte und Arbeitgeber zeitweise im Spannungsfeld eines wachsenden Konfliktes befinden. Dabei sollte es selbstverständlich sein, dass beide Seiten gleichermaßen die Mitarbeiter von ihrer Sicht der Dinge überzeugen dürfen, ohne dass sie dabei beleidigend werden oder die Meinungsäußerung – persönlich und räumlich – beschränkt wird.

Das Personal in unserem Flugsicherungsunternehmen besitzt überdurchschnittliche Qualifizierung und hohe Eigenverantwortung. Es ist von persönlichen und fachlichen Eigenschaften geprägt und hoch spezialisiert. Wie passt es nun zusammen, dass all diese wertvollen Fähigkeiten nur zum Teil abgerufen werden und ein uneingeschränkter, freier Meinungsaustausch im Hause von Oben nicht erwünscht ist? Die DFS fordert in einem ihrer Aufrufe Wahrhaftigkeit und Transparenz und untersagt der Gewerkschaft im gleichen Zuge, DFS-Räumlichkeiten für eine Informationsweitergabe zu nutzen (s. Bericht in diesem Heft). Auf eilig einberufenen Führungskräftekonferenzen ist es ebenso wenig erwünscht, dass Führungskräfte, die die GdF-Forderungen durchaus unterstützen, dies auch kundtun dürfen. Also – lieber den Mund halten und keinen Ärger riskieren.

Leistung und Erfolg werden von Seiten der DFS ständig überbetont, ohne diese Begriffe überhaupt definieren zu können. Viele langfristig und nachhaltig erfolgreiche Unternehmen haben jedoch eines bewiesen: Das Wachstum des Unternehmens erfordert auch ein Wachsen der Persönlichkeit der Führenden und der Mitarbeiter. Trotz des derzeitigen wirtschaftlichen Druckes kann es eine Gewerkschaft nicht zulassen, dass die menschlichen Persönlichkeiten als solche im Haus keine Wertschätzung mehr erfahren und dies auch noch durch entsprechende Entgeltsysteme oder neue Auslegungen alter tariflicher Regelungen befördert wird. Sie fordert die passende soziale und fachliche Kompetenz für verschiedene Funktionen ein. Die Tarifverhandlungen haben deutlich gemacht, wie wenig Zuneigung und Ermunterung zum eigenen Handeln den Mitarbeitern dieses Unterneh-



mens durch die eigene Geschäftsleitung entgegengebracht wird. Es sind wenig Freiräume und Mittel vorhanden, um Innovationspotenzial zu entfallen.

Es wurde nach und nach klar, wie wenig sich die Mitglieder der DFS-Tarifkommission im Vorfeld mit den Bedürfnissen und Motiven ihrer eigenen Mitarbeiter beschäftigt hatten. Es gab keine Möglichkeit, über den vermeintlichen Hauptanreiz „Bonus“ mit der DFS zu debattieren und seitens der GdF zu überzeugen, dass es andere, bessere Wege gibt, Menschen im Beruf in den „Flow“ zu bringen.

Fast jeden Tag werden von der DFS Intranetmeldungen verbreitet, die die Belegschaft spalten sollen und die GdF in unangebrachter Form abwerten. Schon während der Verhandlung wurde das wirklich durchdachte und auch gesamtunternehmerisch sinnvolle ETV-Konzept der GdF abgeblockt. An vielen Punkten hätte die DFS eine Notwendigkeit und auch den Nutzen der Idee erkennen können. Die GdF hat tatsächlich geglaubt, durch das Aufzeigen von Missständen im Unternehmen und dem Angebot von Lösungen auch bei der DFS ein offenes Ohr zu finden. Die Beziehungsebene wurde nachhaltig beschädigt, in dem zu fast jedem Punkt eine kaltes „Das wollen wir überhaupt nicht“ eine weitere Diskussion unterbunden hat. Das Verhalten während der Verhandlungen und die Veröffentlichungen der DFS zeigen, dass eine wirkliche Konfliktbewältigung blockiert wird. Das Verschweigen der Nachteile der eigenen Motive der DFS trägt den manipulativen Charakter des Überredens.

Ein weiteres Indiz von immer geringer werdender Toleranz ist das systematische „Entfernen“ von DFS-Urgestein. Die Rede ist von Mitarbeitern und Führungskräften, die durch Netzwerke und viele Jahre Erfahrung angstfrei und selbstbewusst ihre eigene Meinung vertreten haben und nicht auf jeden Zug sofort aufspringen. Hat man Angst vor Ihnen? Wobei stören sie? Anstatt deren Wissen und Kontroversen für die Weiterentwicklung der DFS zu nutzen, werden sie systematisch aus Schlüsselpositionen entfernt und durch Druck zum Verlassen des Unternehmens gezwungen. Auch bei vielen Führungskräften spielt inzwischen nur noch die Verlustangst die Hauptrolle. Diese Angst wiederum erzeugt negative Energie,

die ungefiltert an die Mitarbeiter weitergegeben wird. Mobbingfälle und Burnout sind keine Seltenheit mehr in allen „Schichten“ der DFS.

Die Geringschätzung der Berufserfahrung indiziert zum Beispiel die totale Ablehnung jeglicher Seniorität im neuen Eingruppierungstarifvertrag, auch wenn sie nur eines von mehreren Kriterien ist. Der demographische Gesichtspunkt spielt dabei argumentativ keine Rolle.

Die Brücke, die die GdF sich in den Verhandlungen gewünscht hätte, wäre der Freiheitsraum gewesen, um ihre Anschauung wirklich zu vermitteln. Dazu wäre es nötig gewesen, dass sich die DFS den Anliegen tolerant und konstruktiv geöffnet hätte und die zweijährige Vorarbeit zum Eingruppierungstarifvertrag seitens der GdF entsprechend gewürdigt worden wäre. Es bestand leider in allen Verhandlungsrunden wenig Annahme und Zugänglichkeit seitens der DFS.

Nun sind die Verhandlungen gescheitert, weil man sich nicht mehr im Kreise bewegen wollte. Unsere Mitglieder sind keine Kinder mehr, die man belohnt, besticht, bedroht oder bestraft. Sie benötigen Selbstbestimmung und Wahlmöglichkeiten. Dazu gehört eine Unternehmenskultur des Ver- und Zutrauens, Freiraums, Zuhörens und vor allem: Sie zu akzeptieren wie sie sind. Der Mitarbeiter ist nicht der Feind des Unternehmens sondern seine Zukunft. Wünscht unsere Unternehmensleitung wirklich Wahrhaftigkeit, sollte sie mit einem Blick in den Spiegel danach zu suchen beginnen.

T.M.



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

**Tel. 069 – 2 44 04 68 10**

Rechtsanwältin  
**Nastassja Fischer**

GdF-Geschäftsstelle  
Am Hauptbahnhof 8  
60329 Frankfurt am Main

m@il. Nastassja.Fischer@gdf.de

**KOSTENLOSE RECHTSBERATUNG IM ARBEITSRECHT**



# Infoveranstaltung „Rhein Main“ am 07.07.2011

**Am 07.07.2011 fand am Flughafen Egelsbach ab 16:00 Uhr eine große Informationsveranstaltung der GdF statt, die außer unseren Mitgliedern auch allen anderen Interessenten aus dem Rhein-Main-Gebiet offen stand.**

Da Herr Kaden in seinen persönlichen Briefen an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS einen offenen Meinungs-austausch gestattet hatte und die DFS im Intranet Transparenz und Wahrhaftigkeit einfordert, war die GdF recht (zu) optimistisch davon ausgegangen, die „Rhein-Main-Veranstaltung“ in der Unternehmenszentrale durchführen zu können. Kurze Wege erhöhen bekanntlich die Anzahl der Teilnehmer. Doch „shit happens“. Die DFS untersagte kurzer Hand den Zutritt (übrigens für die ganze Bundesrepublik) und wir mussten zum Flughafen Egelsbach ausweichen.

Für die Organisatoren war es mehr als zufriedenstellend, dass trotzdem über 120 Interessierte aus allen Niederlassungen und verschiedenen Bereichen der Unternehmenszentrale kamen und die Sitzplätze nicht einmal ausreichten. Über fünf Stunden erklärten Mitglieder des Bundesvorstandes die verzwickte Situation und die Tragweite der Urabstimmung. Im Raum war es in jeder Hinsicht heiß. Die die Anwesenden gehörten gebannt und zum Teil schockiert zu, welche traurige Entwicklung unser Unternehmen genommen hat.

Im ersten Teil wurden erst einmal alle Unklarheiten zu den Forderungen, insbesondere der des ETVs und VTVs beseitigt. Die DFS hatte in ihren „Electronical Daily News (nennen wir es der Einfachheit halber EDN)“ einzelne Fragmente herausgefiltert und durch eine isolierte, einseitige Betrachtung die Mitarbeiter gegen die GdF aufgestachelte. Es berührte die Anwesenden, dass die Neuerungen, die die GdF vorstellte, auf einem vertrauensvollen und engagierten Mitarbeiterbild beruhten und sich viele neue Chancen für die Beschäftigten auftun würden. Die strikte Ablehnung des GdF-Konzeptes zeigt allen umso mehr, dass kein echtes, wohlwollendes Interesse der DFS an der Belegschaft vorhanden ist.

Die Betroffenheit nahm zusehends zu, als von den vielen, überbordenden Konflikten im Unternehmen berichtet wurde. Zur Tagesordnung gehören statt Dialog Unmengen teurer Einigungsstellen, Gerichtsverfahren, Kontrollen, Bestrafungen und Burnouts. Tarifverträge, die jahrelang im Sinne der damals getroffenen Vereinbarungen gelebt wurden, werden nun zum Nachteil der Mitarbeiter völlig anders ausgelegt. Selbst Führungskräfte klagten über Angst vor Repressalien und drückten der GdF heimlich die Daumen, eine Änderung der Gesamtsituation herbeizuführen.



Seitens der Zuhörer wurde gewünscht, dass die GdF dies noch mehr kommunizieren müsse. Gegen das EDN und die Indoktrination der Führungskräfte durch die DFS anzukommen, ist nicht einfach. Die Komplexität des ganzen Problems benötigte an diesem Abend allein fünf Stunden, um alle Fragen weitestgehend zu beantworten. Dies in Zeilen zu fassen, ist eine Herausforderung. Aber auch hier ist noch einiges in Vorbereitung und jeder ist angehalten, Informationen als Multiplikator weiterzugeben.

Mit Entsetzen wurde vielen erstmals klar, dass auch die DFS ganz eigene Vorstellungen von einer „neuen“ Tarifwelt hat. So stand z. B. auf dem Wunschzettel der DFS eine Erhöhung der effektiven Nettoarbeitszeit um je zwei Stunden pro Woche, regelmäßige Arbeitszeiten auch über 9 Stunden hinaus, Verkürzung der Mindestfreizeitblöcke, Verlängerung der ununterbrochenen Boardzeiten, erhöhte Mehrarbeitsgrenze von 250 Stunden für einige EBGn, eine Lineare Erhöhung der Tarifgehälter bei einer Laufzeit von 17 Monaten um 2,5 % (p. A. 1,67 %), Herabgruppierung der Runner in VG 02A, der Simulationspiloten in die VG 03A, Stufensteigerung oder -reduzierung nach FFS-Beurteilung, Abschaffung der VG 10A, Ausweitung des ATbereiches und Absenkung des gesamten tariflichen Gehaltsniveaus. Und wenn für einige EBGn keine Öffnung der Stundengrenzen erfolgen würde, gäbe es für keinen DFS-Tarifmitarbeiter nur einen Cent mehr. Ein Teil davon mag reaktiv entstanden sein, der andere durch bewusstes, geplantes Kalkül.

Auch die Fragen und Beiträge der vielen Gäste belegten, dass in der heutigen Zeit das schlechteste Betriebsklima

seit der Organisationsprivatisierung 1993 herrscht. Das propagierte „Wir“ Gefühl konnte durch die DFS-Geschäftsführung nicht erzwungen werden, denn „Wir“ sind zum Beispiel die Menschen, die sich hier im Raum getroffen haben und die eingeschlagene Marschroute der Geschäftsleitung nicht mehr unterstützen wollen.

Im letzten Drittel ging es inhaltlich und organisatorisch um die Urabstimmung, die Planung und Durchführung eines möglichen Streiks. Allen Anwesenden wurde klar, dass diese Maßnahme ultima ratio – das letzte Mittel- ist und leider keine andere Möglichkeiten mehr besteht, das Ruder zu wenden.

Im Wesentlichen geht es nicht im Geld oder Sachzwänge. Jede(r) der Kolleginnen und Kollegen möchte wieder ein anerkannter und wertgeschätzter Teil der DFS sein, Vertrauen in die Zukunft und die Unternehmensleitung haben. Auch Nichtmitglieder haben das gleiche Streikrecht und sollten in diesem Fall für das Fortbestehen ihres Arbeitsplatzes und humane, gerechte Arbeitsbedingungen kämpfen. Aufgerufen sind alle Mitarbeiter, egal ob sie im Betriebsdienst, Verwaltung oder Technik arbeiten!

Die Veranstaltung endete mit kräftigem Applaus für den Bundesvorstand und die Organisatoren. Diese Reaktion stärkt die Hoffnung auf eine bessere Zeit der Solidarität und die Einheit der DFS – unserer aller DFS.

*Eure Delegierten*

→ *Flugplatz Egelsbach*  
Photos: Internet



Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge

# Über Briefeschreiber und populistische Äußerungen

Es ist schon einige Zeit her, da hat sich Verkehrsminister Peter Ramsauer bei der Eröffnung des Weltverkehrsforums der OECD in Leipzig darüber beschwert, dass er wegen seiner Aktivitäten beim letzten Vulkanausbruch im Mai dieses Jahres einen „frechen“ Brief von IATA-Chef Bisignani bekommen habe. Den er, so meinte er trotzig, nicht beantworten werde. Nun ist der Inhalt dieses Briefes nicht bekannt und man muss ja nicht alles, was Giovanni Bisignani so von sich gibt, auch ernst nehmen. Aber man darf sich durchaus fragen, ob es sinnvoll war, vor dem Weltverkehrsforum zu erklären, mit dem Chef des Dachverbands der internationalen Luftverkehrsgesellschaften nicht korrespondieren zu wollen. Eines kann man jedoch feststellen – diplomatisch war es sicherlich nicht. Aber Peter Ramsauer ist ja auch kein Diplomat. Peter Ramsauer ist Müllermeister! Diplomkaufmann und Doktor der Staatswissenschaften ist er allerdings auch.

Nun hat sich jedoch herausgestellt, dass Peter Ramsauer offensichtlich auch ein begnadeter Populist ist. Das zeigte sich, als in der Öffentlichkeit die Frage diskutiert wurde, ob die GdF nun streiken dürfe oder nicht und ob die Forderungen der Gewerkschaft nun begründet wären oder nicht. Irgendwie fabulierte unser Minister von einem Lotsen-Jahresgehalt von 120 000 € (oder waren's 130 000?) und von 50 Tagen Urlaub. Ob Dieter Kaden ihm das eingeredet hat? Egal, das Angebot hätte man sofort annehmen müssen! Ob Peter Ramsauer dann der GdF einen Brief geschrieben hätte, ist fraglich. Sehr wahrscheinlich nicht. Und sehr wahrscheinlich hat er jene Kolleginnen und Kollegen, die ihm ob seiner populistischen Äußerungen einen erbosten Brief geschrieben haben, ebenso behandelt wie den IATA-Chef Giovanni Bisignani. Mit Missachtung nämlich. Sollte es anders sein, lässt Finis sich gerne befehlen.

Überhaupt – Briefe zu schreiben scheint wieder modern zu werden. Dieter Kaden hat im Vorfeld der Tarifaueinander-setzungen auch wieder mal einen geschrieben. Nicht an den Verkehrsminister, sondern an seine Mitarbeiter. Er beklagte die Situation bei der DFS und fürchtete um seine Reputation und die seiner Firma. Und natürlich weiß er auch genau, wer für die vertrackte Lage verantwortlich zu machen ist. Ereignisse, die wie biblische Plagen über die DFS gekommen sind und natürlich die Gewerkschaft. Und dass der Luftverkehr nach „Nine-Eleven“ entgegen seiner eigenen Einschätzung zugenommen hat, deshalb zu wenige Controller ausgebildet worden waren und nun plötzlich ein Personalmangel zu konstatieren ist. Dem, so meinte Dieter Kaden, nicht durch eine vorausschauende Personalplanung, sondern durch ver-



mehrte Überstunden entsprochen werden sollte. Und dann wurden von Brüssel völlig überraschend Regelungen erlassen, nach welchen die bisherige Vollkostendeckung demnächst der Vergangenheit angehören wird. Was bedeutet, dass das Budget der Flugsicherungsdienstleister zukünftig nicht mehr von denselben aufgestellt, sondern von Brüssel vorgeschrieben wird bzw. von dort gedeckelt wird. Denn für die Kunden muss es zukünftig billiger werden, weil die Airlines ihre Flieger, die sie in einem wahren Kaufrausch bei Airbus, Boeing und Konsorten bestellt haben, bis auf den letzten Platz füllen müssen. Mit Ticketpreisen, die eigentlich eine hundertfünfzigprozentige Auslastung ihrer Maschinen erfordern. Wäre Guido Westerwelle nicht Außenminister, sondern als FDP-Fraktionsführer noch in der Opposition, würde er dies möglicherweise als sozialistisches Wirtschaftsmodell bezeichnen. Als dekadentes ohnehin.

Besondere Schuld an dieser Misere hat nach Meinung Dieter Kadens natürlich die GdF, die unsinnige Forderungen stellt und nicht einmal bereit ist, Mehrarbeitsstunden gegen „gutes Geld“, das er nach seinen Worten eigentlich gar nicht hat, zuzustimmen. Da stellt sich die Frage, ob man in der Chefetage der DFS schon einmal den Begriff „Fatigue“ gehört hat und ob es ihr entgangen ist, dass in den USA Controller gleich reihenweises eingeschlafen sind? Und ob Dieter Kaden sich vorstellen kann, dass die Kollegen es so langsam

leid sind, seit Jahren Mehrarbeitsstunden zu leisten und durch ihren erhöhten Einsatz mit einem Personalzuwachs von 20 Prozent eine Verkehrszunahme von 100 Prozent zu bewältigen haben? Und dass sie es des weiteren leid sind, mit Vorgesetzten zusammen zu arbeiten, die von ihrer Arbeit immer weniger Kenntnis haben und die ihre Erfahrungen – wenn überhaupt – in Zeiten gesammelt haben, als die Airways und die Flughäfen von Luftfahrzeugmustern wie B707, DC-8 und B727 bevölkert wurden. Schade, dass Dieter Kaden und seine Entourage offensichtlich vergessen haben, dass Flugsicherung nicht mit Exeltabellen zu betreiben ist. Deshalb ist anzunehmen, dass die Mehrheit der Kollegen es wie Peter Ramsauer gehalten und auf diesen Brief erst gar nicht geantwortet hat. Glaubt

Finis

→ **AngelAir.** Das ist aber auch sowas von ärgerlich: Da will Angela Merkel in ihrem Regierungs-Airbus den längst fälligen Auslandsbesuch im niederbayerischen Deggen-dorf antreten, als ihr der Flugkapitän leider gestehen muss, dass der A340 dort nicht landen kann – die Bahn ist zu kurz. Jetzt ohne Scherz: Die Kanzlerin ist wirklich sauer, weil sie mit dem A340 nicht überall hindüsen kann, weil manche Landebahnen dafür zu kurz sind. Man stutzt: Hat sich Frau Merkels Freund Nicolas Sarkozy, in dessen Hangar ja ebenfalls ein A340 steht, jemals darüber beschwert, dass er damit nicht jedes Kaff ansteuern kann? Auch kein US-Präsident hat sich bisher aufgeregt, weil er mit seinem Jumbo-Jet „Air Force One“ nicht jeden Provinzflughafen erreicht. Tipp für Frau Merkel: Wie wär’s mit einem Fieseler Storch? Der kommt zwar nicht weit, landet aber in jedem Hinterhof...

Quelle: Flugpost  
Photo: Luftwaffe/Mais



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

**[www.lizenzverlust.de](http://www.lizenzverlust.de)**

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

# Von der Poolposition mit Vollgas an die Wand?

## – Eine persönliche Sicht der Dinge

**Kann sich noch jemand an den Januar 1993 erinnern? Nein? Nun gut – das ist das Datum, an welchem die DFS aus der Taufe gehoben wurde. Dass es dann noch etwas dauerte, bevor die DFS den Betrieb aufnehmen und die alte BFS endgültig beerdigt werden konnte, lag in der Tatsache begründet, dass der damalige Bundespräsident sein Veto gegen den ersten Entwurf erhob und auf die Notwendigkeit einer Verfassungsänderung hingewiesen hatte. Auf Details soll hier verzichtet werden, weil dies mit dem eigentlichen Anliegen nicht so viel zu tun hat.**



von  
Werner  
Fischbach

Für uns Controller, zumindest für die Mehrheit, war die Gründung der DFS ein glücklicher Moment. Wir, das heißt der Verband Deutscher Flugleiter (VDF), war endlich am Ziel. Befreit von den Regeln des Beamtenrechts und der kameralistischen Haushaltsführung, von den unseligen Besoldungsgruppen des Gehobenen Dienstes, die unserem Beruf eher schlecht als recht entsprechen

konnten und den Vorschriften der Bundesdisziplinarordnung konnten wir eine Flugsicherungsorganisation aufbauen, die sich ausschließlich an einem Ziel, einer effizienten Durchführung der Flugverkehrskontrolle orientierte. Wir begrüßten die neue DFS aus vollem Herzen, und es gab wohl nur wenige Kolleginnen und Kollegen, die mit der Entwicklung nicht zufrieden waren. Und wir standen hinter der Geschäftsführung der neuen Firma, zumal unser Vorsitzender ja dorthin aufgerückt war. Mit einer besseren Poolposition konnte wohl kaum eine Geschäftsführung ins Rennen gehen.

Wenn man sich an die damalige Aufbruchstimmung erinnert und sich die heutige Situation bei der DFS betrachtet, wo zwischen der Geschäftsführung und der GdF, die aufgrund des hohen Organisationsgrades berechtigterweise als Vertreterin des „arbeitenden Volkes“ betrachtet werden kann, ein Verhältnis, oder genauer ein Nichtverhältnis herrscht, das von Liebhabern deftiger Worte auch als Krieg bezeichnet werden kann, dann muss man sich fragen, wie es dazu gekommen ist. Das ist für einen ehemaligen Controller und Betriebsfachbearbeiter keine leichte Angelegenheit, der vor mehr als zehn Jahren in den Übergangsvorsorgung gegangen ist. Dennoch darf es einmal gewagt werden.

### Auf zu neuen Ufern

„Ich kann freilich nicht sagen, ob es besser werden wird, wenn es anders wird; aber ich kann soviel sagen: es muss anders werden, wenn es gut werden soll“. Diese Erkenntnis stammt vom Schriftsteller und Physiker Georg Christoph Lichtenberg. Der lebte zwar schon im 18. Jahrhundert, aber seine Aussage gilt auch heute noch. Und uns war durchaus klar, dass sich die Dinge anders entwickeln konnten, als wir uns dies vorgestellt hatten. Aber wie das so ist bei Neuver-

lieben. So manche Macke nimmt man zu Zeiten des „Honeymoons“ nicht zur Kenntnis. Vor allem, weil eine schwierige Frage bereits beantwortet war. Die DFS befand sich zu 100 Prozent im Besitz des Bundes und war eine „Non Profit Organisation“, weil dadurch der Versuch, Gewinne auf Kosten der Sicherheit zu erwirtschaften, von vorne herein zum Scheitern verurteilt war. Was wollte man mehr? Und da auch noch die Knete stimmte, war bei der neuen Liebesbeziehung alles zum Besten geregelt.

Natürlich musste die DFS auch neu organisiert werden. Das ist verständlich, aber irgendwie scheint die DFS auch nach rund 20 Jahren ihrer Existenz noch nicht zu der richtigen Organisationsform gefunden zu haben (im Geschäftsbereich Tower arbeitet man gerade an einem neuen Zuschnitt der betrieblichen Clusterstruktur). Organisationsveränderungen scheinen ein Steckenpferd der DFS zu sein. Irgendwie fühlt man sich an den oft zitierten römischen Offizier Gajus Pehronius erinnert, der Umorganisationen als eine fantastische Methode bezeichnete: „Sie erzeugt die Illusion des Fortschritts, wobei sie gleichzeitig Verwirrung schafft, die Effektivität vermindert und demoralisierend wirkt.“ Manfred Steinkühler, ehemaliger Generalkonsul in Mailand, beschrieb das Auswärtige Amt als eine Welt zwischen „Kafka und Orwell, in der menschliche Wahrnehmung bis zum Absterben verkümmert.“ Das erweckt den Eindruck, Steinkühler wäre nicht im Auswärtigen Amt, sondern bei der DFS beschäftigt gewesen.

➔ *Controller im ACC-Langen – Weiter Überstunden wegen verfehlter Personalpolitik?*

Photo: DFS



Die ersten großen Entscheidungen sollten nicht lange auf sich warten lassen – das Betriebsstättenkonzept, mit welchem die Zahl der Bezirkskontrollstellen verringert wurde und das Projekt des Stand-Alone-Towers. Das letztere verstieß gegen die Politik des VDF und war für viele von uns (den Verfasser eingeschlossen) der falsche Weg. Aber was soll's. Don't cry over spilled milk! Es soll hier nicht darum gehen, besserwisserisch nachzukarten. Aber wer durch diese Entscheidung einer nicht ganz unbedeutenden Zahl von Controllern 50 Prozent ihres Flugsicherungs- oder Berufverständnis nimmt (weil sich diese Controller als Tower- und Approachcontroller sehen), der darf sich nicht wundern, wenn die Identifikation mit der Firma darunter leidet. Die Liebe zur DFS, oder genauer zu ihrer Geschäftsführung erhielt erste Risse.

Weitere organisatorische Maßnahmen folgten. Die Regionen wurden abgeschafft, die Flugberatungsstellen an den Flughäfen aufgelöst und in einem zentralen AIS zusammengefasst, Platzkontroll- und Bereichskontrollstellen in zwei unterschiedliche Geschäftsbereiche aufgeteilt, und die Technik wurde neu geordnet. Nun mag die Aufsplitterung einer Firma in unterschiedliche Geschäftsbereiche den Vorschlägen der Managementhandbücher entsprechen. Für die Flugsicherung ist dieses System jedoch denkbar ungeeignet, weil dadurch die ehemalige Flugsicherungsfamilie, die zusammen dem Ziel einer effektiven Flugsicherungsorganisation diente, in viele kleine Teile zerschlagen wurde, die ihre Beziehungen durch „Service Level Agreements“ organisieren und versuchen, jeweils den eigenen Laden sauber zu halten. Wer Arno Nym's Beitrag „Neulich im Tower...“ gelesen hat, fragt sich automatisch, ob hier aus Absurdistan oder von einem modernen Flugsicherungsdienstleister berichtet wird.

**Der Wettbewerb, der Single European Sky und seine Folgen**  
 Bevor die DFS ins Leben gerufen wurde, hatten die Verantwortlichen im Verkehrsministerium „Headhunter“ ausgesandt, um einen Chef für die neue Firma zu finden. Dass dieser Dieter Kaden hieß, ist in diesem Zusammenhang uninteressant. Er hätte ja auch Hartmut Mehdorn oder sonst wie heißen können. Entscheidend ist, dass dieser aus der Wirtschaft kam, weil eben nur ein solcher in der Lage war, eine GmbH zu führen. Und er kam nicht von einem mittelständischen Unternehmen, sondern von einem großen Industriekonzern. Dort sieht sich das Management einem ganz anderen Ziel verpflichtet als es die Führung einer bundeseigenen „Non Profit Organisation“ haben sollte. Das Ziel heißt Gewinnmaximierung, und ein Manager, der nicht nach diesen Vorgaben arbeiten darf, muss sich eigentlich vorkommen wie Casanova in einem Lesbenwohnheim.

Zu Zeiten der neoliberalen Wirtschaftskonzepte, bei denen Privatisierung und Wettbewerb als der einzig selig machen-

de Weg zum Erfolg gesehen und dies einem Mantra gleich immer wieder vorgetragen wurde, konnte es natürlich nicht ausbleiben, dass nun plötzlich auch die Kapitalprivatisierung der DFS auf der Tagesordnung stand. Dass diese letztlich gescheitert ist, ist weniger der Einsicht der politischen Mehrheit im Bundestag zu verdanken, als vielmehr dem Veto des Bundespräsidenten.

