


# der flugleiter



 **Prof. Dr. Michael Hann**  
Guter Start in Berlin

 **Fluglärm in Frankfurt**  
Gibt es eine Lösung?

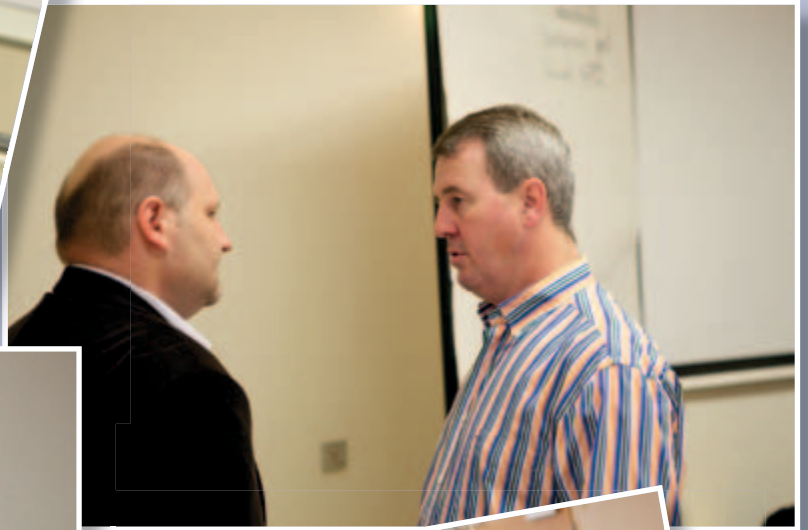
 **PAN – PAN – PAN**  
Das Dilemma mit den Pressestellen

 **Emirates und Co.**  
„Böse Buben“ vom Golf?



Sebastian Horn

*„Bundesdelegiertenkonferenz“  
Berlin 2012 mit besonderen Ereignissen*



# INHALT



8



16

Zum Ersten, zum Zweiten,  
und zum Dritten?



33



56

Emirates und Co. –  
die „bösen Buben“ vom Golf?

- Editorial**
- 04 | von Michael Schäfer
- GDF Intern**
- 06 | Eine kleine Nachlese
- 08 | Berlin, Berlin – Aufbruch statt Abbruch – verzögerte Beschlusslage
- Presse & PR**
- 12 | Neues von Presse und Kommunikation
- 13 | GdF – Termine
- Recht**
- 14 | Mit dem Kopf gegen die Wand
- 18 | Gothaer Versicherung
- 20 | Vorsorge
- Apron MUC**
- 16 | Zum Ersten, zum Zweiten, und zum Dritten?
- Grassroute Cuttings**
- 21 | Deutsche Flughafendramen und die Arroganz der Mächtigen
- Satire**
- 24 | ACHTUNG ! ----- Satire (...oder etwa doch nicht ???) !!! „...drei über Parl!“
- ATC USA**
- 26 | FAA – Sicherheitsprogramm in der Kritik
- Ehemalige**
- 30 | Was macht eigentlich... Wolfgang Duda?
- DFS**
- 32 | DFS-Tarifkommission
- FRA-Aktuell**
- 33 | Lärmschutzmaßnahmen am Flughafen Frankfurt
- ATC**
- 45 | CPDLC – eine Erklärung
- Für Sie gelesen**
- 46 | Airport – Hahn will gegen Aufsichtsratsmitglied vorgehen
- 47 | UK NATS upgrades London Terminal Control area with well-proven and reliable information system
- 48 | Accident: Ryanair B738 and American B763 at Barcelona on Apr 14<sup>th</sup> 2011, both aircraft departed despite ground collision and passenger complaints
- 50 | Ryanair bedroht spanischen Pilotenverband
- 51 | **Joe's Corner**
- Safety**
- 52 | Eine PAN – Dringlichkeitsmeldung und das Dilemma der bzw. mit den Pressestellen
- 55 | GUT GENUG!?
- Airlines**
- 56 | Emirates und Co. – die „bösen Buben“ vom Golf?
- 60 | Emirates and Qantas Announce Major Global Aviation Partnership
- 61 | Aerolíneas Argentinas tritt SkyTeam bei
- 61 | Emirates feiert 25-jähriges Bestehen in Deutschland
- 62 | JET Airways India
- 62 | Condor hat neuen Partner in Thailand gefunden
- 63 | ANA vor großem Ausbau des Angebots
- Airplanes**
- 64 | Vor 20 Jahren – Abschied von der B727
- 65 | Ihre Majestät im Dienst
- 68 | Die Letzte ihrer Art
- 69 | Lufthansa Technik stattet weltweit erste Boeing 747-8 für einen Privatkunden aus
- Airports**
- 70 | Jetzt auch Tegel
- 71 | Warschau: Zweiter Hauptstadt-Flughafen eröffnet
- 72 | **Bücherboard**
- 74 | **Last Call**



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

Wegen eines Formfehlers bei den Delegiertenwahlen haben die Anwesenden der Bundesdelegiertenkonferenz am 21. und 22.9. in Berlin entschieden, aus Gründen der Rechtssicherheit die „BunDelKonf“ abzubrechen und die gewonnene Zeit für Berichte, Diskussionen und eine allgemeine Aussprache zu nutzen. Diese Entscheidung hat keinerlei Auswirkungen auf die Handlungsfähigkeit des Bundesvorstandes.

Die Delegiertenwahl wird unverzüglich neu eingeleitet, mit dem Ziel, im Frühjahr 2013 eine außerordentliche Bundesdelegiertenkonferenz durchzuführen, um die verschobenen Vorstandswahlen und Beschlussfassungen nachzuholen.

Unter anderem wurden in Berlin die Themen der juristischen Auseinandersetzungen und der FABEC-Entwicklung erörtert. Nachfolgend die wesentlichen Sachzusammenhänge.

In den zwei erstinstanzlichen Schadensersatzverfahren hat das Arbeitsgericht Frankfurt jeweils zu Gunsten der GdF entschieden und die Klagen zurückgewiesen. Hierbei ging es um den Unterstützungsstreik am Tower Stuttgart im Frühjahr 2009 und den angekündigten, aber nicht durchgeführten Streik bei der DFS im Sommer letzten Jahres.

Die Klage auf Schadensersatz für die Auswirkungen der Tarifeskala­tion FRAPORT ist inzwischen eingegangen, aber noch nicht zur Verhandlung durch das Arbeitsgericht Frankfurt terminiert. Dieser Klage hat sich auch die DFS angeschlossen. Hierbei geht es den Klägerinnen einerseits darum, die GdF wirtschaftlich zu schädigen und andererseits alle Klein- und Spartengewerkschaft in ihren verfassungsmäßig geschützten Rechten mindestens zu beschneiden, besser dieser Rechte zu berauben und die politischen Entscheidungsträger zu zwingen, dies gesetzlich umzusetzen.

Dass die DFS, in der rechtlichen Auseinandersetzung der angekündigten aber nicht durchgeführten Streiks bei der DFS, nunmehr allen Bundesvorständen, allen Tarifkommissionsmitgliedern und dem Verhandlungsführer der GdF den Streit verkündet hat, beweist, dass die DFS die Signalwirkung, die-

ser Maßnahme an die Mitarbeiter nicht bedacht und die dadurch entstandene erhebliche Belastung für anstehende Gespräche und Verhandlungen, aber auch für die neue Geschäftsführung, völlig missachtet hat.

Zur Belastung und Anlass zur Sorge werden auch immer mehr die Entscheidungen zur FABEC-Entwicklung. Am 5. Juli 2012 trafen sich die sechs Generaldirektoren Zivilluftfahrt der am FABEC beteiligten Staaten sowie der Generaldirektor von EUROCONTROL in Leuven, um die Ergebnisse einer Studie zur institutionellen Ausgestaltung des UAC Maastricht zu diskutieren. Eine möglicherweise wegweisende Vorentscheidung für die Vorgehensweise im FABEC. Die sechs DGCA's haben beschlossen, dass bezüglich der künftigen institutionellen Ausgestaltung von Maastricht UAC (MUAC) die Einrichtung einer „International Public Cooperation“ außerhalb von EUROCONTROL in Eigentum und unter Führung der Staaten favorisiert wird und weiter untersucht werden soll. Weiter heißt es in der Leuven Erklärung:

„DGs commit to create a single FABEC upper airspace where the FABEC-Airspace can be implemented“

Ein gefährlicher und zugleich belastender Hinweis auf einen fachlich falschen, aber politischen Kompromiss. Denn bisher konnten u. a. im Zusammenwirken der betrieblichen und finanziellen Ebenen für den gesamten FABEC-Luftraum (lower and upper) keine Fortschritte erzielt werden. Jeweilige finanzielle Nachteile, z. B. Verlegung von Airways, wurden von den betroffenen Staaten und Flugsicherungsorganisationen abgelehnt. In Kenntnis dieses „Stillstandes“ einen fachlich fraglichen aber politisch offensichtlich gewollten Kompromiss einzugehen, der nur dazu dient, der EU-Kommission einen FABEC Erfolg zu vermelden, wäre fatal. Sollte der gesamte obere FABEC-Luftraum zu einem neu zu gründenden Flugsicherungsanbieter verlagert werden, hätte dies schwerwiegende Folgen für die betroffenen Flugsicherungsorganisationen. Insbesondere die DSNA, die skyguide und die DFS wären in ihrem Bestand gefährdet. Den „cash cow“ oberen Luftraum für einen solchen Kompromiss abzugeben, hätte verheerende Folgen für den sich dann gleichzeitig verteuern den unteren Luftraum, für die Tower und alle Unterstützungsdienstleister. Das Grundprinzip – Flugsicherung aus einer Hand – für



den gesamten Luftraum zur sicheren und effizienten Verkehrsabwicklung, wäre nicht mehr gewährleistet.

Sofern man FABEC wirklich will, muss die nationale Brille abgenommen werden und man darf nicht, zur Befriedigung der EU-Kommission und der nationalen politischen Entscheidungsträger, mit einem faulen Kompromiss beginnen bzw. gar enden. Um den FABEC, im Sinne Single European Sky, fachlich verantwortlich voranzutreiben, bedarf es der Einbeziehung des gesamten Luftraumes. Nur so lassen sich nachhaltig betriebliche Vorteile erzielen. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Umstände und Herausforderungen sollten die politisch Verantwortlichen die MARC-Position des „Single FABEC ANSP“ für den gesamten FABEC-Luftraum aufgreifen und in ihrer Entscheidungsfindung berücksichtigen.

Bedanken möchte ich mich für die offene und konstruktive Diskussion während der Veranstaltung in Berlin. Am Ende der Konferenz wurde eine überaus positive Aufbruchsstimmung für ein solidarisches Miteinander zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen auf- und wahrgenommen.

Bedanken möchte ich mich auch bei der Geschäftsführung der DFS, insbesondere Dieter Kaden und Ralph Riedle, die 20 bzw. 17 Jahre als Geschäftsführer Verantwortung für die DFS getragen haben. Ende 2012 geht eine Ära zu Ende. Leider verbleibt sehr oft in solchen Momenten der Konflikt, gerade der in den vergangenen Monaten, vermehrt im Gedächtnis und die gemeinsam errungenen Erfolge treten verschwommen in den Hintergrund. Vergessen wir aber bitte nicht, dass Dieter

Kaden und Ralph Riedle den Weg der DFS zu einem erfolgreichen Unternehmen maßgeblich gestaltet haben. Angefangen von der Umsetzung der Organisationsprivatisierung haben wir gemeinsam schwierige Situationen überstanden, beispielhafte Sozialbedingungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vereinbart und auch gemeinsame Erfolge erkämpft.

Ich wünsche der ausscheidenden Geschäftsführung, allen Mitgliedern, Kolleginnen und Kollegen sowie allen Lesern

**Gute Gesundheit, begleitet von viel Glück und Lebensfreude**

Herzlichst  
Michael Schäfer

Herzlichst  
Michael Schäfer



# EDITORIAL

# Eine kleine Nachlese



von Markus Siebers  
(Ex-Mitglied des Vorstands TK und Recht)

Es ist schwieriger, als die meisten vermutlich annehmen, Abschied von einem Amt zu nehmen, in das man in den letzten knapp zehn Jahren extrem viel Kraft investiert hat. Es ist keinesfalls die „Befreiung“, die ich mir ausgemalt habe, denn im Moment paart sich die Vorfreude auf deutlich mehr Privatleben leider mit der Sorge um den inneren Zustand unserer Gewerkschaft.

Zunächst möchte ich mich aber ein klein wenig dem Erreichten widmen, ohne es zu sehr ausufern zu lassen. Die Arbeit begann noch bevor die ersten Verträge im November 2004 unterzeichnet werden konnten. Die Anfeindungen seitens der Geschäftsführung und der Versuch, die Vorstände und aktiven Mitstreiter einzuschüchtern, zerrte massiv am Nervenkostüm der einzelnen Betroffenen. Wie wir gerade erleben, findet dies wohl seine Fortsetzung auch anno 2012 in Form der Bedrohung der Tarifkommission und der Vorstände – ein Abschiedsgeschenk der Geschäftsführung, die damit nur unterstreicht, dass es überfällig war, diese Personen nicht nur in Frage zu stellen, sondern dafür zu sorgen, dass sie ihrer Ämter enthoben wurden.

Lassen wir diese Probleme aber außer Acht, ist eines festzustellen: Die Geschichte der GdF und ihrer Tarifabteilung ist eindeutig eine Erfolgsgeschichte. Es wäre nicht richtig, einzelne Bausteine der Tariffbewegungen herauszuheben, auch wenn die Sicherung der betrieblichen Altersversorgung, die Übergangsvorsorgungen, die Errungenschaften des Belastungsausgleiches und auch der letztthin ausgelaufene Rationalisierungsschutz, schon besondere Meilensteine in der Tarifarbeit darstellen. Auch die überdurchschnittlichen Anpassungen der Vergütung sind ein großer Erfolg der letzten Jahre. Die geleistete Arbeit im Bereich der Regionalflughäfen, wo wir heute an 14 Flughäfen die Standards setzen und eine Vergleichbarkeit der Arbeitsbedingungen und Vergütung erreicht haben, ist ebenso gelungen wie die eigenen Tarifverträge im Bereich der Vorfeldkontrolle.

Insgesamt sind wir aber auch einen Weg gegangen, der in vielen Bereichen Dinge komplizierter gemacht hat. Dies natürlich stets aus dem Wunsch und der Motivation heraus, möglichst gerecht zu handeln. Ich glaube heute persönlich, dass wir hier an der ein oder anderen Stelle überzogen und bei den Mitgliedern eine falsche Anspruchs-, respektive Erwartungshaltung erzeugt haben. Wer nicht genauso behandelt wird wie derjenige mit den vermeintlich besten Konditionen fühlt sich, basierend auf dieser Erwartungshaltung, letztlich automatisch herabgesetzt und benachteiligt. Die

Redewendung vom „hinten runterfallen“ macht bedauerlicherweise trotz teils sensationeller Abschlüsse seit Jahren die Runde, was ich für einen Verlust von Augenmass halte. Wir müssen für die Zukunft auf den Boden der Tatsachen zurückkehren und versuchen, die Dinge ein Stück einfacher zu gestalten, auch wenn wir dafür ein wenig der vermeintlichen Gerechtigkeit aufgeben. Wir dürfen uns eben nicht dem Geschrei der ständig Unzufriedenen ergeben, sondern sollten, im Gegenteil, versuchen die „Zufriedenen“ zu aktivieren, und uns vom Gefühl des Getriebenseins allmählich allmählich distanzieren. Tarifarbeit sollte möglichst berechenbar und stetig sein, niemals sprunghaft und unberechenbar. Ziele müssen mit Geduld verfolgt werden, und wenn sie nicht beim ersten Versuch erreicht werden können, dann eben beim zweiten oder dritten – die dazu notwendige Geduld und Zähigkeit müssen wir aufbringen, ohne uns seitens allzu Unzufriedener aus der Ruhe bringen zu lassen. Tarifarbeit bedeutet beharrlich an seinen Zielen festzuhalten, um sie Stück für Stück umzusetzen.

Die Stärke unserer Gewerkschaft, Arbeit fast ohne Ausnahme durch Mitglieder ehrenamtlich erledigen zu lassen wird – so meine persönliche Überzeugung – langsam aber durchaus deutlich spürbar, zu einer Schwäche. Es ist meines Erachtens an der Zeit, bestimmte Funktionen mit Menschen zu besetzen, die sich um nichts anderes mehr kümmern müssen und deshalb in der Lage sind, ihre ganze Aufmerksamkeit und Kraft ihrer – EINER! – Aufgabe zukommen zu lassen. Es steckt noch soviel Potential in dieser Gewerkschaft, wenn sie sich denn nur endlich aufmachen würde, tatsächlich eine echte Gewerkschaft zu werden.

Dazu gehört auch, dass die Kolleginnen und Kollegen in den „administrativen“ Bereichen endlich ihr eigene Vertretung innerhalb der GdF etablieren. Von den Errungenschaften zu profitieren und überdurchschnittliche Arbeitsbedingungen zu erhalten, erledigt sich nicht von alleine. Es ist an der Zeit, sich der Gewerkschaft aktiv anzuschließen und einen eigenen Fachbereich zu gründen, ansonsten werden die anderen Bereiche ihre Kraft und Macht naturgemäss in andere Richtungen lenken. Nur wer solidarisch ist, dem wird auch Solidarität zuteil.

**Zum Ende meines Beitrages möchte ich mich noch bei einigen Personen besonders bedanken.**

Dazu gehören Dirk Wendland, der immer ein Streiter in der Sache war und mich mit den liebevollen Worten „Du setzt dich erstmal dahin und hältst die Klappe“ in die Geheimnisse der Vorstandsarbeit einführte.

Unser Vorsitzender Michi, mit dem ich so manches Streitgespräch bis tief in die Nacht geführt habe, am Ende aber (fast) immer auch zu einer gemeinsamen Sichtweise gelangt bin – ein unermüdlicher Streiter für die Sache der GdF.

Die „Verwalterin der Kohle“, Gabi Dederke – Sie ist in all den Jahren – wie ein Fels in der Brandung – die Hüterin der Schatztruhe gewesen, und auch unter äußerem Druck niemals von der Vorstandslinie abgewichen.

David Schäfer, der Meister der einstweiligen Verfügungen und unverzichtbarer Partner in Tarifverhandlungen an Regionalflughäfen. Gemeinsam haben wir die „Provinz“ erbeben lassen.

Zu guter letzt danke ich von Herzen noch Dirk Vogelsang, denn ohne ihn würden wir in der GdF noch auf den sprichwörtlichen „Tarifbäumen“ sitzen. Ich habe unendlich viel von ihm gelernt, und wir alle haben von seinem Können profitiert.

Damit schlage ich den Bogen zum Anfang meines kleinen Re-sümees. Wir können uns nur selber schlagen! Dieser Spruch ist schon recht alt, trifft aber meines Erachtens mit geradezu eisiger Klar- und Wahrheit gerade heute direkt ins Mark unserer Gewerkschaft. Meiner Meinung nach sind wir gerade dabei, genau das zu tun: uns selbst zu schlagen, uns in persönlichen Eitelkeiten und internen Grabenkämpfen zu verzetteln, und damit unsere Kräfte nicht zu bündeln, sondern zu vergeuden und zu ermüden.

Ich bin an diesem Punkt – nicht wegen der Tarifarbeit und der teilweise immensen Arbeitsbelastung, die sie mit sich bringt – dafür hätte es Lösungsansätze geben können. Nicht aufgrund des Drucks seitens des Arbeitgebers oder der Verhandlungspartner. Müde haben mich die internen Kämpfe gemacht, das Aufkündigen einer integren Loyalität und Geschlossenheit für die Sache, für das Ressort, und zwar zu Gunsten persönlicher Eitelkeiten.

Wir alle müssen das für die Zukunft, für andere Protagonisten, mit unserer ganzen Kraft verhindern. Die einmalige Gelegenheit, das Privileg einer eigenen Gewerkschaft, welches wir genießen, darf nicht aus den o.g. persönlichen Interessen vor die Hunde gehen. Ich hoffe, dass die Bundesdelegiertenkonferenz – beim Erscheinen dieser Ausgabe des „flugleiter“ weise über die Zukunft der GdF entschieden hat.



## 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**

# Berlin, Berlin

## Aufbruch statt Abbruch – verzögerte Beschlusslage



von  
Hans Joachim  
Krüger

Die für dieses Jahr geplante Bundesdelegiertenkonferenz der GdF fand für die Delegierten im bereits bekannten Hotel am Spreebogen in Berlin statt. Bevor die Veranstaltung durch den Vorsitzenden, Michael Schäfer, eröffnet wurde, kursierten in der Lobby des Hotels bereits mehrere Gerüchte, ob die Einladung zur „Bundelkonf“ rechtmäßig und satzungskonform erfolgt sei. Vor dieser vielschichtigen Überprüfung und Feststellung der Beschlussfähigkeit wurde vom Vorsitzenden der Vorschlag ans Gremium herangetragen, die Abstimmung über Beschlüsse auszusetzen und sämtliche weitergehenden Punkte der Tagesordnung zwar zu diskutieren, aber ohne Beschlusslage auf eine neue außerordentlich einzuberufende Delegiertenkonferenz zu verschieben.

Die ebenfalls angesetzten Vorstandswahlen, in deren Vorfeld ebenfalls lang andauernde Diskussionen stattfanden, wurden somit ebenfalls vertagt. Das Gremium der GdF-Bundesdelegierten schloss sich dem Ansinnen des Vorsitzenden mit deutlicher Mehrheit an, die Delegiertenkonferenz ohne Beschlusslage und Wahlen ausklingen zu lassen. Daher galt der weitere Verlauf der Delegiertenversammlung als Infoveranstaltung. Dennoch soll und muss erwähnt werden, dass diese Entscheidung keinerlei Auswirkungen auf die Handlungsfähigkeit des Bundesvorstandes hat.

### Grußrede von Dr. Hann

Mit großem Interesse wurde der Auftritt und die Vorstellung des neuen Arbeitsdirektor und Geschäftsführer der DFS, Dr. Hann, erwartet. Herr Dr. Hann begeisterte mit seiner kurzen, aber sehr inhaltsreichen Vorstellung alle Anwesenden und mit seinen angeführten Schlagwörtern, „Entrechtlichung“,

„Simplifizierung“, „Sprechfähigkeit“ und „Konfliktfähigkeit“ sprach er nach deren Erläuterung so manch einem Delegierten aus der Seele. Auch das anschließende Frage- und Antwortspiel mit den GdF-Mitgliedern, mit zum Teil kritischen Fragen, meisterte der angehende Personalchef der DFS. Zwar war in vielen Antworten noch eine gewisse Art der Unverbindlichkeit zu erkennen, die aber durch seine bislang gerade einmal 15-tägige Arbeitszeit innerhalb der DFS verständlich erscheinen. Dennoch waren auch sehr kritische Untertöne über die bundeseigene Firma nicht zu überhören. Abschließend sei erwähnt, dass sowohl Dr. Hann wie auch die Mehrzahl der Delegierten diese Vorstellungsrunde als sehr aufschlussreich empfanden und einen Ausbau der zwischenfachlichen Kommunikation anstreben. Er kann und wird, so Dr. Hann, nicht „everybodys darling sein“ – ein offenes und vor allem richtiges Wort, das von allen Anwesenden nicht nur verstanden, sondern mit Applaus beurteilt wurde.

### Bericht des Bundesvorstandes

Der Bericht des Bundesvorstandes lag jedem Delegierten in gedruckter Form vor und kann bei Bedarf entweder über die Geschäftsstelle oder direkt bei einem der zahlreichen Delegierten nachgelesen werden. Die erweiterten Ausführungen des Vorsitzenden, Michael Schäfer sowie der anderen Vorstandsmitglieder, hielten sich zwar eng an die verteilte Vorlage, untermalten aber dennoch die eine oder andere Situation mit anschaulichen Fallbeispielen.

Photos: Lothar Gregor







Die Darstellung des Streikablaufes bei Fraport und das anschließende juristische Gerangel um Schadensersatz füllte ebenfalls einen breiten Rahmen. Dass sich die DFS dabei mit anderen Luftfahrtunternehmen vermutlich abgesprochen und der Schadensersatzklage zusätzlich eine so genannte „Streiterklärung“ angeschlossen, hat nicht nur bei den Mitarbeitern der DFS Unverständnis und Kopfschütteln hervorgebracht. Die Auswirkungen der Streiterklärung an die Mitglieder des GdF-Vorstandes sowie an die Mitglieder der DFS-Tarifkommission wurde vom anwesenden Rechtsanwalt Dirk Vogelsang sehr präzise dargestellt.

Die Tarifarbeit für den Bereich Vorfeld bezog sich hauptsächlich auf den Flughafen Fraport.

Dieser Tarifkonflikt wurde zwar zwischenzeitlich von der Gewerkschaft UFO getoppt, dennoch war der Tarifkonflikt in Frankfurt in aller Munde und sorgte für zahlreiche Schlagzeilen in Presse, Funk und Fernsehen. Ein weiteres Highlight der Öffentlichkeitsarbeit waren auch die Statements zur Eröffnung der 4. Bahn in Frankfurt. Mit einer Sonderbeilage im „flugleiter“ zu dieser Thematik und die damit verbundenen An- und Abflugrouten sowie die Diskussion über Lärmschutz und Nachtflugverbot benutzten viele Anwohner als sachliche Grundlage für Diskussion, Argumentation, Lob und Tadel. (Siehe auch die Sonderbeilage in diesem Heft, die Red.).

Die nationale, wie auch internationale politische Arbeit zeichnet sich erstrangig durch Lobbyarbeit aus. Die nationale politische Arbeit war von teils offenen, mehrheitlich jedoch „hinterhältigen“ Bemühungen gekennzeichnet, kleine Gewerkschaften in ihren Befugnissen einzuschränken. Die GdF war bei verschiedenen Anhörungen vertreten und wird im Zusammenschluss mit anderen Spartengewerkschaften (u.a. VC, UFO oder GdL) ein gemeinsames weiteres Vorgehen absprechen und planen.

FABEC ist die wohl international größte Baustelle. Auch hier ist die GdF mit einigen Kollegen bei der Umsetzung dabei und trägt mit ihrem Sachverstand zur Vollendung des Mammutprojektes bei.

Die zum Teil völlig unverständlichen, fernab jeglicher Sachkenntnis getroffenen Regulierungen der EU für die Flugsicherung sorgen weiterhin für Unmut. Sie sind nicht nur für die deutsche Flugsicherung untragbar und nicht vollziehbar. Somit ist ein Streit über die Umsetzung der geplanten Einsparungen und Kürzungen mit der DFS vorprogrammiert, und man darf gespannt sein, wie die fachlich überzogenen Forderungen der EU in Deutschland umgesetzt werden sollen. Dabei hinein spielen wahrscheinlich dann auch die anstehenden Vergütungstarifverhandlungen für den Bereich DFS. Hier darf man gespannt sein, mit welchen Forderungen und Angeboten zu rechnen ist und in wie weit hier Zugeständnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS abverlangt werden.

Recht intensiv wurde an der Tariffont gearbeitet. Das Ressort Tarif und Recht hat im vergangenen Jahr, wie erwartet, ein extrem kräftezehrendes, aber auch sehr erfolgreiches Jahr hinter sich gebracht. Das Team Vorstand, Verhandlungsführer und Tarifkommission hat die anstehenden Tarifverhandlungen mit Bravour gemeistert und für die GdF-Mitglieder vielerlei Verbesserungen gebracht. Für diesen Erfolg erhielten die Verhandlungsführer wie auch die Mitglieder der Tarifkommission anhaltenden Applaus.

Die organisatorische Entwicklung zeigt sich weiterhin erfreulich, die Anzahl der Mitglieder (zwischenzeitlich mehr als 3700) wächst weiterhin.

Die letzten Neumitglieder – Bereich DLH-OPS und Cargo – wurden an Hand eines Arbeitsablaufplanes im „flugleiter“ vorgestellt. Mit der Veräusserung der GdF-Immobilie in Neulsenburg wurde die Gewerkschaftsarbeit einzig und allein auf die Geschäftsstelle am Hauptbahnhof konzentriert. Der Bereich Technik ist somit ebenfalls in Frankfurt eingezogen und wird ebenfalls von dort verwaltet.

### Bericht aus den Fachbereichen

Die Vorsitzenden der Fachbereiche Technik und Betrieb, Dirk Wendland und Petra Reineke gaben eine fachliche Zusammenfassung ihrer direkten Arbeitsgebiete. Dirk Wendland



bezog sich auf seine Erfahrungen mit der Bundesaufsichtsbehörde (BAF). Als schwerfällig und unflexibel zeichnet sich diese Zusammenarbeit aus, stellenweise werden die teilweise sachlich vorgetragenen Problemlösungen von der BAF nicht hinreichend gewürdigt.

Petra Reineke wies auf den starken Mitgliederanwuchs im Fachbereich Betrieb hin. Gerade mit den Mitarbeitern der Vorfeldkontrolle wie auch den Lufthansa-Mitarbeitern von Lufthansa OPS/Cargo ist auch die Themenvielfalt angestiegen. Ein weiteres Highlight des abgelaufenen Jahres war die Eröffnung der 4. Bahn in Frankfurt und die damit verbundenen Sach- und Fachfragen.

### Tarifwesen – Statement von Dirk Vogelsang

Mit einem Statement über den Zustand der GdF brachte Dirk Vogelsang die anwesenden Mitglieder ganz offensichtlich zum Nachdenken über den tatsächlichen Zustand der GdF. Dirk Vogelsang stellte fest, dass die GdF wohl hart erarbeitete Alleinstellungsmerkmale erlangt hat und diese in verschiedenen Bereichen der Luftfahrt als Gefahr angesehen werden. Zentrale Baustellen wie z.B. der Manteltarifvertrag mit der DFS habe eine grundsätzliche Basis und dürfen als Grundlage der weiteren Verhandlungen stets angeführt werden. Aber gerade diese gesunde Grundlage einer Anzahl von Tarifverträgen lassen mehr und mehr Neid auf der einen Seite aufkommen, auf der anderen Seite sind die Erfolge der GdF auch an anderen Gruppen nicht vorbeigegangen.

Mit der Abschaffung der Vollkostendeckung und die Regulierung der EU steht die GdF jedoch nun einer Herausforderung ungeahnten Ausmaßes gegenüber.

Personelle und materielle Einschränkungen sind zu erwarten und stellen die Gewerkschaft vor völlig neue Aufgaben. Dass vor diesem Hintergrund ein Schwergewichte der Tarifgewerkschaftsarbeit, Markus Siebers zurückgetreten ist, wird für die zukünftigen Aufgaben den Stand der Gewerkschaft sicherlich erschweren.

Der, von Dirk Vogelsang angesprochene innere Zustand der GdF und die vermeintlich innere Zerrissenheit der GdF, bildete im Anschluss den Anlass für sehr bemerkenswerte und in Teilen auch sehr emotionale Auseinandersetzungen. Speziell die Beschlüsse rund um die Tarifkommission sorgten dabei für erheblichen Unmut innerhalb der TK und des Vorstands. Intern wurde über Gerüchte und Meinungen hinter der Hand getuschelt. Dies trug dazu bei, dass ebendiese Gerüchte und Meinungen eine gewisse Eigendynamik gewannen und zum Vertrauensverlust innerhalb der GdF beitrugen. Insofern war es schließlich begrüßenswert, dass die Tagesordnung der geplanten Delegiertenversammlung zusammengestrichen wurde und zum Abschluss der Veranstaltung eine Diskussion über das Miteinander stattfinden konnte. Die Aussprache über Positionen, Meinungen und Personen zog eine lange Rednerliste nach sich. Dass trotz der Erfolge der Gewerkschaft vermeintliche Grabenkriege, Gerüchte und Nachreden existieren, war für die Anwesenden teils schockierend und brachte viele Überlegungen über das zukünftige Miteinander mit sich. Es bleibt zu hoffen, dass diese sehr eindrucksvolle Diskussion wiederholt oder fortgeführt werden kann, um Meinungsverschiedenheiten relativ früh zu erkennen und so (erneut und wie einst vorhanden) eine große Gemeinschaft geschaffen werden kann.

### Rücktritt von Markus Siebers

Zum Abschluss der Veranstaltung erklärte Markus Siebers, Leiter Ressort „Tarif & Recht“, seinen Rücktritt von diesem Amt. Da dieser Rücktritt bereits vor einem Jahr, auf der Bundesdelegiertenversammlung 2011, von ihm angekündigt wurde, kam dieser Schritt sicherlich nicht überraschend. Eine Würdigung der Verdienste von Markus Siebers wird in der nächsten Ausgabe „der flugleiter“ 05/2012 erfolgen. Der Vorsitzende Michael Schäfer dankte dem scheidenden Leiter Tarif&Recht für sein überragendes Engagement zum Wohle der GdF und für alle Mitglieder der Gewerkschaft.





Photo: Lothar Gregor

## Fragen an Michael Schäfer (Vorsitzender der GdF)

### Redaktion:

*Herr Schäfer, die Bundesdelegiertenkonferenz 2012 der GdF in Berlin ist ohne Neuwahlen und weitergehende Beschlüsse zu Ende gegangen. Was waren die Gründe?*

### Schäfer:

Zunächst bin ich von dieser einzigartigen Entwicklung selbst sehr überrascht worden. Dennoch bleibt festzustellen, dass der Grund in der relativ neuen Wahlordnung unserer Gewerkschaft zu finden ist. Hier wurde eine Klausel übersehen oder überlesen. Um in der jetzigen Phase der Gewerkschaftspolitik sichere Beschlüsse und auch ein weiteres zuverlässiges Auftreten zu ermöglichen, haben wir beschlossen, keine Beschlüsse und auch keine Vorstandswahlen durchzuführen.

### Redaktion:

*Wie geht es weiter, und ist die GdF handlungsfähig?*

### Schäfer:

Die GdF war handlungsfähig und ist dies auch weiterhin. Die Vorstandswahlen werden in einer neuen, außerordentlichen Delegiertenversammlung nachgeholt. Die bisherigen Vor-

standsmitglieder, ausgenommen Markus Siebers, werden weiterhin in ihren Ämtern verbleiben und nach bestem Wissen und Gewissen ihre verantwortungsvollen Aufgaben ausführen.

### Redaktion:

*In welchem zeitlichen Rahmen kann eine außerordentliche Bundesdelegierten durchgeföhrt werden und wie sehen die Vorbereitungen aus?*

### Schäfer:

Wir werden umgehend mit der Vorbereitung für die außerordentliche Bundesdelegiertenversammlung beginnen und dementsprechend auch die Wahl der Delegierten sicherstellen. Allerdings sind gewisse Fristen und Termine zu beachten, und es muss alles satzungskonform über die Bühne gehen. Weitergehende Informationen werden über die Obleute an die Untergruppen verteilt und werden schlussendlich auch über das Medium „der flugleiter“ veröffentlicht. Wir werden versuchen, so schnell wie möglich einen Terminplan aufzustellen und diesen mit unseren Vertragspartnern abstimmen.

# Neues von Presse und Kommunikation

**Berichtszeitraum Juli – September**

## **Liebe Kolleginnen und Kollegen,**

die Urlaubszeit war angebrochen und so gibt es auch bei der GdF für den Monat Juli im Bereich Presse und Kommunikation nicht viel zu berichten.

Es fand sowohl eine Bundesvorstandssitzung, als auch eine gemeinsame Sitzung der Vorstände des FSBD, des FSTD und des Bundesvorstandes statt, bei denen ich aber leider urlaubsbedingt nicht teilnehmen konnte.

Am 16. August kam es dann endlich zu dem (zumindest von mir) lange erwarteten erstinstanzlichen Termin am Arbeitsgericht Frankfurt bezüglich der Schadensersatzforderungen über ca. 3,2 Mio., welche Lufthansa, Airberlin und Ryanair von der GdF einklagen möchten.

Schon Tage vorher kam es zu sehr vielen Presseanfragen bezüglich dieses Verfahrens, handelt es sich doch um Forderungen für zwar angekündigte, aber nicht durchgeführte Streiks, was sicherlich ein Novum in der deutschen Gewerkschaftsgeschichte ist.

Die Sache ging so aus, wie wir von der Gewerkschaft gehofft hatten. Die Klage wurde vollumfänglich zurückgewiesen und sämtliche Kosten den drei klagenden Airlines zugewiesen. Natürlich muss man sich darüber im klaren sein, dass die Kläger es damit nicht auf sich beruhen lassen werden und mit Sicherheit vor dem Landesarbeitsgericht Hessen in Berufung gehen werden. Sollten sie dort auch unterliegen, so haben sie ja schon in der ersten Verhandlungsrunde angedeutet, diese Sache bis vors Bundesarbeitsgericht Erfurt durchziehen zu wollen.

