


# der flugleiter



 **Tarifeinheitgesetz**  
GdF klagt

 **Gewerkschaften**  
Streik und Sonstiges

 **Paris Airshow**

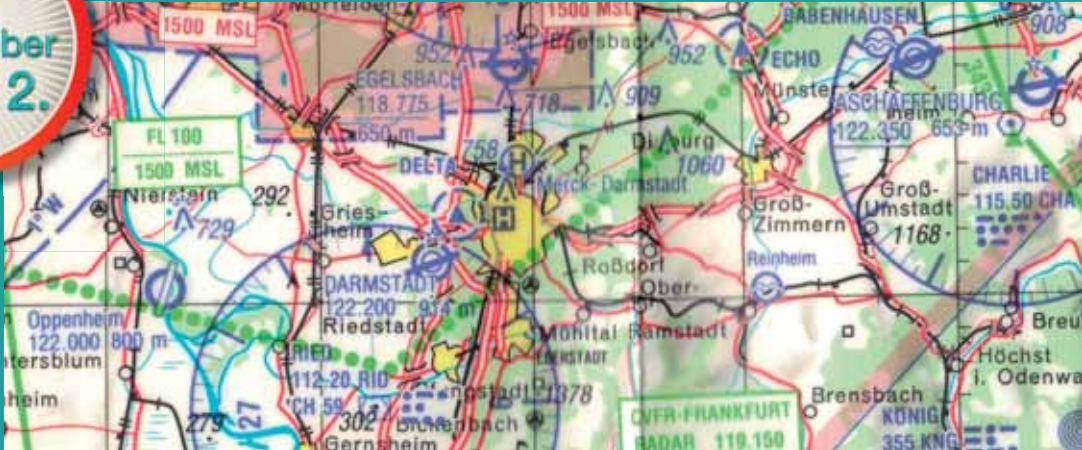
 **Hamburg**  
100 Jahre und voll im Trend



# EINLADUNG

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

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



## 1. Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.





**14**  
GdF – Infotag



**20**  
IFAIMA Konferenz 2015



**26**  
Feindbild Gewerkschaft?



**38**  
Die größte Luftfahrtmesse der Welt

**04 | Editorial**

**Aus der Geschäftsstelle**

**06 |** GdF – Termine

**Aus dem Vorstand**

- 07 |** Pressemitteilung: GdF klagt gegen das Tarifeinheitsgesetz
- 08 |** Bestwerte für die deutschen Fluglotsen und ihre Gewerkschaft
- 10 |** Rentenanwartschaften für ehemalige Beamte
- 14 |** GdF – Infotag
- 16 |** Quo vadis GdF – sind wir für die Zukunft richtig aufgestellt?

**Aus der Redaktion**

**11 |** Die GdF auf Facebook

**12 | Stellenanzeige**

**FSBD**

**17 |** FSBD Info

**Verbände**

**20 |** IFAIMA Konferenz 2015

**Aktuell**

- 24 |** Gewerkschaften – Streik – und Sonstiges
- 26 |** Feindbild Gewerkschaft?
- 34 |** Arbeitsrichter rechnen mit mehr Streiks

**32 | Joe's Corner**

**Luftfahrt allgemein**

- 35 |** Frei von Wolken
- 38 |** Die größte Luftfahrtmesse der Welt

**Luftfahrt aktuell**

**42 |** Drohne verhindert Feuerlöscheinsatz

**DFS**

**43 |** Drohnen gefährden den Flugverkehr

**44 | Accidents/Incidents**

**46 | Ehemalige**

**48 | Spotter**

**Kollegen**

- 50 |** Es kann nicht immer nur die Sonne scheinen ...
- 52 |** Wenn ein Lotse in Hannover von „Bord“ geht ...
- 54 |** Der Kalle Küch Cup erstmalig in Leipzig
- 55 |** Nachruf Jochen Lange

**Airports**

- 56 |** 100 Jahre – und voll im Trend Der Flughafen Hamburg
- 57 |** Airport Days Hamburg
- 59 |** Olympiabegeisterung direkt an der Start- und Landebahn  
Hamburg Airport weihet Feuer-und-Flamme-Logo ein
- 60 |** Altenburg-Nobitz sieht Zukunft als Industrieflugplatz – Verzicht auf Lotsen

**Airplanes**

- 61 |** Boeing 757 – Nachfolger gesucht
- 62 |** Erfolge an der Lärmfront und eine Bestandsgarantie für die MD-11F

**Aus aller Welt**

- 64 |** Ryanair lanciert Petition gegen Streiks
- 64 |** Den USA gehen die Fluglotsen aus
- 65 |** Einzigartiges Treffen der Luftfahrt-Legenden

**66 | Last Call**



**Liebe Mitglieder,  
liebe Kolleginnen  
und Kollegen,  
verehrte Leser,**



herzlich willkommen zur 4. Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahre 2015.

Nachdem nun mehr als das halbe Jahr vergangen ist, möchte ich an dieser Stelle heute mal ausnahmsweise ein kleines Resümee der vergangenen Monate ziehen und auch das ein oder andere Gerücht klären und richtig stellen.

**Das Tarifeinheitsgesetz**, welches in den letzten Ausgaben sehr viel Raum einnahm, ist nun rechtskräftig und gilt natürlich auch für die GdF.

Wie es sich auf die Tarifarbeit unserer Gewerkschaft auswirken wird, vermag ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollständig absehen, schließlich sind da noch zu viele Fragen in der Anwendung und korrekten Durchführung des Gesetzes offen. Das erste Mal damit konfrontiert werden wir wohl bei anstehenden Tarifverhandlungen an den Regionalplätzen in Hamburg – Finkenwerder als auch in Augsburg, da wir an diesen Plätzen Tarifverträge in gekündigten Zuständen haben.

Darüber hinaus sehen wir uns und unsere Mitglieder, wie bereits mehrfach erwähnt, durch dieses Gesetz in unseren Grundrechten beschränkt, weshalb wir auch eine Verfassungsklage (wie viele andere Kleinst- und Spartengewerkschaften auch) beim BVerfG in Karlsruhe einlegen werden. Nach intensiven Beratungen mit den verschiedensten Experten und Arbeitsrechtlern haben wir uns für den Weg der „normalen“ Klage gegen dieses Gesetz entschieden, wogegen manche Organisationen den Weg des Eilverfahrens wählten. Diesem steht die GdF bezogen auf die Erfolgsaussichten äusserst skeptisch gegenüber und es bleibt abzuwarten, wie die Karlsruher Richter diesbezüglich entscheiden werden.

#### **Industriegewerkschaft Luftverkehr (IGL)**

Unter diesem Namen gründet sich zurzeit ein Dachverband unter dem verschiedene Gewerkschaften und Organisationen eine neue starke Gemeinschaft bilden wollen.

Wir waren als GdF von Anfang an, an diesen Gesprächen beteiligt und haben sie konstruktiv und kritisch begleitet. Darüber hinaus haben wir den anderen Verbänden schon früh-

zeitig signalisiert, dass diese Form der Zentralisierung und Bündelung einzelner Interessensgruppen zum jetzigen Stand keine Option für die GdF sei.

Geplant ist die IGL und Ihre Struktur und Ziele im Rahmen eines Gastvortrages auf der diesjährigen Bundesdelegiertenkonferenz im September in Darmstadt ausführlich vorzustellen.

#### **Deutsche Flugsicherung GmbH**

Hier bedarf es mal dringend ein paar klärender Worte.

**Gerücht ist:** Sicherheit steht über Allem

**Fakt ist:** Die Regulierungsvorgaben aus Brüssel setzen die DFS ebenso wie Ihre europäischen Partner unter enormen Spardruck. Dies mündet zum Beispiel in Vorschriften (Service Level Agreement, SLA) der verschiedensten Stufen für die das operative Personal oftmals nur noch ein Kopfschütteln übrig hat. Der immer weitere Abbau von Anwesenheitszeiten im Bereich der Techniker und Ingenieure führt vor allem an den Tovern zu Situationen, wie sie in einem Unternehmen mit dem Anspruch der DFS nicht vorkommen sollten. Darüber hinaus gibt es inzwischen an vielen Tovern nicht einmal mehr eine diesbezügliche Rufbereitschaft sondern nur noch Notdienstvereinbarungen, was gerade bei technischen Störungen am Wochenende zu wirklichen Komplikationen führte und auch weiterhin nicht ausgeschlossen werden kann. Interessant wird dieses „Problem“ für die Führungskreise erst, wenn derartige Probleme in Flugverkehrssteuerungszernarien münden.

Ein Überdenken der augenblicklichen Situation wäre von Nöten, aufgrund der notwendigen Einsparmaßnahmen aber eher unrealistisch. „Solange es immer gut geht.....!?“

**Gerücht ist:** Die DFS ist ein familienfreundliches Unternehmen.

**Fakt ist:** Dies mag in großen Teilen stimmen, sehr gute Sozialleistungen, gute Gehälter und vieles mehr, übrigens auch Zeichen einer starken Gewerkschaft, welche dieses in den letzten 10 bis 12 Jahren erreicht hat.

Wenn jedoch (und dies tritt zurzeit vor allem vermehrt im Norden der Republik auf) der Unmut wächst, sollte man das schon mal genau hinterfragen.

Beispiel gefällig (kein Einzelfall): Wenn eine Kollegin nach Ihrem gesetzlichen Mutterschutz unmittelbar danach wieder zum Dienst kommt, aber als erstes zu einem Personalgespräch „gebeten“ wird (da Sie etwas länger als 4 Monate nicht mehr gearbeitet hatte und deshalb zum Wiedererlangen Ihrer Lizenzen erst mal unter Aufsicht arbeiten muss) und dann gefragt wird, warum Sie nicht schon einige Tage früher wieder zum Dienst kam, um sich und der Firma diese Zusatzbelastung zu ersparen, möchte ich die „Familienfreundlichkeit“ schon mal in Frage stellen.

Dazu gehört sicherlich auch nach erfolgtem Mutterschutz zu erfahren, dass in der Zwischenzeit die Bestallung zum Prüfer aufgehoben, bzw. nicht verlängert wurde.

„Vielen Dank, familienfreundliche DFS!“

**Gerücht ist:** Bei der DFS wird die Weiterbildung (Ausbilder/Prüfer und Sonderqualifizierungen) nach dem „Senioritätsprinzip“ gestaltet.

**Fakt ist:** Immer wieder werden Kolleginnen und Kollegen in Ihrer Entwicklung übergangen und zwar nicht nur einmal sondern mehrfach bis dauerhaft!

Dies mag sicherlich auch mit dem ETV (Stufe 10) aus dem Jahre 2011 und den damit verbundenen Kosten zu tun haben. Den Vertrag haben allerdings seinerzeit sowohl die GdF als auch die DFS unterschrieben. Und gerade bezüglich dieses Tarifvertrages gibt es nach nunmehr 4 Jahren immer noch derart viele unterschiedliche Interpretationen (größere, aber auch diverse kleinere Probleme, welche mit etwas „Goodwill“ längst vom Tisch sein könnten, Stichwort „Betriebsfrieden“), dass eine Klärung entweder von Seiten der DFS nicht gewünscht ist, oder man bewusst einer Klärung aus dem Weg geht und versucht den schwarzen Peter der GdF zu zuschieben.

**Gerücht ist:** Mit dem Fünf – Punkte-Programm wird die DFS die Herausforderungen der Regulierungsperiode 2 meistern.

**Fakt ist:** Es ist noch nicht entschieden mit welchen vorgeschriebenen Gebührensenkungen die DFS für die Jahre 2017 – 2019 zu rechnen hat. Sollte sich da die Gebührensenkung nach oben entwickeln, würde das die DFS in starke Bedrängnis bringen. Was dies bei einem Unternehmen mit annähernd 75% Personalkosten bedeuten würde, überlasse ich jedem seiner eigenen Fantasie.

Überlegenswert ist sicherlich mal der Gedanke als Gewerkschaft (auch nötigenfalls alleine ohne europäischem Dach-

verband) gegen diese unsinnige und zum Teil gefährliche Politik aus Brüssel vorzugehen. Ein Thema, das es verdient auch auf der Bundesdelegiertenkonferenz im September offiziell oder in den Pausengesprächen diskutiert zu werden. Immerhin werden weitere Sparzwänge wohl nicht spurlos an uns vorübergehen.

**Gerücht ist:** Die „Zusammenarbeit“ zwischen DFS und GdF verläuft vor allem seit dem Komplettwechsel der Geschäftsführung sehr harmonisch.

**Fakt ist:** Wir schieben seit Monaten, wenn nicht gar Jahren, ein Berg größerer aber auch kleinerer Probleme vor uns her. Hierzu kann ich allen nur die Tarifinfo vom 21.07.15 (zu lesen auf unserer Homepage – [www.gdf.de](http://www.gdf.de) – oder auf unserer Facebookseite) ans Herz legen. Dort wird sehr ausführlich und detailgetreu berichtet.

**Diese Liste könnte ich noch weiter fortführen, möchte es aber an dieser Stelle als ersten Eindruck sein lassen.**

Gerne möchte ich Sie noch auf einige Highlights in dieser Ausgabe hinweisen.

So finden Sie einen Teil der repräsentativen GfK-Studie zur GdF, Ihrer Berufsbilder und die Notwendigkeit einer solchen Organisation. Äußerst interessant und auch für viele von uns positiv überraschend.

Darüber hinaus ist auch der Flughafen Hamburg mir seiner nun 100-jährigen Geschichte in dieser Ausgabe vertreten, wie auch das Thema „Streiks in Deutschland im Jahre 2015“ nochmals einen etwas breiteren Rahmen einnimmt.

Viele weitere Berichte runden das ganze ab und ich bin mir sicher, dass in dieser Ausgabe wieder für jeden etwas Interessantes dabei ist.

Ich wünsche Ihnen eine schöne und herrliche Sommerzeit, erholsame Urlaubstage und verbleibe mit freundlichen Grüßen,



Matthias Maas  
Bundesvorsitzender



# GdF – Termine

## August 2015

- 4. Lobbying Sekretariat
- 10. Vorstandssitzung FSBD
- 11.–12. Workshop mit „BE“
- 24.–25. AG Tarif
- 25. AG FDB
- 25. 2 Revisionsverhandlungen am BAG
- 26.–28. PLC – Meeting
- 17.–18. Tarifkommission
- 27. Vorstandssitzung Bund
- 31.–04.09. IFATSEA

- Bremen
- Bremen
- Bremen
- Berlin
- Frankfurt
- Erfurt
- Kapstadt
- Erding
- Frankfurt
- Ottawa

## September 2015

- 9. Vorstandssitzung FSTD
- 10. Bundesfachbereichskonferenz FSTD
- Obleute – Meeting FSBD
- 11.–12. Bundesdelegiertenversammlung
- 14. Vorstandssitzung FSBD
- 15.–16. MARC Meeting
- 16.–19. IFATSEA
- 21. Vorstandssitzung FSTD
- 21.–23. IFATCA TOC – Meeting
- 25. Canso/IFATCA/IFATSEA
- 30. AG FIS
- 30.–2.10. ATCEUC
- 30. AG FIS

- Frankfurt
- Darmstadt
- Darmstadt
- Darmstadt
- Frankfurt
- Nizza
- Ghana
- Frankfurt
- Montreal
- Genf
- Frankfurt
- Brüssel
- Frankfurt

## Oktober 2015

- 5.–7. ATC – Global
- 7. Gespräch DFS/GdF
- 9.–11. IFACA ERM
- 12.–13. Vorstandssitzung Bund
- 14.–15. Workshop ATSEP
- 19. Gespräch VC
- 21.–22. Redaktion „flugleiter“
- 26.–27. AG FDB
- 27. Vorstandssitzung FSTD
- 29. FABEC

- Dubai
- Langen
- Tallinn
- Frankfurt
- Malmoe
- Frankfurt
- Hamburg
- Bremen
- Frankfurt
- Brüssel

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*

Frankfurt, 14.07.2015

**PRESSEMITTEILUNG****GdF klagt gegen das Tarifeinheitgesetz****Sehr geehrte Damen und Herren,**

nachdem in der vergangenen Woche Bundespräsident Gauck das umstrittene „Tarifeinheitgesetz“ unterzeichnet hat und es nunmehr in Kraft getreten ist, wird die GdF – wie andere Berufsgewerkschaften auch – beim Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe dagegen klagen. Die nötigen Vorbereitungen dazu sind abgeschlossen.

Allerdings bleibt zunächst abzuwarten, ob es entsprechend einzelner Ankündigungen auch zu einem Eilverfahren vor dem Bundesverfassungsgericht kommt. Die GdF sieht ein solches Verfahren als problematisch an und hat – nicht zuletzt wegen drohender Verzögerungen bei der Bearbeitung der Verfassungsbeschwerden – von derartigen Alleingängen abgeraten.

In dem anstehenden Verfahren wird die GdF durch den renommierten Juristen und Universitätsprofessor Volker Rieble vertreten. Prof. Rieble ist seit 2004 Inhaber des Lehrstuhls für Arbeitsrecht und Bürgerliches Recht an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Darüber hinaus gehörte er zu den Juristen, welche schon vor Jahren vor der Einführung dieses Gesetzes gewarnt hatten, da es massiv die Rechte von

Minderheitsgewerkschaften beschränke und somit gegen das in Artikel 9 Abs. 3 Grundgesetz verankerte Koalitionsrecht verstoße.

Die GdF hat seit über zehn Jahren erfolgreich Verhandlungen mit Flugsicherungsunternehmen geführt und zahlreiche Tarifverträge im Bereich der Deutschen Flugsicherung, der Vorfeldkontrolle und an den Regionalflughäfen abgeschlossen. Durch das Prinzip „Ein Betrieb – Ein Tarifvertrag“ würde nach Auffassung der GdF den Mitgliedern kleinerer Gewerkschaften das Recht genommen, eigenständig zu entscheiden, von welcher Gewerkschaft sie sich vertreten lassen wollen. In den Auswirkungen kommt dies faktisch einem Verbot von Berufs- und Fachgewerkschaften gleich.

Dagegen wird die GdF politisch und mit allen gebotenen Rechtsmitteln auch juristisch vorgehen, um weiterhin ihre Mitglieder effizient in Tarifverhandlungen vertreten zu können.

*Matthias Maas*

Bundsvorsitzender GdF e. V.



**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**

# Bestwerte für die deutschen Fluglotsen und ihre Gewerkschaft



von  
Jan Janocha

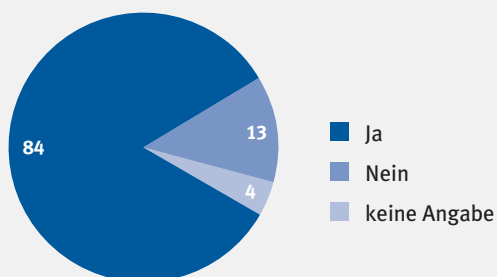
Die GdF wollte es wissen und vereinbarte mit dem renommierten Marktforschungsinstitut GfK eine Imagestudie mit dem Ziel die Wahrnehmung der Gewerkschaft der Flugsicherung in der Öffentlichkeit zu überprüfen.

In den vergangenen Monaten sorgten die Streiks der Lokführer-Gewerkschaft GdL und der Pilotenvereinigung Cockpit für Schlagzeilen. Wird hier wirklich der Streit um Partikularinteressen kleiner Einzelgewerkschaften „auf dem Rücken des kleinen Mannes“ ausgetragen? Und was hat das für Auswirkungen auf das Image der Gewerkschaften in der breiten Öffentlichkeit? Die GdF wollte es wissen und beauftragte erstmals das wohl namhafteste deutsche Marktforschungsinstitut, die Nürnberger GfK, mit der Durchführung einer repräsentativen Studie.

Die wichtigsten Ergebnisse: Gute bis sehr gute Noten gibt es in der GfK-Studie nicht nur für die Fluglotsen selbst, sondern auch für ihre Gewerkschaft. 71 Prozent der Befragten attestierte der GdF mit den Noten „Sehr gut“, „Gut“ und „Befriedigend“, dass sie gute Arbeit leistet.

*Die Mehrheit der Befragten (84%) hält es für wichtig, dass die Flugsicherung in einer Gewerkschaft organisiert ist.*

## Organisation der Flugsicherung in einer Gewerkschaft

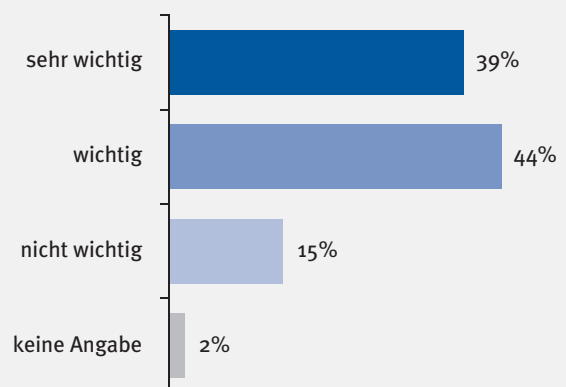


Signifikant wichtiger hält dies die Teilgruppe der Nichtflieger (85%) im Vergleich zu den Vielfliegern (74%)

Und mit 84 Prozent gibt es auch ein klares Votum für die Beibehaltung der Flugsicherung, zu der neben den Fluglotsen auch die Flugsicherungstechniker und -ingenieure gehören, in einer staatlichen Institution – wenig Sympathie in der Bevölkerung also für irgendwelche Privatisierungsabenteuer und entsprechende Gedankenspiele in der Politik.

*Die große Mehrheit der Befragten spricht sich für die Beibehaltung der Flugsicherung in einer staatlichen Institution aus.*

## Staatliche Institution statt Privatunternehmen



- Insgesamt zeigt sich ein klares Plädoyer gegen eine Privatisierung der Flugsicherung
- Die Zustimmung zu „sehr wichtig“ fällt in der Altersgruppe 40+ signifikant höher aus, bei den Personen unter 40 Jahren hingegen zu „wichtig“

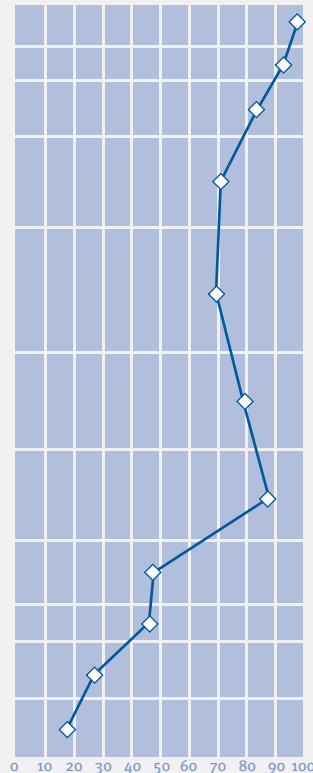
Sicherheit im Flugverkehr – dieses Thema ist nach Ansicht von zwei Drittel der Deutschen untrennbar mit dem Beruf des Fluglotsen verbunden. Die Menschen im Lande sehen diesen Berufsstand als wichtigsten Repräsentanten der Flugsicherung. Mehr als vier Fünftel der Befragten sind darüber hinaus davon überzeugt, dass Fluglotsen einer hohen Arbeitsbelastung ausgesetzt sind und ihr Beruf ein enormes Maß an Zuverlässigkeit und Konzentration erfordert. Und die Deutschen vertrauen den Fluglotsen „blind“: Zwei Drittel geben an, sich gut vorstellen zu können, was sich hinter dem komplexen Thema „Fluglotse“ verbirgt – ohne sich jemals näher damit beschäftigt zu haben.



Zuverlässigkeit und ein hohes Maß an Konzentration wird von fast allen Befragten attribuiert.

### Fluglotsen ...

- ... müssen immer zuverlässig sein
- ... müssen immer konzentriert sein
- ... sind einer hohen Arbeitsbelastung ausgesetzt
- ... stehen für Sicherheit am Flugplatz, beziehungsweise auf dem Rollfeld
- ... verhindern Zusammenstöße zwischen Flugzeugen und anderen Maschinen auf dem Rollfeld
- ... verhindern Zusammenstöße zwischen Flugzeugen in der Luft
- ... müssen ein beschleunigten und geordneten Flugverkehr aufrecht erhalten
- ... werden von einer starken Gewerkschaft unterstützt
- ... werden zu wenig wert geschätzt
- ... nutzen ihre Schlüsselposition aus
- ... denken finanziell nur an sich, nicht an das Gemeinwohl

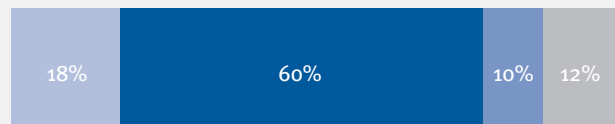


- Neben „zuverlässig“ (97%) und „konzentriert“ (95%) erreichen auch „Aufrechterhaltung eines beschleunigten, geordneten Flugverkehrs“ (86%) und „Hohe Arbeitsbelastung“ (84%) bemerkenswerte Niveau
- „Nutzen Ihre Schlüsselposition aus“ wird von einem Viertel (27%) zugeschrieben, „denken finanziell nur an sich“ von knapp einem Fünftel (17%) – hier insbesondere von den Nichtfliegern!
- „Werden von einer starken Gewerkschaft unterstützt“ erreicht Mittelmaß (48%), wird aber von der Teilgruppe der Vielflieger (im Vergleich zu den Wenig-/Nichtfliegern) signifikant häufiger zugestimmt (56%)
- Ferner höheres Maß an Zustimmung durch die Vielflieger (im Vergleich zu den Wenig-/Nichtfliegern) hinsichtlich „verhindern Zusammenstöße in der Luft“ (90%)

Auch wenn's ums Geld geht haben die Mitarbeiter der Flugsicherung in der Bevölkerung eine starke Lobby: 60 Prozent sind der Meinung, dass die Fluglotsen angemessen bezahlt werden. 18 Prozent empfinden die Gehälter aufgrund der hohen Verantwortung und Belastung sogar eher als zu gering.

60% empfinden die Bezahlung der Fluglotsen als „angemessen“. 10% geben „überbezahlt“ an, 12% können keine Einschätzung abgeben.

### Gehaltsniveau der deutschen Fluglotsen



- unterbezahlt
- angemessen bezahlt
- überbezahlt
- kann ich nicht einschätzen



Keine signifikanten Unterschiede zwischen Viel-, Wenig- und Nichtfliegern.

Zusammenfassend kann man festhalten: Die Fluglotsen haben in der deutschen Bevölkerung – egal ob Vielflieger oder Gelegenheitsreisende – ein Super-Image. 96 Prozent halten diesen Berufsstand für „wichtig“. Knapp die Hälfte der Befragten ist sogar der Meinung, dass Fluglotsen angesichts ihrer schwierigen und verantwortungsvollen Tätigkeit zu wenig Wertschätzung erfahren. Gründe genug für die Gewerkschaft der Flugsicherung, die Interessen der in der GdF engagierten Berufsgruppen selbstbewusst und offensiv zu vertreten. Ein starker Rückhalt in der breiten Öffentlichkeit ist ihr dabei sicher!

### Infos zur Studie

Für die Studie interviewte die Nürnberger GfK 1.000 Einwohner im Alter von über 18 Jahren zum Thema Flugsicherheit. Da die Auswahl der Befragten bezüglich Geschlecht, Alter, Bundesland und Ortsgröße dem Querschnitt der Bevölkerung entsprach, ist die Umfrage als repräsentative Grundlagendstudie einzuordnen.

Befragt wurden sowohl Vielflieger (drei Flüge und mehr innerhalb von zwölf Monaten) als auch Wenigflieger (ein bis zwei Flüge innerhalb eines Jahres). 23 Prozent der Personen nutzen das Flugzeug hauptsächlich geschäftlich bzw. beruflich, 67 Prozent zählen sich eher zu den Privatfliegern. Die Hälfte der Interviewten lebten zum Zeitpunkt der Befragung in einer Ehe, zehn weitere Prozent in einer Partnerschaft. 22 Prozent waren Single. Von den Befragten hatten 30 Prozent einen Abschluss der Mittleren Reife, 16 Prozent Abitur und 26 Prozent absolvierten ein Studium. Nur zwei Prozent konnten keinen Abschluss vorweisen.

# Rentenanwartschaften für ehemalige Beamte

von Petra Reinecke und Mike Dörner

Mit Gründung der DFS war es erforderlich, alle Beamten, die ihr Beamtenverhältnis beenden wollten, um mit der DFS einen Arbeitsvertrag einzugehen, in die gesetzliche Rentenversicherung zu überführen. Sie mussten aus der Beamtenversorgung in die gesetzliche Rentenversicherung wechseln.

Für diesen Fall sieht das Rentenrecht die Nachversicherung vor. Sie soll den Versicherten so stellen, als sei er oder sie von vornherein Mitglied der gesetzlichen Rentenversicherung gewesen.

Bei Übergang in die DFS wurden die Rentenversicherungsbeiträge für die Nachversicherung individuell berechnet. Grundlage dafür waren die jeweiligen Bruttoentgelte aus der Beamtenzeit. Von diesen Bruttobezügen berechnete der damalige Dienstherr, das LBA, die Rentenbeiträge und ließ sie bei der Rentenversicherung dem Versicherten gutschreiben. Die Rentenbeiträge aus der Nachversicherung wurden so verrechnet, als wäre der Beamte in dieser Zeit Arbeitnehmer gewesen. Sie bilden damit die Grundlage für die Ermittlung des Rentenanspruchs aus der Zeit des Beamtenverhältnisses.

Offensichtlich wurde bei einigen – wenn nicht bei allen ehemaligen Beamten – der individuelle Zeitraum der beamtenrechtlichen Berufsausbildung bei der BFS im Zuge der Nachversicherung nicht als solcher berücksichtigt.

Für Zeiten einer beruflichen Ausbildung gibt es jedoch in der gesetzlichen Rentenversicherung eine besondere Bewertung. Dafür müssen diese Zeiten beim Rentenversicherer entsprechend gemeldet sein. Klarheit hierzu bringt ein Blick in den Versicherungsverlauf. Während der Zeitraum der Nachversicherung als „Pflichtbeitragszeit/Nachversicherung“ gekennzeichnet ist, enthält die Zeit der Ausbildung zusätzlich den Vermerk „Pflichtbeiträge berufliche Ausbildung“.

Versicherte, die eine solche Kennzeichnung ihrer Berufsausbildungszeiten im Versicherungsverlauf nicht vorfinden, sollten bei der ihrer Rentenberatungsstelle die Ergänzung des Versicherungsverlaufs beantragen und dabei entsprechende Nachweise (z. B. Ausbildungsvertrag, Prüfungszeugnis) vorlegen. Hintergrund ist, dass Zeiten der beruflichen Ausbildung im Rahmen der Rentenberechnung anders bewertet werden als „normale“ Beitragszeiten. Die Bewertung liegt über dem in der Berufsausbildung sehr niedrigen Bruttogehalt. Der Rentenanspruch wird sich also erhöhen.