Der Chefetage der DFS mag dies vielleicht nicht gefallen haben. Dennoch schien sie sich aufzumachen, die Firma weiterhin auf Wettbewerb zu trimmen und sie zu einem ganz normalen Industriekonzern umzubauen. Dazu gehören Maßnahmen, möglichst alle Führungskräfte in außertarifliche Beschäftigungsverhältnisse zu locken, moderne „Management-Tools“ wie Zielvereinbarungen und Boni für die Führungskräfte einzuführen. Dabei ist bei diversen Berufsgruppen, zum Beispiel bei Finanzinstituten oder bei Versicherungen, schon längst klar geworden, welchen Schaden diese „Management-Tools“ anrichten können. Nämlich dann, wenn die Mitarbeiter mehr auf ihre Boni achten als auf das „große Ganze“. Mitarbeiter der DFS sollen ja auch nur Menschen sein...

Dagegen wurde seit Jahren bei der Einstellung und Ausbildung von Controllern gespart. Personalkosten stellen nun einmal einen nicht ganz unbeträchtlichen Faktor dar und vielleicht hatte die Geschäftsführung gehofft, durch entsprechende Technik mit weniger Lotsen auskommen zu können. **Das Ergebnis ist bekannt – die DFS hat viel zu wenig Controller, um für die Herausforderungen des weiter wachsenden Luftverkehrs gewappnet zu sein. Nun müssen die Controller jene Suppe auslöffeln, die nicht sie sich eingebrockt haben. Mit Überstunden.** Dass der Schichtdienst auch bei den Controllern seinen Tribut fordert, sollte ja eigentlich vom Kastner-Gutachten her bekannt sein. Um den Folgen des durch Überstunden und Schichtdienst entstehenden „Fatigue“-Syndroms entgegenzutreten zu können, sollte jedoch nicht mehr, sondern weniger gearbeitet werden. Dies kann man in der sogenannten Moebus-Studie nachlesen. Die befasst sich eigentlich mit „Fatigue“ bei Piloten. Aber das, was da drin steht, kann ohne weiteres auf Controller übertragen werden. Wem die Sicherheit am Herzen liegt, sollte von Überstunden die Finger lassen. Sie helfen zwar gegen Controllermangel, nicht jedoch gegen die negativen Folgen von „Fatigue“.

Und dann kam der „Single European Sky“. Der verlangt der DFS einiges ab. Denn die muss von der bisherigen Vollkostendeckung Abschied nehmen. Zukünftig dürfen nach EU-Vorgaben bei den Gebühren und bei den Verspätungen bestimmte Obergrenzen nicht mehr überschritten werden. Die Flugsicherungsdienstleister geraten unter Druck, weil sie dadurch dem Wettbewerb ausgesetzt werden. Voraussetzung für diesen ist jedoch, dass alle Teilnehmer unter den gleichen Voraussetzungen ins Rennen gehen. Doch dies ist nicht der Fall. In Frankreich werden viele Kosten, welche die

DFS aufbringen muss, vom Staat getragen. Ungleicher Wettbewerb wird langfristig ebenso zu einem Desaster führen wie der Versuch, in der EU eine gemeinsame Währung einzuführen – sie gleichzeitig ohne eine gemeinsame Wirtschafts- und Finanzpolitik zu betreiben. Das Management der DFS scheint diesen Unsinn widerspruchslos hingenommen zu haben. Dabei hätte es doch, zusammen mit dem Verkehrsminister, auf gleiche Wettbewerbsbedingungen dringen müssen. Ausbaden sollen es die Controller. Nimmt man die verfehlte Personalpolitik hinzu, ist es der GdF nicht zu verbüßeln, wenn sie von Missmanagement spricht.

Auch wenn aus der Chefetage und der Pressestelle der DFS immer wieder zu hören ist, dass der Sicherheit absolute Priorität eingeräumt wird, so scheinen sie vergessen zu haben, dass diese auch ihren Preis hat. Das Dumme daran ist allerdings, dass sie sich nicht beziffern lässt. Was sie eigentlich wert ist, merkt man nur, wenn sie plötzlich nicht mehr da ist. Das Management scheint dies irgendwie vergessen zu haben. Vergessen scheint es auch zu haben, dass sich der Beruf eines Controllers nicht mit dem eines Industriearbeiters vergleichen lässt. Dabei sollte man nicht der Versuchung erliegen, ihren Beruf als „sui generis“ zu bezeichnen. Das wäre anmaßend. Aber sie sehen ihre Tätigkeit als etwas ganz Spezifisches. Eben weil sie keine materiellen Werte erwirtschaften, sondern sich einem unverzichtbaren Gut, nämlich der Sicherheit verpflichtet fühlen. Wie Polizisten und Feuerwehrleute dies zum Beispiel auf ihrem Gebiet tun. Ein Produkt, das sich nicht mit Exeltabellen darstellen lässt.

So stellt sich die Frage, weshalb der DFS-Vorstand offensichtlich den Bezug zu ihren Mitarbeitern, insbesondere zu denjenigen, die das Produkt Flugsicherung erbringen, verloren hat. Ist es bei der DFS schon so weit, dass in der Geschäftsführung Leute sitzen, die BWL, Ingenieurwissenschaften oder Jura studiert haben, denen jedoch niemand das „Führen“ beigebracht hat? Der Management-Coach und Buchautor Martin Wehle (sein neuestes Buch trägt den Titel

„Ich arbeite in einem Irrenhaus“, s. auch unsere Buchbesprechung in dieser Ausgabe, d. Red.) fragt sich in einem Beitrag in der ZEIT, weshalb Unternehmen es dulden, dass Führungs-Hilfsarbeiter an ihrer Spitze stehen? Eine Frage, die sich vielleicht der Verkehrsminister auch einmal stellen sollte. Anstatt in der Öffentlichkeit polemische Äußerungen von sich zu geben.

Der US-amerikanische Soziologe Richard Sennett, der an der New York University und an der London School of Economics Geschichte und Soziologie lehrt, hat sich in einem Beitrag für die Blätter für deutsche und internationale Politik mit der „Krise der Kommunikation im Zeichen der Ungleichheit“ auseinandergesetzt. Obwohl er sich insbesondere mit den Zuständen in der Finanzindustrie und der IT-Branche befasst, so haben einige Aussagen eine allgemeine Gültigkeit. Unter anderem stellt er fest: „Die Handwerker der Moderne – Techniker, ausgebildete Pfleger, Lehrer – müssen oft Vorgesetzten Rede und Antwort stehen, denen gleichwertige Qualifikationen fehlen“. Wobei man in unserem Fall die Techniker, Pfleger und Lehrer gut und gerne um Fluglotsen erweitern kann. „Wenn in Institutionen die Kommunikation zusammenbricht (das tut sie, wenn das Management seine Mitarbeiter mit Missachtung straft und mit deren Vertretern, in unserem Fall die GdF, nicht mehr kommuniziert), spricht man in der Betriebswirtschaft zur Zeit von einem „Silo-Effekt“. Dieser tritt dann ein, „wenn die Vorstandsetage ihre Autorität einbüßt und nicht mehr in der Lage ist, Probleme zu bewältigen, weil sie in einem abgeschlossenen Silo sitzt und selten oder gar nicht mit den Mitarbeitern draußen kommuniziert.“

Es ist höchste Zeit, dass das DFS-Management sein Silo verlässt und mit der GdF wieder kommuniziert. Denn sonst fährt es die DFS aus der ehemaligen Poolposition wirklich mit Vollgas an die Wand.

➔ *Nürnberg Tower – markante Architektur und als „Stand-Alone-Tower“ doch etwas vereinsamt.*  
Photo: DFS



## (K)eine Geschichte aus Absurdistan

# Neulich im Tower...

von Arno Nym

Diese Geschichte hat sich so tatsächlich in einem, verkehrsmäßig auf hohem Niveau arbeitenden Tower zugetragen. Pfingstmontag, Nachmittag, ca. 16 Uhr, Verkehrsaufkommen mäßig, Wetter CAVOK.

Auf dem Tower am Arbeitsplatz Platzlotse (zuständig für Starts und Landungen, sowie für den Verkehr in der Kontrollzone) wird plötzlich festgestellt, dass die „Gegensprechanlage Digital“, auch Squawkbox genannt, zur Anflugkontrolle nach Langen nicht mehr funktioniert.

Die SSÜ vor Ort ist aufgrund des Feiertages mit nur einem Techniker besetzt. Dieser wird angerufen und sagt eine umgehende Fehlersuche zu.

Inzwischen wird bei weiteren Versuchen festgestellt, dass „nur“ die Verbindung nach Langen gestört ist. Die Verbindung innerhalb des Towers, sowie zur Abteilung Apron des örtlichen Flughafens funktioniert einwandfrei. Der ortsansässige Techniker kommt auf den Tower, überprüft die Gegensprechanlage vor Ort und telefoniert mit dem Techniker der SSÜ in Langen. Nach dessen Überprüfung der Baugruppe in Langen konnte man auf Technikerseite nicht feststellen ob der Fehler vor Ort, also im Tower oder im Center zu suchen sei, aber der Fehler im Tower (laut Techniker Center) wahrscheinlicher sei.

Der zuständige aufsichtsführende Lotse (AFL) bittet den Techniker, umgehend Reparaturmaßnahmen einzuleiten. Dieser erklärt jedoch, dass er im Zuge der Umorganisation der Technik keine Berechtigung (mehr) zur Durchführung von Arbeiten an diesem System habe. Jedoch wies er darauf hin, dass es eine Rufbereitschaft für diese Berechtigungsgruppe gibt. Hurra, die Lösung... dachten wir!

Als nämlich der AFL den Kollegen der Technik bittet die Rufbereitschaft anzurufen, antwortet dieser: „**Darf ich nicht!**“ Sekundenlange Totenstille und ungläubiges Erstaunen bei allen Anwesenden im Tower. Dann erklärt der Techniker, es gäbe ein Service Level Agreement zwischen der Technik und dem Betrieb. Dieses regelt auch die Alarmierung der Rufbereitschaft. Und da ist vorgesehen, dass nur der Techniker in der SSÜ Langen (mehr als 200 km entfernt!) den Techniker im Tower vor Ort beauftragen kann, die Rufbereitschaft zu alarmieren!

Na dann, sagte der AFL, ruf in Langen an und lass dich beauftragen.

**Gesagt, getan, doch wiederum kam es anders als alle dachten.**

Der Kollege in der SSÜ Langen weigerte sich die Alarmierung der Rufbereitschaft zu genehmigen, da für diesen Fall (de-

fekte Squawkbox) keine Alarmierung vorgesehen, sondern eine Reparatur laut Service Level Agreement erst am nächsten Werktag ab 6 Uhr vorgesehen sei. Danach verließ der Techniker wieder den Tower und begab sich zurück in die SSÜ/Tower.

Daraufhin wusste sich der AFL auch nicht mehr zu helfen und benachrichtigte telefonisch den Tower-Supervisor, welcher in der Niederlassung im Büro dienstlich zu Gange war.

Dieser kam auch kurze Zeit später in den Tower und ließ sich von allen Anwesenden auf den neuesten Stand bringen.

*Ganz nebenbei musste inzwischen jede Koordination mit Langen über die Telefonleitung abgewickelt werden, was natürlich einen erhöhten Zeitaufwand hervorrief.*

Der Supervisor telefonierte als erstes mit dem Techniker in der SSÜ/TWR, da er die ganze Geschichte so nicht glauben konnte. Danach rief er den Techniker der SSÜ Langen an, um so vielleicht noch ein Umdenken bei diesem Kollegen erreichen zu können. Allerdings erfolglos. Daraufhin führte er noch ein Telefonat mit dem Supervisor des Center Langens und bat diesen, doch mal mit dem dortigen Techniker zu reden und auf die Besonderheit der Situation hinzuweisen. Dieser rief dann auch kurze Zeit später wieder zurück und berichtete, dass er sich bei einem inzwischen leicht angesäuerten Techniker eine Abfuhr abgeholt habe, auch mit den Worten: „Ihr (Anm. der Betrieb) habt doch diese Servicevereinbarung gewollt und wissentlich unterschrieben. Dann müsst Ihr auch mit den Folgen leben.“ Er würde auf keinen Fall den Auftrag zur Alarmierung der Rufbereitschaft erteilen.

Inzwischen war mehr als eine Stunde seit dem Auftreten des Problems vergangen. Der verantwortliche Platzlotse erklärte dem Supervisor des Towers, dass der Verkehr nun allmählich zunahm und er bei weiterhin nicht funktionierender Squawkbox von der Anflugkontrolle eine erhöhte Staffelfung auf dem Endanflug verlangen werde, um den Verkehr weiterhin sicher abwickeln zu können.

Daraufhin kam es zu mehreren Telefonaten zwischen dem Supervisor Tower, Supervisor Center Langen sowie dem Techniker SSÜ Langen. Letztgenannter zeigte sich jedoch weiterhin unnachgiebig, woraufhin nach ca. einer weiteren halben Stunde die folgenschwere Entscheidung fiel: **Es muss gesteuert werden!**

Pflichtgemäß rief der Supervisor Tower daraufhin seinen Niederlassungsleiter zu Hause an, um diesen über die anstehende Steuerungsmassnahme zu unterrichten, nicht ohne den Hintergedanken dass dieser, bei angekündigter Steuerungsmassnahme und bevorstehenden Verspätungen für die Airlines, vielleicht dann den Auftrag zur Alarmierung der Rufbereitschaft geben würde. Doch auch hier kam es anders als erwartet. Da der Niederlassungsleiter diesem jetzt sehr hin-

derlichen „Service Level Agreement“ selbst durch seine Unterschrift zugestimmt hatte, könne und wolle er jetzt nicht entgegen der bestehenden Abmachung vorgehen, auch auf Kosten der nun unvermeidlichen Steuerung.

Inzwischen war es 17.30 Uhr geworden, der Verkehr hatte deutlich zugenommen, die Stafflung auf dem Final wurde erhöht und die Kommunikation zwischen Radar und Tower fand ausschließlich über Telefon statt.

#### **Plötzlich kam es zum unerwarteten Durchbruch.**

Der örtliche Techniker im Tower (obwohl komplett heraus aus dieser verzwickten Nummer) informierte seinen Teamleiter über die groteske Situation. Pflichtbewusst, denn „Melden macht frei“. Als dieser (zu Hause) erklärt bekam, dass inzwischen sogar gesteuert wurde, bewies dieser Kollege das notwendige Rückgrat und entschied seinen zuständigen Mitarbeiter aus der Rufbereitschaft holen zu lassen. Also erteilte er als Vorgesetzter seinem Mitarbeiter im Tower den entsprechenden Auftrag. Kurz danach setzte sich die nun endlich alarmierte Rufbereitschaft auch pflichtgemäß in Bewegung.

#### **Damit ist die Geschichte aber noch längst nicht zu Ende.**

Denn noch während sich dieser Mitarbeiter auf dem Weg zum

Tower befindet, funktioniert plötzlich, ohne Zutun eines Mitarbeiters (offizielle Version) die Gegensprechanlage wieder! Irgendeine überirdische Macht hatte wohl einsehen, nachdem sie sich, wohl ob des stattgefundenen Schildbürgerstreiches, ca. zwei Stunden kaputt gelacht hatte.

Wenige Minuten später versagte jedoch der Bildschirm des Bodenradars, somit hatte der alarmierte Mitarbeiter den Weg nicht umsonst angetreten und konnte sich dem neuen Problem widmen.

Kleine Anmerkung zum Schluss: Tage später habe ich auf Nachfrage (natürlich nur inoffiziell) erfahren, dass wohl nicht vorher angekündigte Arbeiten an der Gegensprechanlage durchgeführt wurde, die dieses Problem hervorriefen und ebenso (heimlich) wieder behoben wurden.

#### **Quo vadis Technik??**

## Termine FSTD Vorstand

### **Juli 2011**

05.07. – 06.07.2011	MOSAIC/MARC in Genf
12.07.11	FSTD-Vorstandssitzung
18.07.11	Satzungskommission

### **August 2011**

16.08.11	FSTD-Vorstandssitzung
23.08. – 24.08.2011	Tarifkommission

### **September 2011**

01.09.2011	Gemeinsame Vorstandssitzung BV, FSBD und FSTD
12.09.2011	FSTD-Vorstandssitzung
13.09. – 14.09.2011	MOSAIC/MARC in Nizza
15.09. – 16.09.2011	EASA-ATSEP Work Group in Reims
19.09.11	Revisionskommission
21.09.11	FSTD-Vorstandssitzung
22.09.11	FSTD-Fachbereichskonferenz
23.09.11	Bundesdelegiertenkonferenz
27.09. – 28.09.2011	EASA ATM.001



# „You are fired!“

**Vor 30 Jahren beendete der damalige US-Präsident Ronald Reagan einen Streik der Controllerorganisation PATCO, indem er die Streikenden auf die Straße setzte. Ganz abgesehen von der Tatsache, dass die Nachwirkungen dieses präsidentialen Gewaltakts bei der FAA heute noch zu spüren sind, wird dieses Ereignis auch als eine Zäsur in der amerikanischen Gewerkschaftsgeschichte gesehen.**



von  
Werner  
Fischbach

Im Vergleich mit ihren europäischen Kollegen waren die US Controller etwas spät dran, als sie 1968 ihren Berufsverband PATCO (Professional Air Traffic Controllers Organisation) mit der Unterstützung des Rechtsanwalts und Piloten F. Lee Bailey gründeten. Allerdings war die PATCO dann sehr schnell als es darum ging, auf ihre soziale Lage, die wenig praktikablen Vorschriften und die unzureichende technische Ausrüstung der amerikanischen Flugsicherung hinzuweisen. Bereits am 3. Juli 1968 rief sie zur „Operation Air Safety“ auf und forderte ihre Mitglieder auf, die von der FAA (Federal Aviation Administration) erlassenen Vorschriften hinsichtlich der „Separation Standards“ strikt einzuhalten. Was zu größeren Verzögerungen im amerikanischen Luftverkehr führte und nur die erste von weiteren von der PATCO initiierten Aktionen sein sollte. Die offizielle Reaktion seitens der Regierung sollte nicht lange auf sich warten lassen. 1969 wurde PATCO von der „US Civil Service Commission“ der Status einer Berufsorganisation aberkannt. PATCO wäre, so wurde festgestellt, eine Gewerkschaft.

Am 25. März 1970 rief PATCO ihre Mitglieder zu einem „Sick-Out“ auf, um gegen die – nach ihrer Sicht – unfaire Behandlung durch die FAA zu protestieren. Damit umging PATCO ein Bundesgesetz, nach welchem Gewerkschaften und Berufsorganisationen in Regierungsorganisationen zu streiken verboten war. Rund 2 000 Controller meldeten sich krank und erschienen nicht zum Dienst. Die FAA reagierte auf die „Sick-Outs“, indem sie verstärkt Managementpersonal einsetzte. Größere Verspätungen im amerikanischen Luftverkehr konnten damit allerdings nicht verhindert werden. Nach einigen Tagen schalteten sich einige Bundesgerichte ein und die Mehrzahl der Controller kehrte an ihren Arbeitsplatz zurück. Dennoch hatte die PATCO einen ersten Erfolg erzieht. Denn durch die „Sick-Out“ – Aktion war klar geworden, dass die amerikanische Flugsicherung an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen war. Der Regierung, sprich der FAA, blieb nichts anderes übrig als sich mit der PATCO an den Verhandlungstisch zu setzen. Um einige der Mängel bei der Flugsicherung zu beheben, beschleunigte der Kongress die Einrichtung

von automatisierten Systemen, aktivierte die Flugsicherungsakademie in Oklahoma City, erhöhte die Einstellungsrate von Nachwuchslotsen und hob, um den Beruf des Fluglotsen attraktiver zu machen, das Gehalt der Controller an.

## Der Streik von 1981

Im Jahr 1980 stand die Wahl eines neuen Präsidenten an, und es war abzusehen, dass der Amtsinhaber Jimmy Carter sich gegen seinen Herausforderer der Republikanischen Partei, Ronald Reagan, nicht durchsetzen würde. Wie die Teamsters-Gewerkschaft und der Pilotenverband US ALPA weigerten sich auch die PATCO, Jimmy Carter zu unterstützen. Dies mag zu großen Teilen durch das schlechte Verhältnis zwischen der PATCO und der FAA begründet worden sein, gegen das Jimmy Carter und seine Regierung nichts unternommen hatte. Deshalb hatte sich die PATCO für Ronald Reagan ausgesprochen. Mit einigem Grund. Denn am 20. Oktober hatte Reagan einen Brief an den PATCO-Vorsitzenden Robert Poli geschrieben. Dabei führte Reagan aus, dass er von seinen Mitarbeitern informiert worden war, dass die amerikanischen Flugreisenden wegen des Personalmangels, der unzumutbaren Arbeitszeiten und die veraltete Ausrüstung bei der Flugsicherung einer ungerechtfertigten Gefahr ausgesetzt worden war (*too few people working unreasonable hours with obsolete equipment has placed the nation's air travelers in unwarranted danger*). Und natürlich wusste Reagan auch, wer dafür verantwortlich war: die Regierung von Jimmy Carter. Reagan versprach in diesem Brief, dass er, sollte er zum Präsidenten gewählt werden, entsprechende Schritte einleiten würde, die Controller mit der modernsten Ausrüstung ausstatten und die Personalstärke und die Arbeitszeiten anpassen werde, um ein Maximum der öffentlichen Sicherheit zu erreichen. Wörtlich führte er aus: *„I will take whatever steps are necessary to provide our air traffic controllers with most modern equipment available and to adjust staff levels and work days so that they are commensurate with achieving a maximum of public safety. I pledge to You that my administration will work very closely with You to bring about a spirit of cooperation between the President and the air traffic controllers.“* Kein Wunder, dass die PATCO Ronald Reagan unterstützt hatte. Bei diesen Versprechungen.

Nachdem Reagan zum Präsidenten gewählt worden war, begannen im Februar 1981 Verhandlungen zwischen der FAA



→ Ronald Reagan am 3. August 1981: Entweder die Controller nehmen innerhalb von 48 Stunden ihre Arbeit wieder auf oder sie verlieren ihren Job.

Photo: Wikimedia

und PATCO, die eine Verringerung der Arbeitszeit von 40 Stunden in fünf Tagen auf 32 Stunden in vier Tagen, eine Erhöhung des Jahresgehalts um 10 000 US\$ und eine Pensionierung zu vollen Bezügen nach 20 Jahren Controllertätigkeit forderte. Die FAA bot eine kürzere Arbeitszeit und eine zehnprozentige Gehaltserhöhung für die Nachtschichten und für diejenigen Controller, die zusätzlich als Ausbilder eingesetzt waren, an. 95 Prozent der Gewerkschaftsmitglieder lehnten dieses Angebot ab, so dass PATCO am 3. August 1981 ihre Mitglieder zum Streik aufrief. Dabei war der PATCO schon klar, dass sie mit ihrem Streikaufruf gegen das Gesetz verstieß. Schließlich durften Staatsbedienstete nicht streiken. Allerdings hatten auch andere Organisationen wie die der Postangestellten oder die der Bundesdruckerei gestreikt, ohne dass sie dafür bestraft bzw. vor Gericht gezerrt worden waren. 85 Prozent, ca. 13 000 der 17 500 Fluglotsen folgten dem Aufruf ihrer Gewerkschaft.

Ronald Reagan, der sich gerne als harter und durchgreifender Präsident sah, schien sich an seine Wahlversprechen nicht mehr zu erinnern und bezeichnete den PATCO-Streik als Gefahr für die nationale Sicherheit (*peril to national safety*). Er berief sich auf ein Gesetz aus dem Jahr 1947 (Taft-Hartley Act) und forderte die Controller auf, zur Arbeit zurückzukehren. Lediglich 1 300 folgten der präsidentialen Aufforderung. Darauf forderte Reagan die Streikenden auf, ihren Dienst innerhalb von 48 Stunden wieder aufzunehmen. Andernfalls würden sie ihren Job verlieren. Gleichzeitig begann Verkehrsminister Drew Lewis, personellen Ersatz zu organisieren und Ausfallpläne (*contingency plans*) auszuarbeiten. Dabei ergriff er hinsichtlich des Air Traffic Managements auch Maßnahmen, die zuvor von der PATCO gefordert worden waren.

Innerhalb kürzester Zeit hatten etwa 5 000 PATCO-Mitglieder von der FAA eine Abmahnung erhalten und Bundesgerichte forderten die Gewerkschaftsführung auf, ihre Mitglieder wieder zur Arbeit zu schicken. Diese weigerte sich jedoch, dies zu tun und so ließen die Gerichte PATCO-Funktionäre verhaften und hinter Schloss und Riegel bringen. Selbst auf deutschen Fernsehkanälen war zu sehen, wie Controller in Handschellen abgeführt

wurden. Zusätzlich wurde die PATCO zu einer Strafe von einer Million US Dollar pro Streiktag verurteilt; die mit drei Millionen Dollar gefüllte Streikkasse wurde beschlagnahmt. Nachdem sich der größte Teil der Controller geweigert hatte, ihre Arbeit wieder aufzunehmen, setzte Präsident Reagan 11 345 streikende Controller am 5. August auf die Straße und verfügte, dass sie nie wieder eine Tätigkeit bei der staatlichen Verwaltung annehmen durften. Erst Bill Clinton hat diese Anordnung am 12. August 1993 aufgehoben; die FAA hat lediglich 850 der mehr als 11 000 gefeuerten Controller wieder eingestellt.

### Die Auswirkungen des Streiks

Die Auswirkungen des Streiks waren enorm. Rund 50 % der geplanten Flüge mussten aus Sicherheitsgründen gestrichen werden und große Fluggesellschaften wie Braniff, Eastern, American und TWA verloren nach ihren Angaben rund 30 Mio. US\$ pro Tag. Das ist nicht weiter verwunderlich. Zu jener Zeit wurden in den USA täglich etwa 14 000 kommerzielle Flüge mit rund 800 000 Passagieren durchgeführt, etwa 10 000 Tonnen Fracht wurden pro Tag mit dem Flugzeug befördert. Bei den Fluggesellschaften waren 340 000 Menschen beschäftigt. Nun waren sie gezwungen, einige davon zu entlassen und die Gehälter des Managements zu kürzen. Andere Sparten wie Bus- und Eisenbahngesellschaften sowie Autovermieter profitierten jedoch vom PATCO-Streik.

Allerdings konnten die Auswirkungen des Streiks durch den „Contingency-Plan“ der FAA minimiert werden. Rund 3 000 Wachleiter wurden als Controller eingesetzt und 900 Militärlotsen auf die Tower geschickt. 60 kleinere Platzkontrollstellen wurden geschlossen. Dass die Wachleiter und die Militärccontroller nicht über die entsprechenden Lizenzen/Berechtigungen verfügten und ihr Einsatz deshalb eigentlich illegal war, versteht sich von selbst. Aber dies interessierte weder die FAA noch die amerikanische Öffentlichkeit. Und Präsident Reagan schon gar nicht. Der orientierte sich an Calvin Coolidge, der einst als Gouverneur von Massachusetts die Nationalgarde eingesetzt hatte, um einen Streik von Polizisten zu brechen. Schließlich befand sich die Nati-

#### ATC Global Insight News

##### FAA Celebrates 75th anniversary of ATC

The FAA celebrates its 75th anniversary of federal air traffic control in the US in July 2011. Federal air traffic control began on July 6, 1936, when the Bureau of Air Commerce took over the operation of the first, army traffic control centers at Newark, Chicago and Cleveland. Faced with a growing demand for air travel, the 15 employees who make up the original group of controllers took radio position reports from pilots to plot the progress of each flight, providing no separation services. At the time, the fastest plane in the commercial fleet was the Douglas DC-3, which could fly coast-to-coast in about 17 hours while carrying 21 passengers. Since then, the air traffic system has expanded from three control centers to include 121 federal stand-alone airport traffic control towers, 132 towers for terminal area approach control, 29 stand-alone terminal radar approach controls and 21 en route traffic control centers. The number of controllers has grown from 15 to more than 15,000, a workforce that handles an average of 30,000 flights each day.

on nach Meinung des Präsidenten in Gefahr und Reagan zitierte Coolidge: „*There is no right to strike against the public by anybody, anywhere, any time.*“

Dass im Luftraum nicht alles so lief wie dies eigentlich einem „safe and orderly flow of air traffic“ entsprechen sollte, ist deshalb nicht weiter verwunderlich. Deshalb versuchte die FAA, die personellen Lücken so schnell wie möglich zu schließen. Die Kapazität der Flugsicherungsakademie in Oklahoma City, die in 21 Monaten normalerweise 1 500 Controller ausbildete, wurde erhöht. Nun sollten es 5 500 im selben Zeitraum sein. Nachwuchsprobleme gab es kaum. Innerhalb von vier Wochen hatten sich 45 000 Menschen bei der FAA beworben. Allerdings konnte das Ziel, innerhalb von zwei Jahren den erforderlichen Personalbestand bereitzustellen, nicht ganz erreicht werden. Darüber hinaus wirkt die Tatsache, dass die FAA innerhalb kürzester Zeit sehr viel Controller einstellen und ausbilden musste, bis heute auf den Personalsituation der US Flugsicherung. Denn die große Zahl von Controllern, die damals eingestellt und ausgebildet worden war, schickt sich heute an, in den Ruhestand zu treten. Die FAA hat also ein enormes Personalproblem.