Dass es da primär nicht um das Geld geht, wird jedem klar sein. Man möchte wahrscheinlich einfach ein Exempel an einer kleinen, aber sehr erfolgreichen Gewerkschaft statuieren, um somit eine gewisse abschreckende Wirkung für eventuelle Arbeitsk Kampfmaßnahmen anderer Klein – und Spartengewerkschaften zu erreichen. Auch soll wohl der politische Druck durch die ständige öffentliche Präsenz erhöht werden, damit die Regierung die Wünsche der Arbeitgeber, die Tarifpluralität in Betrieben abzuschaffen oder zu begrenzen, nicht vergessen wird.

Darauf deutet ja auch inzwischen die, aufgrund des Fraport-Streiks vom Frühjahr, eingegangene 10-Millionen-Klage, eingereicht von Fraport, Lufthansa, Airberlin, der DFS und, sollte ich jemanden vergessen haben, anderen hin.

Dass die DFS gleichzeitig den Bundesvorständen und TK-Mitgliedern den „Streit erklärt“ mag ja rechtlich korrekt sein, aber sie wird niemanden einschüchtern und bringt uns im Moment nicht von dem von uns eingeschlagenen Weg ab.

Allerdings hatte ich gehofft, dass nachdem in Kürze neue Leute in Führungspositionen, sowohl bei der DFS als auch bei der GdF ernannt sind, ein neues und vertrauensvolles Miteinander als Sozialpartner auf Augenhöhe begonnen werden kann. Davon habe ich mich innerlich im Moment verabschiedet.

Ich, und viele meiner Kollegen, haben das Gefühl, dass die scheidende Geschäftsführung, oder wer auch immer in den Ebenen darunter und aus welchen Gründen auch immer, möglichst viel „verbrannte Erde“ hinterlassen möchte.

Wäre schön, wenn die neue Geschäftsführung dieses schnellstmöglich korrigieren könnte und auch möchte. Gesprächsbereitschaft unsererseits wird es dazu sicherlich geben.

Ich persönlich freue mich auf eine interessante Bundesdelegiertenkonferenz, bin sehr gespannt wie sich der neue Bundesvorstand zusammensetzt (dies wird ja bei Erscheinen des Berichtes schon passiert sein). (Warum es hier zu ganz anderen Ereignissen kam, erläutern wir in dieser Ausgabe ausführlich.) Ich werde Euch wie gewohnt zeitnah und hoffentlich zuverlässig über alles um und in der GdF berichten.

## **Bis dahin viele Grüße**

Matthias „Matze“ Maas  
Presse und Kommunikation

# GdF – Termine

## Oktober 2012

04. – 10.10.	D.A.CH. – Meeting	Österreich
11./12.10.	EU Aviation Summit	Limassol, Zypern
17.10.	FABEC Social Dialogue Committee	
17./18.10.	AG BAG/FDB	Frankfurt
19.10. – 21.10.	IFATCA Meeting	Belgrad
22.10.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
23.10.	Gemeinsame Vorstandssitzung	Frankfurt
24.10.	TK – Sitzung	Frankfurt
24./25.10.	Eurocontrol – Agency Advisory Body	Brüssel
25.10.	AG FIS	Frankfurt

## November 2012

13./14.11.	Marc – Meeting	Brüssel
13./14.11.	AG BAG/FDB	Frankfurt
19.11. – 30.11.	ICAO 12th Air Navigation Conference	Montreal
19.11.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
20.11.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
27.11.	FSTD – Vorstandssitzung	Langen
28./29.11.	TFDPS – Nutzerkonferenz der DFS	Langen

## Dezember 2012

12./13.12.	TK – Sitzung	Erding
18.12.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt
18.12.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
19.12.	Bundsvorstandssitzung	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



# Mit dem Kopf gegen die Wand

Airlines scheitern erneut mit Schadenersatzforderungen gegen die GdF  
 DFS behält sich Schadenersatz gegen TK- und Vorstandsmitglieder vor

von David Schäfer – Fachanwalt für Arbeitsrecht –  
 Weißmantel & Vogelsang – Bremen, Frankfurt

Die bemerkenswerte Allianz aus Lufthansa, Air Berlin und Ryanair ist in erster Instanz mit dem Versuch gescheitert, vermeintliche Schäden wegen eines Arbeitskampfes in der Flugsicherung von der GdF ersetzt zu bekommen. Diesmal betraf es die Ankündigungen von Streiks gegenüber der DFS am 02. und 08. August 2011, die bei den Klägerinnen zu Schäden in Höhe von ca. 3,5 Millionen Euro geführt haben sollen. Die Arbeitskämpfe hatten letztlich nicht stattgefunden, am Ende hat die DFS die Schlichtung angerufen.

Das Arbeitsgericht hat seine Klageabweisung überwiegend damit begründet, dass die Airlines von den angekündigten Arbeitsk Kampfmaßnahmen lediglich mittelbar betroffen gewesen seien. Die Zielrichtung des Streiks sei die Druckausübung auf den Tarifpartner DFS gewesen, die Fluggesellschaften seien zwar unausweichlich davon betroffen gewesen, jedoch nicht gezielt. Es seien im Verhältnis der Flugsicherung zu den Flugbetrieben keine Besonderheiten ersichtlich, die gegenüber den sonstigen Gepflogenheiten eine derartige Haftungserweiterung rechtfertigen könnten.

## Drittbetroffene können bisher keine Streikschäden geltend machen

Tatsächlich ist es so, dass die unmittelbar bestreikten Arbeitgeber wegen etwaiger rechtswidriger Arbeitsk Kampfmaßnahmen Unterlassung bzw. Schadenersatz von der Gewerkschaft verlangen können. Streikbetroffenen Dritten wurde ein solches Recht bislang jedoch noch nicht zuerkannt. Im Gegenteil hat etwa das LAG Hamm (29.10.2009, 8 SaGa 22/09) eine entsprechende Klage von Eltern gegen ver.dj wegen eines Streiks der Erzieher in einer Krippe aus diesem Grund zurückgewiesen.

Darüber hinaus hat das Arbeitsgericht auch in Frage gestellt, ob sich die Klägerinnen überhaupt auf einen vermeintlichen Verstoß der GdF gegen die Friedenspflicht berufen können. Die Friedenspflicht ergibt sich ohne weiteres aus dem Abschluss eines Tarifvertrages für die Dauer seiner Laufzeit. Sie betrifft jedoch grundsätzlich nur das Vertragsverhältnis der Tarifvertragspartner und ihrer Mitglieder untereinander. Eine darüber hinausgehende Schutzwirkung zugunsten Dritter vermochte das Gericht nicht zu erkennen – sie wäre auch eine gänzlich neue Rechtskonstruktion gewesen.



## Die Rechtsprechung des Arbeitsgerichts Frankfurt festigt sich

Das ist nicht das erste Urteil, in dem das Arbeitsgericht Frankfurt in diesem Sinne entscheidet. Aufmerksame Leser des „flugleiter“ werden sich an die entsprechende Auseinandersetzung zum Unterstützungsarbeitskampf der Lotsen in Stuttgart für den Streik in der Vorfeldkontrolle am Flughafen Stuttgart erinnern: Damals waren es zwar andere Wettbewerber der Lufthansa, die gemeinsam mit dieser zunächst die Unterlassung des Unterstützerstreiks, später Schadenersatz von der GdF beanspruchten. Schon im Eilverfahren hatte die 12. Kammer des Arbeitsgerichts (12 Ga 64/09, 05.05.2009) Zweifel an der Antragsbefugnis der Fluggesellschaften geäußert, die Klage aber aus anderen Gründen abgewiesen. Im Schadenersatzprozess hat die 10. Kammer (10 Ca 3468/11, 27.03.2012) die Klage dann hieran scheitern lassen.

Nun haben sich bereits drei Kammern des Arbeitsgerichts entsprechend positioniert und den Airlines die Antragsberechtigung abgesprochen, aber diese machen unbeirrt weiter: In beiden Fällen – Unterstützungsstreik 2009 in Stuttgart und Streikankündigung im August 2011 – haben sie Berufung eingelegt. Und auch wegen des Arbeitskampfes bei der Fraport AG hat u.a. die Lufthansa wieder Schadenersatz in erheblicher Höhe klageweise angemeldet. Beinahe die Hälfte der insgesamt angeblich zehn Millionen Euro Schaden bei Fraport, DFS und Lufthansa soll der Airline entstanden sein.

Warum Lufthansa als jeweils maßgebliche Klägerin ein und dieselbe grundsätzliche Rechtsfrage gleich dreimal gerichtlich klären lassen will, ist nicht nachzuvollziehen. Einmal hätte gereicht, denn spätestens in der zweiten Instanz, d.h. beim Landesarbeitsgericht Frankfurt, werden die Klagen zuständigkeitshalber voraussichtlich vor ein und derselben Kammer verhandelt. Die Wahrscheinlichkeit, dass diese die Frage der Anspruchsberechtigung der Lufthansa für die einzelnen Fälle dann jeweils unterschiedlich entschieden wird, ist denkbar gering. Ökonomisch sinnvoll ist diese Vorgehensweise also eher nicht, wenn man die regelmäßigen Prozesskosten unterstellt. Aber das müssen natürlich Aufsichtsrat und Aktionäre beurteilen.

### Die DFS wird persönlich

Bemerkenswert an diesem Verfahren ist darüber hinaus auch das Verhalten des eigentlich von dem angekündigten Streik Betroffenen, also der DFS: Um die Anspruchsberechtigung der Airlines bei einem Streik in der Flugsicherung zu begründen, wiederholten DFS und Lufthansa in allen Verfahren stets das Mantra vom Vollkostendeckungsprinzip. Weil sich die DFS die streikbedingt ausgefallenen Gebühren ohnehin bei den Fluggesellschaften durch höhere Gebühren zurückhole, entstünde auf ihrer Seite gar kein Schaden durch einen Streik und damit auch kein Druck, sondern ausschließlich bei Lufthansa und Co. Seit dem 01.01.2012 gilt für die Flugsicherung ein neues Gebührenrecht, aber das Vollkostendeckungsprinzip musste bis dahin immer wieder zur Begründung angeblicher Besonderheiten im Arbeitskampfrecht der Flugsicherung erhalten. Anfangs wurde es sogar noch als Argument gegen einen Arbeitskampf in der Flugsicherung überhaupt ins Feld geführt, allerdings erfolglos.

Um diese Argumentation nicht zu gefährden, hat die DFS selbst wegen dieser Tarifeinseitigkeit keinen Schadenersatz geltend gemacht. Die GdF allerdings geht davon aus, dass die DFS die von den klagenden Airlines geltend gemachten Schäden hätte mindern können, wenn sie alles ihr in soweit mögliche getan hätte. Dazu hätte es insbesondere gehört, die Airlines darüber zu informieren, dass es zu den angekündigten Arbeitskampfmaßnahmen der GdF schon deswegen nicht kommen werde, weil die DFS die Schlichtung anrufen werde, wenn es ihr nicht gelingen sollte, den Arbeitskampf gerichtlich untersagen zu lassen. So ist es letztlich ja auch gekommen.

Für den Fall, dass die GdF wider erwarten tatsächlich zu Schadenersatzzahlungen verurteilt werden sollte, könnte sie deswegen also unter Umständen einen Regressanspruch gegen die DFS haben. Und um in diesem Fall nicht alle bereits geklärten Rechtsfragen erneut erörtern zu müssen, gibt es das Instrument der so genannten Streitverkündung. Diese hat zur Folge, dass derjenige, dem der Streit verkündet wird, die Feststellungen aus dem vorangegangenen Verfahren als feststehend gegen sich gelten lassen muss, obwohl er in diesem Verfahren bis dahin gar nicht beteiligt war. Und deswegen hat die GdF in diesem Prozess der DFS den Streit verkündet.

Hierauf hat die Geschäftsführung der DFS in einer Weise reagiert, die der Auseinandersetzung mit der GdF eine neue Qualität gibt, und zwar in negativer Hinsicht: Sie wird persönlich und verkündet ihrerseits insgesamt 25 Personen aus dem Kreis des GdF-Vorstandes und der Tarifkommission den Streit. Die DFS behält sich also für den Fall einer Verurteilung ihrerseits die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegen diese Personen vor. Diese würden dann persönlich, das heißt mit ihrem privaten Vermögen, haften. Was bis dahin also ein inhaltlich offener Streit zwischen dem Verein GdF und den beteiligten Unternehmen um Rechtsfragen und Schäden in erheblicher, aber nicht bedrohlicher Höhe war, wird so jedenfalls potentiell zu einer existenziellen Bedrohung für die betroffenen Personen. Und auch wenn die Wahrscheinlichkeit eines entsprechenden Regresses aus mehreren Gründen gering ausfällt, ist die persönliche Belastung, die schon eine derartige Bedrohung für jeden Einzelnen darstellt, offensichtlich eine andere als gegenüber einer Organisation insgesamt. Unmittelbar vor dem Antritt der neuen Geschäftsführung ist das Verhältnis von GdF und DFS aufgrund seiner inzwischen beinahe vollständigen Verrechtlichung durch den Arbeitgeber in einer an Tiefpunkten nicht armen Geschichte so weit unten angelangt wie wahrscheinlich noch nie zuvor.

## 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

**Dr. Klaus Vosteen**  
Fachanwalt für Sozialrecht

**David Schäfer**  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

**Antje Harsdorff**  
Rechtsanwältin

**Birgitta Schneider**  
Fachanwältin für Familienrecht

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

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

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

# Zum Ersten, zum Zweiten, und zum Dritten?

**Die Vorfeldkontrolle am Flughafen München wird verkauft.**

**Ende Juni wurden die Lotsen der Vorfeldkontrolle München von Ihrem Arbeitgeber, der Flughafen München GmbH (FMG), in einer Informationsveranstaltung darüber in Kenntnis gesetzt, dass die FMG die Dienstleistung Apron Control abgeben will, und dazu eine europaweite Ausschreibung vornehmen wird.**

Schon während der harten Tarifverhandlungen der vergangenen Jahre waren sich die Belegschaft und die Beteiligten der GdF über die Möglichkeit einer Ausgliederung, als Antwort auf die tariflichen Forderungen, bewusst. Man strebte eine solche nicht an, sah ihr aber gelassen entgegen. Auch wenn seit der erfolgreichen Einigung im Tarifstreit mittels Schlichtung einige Monate vergangen sind, hielt sich die Überraschung in deutlichen Grenzen, und die bereits erwähnte Gelassenheit der Kollegenschaft war und ist die vorherrschende Reaktion. Dazu besteht auch Anlass, denn nicht nur versicherte die verkündende Chefetage, dass alle Mitarbeiter vom neuen Betreiber übernommen werden sollen, auch hat sich an unserer Einigkeit, die wir in der tariflichen Auseinandersetzung zeigten, nichts geändert. Die bei der Infoveranstaltung anwesenden Vertreter des FMG-Betriebsrates zeigten sich verstimmt. Erstens lehnen sie den Umstand an sich ab, und zweitens rügten sie vehement die zeitliche Abfolge, sprich vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden.

Uns Mitarbeitern der Vorfeldkontrolle wurde von vorgesetzter Seite zugesichert, schriftlich auf dem Laufenden gehalten zu werden. Schriftlich bekamen aber erst mal die Münchner DFS-Kollegen sehr zeitnah im Zuge ihres Briefings etwas in ihren Postkasten. Sogar die Lokalpresse hat sich mittlerweile des Themas angenommen, wobei die FMG Wert darauf legt, nicht der Initiator der Berichterstattung zu sein. Den medialen Stein brachten auch wir nicht ins Rollen, er stört uns aber nicht. Die FMG hat natürlich der Presse den aus ihrer Sicht zu hohen Abschluß des Tarifvertrages mit der GdF als wesentlichen Grund für diesen Schritt genannt. Unbestritten darf eine Firma dieser Auffassung sein, zwingend ist sie aus unserer Sicht keineswegs. Ja, wir haben mit unserer Gewerkschaft Verbesserungen erreicht, die andere FMG – Mitarbeiter schwerlich erstreiten können, und vielleicht auch nicht wollen. Unsere Richtschnur war aber unsere Anerkennung als Ausübende einer Tätigkeit, die Flugsicherungscharakter hat, auch wenn unser Arbeitgeber nicht DFS hieß. Schließlich findet der überwiegende Teil unserer Arbeit in der verantwortlichen Bewegungslenkung von Luftfahrzeugen







gen statt. Es gibt sogar arbeitsmedizinische Gutachten, die diese Sichtweise untermauern. Die FMG betreibt damit leider die Politik der verschlossenen Schublade, anstatt hiermit konzernintern für unsere Besserstellung zu werben. Lieber schneidet man sich anscheinend den vermeintlichen Fremdkörper mühsam – und bestimmt nicht kostensparend – aus dem Organismus. Der Verdacht liegt nahe, dass mit diesem chirurgischen Eingriff die Durchsetzungsmacht einer erfolgreichen Spezialistengewerkschaft beschnitten werden soll, da man auf einen zukünftigen Abschreckungsfaktor setzt. Ist das der Münchner Beitrag zu der in Frankfurt begonnenen Großoffensive? Das wäre aus unserer Sicht nicht clever, feile aber selbstverständlich unter die unternehmerische Freiheit, die wir ebenso selbstverständlich akzeptieren.

Da die Ausschreibung zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Artikels immer noch aussteht, gibt es offenbar wenig, über das man vom Arbeitgeber schriftlich informiert werden kann. Selbstverständlich wissen wir unsere gewerkschaftlichen Schutzkräfte an unserer Seite. Die FMG nahm ohne Abwehrreflexe unsere Forderung nach allumfänglicher Beteiligung der GdF bei diesem Vorhaben zustimmend zur Kenntnis.

Während wir also vor uns hin harren, poppt natürlich die Frage auf, wer denn als Käufer und Betreiber zukünftig in Frage käme. Obwohl wir, im Gegensatz zu unseren Schweizer Kollegen in Zürich-Kloten, keine hoheitliche Lizenz haben, muss ja das Luftamt Süd als überwachende Behörde davon überzeugt sein, dass der neue Ausrichter in der Lage ist, diese sicherheitsrelevante Tätigkeit ordnungsgemäß zu erfüllen. Umliegende Brauereien oder ähnlich attraktive Unternehmen (be-

kanntlich verfügt ja der Flughafen über eine eigene Brauerei, die „Airbräu“, die während der „Wiesn“ sogar ein Extra-Festbier, das „Gaudium“ anbietet, „Die Red.“) fallen also wahrscheinlich aus. Spaß beiseite: Wenn man weiß, wer sich in Berlin um die Vorfeldkontrolle bewarb, und diesen Kreis phantasievoll erweitert, so wird die Kandidatenliste selbst dann nicht lang. Die Neigung der FMG einem anderen Großflughafen das Betreiben einer Schlüsselfunktion zu gestatten, dürfte eher gering sein. Ob eine große Luftverkehrsgesellschaft Interesse hat wird sich zeigen. Wahrscheinlich ist so ein Szenario aber keinesfalls, sind doch alle Airlines gerade genug mit sich selber beschäftigt. Und eine Belegschaft, die zu 100% in der GdF organisiert ist, lässt bestimmt keine sehnsuchtsvollen Träume bei Airlinemanagern aufkommen. Die Chancen, dass sich viele Bewerber um uns reißen, sind also gering. Wer jetzt da überhaupt als übernehmende Firma noch in Frage kommt, können sich Kundige an einer Hand abzählen.

Der Teufel einer Übernahme steckt hier klar im Detail, denn unsere Tätigkeit ist nun mal das Bindeglied zwischen Flughafen- und Flugsicherungswelt. Da lauern allein auf dem Feld der Zuständigkeiten zahlreiche Fallen. Diese und andere Schwierigkeiten zu entschärfen bzw. zu lösen, ist allerdings nicht das Problem der Münchner Vorfeldlotsen, und so warten wir weiter in Gelassenheit ab. Einem Betriebsübergang stimmen wir aber nur zu, wenn unser Klingelschild am Tower 2 (Königlich Bayerische Vorfeldkontrolle) bleibt wie es ist.

von „Benedikt“

→ Photo: Harald M. Helbig



## Attraktives Angebot für Ihre Übergangsversorgung

### FAQ zur Übergangsversorgung zwischen dem Beginn der Übergangsversorgung und dem Eintritt in die Rente



*Im Rahmen der Übergangsversorgung bietet die GdF zusammen mit ihren Partnern Fidelity Worldwide Investment und Gothaer Lebensversicherung eine attraktive Regelung zum Aufstocken der gesetzlichen Rente an. Michael Hennig von Fidelity beantwortet hierzu einige Fragen:*

Michael Hennig  
Fidelity Worldwide Investment  
(verantwortlich für Text und Inhalt)

#### Was genau beinhaltet die Übergangsversorgung für Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter (ÜVersTV)?

Unter anderem regelt der Tarifvertrag, dass jeder, der 15 Jahre im FVK Dienst gearbeitet hat, mit 55 in die Übergangsversorgung der DFS gehen kann. Dann erhält jeder Mitarbeiter laut Tarifvertrag 70 % des letzten Brutto-Lohns bis zum Eintritt in den gesetzlichen Vorruhestand mit 63 Jahren. Da während der Übergangsversorgung nichts in die gesetzliche Rente eingezahlt wird, wenn der Mitarbeiter nicht tätig wird, vermindern sich hier die Rentenansprüche und es entsteht eine Vorsorgelücke.

#### Wie kann man zusätzlich vorsorgen, um hier keine Nachteile zu haben?

Während der Übergangsversorgung hat jeder Mitarbeiter, der weiterhin einen Eigenanteil leistet, ein Anrecht auf die Arbeitgeberbeiträge zur Gesetzlichen Rentenversicherung (Höchstbeitrag AG 2012 = 548,81 € mtl.). Arbeitgeber und Arbeitnehmer können diese Beiträge entweder in die gesetzliche Rentenversicherung zahlen, um damit die spätere gesetzliche Rente zu erhöhen oder in die sogenannte BasisVorsorge (Rürup-Rente) investieren, die später die gesetzliche Rente ergänzt.

#### Was genau beinhaltet die BasisVorsorge (Rürup-Rente)?

Die GdF hat in Kooperation mit Fidelity Worldwide Investment und der Gothaer Lebensversicherung die BasisVorsorge entwickelt, die allen Mitgliedern ab sofort zur Altersvorsorge zur Verfügung steht.

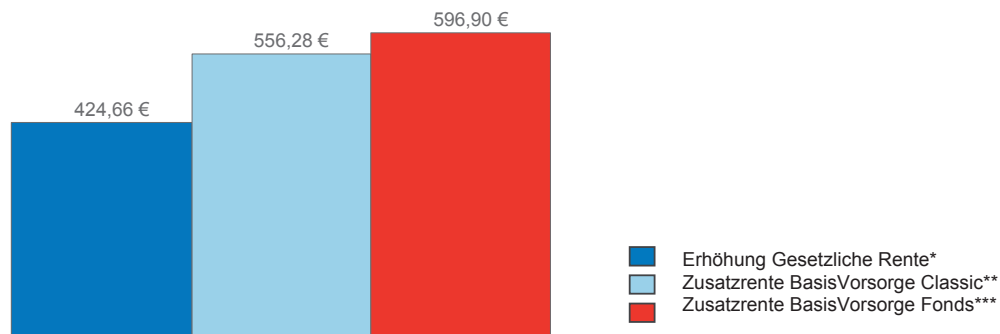
Die BasisVorsorge ist eine Basisrente, die viele auch unter dem Begriff „Rürup-Rente“ kennen. Sie ist eine Form der staatlich geförderten Altersvorsorge und beruht auf einem Rentenversicherungsvertrag, der in den Leistungskriterien und der steuerlichen Behandlung weitgehend der gesetzlichen Rente entspricht.

Bei der angebotenen BasisVorsorge kann man zwischen zwei Varianten wählen: 1. fondsbasierter Tarif ohne Garantieverzinsung, aber mit höherer Renditechance durch Lebenszyklusfonds von Fidelity (**BasisVorsorge Fonds**) oder 2. Tarif mit Garantieverzinsung von 1,75% vor Kosten plus Überschussbeteiligung (**BasisVorsorge Classic**).

#### Was ist der Vorteil der BasisVorsorge gegenüber Einbringung des Arbeitgeberbeitrags in die gesetzliche Rente?

Schauen wir uns die drei Möglichkeiten mal am Beispiel eines Arbeitnehmers/in Jahrgang 1957, der/die mit 63 Jahren in die gesetzliche Rente geht an. In der beigefügten Grafik wird schnell deutlich, dass die BasisVorsorge handfeste Vorteile gegenüber der gesetzlichen Rente hat. So ergibt sich bei der BasisVorsorge Classic ein Vorteil von 131,62 € pro Monat\*\* und sogar 172,24 € pro Monat\*\*\* bei der BasisVorsorge Fonds – jeweils im Vergleich zur Erhöhung der gesetzlichen Rente\*.

### Prognostizierte Zusatzrente in Euro pro Monat ab 63 Jahren



Die dargestellten Berechnungen sind Prognosen, die auf Basis der aktuellen Rechnungsgrundlage erstellt worden sind, stellen keine Garantie dar und dienen nur illustrativen Zwecken. Alle Angaben ohne Gewähr.

\* Berechnung der Erhöhung der gesetzlichen Rente: Entgeltpunkte bei Einzahlungen in die GRV in Höhe der BBG (2011): 2,1805; 1 Entgeltpunkt entspricht 27,20 € /West;  $27,20 \text{ €} \times 2,16 \text{ EP} \times 8 \text{ (Jahre)} = 474,48 \text{ €}$  gesetzl. Rente;  $474,48 \text{ €} - 10,5\% = 424,66 \text{ €}$  gesetzliche Rente mit Abschlägen aus den Zeiten des Übergangsgeldes ab Alter 63

\*\* Die BasisVorsorge Classic beinhaltet den Garantie- und den Überschussanteil.

\*\*\* Bei der BasisVorsorge Fonds wurde eine Renditeentwicklung von 6% p.a. angenommen.

Wertentwicklungen in der Vergangenheit sind keine Indikatoren für zukünftige Erträge. Der Wert der Anteile kann schwanken und wird nicht garantiert.

### Inwiefern beeinflusst die Umstellung auf Unisextarife, die jetzt durch die Medien kursiert, die angebotene BasisVorsorge?

Spätestens ab dem 21.12.2012 müssen alle Versicherungsgesellschaften Ihre Tarife auf Weisung des europäischen Gerichtshofes (EuGH) geschlechterneutral berechnen. Dies betrifft auch die BasisVorsorge. Das heißt, für Neuabschlüsse ab dem 21. Dezember 2012 bekommen Männer voraussichtlich bis zu 9 Prozent weniger Rente, bei gleichem monatlichem Beitrag. Frauen dagegen dürfen bei gleicher monatlicher Belastung auf eine höhere Rente hoffen.

### Warum ist ein Vertragsabschluss bis zum 21. Dezember 2012 gerade für Männer besonders attraktiv?

Für alle Verträge, die bis zum 21. Dezember 2012 abgeschlossen wurden, gilt ein Bestandsschutz. Dies bedeutet, dass bereits abgeschlossene Verträge nicht von der Tarifierfassung betroffen sind. Vor allem für Männer ist daher interessant, sich vor dem Stichtag die für sie günstigeren Tarife zu sichern. Auch für zukünftige Zuzahlungen oder Beitragserhöhungen in Basisrentenverträgen, die zu einem späteren Zeitpunkt vorgenommen werden, bleibt es dann bei den alten Tarifen.

### Wie können sich unsere Mitglieder noch weiter informieren?

Weitere Informationen zur BasisVorsorge (Rürup Rente) erhalten Mitglieder im Vorsorge-Portal unter dem Stichwort „Vorsorgestrategien“. Einfach einloggen unter: <http://vorsorge-portal.gothaer.de/>; Benutzer: fidelity; Schlüssel: gothaer.

### Wie kann man die BasisVorsorge abschließen?

Nehmen Sie zu mir Kontakt auf - telefonisch unter der Nummer **06173 / 509 3206** oder per Email [michael.hennig@fil.com](mailto:michael.hennig@fil.com). So kann ich noch offene Fragen beantworten und Ihnen eine individuelle Beispielrechnung zukommen lassen. Profitieren Sie von den günstigeren Tarifen bis zum 21. Dezember und schließen Sie jetzt ab.

# UNISEX – Neue Tarife für vielerlei private Versicherungen

**Neue Versicherungstarife werden ab Dezember bei vielen Versicherungen das Bild bestimmen. Einige Versicherungen bewerben die neuen Tarife sehr massiv und stellen sogenannte Lockangebote in die Presse oder gar ins Internet.**



von  
Hans Joachim  
Krüger

Ursachen für diese neuen Tarife sind in einem Gerichtsurteil des Europäischen Gerichtshof wiederzufinden. Dieser hat bereits im Jahre 2004 Tarife für geschlechtsspezifische Benedikt-Versicherungsverträge verboten. Bisher galt eine Übergangsfrist, die jetzt am 20. Dezember ausläuft. Versicherungsverträge, die ab dem 21. Dezember 2012 abgeschlossen werden, müssen demnach geschlechtsneutral gestaltet sein. Für die neuen Versicherungsprämien müssen die Versicherer neu kalkulieren, Männer und Frauen in ihren Prämienzahlungen gleichstellen. Je nach Versicherungsprodukt werden sich die Prämien für Frauen oder für Männer erhöhen bzw. sinken. Wie stark sich mögliche Tarifraten ändern ist sehr unterschiedlich und bedarf bei einem Neuabschluss einer genauen Kontrolle.

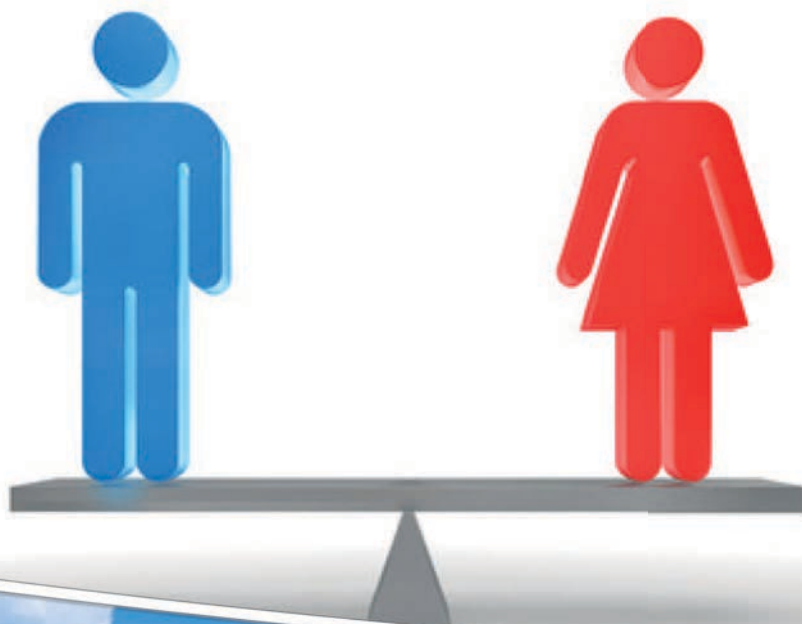
Bisher richteten sich die Tarife privater Versicherungen nach der statistischen Wahrscheinlichkeit. Bekanntermaßen haben Frauen eine höhere Lebenserwartung als Männer und Arztbesuche von Frauen sind statistisch gesehen teurer als die der Männer. Daher mussten Frauen in der Vergangenheit höhere Krankenversicherungstarife bezahlen als Männer. Umgekehrt ist dies bei der Autoversicherung, hier gelten die Männer als die Unfalltreiber und mussten daher teilweise höhere Beiträge bezahlen als Frauen. Diese Vergleiche lassen sich durch fast alle Versicherungen ausdehnen und belegen ein sehr unterschiedliches Prämiengefüge bei den verschiedenen Versicherungen.

Im Einzelfall sollte jetzt genau geprüft werden, welche Versicherungszahlung sich zukünftig verringert oder vielleicht auch erhöht. Gegebenenfalls fällt ein Neuabschluss einer Versicherung preiswerter aus als der alte Tarif.

Laufende Verträge sind von der Unisex-Umstellung ausgeschlossen. Wenn man einen günstigeren Unisex-Tarif erhalten möchte, muss zunächst der alte Vertrag gekündigt und dann neu abgeschlossen werden – hier empfiehlt sich aber ein Gespräch mit dem zuständigen Versicherungsagenten.

Laut einer aktuellen Studie des Verbandes Deutscher Versicherer werden Risikolebensversicherungen für Frauen um ca. 30% teurer, die Prämien für eine KFZ-Versicherung erhöhen sich voraussichtlich um 10 – 11%. Für Männer hingegen kann mit einem Anstieg der privaten Kranken- und Rentenversicherungszahlungen um ca. 15% gerechnet werden, allerdings ist hier auch weiterhin das Lebens- bzw. Eintrittsalter wie auch der Gesundheitszustand der betreffenden Person wichtig.

Die gesetzlichen Krankenversicherungen fallen nicht unter die Unisex-Auflagen des europäischen Gerichtshofes. Die Beiträge für diese Versicherung werden nach wie vor nach dem Einkommen berechnet. Das Geschlecht spielt dabei keine Rolle. Ähnlich geregelt ist es auch bei der sozialen Pflege- und der gesetzlichen Rentenversicherung.



Grassroute Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge

# Deutsche Flughafendramen und die Arroganz der Mächtigen

„Arm, aber sexy“ wäre Berlin. Meinte zumindest deren Regierender Bürgermeister Klaus „Wowi“ Wowereit vor einiger Zeit. Zugegeben, das hat was. Doch hin und wieder beschleicht den unvoreingenommenen Beobachter der Verdacht, dass dieses „arm, aber sexy“ nur eine Umschreibung bzw. ein Synonym für etwas anderes ist: „Die kriegens einfach nicht auf die Reihe“. Die S-Bahn fährt immer noch nicht so, wie die Berliner sich das vorstellen. Vor einigen Jahren hat der Orkan Kyrrill die Fassade des Hauptbahnhofs abgeräumt und nun haben Krähen die Dichtungen aus den Fugen des Daches gepickt, so dass es nun in den Bahnhof reinregnet wie übrigens auch in die neue Akademie der Künste am Brandenburger Tor. Von den Schulen und von Hertha BSC soll erst gar nicht geredet werden. Nun hat sich herausgestellt, dass sie Flughafen auch nicht können. Nicht nur, dass „Wowi“ Wowereit mit der Stilllegung des Stadtflughafens Tempelhof den Berlinern eine zentral gelegene, aber sündhaft teure Stadtbrache beschert hat. Nun musste auch die Eröffnung des neuen „Willy-Brandt-Airports“ mal wieder verschoben werden. Bis zum 17. März 2013. Und schon gibt es Stimmen, die auch diesen Termin in Frage stellen. Das besondere an dieser peinlichen Situation ist, dass der Aufsichtsratsvorsitzende in Person des Regierenden Bürgermeisters vom Flughafenmanagement ebenso schamlos hintergangen worden sein muss wie sein Amtsbruder im benachbarten Brandenburg. Zumindest gaben sich die beiden ahnungslos – kein Mensch hätte sie jemals über die Schwierigkeiten, die sich beim Bau des neuen Airports aufgetan hatten, informiert. Man fühlt sich an Hermann Josef Abs, den ehemaligen Chef der Deutschen Bank,

erinnert, der einst einmal bemerkte, Hundehütten wären für den Hund und Aufsichtsräte für die Katz.

Nun fliegt erst mal nichts am neuen Airport. Und schon machen sich diverse Flughafenwohner Hoffnungen, an den Abflugstrecken noch etwas ändern zu können. Sie sollten darauf dringen, dass das Problem Flughafen zur Chefsache gemacht wird. Denn „wenn in Berlin etwas zur Chefsache erklärt wird, kann man sicher sein, dass garantiert nichts daraus wird“, meinte der bekannte Kolumnist Harald Martenstein im ZEIT-Magazin. Was bedeuten würde, die Eröffnung des Berliner Großflughafens wird auf den St.Nimmerleinstag verschoben.