Eine Ergänzung des Versicherungsverlaufs ist auch dann noch möglich, wenn bereits eine gesetzliche Rente in Anspruch genommen wird. Allerdings werden diese Zeiten dann erst ab der Beantragung berücksichtigt, eine rückwirkende Zahlung ist nicht möglich.

Unter Umständen wird es nicht erforderlich sein, selbst den Nachweis der Ausbildungszeiträume bei der BFS zu führen. Vielmehr liegt der GdF ein Schreiben vor, welches besagt, dass sich die Deutsche Rentenversicherung bei Fehlen der Nachweise direkt an die Personalabteilung des LBA wenden wird.

Bei weiteren damit im Zusammenhang stehenden Fragen könnt ihr euch gerne unter [tarif@gdf.de](mailto:tarif@gdf.de) an die GdF wenden.

An dieser Stelle möchte ich mich noch herzlich bei Mike Dörner aus München bedanken, der die GdF auf bestehende Unzulänglichkeiten bei der Ermittlung der Rentenanwartschaften der ehemaligen Beamten hingewiesen hat.



## Aus der Redaktion



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Das halbe Jahr ist rum und drei erfolgreiche – mit dieser Ausgabe vier – sind geschafft. Gerade mit der letzten Ausgabe, der Ausgabe 03/15 war es etwas verzwickelt. Zwar waren alle Teile geschrieben, das Layout war fertig und der Druck klappte auch wie immer hervorragend – bis eben zum Versand. Pünktlich zur Auslieferung wurden einige Verteilzentren der Post bestreikt und stellenweise verzögerte sich die Auslieferung des „flugleiter 03/15“ bis zu 10 Tagen. Es war zwar ärgerlich, aber solche Aktionen können passieren und sind leider nicht vorhersehbar. Ein wichtiger Hinweis sei jedoch angebracht. Die neuste Ausgabe dieser

Zeitschrift ist immer zeitgleich und teilweise auch schon 2–3 Tage vor dem Erscheinungstermin unter [www.gdf.de/flugleiter](http://www.gdf.de/flugleiter) einsehbar und steht als Download bereit. Gerne erneuern wir auch unseren Hinweis, sich über „facebook“ mit der GdF zu verlinken und so stets auf dem Neuesten zu sein.

**Standhaft – Deutschland, Orkantief Niklas – Der Tower steht** – eine sehr informative Kurzgeschichte über die Wetterkapriolen und die Planungen eines Towers und deren Probleme mit der Standfestigkeit in der Ausgabe 03/2015. Leider ist der Name des Autors, **Jörg Biermann**, in den Planungen untergegangen und möchten dies an dieser Stelle nachholen und entschuldigen uns für diesen Faupax.

## Die GdF auf Facebook

Seit der vorletzten Ausgabe des Flugleiters hat sich einiges getan auf der Facebook-Seite der GdF.

Inzwischen hat unsere Facebook-Seite ca. 540 ständige Leser. Mit besonders interessanten Themen erreichen wir allerdings regelmäßig auch deutlich höhere „Einschaltquoten“. Die höchsten Leserzahlen hatte die Presseerklärung zur Klage gegen das Tarifeinheitsgesetz (ca. 6.600 erreichte Personen) und die Presseerklärung zu den Auswirkungen des Stromausfalls bei Belgocontrol (ca. 13.900 erreichte Leser).

Man erkennt also recht deutlich, die besten Inhalte sind die selbstgestalteten und damit folgt sogleich der Aufruf: wer gerne mitgestalten möchte, also eventuell selbst Beiträge schreiben möchte oder aber auch einfach nur einen Inhalt teilen möchte: [facebook@gdf.de](mailto:facebook@gdf.de)!

Ansonsten gilt natürlich für alle: Auf der Facebook-Seite der GdF seit Ihr immer topaktuell informiert und verpasst keine Mitteilung und Information Eurer Gewerkschaft!

*Michael Kassebohm*







**Die Gewerkschaft der Flugsicherung e. V. vertritt die berufs- und tarifpolitischen Interessen des Flugsicherungspersonals in Deutschland seit Februar 2003.**

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir eine/einen

## **Rechtsanwaltsfachangestellte(n) oder Kauffrau/-mann für Büromanagement in Voll-/Teilzeit**

### **Ihre Aufgaben**

- Administrative Organisation des Ressorts Tarif und Recht
- Erledigung der täglich anfallenden Korrespondenz
- Erstellung von Schreiben
- Protokollführung
- Erfassung und Überwachung von Fristen
- Terminkoordinierung und -organisation
- Pflege von Akten und Datenbanken
- Organisation von Sitzungen
- Reiseplanung und -buchung

### **Ihr Profil**

- Ausbildung als Rechtsanwaltsfachangestellte(r), Kauffrau/-mann für Bürokommunikation, Bürokauffrau/-mann oder Kauffrau/-mann für Büromanagement
- Sicherer Umgang mit MS-Office (Word, Excel, Power Point) und Outlook
- Organisationstalent
- Flexibilität
- Selbständiges Arbeiten
- Belastbarkeit
- Teamfähigkeit

Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben, bewerben Sie sich bitte schriftlich mit den üblichen Unterlagen und Ihren Gehaltsvorstellungen bis zum 30.09.2015 bei

**Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.  
Herrn Axel Dannenberg  
Am Hauptbahnhof 8  
60329 Frankfurt/Main**

## GKH-Versicherungsmakler

Ihr Vertragspartner für den GdF-Berufsunfähigkeits-Rahmenvertrag stellt sich vor

### Ihre Sicherheit ist unser Anliegen

Ein erfahrener Partner seit über 25 Jahren

Seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 1988 hat sich die GKH-Versicherungsmitteilungs-GmbH als zuverlässiger, kompetenter und fairer Versicherungsmakler einen Namen gemacht.

Im Mittelpunkt unserer Tätigkeit steht die unabhängige Beratung und Betreuung unserer Kunden. Ihnen sind wir in erster Linie verpflichtet!

Es ist gar nicht so einfach, sich im Versicherungsmarkt zurechtzufinden.

Mit den GKH-Versicherungsmaklern haben Sie erfahrene Spezialisten an Ihrer Seite, die Sie von Anfang an kompetent, fair und ohne jegliche Zugehörigkeit zu Versicherungsunternehmen beraten. Wir stellen für Sie das optimale Versicherungspaket zusammen.

Wir können das für Sie passende Angebot realisieren.

Dabei gilt: Bestmöglicher Versicherungsschutz zu optimalen Preisen. Im ersten Schritt ermitteln wir Ihren konkreten Versicherungsbedarf, danach erstellen wir Ihr individuelles Angebot. Hierbei liegen Ihre persönlichen Anforderungen und Wünsche im Mittelpunkt unserer Beratung.



**Unser kompetentes Team für den Rahmenvertrag und in allen anderen Versicherungsfragen**

Sie möchten gerne mehr über unser Leistungsportfolio und dessen Vorteile erfahren?  
Dann nehmen Sie einfach Kontakt auf!

Wir freuen uns auf Sie!







## GdF – Infotag



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Ein breites Themenspektrum sowie eine mögliche Verbesserung der internen Kommunikationswege und ein besseres Akzeptanzverhalten waren Anlass für die Durchführung des ersten internen Info-Tages der GdF. Der Vorsitzende, Matthias Maas begrüßte die erschienen Mitglieder zu diesem erstmalig durchgeführten Info-Tag. Aber nicht nur

Information war an diesem Tag gefragt, sondern vielmehr ging es auch um einen offenen Gedankenaustausch über alles was in und um die Gewerkschaftsarbeit mit hineinspielt.

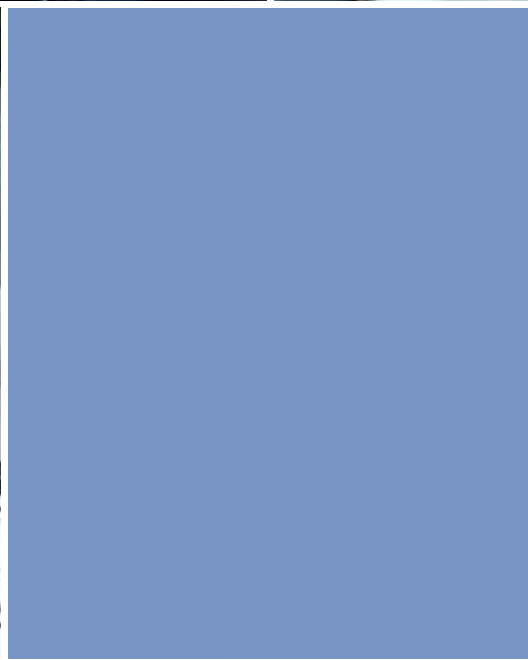
Nach einer sehr kurzweiligen Vorstellung der Erschienen stellte Thorsten Wehe im Zusammenspiel mit Mirja Nicolaus die ersten Diskussionspunkte vor. Unter der großen Überschrift „Quo Vadis GdF – sind wir für die Zukunft richtig aufgestellt?“ wurden Einzelfragen an die Mitglieder gerichtet die dann in kleiner Gruppen sehr konstruktiv diskutiert wurden. Die verschiedenen Antworten und Anregungen auf die vielen Fragen wurden allesamt protokolliert und werden mit Sicherheit weiter verfolgt bzw. werden hoffentlich für ein besseres Miteinander sorgen. Die Diskussionen zu den einzelnen aufgestellten Fragen zeigt aber eindeutig, dass man

mit diesen Fragen eine weitere Diskussionsrunde füllen hätte können. Die Fragen selbst sind hier einzusehen, und wir möchten die Mitglieder (und auch Nichtmitglieder) befragen, wie jeder Einzelne diese Fragen sieht. Gerne nehmen wir Eure Anregungen, Nachfragen und auch Kritikpunkte auf und würden dieses Thema in dieser Zeitschrift weiterbehandeln. Also, wer sich zu den nachfolgenden Fragen äussern möchte sollte eine Email mit dem Stich Wort „QUO VADIS“ an die Redaktion „der flugleiter“ senden. Wir nehmen gerne Eure Punkte auf und würden diese dann dem Vorstand zur Kenntnisnahme übersenden.

Tarifinfo – vorgetragen von Petra Reinecke und Dirk Vogelsang

Die Problemfelder des mit der DFS-Geschäftsführung zu verhandelnden Strukturtarifvertrages wurde durch Petra Reinecke und auch von Dirk Vogelsang den knapp 60 Teilnehmern vorgestellt. Die Tarifpartner (DFS-Geschäftsführung einerseits und die GdF-Tarifkommission andererseits) sehen den Struktur-TV als verhandlungsfähig an und haben einen Terminplan zur Erarbeitung einer unterschiftreifen Vorlage. Die Tarifkommission befasst sich in ihrer Augustsitzung mit dem weiteren Vorgehen und plant einen Abschluss bis zum Jahresende 2015.





# Quo vadis GdF – sind wir für die Zukunft richtig aufgestellt?

Wie wird die GdF von euch wahrgenommen?

Wie wird die GdF von außen wahrgenommen?

Wie kann das Image der GdF verbessert werden?

Wie kann die Mitgliedschaft attraktiver gestaltet werden?

Wie kann das Interesse an Gewerkschaftsthemen erhöht werden?

Wie kann die ehrenamtliche Tätigkeit attraktiver gestaltet werden?

Wie kann die Bedeutung der Gewerkschaft besser herausgestellt werden?

Wie kann sich die GdF auf die Erwartungen der Generation Y einstellen?

Wie kann der Informationsfluss verbessert werden?

Wird die Berufs- und Tarifpolitik richtig priorisiert/gewichtet?

Ist die Organisationstruktur der GdF richtig ausgerichtet?

Ist die Professionalität der GdF in der ehrenamtlichen Struktur gewährleistet?

Wie kann die Zusammenarbeit zwischen GdF und Betriebsräten verbessert werden?





# FSBD Info



von  
Joachim Nolte

## Allgemeines

Es wurden im letzten Informationszeitraum einige thematisch unterschiedliche Termine und Aktivitäten wahrgenommen. Gleichzeitig fanden einige wichtige politische Entscheidungen statt. Hier die Wichtigsten in ihren wesentlichsten Bedeutungen:

Anfang Juli diesen Jahres wurde das Tarifeinheitsgesetz verabschiedet, welches seine Wirkungen zum Arbeitsrecht entfalten könnte, falls etwaige Verfassungsklagen zum Gesetz und der betroffenen Gewerkschaft in der mittleren Frist das Gesetz nicht für unrecht und unwirksam erklären. Darunter können für den Fachbereich, zumindest langfristig, konzeptuelle Herausforderungen in den Formulierungen beruflicher Belange entstehen.

Auf der Ebene der politischen Gestaltung innerhalb der Fachbereiche findet aktuell der gemeinsame Aufbau des GdF-Lobbyingsekretariats über FSBD und FSTD statt. Im August findet hierzu der nächste Termin statt.

Im Rahmen von Attraktivität und ehrenamtlichen Engagement beschäftigt sich der FSBD intern zusätzlich mit seiner Mitgliedschaft, um sich gegebenenfalls auch hier etwas zu ´verjüngen´ und ´fit´ für die Zukunft zu halten. Teilweise fanden hierzu interne Informationsflussveranstaltungen der GdF statt, an denen der Fachbereich und andere Arbeitnehmervertreter teilgenommen haben. Andererseits setzt der Fachbereich im Rahmen seiner Mitgliederverwaltung und Mitgliederentwicklung auch derzeit auf Maßnahmen fachbereichsübergreifender Workshops, eben auch unter Zuhilfenahme von externer Expertise zum Bürgerengagement.

Im Zusammenhang mit dem FS-Berechtigungswesen samt seiner europäischen Neuerungen fand ein Treffen in den Räumen des Bundesaufsichtsamtes der Flugsicherung statt. Beraten wurde u.a. der zukünftige Umgang mit RAD/S im Towerlotsenbereich.

Im Rahmen der Fluginformationsdienste und dem Verkehrsverhalten im Luftraum der Klasse E beschäftigten uns seit längerem die Fragen von notwendiger Verkehrsinformation und Ausweichempfehlung. Derzeit wird eine Begutachtung dazu in Auftrag gegeben.

Im Bereich der Rollfeldkontrolle München wurden Teildienste (solche während der Nacht) aus dem Gesamtkatalog der Dienste herausgelöst und in einem Vergabeverfahren der örtlichen DFS überstellt. Dieser konkurrierende Wechsel in den Diensterbringungen wird kritisch beäugt, zumal es nicht nur Gewinner bei solchen Maßnahmen gibt.

Im Rahmen der Sitzung der Tarifkommission Apron wurde die ÖMV FRA Vorfeld durch den Leiter besucht.

Ebenso tagte im Berichtszeitraum der Fachbereichsübergreifende Tarifausschuss (kurz: FüTa), in dem der FSBD mit Leiter und zwei ehrenamtlichen gewählten Vertretern des Fachbereichs vertreten ist.

Der nächste Tagungsort der Bundesfachbereichskonferenz 2016 wurde auf Hannover festgelegt, was insofern besonders erfreulich ist, da hier bislang noch keine derartige Tagung stattgefunden hat.

### Ansprechpartner:

Leiter des Fachbereiches  
([joachim.nolte@gdf.de](mailto:joachim.nolte@gdf.de))

## Fachliches

Das Thema ´Remotely Piloted Aircraft Systems´ (kurz: RPAS, bekannt als: Drohnen) fand thematische Vertretung durch J.Lehmann für den FSBD bei den zuständigen Gesprächspartnern. Der FSBD nimmt sich dem Thema in den Entwicklungen frühzeitig an, da der zukünftige Regelungsbedarf von uns als immens eingeschätzt wird.

Der Fachvorstand Fachliches nahm im Berichtszeitraum an einem ICAO-Panel Meeting des ATMRRPP in Singapur teil.

Der FSBD erhält zur Zeit einige unverbindliche Ankündigungen zu zukünftig angedachten SESAR-Themenprojekten (u.a. point-merge, free-route validations), zu denen Teilnahmeinteressenten gesucht werden. Sobald sich der einzelne Rahmen konkretisiert und bestätigt, kommt der Fachbereich auf seine Mitglieder zu, um ein etwaiges Teilnahmeinteresse abzufragen.

### Ansprechpartner:

Vorstand für fachliche Angelegenheiten  
([alexander.schwassmann@gdf.de](mailto:alexander.schwassmann@gdf.de))

## Bereich Flugdatenbearbeiter (FDB)

Im Juni wurde die Entscheidung der DFS Geschäftsführung zur FIS Zentralisierung bekannt gemacht. Aus der Grobplanung soll nun eine Feinplanung erstellt werden.

Das lang versprochene Konzept zur FIS Zentralisierung wurde dem FSBD Vorstand am Tag nach der Entscheidung zur Kommentierung zur Verfügung gestellt.

Das Projekt hat in einer Roadshow an den Niederlassungen München, Bremen und Langen Informationsveranstaltungen zu diesem Thema veranstaltet. So weit so gut. Oder vielleicht



doch nicht? Sind die selbstgesteckten Ziele des Projektes erreicht? Sind die sozialen Folgen vertretbar? Ist die fachliche Sinnhaftigkeit gegeben?

Wurden alle Bedenken der Mitarbeiter berücksichtigt oder vielleicht sogar ausgeräumt?

Zurzeit arbeitet der FSBD Vorstand an einer entsprechenden Bewertung des Konzeptes. In Klärung ist zurzeit, ob dem FSBD das Gesamtkonzept oder nur Ausschnitte daraus zur Verfügung gestellt wurden (zum Redaktionsschluss ist das noch ungeklärt).

Die ersten Fragen zu diesem Konzept liegen schon auf dem Tisch. Abgesehen von Sektoren, welche nun wieder Zusammengelegt werden sollen, nachdem diese vor Jahren aufgrund fachlicher Notwendigkeiten getrennt wurden und Sektoren welche aus unserer Sicht den BAF Empfehlungen zur Sektorengröße nicht entsprechen, sind einige andere Fragen, welche nun vom Projekt beantwortet werden sollten.

Kein Mitarbeiter muss gegen seinen Willen umziehen. Eine nette Geste des Arbeitgebers, oder? Aber was macht man denn als FIS Spezialist, wenn man nur noch DA und FMP arbeiten darf? Wird er zum FDB umgeschult? Was wenn man in zwei Jahren feststellt, dass es zu viele FDB an der Niederlassung gibt? Dann steht der Mitarbeiter erneut vor der Frage: Was nun?

Wo kommen auf einmal so viele Personalüberhänge im Bereich der FDB an der Niederlassung Langen her? Bisher wurde immer kommuniziert, dass in Langen ein ausgeglichener FDB Personalstand mit einem leichten Überhang nach den Einrüstungen von PSS bestehen würde. Dieser leichte Überhang sollte bisher über die anstehenden altersbedingten Abgänge aufgefangen werden. Wie kann es sein das auf einmal zu viel Personal da sein soll? Hat man in der Vergangenheit anders gerechnet als heute? Oder hat man neue Erkenntnisse?

Wenn also nicht genügend FIS Mitarbeiter aus München und Bremen nach Langen mitziehen, sollen die auf einmal zu vielen FDB Mitarbeiter zu FIS Spezialisten weitergebildet werden. Aber wollen das die Mitarbeiter? Wird es genügend Bewerber dafür geben?

Es ist also wie so oft schon bei ähnlichen Projekten in der DFS. Die Arbeit zieht um, die Mitarbeiter nicht oder nicht ausreichend. Leidtragende werden nicht nur die Mitarbeiter in München und Bremen sein.

Das sind nur ein paar der vielen Fragen, welche nun geklärt werden müssen.

In Karlsruhe wurde nun unter Beteiligung des FSBD sowie der Tariffkommission ein Problem gelöst. Die Auswahl von

neuen Flow Koordinatoren in Karlsruhe war aufgrund des Kompetenzvorhaltes von 8 Jahren Tätigkeit als FDB nicht möglich. Dem Vorschlag der DFS, diesen Kompetenzvorhalt auf 4 Jahre zu reduzieren, hat die AG FDB eine zustimmende Empfehlung an die Tariffkommission abgeben können. Der FSBD Vorstand hat diese Empfehlung zur Entscheidung an die Tariffkommission weitergeleitet, gleichzeitig eine kritische Haltung dazu kenntlich gemacht, weil in seinen Augen vorrangig kein tarifvertragliches Problem vorliegt, sondern möglicherweise ein betriebliches Planungsproblem.

Erfreulicherweise findet gerade ein neuer Flugberater Kurs an der Akademie statt. Nachdem die Altersstruktur und die immer wieder verzögerte Einführung eines neuen Flugberatungssystems die Nachführung von Flugberatern notwendig machte, wird dies nun umgesetzt. Kritisch darf man aber fragen, warum denn den Kolleginnen und Kollegen in den Center Niederlassungen diese Stellen nicht nahegelegt wurden? Wenn wir doch so viel FDB Personal an den Niederlassungen zu viel haben? Ausgeschrieben waren diese Stellen, aber wenn den Kolleginnen und Kollegen nicht bewusst war, dass es einen Personalüberhang gibt oder geben wird, sehen die Mitarbeiter auch keine Notwendigkeit sich zu bewerben.

All das bestätigt den FSBD Vorstand in seiner Sorge, dass hier Schritt für Schritt, Personaleinschnitte durchgesetzt werden, ohne ein Gesamtkonzept zu haben. Die DFS hüllt sich weiter in Schweigen über die Zukunft und geht damit jedweder Konfrontation aus dem Weg. Leidtragende sind wir alle, denn hier ist die Arbeitsverdichtung in allen Bereichen und gleichzeitiger Personalabbau zur Kostenreduzierung wie immer ein offensichtlicher Treiber.

Jeder Mitarbeiter, welcher noch kein Mitglied der GdF ist, sollte sich langsam Fragen stellen, ob es nicht vielleicht doch besser wäre, seine Interessen durch eine starke Solidargemeinschaft wie die GdF vertreten zu lassen. Besser noch, ob es nicht sogar sinnvoll wäre in dieser Solidargemeinschaft aktiver die Zukunft selbst mitzugestalten. Aus meiner Sicht, kann die Antwort auf diese Frage nur mit 'Ja' beantwortet werden.

Die AIM Global Konferenz der IFAIMA wurde dieses Jahr erstmals vom FSBD Vorstand FDB/LDM (O. Wessollek) und dem Gesamtbetriebsrat AIM Ausschussmitglied (M. Sobanek) der DFS besucht. Die Globalen Entwicklungen und Vorgaben machen eine aktive Teilnahme des Fachbereiches notwendig. Dazu findet man auch einen separaten Bericht in dieser Ausgabe.

Ein erster Informationsaustausch zwischen dem Leiter des Bereiches AIM und dem FSBD Vorstand fand ebenfalls statt. In einer sehr angenehmen und offenen Atmosphäre erläuterte der Leiter AIM den aktuellen Sachstand zu AIM in der DFS sowie im europäischen Kontext. Die weiteren Entwicklungen in diesem Bereich und wie die DFS sich den anstehenden Herausforderungen aufstellen wird. Weitere Termine sind vorgesehen und werden nach jetzigem Stand noch in diesem Jahr stattfinden.

Auf internationaler Ebene laufen weitere Abstimmungen zwischen dem FSBD Vorstand FDB/LDM und den Fachverbänden der IFATCA und IFAIMA zu verschiedenen Themen im Bereich der Flugplanung, Ausbildung sowie den europäischen und internationalen Vorgaben für die Bereiche FDB, AIM und AIS.

Dies ist auch diesmal nur ein kleiner Ausschnitt, aus den vielfältigen Themen, welche gerade im Bereich FDB/LDM bearbeitet werden und auch in Zukunft noch anstehen werden.

**Ansprechpartner:**

Vorstand FDB/LDM  
([oliver.wessollek@gdf.de](mailto:oliver.wessollek@gdf.de))

## Bereich Beruflich und Soziales

### Tarifebene

Hier fanden die Fortführungen der Auswertungen der diesjährig innerhalb der Sonderregelungen vorgesehenen Belastungsausgleiche im Lotsenbereich statt. Gleichzeitig wurden aus den bisherigen Ergebnissen hierzu intern und über die Mitarbeit des FSBD in der GdF-Tarifkommission erste Forderungen dazu formuliert. Mehr dazu in den Details und in den Veröffentlichungen der Abteilung Tarif und Recht..

### FSBD- beruflich-sozial

Der Beschluss der diesjährigen Fachbereichskonferenz zur fachbereichsinternen Tarifarbeit wurde mit der Einladung der zuständigen Arbeitsgruppe zum Auftakttreffen begonnen umzusetzen.

**Ansprechpartner:**

FSBD Vorstand für Berufliches & Soziales  
([roman.schuetz@gdf.de](mailto:roman.schuetz@gdf.de))

## Internationales

### IFATCA-Ebene

Sowohl auf fachpolitischer Ebene als auch im Bereich des Single European Skies blieb es zuletzt eher ruhig. O. Wessollek, J. Lehmann und J. Bötig werden im Oktober am IFATCA European Regional Meeting in Tallinn teilnehmen.

### ATCEUC/ SES- Ebene

Auf dem kommenden ATCEUC Autumn Meeting in Marseille Ende September wird J. Bötig den Fachverband vertreten.

### MARC/MOSAIC, FABEC- Ebene

Anfang Juni fand in Frankfurt das zweite MARC-Meeting statt. MARC steht für 'MOSAIC ATM Regional Concept'. Die Mitglieder der MARC-Gruppe (Berufsverbände und Gewerkschaften des Maastricht UAC, aus BENELUX, der Schweiz, Frankreich und Deutschland) verfolgen gemeinsame Ziele auf europäischer und vor allem der FABEC-Ebene. Zugrunde liegt das seit 2005 entwickelte MOSAIC-Konzept. Dies ist ein eigener Vorschlag für einen Single European Sky, der Abstand nimmt vom

Wettbewerbskonzept und einen gemeinsamen Flugsicherungsanbieter fordert, der den Luftraum einheitlich von „ground to unlimited“ betreibt ([www.project-mosaic.eu](http://www.project-mosaic.eu)).

Diskutiert wurde der komplette Ausfall der belgischen Radarkontrollstelle in Brüssel am 27. Mai. Beim Test des Notfallgenerators am Vormittag kam es zu einem Kurzschluss und kompletten Blackout im Betriebsraum. Verspätungen und Annullierungen von Flügen waren die Folge. Berichte über Vorfälle oder Staffellungsunterschreitungen liegen bisher noch nicht vor.

Nur weshalb musste dieser Test am Vormittag stattfinden und nicht – wie üblich – in der Nacht? Nach Meinung von MARC eine Folge der durch Brüssel verordneten Regulierungsvorgaben und Sparmaßnahmen, von denen Belgocontrol ganz besonders betroffen ist. Ein MARC Communiqué in diesem Sinne wurde verfasst.

Die von den nationalen Aufsichtsbehörden der FABEC-Staaten Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden eingereichten Performance Pläne für die Key Performance Area „Cost-Efficiency“ wurden von der Kommission als „non-compliant“ eingestuft und zur Überarbeitung zurückgesandt.

Im Rahmen dieses Überarbeitungsprozesses wurden auch die GdF und der Gesamtbetriebsrat (GBR) der DFS konsultiert. GdF und GBR haben eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben.

Geplant ist, die Berechnungsgrundlage für die Cost-Efficiency und damit die Gebühren der Flugsicherungsanbieter neu auf eine aktuellere Vorhersage vom Februar 2015 zu basieren. Diese ist jedoch deutlich optimistischer als die, die den original Performance Plänen für die RP2 aus dem Jahr 2014 noch zur Verfügung stand. Eine Situation, die es bereits zu Beginn der ersten Regulierungsperiode gab – unter umgekehrten Vorzeichen. Aber damals wurden die Verkehrsprognosen nicht aktualisiert, die Gebühren nicht angepasst bzw. angehoben und durch den Verkehrsrückgang kam es zu Verlusten u.a. bei der DFS.

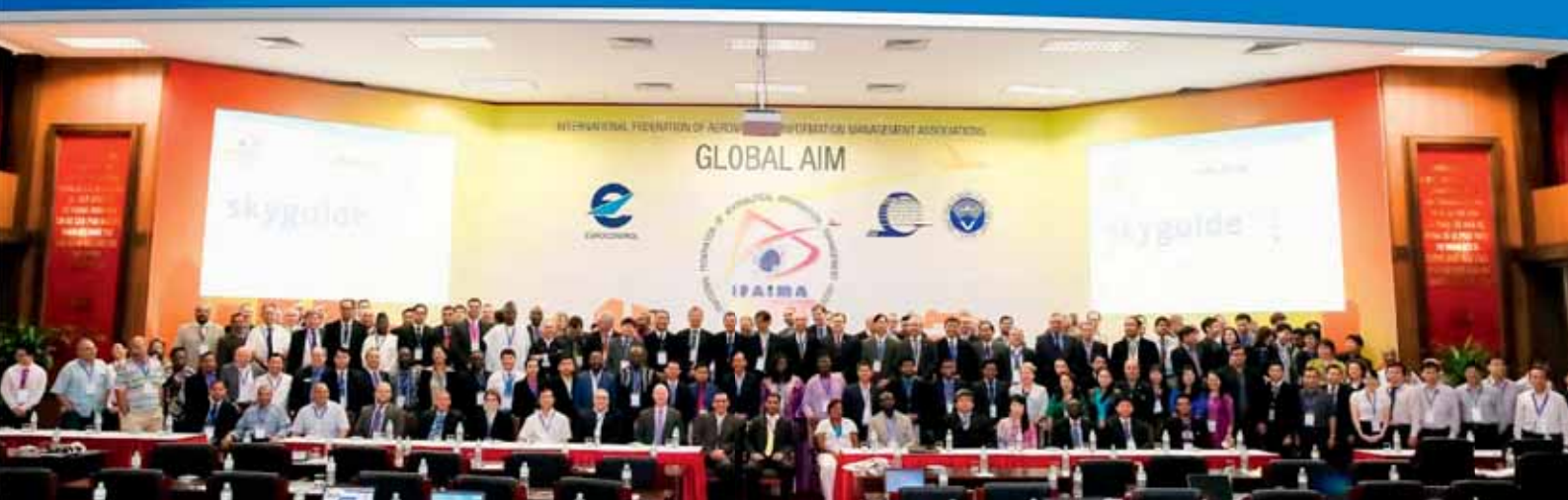
Zuletzt noch in eigener Sache: Nach vier Jahren im Amt werde ich auf der Fachbereichskonferenz 2016 in Hannover nicht mehr für den Posten des Fachbereichsvorstandes Internationales zur Verfügung stehen.