Doch der Streik und das harte Durchgreifen Reagans hatte nicht nur für die PATCO Konsequenzen, sondern für die gesamte Gewerkschaftsbewegung. PATCO-Boss Robert Poli hatte sich verschätzt. Er war der Meinung, dass er (und seine Organisation) in der Lage wäre, den Luftverkehr in den USA zum Erliegen zu bringen und so seine Forderungen durchsetzen könne. Ganz abgesehen davon, dass Ronald Reagan auch Glück gehabt und sich in diesen turbulenten

Tagen kein Unfall ereignet hatte, hatte er auch ein ungeschriebenes Gesetz gebrochen. Dieses besagte, dass – obwohl es rechtlich durchaus möglich war – streikende Arbeitnehmer während eines Arbeitskamps nicht durch andere ersetzt werden. Dies war von den Arbeitgebern bis dahin als „nuclear option“ angesehen und noch nie angewendet worden. Nun wurde diese Praxis, streikende Arbeiter auf Dauer durch andere zu ersetzen, von den amerikanischen Arbeitgebern angewandt, um Streiks zu überstehen bzw. sie abzuwehren. Die Macht der Gewerkschaften war damit gebrochen und es sollte bis 1993 dauern, bis sie sich wieder gefangen hatten.

**Obwohl die PATCO inzwischen wieder auferstanden ist, so hat sie keine allzu große Bedeutung mehr. Seit 1987 vertritt die NATCA (National Air Traffic Controllers Organisation) die Interessen der amerikanischen Controller. Bei denen ist die PATCO bis heute nicht vergessen und Ronald Reagan hat bei den Controllern bis heute keinen allzu guten Ruf. Selbst bei denen, die während des großen Streiks noch gar nicht geboren waren. Dies zeigt ein Vorfall, der sich am „Washington National Airport“, der inzwischen nach Ronald Reagan benannt wurde, ereignet haben soll. Dort hatte der Pilot einer Cessna Citation den Towercontroller mit „Reagan Tower“ gerufen. Worauf dieser antwortete: „If You stop calling me `Reagan Tower`, I will stop calling You a Twin Cessna!“**



→ „We are on strike“ – Controller des Miami Towers im Ausstand  
Photo: Ron Palmer/PATCO

## Presse und Kommunikation

# Die ersten hundert Tage, oder der Sprung ins eiskalte Wasser

**Natürlich sind schon ein paar Tage mehr vergangen, seitdem ich vom Bundesvorstand im März zum Referenten für Presse und Kommunikation ernannt wurde. Trotzdem möchte ich heute, nachdem ich mich Euch im letzten Flugleiter vorgestellt habe, von dieser interessanten Anfangszeit berichten.**



von  
Matthias  
Maas

**April:** Meine erste Teilnahme an einer Bundesvorstandssitzung fand am 19. April 2011 statt. So im nach hinein betrachtet war ich ganz schön neugierig auf das, was mich da wohl erwarten würde. Ich kann aus verständlichen Gründen wenig über den Ablauf und die Inhalte dieser Sitzung berichten, möchte aber schon anmerken dass ich von allen freundlich empfangen wurde. Auch konnte

man ein wenig spüren, dass die Kollegen ganz froh darüber waren, dieses doch lange Zeit unbesetzte Vorstandsamt, wenigstens schon mal vorübergehend mit einem Referenten besetzt zu sehen.

So nebenbei half man mir die administrativen Dinge zu erledigen, wie zum Beispiel eine E-Mail-Adresse mit dazugehörigem Postfach einzurichten, eine eigene Mobilfunknummer anzulegen (welche schnell an Bedeutung gewinnen sollte), sowie mich möglichst schnell mit immens vielen Informationen aus allen Tätigkeitsbereichen der Gewerkschaft zu versorgen. Am Tag davor nahm ich an der AG Satzung teil, am Tag danach an der 2-tägigen Sitzung der Tarifkommission. Alles in allem 4 sehr interessante und lehrreiche Tage am Stück in Frankfurt, eine erste „Belastungsprobe für die Familie“, aber gut überstanden.

**Mai:** Der Mai fing sehr entspannt an. Es kam zu einem Treffen mit dem Bundesvorstand M. Schäfer und unserem Chefredakteur Bernd Bockstahler. In ungezwungener und netter Atmosphäre haben wir uns einige Stunden, neben anderen Themen, auch darüber ausgetauscht wie dieses Amt „Presse und Kommunikation“ von mir ausgefüllt werden kann und soll. Auch über eine mögliche Art und Weise von Schulung und Fortbildung, um in dieses Amt hineinzuwachsen, wurde gesprochen, nicht wissend, dass wenige Wochen später alle diese Pläne Makulatur sein würden. An der BV – Sitzung im Mai konnte ich leider aufgrund eines länger schon geplanten Urlaubes nicht teilnehmen.

**Juni:** Eigentlich schon zum Ende Mai, aber vor allem Anfang Juni, kam die Sache ins Rollen. Die allgemeine Presse bekam so langsam mit, dass es am Langener Campus rumorte, und wurde – auch durch die Veröffentlichungen der DFS – auf ein drohendes Scheitern der Tarifverhandlungen „Vergütung

und Eingruppierung“ aufmerksam. Und schon konnte man in der Presse von „geldgeilen Lotsen“ und unvorstellbaren Gehältern lesen. Zu diesem Zeitpunkt kam meine neue Mobilfunknummer ins Spiel. Es fing ganz harmlos an. Plötzlich war da der Hessische Rundfunk, der mal gerne aus Gewerkschaftssicht informiert werden wollte, ob Streiks zur Ferienzeit drohten und ob wir ein Radiointerview machen könnten. Daraus entwickelte sich im Laufe der nächsten Tage, bis zur Bekanntgabe der Einleitung der Urabstimmung, eine regelrechte Medienlawine. Ich kann gar nicht mehr sagen, wie viele Stunden ich telefoniert habe, aber selbst da wusste ich noch nicht, dass es sich erst um die „Spitze des Eisberges“ handelte.

Anfang Juni gab es eine gemeinsame Sitzung des Bundesvorstandes mit allen Fachbereichsvorständen und dann kam die dritte Juniwoche.

Es begann mit der Sitzung der Tarifkommission am 15.06.11, auf der das Scheitern der Tarifverhandlungen VTV/ETV festgestellt wurde und auf der ebenfalls der Antrag auf Einleitung von Arbeitskämpfmaßnahmen an den Bundesvorstand gefasst wurde.

Schon am nächsten Tag hatte sich der Bundesvorstand damit zu befassen, und auch die Medien waren plötzlich sehr interessiert an dem Thema, denn theoretisch hätte der BV auf dieser Sitzung auch ohne Urabstimmung schon zum Streik aufrufen können. Also warteten alle gespannt auf eine Entscheidung. Das Handy klingelte fast ununterbrochen und wurde deshalb während der Sitzung von Veronika „betreut“, zwei Kamerateams hatten sich schon für Aufnahmen angekündigt, und zig Radiosender warteten auf Rückruf, jeder wollte der erste sein. Als die Entscheidung des BV gefallen war und eine Urabstimmung ins Haus stand, ging alles ziemlich schnell. Die nächsten 4 Stunden waren ausgefüllt von Telefonaten mit der Presse, Radiointerviews und 2 Stellungnahmen vor der Kamera. Am Abend war ich soweit, dass ich das Handy erst mal bis zum nächsten Morgen ausgeschaltet ließ.

**Juli:** Die nächsten Wochen, bis zum Ende der Urabstimmung war das Medieninteresse mal größer mal kleiner, jedoch

kein Tag ohne Telefonate und so ganz nebenbei das eine oder andere Schreiben als Antwort auf die Informationspolitik der DFS an die Mitarbeiter.

**August:** Was für ein Auftakt. Am 1. August die von der Öffentlichkeit nun sehr interessiert verfolgte Auszählung der Urabstimmung. **Und dann so ein Ergebnis.**

Nicht nur ein grandioser Rücklauf, nein auch noch die überwältigende Zustimmung unserer Mitglieder. Zugegeben, die DFS hatte in den letzten Wochen auch „alles dafür gegeben“ den Mitarbeitern die Entscheidung leicht zu machen. **Danke dafür!** Aber vor allem danke an alle Mitglieder für dieses eindeutige Votum, welches dem BV natürlich unheimlich den Rücken stärkte und auch mir das Argumentieren gegenüber den Medien einfacher machte.

Ich kam an diesem Tag noch zu meiner ersten Pressekonferenz sowie vielen weiteren Medienanfragen, und spät abends fiel ich total „leer“ ins Bett. Am nächsten Tag ging das so weiter, und am Nachmittag fand schon die nächste Pressekonferenz statt. (Inzwischen waren wir ja schon fast geübt darin)

Wir kündigten den ersten flächendeckenden Streik in der Geschichte der DFS in Deutschland an. Daraufhin brachen alle Dämme.

Man kann kaum beschreiben, was die nächsten 8 Tage bis zum Anrufen der Schlichtung durch die DFS alles los war. Die Art und Weise wie die DFS **„verantwortungsvoll mit Passagieren, Fluggesellschaften und Flughäfen sowie schützend für die Mitarbeiter vor den Folgen eines Streiks“** umging, wäre eine weitere Story wert und müsste mal konkret hinterfragt werden.

Die Medienarbeit war alleine nicht mehr zu bewältigen. An dieser Stelle meinen herzlichsten Dank an alle, die mir bei dieser Arbeit geholfen haben, vor allem den Vorständen und Dirk Vogelsang, KBB und das gesamte Presseteam sowie Veronika und Marina in der Geschäftsstelle, die eine famose Arbeit geleistet haben und die wie ich versucht haben, Aufklärung in der Öffentlichkeit zu betreiben, um gegen die, rein aufs monetäre bezogene, Hetzjagd auf Fluglotsen anzukämpfen. Dies ist uns, von der reinen Boulevardpresse mal abgesehen, irgendwann wenigstens teilweise gelungen, und seit dem grandiosen Sieg vor Gericht (warum die DFS behauptet, Sie hätte zweimal gewonnen, verstehe ich immer noch nicht) wird die Täter-/Opferrolle immer mehr auch zu unseren Gunsten hinterfragt.

**Nicht unerwähnt lassen möchte ich die vielen Beleidigungen, Drohungen bis hin zu Morddrohungen, welche in dieser Zeit per Telefon und E-Mail an viele Kollegen gingen und bei mir speziell nicht mehr zu zählen waren. Besonders perfide fand ich Drohungen gegenüber Familienangehörigen, wahrlich keine leichte Situation, jedoch immerhin mit dem positiven Nebeneffekt mal in einer Woche 4 Kilo abzunehmen.**

Aber auch an dieser Stelle habe ich sehr viel Solidarität von vielen Mitgliedern erfahren, man bot mir und meiner Familie Unterkunft, ein Kollege hat sich als Chauffeur angeboten, um bei dem ganzen Reisetress auch mal ein Auge schließen zu können. Dafür und für alle anderen guten Tipps an dieser Stelle nochmal ein herzliches **„Danke schön“**.

Allerdings möchte ich noch erwähnen, dass wir außer dem Sieg vor Gericht bislang noch keines unserer Ziele erreicht haben. Es gilt, nun einmal tief durchzuatmen, die Schlichtung abzuwarten und auf ein faires und gutes Ergebnis zu hoffen.

Denn sollte die Schlichtung negativ verlaufen, beginnt die komplette Maschinerie wieder anzulaufen. Aber auch dann erhoffe ich mir die gleiche Unterstützung von Euch allen wie zuletzt. Aber ich bin mir sicher, dass dies so sein wird, denn ich glaube, so geeint wie in den letzten Wochen war die GdF schon lange nicht mehr.

**Herzlichst,  
Matthias „Matze“ Maas**

**WEIßMANTEL & VOGELSSANG**  
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 Weißmattel*

\* Fachanwälte für Arbeitsrecht  
\*\* Fachanwälte für Familienrecht  
\*\*\* Fachanwalt für Sozialrecht

<b>BREMEN</b> Langenstraße 68 28195 Bremen Tel.: (04 21) 960 99-0 Fax: (04 21) 960 99-11	<b>FRANKFURT AM MAIN</b> Am Hauptbahnhof 8 60329 Frankfurt / Main Tel.: (069) 24 00 66 66 Fax: (069) 23 80 26 53
--	--

E-Mail: [ww@kanzlei-ww.de](mailto:ww@kanzlei-ww.de)  
Internet: [www.kanzlei-ww.de](http://www.kanzlei-ww.de)

## Statement der Solidarität

Viel wurde in den letzten Tagen und Wochen über den Streik geschrieben und veröffentlicht. (s. auch diese Ausgabe des „flugleiter“.) Zumeist waren es aufgebrachte Urlauber, die vermeintlich mehr oder minder von einem Streik betroffen gewesen wären. Es war eine geschickt eingefädelte Pressekampagne. Zunächst wurde mit dem Streik in der Urlaubssaison und möglichen Flugverschiebungen Stimmung betrieben, anschließend kam die Neidkampagne – nicht zuletzt durch einen total fehlinformierten Verkehrsminister zum Tragen. Es schien so als würden die sachlichen Fragen kaum einen interessieren. Je länger jedoch die ganze Debatte um die Forderungen der GdF andauerte, desto mehr Medien berichteten über die wahren Hintergründe des Tarifkonflikts, die Sachlichkeit nahm täglich zu.

Piloten (von allen namhaften Fluggesellschaften) gaben auf den Funkfrequenzen ihre Sympathiebekundungen bekannt. Die Vereinigung Cockpit erklärte sich mit der Zielsetzung der GdF verbunden. Stückweise kam mehr und mehr Verständnis auch in der Presse zum Tragen – spätestens wenn man erfuhr, wie die tägliche Überstundensituation ist und welche „Freizeitwerte“ der Beruf des Fluglotsen denn tatsächlich hat.

Mit den Streikaufrufen des Vorstandes der GdF kam es aber auch innerhalb der Mitgliedschaft zu einem gewaltigen

Ruck. Sei es nun, dass das Ergebnis der Urabstimmung viele wachrüttelte, sei es dass sich durch den Streikaufruf eine eigene Dynamik entwickelte. Fortan liefen in der Geschäftsstelle viele Streikbekundungen von Mitgliedern auf. Jede GdF-Untergruppe hatte plötzlich einen Zusammenhalt, und die Vorbereitungen zum Streik wurden von allen Mitgliedern getragen. Ständige Status-Reports aus den Untergruppen von allen deutschen Airports und aus den Centern zeigen auf, dass die Belegschaft der DFS tatsächlich hinter dem Streikaufruf der GdF gestanden hat. Dieses schon fast sagenhafte Zusammengehörigkeitsgefühl ist, so darf man vermuten, durch die verschiedensten Auftritte der DFS-Geschäftsführung, gewachsen.

Feststellen darf man aber auch, dass die einseitige Berichterstattung der DFS – intern wie extern – der GdF erneut einen Mitgliederzulauf bescherte. Auch das Aussitzen der Tarifverhandlung bis hin vor das Landesarbeitsgericht brachte der GdF weit mehr Verständnis ein. Fluggesellschaften wie Flughäfen waren auf das Verhandlungsgeschick der DFS ebenfalls nicht gut zu sprechen. Bei dem ein oder anderen wuchs auch hier die Wut auf die DFS, zumal großflächig ein Mehr an Personal aufgeboten werden musste, um eventuell gestrandete Passagiere zu betreuen oder um Flüge rechtzeitig vor Streikbeginn in die Luft zu bringen.

## Letzte Dash-8-300 bei AUA ausgemustert

Nachdem das Management von Austrian Airlines (AUA) zu der Meinung gekommen war, dass Regionalflugzeuge mit 50 und weniger Sitzen nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben wären und als erste die CRJ200 Regionaljets ihrer Tochter Austrian Arrows bzw. Tyrolean Airways ausgemustert worden waren, mussten konsequenterweise auch die Dash-8-300 die Flotte verlassen. Sie boten wie die CRJ200-Jets Platz für 50 Passagiere. Am 30. Juni wurde die letzte Maschine mit dem Kennzeichen OE-LTO und dem Taufnamen „Kufstein“ ausgemustert und in die USA überführt. Dort hat wird sie nun ihren Dienst bei CommutAir versehen. Commut Air operiert als „United Express“ im Auftrag von United Airlines.

Insgesamt 22 Exemplare der Dash-8 wurden von Tyrolean Airways betrieben; zuletzt waren sie für Austrian Arrows innerhalb Österreichs und auf regionalen Strecken eingesetzt worden. Die erste Maschine (OE-LLV) war am 18. Oktober 1991 an Tyrolean ausgeliefert worden. Sechs Jahre später wurde sie an Piedmont Airlines verkauft. Die letzten beiden Dash-8-300 (OE-LTO und OE-LTP) waren erst im Jahr 2000 beschafft worden. Allerdings ist die Ära der Dash-8 bei der AUA bzw. bei Austrian Arrows noch nicht beendet. Derzeit stehen 14 Dash-8-Q400 im Dienst, die letzten drei Maschinen sind erst im letzten Jahr übernommen worden.

Wefis

➔ Am 30. Juni wurde die letzte Dash-8-300 bei AUA ausgemustert. Hier ein Exemplar in den Farben von Tyrolean Airways. Photo: Harald M. Helbig



## DFS und GdF-Mitglieder



**DFS** Deutsche Flugsicherung

Dieter Kaden  
*Vorsitzender der Geschäftsführung*

6. Juni 2011

Sehr geehrte

Sie werden sicherlich überrascht sein, dass ich Ihnen heute – ebenso wie allen anderen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern - persönlich schreibe. Es ist eine besondere Situation, die mich dazu veranlasst – eine Situation, in der es um die Zukunft der DFS geht. Die laufenden Tarifverhandlungen zum Eingruppierungs- und Vergütungstarifvertrag erfüllen mich mit Sorge. Beide Verträge wurden von der GdF zum 31. Mai gekündigt. Für den gleichen Zeitpunkt war auch vereinbart, die Validierung zum Belastungsausgleich abgeschlossen zu haben. Aber wir kommen keinen Schritt voran.

Vor 19 Jahren habe ich mit vielen von Ihnen im Rahmen der Organisationsprivatisierung die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH gegründet. Es war unser gemeinsamer Gründungskonsens, ein attraktives privatrechtliches Unternehmen zu schaffen und die Behördenzeit mit ihren damaligen Schwächen hinter uns zu lassen – für neue Leistungsanreize, klare Führungsstrukturen, eine leistungsgerechte Bezahlung, höhere Flexibilität, mehr Freiräume im Interesse unserer Kunden und Mitarbeiter.

Von diesen Prinzipien unserer „Privatisierung“ verabschiedet sich die Gewerkschaft gerade. Mit ihren Forderungen zum Eingruppierungstarifvertrag verlangt sie eine Rückkehr zu Laufbahn- und Senioritätsprinzipien, wie sie einst im Beamtenverhältnis üblich waren - selbstverständlich aber bei Vergütungen auf dem hohen Niveau der freien Wirtschaft. Diese Forderungen, verbunden mit der Forderung nach einer weitgehenden Abschaffung des AT-Vergütungssystems, führen dazu, dass vom COS bis zum Leitenden Angestellten fast alle Führungskräfte in den Tarifbereich eingegliedert werden. Diese Strukturen verwehren allen leistungswilligen Mitarbeitern berufliche Aufstiegs- und Weiterentwicklungschancen.

Die GdF-Positionen stehen im Widerspruch zu all dem, was die DFS erfolgreich macht. Sie rühren an den Grundfesten einer auf Leistung, Service und Entwicklung ausgerichteten DFS. Meine Kollegen und ich, in unserer Verantwortung für die Zukunftssicherung Ihrer Arbeitsplätze, werden dies nicht zulassen.

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
 Unternehmenszentrale  
 Am DFS-Campus  
 63225 Langen

Telefon 06103 707 - 4000  
 Telefax 06103 707 - 4095  
 E-Mail dieter.kaden@dfs.de  
 Internet www.dfs.de

Sitz der Gesellschaft: Langen/Hessen  
 Amtsgericht Offenbach/Main, HRB 34977  
 Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
 Prof. Klaus-Dieter Scheurl

Geschäftsführer:  
 Dieter Kaden (Vors.),  
 Ralph Riedle,  
 Jens Bergmann



**DFS** Deutsche Flugsicherung

Dieter Kaden

*Vorsitzender der Geschäftsführung*

2

Unverständlich ist auch, dass die Gewerkschaft vor den europäischen Realitäten die Augen verschließt. Bereits ab 2012 haben die europäischen Entscheidungen zur Einführung des Leistungssystems für die Flugsicherungen Europas rechtliche Gültigkeit. Selbst wenn wir die Leistungsvorgaben für nicht sofort erreichbar halten, dürfen wir uns nicht verweigern, sondern müssen unser Bestes geben. Das Budget wird in der Regulierung vorgeschrieben, die Gebühren müssen danach jährlich deutlich sinken, und Flugsicherungen, die die Vorgaben zu Sicherheit, Dienstleistungsqualität und Kosten deutlich verfehlen, laufen Gefahr, unter den Druck von Kunden, Politik und Öffentlichkeit zu geraten.

- Leider ignoriert die GdF in den Verhandlungen diese europäischen Verordnungen ebenso wie unsere eigenen operativen Herausforderungen: Personalengpässe – euer Problem; Beibehaltung der Mehrarbeit für eine begrenzte Zeitspanne und gegen gutes Geld – kommt nicht in Frage; Regulierung aus Brüssel, begrenztes Budget, Gebührensenkung – kommt von Fachfremden und muss daher nicht eingehalten werden. So hören wir es leider ständig von der Gewerkschaft.

Gleichzeitig weigert sich die GdF, über unsere Angebote überhaupt zu verhandeln. Selbst für eine freiwillige Mehrarbeit über 80 Stunden hinaus gibt es keine Verhandlungsbereitschaft. Das Angebot der DFS wird zurückgewiesen, „weil es den von der Tarifkommission der GdF aufgestellten Forderungen weder im Volumen noch hinsichtlich der Laufzeit auch nur ansatzweise entsprach“. Eine Gewerkschaft, für die Verhandeln heißt, genau das zu bekommen, was sie fordert, hat offensichtlich kein Interesse an einer Sozialpartnerschaft und schon gar nicht an einer Mitverantwortung für das Unternehmen.

- Sie alle tragen mit Ihrem Engagement und Ihrer Begeisterung zur herausragenden Reputation der DFS bei. Diese geht aber verloren, wenn wir nicht sehr schnell die bestehende Verspätungssituation verbessern, alles versuchen, die europäischen Vorgaben zu erfüllen - und dies bei Arbeitsbedingungen, die es der DFS ermöglichen, die besten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten.

Ich bitte Sie auch im Namen meiner Kollegen herzlich, die bisherige gemeinsam gestaltete Erfolgsgeschichte unseres Unternehmens auch gemeinsam weiterzuschreiben. Bitte denken Sie daran: Der europäische Zug nimmt weiter Fahrt auf und die DFS darf nicht abgehängt werden. Ich bin zuversichtlich, dass wir mit Ihrer Unterstützung die Hemmnisse beseitigen können und eine erfolgreiche europäische Zukunft vor uns haben. Wir alle sind doch stolz darauf, in einem Unternehmen zu arbeiten, das auch in Zukunft zu den Besten in Europa gehören soll.

- Im Sinne unserer offenen Unternehmenskultur habe ich Ihnen diesen Brief geschrieben.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr

## DFS und GDF-Mitglieder

Jörg-Peter Knoff  
Auf dem Damm 32  
28844 Weyhe

13.06.2011

DFS GmbH  
Herrn Dieter Kaden  
Vorsitzender der Geschäftsführung

63225 Langen

### Ihr Schreiben vom 06.06.2011

Sehr geehrter Herr Kaden.

Ja, ich war überrascht, dass Sie mir persönlich schreiben. Zumal zu diesem Zeitpunkt; hätte ich im Rahmen einer von Ihnen beschworenen offenen Kommunikationspolitik, auch unter dem Einfluss von Leadership and Performance, in unserem Unternehmen doch schon zu vergangenen und bestehenden Problemen gerne eine sachliche Erklärung aus der Führungsebene erhalten. Es geht mir hier nicht um Schuldeingeständnisse, sondern um eine klare Darlegung des Geschehenen, vielleicht auch unter dem Fokus des unternehmerischen Handelns, das sich im Nachhinein als falsch betrachtet darstellte.

Nicht überrascht war ich dann über den Inhalt und die Art der Darstellung. Dieser entspricht in seinem Stil des Weglassens, des Verkürzens und der Art der Diffamierung des Sozialpartners GdF genau der, im Moment, zelebrierten Verhandlungsführung in den Tarifverhandlungen. Auch werden leider nicht gemeinsame Wege gesucht oder belastende Faktoren (Personalentwicklung, PersSteuTV etc.) objektiv dargestellt. Stattdessen hoffen Sie durch die Beschwörung eines in vielen Bereichen nicht mehr vorhandenen Wir-Gefühls und der Darstellung einer destruktiven Gewerkschaftsarbeit darauf, von eigenen Fehlern ablenken zu können.

Mit der Privatisierung wollten Sie die „damaligen Schwächen“ hinter uns lassen. Keine Schwäche der Behörde war für mich ein stets ausreichender Personalkörper in den operativen Diensten und die unumstößliche Wertigkeit von Safety an erster Stelle.

Die Forderungen zum ETV verwehren niemanden berufliche Aufstiegs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten und zeigen u.a. am Thema Senioritätsprinzip auch bei der Lufthansa hervorragende Ergebnisse.

Wenn Sie Personalengpässe (nett formuliert bei nahezu 600 fehlenden Lotsen) verringern, vorhandenes Personal wertschätzen (Mitarbeiterhandbuch: „Der Mitarbeiter ist das höchste Gut“), die deutsche Flugsicherung in Tarifverhandlungen nicht nur durch Juristen und Betriebswirtschaftler vertreten lassen und den Blick wieder mehr dem Kerngeschäft Flugsicherung zuwenden, sollte eine europäische Regulierung niemandem Angst machen. Ein starker Aufwuchs des Personalkörpers im administrativen Bereich, eine Entfernung der Führungskräfte aus dem operativen Bereich (z.B. Zulassung SV), das Unterbreiten von konditionierten Tarifangeboten und eine Entwicklung von Sicherheitsdienstleistungen hin zum, auf Gewinnmaximierung ausgelegten, Wirtschaftsunternehmen ist der falsche Weg.

Hoffen Sie bitte nicht auf eine heilende Wirkung durch Ihren Brief. Zeigen Sie in Ihrem zukünftigen Handeln als Sozialpartner und in der Wertschätzung Ihrer Mitarbeiter, dass wir einen gemeinsamen Weg gehen wollen.

Dann vielleicht wird sich im operativen Dienst wieder das Wir-Gefühl einstellen und die Bereitschaft zurückkehren, mit dem beschworenen Engagement schwierige Zeiten zu bewältigen.

Mit freundlichen Grüßen

Jörg-Peter Knoff, CC/FN-N

## Wenn der Briefträger zweimal klingelt...

Nach 16 Jahren erhielt ich im Juli einen persönlichen Brief, vom Vorsitzenden der Geschäftsführung unterschrieben und im August einen zweiten von der Geschäftsleitung in Gänze, der, wie ich annehme, wohl auch ohne Unterschrift gültig ist.

Was ist nur passiert? In all den Jahren habe ich Informationen der Geschäftsführung doch nur über Fax, interne Publikationen oder durch die hiesige Leitung erfahren.

Das fing kurz nach der Organisationsprivatisierung an. Fax 400, so hieß die erste unangenehme Information. Die DFS hatte zu viel Personal an Bord. „Ach was!“; ist man heute geneigt zu sagen. 400 Mitarbeiter waren über. So haute man Vorruhestandsangebote raus, was das Zeugs hielt. Ein paar Wochen später machte man Technikern das Angebot, im kürzlich angetretenen Vorruhestand für ein angemessenes Entgelt wieder für die Firma zu arbeiten. Man hatte sich ein wenig mit den Personalzahlen verrechnet; es fehlten Techniker für die laufenden Arbeiten...