Während man in Frankfurt noch dabei ist, die durch das gerichtlich verfügte Nachtflugverbot erlittenen Wunden zu lecken und nach praktikablen Lösungen für Verspätungen gesucht wird (auch die DFS tritt öffentlich für eine flexible Lösung in den Abendstunden ein), musste in München ein weiterer Rückschlag hingenommen werden. Bei einem Bürgerentscheid haben sich nahezu 55% der Abstimmenden gegen den Bau einer dritten Piste ausgesprochen. Eine Abstimmung, deren Sinnhaftigkeit eigentlich nur unter verstärktem Föhneinfluss verstanden werden kann. Denn abstimmen durften lediglich die Bürger Münchens. Die unmittelbar Betroffenen waren da ebenso außen vor wie jene Unternehmen im weiteren Umland Münchens, die auf einen funktionierenden Flughafen angewiesen sind. Nun verkünden die Gegner der dritten Piste und mit ihnen eine nicht ganz unbeträchtli-





che Zahl von Journalisten mit stolz geschwellter Brust, die Mehrheit der Münchner hätte sich gegen einen weiteren Ausbau des Flughafens ausgesprochen. Dabei muss man schon ein wenig an Überheblichkeit auf der einen und an Realitätsverlust auf der anderen Seite leiden, um hier von der Mehrheit der Münchner Bürger zu reden. Weil insgesamt 1 038 858 stimmberechtigte Bürger zur Wahlurne gerufen waren, jedoch nur 338 242 abgestimmt haben. Was einem Prozentsatz von knapp 33 entspricht (genau 32,74816%). Und von denen haben sich knapp 55% (genau waren es 54,3%) gegen den Bau einer weiteren Piste ausgesprochen. Da scheint es schon etwas verwegen zu sein, von der Mehrheit der Münchner Bürger zu reden.

Inzwischen hat diese Abstimmung im ca. 350 km weiter östlich gelegenen Wien Hoffnungen geweckt. Denn das Bundesland Niederösterreich hat nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung den Bau einer dritten Piste am Schwechat Flughafen genehmigt. Und so mancher Österreicher hofft nun, den Bau der dritten Piste noch vor den Bayern auf die Beine stellen und so der etwas flügelahmen AUA unter die Arme greifen zu können. Auch der Lufthansa könnte dies durchaus zu Pass kommen. Einem Passagier, der für seinen Flug ohnehin irgendwo umsteigen muss, ist schließlich gleichgültig, ob er dies in Frankfurt, München oder Wien tut. Allerdings gibt es in Wien noch etwa 1.300 Einwendungen von Bürgern, die sich hauptsächlich gegen eine Zunahme des Fluglärms wehren, abzuarbeiten.



➔ *Neue Erkenntnisse der NRW-Landesregierung für Köln-Bonn: Der Lärm von Passagierflugzeugen ist gesundheitsschädlicher als jener von Frachtmaschinen*  
 Photo: Flughafen Köln-Bonn



Überhaupt der Fluglärm. Da ist die nordrhein-westfälische Landesregierung offenbar zu ganz neuen Erkenntnissen gekommen. Zumindest was den Flughafen Köln-Bonn betrifft. Denn die Absicht, von 00:00 bis 05:00 Uhr eine „Kernruhezeit für den Passagierflugverkehr“ einzuführen, muss ja eigentlich auf der Erkenntnis beruhen, dass der Lärm von Passagierflugzeugen wesentlich schädlicher ist als jener, der vom nächtlichen Frachtflugverkehr hervorgerufen wird. Denn an diesem möchte die Landesregierung nicht rütteln. Schließlich möchte man ja auch in Düsseldorf nicht den Ast absägen, auf welchem man sitzt.

Nun ist natürlich verständlich, dass sowohl das gerichtlich verfügte Nachtflugverbot in Frankfurt als auch der Ausgang des Bürgerbegehrens in München in den Chefetagen der Airlines und der Flughafengesellschaften nicht besonders gut angekommen ist. Auch in einigen Parteizentralen dürfte man nicht besonders „amused“ gewesen sein. Fragt sich nur, wie dort darauf reagiert und in der Öffentlichkeit argumentiert wurde. Was gerade in Frankfurt, wo entgegen des Mediationsergebnisses zusätzliche nächtliche Frachtflüge in den Planfeststellungsbeschluss „geschmuggelt“ wurden, von besonderem Interesse ist. Natürlich stellt dieses Nachtflugverbot in Frankfurt eine gewaltige Hypothek für den größten deutschen Flughafen und ganz besonders für die Lufthansa dar. Gerade für die abendliche Situation muss eine flexible Lösung gefunden werden. Dies geht jedoch nur in Zusammenarbeit mit den Anwohnern. Äußerungen wie jene, die der Condor-Chef Ralf Teckentrup in der Juniausgabe des Magazins „AERO International“ von sich gegeben hat, kommen durchaus arrogant daher und sind sicherlich nicht dazu geeignet, eine einvernehmliche Lösung zu finden. „Ich habe vollstes Verständnis dafür, dass man nicht im Fluglärm leben möchte“, meinte Teckentrup. „Doch niemand wird gezwungen, dort zu wohnen, wo es laut ist!“

Kaum war die Abstimmung in München in die Hose gegangen, wurde Oberbürgermeister Ude anscheinend suggeriert, er müsse diesen Entscheid ja nicht umsetzen. Schließlich wäre die Stadt daran ja nur ein Jahr lang gebunden. Doch Ude, der den Bau der dritten Piste bekanntlich befürwortet, tat genau das, was von einem demokratischen Politiker erwartet wird. Er hält sich an das Ergebnis des Bürgerentscheids. Lufthansa-Chef Christoph Franz dagegen bezeichnete das Ergebnis als „kurzsichtig“ und als „auch etwas arrogant“. Nun ist durchaus zu verstehen, dass der Lufthansachef das Votum gegen die dritte Piste als „kurzsichtig“ ansieht. Doch jene Bürger, die sich die Freiheit nehmen, sich in einer demokratischen Abstimmung gegen ein Großprojekt auszusprechen, als „arrogant“ zu bezeichnen, ist eigentlich eine Ungeheuerlichkeit. Und verprellt auch jene, die ein Herz für die Luftfahrt haben oder denen es – aus welchen Gründen auch immer – eigentlich gleichgültig ist, ob ein Flughafen über eine Piste mehr oder weniger verfügt. Und jene, wie zum Beispiel die Bewohner der Münchner Edelviertel, denen der Begriff Fluglärm ein Fremdwort ist.

Natürlich ist eine gut ausgebaute Infrastruktur für ein exportorientiertes Land wie Deutschland von existenzieller Bedeu-

tung. Zu dieser Infrastruktur zählen auch die Flughäfen und die Notwendigkeit, diese für die Herausforderungen der Zukunft anzupassen und sie gegebenenfalls auszubauen. Doch dies geht zu Zeiten eines Informationsfreiheitsgesetzes, des World-Wide-Webs und Wikileaks nur in Kooperation mit der Bevölkerung. Denn die hat inzwischen von der vorgeblichen Alternativlosigkeit bestimmter politischer Entscheidungen die Nase voll und fordert inzwischen ihre Beteiligung ein. Und zwar bevor derartige Projekte in den Chefetagen festgezurrert werden. Wer sich nicht daran hält, der zieht sich den Zorn der „Wut-Bürger“ zu. Und wer denen dann Arroganz bescheinigt oder sie gar auffordert, sie mögen ihr Domizil doch bitte irgendwo anders aufschlagen, handelt kontraproduktiv. Dass die Mächtigen in Wirtschaft und Politik diesem Verlangen der Bürger zukünftig nachkommen, hofft.

*Finis*

## Strafaktionen

Unartige Kinder, die ihre Suppe nicht auslöffeln wollen, muss man bestrafen. Also nimmt die Lufthansa den Münchnern, die keine dritte Startbahn haben wollen, die Flüge nach Singapur weg und schickt sie zum Umsteigen nach Frankfurt. Das kostet zwar ein paar Stunden Umweg, aber Strafe muss sein, denn „mit dem derzeitigen Zwei-Bahn-System wird die weitere Flugplanentwicklung am Standort an ihre Grenzen stoßen“, heißt es streng. Aber was soll denn das: Ein paar Wochen vorher verlegte die ebendieselbe Lufthansa ihren Nonstopflug nach Kapstadt von Frankfurt (wegen des Nachtflugverbots) nach München (wo doch gar kein Platz mehr ist). Und aus München gibt es sogar mehr Flüge nach Mexico-City und Peking. Also: München muss Flüge nach Frankfurt abgeben, weil keine dritte Bahn kommt, aber Frankfurt verliert Flüge an München, weil dort das Nachtflugverbot stört. Das versteht auch nur die Lufthansa...

*Quelle: „Flugpost“, Red. P. Pletschacher*



# ACHTUNG ! ----- Satire

(...oder etwa doch nicht ???) !!!

Eine Co-Produktion von Tiger Wutz und Detlef Wigger.

Nun dauert es nicht mehr allzu lange, dass „der Alte“ (... wie man gemeinhin den Kapitän nennt) und zeitgleich auch seine zwei ranghöchsten „Offiziere“ das Schiff – in unserem Fall ist's der leicht angeschlagene und **überholungsbedürftige DAMPFER DFS** – verlassen.

Und ... sofern es der eine oder andere Leser noch nicht begriffen haben sollte: ... es ist die Rede von **dem** „Führungswechsel“ an der Firmenspitze, ... es ist die Rede von Dieter Kaden, welcher demnächst – nach einem zwischenzeitlich immerhin 20-jährigen (... manchmal bemerkenswert einsamen, nicht allzeit auf Verständnis stoßenden) „Wirken“ – endlich in den Ruhestand gegangen wird, sowie der zeitgleich fallende „**letzte Vorhang**“ für seine engsten **Helfershelfer**, Ralph Riedle und Jens Bergmann.

Nun könnte einem furchtsamen Menschen (regulär) Angst und Bange werden angesichts dieser „Massen-Entlassung“ und des damit verbundenen, vermeintlichen Verlusts von **extraordinären Führungskräften**, jedoch ... **dem** ist im vorliegenden Fall **nicht so**, wie man sich allenthalben beruhigt zuraunt, ... handelt es sich doch bei den besagten drei Herrschaften offenbar um verschmerzbar „Personalien“!

Dennoch sei der warnende Hinweis erlaubt, dass auch – und **gerade** – in (mutmaßlich) leicht zu meisternden Situationen sich häufig viele (leichtsinnige) Fehler einschleichen, so denn nicht im Vorfeld **akribisch recherchiert und selektiert** wird.

Um nun anlässlich des (sicherlich) bereits stattfindenden (bzw. stattgefundenen), diesbezüglichen **brainstormings** möglichst **nichts** (... oder zumindest wenig) dem Zufall zu überlassen, war es daher mehr als angebracht, seine „Hausaufgaben“ **rechtzeitig** zu machen. – Das Ergebnis dieser **Drangsal** liegt den geneigten Lesern unter unseren geschätzten Kollegen mit diesem Manuskript vor. Wir denken ... es ist nicht zu **toppen** und hält jedem STRESS-TEST stand!!?

Und nun 'mal „**Butter bei die Fische!**“, ... wie man im Rheinland salopp zu sagen pflegt!

Zwar piffen die Spatzen schon seit Monaten den Namen unseres Aufsichtsratschefs, **Klaus-Dieter Scheurle**, als wahrscheinlichsten „Kronprinzen“ von den Dächern der Unternehmens-Zentrale und der Akademie, jedoch ... mit der (offiziellen) Bestätigung der „Mär“ tut man sich ein wenig

## „...drei über Par!“

„schwär“, was möglicherweise ja nichts anderes bedeutet, als dass die Nachfolge unseres geschätzten **Beelzebubs Didi** offenbar als ein „teuflich diffiziles Unterfangen“ gewertet werden darf!? – Ganz zu schweigen von seinen **beiden Kompilizen**, bei welchen man aufgrund ihrer einzigartigen „Bega-bungen“ befürchten muss, dass der diesbezügliche Transfer-Markt (mit eingeschränkter Haftung) solche Typen wohl **nicht allzu häufig ausweisen** wird. Gleichwohl sind bereits Nachfolger gefunden, gekürt und tätig. Also reden wir vom „Häuptling“.

Da gäbe es – gleich **auf den ersten Blick** zumindest – wirklich hinreichend Potential, ... ja ein geradezu unerschöpfliches Reservoir an „einschlägig“ bekannten Kräften, welche sich hier als ebenbürtige Einwechselspieler dem Suchenden aufdrängen, wenn die Frage lautet:

**Wer kommt denn nun an Bord ... ???**

Überprüfen wir doch in dieser schnelllebigen Welt – des Pragmatismus halber – direkt einmal die **zur Verfügung stehenden** „Freizeit-Kapitäne“ aus Politik, Wirtschaft, Sport sowie Funk & Fernsehen:

**Klaus Zumwinkel** (... ist – analog zu **Didi** – ebenfalls Träger des Bundesverdienstkreuzes, ist darüber hinaus sogar im Jahre 2000 mit dem **Bambi** ausgezeichnet worden (Gott, wie süß), hat bis zum Jahr 2008 Erfahrung sammeln können als Vorstandsvorsitzender der DEUTSCHEN POST AG, braucht aber nun dringend „Kleingeld“, da er wegen Steuerhinterziehung zu einer Geldstrafe von 1 Million EURO verurteilt wurde).

**Roland Koch** (... derzeit zwar noch Vorstandsvorsitzender bei Bilfinger & Berger, ist aber ganz bestimmt 'mal wieder wechselwillig, ... wie man **ihn landläufig nun 'mal so kennt**, ... er schätzt den Reiz des Neuen). – Ein „**mordssympathischer Vogel**“!

**Andrea Ypsilanti** (... stand mal zwischen 2007 und 2009 ganz, ganz GROSS in den Medien, steht heute irgendwie „nur neben sich“ und wartet bestimmt darauf, erneut „wachgeküsst zu werden“!? Kennt Roland Koch sehr gut. Könnten im **DUO** „eingekauft“ werden, wenn nötig!!?

**Karl-Theodor zu Guttenberg** (... würde unseres Erachtens allein schon kommen, weil er wieder (irgendwo, ... egal wo) 'nen „Fuß in die Tür“ kriegen möchte und würde übrigens auch wirklich **gerne** „bei uns anfangen“, ... könnte auch gleich an unserer Akademie 'ne chice, neue Dissertation nachschieben, ...).



**Stefan Mappus** (bis zum Mai 2011 Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg und Landesvorsitzender der CDU, ... momentan – so glauben wir, gelesen zu haben – arbeitslos, wenn nicht sogar bereits ALG2-Empfänger!?!?!). – Mit seinem „Gutsherrengebaren“ wäre **er** noch einer der geeignetsten Nachfolger für unseren werten „Premium-Abgänger“!

**Christian Wulff** (... ein „feiner Herr mit sauberer Weste“, hat sich „... **nie etwas zu Schulden kommen lassen**“, ist das Opfer einer medialen Hetzjagd geworden, steht momentan etwas **bindungslos** in der politischen Landschaft ‘rum und ist (halbwegs) mittellos!!! – Wir denken, man sollte ihm unter die Arme greifen! Und ... sofern er denn möglicherweise für den Posten des Geschäftsführers **nicht** in Frage kommt (!?) ... sollten wir zumindest seine Hypothek für das Häuschen in Großburgwedel abtragen, ... wo er doch schon **Schloss Bellevue** verloren hat!!!

**Thomas Middelhoff** (... ziemlich verarmter, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der ARCANDOR AG und dort dann „zuständig“ bei der Insolvenz-Führung von Karstadt-Quelle). Alleine schon aus humanitären Gründen (... der Kerl hat immerhin 70 Millionen Schulden) sollte man seine Ernennung **ernsthaft** in’s Auge fassen! – **Arme Socke, die ... !**

**Joachim Hunold** (ehemaliger Vorstandsvorsitzender bzw. Geschäftsführer von AIR BERLIN). – **Der** Mann hat Qualitäten, ... das ... .. glaubt ihr nicht!!! – Sollten wir ‘mal austesten! – Am besten allerdings mit ‘nem jederzeit kündbaren „Zeitvertrag“!?!? 1 Monat ... .. oder so ... !?!

#### Oder wie wär’s mit:

**Michael Skibbe** (... ist nach **rekordverdächtigen** 5 Wochen Trainerarbeit bei HERTHA BSC BERLIN gegenwärtig immer noch „vereinslos“). – Bringt sicherlich beste Voraussetzungen mit, ‘ne neue Mannschaftsaufstellung in der Chef-Etage der DFS zu kreieren und auch gleich ‘ne neue Offensiv-Strategie einzuführen: „*Ich würd’ ‘mal so sagen ... 11 Freunde müsst Ihr sein und der Rest kommt von allein!*“ – Ein wahres Energiebündel! – Nicht zu bremsen, der Typ! – Mit **dem** kommt (garantiert) „Schwung in den Laden“!

**Lothar Matthäus** (... nachdem er im September 2011 – nach nur **einem** Jahr als Trainer der bulgarischen Fußballnationalmannschaft – entlassen wurde, ist er derzeit bei **keinem** Verein unter Vertrag). Ihm kämen nicht nur die jährlich wiederkehrenden und gewohnt „sportlichen Tarifverhandlungen“ zwischen DFS und GDF sehr entgegen, wie er mir persönlich versicherte, sondern ... **zusätzlich** mangelt es ihm – **GOTT SEI ES GEDANKT** – (bekanntlich) an ausreichenden Kenntnissen der englischen Sprache, weshalb man bei ihm **nicht** damit rechnen muss, sich „auf internationales Parkett“ begeben zu wollen und ewig nur von Albanien, Tirana, einem „**Spanien-Engagement**“ oder sonstigem zu schwafeln. – Einfach **perfekt**, der Knabe!!!

#### Na ja, ... und dann gibt’s noch die folgenden Personalien „im Angebot“:

**Hape Kerkeling** (... hat schon im Jahre 2010 bei der Nominierung der Kandidaten zur Wahl des Bundespräsidenten nur **deshalb** abgesagt, weil er sich „**ganz für uns aufheben**“ wollte! – Echt wahr! – Wartet **dringend** auf unseren Anruf! – Und (mal ganz ehrlich) ... selbst **wenn** er denn scheitern sollte als unser „Firmenlenker“, dann ... hätten wir zumindest ‘ne Menge **mehr** Spaß mit ihm gehabt als in den zurückliegenden 20 Jahren, ... da sind wir uns **unisono** sicher).

**Thomas Gottschalk** (... wetten, dass ... er bei der DFS deutlich **bessere** Quoten bekommt als bei der ARD!?! – Alleine schon, weil ... er einfach ‘nen besseren Image-Designer hat als jeder Einzelne unseres scheidenden **Trios**!!!).

**Heiner Lauterbach** (... ach nee, Leute, lasst ‘mal gut sein, ... war nur so ‘ne „**Schnaps-Idee**“).

Hella von Sinnen (... AUWEH, ... verflixt! – Nu‘ ist aber **SCHLUSS!** – Jetzt gehen aber mit uns wirklich die Pferde durch!?!?).

Jedenfalls, ... bei einer **derart** langen Liste an hochkarätigen Namen aus „erstklassigen Ställen“ fragen wir uns (abschließend) lediglich:

#### Warum haben wir unseren Didi nicht schon früher auf den Golfplatz verdammt?

Es wäre vielen **VIEL** erspart geblieben!

## Berlin: Neuer Großflughafen

Die Berliner Flughafengeschichte ist mit Tempelhof, Tegel, Schönefeld lang und hat zur Zeit den absolut negativen Höhepunkt mit der erneuten Terminverlegung zur Eröffnung des Willy Brandt Airports erreicht. Die Ungewissheit über die tatsächliche Fertigstellung ist nach wie vor groß, und keiner traut den derzeit kursierenden Terminvorgaben an diesem Airport.

Nun haben sich Investoren gefunden, die binnen kürzester Zeit in Berlin einen neuen Airport errichten können. Auch die Kosten sind überschaubar, dabei soll der neue Airport sehr zentral gelegen und ideal mit Nahverkehrsmitteln erreichbar sein. Als Grundlage gelten zwar die Pläne des Pleiteairports in Schönefeld, aber die Fertigstellung soll bereits im Frühjahr 2013 abgeschlossen sein.

Für den Neu- bzw. Nachbau des Flughafens Berlin-Brandenburg werden ca. 100000 Steine benötigt, federführend für Bauaufsicht sind die Ingenieure von Legoland. Die Grundsteinlegung hat bereits stattgefunden, und der neue Hauptstadtflughafen wird am Potsdamer Platz zusammen mit Reichstag, Brandenburger Tor und Stadtschloss errichtet. Dem Vernehmen nach haben für diesen Flughafen bisher noch keine Gegner Demonstrationen beantragt, und auch die geplanten An- und Abflugstrecken sind bisher gleichfalls noch nicht kritisiert worden.



© Ist ATSAP nur ein Amnestieprogramm für Controller? Seattle Towercontroller  
Photo: jolson/Wikimedia by CCA

## FAA – Sicherheitsprogramm in der Kritik

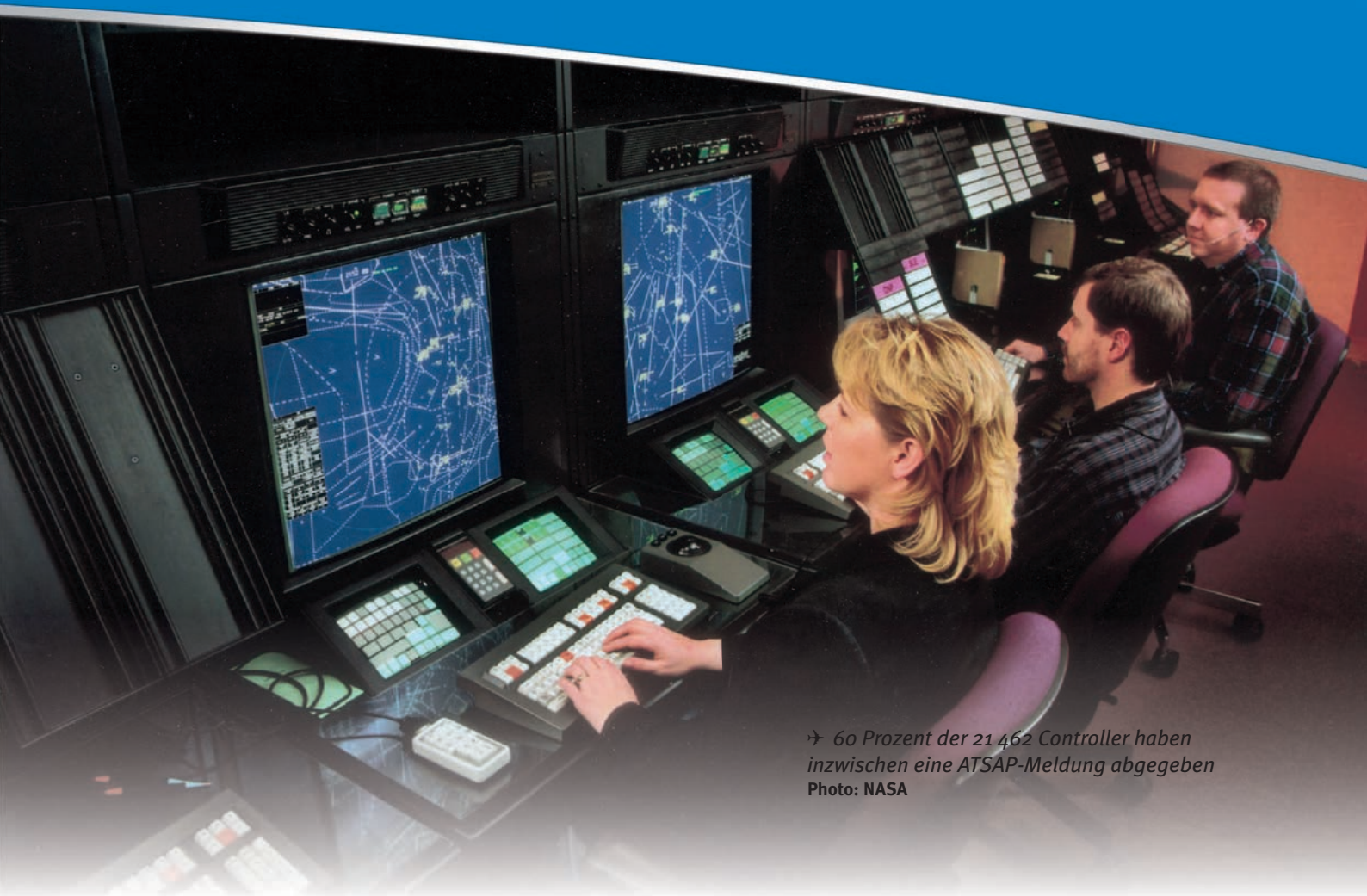


von  
Werner  
Fischbach

Sicherheit ist ein hohes Gut, bei der Flugsicherung muss ihr absoluter Vorrang eingeräumt werden. Dies zu behaupten ist eine Binsenweisheit. Doch Sicherheit kann, selbst beim Einsatz modernster Technik, ohne den Menschen nicht erreicht werden. Unter anderem auch, weil die in diesem System arbeitenden Menschen am besten in der Lage sind, mögliche Fehler zu erkennen. Wichtig dabei ist, dass sie ohne dafür rechtlich be-

langt zu werden, diese an ihre Vorgesetzten oder an eine eigens dafür eingerichtete Institution melden können. Das gilt ganz besonders, wenn einem der Akteure während des Dienstes ein sicherheitsrelevanter Fehler unterlaufen ist. Denn hätte der- bzw. diejenige dann rechtliche Konsequenzen zu befürchten, wäre er bzw. sie versucht, von einer entsprechenden Meldung abzusehen – sie zur eigenen Sicherheit zu verschweigen. Schließlich kann niemand gezwungen werden, sich selbst zu beschuldigen. Die Ausgestaltung derartiger „non-punitiver“ Sicherheitsprogramme dient also der Sicherheit und lässt auch auf die Qualität der Sicherheitskultur des jeweiligen Unternehmens bzw. des Flugsicherungsdienstleisters schließen.

In den USA nennt sich dieses Programm „Air Traffic Safety Action Program (ATSAP)“; es wurde ab 2008 bei der FAA (Federal Aviation Administration) eingeführt (die Einführung wurde 2010 abgeschlossen). Nun ist es in die Kritik geraten. Mit seinem Bericht vom 19. Juli an den Senat bzw. an die für Handel, Sicherheit und Luftfahrt zuständigen Komitees glaubt das „Transportation Department Office of Inspector General (OIG)“ schwerwiegende Schwachpunkte bei ATSAP hinsichtlich Transparenz und Verlässlichkeit festgestellt zu haben. Sie könnten, so meint das OIG, den Verdacht aufkommen lassen, bei ATSAP handelte es sich um ein Amnestieprogramm. Wörtlich führte das OIG unter anderem folgendes aus: „Failure to address potential deficiencies in transparency and accountability may lead to the perception that the Air Traffic Safety Action Program is an amnesty program.“ Wobei unter anderem Controller, die während der Nachtschicht eingeschlafen waren, Übergaben von Flugzeugen nicht entgegen genommen haben und während des Dienstes Filme auf einem Videogerät angeschaut haben, als negative Beispiele angeführt werden. Offensichtlich hatte sich niemand gefragt, **weshalb** die Controller während der Nachtschicht eingeschlafen waren oder **weshalb** sie die Übernahme von bestimmten Flügen verweigert haben. Für die Presse und insbesondere für den „Boulevard“ war dieser Bericht natürlich ein gefundenes Fressen. Schlagzeilen wie „FAA Gives Amnesty For Sleeping“ waren keine Seltenheit.



➔ 60 Prozent der 21 462 Controller haben inzwischen eine ATSAP-Meldung abgegeben  
Photo: NASA

Nun ist es ein schwieriges Unterfangen, der Öffentlichkeit den Sinn eines „non-punitiven“ Sicherheitssystems klarzumachen. Nicht nur in den USA, sondern auch in anderen Ländern. Die Bundesrepublik Deutschland muss da wohl mit eingeschlossen werden. Denn schließlich herrscht in unserer Kultur die Überzeugung, dass jeder für seine Fehler und seine Vergehen gerade zu stehen habe. Dabei wird meist unterschlagen, dass eine „non-punitive“ Unternehmenskultur darauf angelegt ist, Fehlerquellen aufzudecken, sie zu beheben und damit die Sicherheit des „Systems Luftfahrt“ zu verbessern und nicht, um strafbares Verhalten zu vertuschen oder zu amnestieren.

#### Die Kritik des OIG und die Antwort der NATCA

Das OIG ist übrigens eine Behörde, die es in Deutschland in dieser Form nicht gibt. Jedes Ministerium verfügt über ein eigenes OIG. Es achtet darauf, dass die Vorgaben des Ministeriums korrekt umgesetzt werden und die dem Ministerium unterstehenden Behörden und Institutionen sich gesetzestreu verhalten. Und es kann bei entsprechenden Verstößen den Fall an die Staatsanwaltschaft (US Attorney General) weiterleiten. Natürlich achtet das OIG auch auf die Finanzen und kann in etwa mit dem Bundesrechnungshof verglichen werden.

Dass das OIG die FAA hinsichtlich ATSAP kritisiert hat, bedeutet nicht notwendigerweise, dass es dieses Programm für falsch hält. Es ist lediglich der Ansicht, dass die FAA bedeutende Verbesserungen einleiten muss, um grundsätzliche Risiken zu identifizieren und sie zu beheben („the Agency will need to make significant improvements before ATSAP will be able to effectively identify and address the root causes of safety risks“). Da ATSAP darauf angelegt ist, die Vertraulichkeit zu garantieren und damit die Controller zu schützen, können die von der FAA gesammelten Daten nicht überprüft werden, was die Effizienz von Sicherheitsanalysen in Frage stellt. Meint das OIG. Aber, so könnte man darauf antworten, so ist das nun einmal bei derartigen Systemen. Entweder man erhält vertrauliche Daten oder eben keine. Was man, etwas drastischer ausgedrückt, auch als die Wahl zwischen Pest oder Cholera bezeichnen könnte. Dabei sollte auch das OIG anerkennen, dass es sich bei den Controllern um verantwortungsbewusste Menschen handelt, die nicht aus irgendeiner Laune heraus irgendetwas melden, was nicht den Tatsachen entspricht bzw. ihrer Phantasie entspringt. So viel Vertrauen sollte schon sein.

Natürlich hat auch der Controllerverband NATCA (National Air Traffic Controllers Association) Stellung genommen. So erklärte Steve Hansen, Vorsitzender des Sicherheitskomitees

tees der NATCA, dass durch kein anderes Sicherheitsprogramm mehr örtliche und „systemische“ Probleme festgestellt und beseitigt wurden als dies durch ATSAP seit seiner Einführung im Jahr 2008 geschehen ist. Rund 60% der 21.462 Controller haben seitdem mindestens eine ATSAP-Meldung abgegeben. Allein diese hohe Beteiligung zeige, dass die Controller in ATSAP den richtigen Weg sehen, um die Sicherheit zu erhöhen. Viele Probleme und Sicherheitsrisiken wären ohne das Meldesystem nicht erkannt worden.

Auch zur OIG-Kritik, die FAA verfüge über kein formelles Verfahren, die Wirkung ihrer aufgrund von ATSAP-Meldungen ergriffenen Maßnahmen zu überprüfen, nahm Hansen Stellung. Natürlich könne jedes System verbessert werden, aber ATSAP wäre ein großer Schritt vorwärts und hätte sowohl die Zahl der Meldungen als auch die Zahl der Lösungen ansteigen lassen. Was auf eine umfangreiche Datenanalyse zurückzuführen wäre. Desweiteren verwies er auf die Zusammenarbeit mit dem „Aviation Safety Information Analysis &

Sharing Program“ und dem „NASA Aviation Reporting System“. Und noch etwas hat Hansen betont: auf die Tatsache, dass ganz bewusst subjektive und objektive Daten gesammelt werden. Weil die unverfälschten Meinungen derjenigen, welche die Berichte verfassen, gesammelt werden sollen, um mit der Sicht der Betroffenen mit dem, was sich wirklich zugetragen hat, verglichen zu werden. „The goal is to compare the safety professionals' version to what actually happened.“

Auch dem Vorwurf, die FAA würde die Sicherheitserkenntnisse nicht ausreichend an die Controller weiterleiten, widersprach der NATCA-Vertreter. Danach gibt die FAA entsprechende ATSAP-Mitteilungen („ATSAP-briefing sheets“) an alle Kontrollstellen weiter. Damit werden viele wichtigen Informationen an die Controller weitergegeben und die Dienst- bzw. Niederlassungsleiter („facility manager“) mit allen verfügbaren Quellen hinsichtlich des Umfangs und der Ziele des ATSAP-Programms unterstützt.

→ *The system is safer as a result –  
Verkehrssituation in Fort Lauderdale*  
Photo: Frank Schuchardt



Strafandrohungen sind bekanntlich wenig geeignet, die Sicherheit in einem System und, was ebenso dazu gehört, die Motivation der Mitarbeiter zu erhöhen. Das gilt ganz besonders für die Luftfahrt und die Flugsicherung. Die FAA scheint da auf dem richtigen Weg zu sein. Dass die NATCA, die sich in der Vergangenheit mit der Luftfahrtbehörde oft auf sehr kritische Art und Weise auseinander gesetzt hat, die Luftfahrtbehörde gegen die Kritik durch das OIG verteidigt, scheint dies zu bestätigen. „The success of the FAA's move to a true safety culture has stressed effective training rather than punitive training. This works better. When safety professionals make mistakes, they can learn from those errors, self-correct and improve. The system is safer as a result“, meinte Steve Hansen abschließend. Wo er recht hat, hat er recht. Nicht nur in den USA, sondern überall auf der Welt.



## OFF THE TAPE



## LESERBRIEF

(betrifft: „der flugleiter“, Ausgabe 3\_2012. S. 28)  
Sehr geehrte Redaktion,

Herr Pletschacher hat in seinem wie üblich sehr guten Kommentar wahre Worte gelassen ausgesprochen! Man könnte aber noch ein wenig weiter ausholen: waren es nicht die unter der Knute der Lufthansa stehenden kleinen Airlines, die als erste aus Tempelhof abzogen und Wowereit & Co. so die Bestätigung dafür lieferten, daß dieser Flughafen nicht mehr gefragt sei? Nach dem Rohrkrepiierer der THF-Schließung soll nun Schönhagen mit aller Gewalt IFR-ertüchtigt werden, weil es inzwischen klar ist, daß für die Allgemeine Luftfahrt am BER keine Kapazitäten zu finden sein werden. AVGAS wird man dort z.B. überhaupt nicht bevorraten und hinsichtlich der Flughafengebühren ist ein entsprechender Abschreckungstarif bereits in Kraft gesetzt. Und auf einmal redet der Bundesverkehrsminister von der Einrichtung einer SOKO BER: Hört, hört, hätte Herbert Wehner gerufen, denn im Falle von Tempelhof berief sich der Bund ja stets darauf, daß er da leider nicht zuständig sei, denn dies sei eine in die Länderhoheit fallende Angelegenheit! Offenbar geht jetzt selbst Herrn Ramsauer das Licht auf, daß man diesen Berliner Dilletantenstadl nicht mehr ad libidum weiterwursteln lassen kann und daß im Falle der Bundeshauptstadt doch irgendwie auch Bundesinteresse berührt ist. Spätestens, wenn die Flugbereitschaft BMVg von Tegel in ihr Containerdorf in BER Nord umzieht, werden es alle merke(!)n, und dann wird wieder mal die deutsche Urfrage „wie konnte das nur passieren“ gestellt werden. Wollen wir wetten?

Mit freundlichen Grüßen  
Axel Grossmann

# Was macht eigentlich..... Wolfgang Duda?

(früher Lotse in Frankfurt, langjähriger „Kämpfer“ im VDF und in den Personalvertretungen der BFS und DFS)  
ein Bericht von „Emmi“ Enneper

**Er feierte kürzlich seinen 70. Geburtstag und taucht am liebsten mal ab!!!**

**Wolfgang, dir muß es sehr gut gehen, da du die Einladung zu deiner Geburtstagsfeier mit nebenstehendem „Tauchfoto“ und folgendem Text verschickt hast: „Taucht mit mir ein, in mein neues Lebensjahrzehnt“. Denn damit ist echtes Tieftauchen im offenen Meer gemeint. Hochachtung! Wie lange betreibst du diesen Sport bereits?**

Inspiziert durch Hans Hass und später Jaques Cousteau hat mich die Unterwasserwelt schon seit vielen Jahren in ihren Bann gezogen. Anfänglich habe ich Skin-Diving mit Maske und Schnorchel exzessiv betrieben, bis wir endlich im Juli 1999 die Gerätetauch-Lizenzen erworben haben. Seit der Zeit tauchen wir regelmäßig, vorzugsweise in indopazifischen Gewässern ab, auf der (Foto-) Suche nach den faszinierenden Bewohner der Unterwasser-Welt“.

**Was hast du außer „abzutauchen“ noch in den nächsten Jahren vor?**

Ich habe mir vorgenommen, künftig nichts mehr auf die „lange Bank“ zu schieben. Wir „müssten“, „sollten“, „könnten“ wird umgewandelt in tatsächliches Handeln. Zu viele Dinge hat man nicht erledigt, hat immer neue Ausreden erfunden, gerade diese Sache nicht machen zu müssen. Damit ist jetzt Schluss! Für uns gilt die Devise: Reisen, was der Geldbeutel hergibt! Unsere Reisewunschliste ist noch ellenlang: Sie reicht von Angkor-Wat bis Zulussee. Ob die Zeit reichen wird?