Interessenten: Bitte melden! Der Vorstand Internationales ist in erster Linie als IFATCA Liaison Officer für den Kontakt und die Repräsentation gegenüber diesem internationalen Dach-Fachverband zuständig und nimmt darüber hinaus regelmäßig an den Treffen der MARC-Gruppe und ATCEUC teil. Weiteres zur „Stellenbeschreibung“ ist im FSBD-Statut zu finden. Vorstellbar wäre auch, bei mehreren interessierten Nachfolgern das Amt ein wenig anders aufzustellen, in dem z.B. die Teilnahme an den verschiedenen Meetings von IFATCA, MARC und ATCEUC anders aufgeteilt werden könnte. Eine erste Interessenbekundung für meine Nachfolge liegt bereits vor.

**Ansprechpartner:**

FSBD Vorstand für Internationales  
([jonathan.boetig@gdf.de](mailto:jonathan.boetig@gdf.de))





## IFAIMA Konferenz 2015



von  
Oliver  
Wessollek

Auf internationaler Ebene der Fachverbände reiht sich neben der IFATCA für Fluglotsen und der IFATSEA für Flugsicherungstechniker die IFAIMA als Interessensvertretung für die Mitarbeiter und Kollegen aus den Bereichen AIS, AIM und Flugdatenbearbeitung ein.

Der FSB Vorstand beschloss dieses Jahr sich die IFAIMA einmal genauer anzusehen, um herauszufinden, ob für unsere Mitglieder die IFAIMA eine geeignete internationale Mitgliedervertretung sein könnte. Aus diesem Grund nahm der FSB Vorstand FDB/LDM Oliver Wessollek und Michael Sobanek als Vertreter des DFS Gesamtbetriebsratsausschusses AIM an der diesjährigen internationalen IFAIMA Konferenz „Global AIM“ in Ha Noi teil.

Schon im Vorfeld bemühte sich der Vorstand herauszufinden welche Positionen die IFAIMA vertritt und knüpfte Kontakt zum IFAIMA Vorstand.

Die IFAIMA wurde im Jahre 2009 gegründet und hat in dieser Zeit einen leisen aber sehr guten Weg zurückgelegt. Am 04.03.2015 wurde die IFAIMA nach 6 Jahren, als Organisation durch die ICAO offiziell anerkannt und hat somit nun die Möglichkeit sich in den ICAO Arbeitsgruppen einzubringen. Zum Vergleich sei erwähnt, dass dies anderen Verbänden teilweise erst nach Jahrzehnten gelungen ist. Unter anderem ist die IFAIMA in der ICAO AIS Study Group und deren zwei Untergruppen (AIM Development und Aeronautical Charting) vertreten. In vier weiteren AIS/AIM betreffenden Arbeitsgruppen nimmt die IFAIMA ebenfalls teil. Die Zusammenarbeit geht weiter über eine Safety Arbeitsgruppe der EASA, über verschiedene Arbeitsgruppen bei Eurocontrol, bis hin zur Europäischen Kommission. Neben der IFATCA ist auch die IFAIMA in einer Expert Group zu Social Dimension Single European Sky sowie zu Just Culture dabei.



Mittlerweile vertritt die IFAIMA über 1850 Mitglieder aus 28 Mitgliedsverbänden in 69 Staaten. Über 120 Mitglieder sind individuelle Mitglieder. Fast die Hälfte der Mitglieder stammen aus den europäischen Mitgliedsverbänden. Zusätzlich hat auch die IFAIMA sogenannte Corporate Members. Diese sind vor allem aus der Industrie. Dort sind bekannte Unternehmen wie z. B. Thales, Comsoft, SITA oder Imtradex ebenfalls Mitglieder.

Eine kleine Ausstellung der Corporate Member Unternehmen begleitete die Konferenz während der drei Konferenztage. Dort werden aktuelle Entwicklungen und Tools für AIS/AIM sowie die neusten SWIM Entwicklungen vorgestellt. Viele der dort vorgestellten Produkte sind bereits bei anderen ANSP's in Betrieb.

Das DFS Tochterunternehmen Group EAD stellte sich dort ebenfalls vor. Im letzten Jahr wurde ein weiteres Tochterunternehmen der Group EAD in einem Joint Venture mit Airways NZ Namens Group EAD Asia Pazifik gegründet. Dieser ist mittlerweile zertifizierter Anbieter von Airspace Design Produkten. Der Neuseeländische ANSP musste dadurch seine Lizenz an Group EAD Asia Pazifik abgeben (weil es nur eine Lizenz im Land geben darf). Im Klartext bedeutet das, dass



Airspace Design (Airspace, Routen, SID, STAR, Charting usw.) nur noch von der Group EAD Asia Pazifik in Neuseeland durchgeführt wird. Die Verfahrensplaner des ANSP wurden zum größten Teil von der Group EAD Asia Pazifik mit übernommen.

Zu Beginn der Konferenz sind die obligatorischen Reden offizieller Vertreter wie dem Vize-Verkehrsminister von Vietnam, dem CEO der Vietnamesischen Flugsicherung, dem Vertreter der ICAO APAC Gruppe, einem Vertreter von Eurocontrol und natürlich der Eröffnungsrede des IFAIMA Präsidenten – Fernando Lopes – ein kleines Highlight.

Unter dem Motto „Implementing AIM, sharing best practices“ stellen Industrievertreter, ANSP und Organisationen die aktuellen Entwicklungen im Bereich AIM und SWIM vor.

Der Bereich AIM der DFS wurde auf der Konferenz durch Hardy Polevka (Leiter AIM/FP) und Jan Philipp Lauer (AIM/FP) vertreten. In einer Präsentation stellte Jan Philipp Lauer die Untersuchungen im Projekt ADQ in Bezug auf die Nutzung verschiedener Koordinatenbezugssysteme und deren Ablagen zwischen den ICAO-Vorgaben sowie der Implementierung in digitalen Datenmodellen vor. Diese Ablagen bedeuten zukünftig Probleme bei Satellitennavigationsverfahren sowie der Nutzung von digitalen Hindernis- und Geländedaten. Aufgrund der weltweiten Natur dieser Problematik ist eine globale Herangehensweise erforderlich. Jan-Philipp Lauer stellte die DFS-internen Untersuchungsergebnisse vor und zeigte Lösungswege auf. In weiteren Schritten wird ICAO unter Einbeziehung der DFS-Experten und Eurocontrol an der Lösung dieser Probleme arbeiten.



Unter anderem wurden Themen wie die Qualität der Ausbildung, Weiterentwicklung und Erwartungen der ICAO Annex 15, Next Generation of Internet Briefing und MET Daten, die Rolle des Regulators in Bezug auf AIM und vor allem verschiedene Präsentationen zu den Implementierungen von AIM und AIM zu SWIM vorgetragen.

Interessant ist unter anderem, dass sich die Zahl der veröffentlichten NOTAM in den letzten Jahren mehr als verdreifacht hat. Die Implementierung eines Digital NOTAM ist auch in der DFS in der Vorbereitung. Die zur Verfügung Stellung von AIP Daten wird zukünftig genauso digital erfolgen.





Die neuen Unterstützungssysteme werden auch Internetfähig sein und auf Android und Apple mobilen Geräten verfügbar sein. Gleichzeitig können diese Systeme nicht nur die Text basierenden Informationen, grafisch darstellen. Man wird sich NOTAMS auf digitalen Karten darstellen lassen können, genauso wie man Flugrouten, SID's und STAR's horizontal wie auch vertikal darstellen lassen kann. Gleichzeitig wird das Ganze auch noch mit MET Daten angereichert und eine optimierte Flugroute berechnen und darstellen las-

sen können. Digitale Daten werden immer bedeutender und dieser digitale Datenaustausch auf verschiedensten Ebenen stattfinden. So kann das AIS die Flugroute entsprechend vorgegebener Rahmenbedingungen optimal planen und dem Operator zur Verfügung stellen. Der Pilot sieht anhand einer digitalen Karte, wie das Flugprofil aussieht, welche NOTAMS entlang seiner Route relevant sind, welches Wetter entlang der Route zu erwarten ist, ob und wo der Flug in einer Verkehrsflussregelungsmaßnahme enthalten ist. Gleichzeitig können Hindernissdaten dargestellt werden. Selbstverständlich kann man sich auch in Zukunft das komplette Briefingpaket auch ausdrucken. Nur wer wird das dann noch tun? All diese Möglichkeiten der digitalen Daten müssen natürlich auch vor unbefugtem Zugriff geschützt werden. Aus diesem Grund ist Cyber Security ein wesentlicher Punkt in den aktuellen Entwicklungen.

Die IFAIMA Mitgliederversammlung fand am Nachmittag des zweiten Tages statt. Dort wurden interne Themen besprochen und zwei neue regionale Direktoren gewählt. Eine europäische Studie wurde kurz vorgestellt. In dieser Studie, welche im Auftrag der Europäischen Kommission in Auftrag gegeben wurde, sind 128 Safety relevante Funktionen in der Flugsicherung bewertet worden. Dabei wurden 28 dieser Safety relevanten Funktionen als Safety kritisch angesehen und sind 9 Berufen in der Flugsicherung zugeordnet. Diese sind hauptsächlich Fluglotsen, Flugsicherungstechniker sowie AIS Mitarbeiter. Interessant ist bei dieser Studie, dass dieses Ergebnis nicht das von der Kommission erhoffte Ergebnis zu sein scheint.





In diesem Zusammenhang ist der Bericht eines Kollegen aus Malaysia sehr interessant. Er berichtete in einem Pausengespräch über die Untersuchungen zum Abschuss von MH17 über der Ukraine. Die Mitarbeiter wurden regelrecht verhört. Sie wurden immer wieder dazu befragt, warum sie denn die Route über die Ukraine geflitten hätten. Obwohl der Flugplan offensichtlich von den Kollegen in Amsterdam geplant wurde und zu diesem Zeitpunkt der Luftraum nicht geschlossen war, wurden die Mitarbeiter in Malaysia unter enormen Druck gesetzt.

Michael Sobanek und Oliver Wessollek hatten dann auch noch die Gelegenheit sich das erst kürzlich neu eröffnete ACC in Hanoi anzuschauen. In Vietnam gibt es neben einem ACC in Hanoi noch ein weiteres ACC in Ho Chi Minh sowie 21 Tower Standorte. In beiden ACC's werden täglich bis zu 2.000 Flüge bearbeitet. Das neue ACC ist modern und verfügt über ein AMAN-System (Arrival Manager) für Hanoi APP. Neben 4 Arbeitspositionen für die Hanoi FIR werden noch 6 weitere Arbeitsplätze als Contingency Arbeitsplätze vorgehalten. Im Fall der Fälle würden innerhalb weniger Stunden die Lotsen aus Ho Chi Minh nach Hanoi gebracht, um dort ihre Aufgaben wahrnehmen zu können. Ein Betriebsstätten-Konzept steht Vietnam in naher Zukunft bevor, dass Center Ho Chi Minh soll nach Hanoi verlagert werden. Insgesamt arbeiten zurzeit 400 Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter, sowie 600 Techniker für VATM. Das AIS ist im Headquarter untergebracht und beschäftigt zurzeit ca. 120 Mitarbeiter

Alles in allem war die Konferenz eine absolute Bereicherung an Erfahrungsaustausch im Bereich AIS/AIM. Die uns zur

Verfügung gestellten Informationen und die durch die IFAIMA möglichen Verbindungen und Kontakte sind unserer Ansicht nach sehr wertvoll. Auch bei dieser Veranstaltung wurden jede Menge neuer weltweiter Kontakte geknüpft.

Aus diesem Grund hat der FSBD Vorstand entschieden die Mitgliedschaft bei der IFAIMA zu beantragen. Für uns ist es wichtig, die internationalen Entwicklungen mitgestalten zu können und zukünftige Konzepte und Verfahren frühzeitig, entscheidend beeinflussen zu können.

Im Nachgang zu dieser Konferenz wurden schon die ersten Arbeitspapiere ausgetauscht. Unter anderem auch eines, welches auf der letzten IFATCA Konferenz zum Thema Flugplanung diskutiert wurde. Man sieht also, dass die Verknüpfungen mit den einzelnen internationalen Verbänden sehr hilfreich sein können.

Für alle die mehr Informationen zur Organisation IFAIMA haben möchten, können sich sehr gerne an den FSBD Vorstand Oliver Wessollek (Oliver.Wessollek@gdf.de) wenden oder auf der IFAIMA Internetseite ([www.IFAIMA.org](http://www.IFAIMA.org)) abrufen.

Mehr Informationen zu AIM und SWIM kann man unter folgenden Internetseiten finden:

<http://swim.aero/en>

<https://www.eurocontrol.int/swim>

<https://www.eurocontrol.int/aim>

## IFAIMA welcomes the new member GdF



Fernando  
Lopes

### Fellow German members from GdF,

IFAIMA, the International Federation of AIM Associations has been growing rapidly in these 7 years of life. After the recent ICAO recognition we have performed our fifth big event organization, the Global AIM Ha Noi 2015 where we had the participation of 56 States, 2 International organizations and 17 Industry Exhibitors. We counted with 26 presenters who enriched our event throughout its three days.

Some of the participating states were there for the first time which was the case of our colleagues from Germany and GdF.

We have recently received some more application for membership and there is one that has a great impact in our organization by its greatness in the European and even in the World context, your own application which made us proud.

On behalf of the IFAIMA Executive Board and on my own, I would to welcome you.

We count with your expertise and cooperation to bring AIS and COM to the level we deserve and which we ambition for our staff.

GdF's affiliation will only get officialized at the next IFAIMA General Assembly during the next Global AIM Rio de Janeiro 2016, 17-19 May but we count from now with plain cooperation between both our organizations. We have very important subjects on going, namely in Europe, the Single European Sky, the SES 2+, SESAR, Social Dialogue, Just Culture, etc.

IFAIMA is counting with the support of you fellow Germans to bring the organization further and reach higher for AIS and COM.

Fernando Lopes  
President-IFAIMA



# Gewerkschaften – Streik – und Sonstiges

**WIR STREIKEN**

**Bisher galt Deutschland als ein sehr strebsames und zuverlässiges Land, aber seit geraumer Zeit sind Streikaufrufe fast täglich zu verfolgen und die Unzufriedenheit der Arbeitnehmer wächst.**



von  
Hans-Joachim  
Krüger

## Deutschland als Streikland?

Das nun sicherlich nicht, obwohl das Streikrecht in Deutschland eine recht lange „Tradition“ hat. Mit der Industrialisierung stiegen in Deutschland auch die Ansprüche der Arbeitnehmer um Arbeitsplätze, Arbeitszeiten, Arbeitsentgelte und sozialer Absicherung. Viele dieser wichtigen Erkenntnisse und Grundgedanken, die sich in der breiten Arbeitnehmerschaft mehr und mehr durchsetzten, konnten nur mittels des Streiks erreicht werden. Dies führte zu wesentlichen Verbesserungen der Arbeits- und sozialen Bedingungen. Die Streikwellen im Ruhrgebiet erreichten um 1800 sogar den Charakter von bürgerkriegsartigen Auseinandersetzungen.

## Generalstreik 1948

Nach dem 2. Weltkrieg und dem Wiederaufbau der Bundesrepublik kam es im Jahre 1948 zu einem eintägigen Generalstreik in Deutschland. Dieser hatte das Ziel, die damalige Währungsreform und die Aufhebung der Preisbindung zu bekämpfen. Mehr als 10 Millionen Arbeitnehmer beteiligten sich an dieser Aktion, die kurz vor einer Eskalation stand, als sich in Stuttgart Demonstranten „Auge in Auge“ mit der US-Besatzungsmacht gegenüberstanden. Aber auch schon damals wurde besonnen beraten, diskutiert und entsprechende Kompromisse eingegangen. So kann man heute sagen; dieser erste große Streik in der Nachkriegszeit war der Startschuss der sozialen Marktwirtschaft.

Seitdem waren Streiks zwar nicht an der Tagesordnung, aber die wesentlichen Teile der sozialen Errungenschaften, wie z.B. die Lohnfortzahlungen im Krankheitsfalle oder die 35-Stunden Woche, konnten nur mittels Streikmaßnahmen untermauert werden und führten schließlich zu der sozialen Absicherung, die heute in verschiedenen Gesetzen festgeschrieben ist.

## Die Zeit der „großen, dominierenden“ Gewerkschaften

Damals waren es die großen Gewerkschaften im DGB, die dort für die Arbeitnehmer die Forderungen aufstellte und auch verhandelte. Mit der IG Metall wie auch mit der ÖTV seien gleich zwei der großen Gewerkschaften genannt, die auch für einen Großteil der Arbeitnehmererrungenschaften stehen.

## Fluglotsen vs. BMW

1971 machen dann die Deutschen Fluglotsen erstmalig auf sich aufmerksam. Zwar schwelte der Streit mit dem Bundesverkehrsministerium über Bezahlung, Eingruppierungen u.a. schon seit den 60er Jahren. Zahlreiche Gespräche mit dem damaligen Verkehrsminister Georg Leber verliefen im Sand – es wurde immer seitens des Ministeriums auf den Beamtenstatus der damaligen Fluglotsen verwiesen. Am 22. April 1971 kam es dann zum ersten „Bummelstreik“ in der Geschichte der Bundesrepublik. Die Stimmungsmache der damaligen Presse gegen die aufsässigen Fluglotsen war sehr krass. Mit nicht wiederholbaren Worten wurden der Berufsverband, wie auch seine Mitglieder betitelt. Mit der Absichtserklärung des Verkehrsministers, sich für eine bessere Bezahlung bzw. Eingruppierung einzusetzen, ging man auseinander – der „betriebliche Frieden“ war zunächst wieder hergestellt. So verging jede Menge Zeit, und die Bundesregierung hatte vorerst sichergestellt, dass während der Olympischen Spielen von München nicht gestreikt wurde bzw. die An- und Abreise nach Deutschland während der August/September Wochen im Sommer 1972 ungestört verlief.

Nach den verhängnisvollen Spielen von München verfiel Deutschland zunächst in eine Art von Schockzustand, aber trotzdem kriselte es bei den Fluglotsen weiter, da von Seiten der Bundesregierung keinerlei Anstalten gemacht wurde, auf die vorgetragenen Problematiken in der Flugsicherung einzugehen.

So wurde kurzer Hand der Begriff „**Dienst nach Vorschrift**“ kreiert und unter Schlagworten wie „Sick Out“ oder „Go slow“ innerhalb kürzester Zeit der Flugverkehr über Deutschland nachhaltig eingeschränkt. An Deutschlands Flughäfen fallen fast 40.000 Flüge aus und ca. 80.000 Flugzeuge starten mit mehr oder weniger größerer Verspätung, Auch die Presse zeigte erneut mit stimmungsmachenden Headlines, wie „Terror-Tower“ oder „Luftkrieg der Lotsen“, was sie von dieser Art der Arbeitnehmerdurchsetzung hielt. Die Bundesregierung versuchte, arbeitsrechtlich gegen die Streikenden vorzugehen und drohte mit Disziplinarverfahren oder sogar mit Anzeigen wegen Nötigung und Freiheitsberaubung. Gespräche auf höchster Ebene, damals auch mit Bundeskanzler Willy Brandt, verlaufen eher deprimierend und enden erneut in vagen Absichtserklärungen, für die Flugsicherung eine Reformstruktur durchzuführen. Nach knapp einem halben Jahr wird der „Dienst nach Vorschrift“ beendet, und die Fluglotsen arbeiten zunächst unter den alten Bedingun-

gen weiter. Nur zögerlich werden Verbesserung in der Bezahlung und der Eingruppierung in den kommenden Jahren durchgezogen. Zu starr ist das Bundesbesoldungssystem, dem die Fluglotsen unterliegen. Und von da an wächst der Gedanke an eine Privatisierung der Flugsicherung und somit der Auslösung aus dem öffentlichen Tarifsistem.

### „Die Fluglotsen-GmbH“

Genau 20 Jahre später konnte dieses Ziel erreicht werden, aus der Flugsicherung wurde eine GmbH unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums. Mit dem Abschied aus dem „Beamtenstaat“ wurden neue Fakten auch für die Mitarbeiter der Flugsicherung geschaffen. Neben der Möglichkeit, nun einen Haustarifvertrag zu erschaffen, besaß die Flugsicherung auch ein legales Streikrecht.

*In der Vergangenheit und in der Historie hat es seit dem Jahre 1973 keinerlei Streiks in der Deutschen Flugsicherung mehr gegeben (von einem kurzen Unterstützungstreik am Flughafen Stuttgart einmal abgesehen), aber dennoch ist in der Öffentlichkeit die Flugsicherung dadurch bekannt, dass sie dauernd streikt und ein völlig überzogenes Image hat. Zwar sollte man erwähnen, dass vor einigen Jahren (letztmalig im Jahre 2011) Streiks angedroht und mit einem enormen medialen Interesse verfolgt wurden, aber schlussendlich wurden diese „Streiks“ immer kurz vor Paukenschlag abgesetzt. In Erinnerung blieben nur mannigfaltige Gerichtsverfahren vor den Arbeitsgerichten und die vielen verbalen Auseinandersetzungen in Presse, Funk und Fernsehen.*

### Die Lage heute

Für die jetzige Streiksituation in Deutschland, sei es nun bei den Lokführern, bei der Post, bei der Lufthansa, bei Amazon oder wer weiß wo noch, spielen viele unterschiedliche Gründe im Tagesgeschäft eine Rolle. Die Globalisierung, der Kostendruck und die Wirtschaftlichkeit sind einige wesentliche Punkte, die gerne von den Arbeitgebern ins Spiel gebracht werden und im krassen Widerspruch zu den Arbeitnehmerinteressen stehen. Was teilweise verloren geht, ist jedoch der Wille, eine Einigung zu erzwingen. In diesem Falle muss man sich fragen, warum z.B. eingesetzte Schlichter einen Lösungsweg aufzeichnen können, wo vorher eingefahrene Wege und auch sehr eigenwillige Verlautbarungen Verhandlungen platzen lassen und Streiks damit unausweichlich sind.

### Spartengewerkschaften vs. Große Koalition

Waren es zu Beginn der Industrialisierung die großen Gewerkschaften, die den Ton angaben, hat sich in der Zwischenzeit die Situation geändert. Die komplexen Arbeitsverfahren und die Verdichtung hin zu einer gewissen Spezialisierung hat mehr und mehr Fachverbände zu einer Gewerkschaft aufsteigen lassen. Die GdF (Gewerkschaft der Flugsicherung) ist hier das beste Beispiel, aber auch die Vereinigung Cockpit, UFO, der Marburger Bund oder auch die GdL haben grundsätzlich eine deckungsgleiche Entstehungsgeschichte. Der Weg hin zur neuartigen „Spartengewerkschaft“ wurde zunächst mit allen zu Verfügung stehenden Mitteln der großen Gewerkschaften unter Einsatz der

Arbeitsgerichte und des Arbeitgeberverbandes erschwert. Jetzt, nach dem alle Wege arbeitsrechtlich frei waren, wurde durch Lobbyarbeit der Arbeitgeber und der großen Gewerkschaften die Politik auf den Plan gerufen. Diese fachte zunächst, sehr effektiv, die öffentliche Diskussion um das Streik- und Tarifrecht an und fand in der jetzigen Arbeitsministerin Nahles eine dankbare Vorreiterin. Gestrickt wurde mit heißer Nadel ein neues Gesetz zur Tarifeinheit, um sich einerseits nicht mit den Arbeitgebern wie auch den großen Gewerkschaften zu verscherzen, andererseits um den vermeintlichen Einflussmöglichkeiten und „Wildwuchs“ von Spartengewerkschaften einzudämmen. Dabei kopiert die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di das Prinzip der Spartengewerkschaft und lässt mit dem Kita-Streik auch nur einige wenige, aber spezialisierte, Arbeitnehmer(innen) in den Ausstand treten.

Ob das neue Gesetz zur Tarifeinheit vor den höchsten deutschen Gerichten die Gültigkeit behält, darf mit Recht angezweifelt werden. Der politische Schnellschuss der großen Koalition wird von fast sämtlichen „Spartengewerkschaften“ inhaltlich bekämpft und kritisiert. Der Gang vor das Verfassungsgericht ist somit unabdingbar.

## Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

### Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel  
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff  
Rechtsanwältin

Daniel Staack  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Inga Marie von Rönn  
Rechtsanwältin

Christoph Wicke  
Rechtsanwalt

**Kanzlei Bremen**  
Langenstraße 68  
28195 Bremen  
Tel.: 0421/96 099-0  
Fax: 0421/96 099-11

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

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

# Feindbild Gewerkschaft?



von  
Werner  
Fischbach

**Die Verflechtung von großen Banken, Versicherungen, und Industrieunternehmen sowie der Gewerkschaften und daraus folgend die Konzentration von Aufsichtsratsmandaten führender Manager, Politiker und Gewerkschaftsführer war die Grundlage des deutschen Wirtschaftswunders nach dem Zweiten Weltkrieg. Dieses auch als „Deutschland AG“ bezeichnete Netzwerk**

**führte natürlich auch zu einem Konsens zwischen den Arbeitgebern auf der einen und den Gewerkschaften auf der anderen Seite. Er diente letztlich beiden Seiten und kann auch als „soziale Marktwirtschaft“ bezeichnet werden. Doch dieser Konsens scheint zerbrochen zu sein.**

Eine Antwort auf die Frage zu finden, weshalb dieser Konsens zerbrochen ist oder wer ihn möglicherweise aufgeklärt hat, ist eine diffizile Angelegenheit und fällt eigentlich in die Aufgabenbereiche der Soziologie und Politologie. Dennoch sei der Versuch erlaubt, eine Antwort darauf zu finden. Auch wenn diese wissenschaftlichen Kriterien natürlich nicht genügen kann und die ganz sicherlich von unterschiedlichen Seiten harscher Kritik ausgesetzt sein wird.

Wie in den meisten Fällen ist kein singuläres Ereignis oder ein einzelner Akteur in Form eines Managers, Politikers, Gewerkschaftsführers oder eines sonstigen „Bösewichts“ dafür verantwortlich zu machen. Vielmehr ist anzunehmen, dass mehrere Faktoren zum Verlust des zuvor erwähnten

Konsenses geführt haben. Möglicherweise nahm das Ganze mit einer Entwicklung, die gemeinhin als „Globalisierung“ bezeichnet wird, seinen Anfang. Denn nun sah sich die deutsche Wirtschaft in einem sehr viel größeren Maße der internationalen Konkurrenz ausgesetzt, die um einiges billiger produzieren und so die Preise drücken konnte. Um in diesem Haifischbecken überleben zu können, genügte es nicht mehr, allein auf das Qualitätssiegel „Made in Germany“ zu setzen. Teile der Produktion wurden entweder ins Ausland verlagert oder zu preiswerteren Unternehmen „outsourced“. Und die Arbeitgeber schufen neue Arten der Beschäftigungsverhältnisse in Form von befristeten Arbeitsverträgen, Werkverträgen oder Scheinselbstständigkeit.

Dass dies den Gewerkschaften nicht gefiel, muss nicht besonders erwähnt werden. Sie versuchten, ihre Kräfte zu bündeln, um ihre Position gegenüber den Unternehmen zu stärken. Und dies scheint, zumindest wenn man den Bereich des Öffentlichen Dienstes oder des Transportsektors betrachtet, ein weiterer Sargnagel für das bisherige kooperative Verhältnis zwischen den Arbeitgebern und den Gewerkschaften zu sein. Denn bis zu diesem Zeitpunkt hatten Berufsverbände wie der Verband Deutscher Flugleiter e.V. (VDF, eine der beiden Vorgängerorganisationen der GdF) einen Kooperationsvertrag mit einer Gewerkschaft geschlossen. Beim VDF hieß der Partner Deutsche Angestellten Gewerkschaft DAG. Das bedeutete, vereinfacht ausgedrückt, dass der Berufsverband die fachliche und die DAG die Tarifarbeit erledigte. Doch als sich die DAG mit der großen ÖTV (Öffentliche Diens-

➔ *Zukünftig keine Chance auf den Konzerntarifvertrag – Lufthansa Nachwuchspiloten in Phoenix.*  
Photo: Michael Gastiny/Lufthansa





→ Produziert billiger und ist demnächst auch mit österreichischem AOC und AUA-Piloten unterwegs – Eurowings A320. Photo: Bianca Renz



te, Transport und Verkehr) zu „ver.di“ zusammenschloss, fühlte sich der VDF nicht mehr so richtig vertreten. Und so beschlossen dessen Mitglieder zusammen mit jenen des FTI, eine eigene Gewerkschaft zu gründen – die GdF. Andere Organisationen wie die Vereinigung Cockpit oder der Marburger Bund gingen einen ähnlichen Weg oder hatten diesen bereits eingeschlagen.

Dass dies weder den Arbeitgebern noch dem großen Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) und seinen Mitgliedsgegewerkschaften besonders schmeckte, ist durchaus nachzuvollziehen. Denn plötzlich gab es weitere Mitspieler, die natürlich ihr grundgesetzlich verbrieftes Recht, für ihre Mitglieder Tarifverträge abzuschließen, einforderten. Und dies entsprach nicht der bisherigen Art und Weise, wie Unternehmen und Gewerkschaften bisher ihre Verträge auszuhandeln pflegten. Von dem bisher immer wieder vorgebrachten Slogan, nach welchem die Konkurrenz das Geschäft beflügelt, wollten Arbeitgeber und DGB-Gewerkschaften nichts wissen. Frei nach dem Motto „Konkurrenz ist zwar gut, aber doch nicht bei uns“ erklärten sie, dass ausschließlich das Prinzip der Tarifeinheit („ein Betrieb, ein Tarif“) für den Erfolg und die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Industrie garantiert, den Arbeitsfrieden in den Betrieben gewährleistet und andersweitige Konflikte vermeiden würde. Und die Arbeitsgerichte folgten lange Zeit dieser Argumentation. Auch wenn das Prinzip der „Tarifeinheit“ von einigen Verfassungsrechtlern immer wieder in Frage gestellt wurde.