Damals hat man über so etwas noch milde gelächelt, damals...

Es folgte IQM, ein Quality Management der besonderen Art. Man zählte alle Arbeiten prozentual zusammen und hatte hinterher, man glaubt es kaum, Mitarbeiter über. In Hannover traf es Techniker vom Deister. Die Redewendung „über den Deister gehen“ kommt eben nicht von ungefähr.

Eine für Personal zuständige höhere Führungskraft, (der Name tut nichts zur Sache) ließ sich zur folgender Formulierung hinreißen: „Isch habe 170isch Lotsen zu viel, bundesweit!“. Also fuhr man die Kapazität der Schule auf 5 Auszubildende herunter. Eigentlich sollte sie geschlossen werden, aber man wollte auf Nummer Sicher gehen...

Ein knappes halbes Jahr später fehlten übrigens dieser Führungskraft (und leider nicht nur ihr) bundesweit 180 Lotsen. Selbstredend, dass diese Lücke von 350 Mitarbeitern (Mind the Gap) nicht nur nicht erklärt wurde, es hatte auch für den guten Mann keine Konsequenzen. Er durfte ein paar Jahre später in Bremen nach eifelaner Gutsherrenmentalität wirken und versuchte die dortige Personalmisere in den Griff zu bekommen. Eine ganz andere Art des Verursacherprinzips.

Die APP-Verlagerung wurde wichtig, weil diese Synergieeffekte mitgenommen werden mussten; denn die nunmehr „nur noch APP-Lotsen“ würden im Center ihre Vollzulassung erwerben. Schaut man sich an, was daraus geworden ist (und nicht nur wegen des Doppelumzugs der Stuttgarter und Nürnberger Kollegen) mag man überhaupt nicht mehr lächeln.

OIZ. Der optimierte Istzustand. Da müssten doch wohl noch am Ende ein paar Mitarbeiter über sein?

Ach ja, der Mitarbeiter ist zwischenzeitlich zum Kostenfaktor geworden oder im verächtlichen Managersprech zum Voll- bzw. Teilzeitäquivalent verkommen.

Nun heißt der DFS Sinnspruch im Mitarbeiterhandbuch:

Der Mitarbeiter ist Mittel **PUNKT**.

Während dessen werden in den Kontrollzentralen fleißig Jahr für Jahr die Besetzungszeiten dem Personal angepasst; schöngerechnet statt schön gerechnet.

Nach dem „11. September 2002“ gesellte sich zum Desert Storm 2 auch noch SARS. Der Flugverkehr bricht zusammen, es darf sich ernsthaft Sorgen gemacht werden. Wieder geht es der Schule an den Kragen. Panik. Der Flugverkehr erholt sich rasch, die DFS mit Hilfe des amerikanischen Steuersparmodells ebenfalls.

Die Personalsituation im FVK leider nicht. Im Gegenteil. Zwar werden die Ausbildungszahlen an der Schule wieder hochgefahren – aber es dauert immer so lange, bis man es in den Centern merkt.

Eigentlich müssten die Verantwortlichen nun zum zweiten Male lernen, dass herunter fahren leichter geht, als wieder hochfahren. Vielleicht kommt daher eine der Lieblingsführungsformulierungen: „Wir müssen das unterbrechen!“

Und es wird nicht besser, im Gegenteil. Zu allem Übel wird das Personalminus bei BSK und NdC vom abgehenden an den aufnehmenden Standort mitgenommen. Eine andere höhere Führungskraft prägt den Begriff vom „gesunden Personalminus“ (so lange jeder 150 Mehrarbeitsstunden machen muss). Außerdem müssen die Rückkehroptionen aus den Sozialplänen umgesetzt werden.

Und dann sollen wir endgültig und richtig privatisiert werden. Große Träume vom Share Holder Value werden geträumt, der Wert des Unternehmens berechnet. Nun profitiert die DFS von ihren Rechenkünstlern. Die DFS wird rank und schlank gemacht, schließlich will man dem Bräutigam gefallen und unbedingt ins noch so enge Brautkleid passen. Diese „mitGift“ entwickelt in den nächsten Jahren ihre ungesunde Wirkung. Denn logischerweise wird am Personal gespart, die Schule (na, richtig) wieder mal (fast) geschlossen.

Schließlich, was schon zweimal falsch war, kann doch beim dritten Mal nicht wieder falsch sein, oder? Beim Roulette ist dies auch eine eben so teure wie irriige Annahme.

Herr Köhler, damals amtierender Bundespräsident, verweigerte die Unterschrift und ließ den nassen Traum seifenblasig platzen.

Und nun? Zwischenzeitlich etablierte sich eine Gewerkschaft. (Ließ sich irgendwann leider nicht mehr geschäftsführungsmäßig verhindern.) Und diese böse Gewerkschaft zwang der Geschäftsführung einen solchen Belastungsausgleich auf, dass dieser erst jetzt klar wurde, wie viel Personal ihr wirklich fehlt.

Und nun will diese Gewerkschaft nach mehrjähriger Übergangsfrist wie tarifvertraglich festgelegt nur noch 80 Mehrarbeitsstunden zulassen, und lehnt die von der Geschäftsführung so vorsorglich fürsorglich berechnete und kapazitätserhöhende dringend erforderliche Erhöhung von 150 auf 250 Stunden in besonders hochbelasteten Bereichen ab.

Eigentlich ist die Gewerkschaft an allem schuld.

Managementfehler sind schließlich keine gemacht worden, denn wer hätte denn ahnen sollen, dass der Flugverkehr weiter so steigen würde?

Endlich habe ich den Begriff des „change Management“ verstanden.

Anmerkung:

Wir sind in den letzten Wochen näher zusammen gerückt und das wird in den nächsten Jahren wohl auch anhalten. Ich gebe zu, dass ich diese Solidarität (tschuldigung!) nicht mehr für möglich gehalten habe. Pflichten müssen erfüllt, Rechte verteidigt bzw. erkämpft werden (Binsenweisheit, dennoch praktisch erlebt). Die Jüngeren haben verstanden, dass nicht alles selbstverständlich ist und von alleine kommt.

Eine starke Gewerkschaft ist unerlässlich. Wer das immer noch nicht verstanden, hat den Schuss nicht gehört und wird ihn wohl nie wahrnehmen.

Also, bitte eintreten. Denn es gibt welche, die wohl aus den letzten Wochen keine Konsequenzen ziehen werden.

Der Briefträger wird wieder klingeln!

## Minister Ramsauer

# Der Minister, DIE LINKE und die dritte Hauptsünde.

von Roman Glöckner

Nehmen wir einmal an, wir wüssten nicht, welcher Partei Dr. Peter Ramsauer angehört und müssten nach seinen Äußerungen zum Tarifkonflikt DFS – GdF herausfinden, wo der Herr Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung seine politische Heimat hat. Welches Ziel könnten wohl arg überzeichnete Äußerungen in Funk und Fernsehen haben, wo über Gehälter und Urlaubstage einer bestimmten Berufsgruppe schwadroniert wird. Wir gelangen erst mal recht schnell zum Begriff „Neid“, der beim Medienkonsumenten geweckt werden soll, wenn er die vom Minister genannten Zahlen mit den eigenen vergleicht.

So nehme ich mir seit langem mal wieder meinen arg verstaubten Brockhaus aus dem Regal und erfahre, Zitat: „Neid ist eine von Missgunst bis Hass reichende Gesinnung gegen einen Menschen wegen seines Wohlergehens oder wegen Werten, deren Besitz dem Neider nicht gegeben ist ... In der traditionellen christlichen Lehre zählt der Neid zu den sieben Hauptsünden.“ Somit wird der Minister wohl kaum Mitglied einer Partei sein, die ein „C“ wie „christlich“ im Namen trägt.

Ein weiterer Begriff, der sich einem aufdrängt, wenn man sich die Statements des Herrn Ramsauer reinzieht, ist der „Populismus“. Was sagt mein Brockhaus dazu? „Opportunistische, oft demagogische Politik, die darauf gerichtet ist, durch Überzeichnen ... die Zustimmung der Massen ... zu gewinnen“ – OK, passt. Ich hab schon ein Gefühl in welche Richtung es gehen könnte.

Quintessenz der Ergüsse des Ministers ist es offensichtlich mitzuteilen, dass es der Lotsenschaft monetär und sozial so gut gehe, dass sie keine Zuwächse verdienten, sondern eher was abgeben könnten. Aha, das sieht dann ganz nach „Egalitarismus“ aus: „Eine ethische, politische, ökonomische oder sozialpolitische Position, die durch Herstellung von Gleichheit die Widersprüche einer Gesellschaft aufzulösen versucht.“

Ich hab's! Der gelernte Müller muss in „DIE LINKE“ sein – kommunistische Plattform. Da verwette ich meine 150.000 EUR Gehalt und arbeite in meinen 50 Tagen Urlaub freiwillig als Fakten-Rechercheur im Dienste des Ministers.

Aber mal Spaß beiseite – was treibt den Mann, sich mit solchen Diffamierungen über Mitarbeiterinnen/er einer Firma, deren oberster Dienstherr er selber ist, an die Öffentlichkeit zu wenden? Puren Populismus könnte man zu Wahlkampfzeiten vermuten, um an den Stammtischen von Hof bis Berchtesgaden noch ein paar Stimmen einzusammeln. Nun haben wir aber derzeit keinen Wahlkampf. Meine Vermutung ist, dass ihm die kleine, aber schlagkräftige GdF, genau wie die „Gewerkschaft der Lokführer“ und ähnliche Gemeinschaften ein Dorn im Auge ist. Die Lobbyisten der Luftfahrtbranche, wie z.B. der von mir vormals hoch geschätzte ehemalige ZDF-Journalist Klaus-Peter Siegloch, der sich nicht zu fein ist, mit seinen Äußerungen auf das Niveau finsterster Boulevardblätter herab zu fallen, haben scheinbar ganze Arbeit geleistet.

Nur ist der Hobbyjournalist falsch beraten. Es wird ihm so nicht gelingen, eine mit dem Rücken zur Wand stehende Geschäftsführung zu stützen. Es wird ihm nicht gelingen, seriöse Medien von ausgewogener Berichterstattung abzuhalten. Und es wird ihm erst recht nicht gelingen, auch nur ein Mitglied der GdF einzuschüchtern. Im Gegenteil. Die Mitglieder und Sympathisanten unserer Gemeinschaft sind gerade nach den Äußerungen des Ministers enger zusammengedrückt. Es gab Eintritte, spontane Briefe und Emails an den Herrn – eine breite Front die eher von Kopfschütteln und Mitleid als von Empörung gekennzeichnet war. Ich persönlich habe noch nie eine solche Solidarität, einen solchen Zusammenhalt gespürt wie in den letzten Tagen. Von den Rechtsanwälten und Vorständen über die Streikleitungen, die Tarifkommission, die Besatzung der Geschäftsstelle bis hin zum Pressteam – alle spürten den Rückhalt der Mitglieder. Nicht der geringste Zweifel kam auf, dass der Arbeitskampf ein voller Erfolg werden würde. Seriöse Medien berichteten ausgewogen oder sogar voller Verständnis über unsere Forderungen und den möglichen Arbeitskampf.

Herr Minister, Meinungsfreiheit steht im Grundgesetz. Bitte praktizieren Sie die am besten in der Kneipe in ihrem Wahlkreis. Als Minister respektieren Sie bitte die Tarifautonomie. Die steht nämlich auch im Grundgesetz. Und was die dritte Hauptsünde angeht, wenden Sie sich vertrauensvoll an ihren Seelsorger.

Minister Ramsauer

## Sehr geehrter Minister Herr Dr. Ramsauer,

mit Interesse habe ich Ihre Interviews zum aktuellen Tarifstreit bei meinem Arbeitgeber, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, verfolgt. Dort teilten Sie mit, dass deutsche Fluglotsen 120.000 EUR Jahresgehalt beziehen bei einer wöchentlichen Arbeitszeit von 25 Stunden und 50 „und mehr“ Urlaubstagen.

Ich selber arbeite als Fluglotse an der Towerniederlassung Stuttgart. Dort beziehe ich ein Brutto-Jahresgehalt (inkl. Urlaubs- und Weihnachtsgeld) von 106.489,90 EUR, bei einer wöchentlichen Bruttoarbeitszeit von 37,5 Stunden (netto 31,25) und 30 Urlaubstagen. Selbst in der höchsten zu erreichenden Gehaltsstufe (nach 14 Jahren) bleibe ich deutlich unter den von Ihnen genannten 120.000 EUR jährlich.

Dies können Sie in den aktuell geltenden Tarifverträgen, die Ihnen die Geschäftsführer Kaden, Riedle und Bergmann sicherlich gerne zur Verfügung stellen, nachlesen.

Außer den Kollegen an den Towerniederlassungen Frankfurt und München (und in den Centern) kommt übrigens niemand an die von Ihnen aufgeführten 120.000 EUR Jahresgehalt. An den aufgeführten Niederlassungen auch nur in der höchsten Gehaltsstufe.

Die größte Anzahl an Urlaubstagen, die ich in den Tarifverträgen finde, beträgt übrigens 37 und die geringste wöchentliche Bruttoarbeitszeit 37,5 Stunden (netto 30,0).

Ich würde mich freuen, wenn Sie die von Ihnen genannten Werte in der Öffentlichkeit richtig stellen würden.

Alternativ würde ich die von Ihnen genannten Werte gerne in meinen jetzigen Arbeitsvertrag übernehmen.

Könnten Sie meinen dafür verantwortlichen Geschäftsführer, Herrn Bergmann, instruieren dies in die Wege zu leiten?

Ich freue mich über Ihre Rückmeldung, gerne per Post oder eMail. Auch über einen persönlichen Anruf Ihrerseits (Telefonnummer angegeben) würde ich mich sehr freuen.

Ich bin mir sicher, dass mit Ihrem Angebot, wenn ich es als solches verstehen darf, ein Arbeitskampf abzuwenden ist.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Seiler

Fluglotse, Stuttgart

## Sehr geehrter Herr Verkehrsminister Ramsauer,

ich bin Fluglotse im Tower Frankfurt und äußerst verwirrt über Ihre Aussagen im Fernsehen. Sie behaupten, Fluglotsen würden im Jahr durchschnittlich 150 000 Euro verdienen bei einer Arbeitszeit von 25 Stunden und 50 Tagen Urlaub ...Ich bin fast vom Stuhl gefallen ob dieser unwahren Zahlen.

Ich gehöre zu den Spitzenverdienern unter den Fluglotsen in Deutschland, weil wir eben auch am höchsten belastet sind... aber von Ihren vorgetragenen Zahlen bin auch ich meilenweit entfernt.

Ich frage mich: Woher haben Sie Ihre so populistisch vorgetragenen Zahlen erhalten? Etwa von den Herren Bergmann und Dr. Hermann „unserer DFS“, die es mit Zahlen nicht so genau nehmen, wenn sie ihnen nützen? Oder von Herrn Hundt und seinem Arbeitgeberverband, dem kleine Gewerkschaften und deren Vertreter ein Dorn im Auge sind?

Ich bitte Sie herzlich um eine Antwort auf meine Fragen; denn ungeklärt dürfen auch von einem Minister solche Zahlen nicht öffentlich genannt werden, wenn sie offensichtlich jeder Grund-

lage entbehren. Dies verstärkt nur meinen Eindruck umso mehr, dass die Politik mit den Arbeitgebern auf diesem Wege versuchen unsere „klene“ Gewerkschaft GdF und seine Mitglieder zu diffamieren, um die Öffentlichkeit gegen uns aufzubringen. So aber nicht Herr Ramsauer. Dieser schlechte Stil wird uns nur noch mehr zusammenrücken lassen, um unser Ziel noch offensiver zu verfolgen: Die Sicherheit im deutschen Luftverkehr! Auch Sie sollten dieses Ziel als erstes im Auge haben, aber scheinbar ticken bei Ihnen die Uhren anders, wenn es um „Politik“ geht. Herr Minister, ich erwarte von Ihnen als Verantwortlicher in Sachen Luftverkehr eine Versachlichung des Themas ohne Polemik und wahrheitsgemäße Darstellung der Zahlen in der Öffentlichkeit. Dies haben wir Arbeitnehmer verdient, dies zu tun ist Ihre Pflicht. Stammtischparolen gehören in die Bierzelte...

Ein besorgter Lotse und Arbeitnehmer,  
Hochachtungsvoll  
Rudi Lippert

## Minister Ramsauer

### Sehr geehrter Herr Ramsauer,

wie viele Kollegen musste ich heute erneut Äußerungen von Ihnen lesen, die jeglicher Wahrheit entbehren!

Ich selbst bin Fluglotse am verkehrsreichsten Flughafen Deutschlands in Frankfurt. In einem Spiegel-Interview lassen Sie sich erneut vor den Karren des Vorstandes der DFS spannen und verbreiten mittlerweile wissentlich Unwahrheiten über Gehalt, Wochenarbeitszeit und Urlaubsanspruch der deutschen Fluglotsen! Selbst der spitzfindige Versuch die Kurtage hier mit einzurechnen, trägt nicht zur Wahrheit bei.

Im Kontrollturm Frankfurt, einem der höchst belastenden Lotsenarbeitsplätze der Bundesrepublik, liegen wir mit dem Verdienst mit an der Spitze. Allerdings bin auch ich von den in Ihren letzten Äußerungen genannten Zahlen weit entfernt! Weder verdiene ich 120.000 Euro, noch arbeite ich nur 25 Stunden pro Woche oder habe einen Urlaubsanspruch von 50 Tagen im Jahr. Sicherlich würde ich mich freuen, wenn Sie die Zahlen, belegt vom aktuellen Tarifvertrag, richtig stellen. Die Hoffnung, dass Sie dies tun, gerade nachdem Sie von vielen Kollegen bereits Post bekommen haben, habe ich bereits aufgegeben, da es Ihnen wohl wichtiger erscheint die plakativen Parolen der Unternehmensführung zu unterstützen. Leider verhalten Sie sich mit Ihren Äußerungen alles andere als verantwortungsbewusst. Dass es uns Lotsen weniger um Gehalt und Urlaubsanspruch geht, ist mittlerweile in vielen Pressemitteilungen deutlich geworden.

Sie, als Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, sind verantwortlich für die Sicherheit im deutschen Luftraum. Und für genau diese sehen wir uns als Lotsen in der Pflicht. Wie schon die geplante Kapitalprivatisierung vor wenigen Jahren, die von einem äußerst verantwortungsbewussten Bundespräsidenten verhindert wurde, werden nun von Europa aus Dinge in die Wege geleitet, die primär der Wirtschaftlichkeit als der Sicherheit des Luftverkehrs über Europa dienen. Diese Entwicklungen führen dazu, dass auf Grund des Sparzwangs sogar dringend notwendige Ausbildungskurse für zusätzliches Personal im kommenden Jahr gestrichen werden sollten, was zum Glück zumindest im Centerbereich verhindert werden konnte. Denn gerade hier gibt es Bereiche die eine Personalunterdeckung von über 25 % haben. Kann es denn im Sinne der Sicherheit sein, dass Lotsen 250 Überstunden leisten, um die Kapazitätsforderungen des Luftraums zu erfüllen? Im Falle von Vulkanasche sagte selbst der DFS-Chef Dieter Kaden, dass die DFS immer zuerst im Sinne der Sicherheit als im Sinne der Wirtschaftlichkeit handele. Dies war damals wohl auch in Ihrem Sinne! Scheinbar scheint das, wenn es um die Mitarbeiter der Flugsicherung geht, nicht mehr zu gelten. Bei einer Personalun-

terdeckung in dieser Größenordnung müsste ein verantwortungsbewusstes Unternehmen, dass sich der Sicherheit über Deutschland verantwortlich schreibt, die Kapazität im betroffenen Luftraum um 25 % reduzieren, um die Sicherheit in diesem Bereich zu gewährleisten! Dies würde natürlich zu flugsicherungsverursachten Verspätungen führen, und daher zu einer negativeren Statistik des Unternehmens.

Hier wird im Tagesgeschäft Wirtschaftlichkeit über Sicherheit gestellt, in dem Moment, wo man diesen Mitarbeitern in großem Umfang Überstunden anordnet, diese 6 Tage am Stück arbeiten und dann nur einen Tag Freizeit haben. Möchten Sie mit dem Gefühl in den Urlaub reisen, selbst wenn Sie lange Zeit für diesen gespart haben, dass ein überarbeiteter Lotse den durchflogenen Luftraum oder Flughafen kontrolliert und die Fehlerwahrscheinlichkeit nachgewiesenermaßen immens ansteigt?

Sollen zusätzlich mit dem operativen Tagesgeschäft betraute Angestellte (z.B. Sachbearbeiter) wie auch Führungskräfte mit direkter Entscheidungsverantwortung auf die tägliche Arbeit der Lotsen ohne jegliche operative Erfahrung eingesetzt werden, die zusätzlich zu der oben beschriebenen Entwicklung, Wirtschaftlichkeit vor Sicherheit, beitragen? Dies kann nicht in unser aller Interesse sein.

Die Situation erinnert sehr stark an die Zeit vor der geplanten Kapitalprivatisierung. Damals wurde an allen Ecken und Enden gespart, insbesondere auch an der Ausbildung neuer Lotsen. Die Konsequenz ist unter anderem die heute bestehende immense Personalunterdeckung. Auch damals warnte unsere Gewerkschaft vor den drohenden Konsequenzen, die leider bis zur Entscheidung des Bundespräsidenten Köhler weitgehend ungehört blieben!

Um diese Entwicklung nicht noch weiter zuzuspitzen, sollte sich die DFS zusammen mit der deutschen Politik um die besorgniserregenden Vorgaben der EU kümmern und hier zusammen mit anderen Staaten gegensteuern, sodass alle Europäer auch in Zukunft ohne Sorge in ihren wohlverdienten Urlaub fliegen können. Darum sollten sie zusammen genauso an Ihre Verantwortung appellieren, wie es damals auch unser Bundespräsident tat! Die Sicherheit muss nach wie vor oberstes Gebot sein.

Für diese Sicherheit arbeiten und kämpfen wir.

Sehr geehrter Herr Ramsauer, ich freue mich auf Ihre Reaktion und Stellungnahme, wie Sie in Zukunft mit den genannten Entwicklungen die Sicherheit im Luftraum des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland gewährleisten wollen!

Mit freundlichen Grüßen,

Martin Diehl

### Hallo zusammen,

Eine Bemerkung von meiner Seite. Herr Ramsauer ist nicht nur Mitglied einer Partei, die mit einem C beginnt, sondern als zweiten Buchstaben auch ein S hat. Das soll für sozial stehen.

Noch zwei Zitate, die vielleicht dazu passen. Wenn man Lion Feuchtwanger glauben soll, dann ist Ramsauer ein typischer Bayer. Die sind nach Feuchtwanger stark im Ausdruck und schwach im

Urteil. Und Karl Kraus meinte: „Wenn die Sonne der Kultur niedrig steht, werfen auch Zwerge lange Schatten“

Der Fahrgast, eine eisenbahnkritische Zeitschrift, meinte kurz nach Ramsauers Dienstantritt, er werde wohl nicht viel mehr bewegen, als seinen Dienstwagen. Dem muss man leider widersprechen. Er viel für den Zusammenhalt innerhalb der GdF getan.



**Sehr geehrte Damen und Herren,**

*ich schreibe Ihnen aufgrund Ihrer Streikandrohung gegenüber der Deutschen Flugsicherung. Viele Tausend „Normalverdiener“ sparen das ganze Jahr über, damit sie einmal im Jahr ein paar Tage in Urlaub fahren oder fliegen können.*

*Fluglotsen, die meiner Meinung nach keinsesfalls „Normalverdiener“ sind, wagen sich den Leuten den Urlaub zu vermiesen, bzw. riskieren mit ihrem Streik, dass der Urlaub vielleicht sogar ganz ausfällt!!*

*Wie kann es sein, dass jemand der durchschnittlich weit über 100.000 EUR verdient, 50 Tage Urlaub im Jahr hat und ca. 30 Stunden in der Woche arbeitet und noch viel mehr an Vorteilen genießt, nicht zufrieden ist??*

*Natürlich ist der Beruf des Fluglotsen sehr verantwortungsvoll und wichtig. Aber keiner wurde dazu gezwungen diesen Beruf zu erlernen und auszuüben, wenn er die Verantwortung zu den gegebenen Bedingungen nicht übernehmen möchte.*

*Der Beruf des Fluglotesen ist mehr als sehr gut bezahlt und die Überstunden, die geleistet werden, ist in anderen verantwortungsvollen Branchen mehr als üblich! Mir ist natürlich bewusst, dass die Überstunden auch auf Kosten der Sicherheit gehen, aber trotzdem könnte man dies anders regeln, als den ganzen Flugverkehr in Europa lahmlegen zu wollen.*

*Ich persönlich wäre auch davon betroffen, wenn Sie nach der Schlichtungspause, wieder streiken würden. Ich und meine Familie fliegen am 10. September von Stuttgart in die Türkei. Wenn ich jetzt tagtäglich die Meldungen in Fersehen, Radio und Presse verfolge, dann vergeht mir die ganze Vorfreude, da ich noch nicht einmal weiß ob ich überhaupt zu meinem Zielort gelange. Ich spreche hier im Namen von vielen Tausend Fluggästen! Bitte überlegen Sie sich, was Sie mit einem Streik in der angekündigten Form, auslösen würden, von den finanziellen Schäden garnicht zu sprechen. Wieso kann man nicht wenn ein Streik geplant ist, dies ein bis zwei Wochen früher tun, damit sich die Reisenden darauf vorbereiten können??*

*Ich bin mir sicher, Sie denken, dass sie im Recht sind. Falls dies wirklich der Fall wäre, dann hätte das Gericht in erster Instanz nicht gegen einen Streik entschieden. Ich hoffe, dass Sie bei der Schlichtung zur Vernunft kommen und der Flugsicherung etwas entgegenkommen, um einen fairen Kompromiss zu schließen.*

*Ich bitte um Ihre kurzfristige Stellungnahme!*

Mit freundlichen Grüßen  
Frank Rickert



**Betreff: Ihr Schreiben zum Arbeitskampf**

Sehr geehrter Herr Rickert, vielleicht gelingt es mir, Sie am Ende meines Schreibens und die anderen 1000 Fluggäste, in deren Namen Sie ja auch geschrieben haben, zu überzeugen, dass hier keine geldgierigen Halbmillionäre am Werke sind, die Otto Normalverdiener, vom Munde abgesparten Familienurlaub, ohne Skrupel und nur auf den eigenen Vorteil bedacht, leichtfertig kaputt machen wollen. Sicherlich ist niemand gezwungen, den Beruf auszuüben, den er gerade ausübt. Ich spare mir jetzt die Polemik, dass auch niemand gezwungen wurde, einen schlecht bezahlten Beruf zu ergreifen. Nun sind wir, was Vorurteile anlangt, erst einmal quitt und nun hoffe ich, dass Sie gewillt sind, auch mal die andere Seite zu Wort kommen zu lassen.

Fangen wir mit dem Urlaub und der Arbeitszeit an. Ein jeder bei der DFS Beschäftigter erhält 6 Wochen Urlaub. Woher Herr Ramsauer, als Minister für die Flugsicherung zuständig, so einen hanebüchenen Quatsch her hat, weiß er wohl selbst nicht. Je nach Schicht-rhythmus werden sogar Urlaubstage abgezogen. Sie benötigen 30 Tage für 6 Wochen Urlaub. Wenn wir mit 27 Tagen auf 6 Wochen kommen, dann gibt es auch nicht mehr. Wenn wir 50 Tage Urlaub hätten, würden wir uns über Sicherheit keine Gedanken machen. Man fordert von uns 250 Überstunden im Jahr. Ich versuche Ihnen das mal beispielhaft zu erklären. Wenn Sie 250 Überstunden zu leisten hätten, dann würde das bedeuten, dass Sie 10 Monate lang 3 mal von Montags bis Samstags zu arbeiten hätten. 10 Monate lang nur ein normales Wochenende. Oder teilen Sie 250 durch 8 (Stunden). Sie erhalten 31 (Tage) und sind dann wieder bei Ihrem hart verdienten sechswöchigen Urlaub. Zusätzlich soll jeder Mitarbeiter 2 Stunden pro Woche mehr arbeiten, macht 8 Stunden pro Monat und somit weitere 12 Tage im Jahr. Aber wir arbeiten ja nur 30 Stunden pro Woche, werden Sie jetzt denken. Die 30 Stunden sind reine Arbeitszeit (und nicht überall, sondern nur in besonders belasteten Arbeitsbereichen, der Rest arbeitet mehr), die Anwesenheit am Flughafen verlängert sich um die Pausen. Schauen Sie mal auf der Besucherterrasse des Frankfurter Flughafens, in welchen Abständen die Maschinen dort starten und landen. Und dann überlegen Sie, ob Sie in einer der Mühlen sitzen wollen, wenn die Besatzung des Towers 38,5 Stunden arbeiten würde mit einer halben Stunden Pause. Könnte man bei solch einem Gehalt doch erwarten, oder? Es geht bei dem Tarifkonflikt nicht primär ums

## Die Passagiere

Geld, sondern um Arbeitsbedingungen und somit um Sicherheit. Aber genau darüber weigert sich die Flugsicherung zu verhandeln. Ohne die 250 Stunden Mehrarbeit verhandelt man mit uns über nichts. Übrigens sind unsere Mindestruhezeiten zwischen zwei Schichten 48 Stunden. Das würde für Sie bedeuten, dass Sie das Büro Freitag um 15 Uhr verlassen und am Sonntag um 15 Uhr wieder anfangen zu arbeiten. Und eben nicht erst am Montag morgen zwischen 7 und 8 Uhr 30.