Darüber hinaus haben wir uns in Hilfsprojekten in Nord-Sulawesi, Indonesien, engagiert, die es weiter, auch vor Ort, zu unterstützen gilt.

**Es sind jetzt 15 Jahre her, dass du als Betriebsrats-Vorsitzender der wichtigen Niederlassung Frankfurt deine Berufs- bzw. Flugsicherungs-Laufbahn beendet hast. Es warteten im Vogelsberg die Familie und ein Anwesen auf dich. Erzähl mal, wie war der „Absprung“ ins Privatleben?**

Ich war vorbereitet, in ein kleines, emotionales Loch zu fallen. Die Gewissheit, von einem auf den anderen Tag nicht mehr, wie bisher, gebraucht zu werden, keine Verantwortung mehr zu haben für das, was in den letzten Jahren das Leben, privat und dienstlich, dominierte, war schon befremdlich. Ich stürzte mich kopfüber in die neue Welt der Herausforderungen. Von nun an waren der häusliche Bereich, die Familie, die Kommunalpolitik, Kindergarten und Schule unserer 2 Kinder, regionale Aktivitäten u.ä. die bestimmenden Faktoren. Dadurch war der „Rentnerschock“ kaum spürbar. Das ACC in Langen habe ich anfänglich noch ein-/zweimal besucht, danach nie wieder.

**Vor über 30 Jahren trafen wir beim VDF und im Gesamtpersonalrat zusammen. Ich lernte dich als streitbaren und fairen Wolfgang kennen, der rhetorisch einiges „drauf“ hatte. Ich erinnere mich noch sehr gut an die alten Beamtenzeiten. Was wir damals als Personalvertreter für Probleme behandeln mussten, kann man sich heute nicht mehr vorstellen. Da gab es z. B. die ZPV (Zentrale Planstellenvergabe), die die jährlichen Beförderungen regelte. Das Beurteilungswesen im Beamtensystem, welches bei uns gern 4,4-heilig genannt wurde, in Anlehnung an den damaligen Personalchef, welcher Vierheilig hieß und einen Durchschnitt der Beurteilungen von 4,4 vorschrieb. Und dann gab es jahrelang Streitigkeiten mit der BFS über die langjährigen, gesetzlich berechtigten Freistellungen der Beamtinnen im Mutterschutz. Immerhin gab es einen Anspruch auf maximal 18 Jahre! Etc. etc....**

**Was hast du aus der Zeit noch in guter, bzw. in schlechter Erinnerung?**

Ich erinnere mich gerne an diese Zeit, in der jüngeren Vergangenheit eigenartiger Weise sogar häufiger. Das mag daran liegen, dass der innere, negative Zustand der DFS Parallelen zur ehemaligen BFS aufweist, die wir seinerzeit glaubten überwunden zu haben.

Slow Go's, Betriebsstätten-Konzept, Belastungsgutachten Rohmert&Rutenfranz, APÜ FVK/FDB, Einführung DERD-MC, zivil/militärische Zusammenarbeit, Sobernheimer Konzept,

→ Wolfgang mit Nachwuchs  
(FDB im Center Langen)





Zwangsverlängerungen, Vorbereitung der Organisationsprivatisierung BFS, diese und viele Themen mehr haben uns damals umgetrieben.

VDF und GPR waren die bestimmenden Beteiligten. Absolute Mehrheiten in den Gremien galten als selbstverständlich. Die natürlichen Rivalitäten zwischen Betriebsdienst und Technik, ÖTV und DAG, VDF und FDI, GPR und BFS waren, im nach hinein betrachtet, die Keimzelle für den Umbruch in den goer Jahren und den Ausstieg aus dem Berufsbeamtentum. Die interne Streitkultur hatten wir hoch entwickelt: Legendär die verbalen Auseinandersetzungen zwischen dem GPR-Vorsitzenden Wolfgang Heim und dem damaligen Vize-Präsidenten der BFS, Wolfgang Phillip, manchmal mit vorheriger Ansage in der gemeinsamen Sitzung. Oder die regelmäßigen Verbalattacken von Hans Stang (als er noch auf unserer Seite war) gegen Wolfgang Heim anlässlich der VDF-Jahreshauptversammlungen – unvergesslich!

Wir hatten Erfolge, manchmal hart erkämpft, schienen trotz Niederlagen unbesiegbar. So hat es z.B. mehr als 5 Jahre gedauert, bis der BFS-Vize erschreckt feststellen musste, dass nicht seine Behörde sondern die GPR – Geschäftsführung die Beförderungsreihenfolge und die Planstellenvergabe für den Betriebsdienst der BFS eigenverantwortlich geregelt hat.

Negativ in Erinnerung geblieben ist mir z.B. die Passage aus dem Belastungsgutachten von Rohmert&Rutenfranz, in dem sie eine extrem hohe Disharmonie der Lotsen-Kollegen gegenüber der Zentralstelle der BFS feststellten.

**Dann konnten wir nach den vielen Jahren der Unzufriedenheit mit dem Beamtensystem noch den Weg in die Privatisierung begleiten und miterleben. Das war eine sehr euphorische Zeit, die ich in meinem Berufsleben nicht missen möchte. Wie siehst du diese Zeit im Rückblick?**

Wir haben den Weg in die Privatisierung nicht nur begleitet, wir haben ihn erstritten und gestaltet. Die Zeit des Aufbruchs, arbeitsintensiv, ergebnisorientiert, erfolgreich. Das gesamte Tarifwerk für die Übernahme aus dem Berufsbeamtentum war unser Werk. Ich halte ihn, auch jetzt noch, für einen der fortschrittlichsten seiner Zeit, allerdings mit dem Verfallhinweis – gilt in Teilen nur für die Übernahme aus der BFS. Der Versorgungstarifvertrag hätte m.E. schon nach 5 – 6 Jahren auf die „Nur-DFS‘ler“ umgestellt werden müssen.

In den ersten Jahren der „Menschwerdungsphase“ der DFS waren die neu gewählten BR’s und der GBR noch auf Augenhöhe mit dem Management der DFS und hatten im Tarifbereich

einen unschätzbaren Wissensvorsprung vor der Arbeitgeberseite. Dieser Vorsprung ist – leider – dahin. Die Region Mitte wurde, vorübergehend, zum Nabel der Welt. Sehr zum Leidwesen der damaligen HV und so mancher Kolleginnen und Kollegen. Ich erinnere mich aber an die sog. „Schafskälte“, die seinerzeit die Region Mitte heimsuchte und dazu beitrug, dass die Abschlussverhandlungen zum ETV mit einem kräftigen Prozent-Sprung nach oben endeten. Sehr zum Vorteil für Alle! Die darauf folgende „Strafexpedition“ des Hauptgeschäftsführers der DFS in die Region Mitte führte zu keinem negativen Ergebnis. Jeder bekam ein Übernahmeangebot.

**Du bist durch Familienangehörige, die bei der DFS arbeiten noch immer sehr nah am „Geschehen“. Wie siehst du die Entwicklung der DFS nach fast 20 Jahren?**

Vieles von dem das, was wir im Vorfeld der Privatisierung in Fallstudien als z.T. „Worst-Case“ Betrachtung diskutiert haben, ist inzwischen eingetreten: Aus einer dezentralen ist eine zentrale Unternehmensstruktur geworden, Schlüsselpositionen sind mit betriebsfremden Kaufleuten und Juristen besetzt, das betriebliche Know-How droht in vielen Bereichen verloren zu gehen, die TWR-Company ist etabliert, das Betriebsklima insb. im administrativen Bereich hat sich extrem negativ entwickelt, die Misstrauenskultur erreicht einen neuen Spitzenwert, Unternehmenskultur und Unternehmensverfassung stehen auf dem Papier, aber werden nicht gelebt, Fehler im Management werden nach wie vor nicht geahndet, Gutes wird selten belohnt – Schlechtes noch seltener bestraft, einzelne Personen in Schlüsselfunktionen sind stark gegen Schwache aber schwach gegen Starke, kurzum, die DFS ist zu einem stinknormalen Durchschnittsunternehmen mutiert!

Auch die Betriebsratsebene ist in das von uns befürchtete Loch gefallen und muss sich Anerkennung und Akzeptanz auf Augenhöhe mit der Arbeitgeberseite erneut, wie wir vor Jahren, neu erstreiten.

Manchmal denke ich, was wohl passiert wäre, wenn die Alten, die Männer der ersten Stunde, alle noch im Unternehmen geblieben wären? Hätte die Gesamtentwicklung innerhalb der DFS einen anderen Verlauf genommen?

Aber dann schüttelte ich den Kopf, greife mir meinen Lieblings-Single Malt, genieße einen kleinen Schluck, schließe die Augen und stelle mir vor, sanft über ein farbenprächtiges Korallenriff zu gleiten. Und alles wird wieder relativ, unwirklich und leicht!

**Wolfgang, Danke für deine klaren Worte. Das war jetzt hart, aber ehrlich. Schön, dass du dir deine streitbare Haltung bewahrt hast. Leider kannst du jetzt auch bei der DFS nichts mehr bewirken und willst es ja auch nicht (siehe oben!).**

**Ich wünsche dir und deiner Familie noch viele gesunde Jahre mit vielen schönen Geburtstagsfeiern, bei denen man sich gerne mit „Wegbegleitern“ an Zurückliegendes erinnert. Aber, besonders schön, wenn man noch voller Elan auf die Zukunft blicken kann wie bei euch. Ich freue mich auf ein Wiedersehen!**

# DFS-Tarifkommission

Die 4. ordentliche Sitzung fand am 22. und 23. August 2012 in Berlin statt.



von  
Thorsten  
Wehe

## Kapazität – Sonderregelungen FS-Dienste 2012

Vorweg, die Verhandlungen zum Thema Kapazität sind beendet. DFS und GdF hatten sich im Änderungstarifvertrag zu den Sonderregelungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den operativen FS-Dienste vom 23. März 2012 auf die Verpflichtung vereinbart, die Rahmenbedingungen zum Gegenstand

weiterer Verhandlungen zu machen. Die TK hatte der DFS ein umfassendes Tarifpaket unterbreitet. Unter Beibehaltung der Obergrenze von 80 Stunden wurden Regelungen bei den maximalen Überstunden in Höhe von maximal 12 Stunden in einem Monat bzw. maximal 24 Stunden über den Zeitraum von zwei Monaten angeboten. Mit dem Angebot, die §§ 12 und 12a des Manteltarifvertrages in der Fassung vom 26.09.2009 wieder einzuführen, wären Überstunden, entstehend aus Schichtverschiebungen, nicht auf das Kontingent 12 bzw. 24 angerechnet worden. Im Paket war ebenfalls, die Mehrarbeitskonten in den operativen FS-Diensten am Jahresende mit einem entsprechenden Faktor auf Wunsch des Mitarbeiters in das Langzeitkonto zu überführen. Die DFS hat das Paket mit dem Hinweis auf die Kosten und fehlender Planbarkeit zurückgewiesen. Die TK kann diese Argumente nicht nachvollziehen, nimmt sie aber zur Kenntnis. Aus Sicht der TK ist damit die Verhandlungspflicht abgearbeitet. Es gilt nun weiterhin, dass die Betriebsräte konsequent die Einhaltung der tariflichen Rahmenbedingungen überwachen.

## Eingruppierungs-Tarifvertrag (ETV 2011)

Die Überarbeitung der Matrix zum ETV stand auf der Agenda. Die Matrix wurde zwischen GdF und DFS in einer kleinen Expertenrunde redaktionell angepasst, Ergänzungen wurden einvernehmlich eingefügt. Die Matrix soll alle bekannten Tätigkeiten bzw. Standardstellenbeschreibungen den entsprechenden Vergütungsgruppen und Vergütungsbändern zuordnen. Die DFS hat der TK dann wieder einen einseitig veränderten Entwurf zur Ratifizierung vorgelegt. Wiederum nach mehreren Gesprächen wurde der Konflikt beigelegt. Die angepasste Matrix wird dem Eingruppierungstarifvertrag hinzugefügt.

## Vergütungsrunde 2012

Die TK hat die fristgemäße Kündigung der Vergütungstarifverträge (VTV, VTV-A und ZTV) zum 31.10.2012 beschlossen. Die Forderung zur linearen Steigerung wird sich im Rahmen des Inflationsausgleichs bewegen. Die GdF sieht sich aktuell vielfältigen Schadensersatzforderungen ausgesetzt. Neue

Qualität ist sicherlich, dass die DFS persönlich gegen die Mitglieder des Bundesvorstandes und gegen die Mitglieder der TK vorgeht. Ein gesonderter Artikel in dieser Ausgabe wird das Thema näher beleuchten. Die TK wird diesen Umstand in ihren Forderungen berücksichtigen. Details hierzu entnehmen Sie bitte der Sonderbeilage in diesem Heft.

## Rationalisierungsschutz-Tarifvertrag (RatschTV)

Die TK erachtet es zurzeit als nicht zielführend, Verhandlungen zu einem Rationalisierungsschutz-Tarifvertrag mit einer Geschäftsführung aufzunehmen, die sich im Umbruch befindet. Die GdF insgesamt erwartet schnellstmöglich nach dem 01.01.2013 eine Vorlage der neuen Geschäftsführung zur zukünftigen, strategischen Ausrichtung der DFS. Wird am Expansionskurs festgehalten und die Zahl der Beschäftigten weiterhin aufgebaut? Wobei die unumstritten notwendige Nachführung von Personal für die operativen Dienste der kleinere Teil der bis heute zusätzlich eingestellten DFS-Mitarbeiter darstellt. Oder ist unter dem Druck der Kosteneinsparung, ein drastischer Einschnitt bei der Anzahl der Beschäftigten bei der DFS zu erwarten.

## Ausblick

Unter dem Eindruck, dass ab dem 01.01.2013 eine neue DFS-Geschäftsführung ihr Wirken beginnt, werden mit der alten Geschäftsführung auch unter dem Eindruck der Gesamtsituation sozialpartnerschaftlich keine Ergebnisse zu erzielen sein. Dr. Michael Hann hat seine Tätigkeit als neuer Arbeitsdirektor zum 01.09.2012 aufgenommen und wird zu Beginn die Scherbenhaufen, die vor ihm liegen, sortieren müssen. Der neue Geschäftsführer für den Geschäftsbereich F, Robert Schickling, beginnt seine zukünftigen Aufgaben zu organisieren. Die Zusammenführung der Bereiche „Betrieb“ und „Technik“ wird von der GdF ausdrücklich als die richtige strategische Ausrichtung der zukünftigen Ausgestaltung der Flugsicherungsdienste in Deutschland begrüßt. Wer nun neuer Vorsitzender der DFS-Geschäftsführung wird, ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Artikels offiziell nicht bekannt. Viele Gerüchte, Vermutungen und Presseartikel lassen erwarten, dass der heutige Vorsitzende des Aufsichtsrates der DFS, Prof. Klaus-Dieter Scheuerle, diese Position besetzen soll. Im neuen Jahr wird „der flugleiter“ eine umfassende Rückblende vornehmen. Die Erwartungen der Beschäftigten im Unternehmen DFS an diese neue Geschäftsführung sind sehr hoch. Die zukunftssichere Ausgestaltung der DFS wird von allen Beteiligten viele Anstrengungen abverlangen. Ich persönlich mag die Hoffnung auf positive Veränderungen nicht aufgeben. Aber wie sagt ein Kabarettist einem alten Sprichwort folgend: „Die Hoffnung stirbt zu Letzt – aber sie stirbt“.





# Lärmschutzmaßnahmen am Flughafen Frankfurt



# Tapferes FFR, 7 auf einen Streich.

Ein Blick in den Maßnahmenkatalog und nach Atlanta/nicht am Main  
Text und Zusammenstellung der Illustrationen:  
Mitglieder der Redaktion

Für den Urzeitmenschen als Jäger und Sammler war Hören wesentlich überlebenswichtiger als beispielsweise gutes Sehen. Infolgedessen ist bei uns Nachfahren noch Jahrtausende später das Hörzentrum eine ausgesprochen hoch entwickelte Hirnregion. Während wir durch Schließen der Augenlider Unansehnliches einfach ausblenden können, verfügen unsere Ohren über keinen vergleichbaren natürlichen Abschottungsmechanismus. Im Gegensatz zu den Lebensbedingungen eines Jägers und Sammlers erweist sich das in heutiger Zeit mitunter als ein Nachteil (52% der Weltbevölkerung lebt in Städten, Tendenz steigend), denn mittlerweile erzeugt kein irdisches Lebewesen so viele Töne wie der Mensch.

Im Sommer 1891 führte Otto Lilienthal an einem Hügel zwischen den brandenburgischen Orten Derwitz und Krielow an der Bahnstrecke Berlin-Magdeburg mit seinem Derwitz-Apparat die ersten mantragenden Flüge der Welt durch. Flugstrecken bis zu 25 Meter. Keine 120 Jahre später verbindet ein Airbus A380 die Mega-Airports rund um den gesamten Globus. Eine imposante und vor allem rasante Entwicklung, mit der die Evolution nicht Schritt zu halten vermochte. So ist es ihr bis heute nicht gelungen, von den Augen zu kopieren, um der Menschheit eine so sinnvolle Zusatzausstattung wie Ohrenlider zu spendieren. Auch die hochgeschätzten chinesischen Gelehrten, z. B. in Person des Philosophen Tien Yi-Heng, liefern mit Thesen wie „Man trinkt Tee, damit man den Lärm der Welt vergisst“ nicht wirklich einen Beitrag zur Lösung des Problems.



## Lastenteilung

Daher ist eine Aufteilung der lärmbedingten Lasten unausweichlich. Der beschallte Bürger dürfte überwiegend freiwillig oder aus existenzieller Vernunft heraus im Ballungszentrum bzw. in dessen Speckgürtel seinen Lebensmittelpunkt verbringen. Ihm darf abverlangt werden, die Nachteile des Lärms in angemessene Relation zum Nutzen für sein eigenes und des gemeinschaftlichen Wohlergehens zu setzen (letzteres kann vorrangig sein), verbunden mit so Grundlegendem wie „Ohren auf beim Wohnungskauf.“

Zur unmittelbaren Bändigung von unliebsamen Tönen kommt deren direkten und indirekten Erzeugern eine zentrale Rolle zu.



So hat es sich beispielsweise das 2008 von der hessischen Landesregierung gegründete „Forum Flughafen und Region“ (FFR, Mitglieder aus Politik, Verwaltung und Luftfahrtvertretern) zur Aufgabe gemacht, die im Zuge des Flughafenausbaus Frankfurt zunehmende Lärmentwicklung durch Gegenmaßnahmen zum Wohle der betroffenen Bevölkerung zu mildern.



## „vom wording her“

Zuvor wurden jedoch auch in diesem Gremium ganz offensichtlich die obligatorischen Hausaufgaben des Medienzeitalters im Ringen um die Gunst des menschlichen Unterbewusstseins gewissenhaft erledigt. Wortschatzakrobaten tun das bei unangenehmen Themen gerne durch eine kreative Verwendung positiv besetzter Synonyme zur Umschreibung von im Grunde genommen nichts anderem als Scheußlichkeiten. Der Begriff „Lärm“ ist so eine hier sogar vom Himmel schreiende Scheußlichkeit.

Wird darüber hinaus das Schönegeistige einmal bei Seite gelassen, lässt sich nüchtern sachlich bilanzieren: Selbst Beethovens Mondscheinsonate ist letztlich auch nichts anderes als die Erzeugung von Schallwellen. In dieser Form werden die aber wohl von den Wenigsten, Punkrocker einmal ausgenommen, als Zumutung empfunden, wenn sie auf ihrem Weg vom Innenohr zur Großhirnrinde für ein neuronales elektrisches Impulsfeuerwerk im engmaschig geflochtenen Synapsennetz der oberen Windung unseres Temporallappens sorgen, damit uns daraus dort – keine Sorge, wir sind soeben am Ende von homo sapiens' Hörbahn angelangt – der Auditive Cortex ein dreidimensionales Klangbild komponieren kann. Lange Rede, kurzer Sinn: Alles was wir hören ist Schall, aber längst nicht immer Lärm.

Den Fokus wieder auf die Synonyme legend ist es somit nicht verwunderlich, wohl aber amüsant zu lesen: Die Experten des FFR haben sich nicht etwa dem erforderlichen „Lärmschutz“, sondern vielmehr dem „Aktiven Schallschutz“ verschrieben.



Sei's drum, unser Interesse gilt nun diesem 7-Punkte-Katalog. Dabei bevorzugen wir allerdings Klar-text. Der „der flugleiter“ ist pro Luftfahrt eingestellt, aber sehr tief fliegende Verkehrsflugzeuge über dicht besiedeltem Gebiet sind unzweifelhaft, auch ohne kostspielige Gutachteraufträge, in erster Linie der Rubrik Lärm und nicht dem neutralen Oberbegriff Schall zuzuordnen und so wollen wir es hier „vom wording her“ dann auch benennen.

### Lärmgebiete und ihre subjektiven Grenzen



Ein Lärmgebiet hat aber auch so seine Grenzen. Wo genau die liegen, da gehen die Meinungen dann doch sehr deutlich auseinander. 6.000 FT im Gegenanflug ist nicht mehr zwangsläufig Lärm, auch wenn das Flugzeug selbstverständlich zu hören ist. Ein unsichtbar in den Rheingauer Weinbergen dahin knatternder Mofafahrer ist deutlich lauter und nerviger als das Grundrauschen des Gegenanflugs. Seit Jahren gegen den Flughafenausbau aktive Städte und Gemeinden erlauben zur Reinigung ihrer öffentlichen Flächen den Einsatz technischer Errungenschaften wie den benzinbetriebenen Laubbläser mit bis zu 100 Dezibel, anstelle des guten alten, aber personalintensiveren

Besens. In Fluglärmmmissionssitzungen Pflichtenhefte für die anderen zu formulieren ist sicher eine zeit-raubende und in gewissem Rahmen auch notwendige Aufgabe. Es legitimiert aber nicht dazu, dass Kehren vor der eigenen Haustür zu vernachlässigen.

Nicht jedes wahrgenommene Fluggeräusch, erst Recht nicht jedes am Himmel erspähte Flugzeug ist zwangsläufig krank machender Lärm, es sei denn, man hat seinen Körper dahingehend regelrecht trainiert. Die uns häufig gestellte Frage, ob das im Gegenanflug befindliche Luftfahrzeug über meinem Haus hier nicht auch 2.000 FT höher fliegen könnte ist daher nicht zielführend. Selbst wenn man die Frage gelegentlich mit Ja beantworten könnte: Die vorrangig zu optimierenden Lärmprobleme spielen sich nach dem Abheben im Abflugsektor, sowie im Anflug, etwa ab dem Eindrehen in den Queranflug bis zur Landung ab.



# Der 7- Punkte-Katalog

der Expertengruppe „Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz“

1

## 1. Steiler Steigen



Durch die Implementierung einer Geschwindigkeitsobergrenze von 220 KT IAS auf dem ersten Segment einiger Abflugstrecken soll bewirkt werden, dass bei gleichbleibender Triebwerksleistung die zur Verfügung stehende Energie vermehrt in Steigrate anstatt in Vorwärtsbewegung umgesetzt wird, um schneller in lärmverträglichere Höhen zu gelangen.



→ → → Standardabflugverfahren: Take-off Thrust bis 1.500 FT GND, dann die Nase etwas herunter und beschleunigen. Ein Airbus A320 kann 2.000 Fuß MSL schon über dem Pistenende erreichen, steigt also relativ gut. Diese LFZ-Kategorie ist nicht das Problem. Ein A380 rotiert bei etwa 145 KT und steigt mit ca. 175 KT bis auf 1.500 FT GND. Diese Höhe wird ungefähr 2 NM hinter dem Pistenende erreicht. Nun senkt auch er leicht die Nase um weiter Fahrt aufzunehmen, Tempolimit 220 KT. Bis die aber erreicht sind, wird am Luftstraßenrand auch schon das Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verkündet, d. h. er kann im Grunde wie bisher ab 1.500 FT gleich durchgehend beschleunigen, ohne jemals Vorwärtsenergie in Steigrate umgewandelt zu haben. Bei den anderen Luftfahrzeugen der Kategorie heavy sieht es nur geringfügig anders aus. Ergo: Relativ wenig praktische Effekte.

→ → → Nebenwirkungen langsamerer Vorwärtsgeschwindigkeiten: Luftfahrzeuge müssen an die nächsten Sektoren i. d. R. mit einem vereinbarten lateralen Mindestabstand abgeliefert werden, also eben nicht in geknäulten, höhengestaffelten Päckchen. Der laterale Radarstaffelungsmindestabstand beträgt bei ACC 5NM, Wirbelschleppenaufschläge erfordern ggf. bis zu 7NM, die real geforderten Mindest-Abflugintervalle der nachfolgenden Sektoren liegen häufig nochmal darüber. Je steiler gestiegen wird, desto geringer die zurückgelegte Strecke über Grund pro Zeiteinheit, desto länger die Wartezeit für das nachfolgende Flugzeug unter Beachtung dieser lateralen Abstände. Über den Tag summiert sich das. Entschleunigung ist sinnvoll in den Ayurvedaabteilungen der Wellnessoasen, hingegen kontraproduktiv an den Startbahnen der Flughäfen.

→ → → Ein weiterer, nicht unerheblicher Verzögerungshebel ist in diesem Zusammenhang der Unsinn der Abflugstreckenkanalisierung. Über viele Meilen wird in Perlenkette hintereinanderher geflogen, anstatt sich schnellstmöglich in verschiedene Richtungen aufzuteilen. Deshalb müssen musterabhängig mitunter weitere Sicherheitssaufschläge erfolgen, falls das nachfolgende Flugzeug doch etwas schneller als das vorausfliegende sein sollte. Man hat da so seine Erfahrungswerte, was einen aber genau erwartet, weiß man vor Erteilung der Startfreigabe nie ganz genau. Das jeweils aktuelle Abfluggewicht spielt dabei ebenso eine Rolle wie die unter den Airlines voneinander abweichenden Vorgaben beim Betrieb ansonsten baugleicher Flugzeuge. Beides sind für die Flugsicherung unbekannte Größen. Es sollten dringend echte Steilabflugstrecken angeboten werden (z. B. „cross 2NM DER ALT 3.000+, no acceleration speed below 3.000“), deren Nutzung mit einer kürzeren Wegstrecke einher geht.

## 2. DLH B737

2



Durch eine bessere schallabsorbierende Auskleidung an den Einlässen der CFM56-3 Triebwerke der B733 und B735 durch sog. hard wall forward acoustic panels können die Geräuschemissionen u. U. verringert werden.

→ → → Gute Maßnahme! Schade, dass dafür erst der Flughafen ausgebaut werden musste. Zudem sind die Tage der betagten B737-Flotte bei Lufthansa gezählt.

## 3. Erhöhte Rückenwindkomponente

3



Die Hauptbetriebsrichtung 25 muss grundsätzlich bis zu einer Rückenwindkomponente von 5 KT beibehalten werden, weil diese Region (u.a. Hanau, Offenbach und neuerdings auch Frankfurt-Süd) etwas weniger dicht besiedelt ist als die der Betriebsrichtung 07 (u. a. Mainz, Wiesbaden, Rüsselsheim). Somit ca.  $\frac{3}{4}$  des Jahres BR25 und  $\frac{1}{4}$  BR07. Zusätzlich wird bei BR25 der Großraum Mainz/Rüsselsheim durch die Südumfliegung vor Abflügen geschützt.

→ → → Eine geplante, noch nicht umgesetzte Anhebung der Rückenwindkomponente auf 7KT würde dieses Missverhältnis von  $\frac{3}{4}$  zu  $\frac{1}{4}$  weiter erhöhen.

→ → → Die massiven Proteste insbesondere aus Frankfurt-Süd scheinen die politisch Verantwortlichen überrascht zu haben. Bei der Anzahl der Lärmbetroffenen bedarf es wohlmöglich einer Nachberechnung.

→ → → Machen diejenigen mit der besten Lobbyarbeit das Lärmschutzrennen?

## 4. Segmented RNAV (GPS) Y Anflug

4



Über diese auf etwa 5 NM Geradeaus-Endanflug zielenden gekrümmten Anflüge (ausgenommen ist aus unverständlichen Gründen die neue Landebahn Nordwest) sollen in verkehrsarmen Randzeiten dichter besiedelte Gebiete umflogen werden. Wem dieser Anflug widerstrebt, bekommt eine Standard-ILS-Freigabe.



→ → → Leiser dürfte ein Flugzeug dadurch nicht werden. Kurvenflug verbunden mit Höhenvorgaben in der Anflugstrecke lassen durch Einsatz von Schub, Klappen und Fahrwerk eher das Gegenteil vermuten. Lärminderungseffekte entstehen allein durch Lärmverlagerung in Richtung weniger dicht besiedelter Gebiete. Des einen Freud' ist des anderen neues Leid.

→ → → Der Anflug ist kein Hexenwerk, aber im Vergleich zum ILS anspruchsvoller. Verbunden mit immer längeren Flugdienstzeiten im Cockpit ist das in dieser Kombination eine Abdrift vom Safety-

Grundgedanken „keep it simple“. Im Anflug auf München hat die Crew eines Air Berlin A330 mit PAN Vorrang beim Anflug wegen Übermüdigungserscheinungen beantragt. Tendenz: Lärmschutz und Wirtschaftlichkeit vor Sicherheit.

→ → → Kapazitätskritisch: Keine Geschwindigkeitsanweisungen mehr durch ATC. Deshalb Zuschläge beim Sicherheitsabstand, weil eine wichtige Regulierungsmöglichkeit für den Lotsen entfallen ist. Die Akzeptanzrate für den Y-Anflug ist durchaus hoch, aber nicht immer 100%. Mischverkehr Segmented RNAV/ILS erfordert noch mehr kapazitätsmindernden Luftraumbedarf.

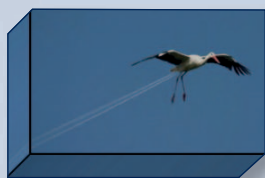
→ → → Durch die rigiden Nachtflugbeschränkungen von 23-5 Uhr Icl wird dieser Anflug nur noch sehr wenig genutzt. Gedankenspiele, den Anwendungszeitraum auszuweiten wären die logische Konsequenz. Den Entscheidern würde das die Bereitschaft abfordern, die Flughafenkapazität nachrangig einzustufen. Ganz besonders die heute schon teilweise dramatische Abflugsituation in der letzten Stunde vor 23 Uhr würde weiter verschlimmert, weil

1.) Generell: Durch eine notwendige Erhöhung der Sicherheitsabstände u. a. zur Entschärfung der Südumfliegung (*zunächst nach Süden drehende Nordabflüge*) verzögern alle Arten von Anflüge 25L die Abflüge 25C.

2.) Bei einem Verzicht auf ILS-Anflüge ist das Herzstück der neuen Frankfurter Anflugpünktlichkeit, der unabhängige parallele Anflugbetrieb, nach ICAO nicht mehr erlaubt. Je später abends der Anflugstrom versiegt, desto schlechter für die zahlreichen Abflüge, umso größer die Wahrscheinlichkeit, in FRA noch öfter unfreiwillig übernachten zu müssen. Davon waren allein bei DLH seit Einführung des Nachtflugverbotes 12.000 Passagiere betroffen.

→ → → Wenn Segmented RNAV (GPS) als Beitrag zur Lärminderung gesehen wird, würde das auch für IFR-Sichtanflüge gelten. Deren Kursführung gliche dem eines Segmented RNAV (GPS). IFR-Sichtanflüge sind aber aus unerklärlichen Gründen wegen Lärmschutz untersagt. Ein Widerspruch.

## 5. Continuous Descent Operation (CDO)



**Im Leerlauf segelnd auf der Landebahn aufsetzen ist zweifelsohne leiser als mit Triebwerksleistung.**

→ → → Abzuwägen ist: CDO muss unterbrochen werden, weil die Signale des ILS im Levelflug erfliegen werden, bevor ab FAF wieder gesunken wird. Die Unterbrechung des CDO ist mit einem Hochfahren der Triebwerksleistung verbunden.

→ → → Segelnd ist ein Flugzeug weniger manövrierfähig. Die Geschwindigkeit muss vollständig dem Piloten überlassen werden. Dadurch entsteht eine Bandbreite an unterschiedlichen Geschwindigkeiten für bestes Gleiten. Folge: Erhöhung der Sicherheitsabstände = Kapazitätseinbußen, weshalb CDO nur in verkehrsärmeren Zeiten angewendet wird.

→ → → Kreuzen sich CDO- und Abflugrouten müssen die wesentlich lautereren Abflüge u. U. länger tiefer fliegen. Ein funktionierendes Point-Merge-Verfahren könnte diese Situation verbessern.



## 6. ILS-Gleitwinkelanhebung von 3,0 auf 3,2 Grad

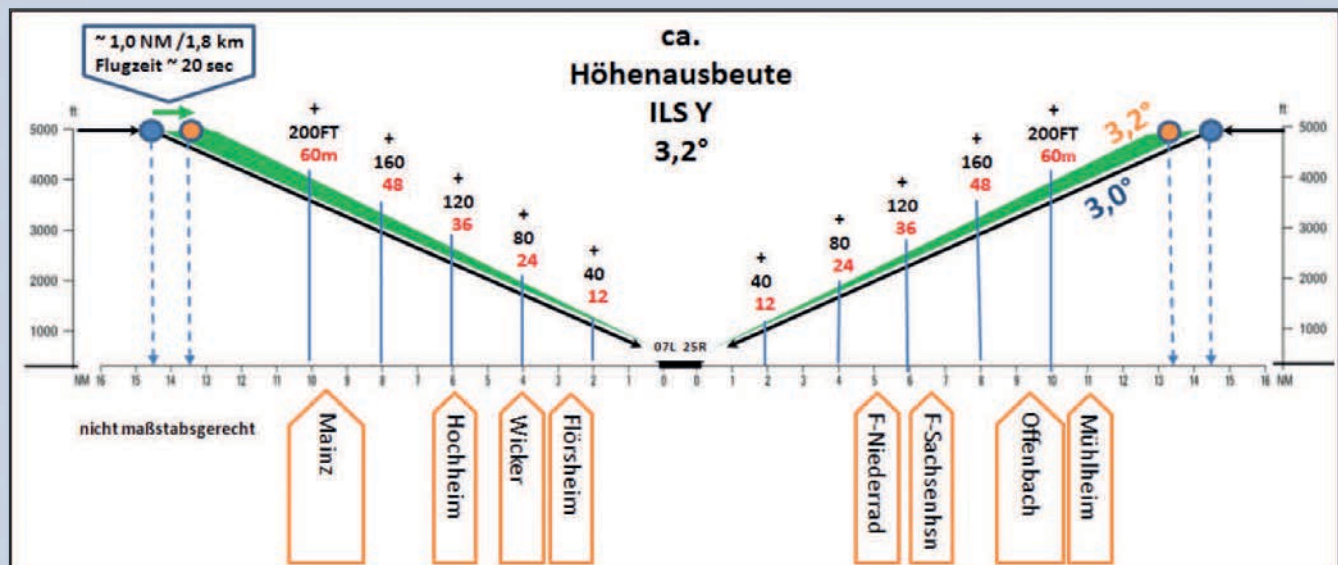


Zunächst im Probebetrieb nur zur neuen Landebahn Nordwest geplant. Weil hier aus Lärmschutzgründen nur Präzisionsanflüge erlaubt sind, wurden zum Zwecke der Redundanz von vorne herein pro Landerichtung 2 ILS-Anlagen installiert (im Bild die beiden Gleitwegmasten GP RWY 25R). Vorbehaltlich positiver Flugvermessungsergebnisse soll das Gleitwinkelsignal der jeweils äußeren Antenne im 4. Quartal 2012 um zwei Zehntel Grad angehoben werden (Kennung „ILS Y“, vorerst nur CAT 1). Ferner könnte mit dem inneren, CAT3b-fähigen GP, unter CAT 1-Bedingungen vorübergehend zeitgleich ein ILS Z 3,0 Grad Anflug verfügbar in der Luft sein, sofern sich die Antennen nicht gegenseitig stören. Ziel ist 3,2 Grad als alleiniger Standard; mit vielen Verweigern rechnet man nicht. Das Flugzeug beginnt am Final Approach Fix (FAF) seinen steileren Anflug mit Hilfe des Gleitwegsenders. Querab dieses Senders, kurz vor dem Aufsetzen, ist der „Höhengewinn“ vollständig aufgebraucht. Die dortige Zielmarke, die ILS-Bezugshöhe (RDH, Reference Datum Height ~50 FT/15 m) ist sowohl für 3,2 als auch für 3,0 Grad nahezu identisch.