Doch dann kam das Jahr 2010. Bereits im Januar hatte die Vierte Kammer des Bundearbeitsgerichts (BAG) entschieden, dass in einem Betrieb sehr wohl mehrere, konkurrierende Tarifverträge existieren könnten; im Juni folgte der Zehnte Senat des BAG seinen Kollegen und erklärte, dass es keinen übergeordneten Grundsatz gebe, nach welchem für Arbeitsverhältnisse derselben Art in einem Betrieb nur einheitliche

Tarifregelungen zur Anwendung kommen könnten. Plötzlich gab es also in Form der GdF, der VC oder des Marburger Bundes gleichberechtigte, konkurrierende Mitspieler, was weder den Arbeitgebern noch dem DGB und seinen Mitgliedern schmeckte. Und sie riefen plötzlich nach einer Institution, von welcher insbesondere die Industrie, die bekanntlich das Prinzip des Wettbewerbs und des freien Marktes wie ein Mantra vor sich herträgt, gar nichts wissen will – dem Staat. So forderte der damalige Arbeitgeberpräsident Dieter Hundt die Bundesregierung auf, die Tarifeinheit gesetzlich zu regeln. Dabei scheint es so etwas wie ein Treppenwitz der Geschichte zu sein, dass es ausgerechnet die FDP war, die zu Zeiten der schwarz-gelben Koalition diesem Ansinnen ihre Stimme verweigerte und nun eine sozialdemokratische Ministerin versucht, mit dem neuen Tarifeinheitsgesetz den kleinen Sparten Gewerkschaften das Todesglöckchen zu läuten. Wobei natürlich Andrea Nahles und ihr Parteivorsitzender diesen Vorwurf weit von sich weisen.

So kann man das vom BAG abgesegnete Prinzip der Tarifpluralität als jenen letzten Sargnagel bezeichnen, mit welchem der Konsens zwischen den Arbeitgebern und Gewerkschaften beendet wurde. Dabei kann man sich nicht des Eindrucks erwehren, dass die Arbeitgeber insbesondere die kleinen Sparten Gewerkschaften wie die GdF, die VC, den Marburger Bund und nicht zu vergessen, die Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL), mit einem „biblischen Zorn“ zu bekämpfen scheinen und ihnen am Liebsten den Garaus machen wollen. Wobei die GdF bei der DFS eigentlich gar nicht als „Spartengewerkschaft“ bezeichnet werden kann – schließlich vertritt sie ja die Mehrheit der Beschäftigten. Bei anderen Betrieben, zum Beispiel bei den Flughäfen oder bei den alliierten Streitkräften, sieht dies jedoch anders aus.

Natürlich bekennt sich die Industrie zur Tarifautonomie. Ganz einfach, weil sie damit immer gut gefahren ist und sich



➔ Wer die Bahn zur staatlichen Daseinsvorsorge zählt, sollte sich für ihre Wiederverstaatlichung einsetzen und nicht auf die Gewerkschaften einprügeln. Photo: W. Fischbach

der Staat bei der Gestaltung der Arbeitsverträge raus hält. Allerdings ist nicht ganz auszuschließen, dass einige der deutschen Wirtschaftsführer ihren Blick in die USA richten und auch im Hinblick auf das Wirken der deutschen Gewerkschaften (und hier nicht nur das der kleinen Spartengewerkschaften) große Hoffnungen in die Freihandelsverhandlungen TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership) setzen. Denn in den USA hat sich eine Dienstleistungsbranche etabliert, deren Geschäftsziel in der Bekämpfung von Gewerkschaften und betrieblichen Interessenvertretungen sowie der Einschüchterung von Arbeitnehmern besteht. Deren Tätigkeit wird als „Union Busting“ bezeichnet und die damit befassten Firmen operieren durchaus erfolgreich. Nicht auszuschließen ist dabei, dass diese im Rahmen von TTIP nun auch ihre Zelte in Europa aufschlagen und dies dann vor einem Schiedsgericht gegebenenfalls auch einklagen wollen. Dabei haben sie schon, wie Werner Rügemer in einem Beitrag für die Blätter für deutsche und internationale Politik („Union Busting: Die Zerschlagung der Gewerkschaften“; Blätter 5/2015, S. 67 – 76) ausführt, Niederlassungen in Deutschland gegründet.

### Streiks ohne Betroffene oder „Opfer“?

Natürlich steht niemand gerne auf einem zugigen Bahnsteig, um dann feststellen zu müssen, dass der Zug, auf den er wartet, nun doch nicht fährt. Weil die Lokführer in den Ausstand getreten sind. Und niemand ist begeistert, auf dem Flughafen feststellen zu müssen, dass der Flug, mit welchem er eigentlich zu einem Geschäftstermin oder in den Urlaub fliegen möchte, wegen eines Pilotenstreiks gestrichen wurde. Man könnte diese Aufzählung fortführen. Zum Beispiel mit jenen berufstätigen Eltern, die nun krampfhaft nach einem Unterbringungsort für ihre Kinder suchen, weil die Kita wegen eines Streiks geschlossen wurde.

So gehört es zum Wesen eines Streiks, dass es die Falschen trifft. Das ist ungerecht, aber es ist nun einmal nicht zu ändern. Vorschläge, mit denen dieser bedauerliche Umstand beseitigt oder minimiert werden könnte, würde darauf hinaus laufen, dass Lehrer nur während der Ferien, Kindergärtnerinnen nur an den Wochenenden und Piloten sowie Fluglotsen nur während der Nacht streiken dürften. Das würde dann in der Öffentlichkeit nicht oder nur in geringem Maße wahrgenommen werden. Und das wäre für die Gewerkschaften kontraproduktiv. Denn ein Streik, den niemand bemerkt, ist kein Streik.

Dabei hat es in der Geschichte der Arbeiterbewegung wohl keinen Streik gegeben, der bei der Bevölkerung beliebt gewesen wäre. Auch nicht bei den Streikenden selbst. Denn Lokführer oder Piloten würden ja liebend gerne ihre Züge durch die Gegend und ihre Flugzeuge durch die Lüfte pilotieren (und Fluglotsen den Luftverkehr kontrollieren) als mit Plakaten und Trillerpfeifen in den Bahnhöfen zu demonstrieren oder durch die Terminals der Flughäfen zu ziehen. Weshalb ein Streik immer nur die Ultima Ratio ist, wenn alle anderen Versuche, mit den Arbeitgebern zu einem Ergebnis zu kommen, gescheitert sind. Niemand streikt um des Streikes willen.

Das gilt, um zwei „populäre“ Beispiele der letzten Zeit anzuführen, natürlich auch für die GDL und die VC. Beide Gewerkschaften nehmen mit ihren Aktionen eigentlich nur ihr verbrieftes Grundrecht wahr, die Arbeit zur Durchsetzung ihrer Forderungen niederzulegen. Die GDL möchte nicht nur die Lokführer vertreten, sondern auch das übrige Zugpersonal. Was nicht so weit hergeholt ist, denn von den rund 37 000 Zugbegleitern der Bahn sind rund 8 000 Mitglieder bei der konkurrierenden EVG und 19 000 bei der GDL (10 000 gehören keiner Gewerkschaft an). Es ist also gutes Recht der GDL, diese zu vertreten und für sie einen Tarifvertrag abzuschließen. Doch eben dies verweigert ihr die Bahn AG, indem sie



Schlichtungsgesprächen nur unter der Voraussetzung, dass die GDL auf diesen Anspruch verzichtet, zustimmte. Man hat fast den Eindruck, dass Bahnchef Grube die Verhandlungen mit der GDL so lange verzögern möchte, bis das neue Tarifeinheitsgesetz in trockenen Tüchern ist (noch ist die mögliche Hürde vor dem Bundesverfassungsgericht nicht genommen). Wen wunderte es da, dass die GDL ihre Aktionen ausweitete?

Bei den seit gefühlt ewiger Zeit andauernden Verhandlungen zwischen der VC und der Lufthansa scheint es nur auf den ersten Blick um die Ruhestandsregelungen der Piloten zu gehen. Vielmehr bekommt man den Eindruck, dass die Gewerkschaft nicht untätig zuschauen möchte, wie die „gute alte“ Lufthansa filetiert wird. Ob dies so stimmt, kann natürlich nicht bewiesen werden. Aber nachdem die VC der neuen Rolle der Tochter „Germanwings“ mehr oder weniger, wenn auch sehr wahrscheinlich mit der geballten Faust in der Tasche, ihren Segen gegeben hat, muss sie nun mitansehen, wie Germanwings in Eurowings aufgehen und die Langstreckenoperationen an Sun Express übertragen werden sollen. Weil diese, wie könnte es auch anders sein, billiger produzieren können. Zusätzlich sollen ein paar Flugzeuge (zunächst war von zwei die Rede) in Wien stationiert werden, wo sie mit einem österreichischen AOC von Piloten der AUA geflogen werden sollen. „Mit ihren günstigen Personalkosten ist sie (die AUA) ja ein gern gesehener Betreiber“, erklärte Lufthansachef Carsten Spohr gegenüber dem Magazin AERO International. Dabei ist Eurowings doch eigentlich eine deutsche Fluggesellschaft und die Gefahr, in Deutschland könnten deshalb Arbeitsplätze verloren gehen, ist nicht unbedingt von der Hand zu weisen. „Dabei sollte die Lufthansa als deutscher Konzern eigentlich um das Gegenteil bemüht sein“, erklärte VC-Sprecher Markus Wahl.

Dennoch hatte die Lufthansa im Mai einer Gesamtschlichtung zugestimmt, worauf die VC erst einmal auf Arbeitskampfmaßnahmen verzichten wollte. Doch kaum war die Tinte dieser Erklärung getrocknet, erklärte Carsten Spohr, dass es zukünftig keine Einstellungen zum Konzerntarifvertrag mehr geben würde. Wer möchte, kann dies als einen gezielten Affront gegen die VC deuten. Weshalb sich die Frage stellt, wann die in der VC organisierten Lufthansapiloten wieder „auf die Barrikaden“ gehen. Oder bei Erscheinen dieses Beitrags, wieder auf dieselben gestiegen sind. So stellt sich die Frage, ob Carsten Spohr und seine Truppe die Tarifpartner so lange hinhalten wollen, bis das Tarifeinheitsgesetz auch die Hürden vor dem Bundesverfassungsgericht genommen hat. Oder ob sie gar der VC und Gewerkschaft des Kabinenpersonals UFO den Garaus machen möchten. Im Juni waren die Schlichtungsverhandlungen zwischen der Lufthansa und UFO gescheitert und der Kranichairline stand (im Juni) ein weiterer Streik ins Haus.

### Publizistische Hilfstruppen

Es ist keine Frage, dass ein Streik, möchte er erfolgreich sein, nicht nur von der Öffentlichkeit wahrgenommen werden, sondern dort auch Rückhalt genießen muss. Und hier

## PRESSEMITTEILUNGEN

→ DJV

05. November 2014

### Bahnstreik Fairness angemahnt

#### Der deutsche Journalisten-Verband hat die Medien aus Anlass des angekündigten Bahnstreiks zu fairer Berichterstattung aufgefordert.

Selbstverständlich müsse über den Arbeitskampf, seine Ursachen und die Auswirkungen auf Reisende und die Wirtschaft ausführlich informiert werden, sagte DJV-Bundesvorsitzender Michael Konken. Zugleich appellierte er an die Medien, nicht tendenziös zu berichten. Kein Streik sei beliebt, aber Stimmungsmache für oder gegen eine Partei des Tarifkonflikts oder ihre Funktionsträger sei nicht Aufgabe der Medien. „Man muss den Streik der GDL nicht mögen, aber an dem im Grundgesetz geschützten Recht zum Arbeitskampf darf nicht gerüttelt werden.“

Der DJV-Vorsitzende wandte sich in dem Zusammenhang gegen vereinzelt festzustellende Tendenzen, den Vorsitzenden der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer als Privatperson an den Pranger zu stellen. „Wie Claus Weselsky wohnt ist ebenso irrelevant für die Meinungsbildung wie das Foto von seinem Klingelschild“, betonte Konken. „Wer den Tarifkonflikt bei der Deutschen Bahn AG auf das Niveau von ‚Staatsfeind Nummer eins‘ herunter zieht, verletzt die journalistischen Spielregeln und spielt zudem den Gegnern der Tarifpluralität in die Hände.“

Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:  
Hendrik Zörner

#### Bei Rückfragen:

Tel. 030/72 62 79 20, Fax 030/726 27 92 13

haben nicht nur GDL und VC, sondern sämtliche Sparten-gewerkschaften ihre Schwachstellen. Denn diese Gewerkschaften wurden von Arbeitnehmern gegründet, die für ihre Tätigkeit eine besondere Ausbildung durchlaufen mussten und als „Funktionseelite“ nicht gerade zum Prekariat gerechnet werden können. Ärzte, Piloten und Fluglotsen müssen ja nicht am Hungertuch nagen; sie fallen, wenn sie etwas weniger Geld in ihrem Geldbeutel vorfinden, nicht gleich der Sozialhilfe anheim. So ist es einfach, sie als wohlhabende und mit Privilegien ausgestattete Arbeitnehmer darzustellen, die den Hals nicht voll bekommen können, und Otto Normalverbraucher gegen sie in Stellung zu bringen. So verkommt die Berichterstattung zu etwas, was dem Begriff „Kampagnenjournalismus“ ziemlich nahe kommt. Das Ärgerliche dabei ist, dass nicht nur Boulevardzeitungen wie die mit den vier großen Buchstaben, sondern auch Qualitätszeitungen und die öffentlich rechtlichen Medien an diesem Spielchen teilnehmen. Dies soll keine Journalistenschelte sein und hat schon gar nichts mit einer „Lügenpresse“ zu tun. Aber wenn sich der Deutsche Journalisten-Verband mit einer Pressemeldung (siehe Kasten) an seine Kollegen wendet und eine faire



Berichterstattung anmahnt, dann ist dies ein erstaunlicher und bedenklicher Vorgang.

Der legendäre ehemalige „Anchorman“ der Tagesthemen, Hanns-Joachim Friedrichs hatte einmal festgestellt, dass ein guter Journalist Distanz zu halten habe und sich nicht mit einer Sache, auch nicht mit einer guten, gemein machen dürfe. Er dürfe, so Friedrichs, auch nicht in öffentliche Betroffenheit versinken und müsse im Umgang mit Katastrophen cool bleiben, ohne kalt zu sein. Das sind hehre Prinzipien und nicht jeder Journalist wird diese auch einhalten können. Ganz einfach, weil auch Journalisten subjektive Wesen sind und, wenn sie dies auch nicht zugeben, für die eine Sicht der Dinge etwas mehr und für die andere etwas weniger Sympathie aufbringen (der Verfasser dieser Zeilen nimmt sich da nicht aus). Allerdings scheinen sich einige Journalisten ziemlich weit von Friedrichs Prinzipien entfernt zu haben und bei ihrer Berichterstattung einer Emotionalisierung den Weg zu bereiten. Anstatt möglichst objektiv von einem bestimmten Ereignis zu berichten und die Hintergründe hierfür gründlich zu recherchieren, versuchen sie, mit ihren Lesern mitzufühlen. Man könnte es auch als „gefühlten Journalismus“ bezeichnen, als Journalismus, der auf der Gefühlsebene seiner Leser zu argumentieren versucht. Und so fühlt er eben mit dem Bahnkunden, der vergeblich auf seinen Zug wartet, mit dem Passagier, dessen Flug wegen eines Piloten- oder Fluglotsenstreiks gestrichen wurde und mit der Mutter, die wegen

eines Streiks der Kindergärtnerinnen händeringend nach einer Möglichkeit sucht, ihre Kinder irgendwo unterzubringen.

Hin und wieder wurde argumentiert, dass es sich bei der Bahn (was natürlich auch auf die Flugsicherung zutrifft) um einen Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge handelt und deshalb die Interessen der dort Beschäftigten hinter denen der Allgemeinheit zurückzustehen haben. Das ist eigentlich kein falscher Gedanke. Doch wenn dies so ist, dann hätte die Bahn ebensowenig wie die Flugsicherung privatisiert werden dürfen. Was übrigens auch für die Passagierkontrollen an den Flughäfen gilt, die eigentlich zu den Aufgaben der Bundespolizei gehören, aber an private Subunternehmen vergeben wurden. So ist es nicht unbedingt logisch, Aufgaben der staatlichen Daseinsvorsorge zu privatisieren und den dort Beschäftigten damit auch das Streikrecht einzuräumen, um dieses dann im Ernstfall außer Kraft zu setzen. Wer sich daran stört, sollte seinen Protest den Politikern vortragen und nicht die Streikenden beschimpfen.

Um es vorweg zu nehmen – man muss GDL-Chef Claus Welsky nicht unbedingt sympathisch finden. Und man muss auch nicht unbedingt mit den Forderungen der GDL, der VC oder der GdF einverstanden sein. Aber man sollte ihnen mit Fairness entgegen treten und ihnen zugestehen, dass sie nichts anderes tun als ihr Grundrecht wahrzunehmen. Wer jedoch, wie jenes Magazin, das schneller auf den Punkt

Handelsblatt

DIENSTAG, 21. JULI 2015, NR. 137

UNTERNEHMEN & MÄ

# Fast eine Million Streik-Ausfalltage

Vier Fünftel gehen auf das Konto der Gewerkschaft Verdi.

**KÖLN.** Die jüngsten Streiks haben die deutsche Wirtschaft nach Berechnungen des arbeitgebernahen Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) deutlich schwerer getroffen als Arbeitskämpfe früherer Jahre. Die Ausstände in den ersten sechs Monaten des Jahres hätten insgesamt 944 000 Arbeitstage gekostet, wie das Kölner Institut in einer am Montag veröffentlichten Studie schätzt. Insgesamt seien auf 1000 Arbeitnehmer damit allein im ersten Halbjahr rund 26 Streiktage gekommen – mehr als sechsmal so viele wie im gesamten Vorjahr.

Auch gemessen an den Vorjahren ist die Steigerung beachtlich. In den vergangenen fünf Jahren zusammen waren insgesamt nur 14 Tage angefallen. Nach Angaben des IW hat 2015 vor allem der Streik bei der Deutschen Post den Anstieg verursacht. Überhaupt gehe ein Großteil der Streiks auf die Gewerkschaft Verdi zurück. „Rund 80 Prozent aller Ausfalltage gingen im ersten Halbjahr auf das Konto der größten



**Mitarbeiter der Post im Ausstand:** Die Belegschaft des Bonner Dax-Konzerns legte in diesem Jahr besonders lang die Arbeit nieder.

deutschen Dienstleistungsgewerkschaft“, heißt es beim IW.

Ein Verdi-Sprecher sagte am Montag in Berlin, es habe in diesem Jahr besonders scharfe Auseinandersetzungen gegeben. Dazu gehörten aber immer zwei Seiten. „Wir haben die Streiks nicht vom Zaun gebrochen, weil wir so gerne strei-

ken“, erklärte der Sprecher. Gerade bei der Post und im öffentlichen Dienst habe es sehr grundsätzliche Streitfragen gegeben, abseits von traditionell weniger konflikträchtigen Entgeltfragen. Das seien Sondersituationen gewesen, in denen Verdi auf Angriffe der Arbeitgeber reagieren musste.

Laut IW hat allein der Streik bei der Post Verdi rund 30 Millionen Euro gekostet. Geld, das die Gewerkschaft aus der Streikkasse nehmen muss, um den Verdienstausfall der Streikenden abzumildern. „Solche Summen reißen Löcher in die Streikkasse und dürften die Streiklaune daher erst einmal dämpfen“, heißt es in der Studie. Verdi will die Kosten für die Streiks nicht beziffern. Jedes Jahr würden acht Prozent der Beitragseinnahmen zurückgelegt, das seien rund 32 Millionen Euro. Niemand müsse sich Sorgen machen, dass Verdi das Geld ausgehe.

**Im internationalen Vergleich liegt Deutschland** allerdings gemessen an den Streiktagen trotz des Anstiegs „nur“ im Mittelfeld: 2014 kamen etwa in Finnland 71 Streiktage je 1000 Arbeitnehmer zusammen, Spitzenreiter Dänemark zählte sogar 135 Streiktage. In der Schweiz gab es hingegen 2014 nur einen Streiktag pro 1000 Arbeitnehmern. dpa

kommt, feststellt, dass Claus Weselsky seit 1992 im warmen Büro sitzt, als Streikführer ein Grundgehalt von 5389 und 6836 Euro bezieht (Rüdiger Grube soll übrigens 2,7 Mio. EUR pro Jahr einstreichen) und herausstellt, dass Weselsky in einer 61 Quadratmeter großen Altstadtwohnung lebt, dem scheint es nicht unbedingt um eine objektive Berichterstattung zu gehen, sondern um den Versuch, die Gewerkschaft zu diskreditieren. Was letztlich dazu führt, wahlweise Lokführern, Piloten oder Fluglotsen die Rolle des Schwarzen Peters zuzuschreiben und sie in der Öffentlichkeit beschimpfen und verunglimpfen zu lassen.

**Die größten Feinde der (Sparten)Gewerkschaften scheinen deshalb nicht ihre Tarifpartner zu sein, sondern Teile der Öffentlichkeit, die sich von diversen Medien instrumentalisieren lassen und ihre Wut ausschließlich auf jene richten, die nichts anderes tun als ihr Grundrecht auf Streik wahrzunehmen. Hin wieder wäre wohl ein wenig von Hanns-Joachim Friedrich wünschenswert.**



→ Haller Tagblatt

## Nerven liegen blank

Es gibt gute Gründe, warum sich die Streiks häufen

**Irgendwer streikt eigentlich immer – dieses Gefühl beschleicht viele in diesen Tagen. Tatsächlich werden einige Arbeitskämpfe vor großem Publikum härter ausgetragen. Doch dafür gibt es gute Gründe.**

**Berlin.** Erzieher, Piloten, Postboten und immer wieder die Lokführer: Kommt Deutschland aus dem gefühlten Dauerstreik heraus? Im zweiten Halbjahr wird es ruhiger, verspricht zwar Tarifexperte Hagen Lesh vom arbeitgebernahen Institut der Deutschen Wirtschaft (IW), vorerst steuert die deutsche Volkswirtschaft auf ein seit Jahren nicht gekanntes Streikniveau zu.

Dem IW zufolge hat sich die Streikkultur geändert: Während große Gewerkschaften wie die IG Metall ihre Mitglieder nur noch punktuell zu kurzen Warnstreiks aufrufen werden Arbeitskämpfe

(3,7 Mio. Beschäftigte) und Öffentlicher Dienst der Länder (845 000), wegen denen seit Januar 350 000 Arbeitstage ausgefallen sind.

Die Auswirkungen der aktuellen Streiks in Kitas, bei Lufthansa oder Bahn sind allerdings nah an vielen Kunden und damit öffentlichkeitswirksam. Dass diese Arbeitskämpfe mit zunehmender Härte ausgetragen werden, liegt daran, dass es meist nicht um ein paar zusätzliche Lohn-Euros, sondern um Grundsätzliches geht: Die GDL kämpft um das Überleben als tariffähige Gewerkschaft, die gut bezahlten Piloten wehren sich dagegen, dass die Lufthansa ihre Besitzstände bei der Ruhestandsversorgung beschneiden will. Die Post will Tarifbeschäftigte in schlechter zahlende Tochtergesellschaften auslagern. Und wenn Verdi das Gehalt der Erzieher gleich um drei Stufen steigern will, ist das keine normale Tarifrunde.

Reinhard Bispinck, Tarifexperte der gewerkschaftsnahen Böckler-

Versandhändlers Amazon, bei dem Verdi nur um den Einstieg in Tarifverhandlungen kämpft. Die immer größere Zahl der Konflikte sei auch den realen Problemen und der zunehmenden Zersplitterung der Tariflandschaft geschuldet.

In der Argumentation gegen die Spartengewerkschaften schwingt immer wieder die Warnung vor „englischen Verhältnissen“ mit – einer gefährlichen Konkurrenz Hunderter Minigewerkschaften, die sich gegenseitig überbieten wollen und dabei den wirtschaftlichen Niedergang ganzer Branchen in England in Kauf genommen hätten.

Mit Blick auf die Spartengewerkschaften kommt die Böckler-Stiftung zu einem milden Urteil: Von 2006 bis 2014 waren GDL, Cockpit und Co. nach seiner Zählung nur für 46 Tarifkonflikte mit Streiks verantwortlich, die DGB-Gewerkschaften NGG mit 140 und Verdi mit 800 jeweils für ein Vielfaches. „Von englischen Verhältnissen kann also nicht die Rede sein“, sagt Bispinck. „das



## Joe's Corner

„Geht doch“, war Joe versucht zu sagen, nachdem die Tarifeinansetzungen zwischen der Bahn und der GDL auf der einen und zwischen „ver.di“ mit der Post und den Kommunen auf der andern Seite abgeschlossen wurden. Wobei wohl nicht alle „ver.di“-Mitglieder mit dem Ergebnis zufrieden sein werden. Für die Lokführer hat sich der Kampf jedoch gelohnt und Claus Weselski und seine Mitstreiter können stolz auf das Erreichte sein. Joe hatte sich dabei hin und wieder gefragt, weshalb die Bahn nicht früher eingelenkt hatte. Dieses Ergebnis hätten sie ja schon eher haben können. Ob da Rüdiger Grube und seine Mannen die Verhandlungen so lange hinziehen und den Zorn der Bevölkerung schüren wollten, bis das Tarifeinheitsgesetz verabschiedet war? „Honi soit qui mal y pense!“

Bei der Lufthansa scheint alles ganz anders zu sein. Seit ewigen Zeiten liegt da das Management mit seinen Piloten im Clinch. Für Joe war es auch nicht weiter verwunderlich, dass die Vereinigung Cockpit (VC) am 6. Juli erklärte, dass die Gesamtschlichtung mit dem Kranich gescheitert wäre. Weil, so die VC, die Lufthansa Arbeitsplatzthemen bei der Gesamtschlichtung ausklammern wollte (auf der Homepage der Lufthansa war keine Pressemeldung zu diesem Thema zu finden). Denn irgendwie konnte sich Joe nicht des Eindrucks erwehren, dass die Lufthansa eigentlich gar keine Einigung mit ihren Piloten, sondern ihren Willen durchsetzen wollte. Was Joe natürlich nicht beweisen kann. Auch mit ihrem Kabinenpersonal bzw. mit deren Gewerkschaft UFO scheint das Klima nicht so richtig zu stimmen. Überhaupt scheint die Lufthansa über eine besondere Innovationsabteilung zu verfügen, die stetig an der Frage arbeitet, welchen Personenkreis sie noch nicht verärgert habe. Und da ist man nun offensichtlich auf die Passagiere gekommen. Vor allem auf jene, die sich die Freiheit nehmen, nicht bei der Lufthansa direkt zu buchen, sondern dies über eines der vielen Buchungsportale zu tun. Die sollen nun zur Kasse gebeten werden und zusätzlich 16 Euro auf den Tisch der Lufthansa legen. Manchmal fragt sich Joe, ob Michael O'Leary nicht heimlich als externer Berater bei der Lufthansa angeheuert habe. „Unprofitable Airlines kann nur Gott retten,“ meinte vor einiger Zeit der Chef von Turkish Airlines. Ob er dabei die Lufthansa gemeint hat, konnte Joe nicht in Erfahrung bringen.

Deshalb hat Joe mit Genugtuung gelesen, dass die GdF wie die VC oder dem Marburger Bund wegen des Tarifeinheitsgesetzes Klage vor dem Bundesverfassungsgericht eingereicht haben. Die VC hat den ehemaligen Bundesinnenminister Gerhart Baum und die GdF den renommierten Verfassungs-

rechtler Professor Volker Rieble als Anwalt gewonnen. Beides sind juristische Schwergewichte und das lässt hoffen.

Joe ist etwas erschrocken, als er von der Strafe hörte, welche die EU-Kommission wegen zu schlaffen Sicherheitskontrollen an deutschen Flughäfen verhängt hat. Wobei sich Joe schon die Schlagzeilen der deutschen Boulevardpresse ausmalte, wenn die EU-Kommission dabei Länder wie Spanien, Italien oder – *horribile dictu* – gar Griechenland bei laschen Sicherheitskontrollen erwischt hätte. Aber nein, ausgerechnet Deutschland! Dabei sind diese Sicherheitskontrollen doch eine hoheitliche Aufgabe, die von der Bundespolizei durchgeführt werden müssten. Aber um es preiswerter zu machen, wurden sie an private Sicherheitsunternehmer ausgegliedert. Aber da scheint es irgendwie zu hapern. Nicht nur, weil sie schlecht bezahlt werden. Die Kontrolleure wären nur angelernt und nicht ausgebildet, kritisierte die Gewerkschaft der Polizei und forderte, diese Aufgaben direkt von der Öffentlichen Hand durchführen zu lassen. So langsam fragt sich Joe, ob es denn immer die Gewerkschaften und deren Betriebsräte sein müssen, die auf Missstände bis hin zu möglichen Sicherheitslücken hinweisen? Während auf der Unternehmensseite das neo-liberale Mantra „Privatunternehmen machen per se alles immer besser“ gepredigt und die unsichtbare Hand des Marktes beschworen wird. Ob den Jungs irgendwann jemand erklären kann, dass eine sichere Flugdurchführung, eine effektive Flugverkehrskontrolle und die Fluggastkontrolle etwas anderes ist als die Produktion von Handys oder sonstiger Gebrauchsgegenstände? Und dass man an die Sicherheit eben kein Preisschild kleben kann. Teuer wird es allerdings, wenn die Sicherheit nicht mehr gegeben ist.

Besonders aufgefallen sind offensichtlich die Kontrolleure am Flughafen Düsseldorf. Dort ist seit 2004 die Firma Kötter Service für die Fluggast- und Gepäckkontrollen zuständig. Doch anscheinend scheint diese Firma nicht in der Lage zu sein, ausreichend Personal vorzuhalten. Sehr wahrscheinlich, weil die Personalkosten zu hoch sind. Glaubt man „Karl Borns bissigen Bemerkungen ([www.karl-born.de](http://www.karl-born.de))“, dann fehlen in Düsseldorf zwischen 80 und 120 Luftsicherheitsbedienstete. Dass dies letztendlich bei den Kontrolleuren zu Überarbeitung und damit hin und wieder zu fehlerhaften Leistungen führt, darf eigentlich niemand wundern. Dazu kommt, dass das Kultusministerium Nordrhein-Westfalens den Sommerferienplan als geheime Kommandosache betrachtet und ihn nicht veröffentlicht hat. Zumindest scheint er bei der Firma Kötter Service nicht angekommen zu sein. Denn am Tag des Ferienbeginns soll es bei den Kontrolleuren eine Unterdeckung von 115 Mann bzw. Frau gegeben haben. Schreibt zumindest Karl Born in seinem Blog und zitiert dann noch Spiegel Online, wonach Passagiere gebeten wurden,





sich bis zu vier Stunden vor Abflug bei der Sicherheitskontrolle einzufinden. Vier Stunden! Joe fragt sich, in welchem Land wir inzwischen leben.