Wie Sie und die anderen 1000 sicherlich verfolgt haben werden, hat die Gewerkschaft die letzten beiden Prozesse gewonnen. Nach dieser Niederlage zog die DFS nach 24 Uhr ein fertiges Papier zur Schlichtung aus der Tasche. Ich empfehle mal die heutige Süddeutsche zu lesen und nicht das Blatt mit den 5 Buchstaben.

Sicherlich gehören wir nicht zu den „Durchschnittsverdienern“, was aber nicht bedeutet, dass man nicht bessere Arbeitsbedingungen fordern darf. Ein Schumacher verdient Millionen und niemand verlangt, dass er ohne Helm zu fahren hat. Wie Sie richtig geschrieben haben, kann das auch zu Lasten der Sicherheit gehen. Ist Ihnen klar, dass Sie damit Ihre Sicherheit und der Ihrer Familie meinen? Schon verwegen, dies alles für einen Urlaub zu riskieren. Unsere Kundschaft bewegt sich mit über 800 km pro Stunde (nehmen Sie mal den Taschenrechner zu Hilfe und rechnen das mal auf die Sekunde um) durch einen der dicht befliegensten Lufträume Europas. Und wir wollen nicht, dass Sie sich irgendwann Gedanken machen müssen, ob Sie sicher und somit überhaupt an kommen.

Wir wünschen Ihnen jedenfalls einen schönen Urlaub mit Ihrer Familie. Wir werden dafür sorgen, dass Sie sicher hin- und zurückkommen. Für den Urlaubserfolg am Zielort müssen Sie dann selber sorgen. Niemand bricht leichtfertig einen Streik vom Zaun. Es hat übrigens bisher in Deutschland keinen Streik der Flugsicherung geben.

Also, nicht der BILD und Herrn Ramsauer glauben und vor allem mal die Neidkappe abnehmen. In diesem Sinne und der Hoffnung Ihnen zu einer objektivieren Sichtweise verholfen zu haben, verbleibe ich

**mit freundlichem Gruß**  
**W. Fänderich**



### **Betreff: Streik zur Urlaubszeit**

*Sehr geehrte Damen und Herren der Gewerkschaft der Flugsicherung,*

*es hat einige Zeit gedauert, bis ich all Ihre Kontaktdaten zusammengetragen hatte, aber es hat noch viel mehr Zeit erfordert, den bevorstehenden Urlaub zu planen und durch meine Arbeit finanzieren zu können.*

*Auch ich verdiene gut und arbeite intensiv dafür. Daher freue ich mich darauf, in den Schulferien mit meinen Kindern zusammen eine erholsame und interessante Reise antreten zu dürfen. Auch meine Kinder sind engagiert in der Schule und haben aus meiner Sicht auch einen Anspruch darauf auszuspannen.*

*Was immer Sie für Beweggründe haben, um mit Ihren Arbeitsverhältnissen und Vergütungen unzufrieden zu sein – ich halte es für geradezu arrogant, diese Ansprüche ausgerechnet in der Urlaubszeit durchsetzen zu wollen. Es tut mir leid, dass ich diesen Begriff wählen muss, denn damit werde ich Ihre Sympathie sicherlich nicht gewinnen, aber leider kann ich in der Kommunikation Ihres Vorstands keine anderen Signale erkennen.*

*Trotzdem möchte ich Sie in meinem, aber auch im Interesse von zig-tausend anderen potentiell Betroffenen bitten, Ihre Verhandlungen auf andere Weise fortzusetzen.*

*Ich arbeite in einem Mobilfunkunternehmen – ich käme wirklich nicht auf die Idee (schon gar nicht, wenn es eine Monopolstellung hätte), das Netz abzuschalten, um damit anderen zu schaden.*

*Wahrscheinlich ein zweckloser Versuch, aber vielleicht haben Sie persönlich ja auch gar nicht für einen Streik gestimmt – dann hoffe ich, dass Sie ihre Kollegen überzeugen können, dass hier die Wahl der Mittel in keiner vertretbaren Relation zum Zweck steht.*

Mit freundlichen Grüßen  
Andreas Schröter

## Die Passagiere



### Sehr geehrter Herr Albrecht,

mein Name ist Dirk Wendland. Ich bin Flugsicherungsingenieur und (wie alle Funktionäre der GdF ehrenamtliches) Mitglied des Bundesvorstandes der Gewerkschaft der Flugsicherung.

Zuerst möchte ich mich ausdrücklich für den höflichen Ton ihres Schreibens bedanken. Wir erhalten in den letzten Tagen sehr viele mails verärgerter Passagiere, die so weit gehen, dass einige Kollegen ihre Familien in Sicherheit bringen mussten.

Nun zu ihrem Anliegen. Ihnen ist sicherlich bewusst, dass bei einem täglichen Passagieraufkommen im Millionenbereich schon rein statistisch kein Zeitpunkt gefunden werden kann, an dem Fälle wie der Ihre nicht auftreten. Damit fordern Sie von den Beschäftigten der Deutschen Flugsicherung einen Verzicht auf das verfassungsmäßig verankerte Recht der Koalitionsfreiheit und damit darauf für ihre Arbeitsbedingungen zu kämpfen. Anders als in den Medien dargestellt richtet sich der Streik im Wesentlichen gegen die Forderung des Managements trotz anerkannter arbeitsmedizinischer Gutachten zur Belastung der Fluglotsen (welche im Durchschnitt übrigens nicht älter als 63 Jahre werden) Mehrarbeit im Umfang von bis zum 250 Stunden zu leisten. Das sind mehr als 30 Arbeitstage. Vor dem Hintergrund von massivem Missmanagement und dem Bestreben des Bundes die Flugsicherung 2007 zu verkaufen, fehlen seit Jahren in der Deutschen Flugsicherung Lotsen (inzwischen mehr als 300). Meine Kolleginnen und Kollegen füllen diese Personallücken seit Jahren mit massiver Mehrarbeit auf. 30 Mehrarbeitstage sind wie ein Jahr ohne Urlaub oder die 6 – 7 Tagewoche.

Es ist ein Punkt erreicht, an dem wir im Interesse der Sicherheit im Luftverkehr die Bremsen ziehen mussten. Fluglotsen haben seit Bestehen der Deutschen Flugsicherung, also seit mehr als 15 Jahren noch nie für die Beschäftigten des Unternehmens DFS gestreikt. Sie sehen, wir gehen mit diesem Instrument sehr sorgsam um.

In der jetzigen Situation sehen wir aber kein anderes Mittel mehr. Interviews wie das unseres Verkehrsministers Herrn Raumsauer zeigen, wie wenig der Eigentümer Bund über die internen Missstände in seinem Unternehmen Bescheid weiß. Sicherlich ist ihnen klar, dass das Management seine Fehler wie bisher vertuschen und sich an der Macht halten will. Deshalb werden im Moment alle Hebel, bis hin zu persönlichen Bedrohungen mit Abmahnung und Kündigung unternommen, um uns einzuschüchtern. Doch selbst in

dieser Situation haben 95,8 % unserer Mitglieder für einen Streik gestimmt. Dies zeigt, wie verzweifelt die Kolleginnen und Kollegen inzwischen sind. Sie dürfen davon ausgehen, dass wir hier keinen Streik um ein paar Euro führen sondern darum, dass die Passagiere auch zukünftig sicher fliegen und Fluglotsen mal das 70. Lebensjahr erreichen.

Im Übrigen könnte das Management mit dem Anrufen der Schlichtung eine sofortige Friedenspflicht für mindestens drei Wochen herstellen. Das das nicht passiert, begründet sich darin, dass das Management Sie, die Passagiere benutzt um Druck auf uns auszuüben. Deshalb, bei allem Verständnis für Ihre persönliche Situation, haben Sie bitte auch Verständnis für uns und dafür, dass wir Sie sicher transportieren wollen.

### Dirk Wendland



### Kolleginnen und Kollegen,

*ich finde es unverschämt und schäbig den Arbeitskampf auf dem Rücken von Familien auszutragen. Die Arbeitsniederlegung in die Hauptreisezeit zu legen trifft in erster Linie Männer und Frauen mit Kindern. Sympathie oder gar Akzeptanz können Sie mit dieser Entscheidung jetzt und auch auf lange Sicht sicher nicht erwarten.*

*Wir haben lange gespart und über ein Jahr geplant, um morgen in die USA zu fliegen. Der vermeidbare Streik legt bereits jetzt einen großen Schatten auf diese Reise. Statt Erholung und Entspannung zu finden werden wir durch den von Ihnen gesteuerten Arbeitskampf in eine Stresssituation gebracht, die durch nichts zu entschuldigen ist. Sozial ist sicher etwas anderes. „Wir lassen Euch nicht in der Luft hängen...“ als Slogan dieser Gewerkschaft ist wie ein Faustschlag ins Gesicht der Urlaubsreisenden.*

*Denken Sie nicht nur an sich selbst – sondern an die vielen Menschen und vor allem die vielen Kinder, die durch Ihre egoistische Aktion hart getroffen werden.*

*Sie haben es nicht verdient, sich „Gewerkschaft“ im Wortsinne zu nennen – Ihr Handeln ist verantwortungslos und unsozial.*

*Suchen Sie keine Ausreden – Ihr Verhalten ist durch nichts zu erklären oder zu entschuldigen.*

Adrian Leinweber  
82377 Penzberg

## Die Passagiere



### Hallo liebe Fliegerkollegen und Freunde des Luftsports!

Aus gegebenem Anlass (Fluglotsenstreik) mal ein Aufreger der Woche: Seit dem ich eine(n) Fluglotse/in der DFS als Schüler habe, bekomme ich mehr Hintergrundwissen über die Deutsche Flugsicherung, als mir manchmal lieb ist. Als aktiver Pilot, Passagier und Fluglehrer der Allgemeinen Luftfahrt gehen mir dabei die Haare hoch, wenn ich mitbekomme, was sich in Langen so tut, wie es sich die Führungsebene der DFS mit Ihren Mitarbeitern verscherzt.

Wie Sicherheitsbedenken langjähriger Mitarbeiter zur Seite gewischt werden, nur um demnächst irgendwelchen neuen Regeln der EU gerecht zu werden. Wie dadurch der darin enthaltene Spardruck mit aller Gewalt und nötigenfalls mit der Brechstange umgesetzt werden soll. Leider zu Lasten unserer Sicherheit und auf dem Rücken der DFS-Mitarbeiter.

Nur zur Erinnerung: Die DFS ist ein Unternehmen des Bundes mit hoheitlichen Aufgaben!

Die Öffentlichkeit schreit vor Wut: Da sind wieder so ein paar überbezahlte Fluglotsen, die schon wieder mehr Geld haben wollen! Und damit die Ihr Geld kriegen, streiken die jetzt. In den Sommerferien. Diese Drecksäcke! Punkt.

Minister Ramsauer als deren Vorgesetzter, BILD und leider auch die Tagesthemen verfassen unqualifizierte Berichte und stoßen ins VOLKS-Horn, damit der gerade-nach-Malle-fliegende-Urlauber erst recht in Angst und Schrecken versetzt wird.

OH GOTT MEIN URLAUB ist gefährdet!!!

Anstatt andere Arbeitnehmer zu unterstützen, wird hier eine riesige Neiddebatte von den Medien und Regierung gestartet – und die meisten Leute (Arbeitnehmer) rennen blind hinterher. Da lachen sich die Arbeitgeber kaputt über die deutsche Bevölkerung.

Wer sich genauer mit der Materie befaßt und sich das ganze mal genau durchliest (also auch die Forderungen und Pressestatements der Gewerkschaft), stellt fest: Um die Kohle geht es da NICHT WIRKLICH!

Das Problem ist in erster Linie ein hausgemachtes.

Die DFS hat über Jahre zu wenig ausgebildet und den Personalengpass schlichtweg ignoriert. Jetzt ist er da. Und die DFS fordert, u.a. wegen der EU-Regelung, dass die Lotsen mal eben 250 Überstunden mehr leisten sollen.

Das ist nur eine der wenigen haarsträubenden Forderungen der DFS.

Momentmal?!? Ging das früher nicht mal umgekehrt? Gewerkschaften fordern und nicht die Arbeitgeber?

Wie war das noch mit den einschlafenden Lotsen?!? Könnte gefährlich werden. Für uns Alle.

Die geforderte Gehaltssteigerung von 6,5 % ist über 29 Monate gerade mal ein Inflationsausgleich und eben NICHT der ausschlaggebende Grund für den Streik, vor allem hat man sich eh schon auf 5,x Prozent genähert. Also kein Grund zum Streik.

Warum dann?

In den Nachrichten taucht es immer nur ganz klein in Nebensätzen auf: GELD; GELD, GELD. GdF fordert mehr Mitspracherecht bei Personalentscheidungen GELD, GELD!... Merkt Ihr was?

Insbesondere die Einführung neuer Management-Methoden haben in den letzten Jahren das Betriebsklima vergiftet.

Nach den Überstundenforderungen ist ein heißes Thema die Besetzung von Führungsaufgaben durch Management-Quereinsteiger, denen nach Auffassung der Gewerkschaft die grundsätzliche Erfahrung in Sachen Flugsicherung fehlt.

Wenn sich daraus Risiken für die Flugsicherheit ergeben sollten, dann wären Bemerkungen wie „Leidtragende des Streiks sind natürlich die Fluggäste und wir als Airline“ ausgesprochen unangebracht.

Beispiele:

Es sollen aus Kostengründen Notfall-Geräte abgeschafft werden, nur weil sie zu selten genutzt werden: Was? Drei Jahre nicht benutzt, bzw. nur drei Einsätze damit gehabt? Wird abgeschafft!

Beim nächsten Notfall hat der Pilot und deren Passagiere dann halt Pech gehabt.

Das ist in diesem Sektor kein Einzelfall.

Personal soll abgebaut werden, die Verbleibenden mit noch mehr Schichten belegt, die Arbeitsbelastungen verdreifacht werden,

Ausbildung wird heruntergeschraubt auf ein Minimum, kranke Mitarbeiter gemobbt, Gewerkschafter bedroht und das alles nur, um sich irgendwie dem Kostendruck der kommenden EU-Regelung zu beugen.

Hier ein Auszug aus dem Statement der GdF (BV-Info 06-11):

„Die dritte bedrückende Erfahrung ist der Umgang der DFS-Geschäftsführung mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Sie werden bedroht und fehlinformiert, weil sie ihre verfassungsmäßigen Rechte ausüben wollen. Erkrankte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden unter den Generalverdacht gestellt, dass ihre Krankheit vorgetäuscht ist.“

## Die Passagiere

Die Mitbestimmungsrechte der Betriebsräte werden mit dem scheinheiligen Verweis auf das Neutralitätsgebot missachtet.

Kolleginnen und Kollegen, die trotz dieser Bedrohungen bemüht sind, auch während eines Streikes die Sicherheit im Luftverkehr aufrecht zu erhalten, werden mit juristischen Spitzfindigkeiten gegängelt. Operative Führungskräfte werden mal eben so ihrer Funktion enthoben, weil das Management befürchtet, dass diese im Streikfall vielleicht auf der falschen Seite stehen könnten. Dies alles bestätigt die Einschätzung der GdF, dass sich große Teile der derzeitigen DFS Führung von ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern komplett entfernt haben.“

Halloooo? Was geht denn da ab!?! Wir reden hier nicht vom KIK-Textildiscounter an der Ecke.

Die DFS ist dank der hochmotivierten, klasse ausgebildeten Mitarbeitern, das was es ist: Die sicherste Flugsicherung dieses Planeten!

Die Kostenschraube geht zu Lasten all unserer Sicherheit und die ersten, die es erkannt haben, sind die Fluglotsen selber und gehen mit einem Streik aktiv dagegen vor.

Leider hat aber die Gewerkschaft den Fehler gemacht, Ihre rechtlich zustehenden Gehalts- und Tarifforderung aus juristischen Gründen im Rahmen der Urabstimmung mit in Ihre eigentlichen Hauptforderungen dieses Streiks einzubinden.

Marketingtechnisch gesehen war das mehr als ungeschickt. Leider ist die öffentliche Meinung bei so etwas sehr wichtig. Nun, nach der Urabstimmung für den Streik, kann man rechtlich nicht mehr allein auf die Sicherheitsforderungen pochen bzw. darauf verzichten. Das ist nach deutschem Streikrecht nicht zulässig, – es muss auch um Kohle gehen.

Fakt: Die tariflichen Forderungen sind eigentlich schon abgenickt und liegen nur noch im marginalen Bereich der gegenseitigen Abstimmungen. Dafür wäre ein Streik überhaupt nicht nötig.

Die Hauptforderung, nämlich die Bemühungen der Mitarbeiter für all unsere Sicherheit im Flugverkehr sind durch Boulevard-Presse und Rechtskrieg mit der Führungsebene der DFS völlig untergegangen, bzw. wurden bewußt unterschlagen! Laut Aussage der GdF möchte man garnicht so klar aussprechen, was in Abläufen der DFS alles passieren soll, bzw. bereits umgesetzt wird. Man möchte nicht, das Panik bei den Passagieren ausbricht – so schlimm sind die Umwälzungen, wenn sie denn durchkommen!

Nochmal: Hier wird ein Unternehmen des Bundes so zusammengestrichen, bzw. bekommt nach Inkrafttreten der neuen EU-Regelung noch weniger Geld als vorher und das soll auf dem Rücken der Mitarbeiter und somit

zu Lasten der Sicherheit ausgetragen werden! Anstatt den Status Quo beizubehalten und finanziell zu unterstützen, setzt die Regierung unseres Landes auf Abbau und verweigert die Ausfallzahlungen wenigstens zum Erhalt der bestehenden Strukturen. Sprich die Manager der DFS müssen nach unten drücken.

Unfälle und Katastrophen sind so vorprogrammiert, die DFS ist immerhin für einen der dichtbeflogenen Lufträume der Welt zuständig.

Dagegen richtet sich der Streik, das sind die Hauptforderungen des Streiks, die tariflichen Aspekte machen nur einen geringen Anteil aus. Irgendwie wollte ich meinen Unmut darüber mal ausdrücken.

Es sind nicht die bösen Lotsen, die mehr Geld haben wollen. Es sind die guten Lotsen, die verhindern wollen, das unsere Sicherheit gefährdet wird. Hier geht es um viel mehr, als verpasste Flüge, 6,5 % mehr Lohn oder Stress bei der Lufthansa, weil man ja wegen dem Streik alles umstellen muss.

Es geht um die maßgebliche Sicherheit für uns Alle, die – egal ob Pilot oder Passagier- mit der Flugsicherheit verhandelt sind.

Das musste mal gesagt werden.

Mit fliegerischen Grüßen, allzeit happy Landings  
Flugsau1.gif  
Jörg-M. Ehms  
Fly In The City!



### **Einen großen dank an alle fluglotsen!!!**

ich als einzelner reisender möchte mich sehr bei ihnen bedanken daß der angekündigte streik der fluglotsen am di dem 9. august 2011 zwischen 6 und 12uhr trotz genehmigung des arbeitsgerichtes nicht durchgeführt wurde.

ich für meinen teil wäre in große unannehmlichkeiten gestürzt die mir niemand ersetzen hätte können, ich finde es mehr als verantwortungsbewußt und charakterstark in diesen für sie sicherlich schwierigen verhandlungspositionen diese stärke zu zeigen und in erster linie für die reisenden menschen zu entscheiden und nicht für die eigene position.

ich hoffe das ihre verhandlungspartner dies ebenso erkennen und ihren forderungen die sicherlich berechtigt und notwendig sind voll nachgeben werden.  
nochmals vielen dank an alle fluglotsen.

liebe grüße  
kerstin gaecklein, Berlin

**BILD und Wolfgang Kassebohm**

# Fluglotsen-Legende Hans Stang rechnet ab Meine streikenden „Kollegen“ sind Erpresser

von Horst Cronauer und Stefan Schlagenhauer



Frankfurt – Schwarze Wolken über unserem Airport. Fluglotsen-Legende Hans Stang (75) guckt mit ernster Miene in Richtung Tower. 4 seiner Kollegen sitzen dort oben drin. 4 von 1900 Fluglotsen. Sie wollen mehr Geld. Sonst streiken sie. Für Stang sind es Erpresser.

**BILD: Was fühlen Sie, wenn Sie die neuen Forderungen der Fluglotsen hören?**

**Hans Stang:** Ich habe kein Problem damit, dass es den Fluglotsen gut geht. Aber sie übertreiben es diesmal. Ich schäme mich dafür, wie unverschämt die geworden sind.

**BILD: Was werfen Sie den Fluglotsen vor?**

**Stang:** Das ist Verrat an unserer Idee. Wir haben beim Aufbau der Flugsicherung das Berufsbeamtentum abgeschafft. Dafür das Leistungsprinzip eingeführt. Die Gehälter um bis zu 80 Prozent angehoben. Jetzt wollen sie statt Geld durch Leistung lieber mehr Tarifgeld durch ihre Berufsjahre. Und dazu weniger Leistung, also unter 27 Stunden pro Woche arbeiten. Aber dafür mehr Geld, 6,5 Prozent mehr. Man bedenke: Das sind rund 10 000 Euro im Jahr mehr.

**BILD: Was verdient denn ein Fluglotse?**

**Stang:** In Frankfurt im Schnitt so rund 150 000 Euro im Jahr bei einer 27-Stunden-Woche netto Arbeitszeit. Dazu mindestens 35 Tage Urlaub, alle drei Jahre eine bezahlte 26-Tage-Kur. So viel garantierte Kur hat sonstkein Berufsbranche.

**BILD: Was haben Sie denn als Fluglotse bekommen?**

**Stang:** Das Anfangsgehalt lag bei 18 000 Mark, also knapp 9000 Euro. Heute bei rund 90 000 Euro. 1992, kurz vor der Privatisierung der Flugsicherung, verdiente man 48 000 Mark, also etwa 24 000 Euro.

**BILD: Ist die Arbeit heute denn stressiger als früher?**

**Stang:** Wir mussten früher auf einem Radarschirm mit einer Genauigkeit von 20 bis 40 Metern auf den Flugverkehr aufpassen. Heute ist er auf 1 Meter genau. Und wenn Flugzeuge auf Kollisionskurs sind, gibt's lauten Alarm – den gab's bei uns nicht. Zwar hat sich der Flugverkehr zu 1992 verdoppelt, aber es gibt viel mehr technische Hilfsmittel, die das Arbeiten viel leichter und genauer machen.

**BILD: Die Flugsicherung hat die erste Runde vor Gericht gewonnen. Aber wie geht's weiter, kommt der Streik trotzdem?**

**Stang:** Die Flugsicherung gehört dem Bund. Bisher hat der bei Streikdrohungen immer den Forderungen nachgegeben, weil er sagte, einen Streik können wir uns nicht leisten. Ich weiß: Diesmal herrscht Einigkeit, sich nicht wieder erpressen zu lassen. Man lässt es darauf ankommen.

Mehr aktuelle News aus Frankfurt und Umgebung lesen Sie hier auf [frankfurt.bild.de](http://frankfurt.bild.de).

*Mehr zum Thema  
Das ist Hans Stang*

*Der 75-Jährige (heute feiert er Geburtstag) ist einer der Gründerväter der Flugsicherung. Fluglotse, Flugleiter, Rädelführer im Bummelstreik 1973. Suspendiert, gefeuert: „Sie sind eine Schande fürs deutsche Berufsbeamtentum.“ Eingeklagt, wieder eingestellt, degradiert. Dann bekommt Stang das Bundesverdienstkreuz. Für den Aufbau der Deutschen Flugsicherung. Eine Lotsen-Legende.*

**BILD und Wolfgang Kassebohm**

**Wolfgang Kassebohm**

Sandstücke 1 – 28279 Bremen – Tel.: +49 421 8396410

Herrn  
Hans Stang  
Fallerlebenstraße 37

60320 Frankfurt am Main

Bremen, am 7. August 2011

Hallo Hans,

zuerst habe ich es nicht glauben wollen, als ich von Deinem Auftritt in der *Bild* hörte, aber inzwischen hat mich ein ehemaliger Kollege mit einem Ausdruck der *Bild Online* vom 4.8.11 ‚Meine streikenden „Kollegen“ sind Erpresser‘ versorgt.

Schon immer habe ich geahnt, dass Du für Geld anfällig bist - in welchem Ausmaß, ist mir erst durch dieses Interview klar geworden.

Hast Du denn vollkommen vergessen, wofür Du früher gekämpft hast, wo wir gemeinsam gestanden und unsere Ziele mit Idealismus und gegen alle Widerstände verfolgt haben?

Und heute haust Du skrupellos für ein - sicher stattliches – Salär Deine früheren Kollegen in die Pfanne und versuchst, ihre berechtigten Forderungen anzugreifen.

Du bist es, Hans, der unsere Ideen verraten hat, nicht unsere Kollegen!

Ich schäme mich für Dich!



Wolfgang Kassebohm

**Betreff: Kommt mir bekannt vor...**

*Guten Abend Kollegen,  
habe mir gerade die BV (Info des GdF-Vorstandes an die Mitglieder) 07/11 reingetan. Macht etwas zornig!  
Hat mich daran erinnert, daß ich vor langen Jahren diverse Aufrufe zum „Bummelstreik“ von 1973 als Schmierpapier im AIS liegen sah. Habe mir ehrfürchtig einige Exemplare abgezweigt und aufbewahrt.  
Als die Kollegen 1973 eine Aktion mit Dienst nach Vorschrift durchführten, hat sich ihr Dienstherr in Form des damaligen Verkehrsministers Lauritz Lauritzen (intern Lau-Lau) in „beispielhafter Form“ vor seine Lotsen gestellt. (s. Brief im Original, d. Red.) Der VDF hat dann passend geantwortet.  
Wenn man es überlegt – viel hat sich nicht geändert.*

*Ich selbst bin erst im November 1974 in die BFS eingetreten und konnte insofern ja die Früchte der Aktion genießen ohne mir selbst die Pfoten schmutzig zu machen.  
Unsere Ausbilder in München-Riem haben uns aber das notwendige Bewußtsein mitgegeben; es war für uns dann auch selbstverständlich in den damaligen Rechtshilfefonds des VDF einzutreten, der denjenigen Kollegen die Existenz gesichert hat, die vom Arbeitgeber mit einem Disziplinarverfahren mit Ziel „Entfernung aus dem öffentlichen Dienst mit Verlust der Pensionsbezüge“ überzogen worden sind.  
(Namen wie Stang, Kassebohm etc)*

Laßt Euch nicht beirren!  
Ich grüße Euch  
Bernd Kittler, 90409 Nürnberg

**BILD und Wolfgang Kassebohm**

# Wer ist Wolfgang Kassebohm?

Natürlich werden die älteren Kollegen (und natürlich auch die älteren Kolleginnen) wissen, wer Wolfgang Kassebohm ist und was er für die deutsche Flugsicherung geleistet hat. Aber die jüngeren Kollegen? Die nichts anderes kennen als die GdF und natürlich ihren Arbeitgeber DFS? Ihnen werden Wolfgang Kassebohm und der Verband Deutscher Flugleiter e.V. (VDF) wohl nicht viel sagen.

Was unseren jungen Kolleginnen und Kollegen nicht vorgeworfen werden kann. Deshalb sollte ein wenig „Vergangenheitsbewältigung“ betrieben werden. Schließlich wäre es ohne den damaligen Verband Deutscher Flugleiter e.V. (VDF), den Wolfgang Kassebohm lange Jahre geleitet und ihn erfolgreich durch die Höhen und Tiefen der siebziger und achtziger Jahre geführt hat, kaum gelungen, die damalige Flugsicherung aus den Zwängen einer Behörde (der damaligen Bundesanstalt für Flugsicherung – BFS) zu befreien und sie in eine privatrechtlich organisierte GmbH zu überführen. Dass sich dann die DFS etwas anders entwickelte wie wir uns das vorgestellt haben, ist eine andere Geschichte.