→ → → Die Hoffnung, welche bekanntlich zuletzt stirbt, mit einer Gleitwinkelanhebung um 0,2 Grad Fluglärm spürbar zu reduzieren, basiert auf zweierlei Annahmen:

### a) Das Flugzeug fliegt höher

Faustformel hier: „Höhengewinn“ pro NM = 20 FT / 6 m, in 10 NM Entfernung ist der 3,2° Anflug also 200FT/60 m höher, bei 5NM noch stolze 100 FT/30 m! Diese Werte sind derart „beeindruckend“, dass man das Wort Höhengewinn besser mal in Anführungszeichen setzt. Die folgende Darstellung soll das veranschaulichen:



### b) Geringere Triebwerksleistung

Wer schwerer ist als Luft, für den besorgt die Erdanziehungskraft den Weg nach unten. Ist ein Triebwerk vorhanden, kann durch entsprechende Dosierung seiner Vorwärtsenergie der Winkel auf der Reise zum Mittelpunkt der Erde justiert werden. Je steiler die gewünschte Sinkrate, desto weniger lehnt man sich durch mit Lärm verbundene Triebwerksleistung gegen die lautlose Arbeit der Gravitation auf.

Neben dem Triebwerk ist aber die Flugzeugzelle durch ihren Luftwiderstand und Anstellwinkel die zweite wesentliche Lärmquelle. Die stets geringe Triebwerksleistung im Anflug senkt den Lärmpegel des Aggregats und führt so zu einer überproportionalen Beteiligung der Zelle an der verbleibenden Geräuschkulisse. In Folge dessen entfaltet eine weitere marginale Rücknahme der Triebwerksleistung hier nur relativ geringes Lärminderungspotenzial.

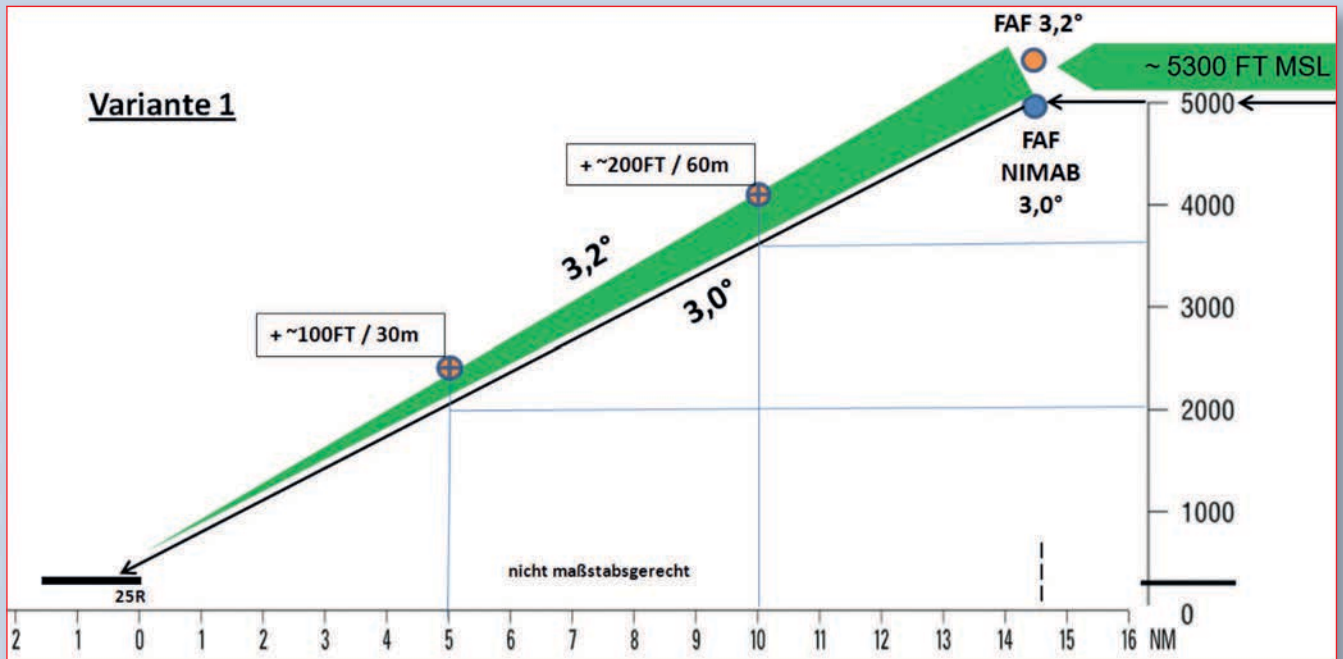
Je steiler es nach unten geht, desto mehr Fahrt baut sich auf. Die Aufsetzgeschwindigkeit muss sich bei 3,2 Grad im gleichen Toleranzbereich befinden wie bei 3,0 Grad. Deshalb verlängert sich auch nicht die benötigte Landestrecke. Um dieser nicht gewünschten Geschwindigkeitszunahme entgegen zu wirken, werden die Flugzeuge, sicherlich muster- und gewichtsabhängig, tendenziell früher in Landekonfiguration ausgerichtet werden müssen, was nichts anderes bedeutet als früher die Klappen zu setzen. Landeklappen erhöhen den Luftwiderstand der Zelle. Ob vom positiven „Effektchen“ einer etwas geringeren 3,2-Grad-Triebwerksleistung noch etwas übrig bleibt, oder sich das Ganze gar ins Gegenteil kehrt, werden dann sicher die Lärmmessstationen am Boden zu berichten wissen.

→ → → Ich wage die Prognose: Wer als Flughafenanwohner gegenwärtig um 5 Uhr von einem 3,0 Grad Anflug geweckt wird, dessen Tiefschlafphase endet auch weiterhin zu dieser frühmorgendlichen Stunde. Die Sensoren einer Bodenmessstation werden in ausreichender Entfernung zur Landebahn möglicherweise einen etwas geringeren Lärmpegel aufzeichnen. Dass menschliche Ohr – und alleine darauf kommt es an – wird den aufgrund der mageren Höhenausbeute und den Gesetzen der Aerodynamik nicht registrieren können. Den größten Effekt für die Anwohner der LBNW könnte Querwind und Regen im Zusammenhang mit 3,2 Grad entfalten, wenn die großen, langen Flugzeuge aus Sicherheitserwägungen eventuell von der nur 2.800 m zur 4.000 m langen Südpiste umgeleitet werden möchten. Das aber stünde nicht im Einklang mit den beabsichtigten Zielen einer Gleitweganhebung. So oder so, außer reichlich Spesen wohl nichts gewesen.

→ → → Aus TWR-Sicht ist wichtig, sich am Ende der Erprobung auf einen Winkel festzulegen. Es darf kein dauerhaftes Durcheinander mit verschiedenen zu beachtenden ILS-Schutzzonen geben (keep-it-simple-Prinzip). Es ist leider nicht gelungen, die Landekursantennen in ausreichendem Abstand hinter das Pistenende zu platzieren. Am Ende der 2.800 m Piste abrollende größere Flugzeuge können daher eine ILS-Schutzzone verletzen und den Anflugverkehr stören.

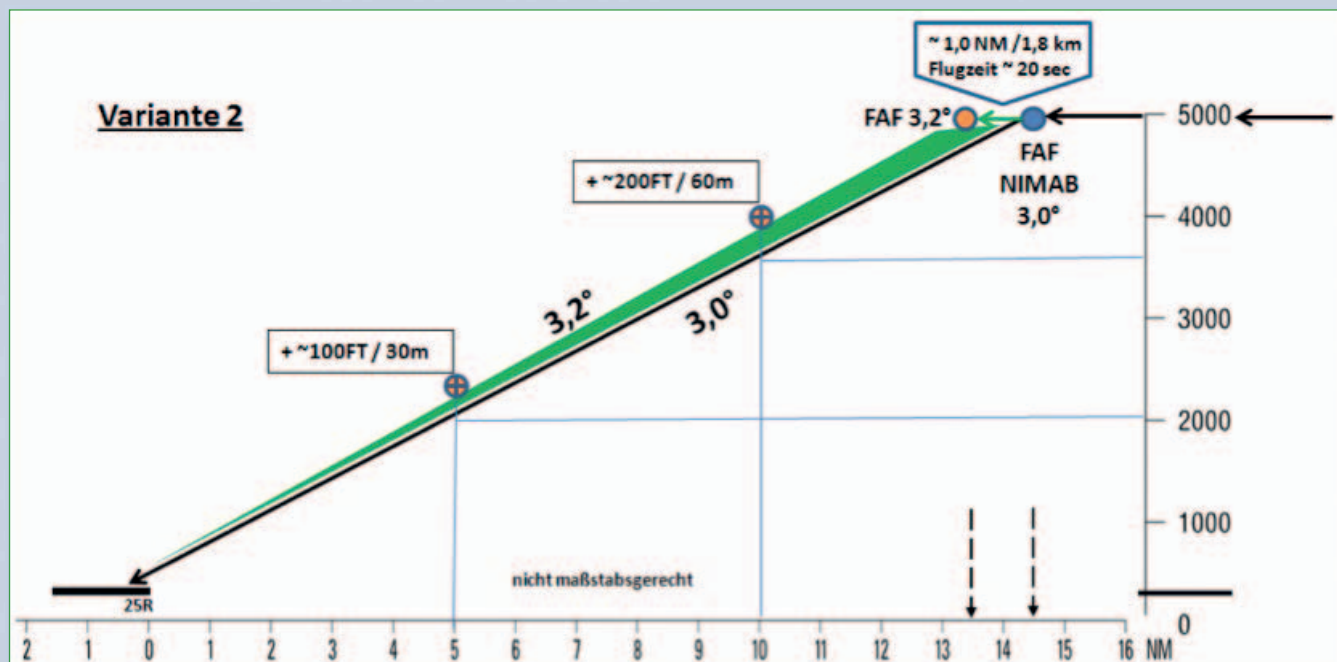
**3,2° – In zwei Varianten, theoretisch.**

Bei Variante 1 bliebe der FAF an gegenwärtiger Position, die Flugzeuge erfliegen im Geradeausflug das Gleitwegsignal entsprechend höher und sinken mit 3,2 Grad.



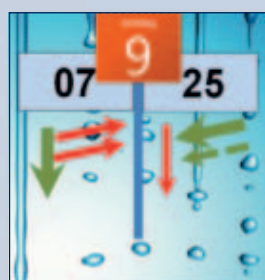


Bei Variante 2 sind die Flugzeuge genau so hoch wie beim 3,0° Anflug, können ihren Sinkflug aber wegen des steileren Winkels knapp 1 NM/1,8 km/20 sec (wow!) später beginnen.



Variante 1 böte den Vorteil, über eine längere Strecke etwas höher fliegen zu können. 5.300 FT ist aber keine Höhe, in der Flugzeuge im Geradeausflug geführt werden. Bis 6.000 FT reicht die erforderliche Signalgüte des Gleitwegsenders nicht, wenn gleichzeitig ein Winkel von 3,2 Grad eingehalten werden soll. Zur Südpiste (3,0°, 4.000 FT) wäre ein höherer Anflug theoretisch möglich. Hier gilt es aber vorrangig auf die Einhaltung der ICAO-Standards von 1.000 FT Höhenunterschied beim Eindrehen auf den Landekursender zu achten. Andernfalls wäre der wichtige, unabhängig parallele Anflugbetrieb 'passe'. Somit ist Variante 2 der klare Favorit.

## 7. Dedicated RWY Operations (DROps early morning)



Bevorzugte Pistennutzung für Abflüge zwecks Lärmverteilung. Morgens, in der ersten Betriebsstunde nach dem Nachtflugverbot, werden zwischen 5 und 6 Uhr Ortszeit an den ungeraden Tagen, also am Monatersten, -dritten, -fünften usw., je nach Betriebsrichtung (BR) unterschiedliche Pisten für Abflüge genutzt:

DROps, ungerade, 5 – 6		Gerade Tage = normal Ops
BR 25	BR 07	BR 25/07
Alle Abflüge RWY 25 RWY 18 liegt brach	Alle Abflüge RWY 18 RWY 07 liegt für Abflüge brach	Abflüge nach Norden RWY 25/07, der Rest RWY 18

→ → → DROps ist bzw. könnte die mit Abstand sinnvollste, weil gerechteste Maßnahme sein. Hier wird erst gar nicht versucht, Flugrouten über weniger dicht besiedelte Gebiete zu verlagern, die es in Ballungszentren in der benötigten Ausdehnung gar nicht gibt. Bei DROps hat jeder mal Lärm zu ertragen und profitiert von Lärmpausen.



→ → → DROps leidet allerdings darunter, dass mit der 2.800 m langen Landebahn Nordwest (LBNW) als Ausbauvariante die Entscheidung für ein halbherziges, nun vollends desolates, mit nicht einkalkulierten Nebenwirkungen versehenes und zudem noch völlig unflexibles Pistensystem gefallen ist. Abzulesen u. a. an der Alibi-Betriebsrandzeit von 5 bis 6 Uhr. DROps wird, wie andere Maßnahmen auch, unter diesen Bedingungen immer nur ein Randzeitdasein fristen, sofern man die angestrebte Kapazität nicht endgültig gegen die Wand fahren will.

## Fazit

Hoffentlich kommt wenigstens in der Summe der 7 Maßnahmen etwas Entlastung am Boden an. Dem enormen Aufwand an Kosten, Zeit, und zusätzlichen Restriktionen sollte ein halbwegs angemessener Nutzen gegenüber stehen, ansonsten keimt sehr schnell der Verdacht des Alibiaktionismus.

Nicht unerwähnt bleiben sollen weitergehende Bemühungen und Forschungen rund um den Lärmschutz jenseits des 7-Punkte Katalogs des FFR, wie z. B. Anhebung der Gegenanflüge, Point Merge, gekrümmte GBAS-Anflüge, leisere Triebwerke, lärmgestaffelte Gebühren, Rollen mit Elektroantrieb usw.

## Gedankenspiele um entgangene Möglichkeiten: Atlanta für Mutige



Abschließend ein paar Andeutungen, welches Potenzial allein hinsichtlich DROps in einer weit-sichtigen, u. a. von Piloten und Fluglotsen favorisierten Atlanta-Variante mit 4 Parallelpisten gesteckt hätte.

Heute verfolgt man in Frankfurt den Irrweg der Flugroutenbündelung. Dieses Konzept ist nicht zielführend. Hessische Prarie, in der alle 100 Meilen mal ein Einsiedlerhof mit sieben Ziegen anzutreffen ist, das gibt es selbst im walddreichsten deutschen Bundesland nicht. Mit Segmented RNAV GPS, Südumfliegung, einer vielleicht einmal erhöhten Rückenwindkomponente – Transition-to-final müsste man teilweise auch noch dazu zählen – immer über die gleichen Dächer. Das Ergebnis sind Fluglärmgewinner und -verlierer. Rechtfertigung erfolgt durch Hinweis auf eine errechnete Überzahl an vermeintlichen Gewinnern, komischerweise aber flankiert durch eine zunehmende Beschwerdequote. Das ist nicht verwunderlich, wenn man den Lärm des lautstark protestierenden Nachbarn nun zu sich herüber schwappen sieht. Das Ganze wohlgermerkt noch in Zeiten unwesentlich gestiegener Flugbewegungen.

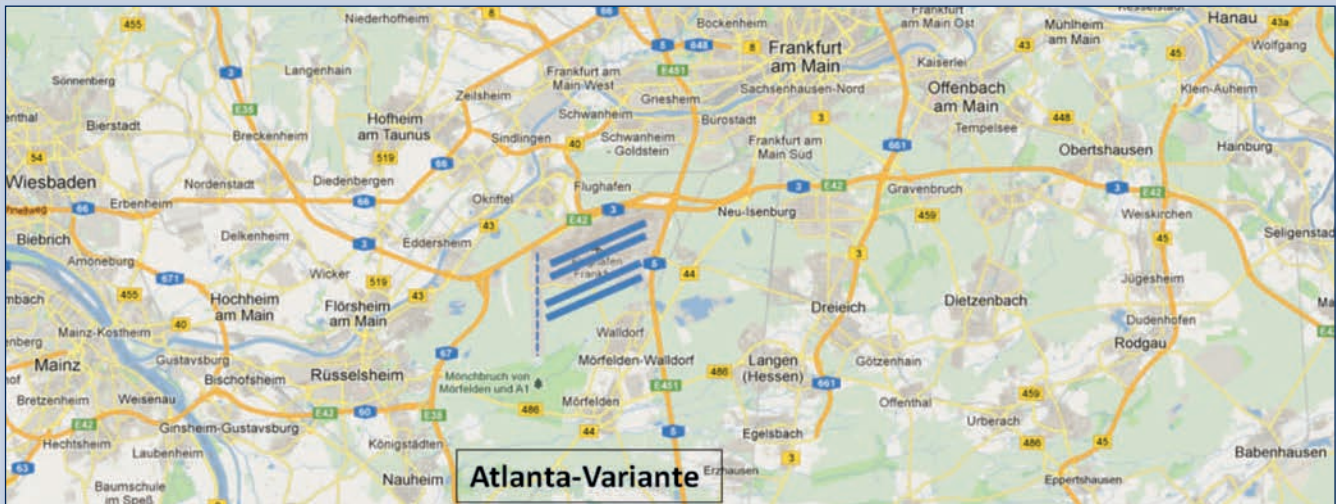
### Beispiel Abflüge:

Lärmverteilung a la Atlanta (...maintain HDG until vectored to VOR or airway) vs. Lärmbündelung Frankfurt (alles Richtung Nav-Anlage VFM VOR).



## Gerechter: „DROps all over“

Wenn man einen Mangel an ausreichender Freifläche für relativ unbelastendes Fliegen akzeptiert und die Schließung oder Umsiedelung des Flughafens keine Option ist, bleibt als Konsequenz nur eine möglichst gleichmäßige Lastenverteilung über die gesamte Flughafenbetriebszeit. Statt des heutigen guten, aber letztlich armseligen, einstündigen „DROps early morning“ hätte dies ganz wesentlich ein „DROps all over“ leisten können. Voraussetzung dafür ist aber eine großzügige, flexibel nutzbare Pisteninfrastruktur wie sie z. B. eine Atlanta-Variante hätte sein können. 4-Parallelpisten, nutzbar für Starts und Landungen, für alle Luftfahrzeugmuster. Die Bedeutung von RWY 18 sänke. Sobald mindestens eine der beiden Südpisten in Betrieb wäre, taugt sie allenfalls noch als 2/3-Startbahn ab Rollbahneinmündung S, TORA 2.735 m, aber immerhin.



## Keine Angst

Eine solche Infrastruktur würde bei der Bevölkerung zwangsläufig erhebliche und auch verständliche Ängste auslösen, denn die Kapazität wäre gegenüber den heute angestrebten 700.000 Flugbewegungen p.a. nochmals erheblich höher. Das müsste aber nicht sein. Der Flughafenbetreiber schließt über einen entsprechend ausformulierten Planfeststellungsbeschluss mit den Anwohnern (*Mediation*) eine gerichtsfeste Vereinbarung hinsichtlich Obergrenzen, Nachtruhezeiten usw. Auf dieser Grundlage ist auch das heutige Nachtflugverbot erfolgreich gerichtlich verteidigt worden, nachdem es nachträglich durch einige Ausnahmen unterlaufen werden sollte.

## Möglichkeiten

Unter solchen Rahmenbedingungen könnten die Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter der Kontrollzentrale Langen und des Tower Frankfurt ein sehr breit gefächertes „DROps all over“ umsetzen. Hier nur eine Andeutung von sich reichhaltig auftuenden Möglichkeiten, ins Unreine formuliert, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- ➔ Wegen der Überkapazitäten müssten nicht immer alle Pisten gleichzeitig genutzt werden. Montags liegt Piste 1, dienstags Piste 2 komplett brach usw.

### Zusätzlich:

- ➔ Heute wird Piste 3 nur für Anflüge genutzt, morgen nur für Abflüge.

### Weitere Möglichkeiten:

- ➔ Heute drehen die Abflüge nach dem Start vermehrt nach rechts ab,
- ➔ morgen werden die Abflugstrecken mit anfänglicher Linkskurve zugewiesen.
- ➔ Statt tageweise ginge auch eine verfeinerte vormittags/nachmittags-Variante.
- ➔ Lärmverteilung durch früheres Ansetzen diverser Direktkurse innerhalb bestimmter Korridore
- ➔ In Randzeiten mit sehr geringem Anflugverkehr könnten bei Betriebsrichtung 07 alle Anflüge sogar RWY 36 für Landungen in voller Länge nutzen.
- ➔ zu einer 4.000 m-RWY wären etwas steilere Anflugwinkel als 3,2 Grad zu einer 2.800 m Krücke denkbar
- ➔ usw. usw.

### Das Ganze zusätzlich garniert mit heutigen Ideen

- ✓ ein funktionierendes Point-Merge-Verfahren;
- ✓ gekrümmte Segmented RNAV GPS Anflüge
- ✓ IFR-Sichtanflüge

ergäbe das eine wesentlich gleichmäßigere Teilhabe **Aller** an den Vor- und Nachteilen eines Flughafensbetriebes. Darin läge der ganz entscheidende Vorteil gegenüber dem heutigen Pistensystem. Nur ein kleines Beispiel: Egal wie lobenswert innovativ das FFR und all die anderen ersonnenen Maßnahmen sind oder sein werden: Wer unterhalb eines heute gerade verlaufenden und irgendwann einmal vielleicht gekrümmten (GBAS) Endanfluges wohnt, wird immer in relativ niedriger Höhe überflogen. Auch durch einen Hoffnungsträger wie Point-Merge wird sich daran rein gar nichts ändern. Würde dagegen der Flugbetrieb auf einzelnen Pisten nach einem festgelegten Zeitplan im Umlaufverfahren vollkommen eingestellt, könnten davon auch diejenigen profitieren, die momentan immer leer ausgehen.

### Überkapazitäten schaffen – für Lärmschutz

Den Anforderungen der Luftverkehrswirtschaft an die Flughäfen muss in puncto Leistungsfähigkeit und Pünktlichkeit notfalls auch durch adäquate Ausbaumaßnahmen zum Wohle der deutschen Volkswirtschaft Rechnung getragen werden.



Darüber hinaus sind Überkapazitäten notwendig, die ausschließlich zur Erzielung von Lärmschutzeffekten eingesetzt werden dürfen. *(Wurden die Münchener Bürger vor ihrem Volksentscheid gegen die 3. Piste über derartige Möglichkeiten aufgeklärt?)*

**Das Problem des heutigen Frankfurter Pistensystems ist es, diese Überkapazitäten nicht bieten zu können!**

Beispielhaft sei hier nur der Schildbürgerstreich erwähnt, dass noch nicht einmal die neue Landebahn Nordwest und die Südpiste in einem festgelegten Turnus abwechselnd genutzt werden könnten, weil auf der LBNW gar nicht alle Luftfahrzeugmuster landen können bzw. dürfen. Warum sollten die Bewohner im Lärmeinzugsgebiet der LBNW von einer zeitweiligen Pistenstilllegung profitieren, wenn den Leuten der Südpiste solche Segnungen verweigert werden müssen?

### Nichts ist umsonst – Lärmschutz vs. Kapazität

Wer kräftig das Gaspedal bedient, den bestraft die Tanknadel, jeder weiß das. Wer zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in die örtlichen Flugverfahren einflechten möchte, muss das, von wenigen Ausnahmen abgesehen, mit Abstrichen bei Kapazität und Pünktlichkeit bezahlen. Manches davon kann bereits als Einzelmaßnahme hochpreisig sein, anderes ist im Grunde marginal, kann sich aber mit Kleinigkeiten an anderen Ecken zu einem erklecklichen Sümmchen addieren. Diese gnadenlosen Wechselwirkungen scheint nicht jeder der neuerdings auch penibel auf lämpolitische Korrektheit bedachte Flughafenausbaubeteiligte auf seinem Schirm zu haben. Ersatzweise wird mitunter über win-win-Situationen schwadroniert (*ein intakter gesunder Menschenverstand schaltet in solchen Momenten sofort in den Alarmzustand!*) und man scheint allen Ernstes zu glauben, Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter würden für sie als eierlegende Wollmilchsäue unter immer restriktiveren Auflagen immer mehr Flugverkehr abwickeln – auf gleichbleibendem Sicherheitsniveau selbstverständlich, das stehe nicht zur Disposition, heißt es reflexartig.

**Die Landebahn Nordwest ist zur Kapazitätssteigerung zwar besser als nichts, aber dennoch eine Fehlentscheidung.**

Eine Variante wie Atlanta böte zudem Potenzial für bessere Verfahren als die heutige Konzentration auf den Unfug einer Südumfliegung. Das aber nur am Rande, unser Thema lautete ja Fluglärm. Und eine irgendwie geartete Atlanta-Variante haben wir bekanntlich auch nicht. Wie auch?

## Wir sind hier in Deutschland und Atlanta liegt doch in den USA, oder?

→ A330  
Photo: Sempre Volando/Wikipedia



## CPDLC eine Erklärung

Der 26. Januar war ein Feiertag für die DFS. Nein, die GdF wurde nicht verklagt, sondern CPDLC wurde im UAC Karlsruhe eingeführt. CPDLC? Das ist die offizielle ICAO-Abkürzung für Datalink, genauer: Controller Pilot Data Link Communication. Dank des Eurocontrol Programmes 2000+ muss bis 2013 jedes Center, das FL285+ kontrolliert, CPDLC anbieten. Dies gilt mit Einschränkungen natürlich auch für unsere Kunden. Flugzeuge, die über FL285 fliegen wollen, müssen auch CPDLC-fähig sein; dies ab 2015.

Leider wäre die Welt viel zu einfach, wenn dies schon alles wäre. Zufällig gibt es nicht nur zwei große Flugzeughersteller, sondern auch zwei verschiedene Standards von CPDLC. Der ältere ist FANS, der seinen Ursprung in den USA bei der Firma Boeing hat. Der neuere ist ATN und stammt von Eurocontrol.

Fans ist schon seit vielen Jahren z.B. in Australien in Benutzung als Alternative zum Kurzwellenfunk im Oceanic-Bereich. Systembedingt eignet sich FANS nur begrenzt für Lufträume mit hoher Fliegerdichte, wie Deutschland, weshalb von Eurocontrol eine neue Implementation mit erweiterten Fähigkeiten entwickelt wurde. Im Maastrichter Luftraum wird ATN schon seit ein paar Jahren erfolgreich eingesetzt, wobei Maastricht im Gegensatz zur DFS zweigleisig fährt. Es wurde im System ein Übersetzungsmodul in der Software implementiert, das für den Lotsen völlig transparent beide Systeme im Flieger anspricht. Die DFS hat sich dagegen entschieden und setzt auf eine reine ATN-Lösung.

Dies schlägt sich leider stark in der Zahl der ansprechbaren Flugzeuge nieder. Maastricht hat Stand 2011 mit 40 FANS-Airlines und 20 ATN-Airlines eine Nutzung vereinbart – Karlsruhe mit 8 Airlines.

Flugzeuge, die schon mit FANS ausgestattet sind, müssen nicht umgerüstet werden. Diese Flieger sind in der Mehrzahl Long-Range-Flugzeuge, die dann von DFS-Kontrollzentralen nicht per CPDLC angesprochen werden können.

Per CPDLC kann man verschiedene standardisierte Clearances ins Cockpit schicken oder wenn eine Kommunikation erstmal eröffnet ist, per Freetext sozusagen eine SMS hochsenden. Die Standards sind: „Cleared Flight Level“, „Squawk“, „Frequency Change“, „Proceed Direct“, „Fly Heading“ und bei Maastricht „Maintain Speed“.

Maastricht und Karlsruhe haben zur Nutzung von CPDLC sehr ähnliche Operational Orders herausgegeben. Alle Anweisungen, die den Flugweg betreffen, also Heading, Direct

und Level, müssen von Piloten zurückgelesen werden. Man muss davon ausgehen, dass die Ausführung der Clearance bis zu zwei Minuten nach Uplink in Anspruch nehmen kann. Dringende und zeitkritische Anweisung werden also weiterhin per Sprache gegeben.

Andere Anweisungen, wie z.B. Frequenzwechsel müssen nicht verbal bestätigt werden, aber wir merken in Karlsruhe schon noch einiges an Unsicherheit auf Cockpitseite. Viele Piloten fühlen sich scheinbar bei dem neuen Kommunikationsweg noch nicht so sicher und lesen „zur Sicherheit“ auch Frequenzen zurück und erwarten auf ihren Readback mindestens ein „Roger“. Nachdem Maastricht mit der Nutzung von CPDLC schon etwas mehr Erfahrung hat, soll ab 15. November die Pflicht zum Readback wegfallen, was dann die Frequenz endlich wirklich entlastet. Die DFS hat ähnliche Pläne, ohne sie öffentlich zu machen.

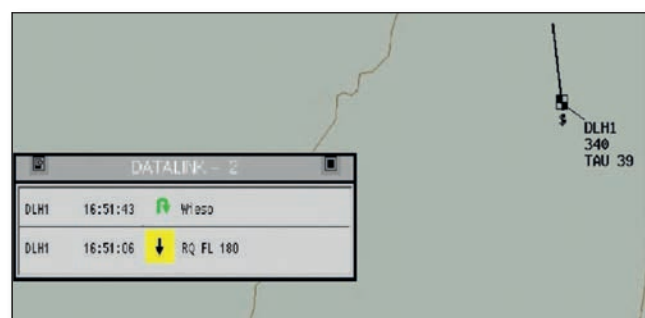
Hierfür ist dann die Nutzung des sogenannten „Protected Modes“ zwingend vorgeschrieben, wobei es sich leider nur um eine Checksummenüberprüfung handelt, wie z.B. bei einer Kreditkarte, die die Integrität der Nachricht, den Adressaten und den Absender sicherstellt. Die Nachrichten sind weiterhin weder verschlüsselt, noch mit echten Identifikationszertifikaten signiert.

Die vielleicht weitreichendste Neuerung ist die Möglichkeit des Planners direkt auf den Verkehr Einfluss zu nehmen, was natürlich nur in Absprache mit dem Executive passieren darf. Aber einige Controller in Maastricht nutzen auch als Planner schon die Möglichkeit, eine per Telefon erhaltene clearance direkt an den Piloten weiterzugeben und „unnützen“ Verkehr wegzuschicken – gerade, wenn der Exec just in der anderen Ecke des Sektors zu tun hat. Aktuell mag es nur eine Randerscheinung sein, aber ich könnte mir gut vorstellen, dass zukünftige Lotsengenerationen mit dieser Möglichkeit ganz anders umgehen als wir.

Zur aktuellen Implementation bei P1/VAFORIT: Leider ist seit Einführung nichts merklich verbessert worden. Die CPDLC-Kommunikation bricht oft mit kryptischen Fehlermeldungen ab oder der Flieger verlässt den zu kleinen Sendebereich. Aber mit der Einführung von P2, das CPDLC für alle DFS-Nutzer ermöglichen soll, hoffe ich auf eine wirklich gut nutzbare Lotse/Pilot-Schnittstelle.

von Thorsten Raue

Abb.: DFS





Artikel vom 31.08.2012

## Hahn will gegen Aufsichtsratsmitglied vorgehen

**Viel wurde zuletzt über eine mögliche Pleite des Flughafens Hahn spekuliert. Grund waren Aussagen eines Aufsichtsratsmitglieds. Die Flughafengesellschaft wehrt sich dagegen und prüft nun rechtliche Schritte und mögliche Schadenersatzansprüche.**



**Wolfgang Pollety,**  
kaufmännischer  
Geschäftsführer der  
Flughafen Frankfurt-  
Hahn GmbH.

Photo: © dpa / Fredrik von Erichsen

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH prüft, ob sie wegen Aussagen des Aufsichtsratsmitglieds Jochen Riebel (CDU) zur Finanzlage des Airports rechtliche Schritte einleitet. Der frühere hessische Bundesratsminister hatte zuletzt gesagt, dem Flughafen könne im Frühjahr 2013 das Eigenkapital ausgehen. Die Aussagen entbehren jeder Grundlage, sagte Hahn-Geschäftsführer Wolfgang Pollety am Freitag.

Das operative Ergebnis sei seit drei Jahren positiv. Da Kunden verunsichert seien, werde die Flughafengesellschaft auch mögliche Schadenersatzansprüche prüfen lassen. „Wir sind kein Feld-Wald-und-Wiesen-Flughafen“, sagte Pollety. Der Flughafen Hahn sei etwa der fünftgrößte Frachtluftport in Deutschland und generiere jährlich ein Steueraufkommen von knapp 96 Millionen Euro. „Wir lassen uns den Hahn und die Zahlen nicht kaputt reden.“

Hahn-Geschäftsführer Jörg Schumacher betonte, die Gesellschaft verfüge über 44 Millionen Euro Eigenkapital. „Wegen Aussagen eines einzelnen Aufsichtsratsmitglieds sind wir in einer ganz schwierigen Situation.“ Diese Worte hätten international Wellen geschlagen, Kunden verunsichert und „Aus-

wirkungen lawinenartigen Ausmaßes“. Kunden sorgten sich etwa, ob ihre Fracht noch transportiert werde, Dienstleister verkürzten gegenüber dem Flughafen Zahlungsfristen, und eine Burgerkette habe eine Baumaßnahme zunächst gestoppt.

Der Betriebsratsvorsitzende Thomas Dillmann forderte Riebel zum sofortigen Rückzug aus dem Aufsichtsrat auf. „Er schadet dem Flughafen in einer Weise, die wir so nicht hinnehmen können.“ Riebel sei sich offenbar nicht bewusst, dass er damit Existenzen gefährde.

Kritik kam auch vom rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Kurt Beck und von Infrastrukturminister Roger Lewentz (beide SPD). Alle Spekulationen in den Medien über ein angeblich drohendes Aus seien unverantwortlich. Sie betonten, sich gemeinsam für eine „gesicherte Zukunft“ des Airports einzusetzen. Es werde mit Nachdruck daran gearbeitet, die Flughafen-GmbH stärker von Lasten aus der früheren Militärzeit zu befreien. Geplant ist die Trennung von Flugbetrieb und Infrastruktur wie etwa Straßen und Kläranlagen.

Zudem sucht das Land schon seit längerem nach privaten Investoren für den Flughafen, der zu 82,5 Prozent dem Land Rheinland-Pfalz und zu 17,5 Prozent Hessen gehört. Zurzeit läuft die Suche nach einem sogenannten Transaktionsberater. Hierzu sagte Klaus Stumpf, Abteilungsleiter Infrastruktur im Mainzer Ministerium, das Ganze sei ein komplexer Prozess. Es habe bereits Gespräche gegeben, in absehbarer Zeit dürfe nun ein Zuschlag hierfür erteilt werden.

Quelle: dpa

Url: <http://www.airliners.de/rahmenbedingungen/recht/hahn-will-gegen-aufsichtsratsmitglied-vorgehen/27926>

# UK NATS upgrades London Terminal Control area with well-proven and reliable information system

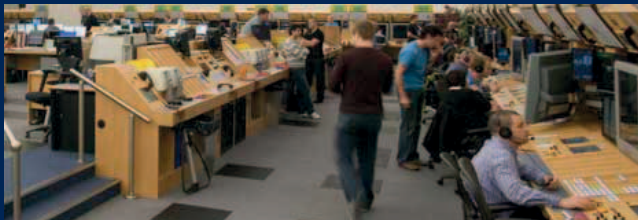


→ Screen dump from the ACT\*ISS

Terma's ATC\*ISS Support Information System Terma has been successfully transitioned into the London Terminal Control facility.

**Copenhagen** – NATS, the United Kingdom's leading air traffic solutions provider has successfully transitioned ATC\*ISS Support Information System developed by Terma into the London Terminal Control facility. This facility controls some of the most complex and busy airspace in the world over south east England.

The system is designed to meet the needs of today's air traffic controllers providing structured and real-time information. ATC\*ISS collects, organizes, and serves relevant air traffic information, such as meteorological overviews and forecasts, air traffic load data, runway condition, maps, flight data, airport sensor data etc.



→ The operational environment at the London Control Facility

A key milestone was to successfully deploy the ACT\*ISS system into the operation in time for the 2012 London Olympics. This has been achieved in what has been a seamless transition.

The support information system improves air traffic controllers "situational awareness" as it integrates information from several systems and airports to one common operational picture for the Terminal Control airspace managed by each controller. As a result improving air traffic safety and working conditions.

- The operational transition of the ATC\*ISS in close cooperation with NATS marks an important step for Terma. We believe this implementation has significant future potential, and we intend to pursue business opportunities internationally with relevant partners like NATS, says Brian Bendixen, Terma Vice President, Homeland Security Systems.

Terma ACT\*ISS is a well-proven air traffic control product with more than 10 years in service history. It is installed in several airports and control centers around the world. Recent successful installations are in Heathrow, Stansted, Gatwick, Abu Dhabi, and Copenhagen.