Positive Meldung hat Joe von zwei Regionalflughäfen erhalten. Der chinesische Käufer des Flughafens Parchim hat nun die letzte Rate überwiesen, so dass im nächsten Frühjahr der Betrieb aufgenommen werden kann. Zurzeit haben die Kollegen dort noch nicht so viel zu tun. Aber das können sie von einem neuen, modernen Tower aus tun. Und das ist schon mal eine gute Ausgangslage, um all die Flugzeuge, die aus dem fernen China einschweben sollen, effektiv zu kontrollieren. Auch in Lübeck haben die Chinesen bekanntlich das Sagen. Was natürlich niemand dazu animiert hat, öfters den Flughafen anzufliegen. Aber nun hat die PuRen-Gruppe, deren deutsche Tochter an dem Regionalflughafen beteiligt ist, angekündigt, eine Fluggesellschaft zu gründen und ab Lübeck zu operieren. Dazu hat sie auf dem Aerosalon de Paris eine Absichtserklärung abgegeben, sieben ARJ21 und sieben C919 zu erwerben. Bleibt zu hoffen, dass die Chinesen ihre Pläne auch umsetzen und unsere Lübecker Kollegen einer gesicherten Zukunft entgegensetzen können.

Mit Interesse hat Joe den letzten Beitrag seines Chefs in der Juniausgabe von „direct“ gelesen. Das tut Joe übrigens immer, denn er möchte schon wissen, welche Botschaft Professor Scheurle unter sein Volk bringen möchte. Meist ist es der wenig dezente Hinweis, dass „wir zu teuer sind“. Und dass wir im Wettbewerb bestehen müssen, wobei Joe eigentlich der Meinung ist, dass die Flugsicherungsdienstleister kooperieren und nicht gegeneinander konkurrieren sollten. In

diesem Wettbewerb möchte Professor Scheurle durch Technologieführerschaft, höchste Dienstleistungsqualität und größtmögliche Kosteneffizienz bestehen. Mit Verlaub, aber dies sind Worthülsen, die auch in Hochglanzbroschüren von Großkonzernen, Beratungsfirmen und sonstigen Glücksrittern zu finden sind. Da muss schon etwas mehr Butter an die Fische. So ist Joe zu Ohren gekommen, dass die ASDE-Anlagen an einigen Platzkontrollstellen so langsam in die Jahre gekommen sind und etwas schwächeln. Um es einmal vornehm auszudrücken. Gegen neuere und effektivere Geräte würden die Kollegen sicherlich keine Einwände erheben. Was auch einer früheren Aussage des DFS-Chefs, nämlich einen „Vorsprung durch Technik“ zu erreichen, wohl nicht widersprechen würde.

In den USA wird mal wieder ein Stück zur Aufführung gebracht, das sehr wahrscheinlich wieder ausgehen wird wie das Hornberger Schießen. Nämlich die Frage, ob die Flugsicherungsabteilung ATO (Air Traffic Organisation) aus der FAA herausgelöst und in eine private „Non-Profit-Organisation“ überführt werden soll. Dazu wird einmal wieder diskutiert, ob in den USA von den Luftraumnutzern Flugsicherungsgebühren verlangt werden sollten. Also, die Frage, wer für die Flugsicherung zahlen soll. Der Steuerzahler oder die Nutzer der Flugsicherungsdienste. Was letztlich auf die Passagiere rausläuft. Beide Systeme haben ihre Vorteile. Wobei sich Joe immer fragt, weshalb die europäischen Luftraumnutzer bei Flugsicherungsfragen immer in Richtung Westen deuten und erklären, in den USA wäre alles einfach besser. Obwohl in den USA Flugsicherung doch von der FAA, also von einer Behörde betrieben wird. Und dies ist doch eigentlich schlecht, weil Behörden zu träge und zu ineffizient und deshalb vom Übel sind. Deshalb stellt sich Joe manchmal die Frage, ob es den europäischen Luftraumnutzern möglicherweise gar nicht um die Form der Flugsicherungsorganisation geht, sondern um die Tatsache, dass in den USA für die Flugsicherung nichts bezahlt werden muss.

Kurz vor Redaktionsschluss kam noch eine Meldung auf den Tisch, die Joe ganz besonders gefreut hat. Nämlich, dass das Bundesverwaltungsgericht die letzten Einsprüche gegen den Bau der dritten Piste in München zurückgewiesen hat. Juristisch ist es ein anderer Tatbestand, aber das ändert nichts an der guten Nachricht. Denn nun kann die dritte Piste gebaut werden. So ist dieses Urteil nicht nur gut für den Flughafen, die Airlines und die Wirtschaft, sondern auch für die Flughafen-Bediensteten. Und damit auch für unsere Kollegen in der Platz- und vor allem in der Vorfeldkontrolle. Auch wenn die Flughafengegner nicht so einfach klein beigegeben werden.

Meint  
Joe

TARIFEINHEITSGESETZ

Wirtschaft – 22.05.2015

## Arbeitsrichter rechnen mit mehr Streiks

Von Eva Roth

**Das Tarifeinheitsgesetz soll eigentlich die innerbetrieblichen Konflikte zwischen konkurrierenden Gewerkschaften verhindern. Es wird das Gegenteil bewirken, sagte Arbeitsrechtler. Und das Gesetz wird mehr Streiks provozieren.**

Das Gesetz zur Tarifeinheit, das die große Koalition im Bundestag an diesem Freitag beschließen will, könnte zu mehr Streiks führen. Zu dieser Einschätzung kommt der Spitzenverband der Arbeitsrichter. „Entgegen der Absicht des Gesetzgebers ist der Entwurf geeignet, die Anreize zum Streik zu steigern“, heißt es in einem Positionspapier des Bundes der Richterinnen und Richter der Arbeitsgerichtsbarkeit (BRA). Dem Verband gehört nach eigenen Angaben etwa die Hälfte der Arbeitsrichter Deutschlands an.

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass bei konkurrierenden Tarifverträgen nur noch der Vertrag der Mehrheitsgewerkschaft gilt. Maßgeblich ist die Mehrheit im Betrieb. Bei der Deutschen Bahn würde das folgendes bedeuten: Derzeit strebt die Lokführergewerkschaft GDL einen Tarifvertrag für Lokführer und das Zugpersonal an, die Verkehrsgewerkschaft EVG fordert ein Abkommen für alle Bahnbeschäftigten. Wenn das Tarifeinheitsgesetz bereits in Kraft wäre, dürfte die GDL weiter streiken, weil sie möglicherweise in einem der über 300 Bahnbetriebe die Mehrheit hat, erläutert der BRA-Vorsitzende Joachim Vetter. „Ihr Tarifvertrag könnte irgendwo zur Anwendung kommen, deswegen dürfte sie auch streiken.“ Und zwar im gesamten Unternehmen. Das ergebe sich aus der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts. Nach Angaben eines EVG-Sprechers hat die GDL tatsächlich in einigen wenigen Bahnbetrieben die Mehrheit.

Wenn sowohl die EVG, als auch die GDL einen Tarifvertrag abgeschlossen haben, müsste laut Tarifeinheitsgesetz geklärt werden, welche Gewerkschaft in den einzelnen Bahnbetrieben mehr Mitglieder hat. Der Tarifvertrag der Mehrheitsgewerkschaft würde dann in dem jeweiligen Betrieb gelten, der andere würde verdrängt.



Um in möglichst vielen Betrieben zum Zug zu kommen, müssten die Gewerkschaften um Mitglieder werben. Dieser Wettbewerb „kann durch das geplante Gesetz noch beflügelt werden“, schlussfolgert der Arbeitsrichter-Verband. „Der im Betrieb unterlegenen Gewerkschaft bleibt meist nichts anderes, als durch Streikmaßnahmen vermehrt auf sich aufmerksam zu machen.“

Arbeitsgerichte könnten Streiks von Berufsgewerkschaften in aller Regel nicht einfacher als bisher verbieten, erläutert Vetter, der auch Vizepräsident des Landesarbeitsgerichts Nürnberg ist. Denn das Gesetz sieht vor, dass die Mehrheits-Verhältnisse erst dann geklärt werden, wenn beide konkurrierenden Tarifverträge vorliegen. „Während gestreikt wird, weiß das Gericht noch nicht, wer zum Zeitpunkt des Abschlusses mehr Mitglieder hat.“

Auch die Grünen gehen davon aus, dass das neue Gesetz die Verhandlungen bei der Bahn verschärfen wird, „denn es stellt die Existenzberechtigung von Gewerkschaften in Frage“, sagte Beate Müller-Gemmeke, Sprecherin für Arbeitnehmerrechte der Grünen-Fraktion im Bundestag. Sie erwartet überdies „Konflikte und Chaos“ bei der Umsetzung. „Denn die Bundesregierung hat keinen Plan, wie die Zahl der Gewerkschaftsmitglieder rechtssicher festgestellt wird.“ Sie schiebe die Verantwortung zu den Gerichten. „Das provoziert vielfältige Rechtsstreitigkeiten.“

*Mit freundlicher Genehmigung der Berliner Zeitung*



SERA

# Frei von Wolken

## Die unglaubliche Reise zum Mittelpunkt der Kontrollzentrale



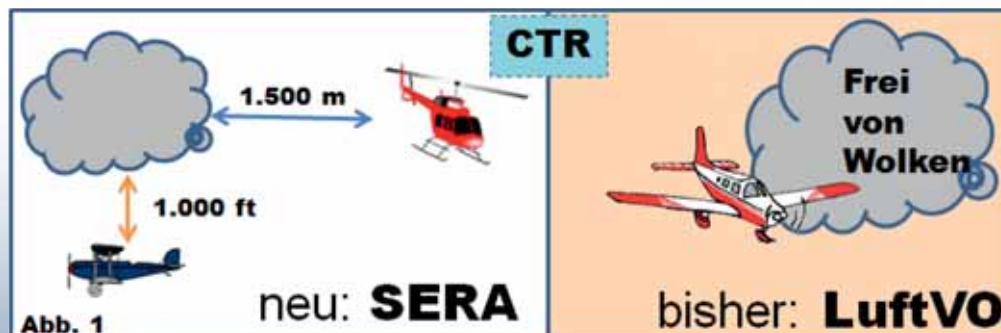
von  
Jörg Biermann

Die VFR-Saison 2015 hat längst begonnen. So manches ist nicht mehr wie früher, denn wir befinden uns im Jahre 1 nach SERA. Seit 5. Dezember 2014 müssen mit zweijähriger Verspätung nun auch in Deutschland Flugzeuge, ganz gleich ob Boeing oder Katana, im Einklang mit der EU-Verordnung 923/2012, den **Single European Rules of the Air**, bewegt werden.

Pauschalierungen, wonach früher alles besser gewesen sei, halten selten einer Probe aufs Exempel stand und auch SERA würde man damit Unrecht tun. Aber neuerdings bei Bewölkung, einer allseits vertrauten Erscheinung am mitteleuropäischen Himmel, nach Sichtflugregeln (*Visual Flight Rules*) SERA-konform in einer Kontrollzone (*CTR*, *Luftraum D*) zu fliegen – das geht so wirklich nicht.

### Auf Distanz

Gegenstand der Kritik sind die erheblich größeren Mindestabstände von Wolken (siehe Abb. 1) in den räumlich vergleichsweise kleinen Kontrollzonen. Bis 04.12.2014 galt gem. nationaler deutscher LuftVO „frei von Wolken“, nun mit SERA horizontal mind. 1.500m oder vertikal 1.000 ft. Die Einhaltung obliegt allein dem Piloten.



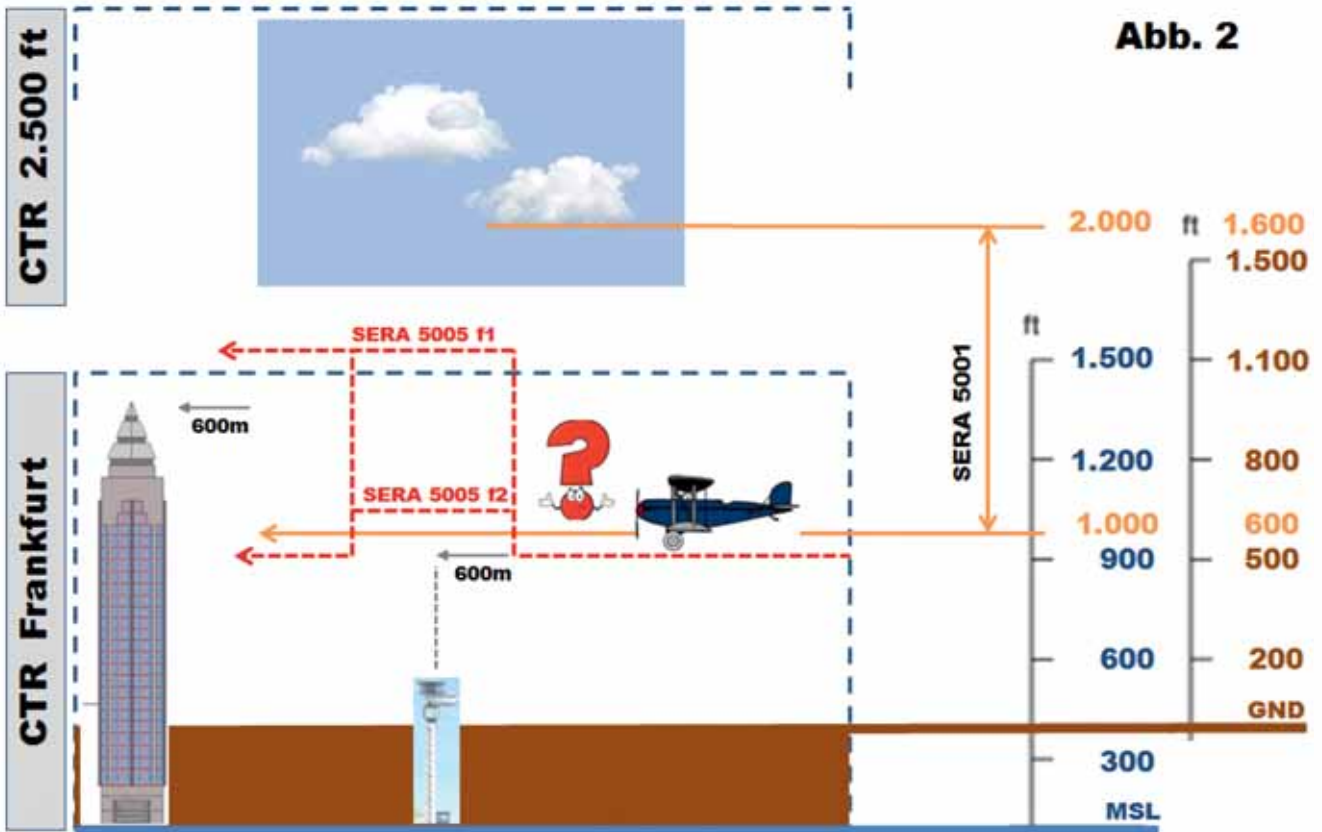
Dieser Unfug hat das Zeug zur meist missachteten Regel der Luftfahrt zu werden – und das zu Recht! Wir Lotsen sollten uns da bloß nicht aufseherisch einmischen. Es gehört nicht zu unseren Aufgaben, entbehrt jeglicher praktischen Verunft und geht gottlob auch gar nicht mangels geeigneter Instrumente zur Abstandsmessung zwischen Flugzeug und Wolke.

### Flugdurchführung

Die Hauptwolkenuntergrenze (mind. 5/8 Bedeckung) ist hier unerheblich. Sie dient lediglich dem Tower zur Festlegung des Kontrollzonenstatus IMC oder VMC. Der Sichtflugpilot muss gem. SERA zu jedem kleinen Schäfchenwölkchen (im ATIS-Jargon FEW) diesen Abstand von 1.500m oder 1.000ft einhalten.

Beispiel Frankfurt (Abb. 2): Platzhöhe gerundet 400 ft MSL, Höhe CTR bescheidene 1.500 ft MSL. Der DWD meldet aufgelockerte Bewölkung (SCT) in 1.600ft GND, entspricht 2.000ft MSL. Die CTR ist also locker VMC, es herrscht ordentliches Sichtflugwetter. Bei seinem freigegebenen Flug durch die CTR wird der gewissenhafte Pilot so einigen SERA-Wölkchen an seinem Wegesrand Beachtung schenken müssen. Wenn das in der Horizontalen nicht zu einem kontinuierlichen Zick-

zack- oder in der Höhe zu einem Wellenflug ausarten soll, limitiert sich die Flughöhe gem. SERA 5001 auf konstante 1.000ft MSL bzw. 600ft GND. Tiefflug 180m über dem Boden! So kann endlich auch mal die Straßenbeschilderung für navigatorische Zwecke herangezogen werden.



**Weitere Einflussfaktoren:**

- Wie soll das ins Verkehrsbild zwischen IFR An- und Abflügen passen?
- TWR hätte gerne auch noch seinen Anteil am Aufmerksamkeitspotenzial des Piloten, z. B. für Luftraumbeobachtung, ständige Hörbereitschaft usw. Wer als Pilot bei den Wolkenabständen den Ehrgeiz besitzt, im Sinne von SERA alles richtig zu machen, ist alleine damit mehr als gut beschäftigt.
- Flughöhe in unserem Beispiel von SERA 5001 gedeckelt auf maximal 600ft GND bzw. 1.000ft MSL, Hindernishöhe TWR 575ft MSL. Das konkurriert mit SERA 5005, wonach ein Flug nach Sichtflugregeln, unabhängig von der Luftraumklasse, außer bei Start und Landung, auch nicht durchgeführt werden darf

**SERA 5005, Abs. f, Nr. 1:**

über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger 1.000ft (300m) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600m um das Luftfahrzeug.

Gehört ein mehr oder weniger weit vor den Toren der Stadt gelegener internationaler Verkehrsflughafen mit seinen Bedienten und Passagieren bereits zu dicht besiedeltem Gebiet?

**SERA 5005, Abs. f, Nr. 2:**

- in anderen als in Nr. 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 500ft (150m), über Boden oder Wasser, oder
- 500ft (150m) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600m um das Luftfahrzeug.
- Durch die wirtschaftliche Brille betrachtet gibt es auch Kontrollzonen um Flughäfen mit Flugschulen und kommerziellem Rundflugbetrieb am Platz. Die können mehrere Monate im Jahr Däumchen drehen, oder ihren Flugzeugpark irgendwo in die Nachbarschaft ausquartieren.



**Nicht schuldig**

Säße ein Pilot wg. angeblich zu geringem Wolkenabstand auf der Anklagebank, könnte er behaupten,

- die vom DWD zu dem Zeitpunkt gemeldeten Achtel Bedeckungsgrad (SCT 2 – 4/8, BKN 5 – 7/8), hätten sich allesamt am anderen Ende der CTR befunden und sein Flugweg sei komplett wolkenfrei gewesen.

- Bei 8/8 OVC wäre sicherlich eine noch kühnere Story die, wonach das Wolkenloch vom Dienst erschienen sei und die Güte hatte, begünstigt durch lokale Windströmungen, exakt der Route des eigenen Flugzeugs durch die CTR zu folgen.



Wer's glaubt wird selig, aber auch das Gegenteil muss in unserem Rechtssystem erst einmal bewiesen werden.

Weit weniger bizarr sind folgende Überlegungen:

- SERA verlangt die Wolkenabstände von unserem Beispielflug in einer Kontrollzone. Im Frankfurter Luftraum D befinden sich aber überhaupt keine gemeldeten Wolken, sondern lediglich 500ft darüber, im Luftraum C. Ergo: Keine Wolken in der CTR, kein Mindestwolkenabstand in der CTR zu beachten?
- Anders herum: Die Wolken befinden sich im Luftraum C. Mit den Regeln dieses Luftraums muss unser Pilot nicht vertraut sein, denn er fliegt im Luftraum D (CTR), ergo ...?

Der Gesetzgeber weiß sicherlich, wie das alles gemeint ist; Luftraum übergreifend ja/nein? Ich gestehe, ich weiß es nicht. Als kleiner VFR-Pilot für Einmots bis 2to würde ich die Sache stets zu meinen Gunsten auslegen und in der CTR in 1.500ft MSL fliegen, 500ft unter den Wolken anstatt 1.000ft. Als Fluglotse, der seinen Verkehr vorausschauend zu planen hat und vor der Frage steht, ob einem Sichtflieger eine Einflugfreigabe in die CTR erteilt werden kann, würde ich zunächst einmal nicht zwangsläufig von zivilem Ungehorsam ausgehen. Die meisten Kontrollzonen sind allerdings höher als die Frankfurter, i. d. R. vom Boden aus mindestens 2.000ft aufwärts. Dort wäre es in diesem Beispiel zumindest eindeutiger, weil sich die gemeldete Bewölkung dann innerhalb der CTR befindet. Vernünftiger wird die SERA-Regel dadurch nicht.

### Ziemlich verfahren diese Verfahren – wie können Lotsen unterstützen?

Fluglotsen sind die Partner der Piloten, man sollte einander unterstützen. Damit weiterhin SERA-konforme Flüge in der CTR möglich sind, muss zur Umschiffung der Wolkenabstandsproblematik mit einer ganzen Palette an ATC-Vorschriften jongliert werden. In 3 Akten, um genau zu sein. Auf geht's.



Sind die festgelegten Mindestwerte für Bodensicht 5km und Hauptwolkenuntergrenze 1.500ft GND/Wasser erreicht, lautet der Kontrollzonenstatus VMC; Sichtflüge können nach VFR stattfinden. Werte unterschritten bedeutet IMC und Sichtflugregeln nach Sonder-VFR – bis dann irgendwann selbst die Vögel zu Fuß gehen und für Sichtflieger gar nichts mehr geht.

- Gängige Lesart von SERA ist aber ebenso, dass in der Kontrollzone trotz VMC dennoch alle oder einzelne VFR-Flüge auch nach Sonder-VFR operieren können. Für ATC geht wetterseitig SVFR bei VMC tagsüber immer.

Vorteil gegenüber VFR: Keine vorgeschriebenen Mindestwolkenabstände mehr (SERA 5010), natürlich auch kein Einflug in die Wolke, das gute alte „clear of clouds“ eben. Zusätzlich

ist der Pilot für Sichtkontakt zum Boden verantwortlich und darf nicht schneller als 140kt IAS fliegen.

- Dennoch überwiegen zunächst die Nachteile:
- Die Tauglichkeit unserer technischen Ausrüstung zur Markierung solcher Sonder-VFR Flüge, um den Überblick in der VFR/SVFR Gemengelage nicht zu verlieren, ist das kleinere Problem (nicht in Frankfurt angesichts einer überschaubaren VFR-Statistik, aber durchaus an anderen Flughäfen)
- Erheblich nachteiliger gegenüber VFR: SVFR- und IFR-Flüge müssen IFR zueinander gestaffelt werden.
- Die Umwidmung von VFR zu SVFR kann daher nur ein Zwischenschritt gewesen sein. Das Wetter ist ja ganz ordentlich, der Towerlotse sieht alle seine ihm anvertrauten SVFR- und IFR-Flieger. Somit kann mit einem abschließenden beherzten Griff in die Paragrafenkiste von den Möglichkeiten zur Reduzierung der Staffelung in Flugplatznähe (ICAO Doc 4444) Gebrauch gemacht werden. Damit ist das Werk vollbracht, das gewünschte Endergebnis erreicht.
- Kein Mindestwolkenabstand von 1.500 m horizontal oder 1.000 ft vertikal mehr notwendig und ebenso ist
- wie bei VFR/IFR kein vorgeschriebener Mindestabstand mehr zwischen den beteiligten Luftfahrzeugen zu beachten. Durch Sichtkontakt sorgt entweder der Lotse selber, oder unter seinen Argusaugen die von ihm eingebundenen Piloten selbstständig für angemessenen Abstand.



### Aber warum das alles?

Keine Frage, es gibt genügend triftige Gründe, warum ein VFR-Flug mal nicht in den IFR-Verkehr integriert werden kann und daher warten oder die Kontrollzone umfliegen muss. Aber nur wegen ein paar Wolken? Absurd.

Auch ist die Festlegung von gebührenden Wolkenabständen für Lufträume sehr vernünftig, in denen sich Piloten

untereinander nach dem „See-and-Avoid“ Prinzip rechtzeitig erkennen müssen, um selbstständig einander ausweichen zu können. In Kontrollzonen ist das jedoch nicht erforderlich. Hier kontrolliert der Tower sämtliche Flüge und unterbindet durch Verkehrslenkung Annäherungen, die ein vom Piloten initiiertes Ausweichmanöver erfordern. Der IFR-Pilot in den Wolken kann sich gewiss sein, auf keinen relevanten VFR-Verkehr zu treffen, wenn er wieder das Tageslicht erblickt. Auch zwei VFR-Flüge können mittels Verkehrsinformation oder geografischer Staffelung voreinander geschützt werden.

Diese SERA-Regel für die CTR erschwert und beschränkt nur unnötig die Flugdurchführung. Die Vorschrift ist deshalb Unsinn und gehört geändert.

**Zurück zur LuftVO-Version von „Frei von Wolken“ bitte!**

**Paris Air Show 2015**  
**15.-21.06. Paris Le Bourget**

# Die größte Luftfahrtmesse der Welt



Text u. Photos:  
**Thomas Williges**

Der Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace ist die größte Luftfahrtmesse der Welt. Vom 15. bis 21. Juni präsentierten zum 51. Mal Hersteller und Industrie zivile und militärische Entwicklungen und Neuheiten.

Le Bourget ist mit der deutschen Luft- und Raumfahrt ausstellung ILA in Berlin die älteste Luftfahrtschau. Die Pariser Messe wechselt sich im Zweijahresrhythmus mit der Farnborough International Airshow und der Berliner ILA ab, die in den geraden Jahren stattfindet.

Auch in diesem Jahr wollte die Airshow bei Paris wieder ihrem Ruf als größte Luftfahrtmesse der Welt gerecht werden und lockte über 2300 Aussteller aus 46 Ländern auf das 1980 für den Linienverkehr stillgelegte Flughafengelände nördlich von Paris. Auf den 330.000 Quadratmetern umfassenden Hallen, über 300 Pavillons und Außenflächen wurden etwa 120 Flugzeuge präsentiert. Hinzu kamen wieder zahlreiche Demonstrationsflüge.

Knapp 350.000 Menschen besuchten die Airshow, wobei für etwa 140.000 Fachbesucher die ersten vier Messtage von Montag bis Donnerstag reserviert waren. Am abschließenden Wochenende waren dann noch einmal knapp 200.000 private Besucher zu Gast.

Die Luftfahrtmesse wurde erstmalig 1909 in Paris veranstaltet. Ein Jahr zuvor war die Ausstellung von Flugzeugen noch Teil eines Autosalons im historischen Grand Palais nahe der Avenue des Champs-Élysées.

Die Bedeutung von militärischer und ziviler Luftfahrt lockte auch zahlreiche Minister und Militärs nach Le Bourget. So waren nicht nur etwa 300 offizielle Delegationen zu Besuch, sondern auch Frankreichs Präsident François Hollande hatte seinen Besuch angekündigt.

## Airbus und Boeing stark vertreten

Neben der Präsentation von Flugzeugen, Hubschraubern und Drohnen ging es natürlich auch um milliardenschwere Aufträge. Neben der großen Technikschau ging es vor allem ums Geschäft. Welche Airline bestellt bei Boeing und welche entscheidet sich für Airbus? Traditionell nutzen die beiden größten Flugzeugbauer solche Events, um möglichst hohe Zahlen für umfassende Abschlüsse zu präsentieren.

Um nur einige zu nennen: die amerikanisch-irische Leasingfirma Gecas hat bei Airbus 60 Flugzeuge der A320neo-Familie bestellt.

Die indonesische Fluglinie Garuda Indonesia beabsichtigt bei Boeing und Airbus Flugzeuge je 30 Exemplare des Airbus A350 sowie der Boeing 787-9 zu bestellen. Außerdem plant die Airline die Order von bis zu 30 Maschinen des Typs Boeing 737 MAX8.







ANA hat bei Boeing 14 Boeing 787-9, sechs 777-300ER und 20 Boeing 777-9X fest bestellt. Bei Airbus setzte ANA eine Order über sieben A320neo und 23 A321neo.

Die niederländische Leasingfirma AerCap hat 100 Flugzeuge vom Typ 737 MAX 8 bestellt. Die irisch-japanische Leasinggesellschaft SMBC Aviation Capital bestellte zehn Flugzeuge des gleichen Typs.

Der vietnamesische Carrier Vietjetair hat bei Airbus sechs Maschinen vom Typ A321 bestellt.

Die russische Volga Dnepr hat auf der Paris Air Show angekündigt, 20 Frachter vom Typ 747-8 zu bestellen.

Korean Air unterschrieb einen Vertrag über 50 A321neo.

Qatar Airways hat weitere 14 Boeing 777 bestellt. Zehn Boeing 777-8X werden ab 2022 geliefert, vier 777-Freighter schon ab 2017.

### Riesige Ausstellungsflächen

Boeing präsentierte unter anderem den 787-9 „Dreamliner“, der an Vietnam Airlines ausgeliefert wird und auch am spektakulären Flugprogramm teilnahm. Boeing und China Airlines zeigten zudem eine 777-300ER auf dem Messegelände.

Qatar Airways war mit einem 787-8 „Dreamliner“ auf dem Messegelände zu Gast. Darüber hinaus hat das US-amerikanische Verteidigungsministerium eine militärische Version der Boeing 737, die Poseidon P-8 ausgestellt.

Die Airbus Group präsentierte auf der Paris Air Show unter anderem vier Flugzeuge der Typen A350 XWB und A380. Im Ausstellungsbereich waren ein A350 XWB sowie der A380 in den Farben von Qatar Airways zu sehen. Im Flugprogramm wurden eine A350 XWB mit vollausgestatteter Passagierkabine und der A380 jeweils in Werksbemalung gezeigt.



### **Qatar Airways als beliebteste Airline der Welt ausgezeichnet**

Qatar Airways dominierte in Paris mit der Anzahl an ausgestellten Flugzeugen, und präsentierte neben den bereits erwähnten B787-8, A350 XWB und A380 auch die kleineren Modelle aus der Airbus-Familie: den A319 und A320. Interessierte Fachbesucher konnten sich von exklusiver Qualität und Ausstattung der Business Class als auch der Economy Class der Fünf-Sterne Airline überzeugen.

Vom Marktforschungsinstitut Skytrax wurden auf der Paris Air Show die World-Airline-Awards 2015 vergeben.

So wurde Qatar Airways gleich mit drei der wichtigsten Auszeichnungen in der Luftfahrtindustrie geehrt. Die Auszeich-

nung als Airline des Jahres erhielt die Fünf-Sterne Airline dabei bereits zum dritten Mal.