Wolfgang Kassebohm ist 1955 in die damalige BFS eingetreten, wurde 1956 als Towerlotse in Hamburg und ab 1957 als C-Lotse beim Hannover ACC eingesetzt. Ab 1962 war er als Radarlotse beim Hannover ACC/UACC und später beim ACC Bremen tätig. 1985 ging er in den Ruhestand. Schon früh hat er sich für die Belange seiner Kolleginnen und Kollegen eingesetzt. Von 1971 bis 1983 war er für die Tätigkeit als Vorsitzender des Gesamtpersonalrats (GPR) der BFS freigestellt (dem GPR gehörte er bis 1985 an). Bis 1985 war er auch Mitglied des Hauptpersonalrats des Bundesverkehrsministeriums. Von 1985 bis 2001 arbeitete er als Geschäftsführer der ATSC – Air Traffic Services Consulting, von 2004 bis 2009 der OTSD – Optimized Traffic Systems Development in Bremen.

Wolfgang ist 1956 in den VDF eingetreten und war von 1966 bis 1985 dessen Vorsitzender. Diese fast 20 Jahre waren eine turbulente Zeit, die vom Kampf um eine Verbesserung der sozialen und beruflichen Verhältnisse der Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter geprägt waren. Und da die politisch Verantwortlichen in dieser Hinsicht als etwas beratungsresistent bezeichnet werden können, sah sich der VDF, um auf die Missstände bei der deutschen Flugsicherung und die Situation der Controller hinzuweisen, gezwungen, zu unorthodoxen Maßnahmen zu greifen. Diese Maßnahmen nannten sich „Dienst nach Vorschrift“. Oder „slow go!“ auf englisch. Der erste „Dienst nach Vorschrift“ fand im November und Dezember 1968 statt, der nächste folgte im Frühjahr 1971. Was zur Suspendierung von Wolfgang Kassebohm, dem damaligen Schatzmeister Klaus Piotrowski und dem Pressesprecher Hans Stang führte. Doch der Kampf ging weiter. Sowohl im Juni 1972 als auch von Mai bis November 1973 wurde noch einmal „Dienst nach Vorschrift“ geleistet. Wolfgang Kassebohm und Hans Stang wurden erneut vom Dienst suspendiert. Gegen sie wurden Disziplinarverfahren durchgeführt, die sich bis zum Dezember 1980 hinzogen. Und nicht nur das – die Staatsanwaltschaft ermittelte wegen Nötigung von Verfassungsorganen und Erpressung. Das Bundeskriminalamt hörte die Telefone von Kassebohm, Stang und Piotrowski ab.

Wolfgang Kassebohm hat, was die Mitglieder der GdF nicht vergessen sollten, einen hohen Einsatz für die beruflichen und sozialen Belange der Controller geleistet. Wenn er sich nun zu Wort meldet, zeigt, dass er weiterhin an den Entwicklungen bei der Flugsicherung interessiert ist. Sein Wort hat Gewicht – weil er weiß, von was er redet.

*WeFis*

**VERBAND DEUTSCHER FLUGLEITER  
GERMAN AIR TRAFFIC CONTROLLERS' ASSOCIATION**

**13. Juni 1973**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Fluggäste!

Es tut uns leid, daß Sie heute -vielleicht zum wiederholten Male - Ärger mit Ihrer Flugreise haben. Die Ursache kennen Sie: die jahrelange Weigerung der Ministerien, in der deutschen Flugsicherung begangene Fehler einzugestehen und zu berichtigen. In einem Flugblatt hebt der Bundesminister für Verkehr die schwere und verantwortungsvolle Aufgabe der Fluglotsen hervor. Trotzdem versucht er, durch Polemik Stimmung gegen sie zu machen. Wir stellen dazu fest:

1. Das Endgehalt des Lotsen beträgt nach 26 Dienstjahren - also erst kurz vor der Pensionierung - nicht DM 3.128,- sondern DM 2. 826,- (brutto). (Ein 33-jähriger Lotse verdient z. B. DM 2.380,-, vorausgesetzt er ist in der höchsten Besoldungsgruppe.)
2. Die Fluglotsen wurden in der Vergangenheit zwar besonders schnell befördert, allerdings in umgekehrter Richtung: nach unten! Sie stehen im Besoldungsgefüge der Flugsicherung heute relativ schlechter als 1962. Verwaltungsposten dieses Bereiches sind inzwischen still und ohne Aufsehen um zwei Stufen aufgewickelt worden.
3. Die Lotsen haben die 42-Stundenwoche. Was der Verkehrsminister in seiner Darstellung abzieht, sind Pausen während des Dienstes, die gewährt werden, weil man nicht zehn Stunden hintereinander Radarkontrolle machen kann.

4. Weniger als 20 % der aktiven Lotsen haben bislang eine Regenerationskur durchgeföhrt. Eine hieraus resultierende erhöhte Leistungsfähigkeit bringt nicht zuletzt mehr Sicherheit für den Luftverkehr.
5. Seit Jahren wird eine Frühpensionierung propagiert. Täglich wächst die Gefahr, daß ältere Lotsen, den Belastungen nicht mehr gewachsen, zu Fehlentscheidungen kommen. Das notwendige Gesetz ist immer noch in Vorbereitung.
6. Die Ausbildung ist seit Jahren nicht zufriedenstellend. Sie nur aufgrund einer neuen Laufbahn- und Prüfungsordnung als beispielhaft zu feiern, ist für Kenner der Materie geradezu grotesk.

Was sollen Vergleiche, die aus der Luft gegriffen sind? Niemand neidet z. B. einem qualifizierten Bundesminister das Vielfache eines Lotsengehaltes, auch dann nicht, wenn er keine zwei Staatsexamen nachweisen kann. Es ist doch erstaunlich, daß gerade die Ministerialbeamten, die den in der Schlieker-Kommission erzielten Kompromiß als überhöht ansehen, selbst Zulagen zwischen DM 486,- und DM 704,- - beziehen - nur weil ihr Schreibtisch in einem Ministerium und nicht bei einer anderen Behörde steht.

Die Bundesregierung versucht, sich heute von Gutachten und Kommissionsergebnissen zu distanzieren, die sie selbst in Auftrag gegeben hat. Gemachte Zusagen will man nicht mehr kennen. Ist es symptomatisch für die Verwirrung, wenn z. B. der Bundesverkehrsminister sehr publikumswirksam - eine Rückführung der Lotsen in das Angestelltenverhältnis anbietet, der Bundesinnenminister jedoch diese Möglichkeit aus rechtlichen Gründen abgelehnt hat? Soll hier wieder einmal vom Problem abgelenkt werden?

Die Fluglotsen bedauern, daß die Bundesregierung immer wieder diesen Streit auf Ihrem Rücken austrägt. Wir können nur mit Ihnen hoffen, daß endlich gehandelt wird. Verhandeln muß man nicht mehr. Vernünftige Kompromisse liegen auf dem Tisch.

Mit freundlichen Grüßen

Verband Deutscher Flugleiter

-Der Vorstand -

## Der Bundesminister für Verkehr

Bonn, im Juni 1973

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Fluggäste!

Es tut mir leid, daß Sie heute - vielleicht zum wiederholten Male - Ärger mit Ihrer Flugreise haben: Nervenaufreibendes Warten, ausgefallene Flüge, verpaßte Termine oder enttäuschender Start in den Urlaub! Die Ursache kennen Sie:

„Bummelstreik“ von Fluglotsen, um höhere Gehälter durchzusetzen. Und das auch in diesem Jahr wieder, wenn Hunderttausende sich auf ihren wohlverdienten Urlaub freuen! Eine kleine Gruppe von Spezialisten nutzt damit rechtswidrig und verantwortungslos ihre Schlüsselstellung aus.

Die Fluglotsen haben eine schwere und verantwortungsvolle Aufgabe. Niemand bestreitet das. Aber geht es ihnen wirklich so schlecht? Urteilen Sie selbst:

1. Das Anfangsgehalt eines 21- bis 22jährigen verheirateten Fluglotsen beträgt 1.648,- DM, das Endgehalt 3.128,- DM einschließlich Zulagen.
2. Die Lotsen werden außerdem noch wesentlich schneller befördert als andere Beamte: 52 % von ihnen sind in den obersten Gehaltsstufen.
3. Sie arbeiten 33 bis 37 Stunden in der Woche.

4. Regelmäßig alle fünf Jahre gehen sie auf Kosten des Steuerzahlers in eine vier- bis sechswöchige Kur, neben ärztlich bewilligten Kuren und ihrem üblichen Urlaub.
5. Demnächst sollen sie schon mit 52 Jahren mit Pensionsanspruch in den Ruhestand treten.
6. Die Forderung nach besserer Ausbildung wurde erfüllt. Seit Mitte 1972 wird ein neues Ausbildungssystem mit bestem Erfolg praktiziert.

In keinem Zweig des öffentlichen Dienstes konnten sich Beamte in den letzten Jahren über so viele, besonders materielle, Verbesserungen freuen. Aber den Fluglotsen genügt das noch nicht! Sie wollen z. B. für einen 33jährigen monatlich 521,91 DM mehr, als ein Richter gleichen Alters mit zwei Staatsexamen verdient. Sie fordern bis zu 35 % mehr. Und das zu einem Zeitpunkt, wo von uns allen Beiträge zur Stabilität erwartet werden! Das Angebot der Bundesregierung, vom Januar 1974 an bis zu 200,- DM im Monat zuzulegen, lehnen sie ab.

Ich bitte Sie um Verständnis für die Haltung der Bundesregierung. Ich werde alles tun, um durch betriebliche, organisatorische und dienstrechtliche Maßnahmen wieder für einen geordneten Luftverkehr in der Bundesrepublik zu sorgen.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Lauritz Lauritzen)

## Medien – Verbände – Organisationen



**Zeitung:** Augsburgere Allgemeine 03. 08. 2011  
**Autor:** Michael Kerler

### Fluglotsen: Streik in der Urlaubszeit?

Verspätete und annullierte Flüge, Reisende, die auf Notbetten schlafen müssen und noch vor dem Abflug ihre Koffer öffnen, damit sie sich auf der Flughafentoilette die Zähne putzen können. Ein schöner Urlaub! Vielen Dank.

Ja, es ist ein böses Szenario, das sich aufgrund der Tarifeinminderung zwischen den Fluglotsen und der Deutschen Flugsicherung am Horizont wie ein Gewitter zusammengebraut hat. Und ja, es ist nicht die feine englische Art, wenn die Fluglotsen ihre Streikpläne gerade in die Sommerferien legen. Zumal die Berufsgruppe bereits gut verdient: Die Rede ist von rund 90 000 Euro Grundgehalt pro Jahr für einen jungen Lotsen am Frankfurter Großflughafen.

Die Gewerkschaft der Flugsicherung hat den angekündigten Streik vorerst abgesagt. Die Erleichterung mag da kurzfristig bei manchem Urlauber groß sein. Es gibt aber Punkte in dieser Tarifeinminderung, bei denen es aus langfristiger Sicht für den Passagier mehr als sinnvoll ist, dass hier gestritten wird: Erstens geht es um Arbeitszeiten. Fluglotsen sind knapp, es fehlt an Nachwuchs. Die Flugsicherung pocht deshalb auf mehr Überstunden. Zweitens geht es um Kostensenkungen. Die EU-Kommission möchte den lukrativen Bereich liberalisieren und stärker regulieren; Sparprogramme werden die Folge sein. Die Frage ist, wie weit diese die Lotsen betreffen.

Überstunden und Einsparungen die auf Kosten der Sicherheit gehen, sind im Interesse keines Passagiers. Dafür wäre auch ein kurzfristiger Streik in Kauf zu nehmen.



**Zeitung:** Badische Zeitung  
**Autor:** Thomas Hauser 09. 08. 2011

### Unnötig wie ein Börsenkrach

Man kann sich auch um Kopf und Kragen taktieren. Wenn heute Morgen die Flugzeuge tatsächlich am Boden bleiben, dann liegt das nicht daran, dass die Fluglotsen für höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen streiken. Das ist ihr gutes Recht, auch wenn Arbeitnehmer, die etwa das Dreifache eines deutschen Durchschnittslohnes verdienen, sich wahrscheinlich kaum Sympathien erwerben, wenn sie die Hauptreisezeit dazu nutzen, ihre happigen Forderungen

gen durchzusetzen. Aber sie wollen schließlich nicht geliebt werden sondern mehr Geld. Mitverantwortlich an diesem Streik aber wären auch die Arbeitgeber. Nicht deshalb, weil sie sich besonders hartleibig zeigten. Sondern weil auch sie seit Tagen herumtaktieren. Gestreikt werden sollte eigentlich schon am vergangenen Donnerstag. Doch dagegen erwirkten die Arbeitgeber eine einstweilige Verfügung. Daraufhin vertagte die Gewerkschaft ihren Ausstand, nicht aus Einsicht, sondern um ihre Forderung gerichtsfest zu machen. Prompt wird ihr Arbeitskampf nun im zweiten Anlauf für zulässig erklärt, was wiederum die Gegenseite dazu veranlasst, die nächsthöhere Instanz bis in die Nachtstunden mit der Berufung zu beschäftigen. Und warum das alles? Um sich wechselseitig als raffgierig, rücksichtslos und uneinsichtig zu diskreditieren. Dabei müsste nur eine Seite die Schlichtung anrufen. Dann würde Friedenspflicht herrschen. Der ärgerliche Streik in der Haupturlaubszeit wäre abgewendet.



**Zeitung:** Frankfurter Rundschau  
**Autor:** Frank-Thomas Wenzel

Der Konflikt bei den Fluglotsen ist was für Feinschmecker im Tarifrecht. Es geht um eine große Zahl von Details, die auch Arbeitsbedingungen in einem ganz besonderen Beruf regeln. Doch letztlich geht es um etwas ganz Einfaches: Es ist ein Machtkampf.

Die Parallelen zu anderen Spezial-Gewerkschaften – zuständig für Lokführer oder Piloten – sind frappierend. Immer handelt es sich um Berufsgruppen, die an Schaltstellen in Unternehmen sitzen. Streiken die Lotsen, muss im schlimmsten Fall der Luftraum gesperrt werden. Noch viel wichtiger ist vermutlich, dass es keine Arbeitsmärkte für diese Spezialisten gibt. Es gibt keine arbeitssuchende Fluglotsen. Das bringt die Himmelswärter in eine enorm starke Position. Die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) nutzt den Tarifkonflikt mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) als Hebel, um ihre Macht auszuweiten. Letztlich geht es darum, wer im Unternehmen das Sagen hat. Das dient auch der Existenzsicherung der Organisation. Das ist legitim.

Doch das darf nicht dazu führen, dass ein Unternehmen wie die Deutsche Flugsicherung daran gehindert wird, effizienter zu werden – wohlgernekt ohne bei der Sicherheit Abstriche zu machen. Mehr Effizienz bei der Flugsicherung bringt weniger Warteschleifen, also mehr Umweltschutz, bedeutet geringere Kosten für Airlines, also günstigere Flugtickets.

Natürlich muss einer die Zeche zahlen. Das können nur die Lotsen sein, sie sind der mit Abstand größte Kostenfaktor der Flugsicherung. Sie müssen die Zeche mittels Mehrar-

## Medien – Verbände – Organisationen

beit übernehmen, natürlich nicht bei der hochgradig kritischen Überwachungsarbeit von Starts und Landungen, wohl aber beispielsweise bei der für viele Lotsen übliche Nebentätigkeit als Ausbilder, die gleichwohl enorm wichtig ist, um den Arbeitskräftemangel bei Lotsen zu bekämpfen, was Warteschleifen vermeidet.

Die GdF muss Abstriche machen. Doch sie muss zugleich ihren Mitgliedern vermitteln, dass sie heraushandelt, was herauszuhandeln ist. Deshalb wird es wohl zeitlich begrenzte Streiks an kleinen Flughäfen geben. Einige Dutzend Flüge könnten ausfallen. Mehr nicht.



**Zeitung:** Rheinische Post 14. 08.

**Autor:** kein Autor ausgewiesen

### Späte Einsicht der Fluglotsen

Die Fluglotsen haben gestern am späten Abend ein Einsehen gehabt und ihren für heute angekündigten Streik abgeblasen. Diese Einsicht kam spät, hatte die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) doch Stunden zuvor noch gegen eine Entscheidung des Arbeitsgerichts Frankfurt Berufung eingelegt und damit Reisende, Airlines und Flughäfen für noch längere Zeit im Unklaren darüber gelassen, ob es zu dem massiven Verkehrschaos kommen würde. Dass sich die Gewerkschaften mit ihrer Entscheidung so lange Zeit ließ, ist nur eine weitere ärgerliche Episode in einem Streit zwischen zwei unversöhnlichen Parteien, die gleichermaßen die Öffentlichkeit mit ihrer Haltung beeinträchtigen. Die Richterin des Frankfurter Arbeitsgerichts hat am Nachmittag zu recht durchblicken lassen, dass eine Schlichtung augenblicklich das Beste wäre. Die Auseinandersetzung ist mit der gestrigen Entscheidung der GdF längst nicht beendet – ein Streik kann noch kommen. Die Gehaltsforderungen der bereits fürstlich entlohnten Fluglotsen sind überzogen, ihre Streikandrohung ist daher unberechtigt. Doch die Warnung der Gewerkschaft vor fehlendem Nachwuchs muss die Flugsicherung ernst nehmen. Sie kann nicht die Sicherheit dadurch gefährden, dass sie den Lotsen mangels qualifiziertem Nachwuchs immer mehr Überstunden zumutet.



**Zeitung:** Stuttgarter Zeitung

**Autor:** Matthias Schiermeyer 09. 08. 2011

### Ohne Rücksicht auf die Urlauber

Das Durcheinander um eine rechtliche Zulassung der Lotsenstreiks ist Rückenwind für die Kritiker der kleinen Berufs-

gewerkschaften, die die deutsche Wirtschaft mit ihren eigenartigen Aktionen angeblich ins Chaos führen. Es erinnert stark an das Theater der Lokführergewerkschaft mit der Deutschen Bahn, die sich vor wenigen Jahren auch häufiger vor Gericht als am Verhandlungstisch trafen. Dass Richter über den Fortgang von Tarifkonflikten befinden müssen, ist oft ein Armutszeugnis für beide Konfliktparteien.

Der Zwist bei der Flugsicherung drohte einen geradezu desaströsen Verlauf zu nehmen. Am vorigen Mittwoch noch blies die Gewerkschaft den geplanten Ausstand kurzfristig ab, den ihr das Arbeitsgericht Frankfurt gerade untersagt hatte. An diesem Montag nun setzte sich die Arbeitnehmerseite zwar in erster und zweiter Instanz durch – doch plötzlich zogen die Arbeitgeber in größter Not ihren letzten Joker und riefen die Schlichtung an. Dies hätten sie früher tun können, um den Airlines und den Urlaubern alle Unsicherheit zu ersparen.

Im Grundsatz lässt sich gegen Arbeitsniederlegungen der Fluglotsen nichts sagen. Doch wie kurzatmig diese Tarifparteien mitten in der Haupturlaubszeit mit dem Streikrecht umgehen, erscheint unverhältnismäßig – wenn nicht gar missbräuchlich. Sie machen den Reisenden zum Spielball ihrer Interessen und zu Leidtragenden ihres tarifpolitischen Versagens.

Nachdem das Gericht seine Aufgabe erledigt hatte, haben die Flugsicherung und die Gewerkschaft Ihre Verantwortung erneut an einen Dritten delegiert: Nun soll der Arbeitsrechtler Volker Rieble schlichten. Der Münchner Rechtsprofessor ist ein in der Fachwelt angesehener Jurist. Doch zeigt die Erfahrung in der Tarifpolitik, dass frühere Größen des Politikbetriebs eher das nötige Fingerspitzengefühl für einen Interessenausgleich mitbringen und jeweils von beiden Seiten akzeptiert werden. Insofern ist die Berufung des Juristen ein Experiment – zumal die Fluglotsen gerade nach dem Gezerre der letzten Tage weiterhin auf Kampf gestimmt sind. Was also, wenn der Vermittler scheitert? Dann darf die Gewerkschaft im September erneut den Streik ausrufen. Das lässt nichts Gutes ahnen.



**Zeitung:** Süddeutsche

**Autor:** Alexandra Borchardt

### Warum die Fluglotsen Verständnis verdienen

Mitten in der Hauptreisezeit will die Gewerkschaft für Flugsicherung den Urlaubern das Fliegen schwer machen – trotzdem sind die Motive für den angedrohten Streik ver-

## Medien – Verbände – Organisationen

ständig. Denn den Fluglotsen geht es nicht nur um höhere Gehälter.

Viele Reisende wären froh, hätten sie so großzügige Arbeitgeber. 5,2 Prozent mehr Gehalt hat die Deutsche Flugsicherung DFS ihren Lotsen angeboten, um den ersten Streik in der Geschichte des Unternehmens abzuwenden. Das klingt ordentlich. Ganz zu schweigen davon, dass viele Reisende gerne Gehälter hätten, wie die Männer und Frauen, die dafür sorgen, dass sich am Himmel über Deutschland und auf den deutschen Flughäfen kein Flugzeug dem anderen gefährlich nähert.

Fluglotse: Das ist kein akademischer Beruf, sondern ein Ausbildungsberuf, in dem man aber bei Verdiensten ist, die manch ein Akademiker in einer Führungsposition nicht erreicht.

Ist also die Gewerkschaft der Flugsicherung unverschämt, wenn sie Urlaubern mitten in der Hauptreisezeit das Fliegen schwer machen will? Ginge es um die Entlohnung allein, wäre das so. Zumal die Arbeitnehmervertreter 6,5 Prozent fordern, also vom Angebot der DFS nicht so weit weg liegen.

Mehr als auf die Gehälter kommt es der Gewerkschaft auf die Arbeitsbedingungen an, und da ist es verständlich, dass sie ein Zeichen setzen will. Die DFS hat es nämlich in den vergangenen Jahren nicht geschafft, sich ausreichend Nachwuchs heranzuziehen. Gleichzeitig sollen die Kosten sinken. Die Last schultern die rund 2000 Fluglotsen, die noch mehr Überstunden machen sollen.

Der Ärger der Mitarbeiter ist verständlich. Während andere so ähnlich gefragte Arbeitnehmer in solchen Fällen ihr Unternehmen verlassen und bei der Konkurrenz anheuern

könne, bleibt den Lotsen diese Chance nicht – es gibt keinen Wettbewerb. Es ist ihr gutes Recht, mit einem Streik auf ihre Probleme aufmerksam zu machen.



**Zeitung:** WAZ 09. 08. 2011

**Autor:** Angelika Wölk

### Ein Desaster

Der Streik der Fluglotsen wurde in letzter Minute doch noch abgewendet, weil die Arbeitgeber die Schlichtung angerufen haben. Doch der Schaden für alle Beteiligten – Reiseveranstalter, Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugsicherung, Lotsen und nicht zuletzt genervte Urlauber – ist trotzdem immens. Dieser Tarifstreit ist zum Desaster geworden. Beide Tarifparteien haben versagt.

Das geht schon damit los, dass die Arbeitgeber den Konflikt vors Gericht zerrten. Das ist zwar rechtlich in Ordnung, tarifpolitisch aber ein Fiasko. Tarifkonflikte gehören an den Verhandlungstisch, nicht vor den Kadi.

Und die Vorgehensweise der Fluglotsen war chaotisch. Erst wird ein Streik angekündigt, dann abgeblasen, Forderungen werden aufgestellt, die gar nicht zulässig sind für den Streik. Und das die Arbeitgeber noch in der Nacht die Schlichter-Karte zogen, war für die Lotsen eigentlich absehbar. Was haben sie wirklich gewollt? Ihre Schlüsselposition demonstrieren? So haben es beide Seiten ohne Not darauf ankommen lassen, den seit Monaten schwelenden Tarif-Konflikt mitten in die Urlaubszeit laufen zu lassen. Mit voller Kraft auf Kollisionskurs. Die Schlichtung ist vergiftet, noch bevor sie begonnen hat.

Ein absurdes Theaterstück um Mitternacht. In den Hauptrollen die Deutsche Flugsicherung, die Fluglotsengewerkschaft und der höchste hessische Arbeitsrichter.

### Kommentar von hr-Reporter Lars Hofmann

Gerade die Flugsicherung hat ihre Möglichkeiten vor Gericht dickköpfig bis zum Letzten ausgereizt.

Um kurz vor Mitternacht hat sie noch eine Schlichtung grundsätzlich abgelehnt. Kurz nach Mitternacht dann doch die Kehrtwende: Ja zur Schlichtung, weil der Richter der Gewerkschaft den Streik endgültig erlaubt hatte.

Ich kann nicht erkennen, daß es hier darum ging eine inhaltliche Lösung in dem Tarifkonflikt zu finden. Auf mich hat das ganze Schauspiel wie eine Machtdemonstration gewirkt. Als sollte der Gewerkschaft ihr Recht auf Streik

vor Gericht abgesprochen werden und zwar aus Prinzip. Die Flugsicherung steht stellvertretend für andere Unternehmen wie etwa die Bahn oder die Lufthansa, genauso wie die Arbeitgeberverbände, die Spargewerkschaften am liebsten das Streikrecht absprechen würden. Auch Lokführer oder Piloten werden immer wieder vor Gericht gezerrt, wenn sie Streiken wollen.

So gesehen kann ich der Deutschen Flugsicherung nur danken. Danken für ihre Dickköpfigkeit. Denn so war auch der Richter, der wohl am liebsten keine Entscheidung getroffen hätte, dazu gezwungen sich festzulegen. Mit seinem Ja zu dem Streik hat der Richter Mut bewiesen. Einmal mehr sind die Arbeitgeber mit ihrem Versuch das Streikrecht einzuschränken vor Gericht gescheitert. Und damit hat sich das absurde Theaterstück um Mitternacht doch gelohnt.

## AeroBrief 31/2011 | Topstories

# Der Kommentar: Das unglückliche Ende der Bescheidenheit? der Streik der Fluglotsen zu einer Unzeit

Es war immer klar, dass die Ent-Beamung der Fluglotsen unmittelbar mit dem Risiko eines Arbeitskampfes verbunden ist. Es war eine trügerische Ruhe mit der Annahme verbunden, dass die Fluglotsen ihre im europäischen Quervergleich durchaus privilegierte Situation wohlwollend anerkennen und auf Konsens mit den Arbeitgebern verpflichtet bleiben. Jetzt haben wir gelernt, dass das ein Trugschluss war. Die Gewerkschaft der Fluglotsen jedoch ist mit der aktuellen Aktion schlecht beraten gewesen. Im Rahmen eines Warnstreiks den mitteleuropäischen Luftraum für einen halben Tag lahmlegen zu wollen, während Hunderttausende von den Urlaubern an den Flughäfen sitzen oder im Charterflieger zu ihrer Destination in der Sonne, das war mehr als unverhältnismäßig. Um mehr Einfluss für die Gewerkschaftsvertreter auf Beförderungen zu sichern, ist die Geiselnhaft von so vielen Fluggästen zur Urlaubszeit eine mehr als zweifelhafte Drohung. Nun werden beide Seiten lernen müssen, zu den neuen Rahmenbedingungen einen Konsens zu finden, der wirtschaftlich und moralisch zu vertreten ist.

Vermutlich haben wir zu oft Schlagzeilen aus dem Ausland zu Streiks, die den öffentlichen Verkehr einer Metropole oder eines ganzen Landes lahmgelegt haben, gelächelt mit der Überzeugung, dass es so etwas bei uns nicht geben könne. Doch schon die Lokomotivführer haben gezeigt, dass sogar eine Teilgewerkschaft das Instrument der Warnstreiks und Streiks durchaus schmerzhaft einsetzen kann. Immerhin waren die stillstehenden Züge der Höhepunkt einer länger dauernden, öffentlichen Auseinandersetzung, so dass der Kollaps der Verkehrsverbindungen nicht völlig überraschend kam.

Zu wenig hat man gehört von der den Verhandlungen zwischen der Deutschen Flugsicherung und der Gewerkschaft der Fluglotsen, um von der Ankündigung eines halbtägigen Warnstreiks nicht überrascht zu sein. Und wenige wollten daran glauben, dass schon die Eröffnung eines Arbeitskampfes auf den Zeitpunkt mit dem größtmöglichen

wirtschaftlichen Schaden gelegt wird. Denn allein dadurch wird die Verhältnismäßigkeit des Streiks im Rahmen der Auseinandersetzungen um neue Arbeitsbedingungen in Frage gestellt.