→ The damage of the left hand elevator/stabilizer of N366AA, photo taken at stand 41 at JFK  
Photo: CIAIAC

→ The damage of the right hand winglet of EI-EKB  
Photo: CIAIAC

## Accident:

### Ryanair B738 and American B763 at Barcelona on Apr 14<sup>th</sup> 2011, both aircraft departed despite ground collision and passenger complaints

By Simon Hradecky, created Saturday, Jul 28<sup>th</sup> 2012 18:21Z, last updated Monday, Jul 30<sup>th</sup> 2012 14:42Z

An American Airlines Boeing 767-300, registration N366AA performing flight AA-67 from Barcelona,SP (Spain) to New York JFK,NY (USA), had taxied to the holding point runway 25L and was holding short of the runway on holding line G3 (most western holding line).

A Ryanair Boeing 737-800, registration EI-EKB performing flight FR-8136 from Barcelona,SP (Spain) to Ibiza,SP (Spain) with 169 passengers and 6 crew, was taxiing along Barcelona's taxiway K for departure from runway 25L and was maneuvering to pass behind the Boeing 767-300.

A number of passengers on board of the Boeing 737-800 observed the right hand wing of the aircraft contact the tail-plane of the Boeing 767-300 and rose out of their seats attracting the attention of a flight attendant. A passenger told the flight attendant, that their aircraft had hit the aircraft besides them. The flight attendant contacted the purser, who instructed her to contact the flight deck, she contacted the flight deck and informed the captain that passengers had seen their aircraft had hit another aircraft. The captain responded however everything was fine and she continued with the takeoff about 2 minutes after the Boeing 767.

Immediately after departure the passengers insisted the flight was not safe and they had collided with another aircraft, one of the passengers identified himself as an engineer. The flight attendant told the engineer that the captain had been informed and had told everything was fine. No further information was forwarded to the flight deck.

After landing in Ibiza, while disembarking, the passengers again spoke up claiming the flight had been unsafe.

During the turnaround the flight attendant informed the purser that one of the passengers observing the collision was an engineer. Neither approached the flight crew however.

Following the return flight FR-8137 the purser talked to the captain and informed her that one of the passengers observing the collision was an engineer.

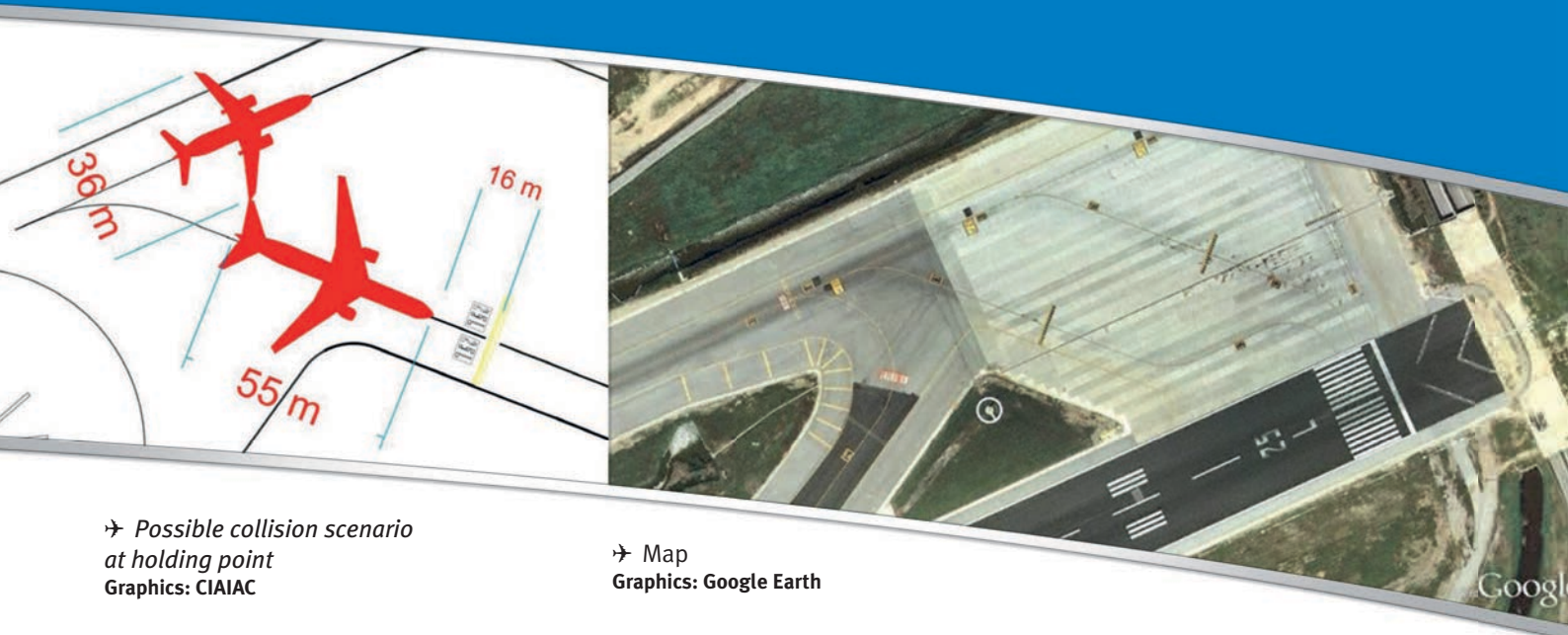
In the following it was identified that the right hand winglet of the Boeing 737-800 had received damage, the Boeing 767-300 was found with damage to the left hand stabilizer following landing in New York.

Spain's CIAIAC is investigating the occurrence confirming the Boeing 737-800 had contacted a Boeing 767-300 holding short of runway 25L, the Boeing 737-800 had received damage to the right hand winglet and the Boeing 767-300 damage to the left hand stabilizer.

An internal Ryanair document forwarded to The Aviation Herald states, that none of the Ryanair crew members observed anything unusual as the taxiway was rather bumpy, it was only flight attendant #2 who became aware of the collision through the observed passenger reactions.

The airline said the investigation has been completed, the report appointed no blame and released no safety recommendation or requirements to Ryanair.





➔ Possible collision scenario  
at holding point  
Graphics: CIAIAC

➔ Map  
Graphics: Google Earth

Spain's CIAIAC released their report in their bulletin 02/2012, page 212 and following, concluding:

*The incident resulted from the crew of the Ryanair B737's misjudging of the distances as it passed behind the B767, which was stopped at the G3 position of the runway 25L holding point.*

*Assigning position G3 to an aircraft with a long fuselage, such as a B767-300, and the position of said aircraft, relatively far away from the holding point marking, contributed to the incident.*

*The deficiencies in the communications between the cabin and flight crews on the B737 resulted in the collision going unnoticed and in both aircraft continuing with their flights without an assessment of the damage produced.*

The CIAIAC reported the American Airlines Boeing 767-300 was positioned on holding point G3 (the most western holding point) about 16 meters short of the hold short line stating: "From the pilot's point of view, the main concern is not to interfere with aircraft circulating on the runway at any time. A pilot will therefore give priority to this consideration over any potential problems involving tailing aircraft, and will keep the holding point marking well in sight and ahead of the nose of the airplane, barring any instruction to the contrary from ATC."

The CIAIAC reported neither of the Boeing 767-300 crew got aware of the contact between the aircraft, especially they did not notice any movement that would be typical for a collision. When the B738 crew refused to continue to taxi before the B763 had moved, they moved about 10 feet forward.

The CIAIAC reported the B738 captain had asked the first officer to verify separation to the Boeing 767-300 as they were passing along. She steered the aircraft about half a meter to the left of the taxiway center line to ensure separation. The first officer indicated there was no concern as the wing-tip passed the tail cone of the 767 however he asked to stop immediately when the wing tip approached the end of the left hand horizontal stabilizer. The captain rose out of her seat to assess the situation and was surprised about the short distance, the first officer assured however the aircraft had not made contact. Shortly thereafter the intercom rang (single chime only, company policy requiring three chimes in case of a serious problem) and the flight attendant said "for your information" leaving the captain under the impression only one passenger had reported contact between the aircraft – she continued to say in the interview that had she been aware of multiple passengers observing the collision she would have reacted differently.

After returning the Barcelona both flight crew believed the contact must have happened before stopping.

The CIAIAC released one safety recommendation to Spain's AENA to reassess the taxi limitations on taxiway K and holding points G.

The CIAIAC also released one safety recommendation to Ryanair to "reassess those aspects of its training program involving flight and cabin crew communications and address the deficiencies noted, if any. Special emphasis should be placed on the benefits to safety that stem from the effective transmission of information from the passenger cabin to the flight deck."

# Ryanair bedroht spanischen Pilotenverband

Quelle: Vereinigung Cockpit e.V.

Am 26.07.2012 erklärten drei Flugzeuge der Ryanair in Valencia Luftnotlage. Aufgrund von Gewitter in Madrid, ihrem eigentlichen Zielflughafen, entschieden sich die Piloten zu ihren Ausweichflughafen nach Valencia zu fliegen. Aufgrund der knappen Treibstoffvorräte waren sie dort gezwungen Luftnotlage zu erklären, um schnellstmöglich landen zu können. Mehrere Pilotenverbände, darunter auch der spanische Pilotenverband SEPLA, kritisierten daraufhin das Verhalten des Ryanair Managements, die Piloten unter Druck zu setzen möglichst wenig zu tanken.

Ryanair drohte mit Schreiben vom 22.08.2012 per Unterlassungsverfügung der SEPLA Behauptungen, die dem Ruf der Ryanair Schaden zufügen könnten, zu unterlassen.

Auch die Vereinigung Cockpit kritisiert das Verhalten Ryanairs ihre Piloten systematisch unter Druck zu setzen und ihnen strikte Vorgaben zur maximalen Treibstoffmenge zu machen. „Bei Ryanair ist es Praxis, Listen auszuhängen, auf denen die Piloten in der Reihenfolge ihres Treibstoffverbrauchs aufgelistet werden. Die zwanzig Prozent mit dem geringsten Verbrauch erhalten ein Belobigungsschreiben und die zwanzig Prozent mit dem höchsten Verbrauch eine Aufforderung sich an die festgelegten Verfahren zu halten. So wird psychologisch Druck ausgeübt“, sagt Flugkapitän Jörg Handweg, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit. „Es ist inakzeptabel, auf Kosten der Sicherheit Piloten unter Druck zu setzen, wider ihren Erfahrungen weniger Treibstoff mitzunehmen, als sie für notwendig halten.“

Ryanair widersprach sich in der Folge der Vorfälle bereits mehrfach selbst, was die genauen Umstände anging und brachte missverständliche Presseerklärungen heraus, die die Vorgänge rechtfertigen sollten. So behauptete man zunächst alle drei Flüge seien mit mehr als dreißig Minuten Resttreibstoff gelandet. Dies musste inzwischen aber in einer Presse-

konferenz am 26. August korrigiert werden, denn eine der Maschinen hatte unter dreißig Minuten Resttreibstoff im Tank.

„Es ist peinlich mit welchen Methoden Ryanair versucht den Kopf aus der selbst angelegten Schlinge zu ziehen. Die Behauptung der internationale Ruf „Mayday“ bedeute keine Luftnotlage, wie O’Leary jüngst erklärte, ist lächerlich. Die Flugzeuge näherten sich einer Treibstoffrestmenge bei denen der Hersteller ein Verfahren vorschreibt, welches Piloten anweist besonders vorsichtig zu agieren, damit die Triebwerke nicht wegen mangelnder Treibstoffversorgung stehen bleiben. Von einer „normalen Landung“ zu sprechen ist eine eklatante Verharmlosung.“, so Jörg Handweg.

Die Vereinigung Cockpit fordert, dass Airlines die Erfahrungen und das Wissen ihrer Piloten nutzen und diesen, wie vom Gesetzgeber vorgesehen, ohne Druck die letzte Entscheidung über die zu tankende Menge an Treibstoff überlassen, da sie die Verantwortung für die sichere Flugdurchführung tragen.

Die Vereinigung Cockpit setzt sich seit 1968 als Berufsverband der Verkehrsflugzeugführer für eine Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr ein.

---

#### Für Rückfragen:

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

---

Die Vereinigung Cockpit ist der Berufsverband des Cockpitpersonals in Deutschland. Er vertritt die berufs – und tarifpolitischen Interessen von derzeit rund 8.500 Mitgliedern bei sämtlichen deutschen Airlines und sieht darüber hinaus seine Aufgabe in der Erhöhung der Flugsicherheit in Deutschland.



# Volle Kanne ins Chaos

Die Luftfahrtbranche schwankt gewaltig – einst für Deutschland ein Index für gesunde Wirtschaft und deren Zuverlässigkeit, zeigen sich nun schwerwiegende Risse die quer durch fast alle Unternehmen gehen. Zwar werden speziell von den betroffenen Unternehmen immer wieder die kleinen Gewerkschaften wie GdF, UFO oder Vereinigung Cockpit als Preistreiber dargestellt, doch vielmehr sind es strukturelle Fehler, die in den Managementetagen der einzelnen Unternehmen getroffen und dann auf dem Rücken der dort tätigen Arbeitnehmer ausgetragen werden.

Hartnäckigkeit und Verbissenheit zeichnet so manch eine Vorstandsetage aus, wobei festzustellen ist, dass das operative Know How durchweg fehlt.

Junge, smarte Personalchefs versuchen mit halbstudiertem Fachwissen (frisch von der UNI) Luftfahrtfirmen mit deren eigener Geschichte und auch verkehrspolitischen Bedeutung fit für einen gemeinsamen Binnenmarkt mit verstärktem Verdrängungswettbewerb zu machen. Das fachliche und menschliche Gespräch bleibt auf der Strecke. Gefragt ist der schnelle Erfolg, eine schwarze zweistellige Zuwachsrate in der nächsten Jahresbilanz und ansonsten regiert der Ellenbogen. Dass dabei weder Vorstand noch dazu gehörige Entourage versäumen, die eigenen Gehälter und Boni in die Höhe zu treiben, versteht sich von selbst. Die entsprechenden Jahresberichte geben Neugierigen Auskunft.

Dass dabei die Mitarbeiter auf der Strecke bleiben, ist reine Nebensache und erschreckt fast keinen mehr.

Vermeintliche Qualität zu Dumpingpreisen und ausgelagerte Arbeitnehmerrechte, wie im Sinne einer irischen Billigfluglinie, lassen jeden aufhorchen und auch den Kopf schütteln, dennoch wird versucht, in vielerlei Hinsicht dem Modell „O'Leary“ nachzueifern. (Mehr dazu in diesem Heft.)

Man stelle sich vor, dass ähnlich wie in der Seefahrt, sämtliche Flugzeuge ausgeflaggt werden. Zwar steht irgendwo noch Lufthansa drauf, aber das Flugzeug ist auf einer kleinen pazifischen Insel registriert, die Crew selbst kommt aus Indonesien oder Malaysia – dort werden auch die technischen Wartungen übernommen, die Flugsicherung wird nicht mehr vor Ort betrieben, sondern in Weißrussland entsteht ein Flugsicherungscenter für Gesamteuropa – Towerbesatzungen sind nur noch für kurze Freigaben zuständig und haben ansonsten keinen Sprechfunkverkehr mehr (weil die Fachsprache „englisch“ keiner mehr versteht) – sicherlich ein „Horrorzenario“, aber so abwegig nun auch wieder nicht.

Lufthansa beschäftigt sich gerade mit dem Gedanken, wesentliche Teile ihres operativen Geschäftes „neu zu ordnen“ und bisherige übliche Standards übers Knie zu brechen. Die Resultate werden sicherlich kurz- bis mittelfristig der Öffent-

lichkeit vorgestellt. Wer zufällig einen Cpt. der AUA kennt, spreche mal unter vier Augen mit diesem. Wenn Sie anschließend glauben, schlecht geträumt zu haben, fröhliches Erwachen.

Umso wichtiger, dass Gewerkschaften immer wieder auf die immer größer werdenden Missstände hinweisen und den nicht immer mitarbeiterfreundlichen Vorständen die Grenzen aufweisen.

Nach Joe's Meinung ist festzustellen, dass sich die Vorstände der wichtigsten Luftfahrtunternehmen in einem ständigen Dialog befinden und – gewiß mehr als wahrscheinlich – gemeinsam interne tarifrechtlichen Vorgaben aushecken. Bestes Beispiel dafür ist die Ringklage der verschiedensten Unternehmen gegen die GdF und auch die Hartnäckigkeit innerhalb von anstehenden Tarifverhandlungen. Mit Zustimmung der Partner der „Initiative Luftfahrt“ zögerte die Vorstandssetage der Flugsicherung eine mögliche Schlichtung im abgelaufenen Tarifstreit mit der GdF hinaus, Fraport widersetzte sich einem Schlichterspruch und fordert nun für eigenes Fehlverhalten Schadenersatz. Diesen Ersatzforderungen haben sich dann die anderen Unternehmen gleich angeschlossen, um so eine gewisse Solidarität zu wahren. Dabei hat die DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH) dem ganzen noch die Krone aufgesetzt, indem sie ihren eigenen Mitarbeitern (den GdF-Tarifkommissionsmitgliedern sowie GdF-Vorstandsmitgliedern) den Streit erklärt hat und diese für die möglichen Folgen eines Tarifstreites privat haftbar machen möchte. Ein bis dato einmaliges Vorgehen in der Luftfahrt. Es zeigt, wie sehr das Tischtuch zwischen DFS-Geschäftsführung und der GdF zerschnitten ist, um es einmal mehr als milde auszudrücken.

Die Chemie zwischen Vorstand und Mitarbeiter stimmt schon lange nicht mehr, und dies lässt sich nicht nur für die Flugsicherung, sondern auch für andere Bereiche feststellen. Managementfehler haben Air Berlin an den Rand der Zahlungsunfähigkeit gebracht, Lufthansa hat sich durch verfehlte Einkaufspolitik ebenfalls in eine wirtschaftliche Schiefelage bugsirt – um nur einige zu erwähnen. Aber für die Gehaltserhöhungen und Boni hat man in einem dunklen Winkel ja noch ein Sparschwein. Die Mitarbeiter jedoch sollen diese Fehler nun mit Gehaltsverzicht, Urlaubskürzung und Abbau sozialer Eckpunkte auffangen und werden zum Dank auch noch ausgegliedert – Herr Kaden, Herr Hunhold, Herr Mehndorn, Herr Weber, Herr Huber – Joe dankt im Namen Ihrer „Mitarbeiter für ihr „Engagement“.



# Eine PAN –

## Dringlichkeitsmeldung und das Dilemma der bzw. mit den Pressestellen



von  
Werner  
Fischbach

Mit einem Dringlichkeitsruf (PAN, PAN, PAN) hat am 5. Mai eine A330-Besatzung von Air Berlin in München um Vorrangbehandlung gebeten. Die ihr von ATC dann auch gewährt wurde; die Maschine landete 12 Minuten später sicher auf dem Münchner Flughafen. Als Grund für dieses etwas ungewöhnliche Ereignis hatten die beiden Piloten später Erschöpfung angegeben. Dieser Vorfall hat zumindest kurzfristig ein etwas stärkeres Rauschen im deutschen Blätterwald und in den elektronischen Medien hervorgerufen; auch wir hatten in der letzten Ausgabe über den Vorfall berichtet. Die Vereinigung Cockpit hat diesen Vorfall und die Problematik der Flugdienstzeiten denn auch thematisiert. Was natürlich gut und richtig war, kämpft sie doch schon lange sowohl gegen die langen Dienstzeiten im Cockpit und gegen die EASA, die nach Meinung des Pilotenverbands bei der Neuregelung der Flugdienstzeiten medizinische Gutachten nicht entsprechend berücksichtigt. Man könnte dies auch als Beratungsresistenz bezeichnen. Oder – wenn man so will – als „Airline-Hörigkeit“. Bleibt noch anzumerken, dass diese Problematik natürlich auch auf die Dienstzeiten von Controllern zutrifft. Man erinnere sich – im letzten Jahr waren in den USA Controller wegen der langen Dienstzeiten gleich reihenweise im Nachtdienst eingeschlafen. Dass dies ebenso wie die langen Flugdienstzeiten nicht unbedingt der Sicherheit dient, braucht nicht besonders betont werden.

Dabei hatte sich die Air Berlin-Crew nicht auf einem Langstreckenflug befunden, sondern war von Nürnberg nach Mallorca und von dort nach München geflogen. Was auf den ersten Blick eigentlich als ein ganz normaler Umlauf erscheint. Wenn die Besatzung nicht kurz nach Mitternacht mit dem Bus nach Nürnberg gefahren wäre, um dort dann ihren Dienst anzutreten. So kamen sie einem Bericht des Norddeutschen Rundfunks (NDR) zufolge auf eine Dienstzeit von zehn Stunden. Was gemäß der Vorschriftenlage durchaus in Ordnung geht. Wenn die Cockpitcrew zuvor nicht bereits zwei Nachtflüge absolviert hätte, was einem Bericht zufolge auf den Co-Piloten zutraf. Einer der beiden Piloten meldete sich etwas später im Internet und wenn es sich wirklich um den Betroffenen handelte (schließlich kann sich im Internet jeder für „Gott und die Welt“ ausgeben), so ist es sinnvoll, ihn zumindest teilweise zu zitieren: „Der Luftraum zum Zeitpunkt des Anflugs war extrem voll, wir bekamen komplexe Anweisungen, denen wir nicht mehr aufmerksam genug folgen konnten. Profis wissen, wann Schluss ist....“ Und er fuhr

fort: „Ohne den PAN-Call wäre eine vollautomatische Landung nicht möglich gewesen, weil der Sicherheitsabstand der Flugzeuge erhöht werden muss und ein Backupsystem für den Leitstrahl des Landesystems angeschaltet wurde. Die Landung wurde sicher durchgeführt... Dank an alle Beteiligten – Kollegen, die warten mussten und vor allem ATC!“ Von Air Berlin gab es, so schilderte der Pilot, keine Kritik an seinem Verhalten. Was auf ein gutes Betriebsklima und eine ordentliche Sicherheitskultur schließen lässt. Sofern dies von einem Außenstehenden zu beurteilen ist. Zudem wurde dieser Besatzungsumlauf, so wurde von Air Berlin mitgeteilt, gestrichen.

Die Reaktion der Air Berlin – Pressestelle auf entsprechende Nachfragen durch den NDR scheint jedoch alles andere als souverän zu sein. Denn sie war zu keiner Stellungnahme bereit. Nicht, weil der Fall noch untersucht werden müsse und noch keine endgültigen Ergebnisse vorlagen, sondern weil mit der NDR-Redaktion „in der Vergangenheit keine professionelle Zusammenarbeit möglich“ gewesen war und deshalb Air Berlin „von einem Statement“ absehen wollte. So berichtete es zumindest der NDR.

### Die Rolle der Pressestellen

Nun könnte dieses Verhalten der Air Berlin – Pressestelle bzw. der Mitarbeiterin, an welche der NDR offensichtlich geraten war, als nicht besonders souverän oder gar als arrogant bezeichnet werden. Und es könnte sich möglicherweise als kontraproduktiv erweisen. Denn Pressesprecher haben andere Möglichkeiten, zu einem bestimmten Vorfall nichts sagen zu wollen. Indem sie, wie oben bereits erwähnt, erklären, dass der Zwischenfall noch untersucht werde und man einem Urteil nicht vorgreifen möchte. Deshalb muss man sich fragen, weshalb die betreffende Mitarbeiterin den Journalisten des NDR so vor den Kopf gestoßen hat. Ob dies eventuell mit dem neuen CEO Hartmut Mehdorn zu tun haben könnte? Denn der schien sich als Bahnchef bei einer negativen bzw. äußerst kritischen Berichterstattung hin und wieder auf dem Kriegsfuß mit den Medien zu wähen und scheute sich nicht, ordentlich kontra zu geben. „Problematisch ist das Verhältnis zu Mehdorn in der Tat gewesen, das ist noch sehr sanft ausgedrückt“, meinte Rainer Engel von der Redaktion „der fahrgast“, der durchaus bahnkritischen Publikation des Bundesverbands PRO BAHN.

Für erfahrene Journalisten ist ein derartiges Verhalten allerdings nichts Neues. Nicht nur bei Hartmut Mehdorn. In ihrem Positionspapier „Die Macht der Pressesprecher – und die Rolle der Journalisten“ stellte das „Netzwerk Recherche“, ein Zusammenschluss investigativer Journalisten, fest, „dass kritische Berichterstattung... von den Pressestellen

nicht selten mit Informationsentzug oder anderen Maßnahmen bestraft“ wird. Allerdings wurde von der Air Berlin – Pressestelle klar gestellt, dass es gegenüber dem NDR keine Informationsverweigerung gebe. Wobei auch nicht verschwiegen wurde, dass die oben zitierte Äußerung durchaus so gefallen war. Aber sie richtete sich nicht gegen die Sendeanstalt generell, sondern lediglich gegen einen bestimmten Mitarbeiter. Offensicht hatte man mit jenem Kollegen besonders negative Erfahrungen gemacht.

### Luftfahrt – ein nicht ganz einfaches Gebiet für Journalisten

Nun ist es zugegebenermaßen für „normale“ Journalisten nicht immer ganz einfach, Zusammenhänge eines speziellen Gebietes richtig einzuordnen und dann auch noch substantiell darüber zu berichten. Und dass sich dann die Mitarbeiter von Pressestellen hinterher ordentlich ärgern, wenn sie in der Presse dann etwas lesen bzw. hören müssen, was sie so nicht gesagt haben, ist durchaus verständlich. Gerade der Luftfahrtbereich scheint für viele ein Buch mit sieben Siegeln zu sein. Luftfahrt macht dann entweder nur Lärm oder ist der größte Umweltschädling, der je das Licht der Welt erblickt hat. Oder es sind irgendwelche Vorkommnisse oder Zwischenfälle, auf welche sich die Journaille (seriös recherchierende Kollegen mögen mir diesen Ausdruck ausnahmsweise einmal nachsehen) dann stürzt und ihr Publikum bzw. ihre Leserschaft mit irgendwelchen Katastrophenmeldungen beglückt. Das steigert dann zumindest die Auflage bzw. die Einschaltzahlen. Ein Kriterium, das offensichtlich in den Chefetagen, nachdem die Redaktionen aus betriebswirtschaftlichen Gründen von seriösen (und zu teuren) Journalisten gesäubert wurden, als Qualitätsmerkmal angesehen wird. Kein Wunder, dass sowohl die Mitarbeiter in den Pressestellen und die fachkundigen Luftfahrtjournalisten hin und wieder ungläubig die Augen verdrehen. In diesem Zusammenhang scheint es sinnvoll zu sein, auf das Zwiegespräch der Pressesprecher Matthias Maas (GdF), und Axel Raab (DFS) zu verweisen, das in der DFS-Postille „direct“ abgedruckt wurde. Die Überschrift lautete übrigens: „Manchmal wird einem das Wort im Mund umgedreht“.

Dies zu behaupten, ist für die Etablierten der „vierten Gewalt“ natürlich starker Tobak. Aber um diese Aussage zu untermauern, sei die Berichterstattung von zwei Ereignissen angeführt, wel-

che die Frage aufkommen lässt, ob der Begriff der „gründlichen Recherche“ bei so manchem zu einem Fremdwort geworden ist.

Im März berichteten sowohl bild.de als auch stern.de von einer angeblichen Notlandung eines A340 der Air France auf den Azoren. Der Airbus war von Paris nach Bogota unterwegs gewesen und hatte auf der Insel Terceira eine Sicherheitslandung durchgeführt. „Wir dachten, wir würden sterben“ titelte bild.de über den Zwischenfall und stern.de meinte: „Air France-Passagiere in Todesangst“. Von Rauch und totaler Panik in der Kabine war die Rede. Auslöser dieser dramatischen Berichte waren offenbar der norwegische Fernsehsender TV2 und die britische Zeitung „The Guardian“. Die Kabincrew hätte gebrüllt und geschwitzt, die Passagiere geweint und gebetet und der Kapitän habe nur auf französisch gestammelt. Spiegel online sowie die Internetseiten der Süddeutschen und des Focus haben die Meldung übernommen. Das Handelsblatt berichtete von einer „mysteriösen Notlandung“ und natürlich fehlte auch nicht der Hinweis, dass die Air France – Aktie gesunken wäre.

Allerdings befand sich ein Absolvent der Münchner Journalistenschule und Praktikant der Badischen Zeitung an Bord, der dann bei „seiner“ Zeitung schilderte, dass von all dem an Bord nichts zu spüren gewesen war ([www.badische-zeitung.de/pressedrama-ueber-dem-atlantik](http://www.badische-zeitung.de/pressedrama-ueber-dem-atlantik)). Vielmehr war rund zweieinhalb Stunden nach dem Abflug Rauchalarm auf einer Toilette ausgelöst worden, worauf ein Steward sich mit einem Feuerlöscher zu dieser Toilette begab. Dort war jedoch kein Rauch zu sehen. Kurze Zeit später bat der Kapitän die Passagiere, Ruhe zu bewahren und erklärte, er werde auf den Azoren landen und dort die Angelegenheit überprüfen lassen. Da das Flugzeug noch zu schwer wäre, würde vorher noch Treibstoff abgelassen. Es war kein Rauch in der Kabine und es roch auch nicht danach. Nur ein wenig nach Pilzrisotto. „Es gab keinerlei Rauchentwicklung, es gab keinen plötzlichen Höhenverlust der Maschine oder panische Bewegungen“, erklärte hinterher ein Air France – Sprecher. Aber das wäre eben keine Top-Meldung gewesen. Ein Bericht über einen LKW, der auf der Standspur der Autobahn angehalten hätte, um einen Reifen zu wechseln, hätte ja auch keinen Menschen hinter dem Ofen vorgelockt. Und schon gar nicht die Auflage erhöht.



→ Wegen Erschöpfung der Cockpitcrew um Vorrang gebeten – Air Berlin A330, hier beim Start in Stuttgart

Photo: Peter Ludl

→ Rauch und Chaos in der Kabine? Air France A340 auf dem Charles de Gaulle – Airport von Paris  
Photo: Frank Schuchardt



Die andere „Tatarenmeldung“ trägt folgende Schlagzeilen: „Flugzeug sackt 6 000 Meter ab – Notlandung“ (bild.de), „United-Airlines-Jet muss notlanden“ (BILD), „United-Jet sackt 6 000 Meter ab: Notlandung“ (B.Z.), „Boeing 757 stürzt 6 000 Meter in die Tiefe“ (Focus Online) und „Notlandung! Flugzeug fällt 6 000 Meter in die Tiefe“ (Berliner Kurier).

Was war geschehen? Eine B757-224 (N14118) der United hatte auf dem Flug von Washington-Dulles nach London-Heathrow etwa 500 Seemeilen östlich von St. John's in Kanada aus technischen Gründen ein Triebwerk abgeschaltet und war von FL390 auf FL280 gesunken. Wobei man dabei eine normale Sinkflugrate annehmen darf. Das heißt, das Flugzeug war weder abgesackt noch in die Tiefe gestürzt. Und schon gar nicht um 6000 Meter, sondern „lediglich“ um etwa 3.400 Meter (11000 Fuß). Die Besatzung hatte sich entschlossen, zum amerikanischen Festland zurückzukehren, wo sie nach ca. 130 Minuten sicher auf der Piste 29 des Flughafens von St. John's landete. Von einer Notlandung kann deshalb keine Rede sein.

Deshalb darf man sich fragen, weshalb nicht nur der Boulevard, sondern auch seriöse Medien eine derartig reißerische Meldung in die Welt setzten? Möglicherweise hatten sie bei der „Daily Mail“ oder beim „Daily Mirror“, die über den Zwischenfall berichtet hatten, abgeschrieben. Was zu der Frage

führt, ob die Redaktionen deutscher Medien inzwischen so ausgedünnt und von seriösen Journalisten gesäubert wurden, dass dort keine Zeit mehr ist, einigermaßen gründlich zu recherchieren? Oder ob den „breaking news“ Vorrang gegenüber einer fundierten Berichterstattung eingeräumt wurde? Man hätte ja mal bei jemand nachfragen können, der Ahnung von der Materie hat.

Das alles bedeutet jedoch nicht, dass man den Verlautbarungen der Pressestellen bedingungslos glauben muss. Oder dass alles, was von diesen Stellen veröffentlicht wird, kommentarlos abgedruckt werden sollte. Manchmal gebärden sie sich als „verschlossene Auster“ und dienen mehr der Informationsverhinderung. Denn Pressestellen sind bekanntlich nicht der objektiven Berichterstattung verpflichtet. Ihre Aufgabe besteht darin, ihre Firma möglichst gut zu verkaufen.

**Pressestellen sind eine unverzichtbare Quelle für eine fundierte und möglichst objektive Berichterstattung. Aber nicht alles, was sie verbreiten, entspricht den Tatsachen. Deshalb sind sie eben nur eine Quelle von vielen. Sie sind, um es anders auszudrücken, ein wichtiger Dienstleister für die Presse. Nicht mehr aber auch nicht weniger. Bestimmte Journalisten aufgrund kritischer Berichte mit Nichtachtung bzw. Nichtinformation zu „bestrafen“, dient nicht unbedingt der Sache. Auch wenn man sich hin und wieder über den einen oder anderen ärgert. Weil er einem „das Wort im Mund umgedreht hat.“**

# GUT GENUG!?

**Gut genug? Sie oder ich? Im Job gut genug?  
Am Steuer oder Schirm?**

Es kommt auf den Betrachter an. Was erwartet er von uns? Was will er für unsere Arbeit ausgeben? Wie hoch ist sein Risiko, durch Fehler unsererseits zu Schaden zu kommen? Doch eher gering, wenn er im Jahr nur einmal fliegt. Statistisch gesehen. Also kann diesem Flugpassagier egal sein, mit welcher Gesellschaft er fliegt und wie tief nach Afrika hinein. Inshallah... stimmt das?

Ich habe noch andere Zeiten erlebt. Sie waren wirklich gefährlicher als heute. Auch statistisch. Und die Gäste liessen sich sicheren Transport gerne viel kosten. Aber heute? Rennen wir nicht einem Phantom nach, wenn wir glauben, wir müssten erstklassig ausgebildet sein, gut trainiert und mit Wiederholungstraining in kurzen Abständen versehen?

Wozu? Who cares? Täuschen wir uns nicht, weil wir die Psyche unserer Gäste verkennen?

Sogar die Business- und Firstclass Flieger gucken heute aufs Geld. Und wenn schon nicht auf der Dienstreise, dann aber sicher, wenn es mit der Familie in den Urlaub geht.

Es ist schon hart- manchmal komme ich mir wie Don Quijote vor, der gegen Windmühlenflügel kämpft, wenn ich Qualität bei Menschen und Material einfordere.

Sie kaufen heute ein Ticket einer Allianz, denken, sie fliegen mit ihrer Lieblingsairline (die auch auf dem Ticket-Umschlag gedruckt ist) und steigen dann entweder gleich in ein durchaus sauberes Flugzeug einer anderen Airline, die Ihnen komplett fremd ist oder erst später beim Umsteigen. Sie bekommen (bestenfalls) gutes Essen und freundliches Personal und am Schluss vielleicht auch eine weiche Landung geliefert. Damit sind Sie zufrieden.

Dass in den letzten fünf Jahren drei grosse Flieger von denen in Rauch und Flammen aufgegangen sind, wissen Sie nicht.

Dass die chinesische Airline, in die Sie vielleicht einsteigen, die immerhin über 100 Flugzeuge betreibt, dadurch in die Schlagzeilen gekommen ist, dass eine erkleckliche Anzahl von Piloten dort ohne Lizenz gearbeitet hat? Wissen Sie nicht.

→ *A330 Air China: Lufthansa buchen, Air China fliegen – Star Alliance macht's möglich*  
Photo: Makaristos/Wikimedia

Dass die andere grosse, traditionsreiche europäische Airline, in die Sie steigen werden, ihren Piloten nur die vom Gesetzgeber minimal vorgeschriebenen zwei Simulatorchecks abnimmt, während andere das Doppelte freiwillig bieten (Refresher, also fliegerische Weiterbildung für ihre Crews)? Also acht Stunden Training gegenüber 16 pro Jahr? Dass deren Piloten mehrfach dadurch aufgefallen sind, dass sie ohne Computerhilfe die Maschine nicht mehr beherrschen? Auch das wissen Sie nicht!

Früher hiess es, dass eine Airline einen Absturz dank ihrer PR-Abteilung wegstecken kann- mehr aber nicht! Sonst wartet der Bankrott. Das war einmal.

Heute hat z.B. AIR FRANCE erst einmal keinen Schaden gelitten. Die Flieger sind nach wie vor voll. Obwohl deren Medien-Sponsoring nicht hat erreichen können, dass deren Vorfälle inklusive Absturz nicht breit durch die Medien gingen! Ok – die Klagen der Hinterbliebenen werden einiges an Geld kosten. Aber dennoch – hat sich ein neues Denken bei unserer Klientel breitgemacht!?