Die höchste Auszeichnung unter den Skytrax Awards, Airline des Jahres, ist ein Beweis des unverändert hohen Engagements und unterstreicht den exzellenten Service, für den Qatar Airways bekannt ist. Auf Flügen mit der Fünf-Sterne Airline genießen alle Passagiere ein erstklassiges Reiseerlebnis.

Zusätzlich zur Auszeichnung Airline des Jahres erhielt die Fünf-Sterne Fluggesellschaft zwei weitere Auszeichnungen: Bester Business Class Sitz und Beste Airline im Nahen Osten. Letztere erhielt Qatar Airways bereits zum neunten Mal.

### **Heimlicher Star der Show**

Im Stammsegment der Mittelstreckenklasse müssen sich die Großen allerdings

auf neue Konkurrenz gefasst machen!

Der heimliche Star der Show war Bombardier mit der C-Serie aus Kanada. Die Flieger feierten in Paris ihre Messe-Premiere.



Eigentlich können sich Airbus und Boeing vor Bestellungen kaum retten. Die Mittelstreckenjets Airbus A320 und Boeing 737 verkaufen sich glänzend. Auch Langstreckenflieger wie der neue Airbus A350 und Boeings 787 „Dreamliner“ sind z.Zt. stark gefragt.

Riesenflugzeuge wie der Airbus A380 und Boeings neueste 747-8 haben allerdings einige Absatzprobleme. Boeing hat die Fertigung unlängst zurückgefahren und auch Airbus hofft seit fast zwei Jahren auf Neukunden für den A380. Die Giganten lassen sich nur an großen Airports mit Zubringerflügen füllen. Der Trend geht daher zu den kleineren Jets.

Das boomende Geschäft auf der Kurz- und Mittelstrecke ruft daher auch andere Flugzeugbauer auf den Plan.

Der Bombardier-Konzern war bisher für kleinere Regionaljets bekannt. Nun war die C-Serie als Mittelstreckenjet nach dem Erstflug 2013 endlich auf der Air Show in Paris zu sehen. Die erste CS100 war in den Farben der Swiss lackiert und soll 2016 bei der Lufthansa-Tochter in den Liniendienst gehen. Die größere Version des Jets, die CS300, bietet Platz für bis zu 160 Passagiere und macht damit der kleineren Version des Airbus A320, der A319 und der Boeing 737 Konkurrenz.

Bisher sind Fluggesellschaften noch vorsichtig: Unter Kaufabsichten für gut 600 Maschinen hat Bombardier bis jetzt nur 243 feste Bestellungen.

#### Beeindruckende Flugvorführungen

Neben der Bombardier CS300 drehten am Himmel über Paris unter anderem Boeings 787 „Dreamliner“ sowie die Airbus-Modelle A380 und A350 ihre beeindruckenden Runden. Besonders die Besatzung der Boeing 787 „Dreamliner“ von Vietnam Airlines demonstrierte auf spektakuläre Art und Weise, dass man mit einem Passagierflugzeug nahezu senkrecht starten kann und der Flieger Flugvorführungen zulässt, die man keinem Passagier zumuten möchte.

Unklarheit gab es zunächst beim Problemflieger A400M aus der Militärsparte, ob die Maschine trotz des jüngsten Absturzes in Sevilla starten würde. Doch auch diese Maschine zeigte eine beeindruckende und professionelle Flugvorführung.

Die nächste Paris Airshow findet vom 19.-25. Juni 2017 statt.

Quellenangaben: [airliners.de](http://airliners.de); Qatar Airways



# Drohne verhindert Feuerlöschereinsatz

Gleichgültig, ob man sie offiziell als RPAS (Remote Piloted Aircraft Systems), UAS (Unmanned Aircraft Systems) oder UAV (Unmanned Aerial Vehicle) bezeichnet – Drohnen erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Nicht nur bei den Militärs und den Sicherheitsbehörden, sondern zunehmend auch bei Menschen, die aus Spaß an der Freude ein derartiges Fluggerät durch die Lüfte pilotieren. Inzwischen haben auch Hobby- und Berufsfotografen den Charme dieser Fluggeräte und die mit ihrer Hilfe gemachten Fotos entdeckt

Nun möchten ihnen niemand den Spaß an dieser Beschäftigung nehmen. Vorausgesetzt, sie halten sich an die Regeln und operieren ihre Fluggeräte nicht in Gebieten, in welchen sie mit dem „normalen“ Flugverkehr in Konflikt geraten können. Also zum Beispiel in Kontrollzonen oder in Gebieten, in welchen der Einsatz unbemannter Fluggeräte untersagt ist. Leider scheinen sich nicht alle dieser Drohnenpiloten daran zu halten oder wissen schlicht und einfach nicht, dass es da bestimmte Vorschriften gibt. Dies hat die DFS veranlasst, mit einer Pressemitteilung auf die einschlägigen Vorschriften hinzuweisen. Bleibt zu hoffen, dass die stolzen Drohnenbesitzer die Pressemeldung der DFS auch lesen. Gewisse Zweifel sind hier durchaus angebracht.

Dass der Einsatz von Drohnen in Gebieten und/oder Flughöhen, in denen sie nichts zu suchen haben, gefährlich werden kann, beweist ein Vorfall in den USA. Dort befanden sich nach Angaben des Nachrichtenportals AVWeb eine zum Feuerlöschflugzeug umgebaute DC-10 sowie zwei kleinere Feuerlöschflugzeuge (leider wurden keine Luftfahrzeugmuster angegeben) im Anflug auf ihren Einsatzort, ein Buschfeuer von einer Größe von 25 000 Acres (ca. 10 Quadratkilometer), als

die Piloten einem unbemannten Luftfahrzeug ausweichen und ihren Anflug abbrechen mussten. Die Drohne soll eine Spannweite von etwa vier Fuß (ca. 1,2 Meter) gehabt haben.

Das Feuer war in den Bergen von San Bernadino in Kalifornien in einem Pinienwald ausgebrochen und bedrohte dort liegende Wohnhäuser. Den Feuerwehren war es noch nicht gelungen, den Waldbrand vollständig einzudämmen. Ein weiteres unbemanntes Flugzeug war später in einer Höhe von 12 000 Fuß, etwa 1 000 Fuß über dem Waldbrandgebiet beobachtet worden. Und dies, obwohl die Piloten von unbemannten Luftfahrzeugen von den kalifornischen Behörden inständig gebeten wurden, ihre Drohnen nicht über den Waldbrandgebieten einzusetzen. Zudem hatte die Luftfahrtbehörde FAA per NOTAM den Überflug der Brandgebiete untersagt (was natürlich nicht für die Einsatzflugzeuge gilt) und die Forstbehörde Handzettel mit entsprechenden Hinweisen verteilt. „Ich nehme an, dass diese Drohnenpiloten keine Ahnung haben, was sie tun,“ meinte Chon Bribiescas, Pressesprecher des US Forst Service. „Sie gefährden nicht nur die Menschen am Boden, sondern auch die Piloten. Dies macht mich wütend!“

Während die Besatzung der beiden kleineren Flugzeuge ihre Ladungen irgendwo in der Landschaft abließen und ihre Löschmittel damit nicht ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt werden konnten, kam die DC-10 mit ihren 10 400 Gallonen (39 400 Liter) Löschmittel einer Gruppe von Feuerwehrleuten zu Hilfe, die einen Waldbrand an der Grenze zu Nevada bekämpfte. Die Ausweichmanöver und der erfolglose Einsatz der beiden kleineren Flugzeuge soll der Forstbehörde etwa 15 000 US\$ gekostet haben.

*WeFis*





## PRESSEMITTEILUNG

# Drohnen gefährden den Flugverkehr

Langen, 26. Mai 2015

**DFS informiert über Flugregeln im Umgang mit unbemannten Flugsystemen**

Immer mehr Drohnen, in der Fachsprache „unbemannte Luftfahrtsysteme“ genannt, sind im Luftraum unterwegs. Und alle, ob kleines Flugmodell, Fotodrohne oder Multicopter, müssen sich an die Regeln der Flugsicherung halten. Diese sind jedoch den Betreibern oft nicht bekannt. Damit die Sicherheit des Luftverkehrs gewährleistet bleibt, hält es die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für dringend notwendig, auf diese Regeln aufmerksam zu machen. Den Betreibern von Drohnen sollte bewusst sein, dass sie sich bei Nichtbeachtung wegen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr strafbar machen.

Neu ist ab dem 1. Juni 2015 die Regelung im Umkreis der 16 internationalen deutschen Verkehrsflughäfen. Hier schützt eine sogenannte Kontrollzone individueller Lage und Ausdehnung den an- und abfliegenden Verkehr des Flughafens. Innerhalb eines Abstandes von 1,5 km vom Flughafenzaun ist die Nutzung von Flugmodellen und unbemannten Flugsystemen (Drohnen) grundsätzlich ganz verboten. Außerhalb des 1,5 km-Abstandes benötigt jedes Luftfahrzeug, das in die Kontrollzone einfliegt, eine Freigabe der Flugsicherung. Dies gilt auch für kleine Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge. Die Freigabe für Flüge von Flugmodellen bis 5

Kilo Gesamtgewicht und einer Höhe von höchstens 30 Metern über Grund gilt mit der neuen Regelung pauschal als erteilt. Für unbemannte Luftfahrzeuge bis 25 Kilo Gesamtgewicht gilt dies bis zu 50 Meter Flughöhe.

Für beide Gruppen sind bei der Nutzung noch weitere wichtige Grundregeln zu beachten:

Der Flugbetrieb darf nur in direkter Sichtweite des Steuerers stattfinden. Ferngläser, On-Board Kameras, Nachtsichtgeräte oder ähnliche technische Hilfsmittel fallen nicht unter den Begriff der direkten Sichtweite. Der Luftraum ist während des Fluges, insbesondere im Hinblick auf anderen Verkehr, ständig vom Steuerer oder einer zweiten Person, die mit dem Steuerer in Kontakt steht, zu beobachten. Bemanntem Flugverkehr ist stets auszuweichen. Über Menschenmengen, militärischen Objekten, Kraftwerken und Krankenhäusern darf grundsätzlich nicht geflogen werden. Gerät ein Flugmodell oder ein unbemanntes Luftfahrzeug außer Kontrolle, ist dies unverzüglich der Flugsicherung zu melden.

Die Grundregeln gelten selbstverständlich auch für Flüge im unkontrollierten Luftraum.

Über weitere Regeln und über die Lage und Größe der Kontrollzonen informiert die Website der DFS unter der Rubrik „Luftsport und Freizeit“.

**Internationale deutsche Verkehrsflughäfen sind:**

Hamburg, Bremen, Hannover, Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Münster-Osnabrück, Dresden, Erfurt, Leipzig, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Saarbrücken, Stuttgart, Nürnberg, München.

→ Einsatz von einer Drohne verhindert – DC-10-Feuerlöschflugzeuge.

Photo: 10 Tanker Air Carrier



Leserbrief zum Artikel  
"die Problematik des One Runway/One Frequency-Prinzips"  
aus dem Flugleiter 03/2015,  
betrifft die Passage: "... ältere Kollegen ... in Frankfurt  
vor gefühlt ewigen Zeiten ..."

Es war der 28. Februar 1982.

Mein damaliger Kollege John Wayne Lehmann befand sich mit seinem Dienstfahrzeug "V-21" auf der Startbahn 25R (heute 25C) zwecks Kontrollfahrt.

Seine Anweisungen erhielt er über "Rhein/Main-Funk".  
Gleichzeitig wurde LH 452 Startfreigabe auf der 25R erteilt, dies auf der Towerfrequenz 119,9.

Beide befanden sich also auf der gleichen Runway, jedoch auf zwei verschiedenen Frequenzen (wußten daher nichts voneinander!).  
LH 452, eine Boeing 747-230B (D-ABYS), sollte nach San Francisco fliegen.

Der Pilot führte einen "Intersection take off" von Taxiway D (heute L1/3) durch, nutzte also nicht die gesamte Startbahnlänge. Dies Vorgehen war damals bei einem Großraumflugzeug sehr selten! Verwundert war auch der verantwortliche TWR-Controller Klaus S., der das Auto darauf hin auf der Bahn vergaß (so war es u.a. in der Frankfurter Rundschau zu lesen).

Westlich von Twy G (heute L9) erfaßte der startende Jumbojet den VW-Bus, der ein Stück mitgeschleift und endlich südlich des Twy A (heute L) im Gras zum Stehen kam.

Die Piloten bemerkten nichts von den Vorgängen!  
John Lehmann wurde verletzt in ein Krankenhaus eingeliefert, welches er Tage später verlassen konnte.

LH 452 landete nach einer Stunde Flugzeit wieder in Frankfurt, Fahrwerksklappen waren abgerissen, die Rumpfunterseite beschädigt.

Nach diesem Unfall wurde eins unserer Fahrzeuge mit Flugfunk ausgerüstet (jedoch nur zum Mithören!).  
Erst Jahre später erfolgte eine Umrüstung, die uns auch ein Sprechen auf den Flugfunkfrequenzen ermöglichte!

Mit freundlichem Gruß

Gerhard Weinmann, Mitarbeiter Vorfeldkontrolle Frankfurt

beiliegend ein Foto von "V-21"





# Das Damoklesschwert

Am 28. Februar um 14.03 Uhr ist für einen von uns der Alptraum des Tower Controllers wahrgeworden. Lufthansa-Flug 452 nach San Franzisko, Boeing 747, streifte nach dem Abheben von der Startbahn 25 in Frankfurt ein 'follow-me' Fahrzeug, welches sich auf Inspektionsfahrt auf der Piste befand. Die Sicht war schlecht, der Vorfall konnte vom Tower nicht beobachtet werden.

Als aus dem Cockpit die Bemerkung kam: „Das Auto hätten wir fast mitgenommen“, wurde dem Lotsen klar, daß er das Fahrzeug vergessen hatte. Der Fahrer wurde über Funk angesprochen, er gab keine Antwort. Nicht jeder wird nachvollziehen können, was in dem Moment und in den Minuten danach in dem Kollegen vorgegangen ist. Es dauerte ca. 3½ Minuten, bis feststand, was mit dem Fahrer geschehen war. Der Jumbo hatte nämlich das Fahrzeug nicht knapp verfehlt, wie es die Besatzung angenommen hatte. Er hatte den 'follow-me' gestreift und das Dach abgerissen. Auch das Flugzeug war beschädigt worden und mußte umkehren. Aber der Fahrer lebte.

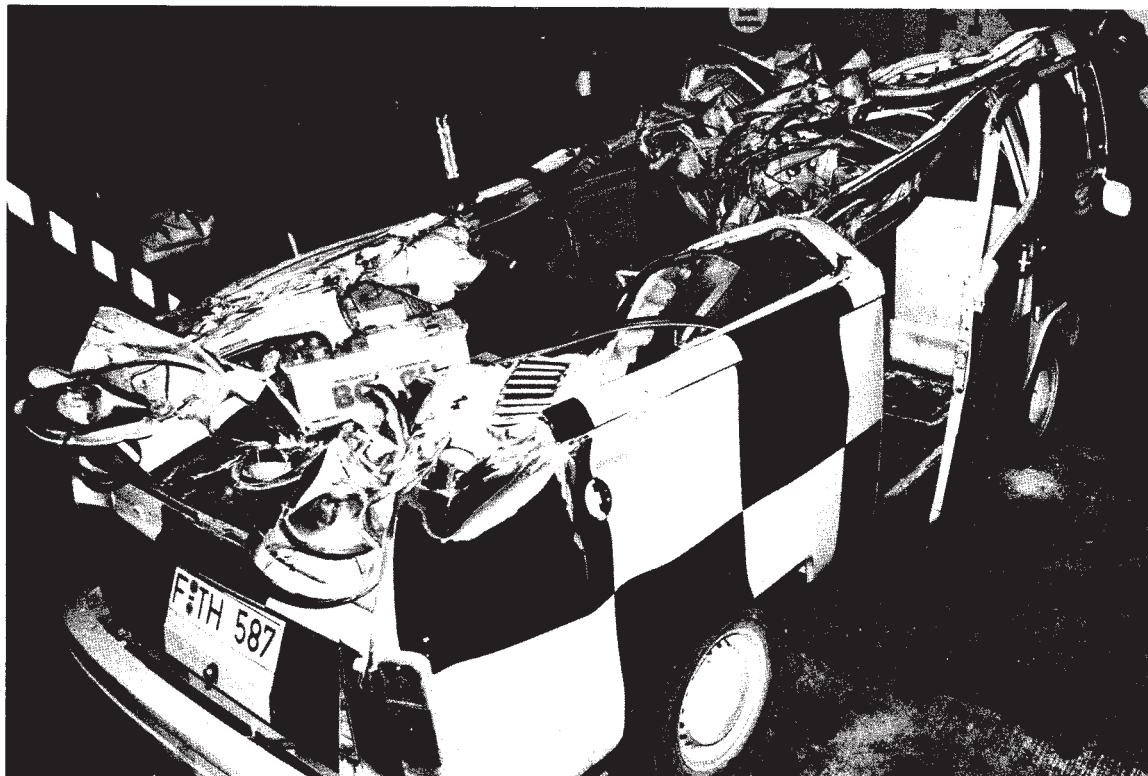
Es war geschehen, was jeder von uns fürchtet. Denn der 'follow-me'-Fahrer hatte zwei oder drei Minuten vorher vom Tower über Fahrzeugfunk die Freigabe zum Befahren der Startbahn erhalten.

Man kann es sich leicht machen und mit der 'kann-mir-nicht-passieren'-Miene herumlaufen. Man kann es sich schwer machen und ab sofort jede seiner Anweisungen dreimal nachprüfen, sofern man die Zeit dazu hat: also sich selbst immerfort in Zweifel ziehen. Man kann Änderungen oder Verbesserungen fordern. Wie immer man reagiert: es gibt keine Entlastung von der Verantwortung.

Wer bei uns ein Mikrofon anfaßt, weiß das, selbst wenn er es sich nicht jede Minute verbieten kann. Dennoch belastet dies viele Fluglotsen, und sei es unbewußt. Hundert schnelle Entscheidungen am Tag, viel Routine, aber ein falscher Satz kann zu schlimmen Folgen führen. Erfahrungsgemäß sind es meist mehrere Faktoren, die einen Unfall verursachen. Der Flugzeugführer kann jedoch in vielen Situationen nichts abwenden, weil die Gefahr für ihn nicht zu erkennen ist.

Nicht die Schwierigkeit und Schnelligkeit der zu treffenden Entscheidung und nicht ihre Bedeutung und das Ausmaß der Verantwortung für sich allein sind jeweils maßgebend. Ihre Kombination ist das Damoklesschwert, das auch stets über dem schwebt, dem jahrzehntlang kein folgenschwerer Fehler unterlaufen ist.

Das ist ein unterbewerteter Aspekt der Arbeit der Fluglotsen. Die Bundesrepublik Deutschland sollte als ihr Dienstherr trotz anderer Probleme wieder mal etwas über das Verhältnis von Fürsorge und Sparmaßnahmen der letzten Jahre nachdenken. Wachsender Druck von oben, kleinliche und pedantische, möglichst elektronische, Kontrollmaßnahmen, eine wachsende Flut von Vorschriften und geringe Aussichten, beruflich voranzukommen, sind schlechte Arbeitskollegen; jahrelange Verschlechterung des Stellenkegels, Abbau der Sozialleistungen und fehlende Bereitschaft zu Arbeitszeitverkürzungen (trotz steigender Produktivität, sowie Arbeitsplatzmangel) ebenso.



## Es stand im flugleiter: heute Dezember 1995



von  
Emmi Enneper

Will heute noch ein TWR-Lotse auch APP-Zulassung haben? Vor 25 Jahren konnten es sich die meisten Kollegen gar nicht anders vorstellen. Im folgenden emotionalen Beitrag eines Kölner Kollegen wird noch einmal deutlich, wie absurd sich die Trennung vom APP in Köln abgespielt hat. Demnächst wird es die virtuellen Tower geben – auch unvorstellbar in der „guten, alten Zeit“.

### Stand-Alone-Tower Am praktischen Beispiel Köln/Bonn

von Detlef M. Hoffmann

Ach Gott, das haben wir doch schon alles bis zum »Geht-nicht-mehr« durchgekaut und das schon seit über 15 Jahren!

Das war der erste Gedanke auf das Ansinnen, ein paar Zeilen zum Thema zu schreiben.

Denn, bevor der ungeheure »Blitz der Erleuchtung« die DFS traf, zum Wohle der Luftfahrt versteht sich und nicht zum eigenen, diesen einsamen Tower im ganzen Lande einzuführen, waren wir es in Köln schon »de facto« seit dem 4. Oktober 79, was eine damals veröffentlichte »Sterbeanzeige zum Hinscheiden der Anflugkontrolle« belegt, die sich noch in meinem Besitz befindet.

Die Gründe für diese damalige Maßnahme sind heute so richtig nicht mehr nachvollziehbar.

Aber vielleicht hatte damals schon jemand eine Vision – zum Wohle der Luftfahrt, versteht sich.

Unbestätigten Gerüchten zufolge soll es sich in Wahrheit jedoch um das Resultat einer persönlichen Fehde zwischen den damaligen Dienststellenleitern gehandelt haben, mit den all daraus folgenden Konsequenzen für den nach landläufiger Meinung im Dauerschlaf liegenden »Flower-Airport«.

Bekannterweise ist dort ja eh nichts los, und er wird bis heute von gewissen Kreisen als eigentlich überflüssiges Anhängsel von Düsseldorf betrachtet. So z. B. in einem vor einiger Zeit veröffentlichten Arbeitspapier der DFS, in dem vom »Großflughafen Düsseldorf-Köln/Bonn« gesprochen wird.

Sieben Jahre lang mußten dann die Kölner zur Aufrechterhaltung der Radarzulassungen nach Düsseldorf fahren – RIZU – zwei Mal im Jahr für erst drei und später zwei Wochen. Der schleichende Abbau der persönlichen Erfahrung und Routine war zwangsläufig und vorprogrammiert.

Und dann ging es eines Tages nicht mehr. Der Widerstand gegen diesen systematischen Abbau der fachlichen Qualifikationen war zu stark geworden.

Das hat dann die damalige BFS wohl auch einsehen müssen.



Mit der Inbetriebnahme des neuen Towers fiel auch die letzte Feed



In dieser Zeit war immer deutlich zu erkennen, ob ein Kölner, mit all seinen Kenntnissen über die Platzverhältnisse, mit der entsprechenden Tower-Erfahrung und nicht zuletzt mit dem Wissen über die individuell verschiedenen Verhaltensweisen seiner Kollegen im Tower, am Kölner Feeder in Düsseldorf saß, oder ein Düsseldorfer, der den Kölner Platz nie gesehen hat, den Layout nur von der Karte her kennt und dem spezifische Eigenarten dieses Platzes, z. B. bei Rollbewegungen, völlig unbekannt sind und der nicht zuletzt durch fehlende Tower-Erfahrung seine Arbeit nur aus der Sicht des Radarlotsen sah.

In letzterem Fall machte sich zunehmend Unflexibilität, Unverständnis für die Belange des anderen, Schwerfälligkeit und »Schema-F-Denken« breit, was dann auch zwangsläufig zu teilweise persönlichen Reibereien führte. Leidtragender war der Luft-raumnutzer.

Und dann verfiel man auf eine neue Idee! RIZU und »Nach-Düsseldorf-fahren« waren plötzlich »ad acta«, aus welchen Gründen auch immer.

Ab jetzt wurde während der Nachtstunden vom Kölner Tower aus gefeudet! Das reicht zur Aufrechterhaltung der Radarzulassungen! Was man dabei nicht vorhersah, war die stürmische Entwicklung des Nachtflugverkehrs. Auf Grund des immer stärker werdenden Verkehrsaufkommens entwickelte sich die Zusammenarbeit zwischen Feeder und Tower, die ja »side-by-side« im Tower saßen, zu einer bisher nicht gekannten und wohl nie wieder erreichbaren Perfektion.

Jeder übersah die Situation am Boden und in der Luft mit eigenen Augen und konnte sich darauf einstellen, ohne daß lange erklärende Koordinationsgespräche über Gegensprech oder Telefon geführt werden mußten. Der Feeder sah mit eigenen Augen Aus- und Abrollgeschwindigkeiten geladeter Flugzeuge und wo sie die Bahn verließen. Er hörte mit eigenen Ohren nebenher Anlaß- und Rollfreigaben, sah, wo sich die Luftfahrzeuge am Boden befanden und konnte so, ohne ein Wort mit dem Tower zu wechseln, entsprechende Abfluglücken in den anfliegenden Verkehr einbauen.

Umgekehrt konnte der Tower seine Flieger entsprechend »anheizen«, positionieren oder auf die Anzahl der vor dem Abflug noch zu erwartenden Landungen hinweisen, ohne lange Rücksprache mit dem Feeder zu halten.

»Ellenbogen-Koordination« nennt man das wohl, was sich in dieser Zeit zwischen Tower und Feeder abspielte.

Und nicht zuletzt: beim nächsten Turn saß der Feeder auf Tower/Ground und umgekehrt; und im Regelfall gehörten sie zu einem Team. Hier spielte auch der menschliche Aspekt eine Rolle, der heute, im Zeitalter der Rechner- und Technikgläubigkeit so völlig in den Hintergrund gedrückt wird. Jedenfalls: »Der Laden lief«, zu allseitiger Zufriedenheit. Dies wurde uns auch von unseren »Kunden« in Gesprächen mit Besatzungen immer wieder bestätigt.

Schön, es gab in dieser Zeit, außer in den Sommermonaten, so gut wie keinen VFR-Verkehr. Aber auch dieser wurde auf Grund der vorhandenen Kompetenz völlig problemlos eingegliedert. Es gab keine Reibungspunkte.

Und heute: Aus der Traum!

Mit Inbetriebnahme des neuen Towers im Sommer '94 fiel auch die letzte Feedertätigkeit weg. Nun wird wieder von Düsseldorf aus »gefueudet«, rund um die Uhr, von mittlerweile jüngeren Kolleginnen und Kollegen, die, ohne ihre Schuld, weder den Flughafen Köln/Bonn noch den Tower dienstlich je gesehen haben, den Platz »Layout« nur von der Karte her kennen und denen die geographischen Verhältnisse am und in unmittelbarer Umgebung des Platzes bestenfalls ebenso nur von der Karte her bekannt sind.

Optische Abwicklung von VFR-Verkehr und dessen Eingliederung in an- und abfliegenden IFR-Verkehr aus der Sicht des Towerlotsen ist ihnen aufgrund ihrer seit einiger Zeit praktizierten Ausbildung genauso fremd,

wie das Aussehen und Verhalten von den unterschiedlichsten Luftfahrzeugen im Nahbereich des Platzes oder am Boden. Umgekehrt fehlt unserem Tower-Nachwuchs mittlerweile jegliche Erfahrung in der Radar-Arbeit, insbesondere seit nur noch eine kurzfristige Einweisung von ein oder zwei Turns in Düsseldorf praktiziert wird.

Wer von ihnen kann denn jetzt noch, ohne selbst in Panik zu geraten, einen verlorenen VFR-Flieger, der mit Ach und Krach die richtige Frequenz gefunden hat, dem ein weiterer Frequenzwechsel nicht zuzumuten ist und der nicht weiß, wo er ist, mit Radar zum sicheren Port führen, vom rechtlichen Standpunkt »darf ich das überhaupt?« ganz zu schweigen.

Und welcher »Nur«-Radarlotse kann sich in dieser Situation problemlos im Nahbereich des Flughafens zurechtfinden? Na klar, notfalls Frequenzwechsel zum Tower.

Aber vielleicht sind derartige Situationen von der weisen Planung der DFS längst gelöst bzw. gar nicht mehr vorgesehen. Oder vielleicht haben die mittlerweile überall eingeführten, allkompetenten Rechner längst Lösungen für derartige Situationen in ihren Programmen, ohne daß die davon betroffenen Menschen davon nur das geringste ahnen.

Wie hörte ich erst vor einiger Zeit in meinem Umfeld sagen: Die Alten (Praktiker) müssen endlich weg, damit die Neuen (Theoretiker) sich endlich durchsetzen können!



Nichts los auf dem »Flower-Airport« ?

Foto: Frank Schuchardt

ertätigkeit weg.