Die Fluglotsen und ihre Gewerkschaft haben sich damit einen Bärenienst erwiesen: man muss die Forderungen der Arbeitnehmervertreter mehrfach nachlesen, um sich erklären zu können, warum es keine andere Möglichkeit der Verständigung gab als die Drohung, Hunderttausenden den Urlaub zu verderben und den Weg dorthin zu einer Tortur zu machen.

Von der rechtlichen Seite her, das ergab auch die Überprüfung durch die Gerichte, wäre der Warnstreik möglich gewesen. Von der Seite der Wirkung her wäre der Imageschaden für die Fluglotsen und ihre Gewerkschaft um ein Vielfaches höher gewesen als die erzwungene Verhandlungsbereitschaft der Arbeitgeber. Jetzt gibt es die Zeit der Friedenspflicht, um nicht nur über die Vereinbarung der Arbeitsbedingungen, sondern auch um über die Verhältnismäßigkeit eines Arbeitskampfes nachzudenken. Und das sollten die Fluglotsen wirklich gründlich tun.

**Peter Kellner**

Dieser Artikel ist erreichbar unter: [http://www.entity38.de/aerobrief/index.php?article\\_id=12522&issue=10478](http://www.entity38.de/aerobrief/index.php?article_id=12522&issue=10478)

Medien – Verbände – Organisationen

**KLARTEXT** | Deutschland braucht neue Regeln für Streiks von Berufsgruppen, die Teile des öffentlichen Lebens lähmen.

Nicht auf Kosten anderer

**A**lles noch mal gut gegangen mit dem Lotsenstreik? Keineswegs! Kurz nachdem die Flugkontrollleure vorige Woche den einen Ausstand abgeblasen haben, drohten sie mit einem für diese Woche. Und wenn ihr Arbeitgeber, die Deutsche Flugsicherung (DFS), diesen per Gerichtsurteil oder die Anrufung eines Schlichters stoppt, findet der Streik vielleicht im Herbst statt.

Das mögen viele für einen Teil unseres verfassungsrechtlich garantierten Streikrechts halten. Aber sind diese Ausstände das? Ein Streik soll ein Unternehmen unter Druck setzen, indem er ihm Kosten aufbürdet, etwa weil die Produktion ausfällt. Aber die geschätzten Kosten von gut 100 Millionen Euro für einen Tagesstreik kann die DFS am Jahresende einfach durch höhere Gebühren von den Fluglinien zurückfordern. Darum trifft der Streik ausschließlich Unbeteiligte wie Urlauber, Geschäftsreisende oder Unternehmen der Flugbranche. Und das europaweit.

Darum haben andere Länder eigene Regeln für Streiks von Berufsgruppen wie Lotsen oder Piloten, deren Ausstände Teile des öffentlichen Lebens lahmlegen können. Und die braucht Deutschland auch. Es muss ja nicht gleich wie im Dezember in Spanien das Militär die Lotsen zur Arbeit zwingen. So gibt es in den USA im Railway Labour Act aus der Eisenbahnzeit eine Art Zwangsschlichtung, bei der Warnstreiks praktisch unmöglich sind und am Ende der Staat notfalls auch einen angemessenen Abschluss durchsetzen kann. Andere Länder haben für Lotsen eine Dienstpflicht, die auch den Passagier- und Frachtverkehr sichert und nicht nur Militär- und Polizeiflüge. Diskutiert wird auch, dass Gewerkschaften nicht ausschließlich eine Berufsgruppe in einem Unternehmen vertreten können.

Wie auch immer die Lösung aussieht – Hauptsache sie erschwert Arbeitskämpfe auf Kosten Dritter.

ruediger.kiani-kress@wiwo.de

EVA VÖLPEL ÜBER EINEN MÖGLICHEN FLUGLOTSENSTREIK

Lieber sicher durch die Luft

**S**ollten die Fluglotsen heute oder in den kommenden Wochen streiken, dann verdienen sie Verständnis – trotz der Frustration, des versauten Urlaubs oder des verpassten Geschäftstermins, den sie verursachen.

Ja, Fluglotsen verdienen gut. In besonders sicherheitsrelevanten Bereichen bis zu 130.000 Euro Bruttojahresgehalt. Aber der Konflikt dreht sich weniger um die Gehaltsforderung. Da liegen Gewerkschaft und Arbeitgeber gar nicht so weit auseinander – und abgesehen davon kämen höhere Löhne auch den längst nicht so fürstlich entlohnten Verwaltungsangestellten zugute. Es geht bei dem Konflikt jedoch vor allem um Arbeitsbedingungen und Sicherheitsfragen – Fragen, die alle Flugreisenden interessieren.

Lotsen sollen uns sicher durch die Luft geleiten. Sie arbeiten ständig im schnell wechselnden Schichtsystem, nicht selten auch mal sechs Tage hintereinander. Da ist es mehr als bedenklich, wenn die derzeitige maximale Überstundengrenze von 150 auf 250 Stunden im Jahr hochgeschraubt

werden soll. Der Verdacht liegt nahe, dass die Arbeitgeberseite damit kostengünstig den Nachwuchsmangel kompensieren will. Den aber hat sie vor Jahren mitverursacht, als die Zahl der Azubis an der unternehmenseigenen Akademie drastisch reduziert wurde, um Kosten für die Privatisierung zu sparen, die dann scheiterte.

Die Arbeitnehmer wollen zudem erreichen, dass bestimmte Positionen nur mit erfahrenen Lotsen besetzt werden. Im Einzelfall wird man sich anschauen müssen, ob die Gewerkschaft mit dieser Forderung über das Ziel hinausschießt. Aber grundsätzlich geht es auch hier um Sicherheit: Wie viel Praxis soll jemand mitbringen, der im Frankfurter Tower das Sagen hat?

Die Lotsen wollen zum ersten Mal überhaupt streiken, der Ausstand war für nur sechs Stunden angesetzt. Streiks im Flugverkehr werden immer wehtun – aber ohne sie wäre nichts auszurichten. Die Forderungen, die dahinterstehen, sind berechtigt. Inland SEITE 6



*Es geht nicht um Gehälter, sondern um Arbeitsbedingungen. Das interessiert alle Flugreisenden*

**gibt es nur einen Tower. Rund 40 Fluglotsen haben die Aufgabe, abfliegende und ankommende Maschinen auf die richtige Start- oder Landebahn zu dirigieren. Das geht meist per Blick aus dem Towerfenster. „Wenn dies nicht reicht, steht ein Fernglas für den Fluglotsen bereit“, sagte eine DFS-Sprecherin dem Abendblatt. Hamburg sei ein sogenannter Dark Tower, also ein schwarzer Kontrollpunkt, der mit wenig Radartechnik ausgestattet ist.**

# Abgekartetes Spiel

Fluglotsenstreik durch Anrufung der Schlichtung für mindestens vier Wochen ausgesetzt. Gewerkschaft sieht wenig Chancen für Einigung. Von Rainer Balcerowiak

Der Flugverkehr in Deutschland wird vorerst nicht durch Arbeitsniederlegungen der Fluglotsen beeinträchtigt werden. Nachdem die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) am Montag vor zwei Arbeitsgerichtsinstanzen mit dem Versuch scheiterte, den von der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) für Dienstag angekündigten Streik per einstweiliger Verfügung untersagen zu lassen, rief das bundeseigene Unternehmen unmittelbar nach Verhandlungsende die Schlichtung an. Noch während des Gerichtstermins hatten die DFS-Vertreter einen derartigen Schritt kategorisch ausgeschlossen. Der Verhandlungsführer der GdF, Dirk Vogelsang, bezeichnete diese Taktikerei am Dienstag gegenüber *jW* als »abgekartetes Spiel«. Mit der vermeintlichen Weigerung, die Schlichtung anzurufen, habe man das Gericht angesichts der massiven Folgen eines möglichen Streiks in seiner Entscheidung beeinflussen und für den Fall eines Streikverbots den Boden für millionenschwere Schadenersatzfor-

derungen gegen die Gewerkschaften bereiten wollen. Als das nicht klappen sollte, sei »binnen weniger Minuten« die Anrufung aus der Tasche gezogen worden. Vieles, so Vogelsang, spreche dafür, daß dieses Vorgehen mit den Airlines angesprochen gewesen sei. So habe es laut GdF-Informationen bei den Fluggesellschaften faktisch keine Vorbereitungen auf den angekündigten Streik gegeben.

Die Flugsicherung wies die Anschuldigungen zurück, ohne konkret auf die Vorwürfe zu antworten. Sein Unternehmen habe zunächst Rechtssicherheit herstellen wollen, sagte DFS-Geschäftsführer Jens Bergmann. Die Schlichtung sei angerufen worden, weil anders ein erheblicher Schaden nicht abzuwenden gewesen sei.

Die Schlichtung basiert auf einer im Dezember 2005 zwischen der GdF und der DFS geschlossenen Vereinbarung über ein Schiedsverfahren bei Tarifkonflikten. Dieses kann einseitig ausgerufen werden und beinhaltet eine 30tägige Friedenspflicht. Falls sich die

Parteien nicht auf einen Schlichter einigen können, wechselt das Benennungsrecht nach jeder abgeschlossenen Runde. Diesmal ist die DSF dran und hat den Münchner Arbeitsrechtsprofessor Volker Rieble eingesetzt. Die GdF hatte zuletzt die ehemalige Bundesjustizministerin Herta Däubler-Gmelin (SPD) gestellt. Rieble soll zunächst einen Zeitplan für das Verfahren vorlegen und nach spätestens vier Wochen einen Schlichterspruch präsentieren. Dieser ist allerdings für die Tarifparteien nicht bindend. Die GdF hat diese Vereinbarung fristgemäß zum Ende dieses Jahres gekündigt. Dies gilt auch für die Notdienstvereinbarung, die u.a. die Abwicklung von Rettungs-, Hilfs-, Regierungs- und Militärflügen sowie von 25 Prozent des planmäßigen Luftverkehrs vorsieht. Da die DFS die dort getroffenen Festlegungen zur Organisation von Notdiensten offenbar nicht mehr akzeptiere, wie sich zuletzt bei einem Solidaritätsstreik der GdF für die Vorfeldlotsen am Stuttgarter Flughafen im März 2009 gezeigt habe, sei

der Vertrag hinfällig, so Vogelsang.

Die Chancen für einen Erfolg der Schlichtung bewertet der GdF-Verhandlungsführer als schlecht. Angesichts der Tricksereien der DFS und deren Beharren auf einer massiven Ausweitung der Überstundenkontingente der Fluglotsen sehe er derzeit wenig Chancen für eine gütliche Einigung. In einem Brief an die Mitglieder hatte der GdF-Bundesvorsitzende Michael Schäfer am Montag nochmals die Kernpunkte der Tarifaufeinandersetzung benannt: »Es geht nicht um bessere Arbeitsbedingungen, es geht um die Einhaltung bestehender Arbeitsbedingungen. Es geht nicht um 6,5 Prozent mehr Lohn für Fluglotsen, es geht um die Vergütung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS. Es geht nicht um die Sicherung von Privilegien, es geht um für die Funktion der Flugsicherung wichtige Strukturen. Es geht um Angebote ohne Vorbedingungen, und es geht um die Einheit und die Zukunft der Flugsicherung.«

## Entspannung um Mitternacht

Im Tarifkonflikt mit den Fluglotsen hat die Deutsche Flugsicherung den Schlichter angerufen. Für die Reisenden ist dies eine gute Nachricht – zunächst

Von Sibylle Haas

München – Die Arbeitsrichter hatten dies schon in der vorigen Woche empfohlen: die Deutsche Flugsicherung (DFS) solle in die Schlichtung gehen. Auch am Montag wurde dem Arbeitgeber dieser Schritt wieder nahegelegt, in erster und in zweiter Instanz. Nichts dergleichen geschah – zunächst. Der Arbeitgeber beharrte auf einer richterlichen Entscheidung. Er wollte wissen, ob der Streik der Fluglotsen rechtmäßig ist. Die wollten am Dienstag von 6 bis 12 Uhr in den Ausstand gehen. Nach Mitternacht dann urteilte in dem Eilverfahren der Vorsitzende Richter auch in zweiter Instanz sehr deutlich: Die Fluglotsen dürfen streiken. Und wenige Minuten danach geschah, was seit Tagen schon fällig ist: die DFS rief den Schlichter an.

Wäre dies nicht ein Tarifkonflikt, dann wäre dies fast schon eine Posse zum Lachen. Tausende Passagiere verflöhten am Abend die Nachrichten, wussten bis spät in die Nacht hinein nicht, ob sie am nächsten Tag fliegen können oder nicht. »Was war das für ein Spiel!«, fragt man sich bei der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF). »Die DFS hätte doch sagen können: Wenn wir den Prozess verlieren, dann gehen wir in die Schlichtung«, sagt Dirk Vogelsang, Rechtsanwalt und GdF-

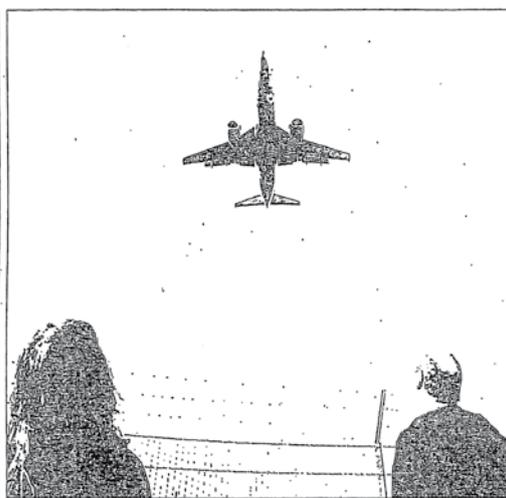
Verhandlungsführer im laufenden Tarifkonflikt.

»Wir wollten Rechtssicherheit haben«, erklärt dazu ein DFS-Sprecher. »Möglicherweise hätten die Gerichte unter diesen Umständen die Eilbedürftigkeit aberkannt.« Er schloss nicht aus, dass die DFS die Angelegenheit in einem Hauptverfahren prüfen lässt.

Wie auch immer: Mit der Schlichtung ist ein Streik zunächst erledigt. Denn während der Schlichtung darf nicht gestreikt werden, es gilt dann eine Friedenspflicht. Vier bis sechs Wochen kann das nun dauern. Für die Urlauber ist das eine gute Nachricht. Denn sie können getrost eine Flugreise buchen, müssen keine Angst haben, am Flughafen hängen zu bleiben. Am Dienstag lief nach dem stornierten Streik der Flugverkehr weitgehend normal. Und es sah ganz so aus, als hätten die Fluggesellschaften mit einem Arbeitskampf auch nicht gerechnet.

In den vergangenen Tagen hatte die Branche gehörig Gegenwind gemacht. Sogar der oberste Dienstherr der Lotsen, Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU), bediente die Neiddebatte, als er die Jahresgehälter der Fluglotsen von um die 120 000 Euro gegen die Urlaubsbudgets der Bürger aufrechnete.

Der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften kündigte an, dass



Nachdem der Streik am Dienstag abgesagt worden war, konnten die Flugzeuge wie hier in Hamburg ganz normal starten und landen. Foto: Bodo Marks/dpa

Schadenersatzansprüche gegen die Gewerkschaft geprüft würden. Die Deutsche Lufthansa hätte als größte deutsche Fluggesellschaft einen Arbeitskampf der Lotsen am stärksten gespürt. Lufthansa-Personalvorstand Stefan Lauer sagte, allein die Streikandrohung führe zu Verlusten, wenn etwa Kunden ihre Flüge absagten. Der Schaden werde nun ermittelt, sagte eine Unternehmenssprecherin am Dienstag. Im Flugplan der Lufthansa habe es am Dienstagmorgen nur wenige Verschiebungen gegeben, sagte sie. Lediglich einige Interkontinentalflüge seien zeitlich verlegt worden, waren etwa in den USA früher gestartet, um noch vor dem angekündigten Streikbeginn um 6 Uhr in Deutschland landen zu können.

Im Konflikt für die mehr als 5800 Beschäftigten geht es nicht in erster Linie ums Geld. Neben einer Gehaltserhöhung um 6,5 Prozent will die Gewerkschaft auch bei der Stellenbesetzung mitreden. Sie verlangt, dass der Schlichter nur ein erfahrener Fluglotse sein soll. Die DFS, die eine Anhebung der Gehälter um sechs Prozent bis Oktober 2013 anbietet, will diese Position aber auch mit Mitarbeitern aus der Verwaltung besetzen. Sie hält unter anderem diese Forderung für nicht rechtmäßig. Jetzt ist der Schlichter dran. Er hat die Aufgabe, diesen schwierigen Konflikt zu lösen. (Seite 4)

Medien – Verbände – Organisationen



PROFIL

Der Münchner Rechtsprofessor Volker Rieble, der den Tarifstreit der Fluglotsen beilegen soll, passt nicht in die Reihe vieler Schlichter. Dies sind oft altgediente Politiker, die es gelernt haben, den Ausgleich zu suchen. Rieble ist kein Versöhner. Darauf kommt es dem Mann auch nicht an. „Das nebulöse Herumschwadronieren bringt nichts. Wissenschaft muss klar sein“, sagt er. Zum Tarifstreit bei der Deutschen Flugsicherung sage er momentan jedoch kein Wort. „Das gebietet der Anstand.“

Normalerweise kokettiert der 49-jährige Jurist damit, dass er gerne provoziert. An einer harten Position könne sich doch auch der Gegner schärfen, meint er. Diese Haltung ist es immer wieder, die Rieble umstritten macht. Er bedient sich klarer Worte, kommt ohne Umschweife zum Punkt. Das passt nicht jedem. Und manchmal geht der Schlag auch zu weit. Wie im Fall der Berliner Supermarkt-Kassiererin „Emmely“. Rieble bezeichnete die Frau, die von ihrem Arbeitgeber gekündigt worden war, weil sie zwei Pfandbons unterschlagen haben soll, in einem Aufsatz als „notorische Lügnerin“. Sie hatte zunächst versucht, den Verdacht auf eine Kollegin zu lenken.

Der Mann streitet gerne – egal mit wem; mit Gewerkschaften, Arbeitgebern, Politikern. Und er überrascht mit ungewöhnlichen Thesen. Als herauskam, dass der Autokonzern Volkswagen seine



Foto: dpa

Volker Rieble  
Schlichter im Tarifstreit  
mit dem Fluglotsen

Betriebsräte mit Lustreisen schmierte, forderte Rieble, Betriebsräte gut zu bezahlen, um Korruption zu verhindern. „Der Korruptionsschutz von Betriebsräten ist gänzlich unzureichend“, sagte Rieble damals.

Zuletzt meldete sich der Jurist auch im Rahmen der Plagiatsaffären zu Wort. In seinem Buch „Das Wissenschaftsplagiat“ listet er Fälle der Abschreiberei im Hochschulbetrieb auf. Dem niedersächsischen Kultusminister Bernd Althus-

mann (CDU) warf er kürzlich vor, in seiner Doktorarbeit abgeschrieben und die Quellen nicht kenntlich gemacht zu haben. Der Fall wird geprüft.

In Gewerkschaftskreisen umstritten ist Riebles Direktorenamt beim Zentrum für Arbeitsbeziehungen und Arbeitsrecht (Zaar), hinter dem Arbeitgeberverbände der Metall- und der Chemieindustrie stehen. Trotzdem hatten die Sparten-gewerkschaften, zu denen auch die Gewerkschaft der Flugsicherung gehört, bei ihm ein Gutachten zum Tarifrecht in Auftrag gegeben. Rieble kam zu dem Ergebnis, dass es in einem Betrieb durch-aus mehrere konkurrierende Tarifverträge für die gleiche Berufsgruppe geben darf. Damit argumentierte er gegen die Arbeitgeber, welche die Tarifeinheit gesetzlich schützen wollten. „Dies war der Versuch, die Tarifautonomie gleichzuschalten. Das geht in einem freiheitlichen System nicht“, betont Rieble.

Die Gewerkschaft der Flugsicherung äußerte sich zurückhaltend zur Berufung Riebles als Schlichter. „Es ist ungewöhnlich, einen Rechtsprofessor zu nehmen“, sagte Dirk Vogelsang, der die Verhandlungen im Tarifstreit führt. Die Tarifpartner dürfen abwechselnd den Schlichter für die jeweilige Runde benennen. Diesmal war der Arbeitgeber, die Deutsche Flugsicherung, an der Reihe. Rieble sei ein anerkannter Arbeitsrechtler, hieß es dort.

Sibylle Haas

TARIF-STREIT IN DER FLUGSICHERUNG

# „Das können wir nur ablehnen“

**München** – Die Forderung der Fluglotsen nach 6,5 Prozent mehr Gehalt löst eine heftige Debatte aus. Immerhin werden sie fürstlich entlohnt und dürfen bereits mit 55 Jahren in Rente, lautet der Vorwurf. Wir haben Eric Läntzsch, Fluglotse am Airport München, gefragt, warum 100 000 Euro Jahresgehalt nicht genug sind.

■ **Herr Läntzsch, Fluglotsen verdienen mehr als ordentlich. Haben Sie denn kein schlechtes Gewissen, noch mehr zu verlangen?**  
Nur ein kleiner Teil der Fluglotsen verdient wirklich 100 000 Euro, wie es immer wieder durch die Presse kursiert. Außerdem geht es nicht nur um die Vergütung von 1800 Lotsen, sondern um alle 5800 Mitarbeiter, die im Tarifvertrag abgedeckt sind.

■ **Die Gutverdiener könnten ja verzichten...**  
Sie können sich gern den Geschäftsbericht der DFS (*Deutsche Flugsicherung, Anm. d. Red.*) und die Entwicklung der Vorstandsgehälter ansehen. Wenn immer behauptet wird, wir hätten ein schlechtes Jahr gehabt, und sich der Vorstand dann doch wieder etwas mehr gönnt, stellt sich die Frage: Ist das noch fair gegenüber den Mitarbeitern? Die Angestellten verdienen das Geld. Warum können wir nichts davon abhaben?

■ **Die DFS wirft der Gewerkschaft vor, sie würde stur an ihrer Maximalforderung festhalten. Bedeutet verhandeln nicht, aufeinander zugehen?**

Wir wollen im Moment nur über den Lohn und die Gehaltsstrukturen sprechen. Die DFS bietet uns zwar eine Lohnerhöhung an, will aber, dass wir dafür zwei Stunden pro Woche mehr arbeiten. Unter dem Strich hätten wir dann sogar weniger Geld in der Tasche. So ein Angebot können wir nur ablehnen.



**Gestresst, aber gut bezahlt:** Fluglotsen im Tower des Flughafens Düsseldorf.

FOTO: DPA

■ **Wie viele Stunden arbeitet denn ein Fluglotse?**  
Das ist ganz unterschiedlich. Im Center München sind es acht Stunden am Tag – mit Pausen.

■ **Das hält sich ja noch in Grenzen.**

Die Belastung ist dafür extrem hoch. Deutschland hat den dichtesten Flugraum von ganz Europa. Das ist eine riesige Verantwortung. Wir sorgen dafür, dass sich Flugzeuge nicht zu nahe kommen, gehen ständig auf Pilotenwünsche ein – der Stress am Arbeitsplatz ist enorm.

■ **Wenn Sie die kleinen Punkte am Bildschirm sehen, blenden Sie dann aus, dass jeder für hunderte Menschenleben steht?**

Man darf es nicht komplett



**Eric Läntzsch**  
Fluglotse und  
Regional-Sprecher der GdF

ausblenden, sonst würde der Job zu einer Art Computerspiel werden. Zu sehr daran denken sollte man aber auch nicht. Sonst sitzt schnell die Angst im Nacken. Wenn sich zwei Flieger annähern und man weiß, da sitzen 500 Menschen drin, darf einen das nicht blockieren. Es ist ... sehr anspruchsvoll.

■ **Und deswegen kämpfen Sie nicht nur um mehr**

**Geld, sondern auch um andere Arbeitsbedingungen.** Die GdF will, dass nur Kollegen mit langfristiger Erfahrung bestimmte Aufgaben erfüllen dürfen. Die DFS spricht von Ausgrenzung. Stellen Sie sich ein Krankenhaus vor, in dem Sie als Arzt angestellt sind. Ihr Vorgesetzter ist aber Polizist. Der soll Ihnen sagen, wie Sie zu arbeiten haben? Das ist unmöglich. So ähnlich ist das bei uns. Wir fordern, dass unsere direkten Vorgesetzten einen fachlichen Hintergrund haben. Zurzeit ist es möglich, dass Externe ohne diese Fähigkeiten eingestellt werden könnten.

■ **Sie sagen „könnten“ – gibt es den Fall bereits?**  
Dazu darf ich nichts sagen.

■ **Das klingt nicht gerade**

**beruhigend.**  
Es geht ganz klar um das Thema Sicherheit. Wir wollen nur Vorgesetzte, die auch Ahnung von dem haben, was sie tun.

■ **Es gibt nur leider zu wenige Fluglotsen. Wie viele fehlen?**

Jetzt sofort brauchen wir 300. Mittelfristig bräuchten wir 700 mehr, um die Kollegen ersetzen zu können, die in Ruhestand gehen.

■ **Offenbar ist der Beruf nicht beliebt.**

Im Gegenteil! Wir haben Bewerber ohne Ende. Der Grund ist ein anderer: Im Jahr 2004 wurde die Kapitalprivatisierung der DFS angestrebt. Um das Unternehmen zu verschlanken, hat man die Ausbildungskapazität fast auf null zurückgefahren. Dann hat Bundespräsident Horst Köhler seine Unterschrift verweigert. Dadurch war die Privatisierung vom Tisch – doch an der Personalknappheit leiden wir bis heute.

■ **Das Nachwuchsproblem bekommen Sie aber auch dann nicht in den Griff, wenn Sie mehr Gehalt erstreiten.**

Richtig. Wir weigern uns auch nicht, über die Kapazität zu verhandeln. Aber nicht im Zusammenhang mit der Vergütung. Das muss zuerst vom Tisch.

■ **Aber müssen Sie denn ausgerechnet in der Urlaubszeit mit Streik drohen?**

Sicher, da gibt es viele die sagen, das ist das Allerletzte. Aber den Schuh ziehen wir uns nicht an. Der Zeitpunkt hat sich terminlich so entwickelt. Der letzte Tarifvertrag lief bis Ende Mai. Die DFS hätte ja auch sagen können, der Vertrag läuft vier Monate später aus – dann hätten wir erst im Dezember über Streik gesprochen.

Interview: Thomas Schmidt

Medien – Verbände – Organisationen

## Kein Lotsenstreik in den Ferien

### Arbeitskampf nach Anrufung des Schlichters abgesagt

München – Der Flugverkehr in Deutschland verlief am Dienstag nach der Absage des Fluglotsenstreiks nahezu reibungslos. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hatte in der Nacht zum Dienstag den Schlichter angerufen und den Arbeitskampf damit verhindert. Zuvor hatten die Arbeitsgerichte in Frankfurt in zwei Instanzen den Streik der Lotsen erlaubt. Die DFS hatte in einem Eilverfahren die Rechtmäßigkeit des Streiks prüfen lassen. Während der Schlichtung gibt es eine Friedenspflicht, was bedeutet, dass nicht gestreikt werden darf. Schlichter ist der Münchner Rechtsprofessor Volker Rieble. Die Schlichtung wird nach Einschätzung von DFS und der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) vier bis sechs Wochen dauern. Damit ist ein Streik mit Flugausfällen in der Urlaubszeit vom Tisch. Die Gewerkschaft fordert eine Gehaltserhöhung um 6,5 Prozent und Mitsprache bei den Stellenbesetzungen. Die DFS bietet eine schrittweise Erhöhung der Gehälter um sechs Prozent bis Oktober 2013 an. Die Lufthansa prüft Schadenersatzforderungen gegen die Gewerkschaft der Fluglotsen, da schon deren Streikdrohung zu Einbußen geführt habe. (Seite 4 und Wirtschaft) *shs.*

German Air Traffic Controllers to Strike This Week - NYT... Seite 1 von 3

## German Air Traffic Controllers to Strike This Week

By REUTERS  
Published: August 7, 2011 at 10:30 AM ET

FRANKFURT (Reuters) - Air traffic controllers in Germany plan to stage a strike later this week, potentially affecting more than half a million airline passengers, in order to push through demands for higher wages.

 **REUTERS** "It won't be Monday, however," their chief negotiator, Dirk Vogelsang from the union GDF, said on Sunday.

The GDF said it would give 24 hours' notice before any further strike.

On a typical day in August, around 600,000 people use Germany's airports, travel association DRV has said.

German air traffic controllers are demanding a 6.5 percent pay rise over 12 months and have asked that pay be linked to the number of years in service.