Mir kommt das Wort „unbedarft“ in den Kopf. Dadurch, dass man die Fliegerei den Massen eröffnet hat, erreicht man natürlich auch eher einfach gestrickte, unkritische Menschen, die ein Flugzeug besteigen. Zwar unterscheidet sich deren Leid nach einem Unfall nicht von dem anderer, die das Umfeld der Fliegerei verstehen mögen. Aber sie wissen nichts davon, was „die da vorn“ oder „die am Schirm“ da treiben. Unterstellen Sie mir keine Überheblichkeit! Denken Sie global. Überlegen Sie, von welchen „Massen“ ich da rede. Schule? Abitur? Studium? Wenn derart Bildung auch kein Garant dafür ist, die Welt zu verstehen, so kann man doch von einem grundsätzlichen Potential ausgehen, Zusammenhänge in Bereichen wie Wirtschaft, Politik, Medizin usw. ansatzweise verstehen zu können.

Die Welt erklärt sich allerdings einfacher, wenn man bei einem Unfall von einem Akt Gottes ausgeht. Und – nebenbei – wenn man so vielleicht die Chance hat, ins Paradies einzukehren.

Müssen wir uns darauf einstellen, damit zufriedengeben und ebenfalls unser Denken anpassen? Unseren Widerstand gegenüber Sparen an unserer Qualifikation und unseren Arbeitsbedingungen aufgeben? Oder wissen wir es besser?

Wir wollen und sollten uns in weiteren Artikeln von Cpt. Blunt (auch) damit auseinandersetzen.

**von Cpt. Blunt**

→ *Aegean A320: Mit einem Lufthansa- oder Swiss-Ticket kann man auch mit den Griechen fliegen*  
Photo: Star Alliance



→ In Regionen, die von der Lufthansa gar nicht angefliegen werden, hat Emirates mit 20% einen hohen Anteil – Emirates A380 in Sydney  
 Photo: Sydney Airport

# Emirates und Co. – die „bösen Buben“ vom Golf?

Anders als zu Zeiten des Kalten Krieges kommt die Gefahr für Deutschland nun nicht mehr aus dem Osten, sondern mehr aus dem Südosten. Genauer vom Persischen Golf. Und anders als damals stehen die Russen auch nicht mehr vor unserer Tür. Die Gefahr ist gewissermaßen schon unter uns. Die Rede ist von Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways und Oman Air. Sie stellen, zumindest nach Meinung der Lufthansa (und anderer europäischer Airlines) eine Gefahr für die europäischen Drehkreuze dar. Der, so meint offensichtlich auch das Bundesverkehrsministerium, entgegen zu treten ist.



von  
 Werner  
 Fischbach

Der Grund des Zwistes zwischen den westeuropäischen und den Golfairlines kann eigentlich auf den 28. Oktober 1978 zurückgeführt werden, als der amerikanische Präsident Jimmy Carter den „Airline Deregulation Act“ unterzeichnete. Mit diesem Gesetz wurde die Macht des „Civil Aviation Boards (CAB)“ gebrochen, das seit 1938 bestimmt hatte, welche Fluggesellschaft auf welchen Strecken, zu welchen Bedingungen und zu welchen Preisen verkehren durfte. Das CAB wurde oftmals als bürokratisches Monster, das sich

durch ausgesprochene Trägheit und durch absurde Entscheidungen ausgezeichnete, beschrieben. So brauchte die Behörde volle sechs Jahre, um einen Antrag von World Airways, die eine Billigroute zwischen New York und Los Angeles einführen wollte, zu prüfen. Um ihn dann abzulehnen, weil er „veraltet wäre“!

Die Folgen dieser Deregulierung sind bekannt. Sie führten über 100 Fluggesellschaften (unter anderem so renommierte wie Eastern, Pan Am, Branniff und TWA) in den Bankrott oder zwangen sie zu Fusionen. Auf der anderen Seite bescherten sie den Passagieren niedrigere Preise und begünstigten das Aufkommen von Billigfluggesellschaften.

In Europa wurde das Konzept der Deregulierung zu Beginn der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts übernommen und als Liberalisierung bezeichnet. Das Ziel war, den Luftverkehrsmarkt von staatlichen Eingriffen zu befreien bzw. diese

✈ ✈ AIRLINES







# AIRLINES ✈ ✈

weit möglichst zurückzufahren sowie die europäischen Fluggesellschaften zu privatisieren. Dies ist, glaubt man den wirtschaftsliberalen Gurus, gut für den Wettbewerb und damit für das Wachstum. Dummerweise beteiligen sich an diesem liberalisierten Luftverkehrsmarkt auch Fluggesellschaften, die alles andere als privatisiert bezeichnet werden können, da in deren Heimatländern alles, was unter den Begriff der Luftfahrt fällt, von staatlicher Hand gelenkt und gefördert wird. Dies führt, so argumentiert die Lufthansa, zu einem verzerrten Wettbewerb und fordert – durchaus nachvollziehbar – die europäischen Drehkreuze entsprechend zu schützen. Insbesondere die Golf-Airlines, allen voran die stark expandierende Emirates, sind in die Kritik der Lufthansa geraten. Das hat natürlich seine Gründe. Unter anderem, weil Emirates sich nach der Lufthansa zum zweitgrößten Anbieter für Flüge nach Süd-/Ostafrika, Asien sowie dem Nahen und Mittleren Osten entwickelt hat. Und weil Emirates auch noch weiter wachsen möchte. Nicht nur in Deutschland, aber eben auch hier. So möchte die Fluggesellschaft neben den bisher in Deutschland angefliegenen Zielen (Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg und München) auch noch Berlin und Stuttgart in ihr Streckennetz aufnehmen. Was der Lufthansa nicht so besonders zu gefallen scheint.

### Das Geschäftsmodell von Emirates und die „Benefits“ für ihre Kunden

Irgendwann wurde wohl den Scheichs am Persischen Golf und insbesondere dem Herrscher von Dubai klar gemacht, dass ihre Erdölvorräte einmal zu Neige gehen werden. Und da sie verhindern wollen, dass sich ihre Emirate in bettelarme Staaten verwandeln, blieb ihnen gar nichts anderes übrig, als ihr Geschäftsmodell zu ändern. Die Wirtschaftspolitik Dubais ist deshalb darauf ausgerichtet, die Infrastruktur für den Handel auszubauen, ausländische Direktinvestitionen an Land zu ziehen und die für ein weiteres Wachstum erforderlichen Fachkräfte zu gewinnen. Niedrige Steuern, unbürokratische Regeln bei der Jobsuche und eine gute Anbindung an das globale Luftverkehrsnetz sind dabei eine unabdingbare Voraussetzung. So wurde Dubai zu einer Stadt mit einem globalen „Hub“, über welchem der Austausch von Menschen sowie Gütern und Ideen ermöglicht wird. Die Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt haben in ihrer Studie, auf welche noch zu kommen sein wird, dafür den Begriff der „Aerotropolis“ kreiert. Diese Politik ist durchaus erfolgreich, so dass andere Fluggesellschaften wie Etihad oder Qatar Airways dieses Modell für sich anwenden wollen. Auch das Star Alliance-Mitglied Turkish Airways verfährt nach diesem Modell: Einrichtung eines Netzwerks mit globaler Reichweite, wobei der Schwerpunkt speziell auf den Verkehrsströmen zwischen Europa, Asien und Afrika liegt.

Bei der Entwicklung ihres Streckennetzes verfolgt Emirates die Strategie, Primär- und Sekundärflughäfen über ihr Drehkreuz in Dubai mit Sekundärflughäfen in Afrika, Asien und dem Mittleren Osten zu verbinden. Ab Dubai, wo keine nächtlichen Beschränkungen gelten, bietet die Fluggesellschaft Verbindungen zu 103 Zielen (Stand Dezember 2011); rechnet man die Nurfrachterverbindungen dazu, sind es 116. Abgese-

hen von jenen Passagieren, die an einem europäischen Hub (z.B. Frankfurt, München, London oder Amsterdam) ihre Reise antreten, bietet dies Vorteile. Um ein Beispiel zu nennen: ein Passagier, der vom „Sekundärflughafen“ Hamburg zum „Sekundärflughafen“ Perth in Australien fliegen möchte, schafft das mit Emirates mit einem einmaligen Umsteigen. Fliegt er mit der Lufthansa, so muss er mindestens zweimal umsteigen. Einmal in Frankfurt oder München sowie in Bangkok oder in Singapur. Emirates hat also durch die geographisch günstige Lage ihres Hubs bestimmte Vorteile. Dazu kommen niedrigere Steuern sowie die absolute Unterstützung durch die Regierung als Bestandteil ihrer Wirtschaftspolitik.

### Die volkswirtschaftliche Bedeutung Emirates für Deutschland

Diese Rahmenbedingungen stellen für Emirates natürlich einen Wettbewerbsvorteil dar, der die europäischen Fluggesellschaften und in Deutschland insbesondere die Lufthansa massiv benachteiligt, so dass diese nach Meinung der Vereinigung Cockpit ohne entsprechende Gegenmaßnahmen keine Überlebenschancen haben. Doch stimmt dies wirklich so? Sind die Golf-Airlines also wirklich die „bösen Buben“, welche die europäischen Fluggesellschaften an die Wand drücken und ihnen keine Luft zum Atmen lassen? Oder ist diese Darstellung durch die Lufthansa und ihre publizistischen Hilfstruppen eventuell etwas einseitig geraten? Und gibt es, wenn man über den Schreibtischrand des Lufthansa-, wahlweise des British Airways- oder KLM-Vorstands hinausblickt, auch positive Aspekte der Geschäftstätigkeit von Emirates und Co? Zum Beispiel einen volkswirtschaftlichen Nutzen für Deutschland?

Das DLR, genauer dessen Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr, hat die volkswirtschaftlichen Effekte, die sich durch die Tätigkeit Emirates' in Deutschland ergeben, genauer untersucht und sie im Mai 2012 veröffentlicht. Die Studie trägt den Namen „Emirates Airlines und Deutschland – Der volkswirtschaftliche Nutzen für Deutschland aus der Geschäftstätigkeit von Emirates“ und zeigt erstaunliche Ergebnisse.

Bevor auf die wichtigsten Ergebnisse dieser 149 Seiten umfassenden Arbeit eingegangen werden soll, darf nicht unerwähnt bleiben, dass es sich dabei um eine Auftragsarbeit von Emirates handelt. Was natürlich den geneigten Leser dazu verleiten könnte, dieses Gutachten als ein getürktes zu bezeichnen. Denn in einer nicht geringen Anzahl derartigen Studien steht genau das drin, was der Auftraggeber gerne lesen möchte. Schließlich zahlt er ja auch dafür. Auf der anderen Seite handelt es sich beim DLR um **das** nationale Forschungszentrum für Luft- und Raumfahrt, das es sich, will es seinen guten Ruf nicht verlieren, gar nicht leisten kann, ein Gefälligkeitsgutachten abzuliefern. Und letztlich dürfte einem Wissenschaftler sein guter Ruf wichtiger sein als eine Menge „Petrodollars“ vom Persischen Golf.

Zunächst einmal eine allgemeine Feststellung. Durch den Markteintritt Emirates wurde auf der einen Seite Wachstum stimuliert und auf der anderen Seite ein Gegengewicht zur Bildung von Oligopolen und Monopolen, wie sie durch die Allianzen entstehen können bzw. schon entstanden sind, geschaffen. So entfallen an den Star Alliance Hubs in Frankfurt und in München 62% bzw. 65% der angebotenen Sitze auf Langstreckenflüge nach Süd- bzw. Ostafrika, Asien und dem Mittleren Osten auf Lufthansa und ihre Allianzpartner. Ein wenig Konkurrenz scheint da gar nicht so übel zu sein. Aufgrund der Tatsache, dass Emirates die Nachfrage nach Flügen in die östliche und südliche Hemisphäre stimuliert hat, kann ferner angenommen werden, dass es sich bei einem großen Teil der Passagiere, die mit Emirates geflogen sind, um zusätzliche Nachfrager handelt. Das zeigt auch, dass die Zahl der Umsteiger, die von Düsseldorf und Hamburg kommend in Frankfurt und München in einen anderen (Star Alliance) Flug wechseln, konstant geblieben oder sogar noch gewachsen ist. Und dies trotz der Angebote von Emirates und anderen Fluggesellschaften, die nicht der Star Alliance angehören. So ist der Anteil von Emirates zu Zielen in Afrika, Asien und dem Mittleren Osten im Zeitraum von 2005 bis 2010 von 7,5 auf 10,2% gestiegen, der Anteil der deutschen Fluggesellschaften (Lufthansa und Air Berlin) von 23 auf 24,5%. Besonders erstaunlich ist, dass Emirates bei Flügen in den besonders wichtigen Markt Nordostasien (China, Japan und Korea) mit 3,5% einen sehr geringen Anteil für sich beanspruchen kann. Dagegen ist der Emirates-Anteil an Zielen in den Südwestpazifik, also nach Australien und Neuseeland mit 20% relativ hoch. Also zu Zielen, die von Lufthansa gar nicht angefliegen werden. Wer mit der Star Alliance dorthin möchte, muss entweder in Bangkok oder Singapur in Flugzeuge der Thai oder Singapore Airlines umsteigen. So groß scheint die Bedrohung durch den Hub in Dubai also nicht zu sein.

Lufthansa und Emirates operieren in zwei unterschiedlichen Marktsegmenten. Da die Verbindungen der Lufthansa schneller sind als die der arabischen Airline hat sie im hoch-

preisigen Geschäftssegment mit sehr zeitsensibler Klientel die Nase vorn, während Emirates durch erweiterte Kapazitäten zusätzlichen Verkehr stimuliert und damit weniger mit Lufthansa als mit Etihad, Qatar Airways und Turkish Airlines um weniger zeitsensible Passagiere, die dafür jedoch etwas mehr auf den Geldbeutel schauen, wetteifert.

Obwohl Emirates in Deutschland lediglich 169 direkte Mitarbeiter beschäftigt, beliefen sich die Ausgaben für die Gehälter und für den Bezug von Waren und Dienstleistungen im Geschäftsjahr 2010/11 auf 203,3 Mio. €. Zählt man alle Aktivitäten Emirates zusammen, so werden fast 3.200 direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplätze in den verschiedensten Wirtschaftszweigen (allerdings mit unterschiedlichen Qualifikationen) geschaffen. Auch die Zahl der Touristen, die von Emirates nach Deutschland geflogen werden, sind nicht unbedeutend. Im Jahr 2010 konnten ungefähr 485.000 Übernachtungen von ausländischen Touristen auf die Aktivitäten von Emirates zurückgeführt werden.

Auch die deutsche Luftfahrtindustrie profitiert von Emirates. Das hatte die Airline aus Dubai schon immer behauptet. Die DLR-Studie bestätigt dies. Im Zeitraum vom 1985 bis 2011 hat Emirates 84 Flugzeuge von Airbus übernommen; Ende 2011 standen noch 65 (darunter 20 A380-800) im Einsatz. Weitere 140 Flugzeuge sind in Toulouse bestellt. Zum Jahresende 2011 hatte Emirates noch 237 offene Bestellungen bei Airbus (140) und bei Boeing (97). Darunter fällt auch eine große Zahl von A380, von welchen Emirates 90 im Airbus-Auftragsbuch stehen hat (Lufthansa hat dagegen „nur“ 17 Exemplare des europäischen Superfliegers bestellt). Die Listenpreise der von Emirates bestellten Airbusse beträgt 47,6 Mrd. US\$. Und sollte die Fluggesellschaft die 80 Optionen in Festbestellungen umwandeln, dann kommt noch einiges dazu. Nach Meinung des DLR hat Deutschland von den Aktivitäten Emirates gleich doppelt profitiert – durch die wirtschaftlichen Effekte neuer Flugverbindungen und durch Arbeitsplatzeffekte in der Luftfahrtindustrie.



# AIRLINES

→ Emirates und Lufthansa – verzerrter und damit unfairer Wettbewerb?  
Photo: Frank Döring



## Und nun Berlin und Stuttgart?

Die Flughäfen Berlin und Stuttgart, die Emirates gerne bedienen möchte und die in diesem Zusammenhang als „Sekundärflughäfen“ bezeichnet werden sollen (was die Berliner wohl nicht so gerne hören), verfügen über nur sehr wenige Interkontinentalverbindungen. Beide Airports werden jedoch von Qatar Airways angefliegen und bieten bestimmte Verbindungen an den Golf und von dort aus weiter in Richtung Afrika und Asien. Würde Emirates die beiden Flughäfen nun mit ihrem Drehkreuz Dubai verbinden, würde in Stuttgart bei einem täglichen Flug die Zahl der Nonstop- bzw. One-Stopp-Verbindungen in die östliche Hemisphäre um mehr als 14% wachsen, Berlin könnte mit einem Zuwachs von 10% rechnen. Was fast zusätzliche 2.500 Arbeitsplätze durch die Erbringung von Luftverkehrsdienstleistungen und den Incoming-Tourismus bedeuten würde. Kein Wunder also, dass das Flughafenmanagement der beiden Airports sowie die Wirtschaft der jeweiligen Regionen an der Einrichtung derartiger Flugverbindungen ziemlich interessiert sind.

Doch in Berlin gibt man sich zugeknöpft. Denn im Verkehrsministerium ist man überzeugt, dass der „deutsche Markt für Fluggesellschaften aus den Vereinigten Arabischen Emiraten fast vollständig geöffnet ist“. Schließlich könnten Fluggesellschaften aus den Emiraten vier Ziele in Deutschland anfliegen; deutsche Airlines jedoch nur drei in den Emiraten. Zudem stehe Emirates frei, ein Flugziel jederzeit gegen ein anderes zu tauschen. Doch gerade dies möchte Emirates eben nicht tun. Die Fluggesellschaft möchte weiter wachsen. Auch in Deutschland. Und zwar durch zusätzliche Verbindungen nach Berlin und Stuttgart. Beim Verkehrsminister ist man dagegen. „Im Verkehr zwischen Deutschland und den Golfstaaten müssen Luftfahrtunternehmen beider Seiten wirtschaftlich sinnvoll tätig sein können. Die mit den Vereinigten Arabischen Emiraten getroffenen Vereinbarungen stellen dies sicher“, erklärte das Ministerium. Weshalb man den weiteren Liberalisierungswünschen aus der Golfregion keinen „roten Teppich“ ausrollen wolle.

Die Haltung der Lufthansa ist, nicht nur was den Wunsch Emirates, Berlin und Stuttgart anfliegen zu dürfen, seit langem klar und sie hat dies in ihren Politikbriefen immer wieder deutlich gesagt. Weil der verstärkte Zugang staatlich

# AIRLINES

geführter Fluggesellschaften zum europäischen Markt zu Wettbewerbsverzerrungen führt, hält sie Markt Zugangsregeln für unverzichtbar. Natürlich kennt man auch beim Kranich die DLR-Studie, möchte sie jedoch nicht kommentieren. Allerdings erlaubt sich die Lufthansa auf die Oxford Economics Studie zu den Beschäftigungseffekten durch den Luftverkehr hinzuweisen. Sicherlich würde es den Umfang dieses Beitrag sprengen, wollte man diese hier ebenfalls kommentieren. Schließlich geht es um die DLR-Studie und den volkswirtschaftlichen Nutzen aus der Geschäftstätigkeit von Emirates. Außerdem, so wurde von der Lufthansa erklärt, würden den 169 Emiratesmitarbeitern allein in Deutschland 65.000 direkt bei der Lufthansa angestellte Mitarbeiter entgegenstehen. Ohne diesen Beschäftigungseffekt klein reden zu wollen, scheint dieser Vergleich doch etwas unfair zu sein. Schließlich wäre es ja auch nicht ganz redlich, die in Frankreich direkt bei der Lufthansa angestellten Mitarbeiter mit jenen der Air France zu vergleichen.

Übrigens wollte sich auch der Verkehrsminister nicht zu der Studie äußern. Aus welchen Gründen auch immer. Vielleicht weil es ihm in erster Linie darum geht, die deutschen Fluggesellschaften vor unliebsamer Konkurrenz zu schützen. Aber eigentlich sollte Verkehrsminister Ramsauer nicht der Versuchung erliegen, ausschließlich das umzusetzen, was der Lufthansa und den anderen deutschen Airlines ins Konzept passt. Es mag etwas pathetisch klingen. Aber irgendwie sind deutsche Minister unter anderem angehalten, sich um das „Wohl des deutschen Volkes“ zu kümmern. Und dabei dürfen die volkswirtschaftlichen Effekte, die in der DLR-Studie aufgezeigt werden, eigentlich nicht unter den Tisch fallen. Denn sie zeigt, „dass die deutsche Volkswirtschaft deutlich von der Geschäftstätigkeit von Emirates in Deutschland profitiert. Dieser volkswirtschaftliche Nutzen würde weiter steigen, wenn Emirates zusätzliche Verkehrsrechte für Verbindungen nach Berlin und Stuttgart erhalten würde“, meinte der Leiter des Instituts für Flughafenwesen und Luftverkehr, Prof. Dr. Johannes Reichmuth.

→ Insgesamt 90 Airbus A380 hat Emirates in Auftrag gegeben. Die erste Maschine wurde im Juli 2008 ausgeliefert  
Photo: Airbus Industrie



## QANTAS + Emirates

The World's Leading Airline Partnership.  
Together we're connecting the globe.

— Launching April 2013 —

# Emirates and Qantas Announce Major Global Aviation Partnership

**Qantas to use Dubai hub – new partnership will link Australia with more than 70 gateways in Europe, the Middle East and Africa**

Emirates and Qantas announced a new global aviation partnership that will give customers a seamless international and Australian network, exclusive frequent flyer benefits and world-class travel experiences.

Under the agreement signed by Emirates President Tim Clark and Qantas CEO Alan Joyce, Qantas will move its hub for European flights from Singapore to Dubai and enter an extensive commercial relationship with Emirates.

The 10 year codesharing partnership is enhanced by integrated network collaboration with coordinated pricing, sales and scheduling as well as a benefits sharing model. Neither airline will take equity in the other.

The partnership will see Qantas, along with anchor tenant Emirates, as the only other airline

operating at Dubai International's Terminal 3. The two airlines will jointly offer 98 weekly services between Australia and the global gateway city of Dubai including four daily A380 flights. With Emirates flying the largest fleet of A380s in the world with 23, combined with Qantas' 12 A380s for a total of 35, many onward flights to Europe including London Paris, Moscow, Amsterdam, Munich and Rome will also be on this popular aircraft. In addition, Qantas will launch daily A380 services from both Sydney and Melbourne to London via Dubai for a combined unprecedented seven daily A380 flights to London Heathrow. Thirty additional European gateways can be seamlessly reached from Australia via Dubai.

For Emirates customers it will open up Qantas' Australian domestic network of more than 50 destinations and nearly 5,000 flights per week. The carriers will also coordinate their respective trans-Tasman services between Australia and New Zealand with Emirates offering improved schedules for flights to Christchurch and Auckland – including the introduction of Emirates' daily A380 services on the Melbourne-Auckland route in October.

✈ ✈ AIRLINES





# Aerolíneas Argentinas tritt SkyTeam bei

Ende August ist Aerolíneas Argentinas als erste südamerikanische Fluggesellschaft der globalen Airline-Allianz SkyTeam beigetreten und erweitert damit das Streckennetz der Allianz um 40 weitere Ziele. Die Kunden der staatlichen Airline profitieren fortan von mehr Zielen, einer höheren Flugfrequenz, einem erweiterten Vielfliegerprogramm und verbesserten Verbindungen weltweit.

Aerolíneas Argentinas bietet von ihrem Drehkreuz in Buenos Aires Flüge zu 52 Destinationen in 14 Ländern an, darunter ein umfangreiches Inlandsstreckennetz mit 35 Reisezielen innerhalb Argentiniens. Durch den Beitritt können Aerolíneas-Argentinas-Kunden nun mehr auf allen von SkyTeam-Fluggesellschaften durchgeführten Flügen Meilen sammeln und einlösen und umgekehrt. Aerolíneas Argentinas wird bis Ende 2012 zu dem SkyPriority einführen – die bevorzugten Flughafenservices von SkyTeam für Elite Plus, First und Business Class-Passagiere weltweit.

Der Beitritt als 18. SkyTeam-Mitglied ist für Aerolíneas Argentinas ein Meilenstein im Rahmen des langfristigen Optimierungsplans, der unter anderem die Flottenenerneuerung und Rationalisierung des Streckennetzes, die Erweiterung der gesamten IT-Plattform, eine Verbesserung der Produktqualität und Optimierung des Vielfliegerprogramms vorsieht. „Der Beitritt zu SkyTeam ist ein wichtiger Schritt zur Verwirklichung unserer Ziele und zeigt die Anerkennung unseres Engagements für den südamerikanischen Markt“, freut sich Mariano Recalde, Präsident und CEO von Aerolíneas Argentinas.



# AIRLINES

## Emirates feiert 25-jähriges Bestehen in Deutschland

Emirates feierte das 25-jährige Bestehen seiner Flugverbindung ab Deutschland. Eröffnet wurden der Liniendienst am 1. August 1987 zwischen Frankfurt und Dubai (Zwischenstopp in Istanbul). Die Strecke Frankfurt-Dubai ist zunächst zwei Mal wöchentlich mit Jets vom Typ Boeing 727-200 bedient worden. Zur Zeit fliegt Emirates neun tägliche Nonstop-Verbindungen von vier deutschen Flughäfen zum Drehkreuz Dubai, mit Anschlussflügen zu mehr als 120 weiteren Destinationen. Zusätzlich zu den drei täglichen Verbindungen ab Frankfurt startet Emirates zwei Mal täglich von München, Düsseldorf und Hamburg und bietet somit insgesamt 63 wöchentliche Passagierflüge ab Deutschland an. Das deutsche Emirates-Team ist mittlerweile auf über 200 Mitarbeiter angewachsen. Insgesamt arbeiten 500 Deutsche weltweit für die Emirates Group. Mit 22 Airbus A380-Jets in der Flotte ist Emirates der weltweit größte Betreiber des hauptsächlich in Deutschland produzierten Flugzeugs. Seit dem ersten Einsatz im Jahr 2008 sind bereits über zehn Millionen Passagiere mit einer Emirates Airbus A380 geflogen. Bis Ende 2012 werden neun weitere Superjumbos an die Airline ausgeliefert. Mit 90 Festbestellungen ist Emirates der größte Airbus A380-Kunde. Das Unternehmen ist auch der größte Boeing B 777-Betreiber mit einer Flotte von 108 Flugzeugen. Bis Ende 2012 werden weitere zehn Boeing B 777-Jets ausgeliefert. Emirates SkyCargo startete zudem ihren ersten Vollfrachterdienst aus Frankfurt im September 2003. Im Augenblick wickelt Emirates täglich von Frankfurt und von Düsseldorf Frachterflüge nach Dubai ab. (wtt)

# JET Airways India

von  
Thomas Williges  
GdF-Mitflug-  
referent

JET Airways India ist die größte private Fluggesellschaft Indiens mit Sitz in Mumbai. Die Airline (IATA-Code: 9W, ICAO-Code: JAI, Rufzeichen: „Jet Airways“) wurde 1993 gegründet und verfügt heute über 20 ATR72 und 59 Boeing B737 für die Kurz- und Mittelstrecken im In- und angrenzenden Ausland, sowie 12 Airbus A330-200 und 10 Boeing B777-300ER für die Langstrecke. Das Durchschnittsalter der Flotte beträgt 4,9 Jahre. JET Airways India fliegt täglich von Mumbai bzw. Delhi nach Brüssel, London und Mailand, wobei von Brüssel Weiterflüge zu den attraktiven Zielen New York und Toronto angeboten werden. Die moderne Langstreckenflotte verfügt über eine geräumige Economy Class für bestmöglichen Komfort, In-Flight Entertainment mit großem Bildschirm und 500 Stunden Unterhaltung, sowie über eine neue und attraktive Première Class. JET Airways India bietet ihren Kunden Zubringerflüge von fast allen deutschen Flughäfen sowohl mit Air Berlin, als auch mit Lufthansa an (Mitglied Miles & More). Firmenkunden und Geschäftspartnern bietet JET Airways reduzierte Tarife in der Business und Economy Class an. Weitere Informationen erhaltet ihr vom Mitflugreferenten.

Quelle: JET Airways India



JET AIRWAYS



→ JET Airways India  
Photo: Privatarchiv Thomas Williges

# Condor hat neuen Partner in Thailand gefunden

Die Fluggesellschaft „Condor“ hat als neuen Partner die thailändische Airline „Bangkok Airways“ gewonnen und erweitert damit das Streckennetz um sechs zusätzliche Ziele. Condor-Gäste können Passagen nach Bangkok oder Chiang Mai, auf die Inseln Koh Samui, Ko Chang sowie in die Küstenstadt Pattaya buchen. Auch Phnom Penh in Kambodscha ist durch die neue Kooperation zu erreichen. Die Anbindung besteht sowohl über Phuket als auch über die neuen Condor

Ziele Rangun/Yangon in Myanmar und Siem Reap in Kambodscha. Die Flüge mit dem Partner „Bangkok Airways“ sind auch für Individual-Rundreisen in Südostasien buchbar. Passagiere, die die Flüge von Bangkok Airways nutzen, erhalten die Bordkarte jeweils am Umsteigeort direkt von der Fluggesellschaft. Das Gepäck wird dort ebenfalls abgefertigt und vom Zoll kontrolliert. (wtt)



# ANA vor großem Ausbau des Angebots

## Verstärkter Einsatz der Boeing 787

ANA, die größte Fluggesellschaft Japans, erweitert ihr Streckennetz in den kommenden Monaten deutlich – mit Schwerpunkt auf neuen internationalen Strecken. Diese werden zum Teil mit der neuen Boeing 787 („Dreamliner“) bedient, die international derzeit ausschließlich auf der Route Frankfurt – Tokio/Haneda eingesetzt wird. Die Airline fokussiert sich mit dem Ausbau des Streckennetzes weiter auf ihr Geschäftsmodell als Premium-Netzwerkcarrier. Weiteres Ziel ist es, den Einsatz der Flotte unter den Gesichtspunkten von Angebot und Nachfrage zu optimieren und ein Maximum an Produktivität zu erreichen. Insgesamt sind für die kommenden sechs Monate vier neue internationale und sieben neue innerjapanische Strecken vorgesehen.

Auf den internationalen Routen zwischen Nordamerika und Asien setzt der Star Alliance Partner weiterhin auf den Airport Tokio/Narita als bevorzugtes Drehkreuz. In der zweiten Jahreshälfte werden neue Verbindungen zwischen Tokio/Narita und den Destinationen Rangun, Neu Delhi und San Jose an der Westküste der USA angeboten. Außerdem wird die Kapazität auf der Strecke Tokio – New York erhöht. Die Fluggesellschaft plant zudem Veränderungen bei den Flugverbindungen von Japan nach China und weiteren Zielen in Asien: Dort sollen Frequenzen optimiert und teilweise andere Flugzeugtypen zum Einsatz kommen.

Konkret startet ANA am 15. Oktober 2012 mit drei wöchentlichen Flügen zwischen Tokio/Narita und Rangun in Myanmar. Ab dem 28. Oktober wird die Strecke Narita – Delhi angefliegen, Tokio/Narita – New York wird dann zweimal pro Tag an-

# AIRLINES



geboten. Außerdem kommt zum 11. Januar 2013 die Verbindung Tokio/Narita – San Jose zum Streckennetz hinzu, sie wird mit dem Dreamliner bedient.

ANA ist im Netz der Star Alliance und – gemessen an der IATA-Passagierstatistik – weltweit eine der zehn größten Fluggesellschaften. Die Airline ist weltweit die erste Fluggesellschaft, die die neue Flugzeuggeneration Boeing 787 „Dreamliner“ im Linienverkehr einsetzt – unter anderem auch nach Deutschland.

In Europa verbindet ANA täglich die Städte Frankfurt, München, Paris und London im Direktflug mit Tokio und von dort aus mit zahlreichen weiteren Zielen innerhalb von Japan und ganz Asien. Von Frankfurt aus bedient die Airline sogar den Tokioter Stadtflughafen Haneda mit der 787. Darüber hinaus bietet ANA Codeshare-Flüge mit Lufthansa nach Tokio, Osaka und Nagoya an. Für alle ANA-Flüge sind in Zusammenarbeit mit Lufthansa ab allen Flughäfen in Deutschland und von vielen Airports in Europa Zubringerflüge buchbar.



→ „Off blocks for Valencia“ – D-ABKT rollt zum Start für den letzten Linienflug einer B727  
 Photo: Werner Krüger/DLH

## Vor 20 Jahren – Abschied von der B727

**Der 4. Oktober 1992 war eigentlich ein trauriger Tag. Zumindest für die Fangemeinde der Boeing 727. Und natürlich für alle, die auf ihr geflogen sind – Piloten, Flugingenieure (ja, so etwas hatte die B727 noch) und wohl auch für die Stewardessen und Stewards. Denn an diesem Tag hatte die Lufthansa ihre letzte Boeing 727, ein Exemplar der Version B727-230 Adv., außer Dienst gestellt. Die Maschine war als D-ABKT registriert, auf den Namen „Aachen“ getauft und hatte mit der Konstruktionsnummer 21623 die Werkshallen von Boeing verlassen.**

Etwas mehr als 28 Jahre hatte der Kranich die B727 im Inventar gehabt, aber nun war Schluss. Am 26. September 1992 hatte die D-ABKT ihren letzten Linienflug von Frankfurt nach Valencia (und zurück) absolviert. Danach wurden am 28. September und am 3. Oktober noch zwei Sonderflüge nach Engels in die GUS durchgeführt. Natürlich stand vor der Außerdienststellung am 4. Oktober auch noch ein Abschiedsflug auf dem Programm. Wobei dieser Flug als „Low-Level-Deutschlandflug“ mit „Low-Approaches“ an diversen Flughäfen gestaltet wurde. Damals hatte man bei Lufthansa noch Geld für so etwas.

Die Lufthansa hatte sich schon recht früh für die B727 entschieden. Sie war der dritte Kunde für das Flugzeugmuster und der erste, der nicht in den USA zuhause war. Zunächst wurden 12 Maschinen der Version B727-130 bestellt; die erste Maschine (D-ABIB / c/n 18360) traf nach einem zwölfstündigen Überführungsflug am 21. März 1964 in Hamburg ein. Insgesamt 61 Maschinen der verschiedenen Versionen (B727-130, -130C, -230 und -230 Adv.) wurden von der Kranichairline als „Europa Jet“ innerhalb Europas, nach Vorderasien und Nordafrika eingesetzt. Eine B727 der Lufthansa soll auf einem „Kreuzflug“ (so etwas wie eine Kreuzfahrt, nur eben in der Luft) auch in Jakarta gesehen worden sein.

Auch viele Controller, der Verfasser dieses Beitrags eingeschlossen, waren Fans des Dreistrahlers. Weil er ein sehr robustes Flugzeug war und wenn bei einer B727 ein Triebwerk wegging, hat die Besatzung, so wurde berichtet, dies erst be-

merkt, wenn sie auf die Triebwerksüberwachungsinstrumente schaute. Nun ja, bei heißen Sommertagen und bei voll besetztem „Haus“ war die Steigrate nicht so berauschend. Aber das sah man der alten Dame ganz gerne nach. Schließlich war sie ja noch ein richtiges Flugzeug und kein fliegender Computer.

Über den Einsatz der B727 bei der Lufthansa und ihrer damaligen Tochter Condor könnte viel geschrieben werden. Aber dies würde den Umfang dieses kleinen Beitrags sprengen. Nicht vergessen sollte jedoch werden, dass auch andere deutsche Fluggesellschaften den Dreistrahler in ihren Flotten hatten. Neben der bereits erwähnten Condor waren dies Hapag-Lloyd, SAT / Germania und die etwas glücklose Jetair aus München.