Foto: DFS





→ **Aer Lingus A320:** dieser A320 der Aer Lingus mit der Registrierung EI-DEO fliegt seit Mai als Logojet für das Irische Rugby Team. Hier aufgenommen bei der Landung auf der o7L in Frankfurt am 22.05.2015. **Photo: Frank Schuchardt**



→ **Aeroflot A321:** Als "official carrier for Manchester United" landete dieser Aeroflot A321 aus Moskau kommend am 28.04.2015 ebenfalls in Frankfurt. **Photo: Frank Schuchardt**



→ **Alitalia A330:** anlässlich des Champions-League Finales in Berlin war auf den Flughäfen Tegel und Schönefeld einiges los. Mit Fans aus Turin landete dieser Alitalia A330 auf der Südbahn in SXF/BER. **Photo: Michael Stappen**



→ **Corse Air B747:** Auch ein Champions-League Gast war diese B744 der Corse Air. Schwer zu erkennen, ob in diesem Flieger Fans aus Turin oder aus Barcelona saßen, denn Corse Air ist in Frankreich ansässig. **Photo: Michael Stappen**



→ **Gol B737:** Aus Südamerika erreicht uns dieses Bild der farbenfrohen B737 des brasilianischen Carriers Gol. Die Bemalung trägt den Titel: „Os Gêmeos“ („die Zwillinge“), aufgenommen in Rio de Janeiro-Santos Dumont am 02.05.2015. **Photo: Gerrit Griem**



→ **Andes MD-83:** Ebenfalls aus Südamerika stammt dieses Bild der mittlerweile selten gewordenen MD-83, hier in den Farben der argentinischen Fluggesellschaft Andes. Fotografiert in Buenos Aires – Aeroparque am 27.04.2015. **Photo: Gerrit Griem**





→ **Lufthansa „Retro“ B748:** Lufthansa hat einen ihrer neuen B747-800 in der „Retro-Bemalung“ der 80er-Jahre lackiert. Früher waren die Flugzeuge nicht im heute alltäglichen Standard-Weiß bemalt. Aufgenommen bei Start auf der 07C in Frankfurt am 23.04.2015. **Photo: Frank Schuchardt**



→ **Austrian Airlines A320:** Mitte Mai flog Austrian Airlines mit einem ihrer A320 noch Werbung für den Eurovision Song Contest, der ja bekanntermaßen heuer in Wien stattfand; hier beim Start in Berlin Tegel am 15.05.2015. **Photo: Frank Schuchardt**



→ **Saratov Yak 42:** Die türkische Riviera wird schon seit mehreren Jahren von russischen Touristen besucht, die auch mit hierzulande seltenen Flugzeugtypen an den Strand fliegen. Am 17.05.2015 landete diese Yak42 der Saratov Airlines in Antalya. **Photo: Michael Stappen**



→ **Sunday Airlines B767:** Diese recht farbenfrohe B767-300 der Sunday Airlines stammt aus Kasachstan und landete am 16.05.2015 ebenfalls in Antalya. **Photo: Michael Stappen**



→ **Lot „Mamma Mia“ Emb175:** Das Abba-Musical ‘Mamma Mia’ scheint auch in Polen Fans zu haben. LOT verwendet ihre Embraer 175 SP-LIA als Logojet für das Musical, hier bei der Landung in Warschau am 28.05.2015. **Photo: Gerrit Griem**



→ **Masterjet A320:** Wer diesen Luxus-Privatjet mietet, teilt ihn sich mit höchstens 25 anderen Passagieren und darf sich u.a. über ein Doppelbett, ein Büro und ein Badezimmer mit goldenen Armaturen erfreuen. Der Preis für einen Transatlantikflug, der auf diesem Bild in Heathrow endet: mehr als 300.000 Euro! **Photo: Thomas Williges**

# Es kann nicht immer nur die Sonne scheinen ...



**... trällerte einst Heintje über das Wetter und das Leben. Diesem Motto musste sich auch das Team der Tower Dragons beim diesjährigen 18. City Cup auf der Regattastrecke in Berlin Grünau stellen. Zwar schneite es nicht, aber ab und zu zogen dicke Regenwolken über Berlin und schüttelten sich über den Besuchern aus.**

Zum Glück hatte die Drachencaptain und Organisatorin Christiane Fleischer wie in den Jahren zuvor für ein passendes Zelt gesorgt, welches vor den nassen Windböen schützen und trotzdem einen Seeblick auf das Geschehen und die Mitbewerber bieten sollte. Nachdem am Vortag in üblicher Manie der Premiumpplatz ausgesucht wurde, musste aufgrund der vorhergesagten Sturmböen das Zelt vor dem Wegfliegen gesichert werden. Der „Aubautrupp“ kam auf die geniale Idee, die Gartenbankgarnitur samt Bänken und Tischen in die Zeltverstrebenungen des Daches zu integrieren und somit die gesamte Konstruktion zu stabilisieren. Die Zeltwände wurden ebenfalls nicht angebaut, damit der Wind ungehindert durchwehen konnte. Als am Morgen des Renn-tages die Drachenbootcrew eintraf, ging das rätseln über die doch recht ärmliche Ausstattung des Camps los. Ein echter Schock traf uns alle, als die Kiste mit den Zeltwänden verschwunden war. Voller Vertrauen hatten wir diese einfach im Zelt stehen gelassen, denn abhandengekommen ist hier noch nie etwas. Nachdem wir dann von unseren Nachbarn zwei provisorische Zeltwände angeboten bekamen, wurde uns mit einem Grinsen von der Rennleitung unsere Kiste gebracht. Mit dem Hinweis „man kann ja nie wissen....“ wurde sie vorsorglich in Sicherheit gebracht. Der zweite Lacher war dann die Auflösung des Rätsels über den Verbleib der Bänke und Tische. Nun konnten wir uns dann auch häuslich einrichten, das Buffet aufbauen und dem eigentlichen Renngeschäft widmen.

Die GdF hat das kleine Unternehmen auch in diesem Jahr wieder ganz unkompliziert gesponsert, dafür unser aller Dank! Inzwischen ist es für einige Kolleginnen und Kollegen ein festes Ritual geworden, dabei zu sein. Ein Jahr geht schnell vorüber und mit gewisser Neugier schaut man, wie die anderen sich verändert haben. Ein wenig dünner, der Bauch etwas runder oder ein Fältchen mehr im Gesicht. Fast wie bei Konferenzen, die in großen Abständen stattfinden. Und da gibt es auch immer wieder neue Gesichter. Zum 10 jährigen Jubiläum haben wir es geschafft, unsere eigene Trommlerin zu präsentieren. Für die Herren in den ersten Reihen war Steffi zwar weniger geeignet den Leuten mit lautem Gebrüll Feuer unterm Hintern zu machen aber mit ihrer braunen Lockenmähne war sie sicherlich eine Motivation der ganz besonderen Art.



Auch beim Drachenbootrennen spielen Zahlen, Strategien und Ziele eine zentrale Rolle. Christiane versucht nun im Vertrauen die Angaben zu „Kampfgewicht“ ohne Bewertung des Body Maß Index, Links- oder Rechtspaddler, mehr oder weniger Erfahrung unter Beachtung aller Wünsche ähnlich einem Sudoku Rätsel passend aufzuteilen, so dass das Boot eine optimale Ausgangsposition hat .

Egal welche Strategie man sich bei der Besetzung des Bootes zurecht legt, Erfolg haben nur diejenigen, die oft zusammen trainieren, sich auf einander einspielen lernen und den beiden vorderen Schlagführern „taktisch“ folgen können. Unsere „Tower Berlin“ – Crew hatte sich zumindest einmal



zum Training getroffen und die meisten der anwesenden Paddler haben bereits in den Jahren zuvor Erfahrungen gesammelt. Dies war das Erfolgsrezept, um nach den ersten beiden Läufen nicht im sogenannten „Loosercup“ für Hausfrauen und Neueinsteiger zu landen.

Wenn sich aber dann nicht alle gleichmäßig weit genug nach vorn bewegen, kommt man aus dem Takt, kollidieren die Paddel durch lauten Knall, spritzen Wasserfontänen ins Boot und man vermisst das Gefühl, dass es in spürbaren Schüben vorwärts geht. Nach dem ersten kleinen Desaster wurde demzufolge die Sitzordnung geändert und es gab neue Instruktionen. Hilfreich dafür war die Aufzeichnung der Rennläufe mit Videokameras.

Stellt sich die Frage, ob unsere Führungskräfte in der DFS auch rechtzeitig merken, wenn ihre Mitarbeiter und Prozesse aus dem Takt kommen? Der fehlende Blick auf die Geschehnisse um sie herum wird leider allzu oft abgelenkt vom Streben nach anderen, höheren Zielen, vielleicht auch Zielen im Sinne der Bonuszahlung.

Wir hatten uns gemeinsam ein realistisches Ziel gesetzt. Kleine Erfolge sind bei uns großer Ansporn, z. B. eine Zeit unter einer Minute für 200 m, denn ein VW Polo ist nun mal kein Porsche! Würden wir antreten mit der unbedingten Maßgabe

zu gewinnen, würden wir nicht alle mitnehmen können und die Enttäuschung wäre größer als die Wiedersehensfreude. Am Ende wären alle demotiviert und wahrscheinlich würde das Event mangels Teilnehmer dann tatsächlich ins Wasser fallen. Die realistische Erwartungshaltung an die Crew ist also ein Erfolgsrezept der Tower-Dragons und kann der DFS unbedingt weiterempfohlen werden.

So vergingen die Stunden wie im Fluge. Petrus war gnädig und bei allen vier Läufen blieb es – zumindest- von oben trocken.

Das Ergebnis kann sich auch sehen lassen: bei 46 Startern sind wir auf einem guten 20. Platz gelandet.

Ein schöner Tag ging zu Ende, Stunden toller Gespräche, des Wettkampfes und der Freundschaft.

Wir freuen uns schon aufs nächste Jahr wenn es wieder heißt: „Ready, Attention, Go“. Paddler aus der ganzen DFS sind herzlich willkommen.

*Christiane Fleischer*





# Wenn ein Lotse in Hannover von „Bord“ geht ...



von  
Emmi Enneper

dann ist es bereits „Kult“, dass der- oder diejenige eine große Abschiedsfete für die Kollegen, inklusive der Ehemaligen ausrichtet. Natürlich gilt das auch für die „scheidenden FDB“, die sich auch nicht lumpen lassen. So hat es in Hannover schon viele unvergessliche Feste gegeben.

Bei der Abschiedsfeier wird der zukünftige Ruheständler mit geänderten Texten von bekannten Liedern bzw. Schlagern, Sketschen, professionell erstellten Fotokalendern mit Kollegenbildern etc. überrascht. Bei meiner Abschiedsfete wurde u. a. als besonderes ein Tanz der Zylinderkörper von 5 Kollegen dargeboten. (siehe Foto) Bei einer anderen Kollegin gab es eine Darbietung eines hübschen Strippers.

Aber was die Kollegen in den letzten Jahren alles auf die Beine stellen wird immer noch ungewöhnlicher und großartiger!!!!

Am letzten „Dienstag“ werden besondere, sehr persönliche Überraschungen ausgedacht und verwirklicht. So kam es zuletzt bei einem Wachleiter, der auch selber fliegt, zu einem sehr ungewöhnlichen Geschenk: Mitflug in einer alten Kampfmaschine vom Typ Yak52, die auch Loopings über dem Flugplatz machte. Sehr besonders auch der Einstieg: hübsche Kolleginnen hatten sich Stewardessuniformen besorgt und standen neben dem roten Teppich Spalier zum Einsteigen. So einen letzten „Dienstag“ vergisst man doch sein Leben nicht!







Für Kollegin „Karin“, die sehr beliebt war, weil sie viel für ihre Kolleginnen und Kollegen getan hat, gab es einen Rundflug über ihren Wohnort. Ein besonderer Gag war dabei ein Transparent an der Towerkanzel mit den Worten: DANKE KARIN. (siehe Foto aus der Innenkanzel)

Für einen Kollegen, der gerne mal ein Rennauto gesteuert hätte, wurde dieser Wunsch als Überraschung am letzten Dienstag Wirklichkeit: ein Porsche 991 GT3 Cup durfte ausprobiert werden. Da fällt der Abschied von den Kollegen bestimmt nicht leicht!

Was können die aktiven Kolleginnen und Kollegen sich noch für die nächsten Verabschiedungen einfallen lassen? Toppen kann man die letzten „Geschenke“ kaum noch, oder? Ich bin mal gespannt!

Beispiel eines umgedichteten Schlagers für eine blonde Kollegin, Melodie : Mädchen mit roten Haaren  
Hier nur der Refrain: (wäre sonst zu persönlich)  
*Mädchen mit blonden Haaren,  
die musst du fragen, was Leben ist.  
Mädchen mit blonden Haaren,  
das kann dir sagen, wie das so ist!*



# Der Kalle Küch Cup erstmalig in Leipzig

von Manuel Hedermann

## Die Geschichte dazu.

In den letzten Jahren durfte sich die Leipziger Niederlassung über reichlich junge Nachwuchsloten erfreuen, bei denen auch noch ausreichend fußballerisches Talent vorhanden war.

Vor etwas mehr als 3 Jahren waren wir dann erstmals im Stande, ein Team bei dem jährlich stattfindenden Kalle-

Küch-Cup stellen zu können. So machten sich einige Leipziger auf den Weg ins entfernte Karlsruhe. Bei einem tollen Turnier packte uns die Lust, nicht nur fortan regelmäßig dabei sein zu wollen, sondern das Turnier auch mal auszurichten. Schon damals in Karlsruhe wurde 2015 vorgemerkt, und letztes Jahr in München final entschieden.

Das schwierigste bei so einer Ausrichtung ist zumeist das Finden einer geeigneten Spielstätte. In Schkeuditz im Sportkomplex Goethestraße nahe unserer Arbeitsstätte fand letztlich das Turnier statt. Die Gäste-Teams wurden größtenteils im Intercity-Hotel in der Leipziger Innenstadt untergebracht. Von dort aus konnten die Abendveranstaltungen, Freitag-Abend im Innenhof und den gemütlichen Gewölben der bekannten Moritzbastei, wo schon unsere Bundeskanzlerin ausgeschenkt hat, und Samstag-Abend in der Schalterhalle des Bayerischen Bahnhofs, gut erreicht werden.

Viele Unterstützer garantieren ein einzigartiges, erfolgreiches Event/Wochenende.

Vorrangig unseren zahlreichen Helfern und Helferinnen ist zu verdanken, dass das Turnier so reibungslief lief. Diese hatten nicht nur auf- und abgebaut, ausgeschenkt und anderweitig angepackt, sondern auch unzählige Leckereien zubereitet.

Beim Catering versorgten uns diverse Unternehmen, wie z.B. die Brauerei Eibauer, RedBull und Huck Finn, mit einer großen Auswahl an Getränken oder BackundFrost und Thüfleiwa sponserten uns im Bereich Grillzubehör (Würstchen/Brötchen).

Für die Tombolaveranstaltung am Samstag-Abend stellten uns verschieden Unternehmen Preise zur Verfügung. So konnte über Turkish Airlines ein Flugticket Leipzig-Istanbul und zurück und auch ein Trikot des BVB mit sämtlichen Unterschriften gewonnen werden. Weiterhin wurden je zwei Übernachtungen für 2 Personen im InterCityHotel Hamburg Dammtor und im Steigenberger-Hotel Wismar verlost. Die Gourmetage, zu finden in der Leipziger Innenstadt, stellte uns vorab einen Korb mit vielen Spezialitäten im Wert von 100 € zur Verlosung zusammen. Abschließend möchten wir auch die DHL, RB Leipzig, den Bayerischen Bahnhof und den DFB (ein Ball mit Unterschriften der Nationalspieler) als Sponsoren unserer Tombola erwähnen und uns bei allen Sponsoren und Helferinnen herzlich bedanken.

Der größte Dank gilt aber der GDF, die uns enorm unterstützt hat in der Ausrichtung des Turnieres und sowohl die Kosten für die Sporthalle als auch die der DJs übernommen haben. Sportlich verlief das Turnier qualitativ äußerst anspruchsvoll. Nachdem morgens kurz vor 10 der Anpfiff erfolgte, wur-





de gegen 17 Uhr in Karlsruhe der diesjährige Sieger gefunden, in einem spannenden Finale gegen Hannover, die als Newcomer bei dem Turnier sehr zu überzeugen wussten.

Abends wurde das Turnier gebührend mit einer ordentlichen Sause im Bayerischen Bahnhof abgerundet. Bei der Siegerehrung verkündeten dann die Stuttgarter, dass sie im kommenden Jahr das Turnier ausrichten werden.

Während der Vorbereitungen für das Turnier überlegten wir uns, welches soziale Projekt wir unterstützen wollen. Dieses sollte sich bestenfalls im Leipziger Raum befinden. Nach Recherche und einem Besuch vor Ort entschieden wir uns, sämtliche Gewinne, durch den Verkauf von Getränken, Speisen und Losen für die Tombola erzielt und durch großzügige Spenden der Turnierteilnehmer\_innen ergänzt, dem Kinderhospiz Bärenherz in Markleeberg zugutekommen zu lassen. Insgesamt konnte durch den Kalle-Küch-Cup Leipzig 2015 eine Spendensumme von 3131,31 EUR übergeben werden.

#### In Stichpunkten noch ein paar Infos:

- für die Abendveranstaltungen haben wir nach Locations gesucht, die unsere Stadt bestmöglich repräsentieren. Die Moritzbastei, einst von Studenten ausgegraben und ehemals größte Studentendisko Europas, bot sich optimal an für das Meet and Greet (and Dance wer wollte).
- Der Bayerische Bahnhof mit einer hervorragenden Küche und bekannt aus Waldis EM-Club war relativ schnell ausgewählt für die Abschlussfete. Die Schaltherhalle bietet für unseren Anlass die perfekte Location. Es gab DJs, PoetrySlam, die Austragung der Tombola (mit Übergabe u.a. durch Turkish- und Gourmetage-Vertretern) und eine Menge Spaß.
- Da in Leipzig direkt keine Sporthallen an Fußballerevents im Erwachsenenbereich vermietet werden, mussten wir ins benachbarte Schkeuditz ausweichen.

## Unser geschätzter Kollege Jochen Lange ist mit 90 Jahren verstorben

Im Februar hat er noch seinen 90. Geburtstag in großer Familienrunde feiern können. Bis zuletzt war er an der Flugsicherung und seinen alten Kollegen interessiert. Er kam zum Stammtisch der Ehemaligen (zuletzt vor 2 Monaten) und wollte immer den neuesten flugleiter mitnehmen.

Alle bewunderten seine erfrischende, positive Art. Er wird uns sehr fehlen.

Von seinem erfüllten, abwechslungsreichen Leben habe ich im flugleiter 4/2011 berichtet: „Zu Besuch bei Jochen Lange.“

Er war Lotse, Wachleiter und Ausbildungsbeamter in Hannover und Bremen. (die alte FIR/UIR Hannover) Nach der Pensionierung war er einige Male „die Stimme der ILA“ (internationale Luftfahrtschau in Hannover) bei den Flugvorführungen. Er konnte mit seiner Frau noch viele Reisen unternehmen, sogar noch vor 2 Jahren mit seiner Tochter eine Flugreise. Seine große Familie mit Kindern, Enkeln und Ur-enkeln wohnte in der Nähe und Jochen nahm regen Anteil an ihrem Leben. Davon hat er auch gerne erzählt. Ein langes, erfülltes Leben endete mit Herzversagen am 9.7.2015.

Seine Urnenbeisetzung wird in Langenhagen Stadtmitte am 28.8. 2015 stattfinden- nahe bei seiner Wohnung und der Einflugschneise vom Flughafen Hannover.

Das Foto ist von Juni 2013 beim Kollegentreffen bei Bremen, wo er auf viele vertraute Gesichter traf, besonders erwähnt sei der ebenfalls kürzlich verstorbene Wolfgang Kassebohm.





# 100 Jahre – und voll im Trend

## Der Flughafen Hamburg



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Als das Tor zur Welt bezeichnet man eigentlich den weltbekannten Hamburger Hafen mit seinem riesigen Areal an der Elbe gelegen. Aber auch der etwas „andere“ Hafen in Fuhlsbüttel hat seinen Wert und auch seine Besonderheiten. Den 100-jährigen Geburtstag feierte Fuhlsbüttel bereits im Jahre 2011 und ist damit der älteste Verkehrsflughafen der Bundesrepublik. Nach den Drehkreuzen in Frankfurt und München sowie Berlin und Düsseldorf ist der Flughafen mit ca. 15–16 Millionen jährlichen Passagieren die unangefochtene Nummer 5 in der Riege. Die Passagiere kommen zu meist gleich aus drei Bundesländern – Schleswig Holstein, Niedersachsen und eben auch aus Hamburg.

In seiner 100-jährigen Geschichte, die mit Luftschiffhallen begann und heute eine der größten und modernen Flugzeugwerften beinhaltet, ist er ständig weiterentwickelt worden und immer auf dem modernsten Stand gehalten worden. Allerdings hat der Flughafen Hamburg ein Standort-Problem, da der Flughafen von Wohnsiedlungen umrundet ist – An- und Abflüge führen fast immer über bewohnte Stadtteile der Millionenmetropole (Ausnahme Ohlsdorf – dort wird Europas größter Friedhof überfliegen).

In den 60er Jahren kamen dann Neubaupläne für einen neuen norddeutschen Flughafen in Kaltenkirchen ins Spiel. Doch statt einen Flughafen im Umland zu bauen, entschieden sich die Hamburger für ihren Flughafen in Fuhlsbüttel, der den Vorteil hat, das er innerhalb kürzester Zeit von der Hamburger Innenstadt zu erreichen ist und somit hat man sich auf ein schwieriges Miteinander eingelassen. Der Fluglärm ist gerade

bei der Verdichtung des Verkehrsaufkommens immer eine „Diskussion“ wert und der Flughafen hat deshalb ein sehr restriktives Nachtflugverbot. Von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr ist Ruhe auf dem Vorfeld und über dem Hamburger Michel. Während der Tageszeiten ist Hamburg aber mit den größten Luftfahrt Hubs der Welt verbunden, ob New York, London, Paris oder Dubai, grundsätzlich kann man von Hamburg überall hinfliegen. Das Streckennetz wird durch die Expansion der vermeintlichen „Billigflieger“ immer weiter ausgebaut und innerhalb Europas ist Hamburg mit fast jeder größeren Stadt direkt verbunden. Vorausschauend plante man bereits seit den 90er Jahren den weiteren Ausbau des Flughafens, immer unter Berücksichtigung der nahen Stadtbebauung und auch immer versucht das ökologische Gleichgewicht in der Region zu bewahren. Unter dem Kürzel HAM 21 wurde von dem Architektenbüro Gerkan eine komplett neue Terminlandschaft geplant und errichtet um dem Passagier so den besten Komfort und möglichst eine schnelle An- und Abreise zu ermöglichen.

Flugsicherungstechnisch ist der Flughafen Hamburg als größter Flughafen dem Center Bremen unterlegen. An- und Abflüge werden von Bremen aus an den Flughafen geleitet bzw. Abflüge nach einer Flughöhe von 2000 Fuß an die Bereichskontrolle übergeben. Die Start- und Landebahnen des Flughafens sind mit 3250 m (RWY 05/23) bzw. 3666 m (RWY 15/33) für alle Bereiche von Flügen ausgestattet. Zwar finden zurzeit keine Flüge des größten Passagierflugzeuges – dem Airbus A380 – auf den Flughafen Hamburg statt, aber man ist regelmäßig Alternate für die Airbus-Filiale im benachbarten Finkenwerder.

Die Zukunft des Airports Hamburg Fuhlsbüttel ist gesichert. Immer neue Rekorde bei der Passagierabfertigung, ständig neue Airlines und eine Stadt die weit oben bei den Städtebeachtigungen liegt sind Garantien für weitere steigende Zahlen. Abzuwarten bleibt wie sich die Stadt Hamburg bei der Olympia-Qualifikation schlägt und inwieweit dies dann auch Auswirkungen auf den Flughafen Fuhlsbüttel hat.

✈ ✈ AIRPORTS





10. Juni 2015

## PRESSEMITTEILUNG

## Airport Days Hamburg am 22. und 23. August 2015

# Hamburg Airport und Lufthansa Technik garantieren Faszination Fliegen hautnah zum Anfassen

Auf den Airport Days Hamburg treffen Nostalgie und Zukunft aufeinander und heraus kommt ein Wochenende voller Erlebnisse für alle großen und kleinen Besucher. Unter dem Motto „Entdecke die Welt des Fliegens“ veranstalten Hamburg Airport und Lufthansa Technik das größte Luftfahrtspektakel Norddeutschlands. Auf den Vorfeldern von Lufthansa Technik präsentieren sich bis zu 100 moderne Jets sowie Oldtimer aus einem Jahrhundert Luftfahrtgeschichte. Zudem stellen zahlreiche Luftfahrtunternehmen ihre Innovationen zum Anfassen und Mitmachen in einer eigenen Themenhalle bereit. Die Schirmherrschaft über die Airport Days Hamburg hat Olaf Scholz, Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, übernommen.

„Die Faszination Fliegen am Boden und am Himmel zu erleben, wird für alle Besucher ein unvergessliches Erlebnis werden. Ganz Norddeutschland ist herzlich zu diesem besonderen Event eingeladen“, sagt Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Ge-

schäftsführung am Hamburg Airport. Dr. Johannes Bußmann, Vorsitzender des Vorstands der Lufthansa Technik AG: „Wir wollen bei den Besuchern der Airport Days Hamburg Neugier, Spaß und Begeisterung für innovative Technologien wecken. Denn dafür steht der Luftfahrtstandort Hamburg.“

### Oldtimer trifft Flugzeug der Zukunft

Zu dem Luftfahrtevent für die ganze Familie nehmen rund 100 moderne und historische Flugzeuge Kurs auf den Flughafen Hamburg – von der Focke Wulf „Stieglitz“, dem 1936 erbauten Flugzeug aus dem Film „Quax, der Bruchpilot“, bis hin zum ersten flugfähigen A350-Modell, das die neueste Generation der Luftfahrzeuge verkörpert. Moderne Jets treffen auf Oldtimer-Highlights, wie den legendären Rosinenbomber Douglas DC-3 und die traditionsreiche Junkers Ju 52.



So stehen auf dem Vorfeld polierte Rümpfe aus Metall Seite an Seite mit den Flugzeugen von heute.

Auf Flugzeugliebhaber warten Hingucker wie der knallrote Doppeldecker Beech Staggerwing ebenso wie die russische Antonov An-2, der größte einmotorige Doppeldecker der Welt. Spätestens beim Anblick der „Super Connie“, von Kennern gern als das „schönste Verkehrsflugzeug“ bezeichnet, werden die Herzen der Luftfahrtenthusiasten höher schlagen. Die Lockheed L-1049F Super Constellation, Baujahr 1955, ist eines von nur noch zwei fliegenden Exemplaren weltweit und das einzige, das in Europa beheimatet ist.

**Erleben, was Innovation ist**

Die Airport Days Hamburg 2015 widmen der Zukunft eine eigene Themenhalle: Dort zeigen zahlreiche Unternehmen, wohin der Weg der Luftfahrt führt. Neue, alternative Antriebstechniken sind dabei natürlich ein großes Thema. Deswegen ist ein Modell des Solarflugzeugs Solar Impulse 2, das sich gerade auf einer Tour rund um die Welt befindet, auf den Airport Days Hamburg dabei.

Aber nicht nur die Flugzeugtypen, sondern auch begleitende Innovationen finden in der Themenhalle ihren Platz: zum Beispiel der neueste Krabbelroboter der Lufthansa Technik AG. „MORFI“ (Mobile Robot for Fuselage Inspection) – so lautet der Name des 75 Kilogramm schweren, mobilen Roboters – unterstützt Inspektionen und Werkstoffprüfungen am metallischen Flugzeugrumpf.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist mit einem Towersimulator vor Ort und erklärt unter anderem, wie Flugsicherung funktioniert. Das Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum bietet mit einem Mini-Windkanal, einem Quadrocopter-Parcours und bildschirmgestützten Anflug-Simulationen tolle Aktionen für die Besucher. Ebenso spannend sind die zugesagten Exponate von Airbus: vom intelligenten Koffer, der nicht mehr verloren geht, bis zum ersten flugfähigen A350 XWB-Modellflugzeug der Welt, das von Airbus-Auszubildenden in Finkenwerder gebaut wurde.

Auf die Besucher wartet darüber hinaus ein buntes Rahmenprogramm: Mehrere Flugsimulatoren bieten die Möglichkeit, einmal selbst Pilot zu sein. Einen Blick hinter die Kulissen können Groß und Klein auf den Rundfahrten über das gesamte Flughafengebiet werfen. Für kleine Entdecker stehen viele Angebote zur Verfügung: zwei Experimentierlabore zum Mitmachen, Riesenrutsche, Fallschirmsprung-Simulator, zahlreiche Hüpfburgen, Kletterwand, Bobbycar-Parcours mit Pilotenschein und vieles mehr.

Alle aktuellen Informationen über die fliegenden Besucher und das Programm der Airport Days Hamburg gibt es auf der Internetseite: [www.airport-days.de](http://www.airport-days.de). Hier können Interessierte auch einen Newsletter abonnieren und alle Neuigkeiten aus erster Hand erhalten.



✈ ✈ AIRPORTS





9. Juli 2015

## PRESSEMITTEILUNG

# Olympiabegeisterung direkt an der Start- und Landebahn Hamburg Airport weiht Feuer-und-Flamme-Logo ein

Die Olympiabegeisterung von Hamburg Airport ist jetzt für alle ankommenden und abfliegenden Passagiere weithin sichtbar: Seit heute machen zwei Feuer-und-Flamme-Logos in direkter Nähe der Start- und Landebahnen auf die Bewerbung um die Spiele für das Jahr 2024 aufmerksam.

„Hamburgs Olympiabewerbung ist eine einmalige Chance für die Stadt und seinen Flughafen. Ich freue mich, dass nun unsere Sportbegeisterung in die Welt getragen wird“, sagt Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport. „Hamburg Airport präsentiert sich als ‚Gate to the Games‘ und wird zum Botschafter für die Bewerbung Hamburgs bei allen nationalen und internationalen Gästen.“ Christoph Holstein, Staatsrat der Behörde für Inneres und Sport, Bereich Sport, bedankte sich für das Engagement des

Flughafens und sagte: „Wir sind begeistert, mit wie viel Kreativität die Hamburgerinnen und Hamburger das große Vorhaben begleiten. Die weit sichtbaren Logos an solch markanter Stelle am Flughafen sind so etwas wie das i-Tüpfelchen.“

Die beiden Feuer-und-Flamme-Logos befinden sich ganz in der Nähe des Start- und Landebahnkreuzes auf einer Grünfläche links und rechts des aus Blutbuchen und Thuja-Pflanzen gestalteten „Hamburg Airport“-Schriftzuges. Mitarbeiter der Tiefbauabteilung der Flughafen-Tochtergesellschaft RMH Real Estate Maintenance Hamburg haben die beiden 11x15 Meter großen Symbole aus vier Kubikmeter feuerroten, drei Kubikmeter blauen und zwölf Kubikmeter naturfarbenen Holzhackschnitzeln gestaltet. Zur Befestigung wurden unter anderem rund 200 Zimmermannsnägel verarbeitet.



Ostthüringer Zeitung vom 30.03.2015

# Altenburg-Nobitz sieht Zukunft als Industrieflugplatz – Verzicht auf Lotsen

30.03.2015 – 11:14 Uhr

Mit den hochfliegenden Plänen, sich zum Drehkreuz für Billigflieger zu entwickeln, hat der Flugplatz Altenburg-Nobitz eine Bruchlandung erlitten. Nun verabschieden sich die Lotsen aus dem Tower.



Ein Foto aus besseren Zeiten: Von 2003 bis 2011 flog Ryanair den Flugplatz Altenburg-Nobitz an. Archivfoto: Tino Zippel

Nobitz. Der Ostthüringer Flugplatz Altenburg-Nobitz hat den Traum von Linienflügen endgültig begraben und verzichtet ab Anfang April auf die Dienste von Fluglotsen im Tower. „Linienflugverkehr ist illusorisch“, sagte Geschäftsführer Frank Hartmann, der seit November im Amt ist, der Deutschen Presse-Agentur. Damit die sogenannte Flugzone Delta, ein Standard für die Luftraumüberwachung, erhalten bleibt und auch größere Maschinen problemlos in Nobitz landen können, hatte das Land Jahr für Jahr Geld überwiesen. Doch schon vor vier Jahren war letztmalig ein Linienflieger im Altenburger Land abgehoben. Die hoch defizitäre Flugplatzgesellschaft will sich stattdessen als Industrieflughafen profilieren.

„Wir passen uns den Gegebenheiten an“, erläuterte Hartmann. Maschinen bis 14 Tonnen könnten weiterhin problemlos in Nobitz landen; Starts und Landungen größerer Flugzeuge müssten genehmigt werden. Altenburg-Nobitz bleibe in Thüringen neben dem Flughafen Erfurt-Weimar der einzige Landeplatz, der mittels Instrumentenflug angesteuert werden könne. Auf anderen Flugplätzen sei nur Sichtflug möglich. Außerdem verfügt er über eine 2400 Meter lange Landebahn.