<http://www.nytimes.com/reuters/2011/08/07/world/europe/in...> 08.08.2011

SIGN IN TO E-MAIL  
PRINT



## OFF THE TAPE...

\*\*\*\*\*

**Tower:** ,TWA 2341, for noise abatement turn right 45 Degrees.'

**TWA 2341:** ,Center, we are at 35,000 feet. How much noise can we make up here?'

**Tower:** ,Sir, have you ever heard the noise a 747 makes when it hits a 727?'

\*\*\*\*\*

From an unknown aircraft waiting in a very long takeoff queue: ,I'm f...ing bored!'

**Ground Traffic Control:** ,Last aircraft Transmitting, identify yourself immediately!'

**Unknown aircraft:** ,I said I was f...ing bored, not f...ing stupid!'

\*\*\*\*\*

**O'Hare Approach Control to a 747:** ,United 329 heavy, your traffic is a Fokker, one o'clock, three miles, Eastbound.'

**United 329:** ,Approach, I've always wanted to say this...I've got the little Fokker in sight.'

\*\*\*\*\*

A student became lost during a solo cross-country flight. While attempting to locate the aircraft on radar, ATC asked,'What was your last known position?'

**Student:** ,When I was number one for takeoff.'

\*\*\*\*\*

**Tower:** ,Delta 351, you have traffic at 10 o'clock, 6 miles!'

**Delta 351:** ,Give us another hint! We have digital watches!'

## Pressemitteilung



### Siegloch: „Streik würde 400.000 Reisende treffen“

Berlin, 08.08.2011/2

Etwa 3000 deutsche und internationale Flüge wären unmittelbar betroffen, falls die Fluglotsengewerkschaft am Dienstag ihre Streikandrohung wahr macht, so ermittelte der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) am Montag.

Unmittelbar Opfer eines Streiks würden damit etwa 400.000 Passagiere, deren Flüge nicht wie geplant in der Hauptreisezeit zwischen 6 und 12 Uhr stattfinden können.

Die Anzahl der mittelbar Betroffenen würde aber weitaus höher liegen, da auch die weiteren Flugpläne durch einen Streik durcheinandergerieten.

Der BDL rät den Passagieren, sich auf den Internetseiten ihrer Fluglinien über den neuesten Stand ihrer Flüge zu informieren. Pauschalreisende sollten sich an den Veranstalter wenden.

„Die Fluglinien und Flughäfen haben Notfallpläne und bereiten sich auf einen möglichen Streik vor. Besser wäre es aber, wenn die Gewerkschaft den Reisenden die Tortur einer solchen Situation ersparen würde“, erklärte BDL-Präsident Klaus-Peter Siegloch am Montag.

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

## Pressemitteilung



### Siegloch : „Neuer Streikaufruf der Fluglotsen ist Schikane!“

Berlin, 08.08.2011

**BDL kritisiert Streikankündigung der Fluglotsengewerkschaft**

„Es ist unverantwortlich, dass die Fluglotsengewerkschaft das neuerliche Gesprächsangebot der Flugsicherung in den Wind schlägt“, sagte BDL-Präsident Klaus-Peter Siegloch am Montag. „Die Forderungen der Fluglotsen machen vor allem eines deutlich: der GdF geht es um Macht, aber nicht darum, eine Lösung zu finden. Die Opfer bleiben die Passagiere.“

Der Präsident des Bundesverbandes der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) appellierte an die Gewerkschaft, an den Verhandlungstisch zurückzukehren. Die Deutsche Flugsicherung habe bereits am Freitag ihre Bereitschaft zu weiteren Gesprächen deutlich gemacht.

Siegloch erklärte: „Noch immer sind einige der Forderungen der Fluglotsen eindeutig rechtswidrig und willkürlich“, erklärte Siegloch. „Wenn die Fluglotsengewerkschaft etwa verlangt, dass nur jemand mit 15 Jahren Berufserfahrung bei der Flugsicherung zur Chefsekretärin befördert werden darf, dann ist das eine Schikane und Diskriminierung der eigenen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Genau solche Zugangsschranken will die GdF aber tariflich festlegen.“

Aktuelle Nachrichten zum Stand der Auseinandersetzung werden regelmäßig auf der Internetseite des BDL unter [www.bdl.aero](http://www.bdl.aero) veröffentlicht. Der BDL rät den Passagieren ferner, sich auf den Internetseiten ihrer Fluglinien über den neusten Stand ihrer Flüge zu informieren.

„Die Fluglinien und Flughäfen haben Notfallpläne und bereiten sich auf einen möglichen Streik vor. Besser wäre es aber, wenn die Gewerkschaft den Reisenden die Tortur einer solchen Situation ersparen würde“, sagte Siegloch.

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



## Bye Bye Rudi – Ein Leben für die Flugsicherung und die Kollegen



von  
Daniela  
Franke

Rudi Lippert, seit 08. April 1978 Towerlotse in Frankfurt, wechselt im Sommer diesen Jahres in den verdienten Ruhestand. Rudi war und ist ein Kollege, wie man ihn sich nur wünschen kann. Das Wohl seiner Kolleginnen und Kollegen liegt ihm seit jeher am Herzen. Er ist seit 1981 VDF/GDF-Mitglied, seit 1986 Betriebsrat und seit 1992 Mitglied der Tarifkommission. Er kümmerte sich als CISM-Be-

rater einfühlsam um Kollegen in schwierigen Situationen. Man kann Rudi inzwischen als Ikone des ECC (European Controllers Cup) bezeichnen, bis heute ist er aktiv im Team der TWR-Frankfurt-Fußballmannschaft.

Wir alle wünschen Dir noch viele Tore, Lebensfreude und Gesundheit. Dankeschön für die tolle Zeit mit Dir.

Dani Franke für alle  
Kollegen und unsere TK



# Kommunikations-Crash im Cockpit –

## Fehler mit fatalen Folgen

**Fehler können fatale Folgen haben - geschehen sie im Cockpit eines Passagierflugzeugs, sind ihre Auswirkungen nicht nur für die Besatzung oft verheerend. Ähnlich hängen auch in der Wirtschaft an falschen Entscheidungen im „Cockpit“ eines Unternehmens die Schicksale viele Betroffener. Warum Flugzeuge abstürzen und Unternehmen an die Wand fahren ist Thema des Buches „Crash Kommunikation“ von Peter Klaus Brandl.**

Obwohl die Luftfahrt ausgeklügelte Strategien erarbeitet hat, um Katastrophen zu vermeiden, passieren Flugzeugunglücke immer wieder. Auch in der Wirtschaft gibt es Kontrollmechanismen und Instrumente, um gravierende Fehlentwicklungen aufgrund früher Warnungen erst gar nicht entstehen zu lassen. Dennoch kommt es auch dort immer wieder Katastrophen.

Wie kann zum Beispiel eine Bank 320 Millionen Euro an eine insolvente US-Bank überweisen – obwohl man wissen konnte, dass der Partner insolvent ist?

Was haben diese Situationen gemeinsam? Vor allem eines: Hier wie dort agieren Menschen – und der Mensch ist die größte Fehlerquelle. Klaus Peter Brandl ist Unternehmer und Berufspilot, aber vor allem Kommunikationsexperte. Er zieht verblüffende Parallelen zwischen der Luftfahrt und Wirtschaftsunternehmen und zeigt, dass der Faktor „menschliches Versagen“ einer fatalen Logik folgt.

Sein Buch „Crash Kommunikation“ ist sehr emotional, weil es Crashes und Sinkflüge von Unternehmen mit Komplikationen und Abstürzen im Luftverkehr vergleicht.

Der Autor arbeitet die gemeinsamen Ursachen von Crashes in der Luftfahrt wie bei Wirtschaftsunternehmen auf sehr nachvollziehbare Art heraus.

In beiden Fällen sind die Probleme meistens in der Kommunikation und der Führung zu orten. Die Folgen von Pannen in der Kommunikation sind oft verheerend: In der Luftfahrt hängen an der Kommunikation zwischen Piloten und Lotsen viele Menschenleben.

Brandls Erkenntnis: Der Faktor Mensch ist nicht zu unterschätzen. Menschen reagieren irrational, leichtsinnig und geben nicht gerne Fehler zu. Das Verschweigen von Fehlern führt dazu, dass man aus ihnen nichts lernt. In der Luftfahrt ist das – genau wie überall sonst – kontraproduktiv, es gibt hier den Ausdruck „Just culture“, welcher eine Haltung in Führung und Mitarbeiterschaft beschreibt, bei der Fehler nicht verdeckt, sondern aufgearbeitet werden.

Nicht zuletzt und immer wieder spielt mangelnde Kommunikation eine große Rolle. In der Wirtschaftswelt können Obrigkeitsgläubigkeit, Ja-Sager-Mentalität und daraus resultierende

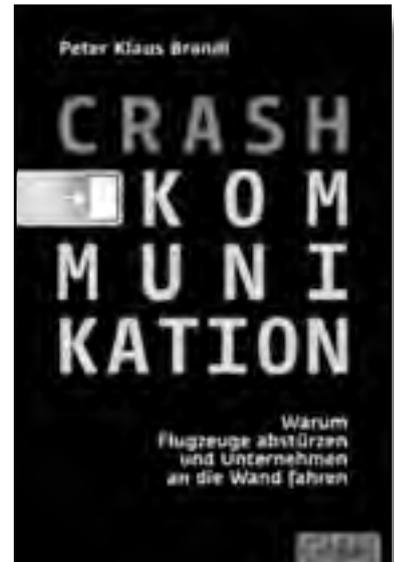
Fehlentscheidungen ganze Firmen und damit tausende von Arbeitsplätzen und Existenzen vernichten. Wie lassen sich solche Fehler vermeiden? Man lese nach bei Friedemann Schulz von Thun: Der hat Kommunikationsmodelle entwickelt, die illustrieren, worauf es ankommt. Nicht das „Was“, sondern das „Wie“ einer Aussage ist oft ausschlaggebend. Durch ihre Betonung können Aussagen vollkommen unterschiedliche Bedeutungen besitzen. Der Empfänger des Gesagten versteht mitunter – abhängig von Ausbildungsgrad, sozialem Umfeld, Alter und Erfahrung – etwas anderes als der Sender gemeint hat.

In der Luftfahrt hat man daraus gelernt: Dort gibt es einen festgelegten Sprachgebrauch. Regelungen, Abgrenzungen und der Gebrauch der Sprache sind genau festgelegt. Routinen und Checklisten, die niemals vernachlässigt werden dürfen, tun ihr Übriges dazu. Klare Kommunikation, Abgrenzungen im Sinne von „wer macht was“ – also eindeutige Rollenzuweisungen, Zurücklesen, Wiederholen von Anweisungen und Vorhaben erleichtern kommunikative Vorgänge. Im Cockpit wie auch im Wirtschaftsleben können diese strukturell vergleichbaren Verhaltensweisen eingeübt werden.

Merksätze mit dem Titel „Anti-Crash-Formel“ durchziehen alle Kapitel des Buches: Kurzanleitungen, worauf geachtet werden sollte. Hilfreiche Merksätze, die man sich rot anstreichen und immer wieder einmal rekapitulieren sollte. Sie werden Fehler künftig sicher nicht hundertprozentig verhindern, können sie aber minimieren – und das ist nicht wenig. Ein lesenswertes und hilfreiches Buch zu einem die Wirtschaftswelt und die Luftfahrt gleichermaßen betreffenden Thema.

### Bibliographische Angaben:

Brandl, Peter Klaus: Crash Kommunikation. Warum Piloten versagen und Manager fehler machen. – Offenbach: Gabal, 2010. – ISBN 978-3-86936-055-3. – Preis: 24,90 Euro  
Das Buch „Crash Kommunikation“ – wie alle von Frau Monika Sander besprochenen Bücher – steht in der Bibliothek für die Mitarbeiter der DFS zur Verfügung.  
Tel. 06103-707-4137; E-Mail Bibliothek@dfs.de



Mathias Gnida

# Ohne Angst fliegen

»Selbsterkenntnis ist der Anfang von Weisheit, die das Ende der Angst bedeutet.«  
(Jeddu Krishnamurti, indischer Gelehrter)

Flugangst ist wohl nahezu jedem Passagier schon einmal begegnet – meist jedoch in der vergleichsweise harmlosen Form eines eher »unguten« Gefühls. Doch für viele Menschen ist Flugangst weit mehr als das: Bei ihnen beginnen Beklemmungsempfindungen oft schon Wochen vor dem eigentlichen Flug – das kann im ungünstigsten Fall zu regelrechten Panikattacken bis hin zu Gefühlen von Todesangst im Flugzeug führen. Die wenigsten Betroffenen trauen sich jedoch, ihre Angst offen einzugestehen. Mathias Gnida zeigt in seinem Buch »Ohne Angst fliegen« Wege auf, wie man seine Flugangst in den Griff bekommen oder sich von ihr sogar befreien kann. Dabei erläutert Gnida zunächst, wie Ängste entstehen können und welche Bewältigungsstrategien erfolgreich sind. Aber auch wichtige Aspekte des Flugzeugs und des Fliegens werden ausführlich behandelt. In diesem Kapitel widmet sich Gnida unter anderem folgende Fragen: Warum fliegt ein Flugzeug? Wie sind die technischen Besonderheiten? Wie wird das Flugzeug gewartet? Welche Turbulenzen könnten auftreten? Stressreduzierende Checklisten runden den 136 Seiten starken Ratgeber ab. So kann der Urlaub schon im Flugzeug entspannt beginnen.

Mathias Gnida, Jahrgang 1970, absolvierte nach seinem Abitur 1989 eine technische Ausbildung zum Flugzeugmechaniker, später zum Verkehrsflugzeugführer und studierte neun

Semester Maschinenbau mit Fachrichtung Flugzeugsystemtechnik.

Seine profunden Fachkenntnisse als anerkannter Flugangstexperte und Produktmanager gewann er im Laufe der Jahre durch seine verschiedenen Tätigkeiten innerhalb eines großen Luftfahrtkonzerns, sowie zusätzlich durch die erfolgreiche Gründung eigener Firmen, wie beispielsweise der Flugangstseminar.com GbR. Heute beweist er seine Kompetenz vorrangig durch das Coachen von Flugangstbetroffenen, im Kompetenztraining für Unternehmen, sowie in nationaler und internationaler Vortragstätigkeit.

Das Buch ist im Buchhandel oder unter [www.motorbuch-versand.de](http://www.motorbuch-versand.de) erhältlich!

**Mathias Gnida**  
**Ohne Angst fliegen**

Motorbuch Verlag  
136 Seiten, 50 Abbildungen  
Format 140 x 205 mm, broschiert  
€ (D) 14,95 / sFr 27,90 / € (A) 15,40  
ISBN 978-3-613-03271-2



## Leserbrief zum Artikel „Hallo, Herr Kaden, wo sind Sie bloß?“, flugleiter 3/2011

**Liebe Redaktion!**

endlich spricht eine/einer mal aus und traut sich! Ob das aber offene Ohren findet? Auf alle Fälle dennoch vielen Dank an A. Hase und an Euch!

Eine Kollegin, ehemals aus der gewissen Abteilung. Seit meinem Rauswurf dort habe ich immer noch nichts zum Lachen.

Diese Firma mit dieser Mentalität geht wirklich den Bach runter!

Eure MJ

## Liebe Kollegen,

habe mit Schmunzeln den Artikel „Von Amerikanern, Briten, Deutschen und Griechen“ gelesen – und dabei festgestellt, dass sich seit der Zeit meiner Ausbildung (1968-70, in der FS-Schule München-Riem) so viel doch nicht geändert hat. Auch wir zeigten damals „Mut zur Lücke“. Wichtig war es „jemanden zu kennen, der weiß, wo es steht!“. Auch unsere Lehrer und Coaches hatten oft gegensätzliche Meinungen –

und wir armen Würstchen saßen zwischen den Stühlen. Werde auch nie die ersten Worte unseres Wachleiters vergessen, als wir im ACC München angingen: „Vergeßt alles, was ihr in der Schule gelernt habt – alles Schmarrn!“

Mit freundlichen Grüßen Andreas Bech  
(ehemals Bravo Hotel, München ACC)

Prof. Dr.-Ing. Hansjürgen Frhr. von Villiez

z. Zt. Insel Föhr am 8.7.2011

## Sehr geehrter Herr Bockstahler,

die jüngsten Berichte im ‚Flugleiter‘ zum Thema FABEC sind nicht überraschend, dennoch stimmen sie den eingeweihten Leser tief traurig. Meine lange Erfahrung mit den Bemühungen um eine europäische Flugsicherung erlaubt eine klare Analyse sowohl der in den siebziger oder gar in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts erzielten Anfangserfolgen wie auch des zeitgleich aufkommenden und weiter wachsenden Widerstandes.

Bisher sind wohl fast alle Aspekte des Schicksals von Eurocontrol diskutiert und niedergeschrieben worden, so dass es keinen Anlass gibt, alles noch einmal zu wiederholen. Dennoch ist es merkwürdig, dass auf der Suche nach der dringenden notwendigen institutionellen Struktur eines künftigen FABEC, die Konzeption ‚Eurocontrol‘ mit dem Beispiel der nachweislich sehr erfolgreichen Kontrollzentrale „Maastricht UAC“ überhaupt nicht erwähnt, geschweige denn diskutiert wird.

Verständlicherweise ist nach nun mehr fünfzig Jahren die fundamentale Motivation meiner Generation verfliegen und durch nationale und individuelle Egoismen verdrängt worden. Solange man in dieser Haltung verharrt, wird die Suche nach etwas Anderem aussichtslos bleiben. Der Erfolg der Zusammenarbeit in der Maastricht-Zentrale hat sehr schnell Erstaunen und Missgunst geweckt und leider damit den Blick auf die fühlbare Harmonie der gemeinsamen Arbeit von Menschen unterschiedlicher Nationalität, Herkunft und politischen Hintergrunds verstellt. Noch heute, vierzig Jahre nach dem Beginn dieses beschränkten, aber beispielhaften europäischen Flugsicherungsbetriebs, spüre ich die bis dahin uns unbekannt, aber enorm motivierende Atmosphäre gemeinsamer Arbeit für ein erstrebenswertes Ziel.

Wir kennen nur zu genau alle Hindernisse, aber zu wenige kennen die Kräfte, die freigesetzt werden, wenn das unbefangene Miteinander Schritt für Schritt nachhaltige Erfolge erzielt. Bedauerlich war, dass alle nicht unmittelbar Beteiligten diese Erfolge ausschließlich als die „der Anderen“ angesehen haben, anstatt sich gleichermaßen mit diesen zu identifizieren. Eurocontrols Arbeit und Ergebnisse sind das Verdienst aller Staaten und ihrer mitwirkenden Mitarbeiter, durch die alles überhaupt erst möglich geworden ist. Das ist

ohne die wirksame Mithilfe der Menschen in den nationalen Luftfahrtverwaltungen gar nicht denkbar. Dieses Nichterkennen hat die Sorge um die eigene Position und Bedeutung aufkommen lassen, und man Eurocontrol nicht davon freisprechen, dieser Entwicklung nicht frühzeitig entgegen gewirkt zu haben. Damit wären nicht alle Hindernisse zu überwinden gewesen, aber eine viel breitere Akzeptanz hätte die große Freude am gemeinsamen Erfolg wachgehalten und damit einen gangbaren Ansatz für ein FABEC geboten.

Nutzen wir die erkannten Fehler ebenso wie auch die unlegbaren Erfolge Eurocontrols für den bitter notwendigen Neubeginn. Für die gesuchte institutionelle Formation des FABEC wird auch bei intensivem Nachdenken keine gänzlich neue Konstruktion zu finden sein, in der die beteiligten Staaten die Aufsicht führen und sich zugleich als voll teilhabende Partner fühlen können. Das gibt es sicherzustellen, denn so können auch die dankenswerten Ansätze und Vorschläge der seit langem kooperierenden europäischen Flugleiter die gebührende Würdigung erfahren und ihnen eine gemeinsame „administrative Heimat“ gegeben werden.

Die vielen mühsamen Schritte zur Verwirklichung eines echten „grenzüberschreitenden“ Ansatzes sind nicht zu übersehen, denn vieles davon ist schon einmal dagewesen. Es gibt noch viele Menschen, die das Ziel einer europäischen Flugsicherung für möglich halten und bereit sind dafür zu arbeiten. Das jahrelange Bemühen um FABEC hat bislang keine Alternative zu einer europäischen Lösung zustande gebracht. Dem gegenüber wird die Maastricht-Zentrale der Eurocontrol Ende Februar 2012 ihr 40jähriges Betriebsjubiläum begehen. Überzeugender lässt sich das Ziel nicht darstellen. Alle Forderungen in betrieblicher, wirtschaftlicher, personeller und technischer Hinsicht sind dort erfüllt worden. Darin eingeschlossen sind selbstverständlich auch weiterführende Entwicklungen, wie z.B. die vom gegenwärtigen Director Maastricht UAC, Herrn Karl-Heinz Kloos, im Flugleiter 3/11 berichtete direkte Streckenführung.

Mit dieser Bilanz kann das ursprüngliche Konzept Eurocontrols nicht falsch gewesen sein. Warum sollte es nicht auch FABEC erfolgreich werden lassen? Wollen wir vor der Überwindung der erkannten Mängel kapitulieren? Wenn ja, dann ist FABEC tot, leider nicht kostenlos.



## 4. City Cup – 2011 Drachenbootrennen Berlin-Grünau

**Auch in diesem Jahr haben sich die Kollegen/innen vom Tower-Berlin erneut zum Drachenbootrennen an der Regatta-Strecke in Berlin-Grünau getroffen.**

Die drachenbooterfahrenen UZler aus Langen, die uns 2010 erfolgreich unterstützt hatten, konnten in diesem Jahr leider nicht im Berliner Boot sitzen, weil sie selber als DragonFlyS am Main in Frankfurt am Start waren und im Fun-Cup sogar den ersten Platz belegt haben! Sensationell und Glückwunsch.

Das Wetter über der Dahme war etwas launisch und die 18köpfige Mannschaft hat so manche Bugwelle abbekommen. Stürmische Zeiten, sozusagen. Für die Kollegen, die das erste Mal dabei waren, war es nicht einfach, unter diesen Bedingungen gleich den perfekten Rhythmus zu finden. Aber mit jedem Lauf fand man sich besser zusammen.

Zu einem der vorderen Plätze hat es diesmal nicht gereicht, aber allein die Tatsache, sich einen Sommertag lang auszutauschen und das Flair der Veranstaltung zu genießen, war genial.

Wieder herzlichen Dank an die DFS fürs Sponsoring, an alle Helferinnen und Helfer und an unsere Christiane, das Herzstück der Teams. Wieder hat sie alles perfekt organisiert und souverän die Führung der illustren Gruppe übernommen.

Liebe Drachenbootfreunde, wer Lust auf dieses Spektakel in 2012 hat, möge sich jetzt schon den 30.06.2012 vormerken und sich bei uns melden! Gäste von allen Standorten sind herzlich willkommen.



## ... „mal was Großes“

Auf dem letzten Stammtisch ( Lotsen, Flughafen und Piloten) kam man auf, die Idee, ein Sommerfest abzuhalten, und zwar nicht jede Berufsgruppe ihr eigenes, sondern „mal was Großes“, also alle zusammen.

Was als „bierselige“ Idee entstand, wurde von zwei Parteien aufgegriffen und vorangetrieben:

Marc Werth von der TUIFly und Martin Staubwasser von der DFS wollten versuchen, dieser Idee Leben einzuhauchen.

Überlegungen nach dem passenden Ort mündeten schnell in die einzige ernstzunehmende Örtlichkeit, nämlich der TWR-Niederlassung Nürnberg. Zum einen, weil diese außerhalb des Sicherheitsbereichs gelegen ist, zum anderen, weil dort aufgrund unseres durchgewachsenen Sommerwetters die Möglichkeit gegeben war, in die Innenhalle auszuweichen.

Die Anfrage bei der Niederlassungsleiterin Frau Müller wurde positiv beschieden, lediglich die Anzahl der Teilnehmer wurde auf 100 Personen beschränkt. Außerdem sah sich die DFS leider nicht in der Lage, finanzielle Unterstützung zu gewähren.

Als Termin wurde nach einigem Hin und Her der 02.08. auserkoren – zwar mitten in der Urlaubszeit, aber für Schichtdienstler machbar. Ohnehin konnte man es nicht jedem rechtmachen.

Schnell wurde vereinbart, dass sowohl Essen als auch Getränke per Catering angeliefert werden sollten, um den Aufwand für die Organisatoren zu minimieren.

Alle am Flughafen ansässigen Airlines wurden über Kontakte informiert mit der Bitte, sich bis zu einer Deadline in eine Teilnehmerliste einzutragen und ein „Eintrittsgeld“ zu zahlen, um den Überblick über die Anzahl zu behalten.

Zu unserer großen Freude führte die Anfrage beim FSBD der GdF dazu, dass eine großzügige finanzielle Unterstützung gewährt wurde. So konnte der Obolus für die Teilnehmer auf 10,- reduziert werden.

Letztendlich haben sich fast 100 Personen angemeldet – eine Riesensache!!!

Pünktlich zum Festtermin legte das Wetter dann auch noch eine Punktlandung hin – herrliches Sommerwetter machte richtig Laune auf Feiern.

Gegen 17.00 Uhr kamen die Gäste in Scharen und bester Laune.

Nach einer kurzen Begrüßungsansprache der Organisatoren und der Niederlassungsleiterin hieß es „o`zapft is“ und der Grill wurde angeworfen.

Obwohl der Termin in „arbeitspolitisch stürmische“ Zeiten fiel, wurde seitens der Piloten viel Verständnis und Solidarität für die „Sache“ der Lotsen geäußert.

Natürlich mussten viele Fragen beantwortet werden und der Gesprächsstoff war riesig, aber dafür bot der Abend natürlich den richtigen Rahmen.

Schnell waren die anfänglichen Berufsgruppen durchmischt und endlich konnte man gegenseitigen Erfahrungsaustausch betreiben.

Nachdem die Temperaturen bis weit in die Nacht hinein angenehm blieben, beendete erst einer der Nachtdienste gegen 01.00 Uhr auftragsgemäß die Feier und schloss das Gebäude ab.

Rückblickend war dieses Sommerfest ein Riesenerfolg und hat allen sehr viel Spaß gemacht und viel gebracht. Eine Neuauflage wurde schon vereinbart.

Nochmals vielen Dank an alle Mitorganisatoren, an die GdF, an Frau Müller und natürlich an alle gutge-launten Gäste !!!

Martin Staubwasser



# Nachruf auf Joachim Dieser (DI)

Jochen Dieser ist am 13.6.2011 nach längerer Erkrankung im Alter von 85 Jahren verstorben.

Wir machten Jochens Bekanntschaft, als er 1959 von ACC München zu „Rhein Control“ nach Birkenfeld/Nahe versetzt wurde. Einige Kollegen, die Jochen bereits aus München kannten, berichteten von seinem bemerkenswerten Lotsentalent. Jochen war dann auch einer unserer ersten Radarlotsen.

Wir waren froh, ihn in seinem Kabäuschen im Kontrollraum vor dem Radarschirm zu wissen, wenn die eine oder andere Konfliktsituation mit konventionellen Mitteln nur schwer zu bereinigen war.

Zwischen uns Auszubildenden und späteren Lotsen und Jochen gab es keine Probleme. Er nahm uns ernst, als Lotse, als Wachleiter und Betriebsleiter -und als Mensch.

Er war und blieb bis ins hohe Alter „im Herzen jung“. Wir haben Jochen sehr gemocht und respektiert.

Wir waren gerne mit ihm zusammen – und er mit uns. Letztmalig am Vatertag 2011. Wir haben Jochen am 21.Juni 2011 auf seinem letzten Weg begleitet.



Als wir auf der Heimfahrt über ihn sprachen, haben wir uns immer mal wieder mit einem Lächeln im Gesicht erwischt.

HN HH GN SR



## AUSLIEFERUNG

Heft 06/2011  
15.12.



## REDAKTIONS- SCHLUSS

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, Thorsten Wehe,  
RA Dirk Vogelsang, RA David Schäfer,  
Markus Siebert, Hans-Joachim Krüger,  
Werner Fischbach, Matthias Maas,  
Monika Sander, Prof.Dr.Ing.  
Hansjürgen Frhr. von Villiez, Martin  
Staubwasser

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

**Cover:**  
GdF

**U4:**  
„flying to the Moon“, Haluk Ceylan

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

**Druck:**  
Druckerei Läufer GmbH  
Friesenheimer Straße 6a  
68169 Mannheim

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

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

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

ISSN 0015-4563

Die Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage [www.GdF.de](http://www.GdF.de)



Mit uns geht's  
**sicher**  
aufwärts!