Da die B727 der Lufthansa und Condor sehr gut gewartet worden waren, hatte der Kranich auch keine großen Probleme, die Maschinen nach ihrer Außerdienststellung auf dem Gebrauchtflugzeugmarkt weiter zu veräußern. Wobei die von der Condor eingesetzten Maschinen etwas begehrter waren, weil sie weniger Landungen auf dem Buckel hatten als ihre Schwestern der Lufthansa. Die D-ABKT wurde übrigens am 10. November 1992 an die International Airline Support Group verkauft und wurde von dort an andere Fluggesellschaften verleast. Darunter waren Pacific Airlines, Air Terrex und Silver Air. Zuletzt flog sie bei der südafrikanischen Comair und deren „Billigableger“ Kulula.com. Anfang 2004 wurde sie in Johannesburg abgestellt. *WeFis*





# AIRPLANES ✈ ✈

## Ihre Majestät im Dienst

Boeing 747-800 Intercontinental:  
Das längste Passagierflugzeug der Welt im Linieneinsatz

Ein Vergleich von Jörg Biermann



Lufthansa hat damit begonnen ihre B747-400 Flotte auszumustern. Würdiger Ersatz kommt nicht durch B777 und Co. 20 Jumbo Jets neuester Generation, die Boeing 747-800, sollen bis 2015 nach Deutschland ausgeliefert werden. Der Dank der Flugzeugenthusiasten dürfte der Kranichlinie gewiss sein, der des Towers ihrer Heimatbasis in dieser Hinsicht allemal. Nichts gegen die Tripple-Seven oder Airbus, alles bestens. Ein A380 ist der Größte und Schwerste; beeindruckend, ganz ohne Zweifel, aber seine Proportionen..., nein, er ist nicht richtig schön. Nichts am Flugzeughimmel und auf den Rollfeldern ist anmutiger; von niemandem er-

geht mehr Ausstrahlung als von ihr, der Boeing 747. Man sieht sie nicht einfach nur, man betrachtet sie. Es umgibt sie ihre eigene Aura; sie ist, was andere Schönheiten nicht sind – majestätisch. Lady Diana in royaler Robe. Wäre das Fliegerherz männlich und ungebunden, das erste Exemplar trüge aber ganz gewiss den Namen Marilyn. British Airways schickte schon gelegentlich einen B748-Frachter. Seit 1. Juni 2012 verrichtet nun die „Brandenburg“ als weltweit erstes Passagierflugzeug ihren Liniendienst, zunächst von FRA in Richtung Washington D.C. Verstärkung wird ab September erwartet. Dann folgen Neu-Delhi, Bangalore, Chicago und Los Angeles.

## Innere Werte durch Äußerlichkeiten

B744



B748



Vor der Flügelwurzel plus 4,10m schaffen oberhalb und unterhalb des Firmennamens Platz für zusätzliche Fenster. Das Nachzählen überlassen wir dem Leser und Betrachter.



Flügelform vom 787-Dreamliner und Flügelspitzen von der B777 ergeben ein superkritisches Profil ohne markante Winglets. Dadurch erhöht sich die Geschwindigkeit, verbessert sich der Auftrieb und verringert sich der Luftwiderstand, insbesondere nahe der Schallgeschwindigkeit.

4 GEnx2B67-Triebwerke sind 15% treibstoffsparender und verlegen einen um 30% kleineren Lärmteppich. Die Triebwerksverkleidung übernahm Boeing von der B787. Durch die wellenförmige Hinterkante werden die heißen Abgase geräuschärmer mit der kalten Umgebungsluft vermischt.



✈ ✈ AIRPLANES

# AIRPLANES ✈ ✈

## Meiner ist länger!

Vorne: B744, Air Bridge Cargo  
Dahinter + 5,70 m: B748, British Airways World Cargo



FRA – Cargo City Süd

Immer größer werdende Flugzeuge stellen auch erhebliche Ansprüche an die Bodeninfrastruktur. Werbesprüche der Flughäfen wie „A380-ready“ erzählen daher oft nicht die ganze Wahrheit. Spannweite und Radstand sind Ursache für so manche unüberwindbare Kurve im Rollfeld. Piloten und

Lotsen müssen da sehr auf der Hut sein. Wer sich darüber einen Eindruck verschaffen möchte, wirft einen Blick in das Luftfahrthandbuch Deutschland AD2 auf die eigens für EDDF veröffentlichte Karte „Taxi Restrictions for A340-600, B777-300, A380-800 and B747-800“.

Modell	Spannweite	V Reise Km/h	MTOW	Reichweite	PAX LH
B748 Lufthansa	68,4	920	442	13.100	362
A346 Lufthansa	63,5	890	368	12.200	306
A380 Lufthansa	79,8	907	560	12.000	526
B744 Lufthansa	64,4	907	395	12.500	344

# Die Letzte ihrer Art

Als erfolgreiches Flugzeug kann man die VFW 614 wirklich nicht bezeichnen. Lediglich 21 Exemplare wurden davon gebaut und nur 19 Stück haben sich jemals in der Luft befunden. Drei Maschinen wurden nicht mehr fertig gestellt. Dennoch hat sich das Flugzeug, dessen charakteristisches Merkmal die auf den Tragflächen angeordneten Triebwerke waren, einen festen Platz in der deutschen Luftfahrtgeschichte gesichert. Schließlich war die VFW 614 das erste nach dem Zweiten Weltkrieg in Serie produzierte deutsche Verkehrsflugzeug.



von  
Werner  
Fischbach

Dass die Produktion des Flugzeugs nach nur 21 Maschinen eingestellt wurde, hatte natürlich seine Gründe. Weil es zum einen mit Touraine Air Transport (8), Air Alsace (3) und Cimber Air (2) nur sehr wenige Kunden fand und weil, nachdem die Suche nach weiteren Kunden erfolglos geblieben war, die Bundesregierung ihre Unterstützung einstellte. Möglicherweise auch die Tatsache, dass die VFW 614 mit der Fokker 28 Fellowship bei VFW-Fokker (die beiden Firmen hatten sich im Mai 1969 zusammengeschlossen) einen ernst zu nehmenden Gegner gefunden hatte. Konkurrenz im eigenen Hause ist bekanntlich nicht so besonders gut.

Bleibt noch zu erwähnen, dass auch die Flugbereitschaft der Luftwaffe von 1977 bis 1998 drei VFW 614 betrieb. Sie wurden nach ihrer Ausmusterung von der dänischen MUC Air übernommen. Allerdings konnten die Dänen mit dem Flugzeugmuster den Betrieb nicht aufnehmen.

## Die Letzte ihrer Art

So blieb zum Schluss nur noch eine letzte Maschine übrig. Bei dieser handelte es sich jedoch um ein besonderes Exemplar – um den ATTAS (Advanced Technologies Testing Aircraft System) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Dieses Flugzeug war jedoch nicht nur einer der üblichen Kunden der Flugsicherung. Sie wurde vielmehr auch für die Flugsicherung eingesetzt. Wenn auch nicht gerade im Auftrag der DFS. Am 27. Juni wurde sie als Letzte ihrer Art außer Dienst gestellt.

Das Flugzeug mit der Seriennummer G17 hatte zwar am 23. März 1978 ihren Erstflug durchgeführt, wurde jedoch dann bei Messerschmidt-Bölkow-Blohm im Auftrag des DLR zum Forschungsflugzeug umgerüstet. Dabei hatte die VFW 614 etwas an Gewicht zugelegt und stieg in die höchste Zulassungsklasse auf. Aus D-BABP wurde D-ADAM. Der Heimatflughafen des ATTAS war Braunschweig.

Neben einer Messanlage und diversen Sensoren erhielt das Flugzeug neben seiner mechanischen auch eine elektronische Fly-by-Wire-Steuerung. So konnte der ATTAS, der sich zu einem „wahren Verwandlungskünstler“ mauserte, als fliegenden Simulator (In-Flight-Simulator) eingesetzt werden. Damit konnte die Lücke zwischen den Erprobungen am Boden und dem Test während des Fluges geschlossen und Eigenschaften anderer Flugzeuge simuliert werden. Darunter fielen auch Flugzeuge, die lediglich auf den Reißbrettern der Konstrukteure existierten. 2010 und 2011 wurde zum Beispiel mit dem ATTAS die Flugeigenschaften eines Blended-Wing-Body – Großraumflugzeugs untersucht. Aus dem 20,8 Tonnen leichten ATTAS wurde, so das DLR, während der Simulation ein 700 Tonnen schweres Flugzeug. Von 2002 bis 2004 wurde die Steuerung und Flugführung von unbemannten Luftfahrzeugen (UAV/UAS) mit dem ATTAS erprobt. Zwar befanden sich während dieser Flüge Piloten im Cockpit. Sie durften jedoch nur eingreifen, falls etwas schief gehen sollte. Darüber hinaus wurde das Flugzeug im Auftrag der britischen Testpilotenschule ETPS (Empire Test Pilots School) zur Aus- und Weiterbildung von Flugversuchingenieursschülern eingesetzt.

Der ATTAS war auch in Sachen Flugsicherung unterwegs. Zum Beispiel, als es darum ging, die Ausbreitung und den Abbau von Wirbelschleppen zu berechnen und damit eine Möglichkeit zu finden, die Kriterien der Wirbelschleppenstaffelung herabzusetzen. Dabei wurden die vom ATTAS erzeugten Wirbelschleppen durch am Boden oder am Flugzeug eingebaute LIDAR-Systeme (Light Detection And Ranging) vermessen.



→ Einige der Aufgaben des ATTAS (im Vordergrund) können vom A320 ATRA übernommen werden  
Photo: DLR



➔ Der ATTAS wurde auch zur Erforschung von Wirbelschleppen eingesetzt

Photo: DLR

Durch ein entsprechendes Rechnerprogramm konnte unter anderem auch der Einflug in Wirbelschleppen simuliert und Strategien für ein automatisches Gegensteuern erprobt werden.

Darüber hinaus wurde der ATTAS zur Erprobung des vom DLR entwickelten Advanced Flight Management System (AFMS) eingesetzt. Dabei ging es darum, mit Hilfe von so genannten 4D-Trajektorien eine bessere Flugführung und damit eine bessere Planung des Luftverkehrs zu ermöglichen. Allerdings zeigte sich auch hier, dass zwischen den im Elfenbeinturm der Wissenschaft gewonnenen Erkenntnisse und der Praxis nicht ganz unbeträchtliche Unterschiede zu bestehen scheinen. Ob diese Vermutung auch auf jene Versuche zutrifft, bei welchen der ATTAS (zusammen mit einer Be350 von Flight Calibration Service und dem A320 ATRA) eingesetzt worden ist und es dabei um die Erprobung für neue, vom DLR entwickelte Anflugverfahren zu parallelen Pisten ging, muss sich zeigen. Zu Pisten, deren räumliche Nähe zueinander eigentlich gar keine unabhängigen, parallelen Anflüge zulässt. Primär geht es dabei (die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen) um die Gefährdung des auf kurze Distanz folgenden Luftfahrzeugs durch die Wirbelschleppen des vorherfliegenden. Entsprechende Verfahren gibt es heute bereits in San Francisco (Simultaneous Close Parallel Approach RWY28L/28R). Allerdings wird in San Francisco die Staffelung von den Controllern erstellt. Nach den Vorstellungen des DLR soll es zukünftig automatisch gehen. Mit Hilfe der 4D-Navigation!

Anfang des Jahres wurden Beschädigungen an einem Triebwerk des ATTAS festgestellt, die sich nicht so einfach beseitigen ließen. Denn da die Serienproduktion bereits 1977 eingestellt wurde, sind keine Ersatzteile mehr aufzutreiben. Auch nicht für die damals eingebauten Rolls-Royce/Snecma – Triebwerke. Da der Einbau anderer Triebwerke einen sehr hohen Aufwand bedeutet hätte und da zudem der Ausfall anderer Komponenten des schon betagten Flugzeugs nicht ausgeschlossen werden kann, entschloss sich das DLR zur Außerdienststellung des ATTAS. Am 27. Juni endete die Ära der VFW 614 endgültig. Beim DLR werden einige seiner Aufgaben vom A320 ATRA (Advanced Technology Research Aircraft) übernommen.

Allerdings soll der ATTAS nicht den Weg allen alten Eisens gehen, sondern der Nachwelt (z.B. in einem Museum oder im Bereich der Lehre bzw. Forschung) erhalten werden. Da würde sich das Deutsche Museum in München bzw. dessen Dependence in Oberschleißheim anbieten. Denn andere Museen haben sich bereits eine der Schwestermaschinen gesichert. Ein Exemplar befindet sich beim Technikmuseum in Speyer, ein weiteres ist auf der Besucherterrasse des Flughafens Bremen zu besichtigen und auch das Aeronauticum, das Luftschiff- und Marinefliegermuseum in Nordholz ist im Besitz einer Maschine. Eine VFW 614 sollte von der Universi-



# AIRPLANES

tät Oldenburg für das EADS-Werk in Lemwerder für schwingungstechnische Versuche vorbereitet werden. Nachdem das Vorhaben aus finanziellen Gründen eingestellt worden war, übernahm das Deutsche Technik Museum Berlin das Flugzeug und lagerte es in seiner Asservatenkammer auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof ein.

## Lufthansa Technik stattet weltweit erste Boeing 747-8 für einen Privatkunden aus

Eine rein zufällige Ergänzung darf bei der Präsentation des „favorite airplane“ unseres Autors Jörg „Jogi“ Biermann natürlich nicht fehlen. Nachstehend der Text. Die Lufthansa Technik AG hat in Hamburg mit der Ausstattung der VIP-Version des Jumbos der jüngsten Generation, der Boeing 747-8 VIP, begonnen. Das Flugzeug eines nicht genannten Kunden ist am 30. August in Hamburg gelandet und wird jetzt von den Ingenieuren mit einer VIP-Kabine auf höchstem Design-Niveau ausgestattet. Die Lufthansa Technik ist damit weltweit das erste Unternehmen, das das zurzeit längste Flugzeug in der zivilen Luftfahrt für einen privaten Kunden ausstattet.

Der Vertrag war bereits 2011 unterzeichnet worden und Lufthansa Technik hat sich mit intensiven Planungen ihrer Ingenieure, Qualifizierungsprogrammen, allen Betriebsmitteln und den notwendigen Anpassungen im Flugzeughangar auf diese Premiere vorbereitet. Das Flugzeug soll Mitte 2014 ausgeliefert werden.

„Wir verfügen über große Erfahrungen in der Ausstattung der Boeing 747. Und wir betreuen bereits die ersten Boeing 747-8 der Lufthansa im Linienbetrieb. Damit können wir unseren VIP-Kunden umfangreiche Instandhaltungsleistungen über den kompletten Lebenszyklus ihrer Flugzeuge bieten“, sagte Walter Heerd, Leiter Marketing und Vertrieb der Lufthansa Technik. Das Hamburger Unternehmen hat bislang mehr als 30 Großraumflugzeuge für Privat- und Regierungskunden ausgestattet und modifiziert, darunter allein 15 Boeing 747 Jumbos, und ist bis 2015 gut ausgelastet.

Der Lufthansa Technik Konzern gehört mit über 30 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften sowie mehr als 26.000 Mitarbeitern weltweit zu den bedeutendsten herstellerunabhängigen Anbietern flugzeugtechnischer Dienstleistungen. Das Angebot von Lufthansa Technik umfasst das gesamte Service-Spektrum für Verkehrsflugzeuge in den Bereichen Wartung, Reparatur, Überholung, Modifikation und Umrüstung, Triebwerke und Komponenten.

# Jetzt auch Tegel

von  
A. Stensitzky

Als immer noch begeisterter Berliner würde ich natürlich sehr gern auch mal über etwas richtig Erfreuliches aus meiner Heimatstadt berichten, aber der dort zuständige Senat gibt keine Ruhe und macht jetzt, wie angekündigt und unter Inanspruchnahme seines Blamier-Potentials, auch den zweiten Berliner Stadtflughafen dicht. Die dafür Verantwortlichen berufen sich, genau wie im Falle Tempelhof, auf den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Schönefeld. Aber: Ich bin sicher daß ein zuständiges Gremium beschließen könnte, einen Beschluss zu ändern, vorausgesetzt, es kann dafür wichtige Gründe anführen, insbesondere solche, die zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht bestanden oder nicht abzusehen waren.

Die damals für den Erhalt Tempelhofs aufgezählten will ich hier nicht wieder aufwärmen, aber es sei gestattet, sich über die Schließung oder den (eingeschränkten) Weiterbetrieb von Teilen Tegels Gedanken zu machen. Und hier spreche ich von der Flugbereitschaft der Bundeswehr, zumindest von deren Teil, der für den Transport der Regierungsmitglieder zuständig ist. Dieser sollte (und soll – irgendwann) ja in Schönefeld ein neues zu Hause bekommen, aber wie das so ist, bisher wurde nicht einmal damit begonnen, die auf dem dafür vorgesehenen Gelände noch vorhandenen Gebäude abzureißen, geschweige denn mit dem Bauen anzufangen. Das heißt, die Flugbereitschaft wird in den nächsten Jahren in Berlin kein einziges Flächenflugzeug stationieren können und das bedeutet, daß jeder Flieger, der in Berlin gebraucht wird, erst einmal leer von Köln-Bonn kommen muß. Und was fällt mir dazu ein?: Man könnte Tegel wieder umwidmen in einen Militärflugplatz, zu dem dann beide Pisten und der gesamte nördlich davon gelegene Teil gehören könnte, einschließlich der Anlagen der ehemaligen Base Aérienne. Die Bundeswehr könnte dort den alten TWR mit eigenen Lotsen besetzen, die notwendige Anzahl von Flugzeugen stationieren und verpflichtet werden, keinen anderen militärischen Flugverkehr durchzuführen.

Was ist jetzt an dieser Idee grundlegend verkehrt? Worin liegt mein Fehler? Wahrscheinlich hätte ich gar nicht über Tegel nachdenken und das denen überlassen sollen, die berufen sind, laut oder leise (hauptsache „Daß“...) dies über die sogenannte Nachnutzung des Tegeler Flughafens zu tun. Über die von mir beschriebene – teilweise und sehr spezielle – Nachnutzung habe ich aus dieser Ecke allerdings bisher nichts gehört. Man müßte auch nicht hoppla-hopp entscheiden, immerhin muß laut Planfeststellung der Flughafen Tegel erst sechs Monate nach Inbetriebnahme von BER geschlossen werden.

Eine wichtige Rolle als Berliner Flughafen erlangte Tegel eigentlich erst zur Zeit der Luftbrücke. Die Kapazität von Tempelhof (USAF) und Gatow (RAF) reichte für die Versorgung der Stadt nicht aus und so wurden kurzerhand ca. 19.000 Berliner zwangsverpflichtet, in Tegel eine neue Piste zu bauen. Baubeginn war am 5. Aug. 48 und es grenzte an ein Wunder, daß diese (mit 2.428m zu dieser Zeit die längste in Europa) bereits am 5. Nov desselben Jahres in Betrieb genommen werden konnte. Einen sowjetischen Funksendemast, der den Flugbetrieb störte, ließ der zuständige französische General kurzerhand sprengen und als der sowjetische General empört fragte: „Wie konnten Sie das tun?“ bekam er zur Antwort: „Mit Dynamit!“

Der zivile Flugbetrieb in Tegel beginnt im Jan. 1960 mit der Indienststellung der Caravelle durch die Air France, für die die Pisten in Tempelhof zu kurz waren. 1964 folgte PanAm und flog mit B707 und DC8 von Tegel nach New York. 1966 beauftragte dann der Senat den Architekten v. Gerkan für die Südseite des Flughafens Tegel einen „richtigen“ Flughafen zu entwerfen und schließlich auch zu bauen. Dieser wur-



Photo: Internet

**AIRPORTS**

# AIRPORTS ✈ ✈



de dann am 23. Okt. 1974 eröffnet und 1975 hatten dann schließlich alle in Berlin tätigen Fluggesellschaften ihr neues zu Hause bezogen.

Was letzten Endes aus dem Flughafen Tegel, also Grundstück und allen Gebäuden, wird, ist – glaube ich – nicht sicher und wenn man sich die Konzeptlosigkeit bei der Tempelhofer Brache anschaut, kann einem Angst und Bange werden. Am besten wäre es eben, aus beiden einen Flughafen zu machen!



## Neuer Airport von Warschau hat als zweiter Hauptstadt-Flughafen den Betrieb aufgenommen

Der neue Hauptstadt-Flughafen Warszawa-Modlin hat seinen regulären Flugbetrieb aufgenommen. Der zweite Airport für die Region Warschau will den Niedrigpreis-Airlines eine günstigere Alternative zu dem größten polnischen Flughafen Warszawa-Okecie bieten. Die Low-Cost-Carrier betreiben zur Zeit nahezu 30 Nonstop-Verbindungen ins europäische Ausland. Flüge nach Deutschland starteten ab September. Der neue Airport verfügt über eine 2,5 Kilometer lange Start- und Landebahn und bietet Stellflächen für zehn Maschinen der Airbus A320-Größe. Neu gebaut wurde ein Passagierterminal für die Abfertigung von rund 5000 Fluggästen pro Tag. Eingeschränkt ist aus Kostengründen das Einkaufsangebot, dafür gibt es aber kostenlose Internetangebote und Gepäckwagen. Die Anreise aus der etwa 40 Kilometer entfernten polnischen Hauptstadt mit dem Pkw dauert knapp 40 Minuten. Zum Parken stehen etwa 1300 Parkplätze zur Verfügung. (wtt)

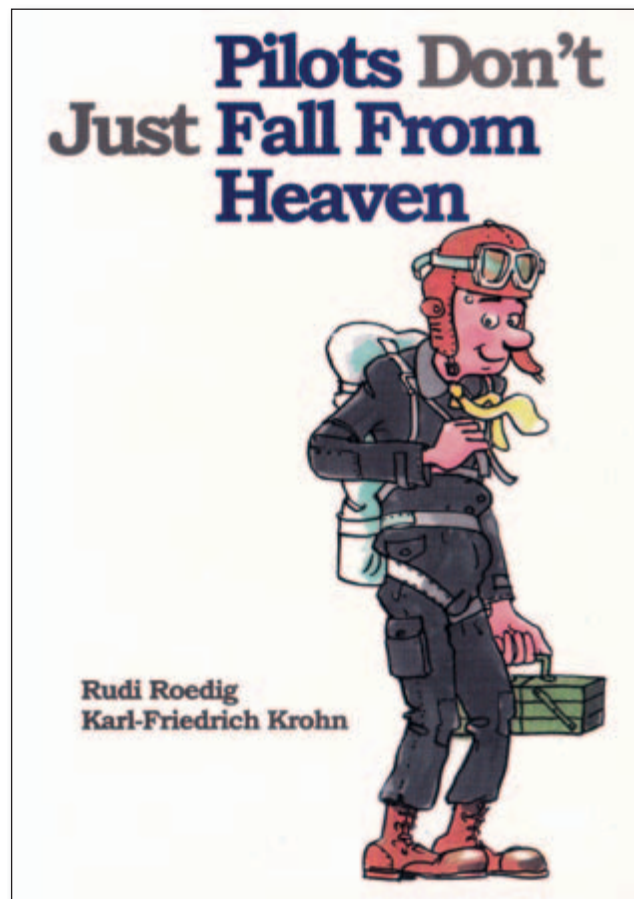


# Rudi Rödиг / Karl Friedrich Krohn: Pilots Don't Just Fall From Heaven

Wer bei Aussagen wie „Anyone who wants to land a spot in an Italian cockpit, for example, should master the art of miming that indispensable Italian persona: the bella figura aeronatica. To successfully accomplish this, purchase a pair of very dark reflecting sunglasses and an industrial-sized tub of hair gel (sold at a bargain by wholesalers for hair salons). From this point on, do not remove the sunglasses at any time, not even in dark rooms; and use the hair gel generously three times a day“ oder „At Airbus, on the other hand, they would undoubtedly have started from scratch, discarded the original system as hopelessly outdated and had it replaced with at least five independent electro-hydraulic lift-generator units, each controlled by three lift-control-and-managed computers, plus the obligatory ram-air-turbine-driven pneumatic emergency system“ an Rudi Rödиг und sein Buch „Himmel, Arsch und Zwirn – Auch Fliegen will gelernt sein“ denkt, liegt genau richtig. Vorausgesetzt, er hat dieses gelesen. Wer nicht, dem ist dessen Lektüre dringend angeraten. Doch während letzteres auf deutsch verfasst wurde, ist der hier beschriebene Band auf englisch erschienen. Nun hat Rudi sein „Himmel, Arsch und Zwirn“ – Werk überarbeitet und es in die englische Sprache übersetzen lassen. Auch Karl-Friedrich Krohn ist mit seinen Illustrationen wieder mit von der Partie.

Dass es sich bei diesem Band eigentlich „nur“ um die etwas überarbeitete englische Version seines früheren Bandes handelt, tut der ganzen Sache keinen Abbruch. Denn Rudi Rödиг schilderte auf seine ihm eigene humoristische Weise den Werdegang eines Berufspiloten. Er weiß, von was er redet. Denn seine fliegerische Karriere begann eben nicht an der „Flight Academy“ einer großen Airline, sondern führte vom Fluglehrer über die Anstellung bei einer kleinen „Business-Company“ ins Cockpit einer B737 bzw. eines A300/A310 bei nicht ganz unbekanntenen Fluggesellschaften. Heute ist er Kapitän auf B777.

So beginnt das Buch mit dem Kapitel „How it all began“ und endet mit „Crew Life“. Dabei ist es ebenso leicht und mit einem gewissen Schmunzeln zu lesen wie das deutsche Pendant. Das, was Rudi Rödиг hier niederschreibt, ist alles andere als eine seichte und oberflächliche Schilderung der Herausforderungen, denen sich Piloten bei ihrer Laufbahn und Berufsausübung zu stellen haben. Nur macht er es eben nicht mit bitterernster Miene, sondern auf die humoristische Art und Weise. Noch eine Kostprobe gefällig? „You may wonder



how CRM actually works in daily life. Well, it's quite simple. After a long debate, the gathering of all pertinent information, the careful weighing of risks and benefits, the involvement of the entire crew in the decision making process, and the giving and receiving of feedback, you end up doing whatever the highest-ranking crew member had already decided to do – three seconds after the problem cropped up.“

Natürlich bleibt auch unser Beruf nicht unerwähnt und tritt beim Kapitel „Globetrotter and Couch Potatoes“ auf. Wobei wir Controller weder zu der einen noch zu der anderen Kategorie gezählt werden. Die Begriffe „Globetrotter“ und „Couch Potatoe“ dienen vielmehr der Klassifizierung von Langstreckenpiloten und jenen, die einmal ums Mittelmeer oder um den Henninger Turm fliegen. Bei den Controllern geht es um die sozialen und kulturellen Unterschiede zwischen den Kulturen, denen sie entstammen. Was sich natürlich in der Art der Kommunikation äußert. Zum Beispiel, wenn ein Flug von Houston Center an Central America über-



geben wird: When he hears the air traffic controller with the strong Spanish accent shouting „Rroger, Sssentral Aaah-mericas, Rrradar Contact“ into the microphone, our pilot may be momentarily confused and feel tranported back in time to his Las Palmas flight six month previously.

Besonders sollte man sich seine Schilderung über die Vorgänge, die sich auf der ATC-Seite beim Flug in bzw. über ein Land, das wie Nordzypem vom Rest der Welt (ausgenommen der Türkei) wie ein Paria behandelt oder wie Kuba, das von den USA gewissermaßen als nicht existent angesehen wird, zu Gemüte führen. „As the aircraft passes out of Miami Center’s area of control, the American controller acts as if it has simply disappeared from his screen. His Cuban colleague (with whom the pilot has already established contact via the second radio) pretends, for his part, that the aircraft has suddently appeared of nowhere. On the return trip they go through the whole show again, in reverse order.“ Beein-

druckt wurde Rudi Rödigg offensichtlich von den Verfahren, die in Ostdeutschland kurz nach der Wiedervereinigung zur Anwendung kamen: „Awestruck observers were often reminded of Manoueuvers last seen in movies like ‚Hellcats over the Pacific‘“

Man muss dieses Buch einfach lesen. Auch wenn man die deutsche Version schon kennt. Bestellungen am besten über’s Internet: [www.duesendruck.de](http://www.duesendruck.de) oder [shop@duesendruck.de](mailto:shop@duesendruck.de)  
WeFis

Rudi Roedig/Karl-Friedrich Krohn: Pilots Don’t Just Fall from Heaven“, Düsendruck Verlag, ISBN 978-3-9807174-3-4, 170 Seiten mit 140 S/W-Illustrationen, 15,- €

## Bruchlandungen mit Happy End

**Buchtipps „Flug außer Kontrolle“:  
Spektakuläre Flugzeugunfälle mit glimpflichem Ausgang**

München, 29. März 2012 (vd) – Faszinierend, rätselhaft und beängstigend zugleich – Flugzeugunfälle beschäftigen Piloten, Flugzeugfanatiker, Vielflieger und Flugangstpatienten gleichermaßen: 22 unglaubliche Episoden von Abstürzen, Entführungen und Notlandungen thematisiert das neue Buch „Flug außer Kontrolle“ (GeraMond Verlag). Nach dem Erfolgstitel „...und alle haben überlebt“ schildert Autor Jochen W. Braun Hintergründe, Ursachen und Konsequenzen von spektakulären Unfällen und haarsträubenden Manövern. Trotz der Schwere der gesammelten Katastrophen überlebten die betroffenen Flugzeuginsassen – jedenfalls die meisten. Bis heute hat Jochen W. Braun 48.000 Zwischenfälle vom Flugzeugabsturz bis zur Piraterie dokumentiert. Detailreich, akribisch recherchiert und spannend beschreibt er in seinem neuesten Werk die erzwungene Eis-Landung einer Boeing 747 der Korean Airlines in der Nähe von Murmansk oder den Absturz der NorthEast Airlines DC-6 N34954 auf der Gefängnisinsel Rikers Island. Aufwändige Illustrationen der Unfallabläufe und eindrucksvolle Aufnahmen bebildern haarsträubende Ereignisse wie die Motorenexplosion beim Start einer Boeing 737-200 der British Airtours oder die längste Flugzeugentführung der Geschichte. Die Neuerscheinung „Flug außer Kontrolle“ im Hardcover ist über [www.geramond.de](http://www.geramond.de) und im Buchhandel erhältlich. Der Preis beträgt 24,95 Euro. ISBN: 978-3-86245-319-1.



# Unsere LAST MINUTE Satire

Aufgrund der gegenwärtigen Einnahmeausfälle für die DFS, FRAPORT und CONDOR – bedingt durch die laufenden Streiks des Lufthansa-Kabinenpersonals – erwägt nun die GdF ihrerseits (...im Hinblick auf die damit sich ergebende „wirtschaftliche Schlechterstellung“ auch für deren Mitglieder bei demnächst anstehenden Tarifverhandlungen) – die Lufthansa ultimativ aufzufordern, den seitens der Gewerkschaft UFO vorgelegten Forderungen unverzüglich zuzustimmen, ... anderenfalls man die Mitglieder der „Verhandlungskommission LUFTHANSA“ persönlich und namentlich mit einer gerichtlichen Klage betreffend „Regresszahlung wegen schuldhaft eingeleiteter Einnahmeminderung“ überziehen wird!!! – Als unverhandelbare DEAD-LINE für eine „Rückbesinnung zur Vernunft“ wird hiermit der 12. September 2012/24:00 Uhr beschlossen! – Gezeichnet: ...der Vorstand der GdF!!!

men, ... anderenfalls man die Mitglieder der „Verhandlungskommission LUFTHANSA“ persönlich und namentlich mit einer gerichtlichen Klage betreffend „Regresszahlung wegen schuldhaft eingeleiteter Einnahmeminderung“ überziehen wird!!! – Als unverhandelbare DEAD-LINE für eine „Rückbesinnung zur Vernunft“ wird hiermit der 12. September 2012/24:00 Uhr beschlossen! – Gezeichnet: ...der Vorstand der GdF!!!

## Last Call



### AUSLIEFERUNG

15.10.  
15.12.



### REDAKTIONS-SCHLUSS

15.11.

### IMPRESSUM

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

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

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

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

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

Thorsten Wehe (Technik, BR, TK),  
Ralph Reinwarth (Upper Airspace),  
Frank Willmeroth (Internet),  
Apron: Tobias Bartl (FRA),  
Alexander Novakovic (BER)

**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:**  
Michael Schäfer, Markus Siebers,  
Hans-Joachim Krüger, Matthias Maas,  
RA David Schäfer, „Benedikt“,  
Werner Fischbach, „Tiger Wutz“,  
Detlef Wigger, Axel Grossmann,  
„Emmi“ Enneper, Thorsten Wehe,  
Thorsten Raue, „Joe“, Cpt. Blunt,  
Klaus Wittkamp, Thomas Williges,  
Jörg Baumann, Arthur Stensitzky,  
Lutz Pritschow

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

**Cover:**  
Lothar Gregor

**U4:**  
Archiv Redaktion

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

**Druck:**  
Druckerei Läufer GmbH  
Friesenheimer Straße 6a  
68169 Mannheim

„der flugleiter“ erscheint  
zweimonatlich, jeweils zur  
Mitte der geraden Monate.

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

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

ISSN 0015-4563

Die Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage [www.GdF.de](http://www.GdF.de)



## Das Leben unter „Charlie“

Dadurch das es beinah jeden Tag Meldungen gibt bezüglich Fluglärm, neue Landebahn in Frankfurt, Nachtflugverbot, etc. wird schnell vergessen das es auch noch andere Luft-raum Nutzer gibt, die ohne Großes aufsehen ihr Sport ausüben.



Zwei solche Gruppen sind der Aero-Club Oppenheim/Gunthersblum e.V. und der SFC Gerauer Land, die den Sonderflugplatz Oppenheim am Rhein als Heimatbasis nützen. Unser schöner Platz liegt etwa 7NM West-nord-west von der RID VOR bei Oppenheim am Rhein.

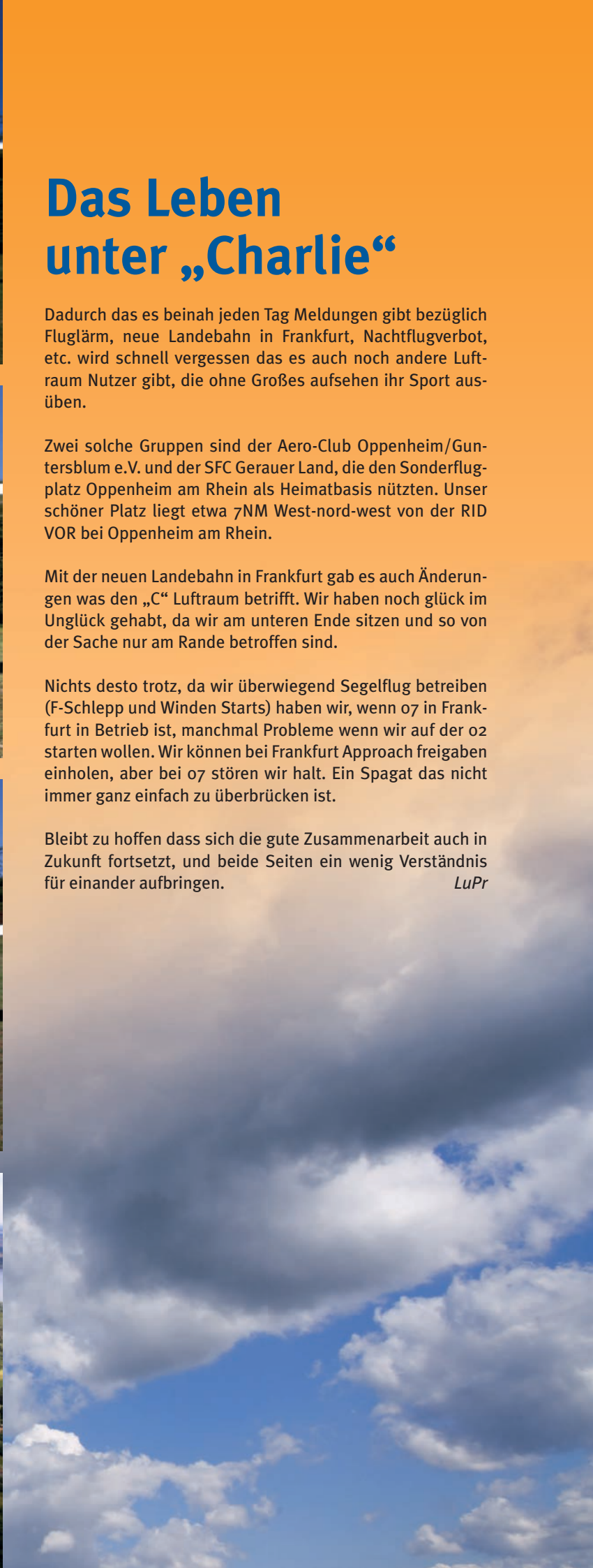
Mit der neuen Landebahn in Frankfurt gab es auch Änderungen was den „C“ Luftraum betrifft. Wir haben noch glück im Unglück gehabt, da wir am unteren Ende sitzen und so von der Sache nur am Rande betroffen sind.



Nichts desto trotz, da wir überwiegend Segelflug betreiben (F-Schlepp und Winden Starts) haben wir, wenn 07 in Frankfurt in Betrieb ist, manchmal Probleme wenn wir auf der 02 starten wollen. Wir können bei Frankfurt Approach freigaben einholen, aber bei 07 stören wir halt. Ein Spagat das nicht immer ganz einfach zu überbrücken ist.

Bleibt zu hoffen dass sich die gute Zusammenarbeit auch in Zukunft fortsetzt, und beide Seiten ein wenig Verständnis für einander aufbringen.

*LuPr*





**Lärmschutzmaßnahmen**  
**am**  
**Flughafen**  
**Frankfurt**



**Welche gibt es? Was könnte man noch tun?**