Zuletzt hatte der Flugplatz an der thüringisch-sächsischen Grenze jährlich etwa 10 000 Starts und Landungen vorzuweisen. „Aus den Landegebühren allein ist er nicht kostendeckend zu betreiben“, betonte Hartmann. Hinzu komme, dass in der Vergangenheit schon viel früher Einsparungen hätten vorgenommen werden müssen, um den Zuschussbedarf zu senken. Allein für 2015 wird laut Wirtschaftsplan von einem Defizit von gut einer halben Million Euro ausgegangen – bei einem Umsatz von etwas mehr als 300 000 Euro. Bis 2017 soll das Defizit auf etwa 150 000 Euro sinken.

„Dieses Jahr ist das Jahr der Konsolidierung“, betonte Hartmann. Neben Einsparungen wie der Aufgabe der Flugzone Delta sei das Ziel, neue Einnahmen zu erschließen. So sei geplant, das leerstehende Terminal zu vermieten. Außerdem stünden direkt auf dem Flugplatz noch 20 Hektar Fläche zur Verfügung, die für Industrieansiedlungen genutzt werden könnten – neben weiteren 50 Hektar, die von der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) verwaltet werden. Schon bisher stammten mehr als 90 Prozent der Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung.

Die Neuausrichtung stößt im Erfurter Infrastrukturministerium auf Wohlwollen. Das Land hatte den Angaben zufolge den Flugplatzausbau seit 1992 mit rund 17 Millionen Euro gefördert und von 2009 bis 2014 weitere 1,5 Millionen Euro für Kosten der Flugsicherung überwiesen.

Die Flugplatzbetreiber seien den Empfehlungen einer Studie im Auftrag der LEG gefolgt, den Billigflugverkehr aufzugeben und sich auf die allgemeine Luftfahrt zu beschränken, heißt es aus dem Ministerium. Zusammen mit der begonnenen Konsolidierung seien die Voraussetzungen gegeben, den Landeplatz erfolgreich zu betreiben. Das Ministerium setzt darauf, dass mit Hilfe des Flugplatzes luftfahrtaffine Firmen in der Umgebung angesiedelt werden können.

Trotzdem liegen weitere Schatten auf der Zukunft des Landeplatzes. So müssen 140 000 Euro Fördermittel wegen fehlerhafter Ausschreibungen zurückgezahlt werden. Offen ist, ob dafür wie geplant das externe Büro, das die Ausschreibungen getätigt hatte, in Regress genommen werden kann. Auch droht ein Rechtsstreit mit Hartmanns Vorgänger, den die Gesellschafter voriges Jahr geschasst hatten.



→ Mit einem „Middle of the Market Airplane“ sucht Boeing nach einem Nachfolger für die B757.  
Photo: Boeing



## Boeing 757 – Nachfolger gesucht

Wie sich die Zeiten ändern. Hatte Boeing noch im letzten Jahr in der Airbus-Produktionspalette eine Lücke zwischen dem A350-1000 und dem A380 gesehen (siehe auch „der flugleiter“ 04/2014: Zu Besuch bei Boeing), so scheint man in Seattle nun selbst Entsprechendes gefunden zu haben. Nämlich eine Lücke, welche die B757 hinterlassen und sich nun zwischen der B737MAX und der B787 aufgetan hat. Diese Meinung hat zumindest John Wojick, Verkaufschef „Boeing Commercial Airplanes“, während des Aerosalon de Paris gegenüber der „Seattle Times“ vertreten. Und deshalb hatte Wojicks Team im letzten Jahr ausführliche Gespräche mit diversen Fluggesellschaften geführt und ist offensichtlich zu der Erkenntnis gekommen, dass der Markt groß genug wäre, um ein entsprechendes milliardenschweres Projekt aufzulegen.

Allerdings ist es erstaunlich, dass Boeing erst jetzt diese Lücke in ihrer Produktionspalette entdeckt hat. Denn schließlich wurde die Produktion der B757, einst als Nachfolger des „Arbeitspferds“ B727 entwickelt, bereits 2005 eingestellt. Insgesamt 1 050 Exemplare des Zweistrahlers wurden hergestellt und noch heute verlassen sich zahlreiche Airlines, unter anderem die Condor und die für DHL operierende European Air Transport, auf die Dienste dieses Flugzeugs. Dass Boeing sich nun mit der Nachfolge der 757 befasst, ist möglicherweise auf die Tatsache zurückzuführen, dass es bereits ein Flugzeug gibt, mit welchem die von Wojick festgestellte Lücke gefüllt werden kann – der Airbus A321LR. Denn der weist eine Reichweite von knapp 4 000 Seemeilen bzw. 7 400 km auf und ist dabei in der Lage, transatlantische Strecken zu überwinden. Aber dazu ist eine bestimmte Version der B757-200 ebenfalls in der Lage. Was von einigen Fluggesellschaften wie zum Beispiel United Airlines denn auch genutzt wurde bzw. immer noch wird. Zum Beispiel zwischen Newark und Hamburg bzw. Stuttgart (leider wurde diese Strecke wieder eingestellt).

Um dem Konkurrenten A321LR Paroli bieten zu können, scheint es bei Boeing nicht mehr zu reichen, in die „LEGO-

Kiste“ diverser B737-Komponenten zu greifen, um – wie es anscheinend versucht wurde – daraus eine B737-8ERX zu basteln. Offensichtlich ist man in Seattle zu der Erkenntnis gekommen, ein neues Flugzeug entwerfen zu müssen – einen Nachfolger für die B757 eben. Intern wird das Flugzeug als „Middle of the Market Airplane“ bezeichnet, weil es von seiner Größe her zwischen der B737MAX und der B787 rangiert. Die Passagierkapazität soll zwischen 220 und 280 Sitzen und die Reichweite zwischen 4 500 und 5 000 Meilen liegen. Das Flugzeug soll größer werden und weiter fliegen können als die B757. Leider wurde bei der Reichweite nicht angegeben, ob es sich dabei um Land- oder Seemeilen handelt. Sollten damit Seemeilen gemeint sein, so dürfte das noch zu entwerfende Flugzeug (B797?) den A321LR übertreffen und dürfte in der Lage sein, die amerikanische Ostküste mit Zielen in Europa zu verbinden. Aber das kann, wie bereits erwähnt, die B757 bereits heute.

Da die finanziellen und entwicklungstechnischen Ressourcen Boeings durch die Entwicklung der B737MAX und der B777X bis mindestens 2020 gebunden sind, ist eine Entscheidung zur Entwicklung des neuen Flugzeugs nicht vor 2019 zu erwarten. Seinen Dienst soll es erst Mitte des nächsten Jahrzehnt aufnehmen. Bis dahin wird noch viel Zeit vergehen und es wird sich noch herausstellen müssen, ob das „Middle of the Market Airplane“ auch das Licht der Welt erblickt. Oder ob es, wie damals der „Sonic Cruiser“, das Reißbrett bzw. die Rechner der Konstrukteure nicht verlassen wird.

Bei Airbus sieht man die ganze Angelegenheit gelassen. John Leahy, Chief Operations Officer von Airbus, meinte denn auch, es wäre von Boeing viel zu spät, mit diesem neuen Projekt auf den A321LR zu reagieren. Vom amerikanischen Internetportal AVWeb wurde diese Reaktion als „dismissive“ bezeichnet. Was mit „geringschätzend“ oder „herablassend“ übersetzt werden kann. Aber trommeln gehört eben auch zum Handwerk.

WeFis



→ Durch Wirbelgeneratoren beim Anflug bis zu vier Dezibel leiser – Lufthansa A319.  
Photo: W.Fischbach

## Erfolge an der Lärmfront und eine Bestandsgarantie für die MD-11F



von  
Werner  
Fischbach

Dass für den Fluglärm nicht allein die Triebwerke verantwortlich zu machen sind, ist hinreichend bekannt. Denn auch die umströmende Luft, insbesondere an exponierten Stellen wie dem Fahrwerk, erzeugt Lärm. Wer also Fluglärm bekämpfen möchte, darf sich nicht nur um die Triebwerke kümmern. Bei Flugzeugen der A320-Familie haben sich die an der Tragflächenunterseite angebrachten

kreisrunden Tankdruckausgleichsöffnungen als Lärmquelle herausgestellt, wenn diese von der Luft umströmt werden. Im Rahmen des Forschungsprojekts „Leiser Luftverkehr“ nahm sich die Lufthansa in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) dieses Problems an und kam zu dem Ergebnis, dass diese störenden Geräusche durch Wirbelgeneratoren reduziert werden können. Dabei erzeugen diese an den Druckausgleichsöffnungen angebrachten Systeme Luftwirbel, so dass die störenden Geräusche effektiv reduziert oder gar verhindert werden können und somit der Schallpegel eines anfliegenden Luftfahrzeugs deutlich reduziert werden kann. In einer Entfernung von zehn bis 17 Kilometern vom Flughafen sollen es nach Angaben der Lufthansa bis zu vier Dezibel sein. Was einmal wieder bestätigt, dass die unmittelbaren Anwohner eines Flughafens nur in geringem Maße von den lärmreduzierenden Innovationen profitieren.

Dennoch hat sich die Lufthansa im Rahmen der hessischen „Allianz für mehr Lärmschutz“ verpflichtet, ihre 157 Flugzeuge umfassende Airbusmittelstreckenflotte mit diesen Wir-

belgeneratoren auszurüsten. Das Umrüstprogramm wurde im November 2014 begonnen und nun erklärte die Lufthansapressestelle, dass Ende Juni dass 100. Flugzeug der A320-Familie entsprechend umgerüstet wurde. „Tue Gutes und rede darüber“! Werksneue Flugzeuge werden übrigens seit Anfang 2014 bereits mit diesen Wirbelgeneratoren an die Lufthansa ausgeliefert.

### Maßnahmen für die MD-11F

Dummerweise werden Flughäfen nicht nur von der Airbusflotte der Lufthansa angefliegen, sondern eben auch von anderen Flugzeugen. Und von anderen Fluggesellschaften, die ihre Airbusse aus unterschiedlichen Gründen (noch) nicht mit diesen Wirbelgeneratoren ausgerüstet haben. So bleibt der Lärmschutz weiter auf der Tagesordnung und die Reduzierung des Fluglärms wird weiterhin eine Herausforderung für die Flugzeughersteller und die Betreiber darstellen. Auch wenn die „Fuel-to-Noise-Converter“ sich schon lange nicht mehr an den Flughäfen blicken lassen. Zumindest nicht an den europäischen. Wobei es sehr wahrscheinlich am sinnvollsten ist, den Lärm an der Quelle und nicht mit irgendwelchen Flugverfahren zu bekämpfen.

Die MD-11, die weltweit nur noch in der Frachtversion betrieben wird, gehört zweifelsohne zu den etwas älteren und damit zu den etwas lautereren Flugzeugen. Und eigentlich steht das Flugzeug schon seit längerem auf der roten Liste der aussterbenden Spezies. So verwundert es etwas, dass Lufthansa Cargo nun ein Programm gestartet hat, mit welchem der Lärm ihrer MD-11F reduziert werden soll. Und setzt sinnvollerweise dort an, wo der Lärm entsteht – im Triebwerk.

Die MD-11F von Lufthansa Cargo sind mit CF6-80C2-Triebwerken von General Electric ausgerüstet. In den Triebwerkseinläufen befinden sich sogenannte „Acoustic Panels“, die wiederum als bedeutende Lärmquelle identifiziert wurden. Und diesen möchte man nun im Rahmen des vom

✈ ✈ AIRPLANES



# AIRPLANES

Bundeswirtschaftsministerium geförderten Projekts MODAL (Modelle und Daten zur Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen im Luftverkehr) an den Kragen gehen. Mit von der Partie sind die Lufthansa und das DLR.

Um allen Triebwerksspezialisten, die zufällig diesen Beitrag lesen sollten, nicht zum verstärkten Kopfschütteln zu verleiten oder sie gar zum Wahnsinn zu treiben, sei es erlaubt, die Ausführungen von Dr. Gerd Saueressig, Projektleiter auf Seiten der Lufthansa Technik, wörtlich wiederzugeben: „Bei unveränderten Panels herrscht entlang der Panel-Oberfläche ein anderer Schallwiderstand als an den Stoßstellen zwischen zwei Panels (insgesamt 6 Panel formen einen Kreis). Dieser wechselnde Schallwiderstand führt dazu, dass ein großer Teil der Schallenergie, von nicht ausbreitungsfähigen Schwingungen in ausbreitungsfähigen Schwingungen umverteilt wird, die aus dem Triebwerk nach vorne abstrahlen. Die modifizierten Panels bilden dagegen eine schallharte, homogene Oberfläche (Hard Wall) mit einem gleichmäßigen Schallwiderstand, so dass o.g. Effekt unterdrückt wird. So wird das nach vorne gerichtete Triebwerksgeräusch mit den modifizierten Hard Wall Acoustic Panels reduziert.“

Das hört sich ganz gut an. Doch bekanntlich muss sich alle Theorie auch in der Praxis erweisen. Oder wie unsere britischen Nachbarn sagen: „The proof of the pudding is in the eating.“ Deshalb hat die Lufthansa in Zusammenarbeit mit dem DLR Untersuchungen am Triebwerksprüfstand der Lufthansa Technik in Hamburg durchgeführt. Die Ergebnisse waren positiv, so dass Ende Juni diese Triebwerksmodifikation in der Praxis, sprich am Flugzeug verifiziert werden sollte. Am Flughafen Magdeburg-Cochstedt wurden mit zwei MD-11F entsprechende Messflüge durchgeführt. Darüber hinaus wird auch der Frage nachgegangen, ob durch eine Abdeckung von Hohlräumen am Fahrwerk eine weitere Lärmreduzierung erzielt werden kann.

Die Tests sind, so teilte der Pressesprecher von Lufthansa Cargo, Michael Göntgens, mit, erfolgreich verlaufen. Nun werden die Messergebnisse ausgewertet. Danach wird sich zeigen, ob die gewonnenen Daten ausreichen, um damit eine Zulassung für eine Modifikation der CF6-80C2-Triebwerke

zu erreichen. Wie groß die Lärmreduzierung durch die „Hard Wall Acoustic Panels“ sein wird, kann jedoch noch nicht gesagt werden. „Eine seriöse Schätzung der Größe dieses Effekts ist nicht möglich. Es gibt kein Modell, das die Geräusche eines Triebwerks (Flugzeugs) mit der erforderlichen Realitätsnähe so berechnen könnte, dass wir daraus einen Zielwert abschätzen könnten“, erklärte Dr. Saueressig.

## MD-11F for ever?

Das Erstaunliche an diesen Maßnahmen ist weniger, dass sich die Lufthansa aktiv für eine Verringerung des Fluglärms einsetzt. Das ist sie sich als eine der führenden Fluggesellschaften der Welt einfach schuldig. Das Erstaunliche ist, dass sie sich Gedanken macht, wie die Lärmemissionen der MD-11F reduziert werden können. Denn schließlich ist die MD-11 ja schon ein „altes“ Flugzeug; ihren Erstflug führte sie bereits im Januar 1990 durch. Und ihren Nachfolger, die B777F, hat Lufthansa Cargo schon in ihre Flotte aufgenommen. Weshalb sollte sie deshalb noch Modifikationen an einem Flugzeug vornehmen, das früher oder später aufs Altenteil geschoben wird?

So kann die Entwicklung der „Hard Wall Acoustic Panels“ und der Aufwand, diese zertifizieren zu lassen, nur einen Schluss zulassen: Lufthansa Cargo hat gar nicht vor, die MD-11F in absehbarer Zeit auszumustern. Und so bestätigt Lufthansa Cargo Pressesprecher Michael Göntgens denn auch, dass die MD-11F „noch auf Jahre ein wesentlicher Bestandteil unserer Flotte sein“ wird. Denn die Maschinen der Lufthansa Cargo sind die jüngsten Exemplare dieses Flugzeugmusters und das Management ist mit der Leistung und Effizienz der Flugzeuge sehr zufrieden. Und es gibt noch einen weiteren Grund, weshalb Lufthansa Cargo noch für ein paar Jahre auf den Dreistrahler setzt. Zwar befinden sich inzwischen fünf B777F in der Flotte. Aber sie haben eben auch ihren Preis. Der Listenpreis von 270 Mio. US\$ stellt, auch wenn der Lufthansa sicherlich ein Rabatt eingeräumt wird, doch eine gewaltige Investitionssumme dar. Und die muss erst einmal verdient werden.

MD-11F for ever, also? Das wohl nicht. Aber der Dreistrahler wird noch für einige Jahre auf den großen (Fracht)Flughäfen der Welt zu sehen sein.

→ Weniger Lärm durch „Hard Wall Acoustic Panels“ – MD-11F bei Tests in Cochstedt.  
Photo: Lufthansa Cargo



## Französische Fluglotsen

# Ryanair lanciert Petition gegen Streiks

Ryanair hat genug von Streiks – und erhofft sich nun Hilfe von den EU-Bürgern. Die Billigairline hat im Internet eine Petition lanciert, die ein Streikverbot für Fluglotsen fordert.



«Keep Europe's Skies Open»: So präsentiert Ryanair die Petition.

Ryanair hat genug von Verspätungen, zumindest von einer Art von Verspätungen. Das zeigt sich in einer neuen Aktion der Iren. Wie die britische Zeitung Guardian berichtet, hat Ryanair eine Online-Petition lanciert, in der sie fordert, Streiks von Fluglotsen zu verbieten.

Hintergrund der Petition war der geplante Streik der französischen Lotsen. Sie wollten eigentlich am Donnerstag (2. Juli) in einen 48-stündigen Ausstand treten. Dazu kam es zwar nicht, nachdem die Gewerkschaften mit der Gegenseite eine neue Verhandlungsgrundlage geschaffen hatte. Ryanair will die Pläne dennoch durchsetzen.

### Ziel sind eine Million Unterschriften

«Es ist inakzeptabel, dass die Reisepläne Europas Urlaubern immer wieder durchkreuzt werden, weil eine Gruppe Arbeitnehmer den Streik nicht als letzten Ausweg sondern als erste Wahl nutzt», kommentiert Ryanair-Marketingchef Kenny Jacobs die Petition. «Wenn die EU in der Sache nicht auf Airlines hört, dann vielleicht auf ihre Bürger», fügt er an. Für Fluglotsen, so die Argumentation von Ryanair, sollte das gleiche gelten wie für das Militär: Kein Streik erlaubt. In den USA sei das immerhin auch so.

Wenn man eine Million Unterschriften gesammelt habe, wolle man die Petition der Kommission vorlegen, heißt es von Ryanair. Wie viele Signaturen es bereits gibt, ist auf der entsprechenden Webseite nicht ersichtlich.

Mit freundlicher Genehmigung von Aerotelegraph

## Nachwuchsmangel

# Den USA gehen die Fluglotsen aus

Der Luftverkehr in den Vereinigten Staaten wächst und wächst. Das stellt die Luftsicherung des Landes schon bald vor Probleme. Es fehlt an Nachwuchs.



Kontrollturm in New York JFK: Es gibt zu wenig Nachwuchs.

Gerade in einem Land wie den USA hat der Luftverkehr vieles geändert. Dauerte es früher Tage, von der West- an die Ostküste zu reisen, kann man die Strecke mit dem Flugzeug heute in

wenigen Stunden zurücklegen. Mehr als 87'000 kommerzielle Flüge pro Tag heben denn auch in den Vereinigten Staaten inzwischen ab. Und sämtliche Prognosen gehen davon aus, dass diese Zahl weiter steigen darf. Doch wenn das ohne Probleme so weitergehen soll, dann muss sich bei der Behörde Federal Aviation Administration etwas ändern. Laut Medienberichten steht der Flugsicherung ein akuter Mangel an Fluglotsen bevor. Tausend pro Jahr muss die Behörde in den kommenden zehn Jahren einstellen, wenn sie dem Passagierwachstum gerecht werden will. Doch die Bewerberzahlen – oder eher die Zahlen der Bewerber, welche die schwierigen Einstellungstests bestehen – decken sich nicht mit dem Bedarf.

### WERBUNG

#### US-Fluglotsen: Rente ab 56

Ein Grund für den plötzlichen Mangel ist auch das Rentenalter. Bei den Lotsen ist das vorgeschriebene Alter für die Pensionierung 56. In den kommenden Jahren folgt daher eine regelrechte Rentenwelle, berichtet der Fernsehsender CNBC. Die FAA begann deswegen bereits, die Einstellungsbedingungen anzupassen. Doch das wiederum besorgt viele Passagiere, weil sie sich nicht mehr so gut aufgehoben fühlen.

Mit freundlicher Genehmigung von Aerotelegraph





## PRESSEMITTEILUNG

# Einzigartiges Treffen der Luftfahrt-Legenden

**Spektakuläres zum 10-jährigen Jubiläum der „scalaria air challenge“: Erstmals kamen drei absolute Ausnahme-Flugzeuge an den Wolfgangsee und Red Bull Air Race World Champions führten eine Flying Opera vor.**

**St. Wolfgang, 21. Juli 2015** – Darauf hatten Flugbegeisterte aus der ganzen Welt gewartet: Unter dem Motto „Living Legends of Aviation“ schwebten bei der diesjährigen „scalaria air challenge“ zwei historische Flugzeuge ein, die als echte Raritäten aus der Frühzeit der Passagier-Luftfahrt gelten. Vom 16. bis 19. Juli 2015 ließen sie die Herzen von Profi- und Freizeitpiloten höher schlagen.

Zum ersten Mal war die „Lockheed Breitling Super Constellation“ dabei. Sie galt in den fünfziger Jahren als das Nonplus-ultra im Langstreckenverkehr. Ein himmlischer Hauch von Luxus umwehte sie damals, wenn sie Hollywood Stars und deutsche Filmschauspieler über den Atlantik transportierte. Liebevoll „Super-Connie“ genannt, war das viermotorige Propellerflugzeug eine Revolution am Himmel. Heute gibt es nur noch zwei flugfähige Exemplare weltweit.

### Wo sich Flügel und Wasser verbinden

Auch die einzige noch fliegende DO-24 kam bei der scalaria air challenge zum Einsatz. Die „Flying Queen“ der Wasserflugzeuge umrundete vor wenigen Jahren den Erdball als sie Iren Dornier, der Enkel des Flugzeugpioniers Claude Dornier, aus dem Museum holte und wieder flott machte.



### Adrenalin und Akrobatik

Wie immer standen bei der Veranstaltung des Eventanlage scalaria, die in den vergangenen Jahren bereits jeweils über 40.000 Zuschauer begeisterte, auch Adrenalin und Akrobatik im Mittelpunkt. Die Jet-Kunstflugformation Baltic Bees aus Lettland hatte sich für das Jubiläums-Event ein fliegerisches Highlight einfallen lassen und eine noch anspruchsvollere Flugroute über den See und quer durch die Bergeinschnitte geplant. Sie vollführte diesmal sogar mit sechs L-39 Jets ihre Kunststücke, was im engen Tal eine besondere Herausforderung für Pilot und Maschine bedeutete.

Beim Swoop-Style stürzten sich die weltweit zwölf besten Fallschirmspringer mit bis zu 120 km/h in den Wolfgangsee, um dort einen Parcours zu „durchswoopen“. Sie berühren dabei mit den Füßen das Wasser und lenken Ihren Flug mit kleinen wendigen Spezialfallschirmen, um im Anschluss auf einer winzigen Insel zu landen.

Hoch in die Luft brachte sie der Stratosphären-Held Felix Baumgartner, der als Helikopter-Pilot zur „scalaria air challenge“ zurückkehrte.

### Musik (f)liegt in der Luft

Der malerische Wolfgangsee bei Salzburg war die ideale Bühne für die Symbiose von atemberaubendem Kunstflug, effektvoller Lightshow und Musikgenuss vom Feinsten. Der Red Bull Air Race World Champion Hannes Arch – gestärkt durch den Sieg beim letzten Red Bull Air Race – freute sich besonders mit seinem kanadischen Kollegen und Amerika Meister Pete McLeod eine LED Kunstflug Performance mit Pyro Effekten und Lichtspielen in den Himmel zu zaubern. Die Flying Opera ist weltweit zu einer der Synonyme für die neue Interpretation einer fliegerischen Inszenierung geworden. Die Kombination aus Musik, Artistik und abgestimmten Flugbewegungen rücken die Art wie man Flugshows darbringen kann, in ein ganz neues Licht.

In den letzten Jahren ist am Wolfgangsee einiges passiert: nicht zuletzt die kraftvollen Einlagen von Helikopter Weltmeister Blacky Schwarz und die fein abgestimmten Flugmanöver von Chefpilot Fläche Raimund Riedmann in der P-38 und Eric Goujon von den Flying Bulls.

# Mit Laserpointer auf Hubschrauber gezielt

Wegen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr muss sich ein 47 Jahre alter Mann aus Eschersheim verantworten: Er steht unter Verdacht, am Donnerstagabend einen Polizeihubschrauber mit einem Laserpointer angestrahlt zu haben. Der Helikopter war zur Suche eines vermissten Altersheimbewohners eingesetzt worden. Mit den Aufzeichnungen des Flugs und der Hilfe von Beamten am Boden konnte der mutmaßliche Täter ermittelt werden, den den grünen Laserstrahl minutenlang auf den Hubschrauber gerichtet hatte. Laut Polizei hat er dadurch die Besatzung „massiv geblendet und erheblich gefährdet“.

ZOS.



## REDAKTIONS-SCHLUSS

Ausgabe 5/2015  
20. September 2015

## IMPRESSUM

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

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

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

**Verantwortlich für den Inhalt:**  
GdF-Vorstand

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

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

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**  
Matthias Maas, Jan Janocha,  
Axel Dannenberg, Jörg Biermann,  
Joachim Nolte, Alexander  
Schwassmann, Oliver Wessollek,  
Roman Schütz, Jonathan Boetig,  
Andreas Schmelzer, Thorsten Wehe,  
Mirja Nicolaus, Thomas Williges,  
Werner Fischbach, Harry Helbig,  
Emmi Enneper, Achim Krüger,  
Frank Schuchardt, Gerrit Griem,  
Rainer Bexten, Michael Stappen,  
Stefan Sonnenberg, Christiane  
Fleischer, Petra Reinecke,  
Mike Dörner, Manuel Hedermann

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

**Cover:** Thomas Williges

**U4:** Thomas Williges

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

**Druck:**  
ColorDruck Solutions GmbH  
Gutenbergstraße 4  
69181 Leimen

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

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

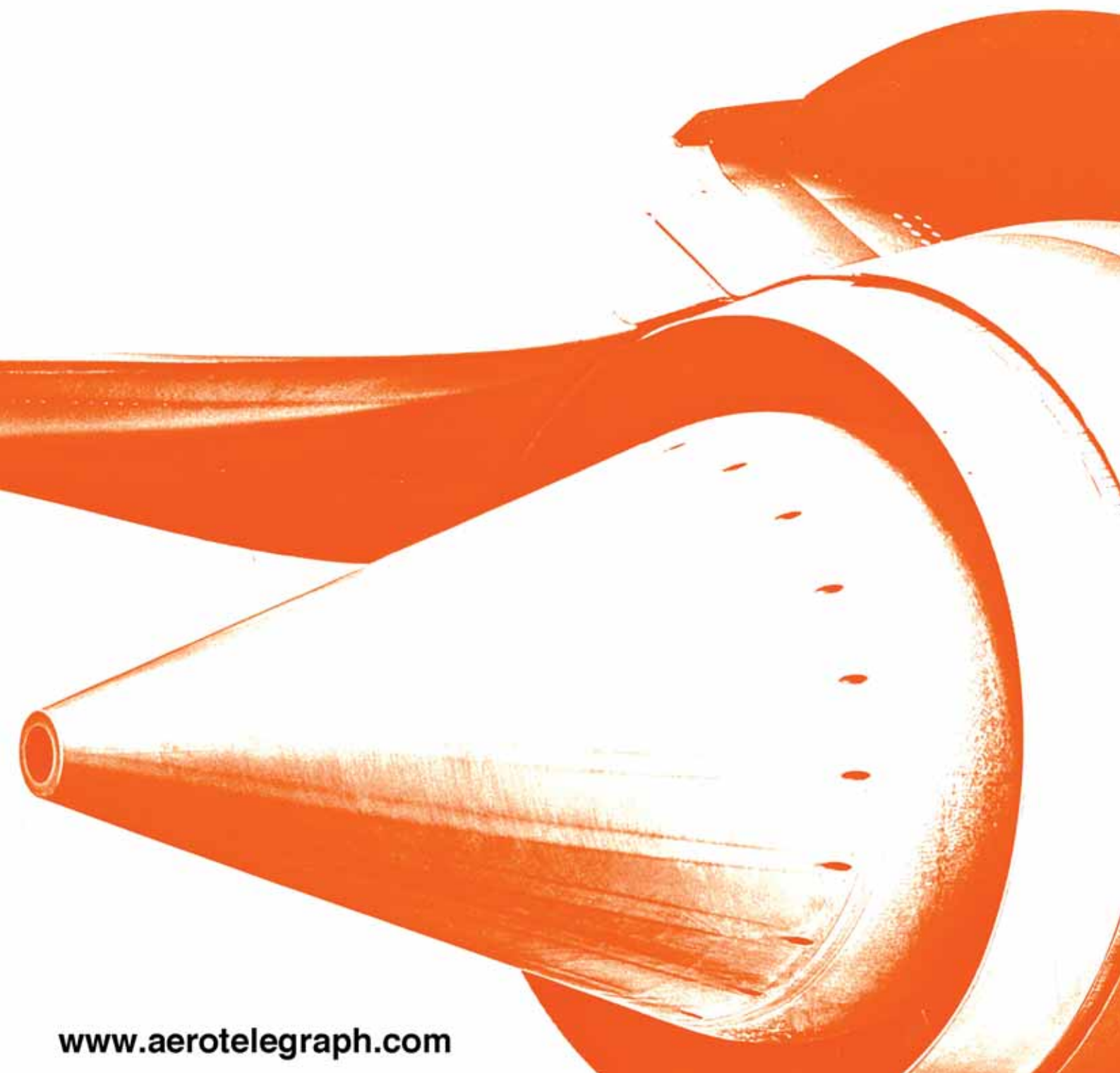
© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei GdF „der flugleiter“. Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit dem Herausgeber – gestattet. Belegexemplar erbeten.

ISSN 0015-4563



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

**aero<sup>®</sup>**  
**TELEGRAPH.**



[www.aerotelegraph.com](http://www.aerotelegraph.com)

