

**AUSGABE 2/2017**

→ **FACHBEREICHSKONFERENZEN  
IN MAINZ UND HAMBURG**

→ **DAS „EMPAX“  
ANFLUGVERFAHREN**

→ **BREMEN –  
OFFEN? ZU? ODER BEIDES?**

→ **BERLIN – UND TÄGLICH  
GRÜSST DAS MURMELTIER**

# der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



# EINLADUNG



zur Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.  
am 15. und 16. September 2017 in 64295 Darmstadt

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

**Save the Date**



## 1. Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



15. Deutsches Flight Safety Forum S. 26



Tauglichkeitstest durch Simulation S. 65



Mit wertvoller Fracht um die Welt S. 79



Und täglich grüßt das Murmeltier.... S. 84

<b>Editorial</b> .....	<b>04</b>
<b>Termine</b> .....	<b>06</b>
<b>Aus dem Vorstand</b>   Danke, Petra! .....	<b>07</b>
<b>Aus dem Vorstand</b>   Tarifinfo .....	<b>08</b>
<b>Aus dem Vorstand</b>   Delegiertenwahl 2017.....	<b>10</b>
<b>Aus dem Vorstand</b>   Fragen an den neuen Webmaster – Sebastian Wanders.....	<b>11</b>
<b>FSBD</b>   FSBD – Bundesfachbereichskonferenz in Mainz.....	<b>12</b>
<b>Interview</b>   Fragen an Alexander Schwassmann .....	<b>16</b>
<b>Interview</b>   Fragen an FSBD-Vorstand „Fachliche Belange“ – Thorsten Raue .....	<b>18</b>
<b>Spotter I</b> .....	<b>19</b>
<b>Interview</b>   Fragen an FSBD-Vorstand „Berufliches und Soziales“ – Roman Schütz.....	<b>20</b>
<b>Interview</b>   Fragen an FSBD-Vorstand „FDB/AIM“ – Oliver Wessollek.....	<b>22</b>
<b>FSTD</b>   FSTD – Bundesfachbereichskonferenz in Hamburg .....	<b>24</b>
<b>Verbände</b>   15. Deutsches Flight Safety Forum.....	<b>26</b>
<b>Spotter II</b> .....	<b>28</b>
<b>Verbände</b>   EGHD – Annual Report 2016.....	<b>29</b>
<b>Verbände</b>   IFAIMA Newsletter 02/2017.....	<b>44</b>
<b>ATC</b>   EMPAX CDO-Verfahren. Was es ist und wie es geht.....	<b>48</b>
<b>ATC</b>   Das EMPAX-Desaster. ....	<b>52</b>
<b>Joe's Corner</b>   Joe .....	<b>58</b>
<b>ATC</b>   ILS-Erneuerung am Flughafen Stuttgart.....	<b>60</b>
<b>ATC</b>   Bremen – Offen? Zu? Oder beides? .....	<b>62</b>
<b>Joe's Corner</b>   Joe II – Märchen oder (traurige) Wahrheit .....	<b>64</b>
<b>ATC</b>   Tauglichkeitstest durch Simulation.....	<b>65</b>
<b>ATC</b>   Radar Ausfall .....	<b>69</b>
<b>ATC</b>   Ausflug nach Reims .....	<b>70</b>
<b>GDF Intern</b>   In eigener Sache.....	<b>72</b>
<b>Berufe</b>   Controller – Ein Beruf aus Leidenschaft.....	<b>73</b>
<b>Accidents/Incidents</b>   Enttäuschte Hoffnung .....	<b>74</b>
<b>Berichte</b>   Luftfahrtallianzen und Partnerschaften.....	<b>75</b>
<b>Berichte</b>   Regierung möchte die „Landshut“ retten.....	<b>78</b>
<b>Berichte</b>   Mit wertvoller Fracht um die Welt.....	<b>79</b>
<b>Buchbesprechung</b>   Luftpost .....	<b>81</b>
<b>Kollegen</b>   Fortsetzung von „Traumreise auf die Bahamas“ .....	<b>82</b>
<b>Leserbriefe</b> .....	<b>83</b>
<b>Airlines</b>   Und täglich grüßt das Murmeltier... ..	<b>84</b>
<b>Airports</b>   Keine dritte Piste aus Klimaschutzgründen.....	<b>88</b>
<b>Airlines</b>   RyanAir in Frankfurt.....	<b>91</b>
<b>Airlines</b>   RyanAir in Hamburg .....	<b>92</b>
<b>Aus aller Welt</b>   Kurz und interessant .....	<b>94</b>
<b>Kurios</b>   Kassel Airport: Keine Passagiere – dafür Heidi Klums Top-Models auf dem Gepäckband .....	<b>96</b>
<b>Nach Redaktionsschluss</b>   Von Altenrhein nach Friedrichshafen – der kürzeste Linienflug der Welt wird aufgegeben .....	<b>97</b>



von Matthias Maas,  
Bundesvorsitzender

**Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser, herzlich willkommen zur zweiten Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahre 2017.**

Die letzten Wochen und Monate waren äußerst arbeitsintensiv für viele in der Gewerkschaft mitarbeitende Kollegen. So fanden im Monat März sowohl die Fachbereichskonferenzen des FSBD als auch die des FSTD statt. Über beide Veranstaltungen wird in dieser Ausgabe berichtet. Gestatten Sie mir jedoch bereits an dieser Stelle auf die wichtigsten personellen Veränderungen innerhalb der Fachbereichsvorstände hinzuweisen.

Innerhalb des FSBD zog sich Anfang März Alexander Schwassmann aus der Vorstandsarbeit zurück. Alexander möchte sich verstärkt seinen zeitintensiven internationalen Tätigkeiten innerhalb der IFATCA widmen. Für seine langjährige Arbeit als Vorstand „Fachliches“ möchte ich ihm an dieser Stelle recht herzlich danken und für seinen weiteren Weg alles Gute wünschen. Zum Nachfolger wählten die Delegierten unseren Kollegen Thorsten Raue.

Thorsten ist Fluglotse im Kontrollzentrum Karlsruhe und bereits seit längerem als Referent im Fachbereich tätig gewesen und somit bestens auf diese Aufgabe vorbereitet. Selbstverständlich wünschen wir auch ihm eine erfolgreiche Zeit in seiner neuen Aufgabe in unserer Gewerkschaft. Beim FSTD trat Ende Dezember der Leiter des Fachbereiches, Thorsten Wehe, aus gesundheitlichen Gründen von all seinen Ämtern zurück. Thorsten befindet sich mittlerweile auf dem Weg der Besserung. Hierfür wünschen wir ihm weiterhin alles Gute und die nötige Kraft und Stärke, im Kreise der Familie völlig zu gesunden. Sein Stellvertreter, Uwe Schindler, hat bis zur Neuwahl Ende März die Amtsgeschäfte geführt und die Positionen des FSTD auch innerhalb des Bundesvorstandes vertreten. Am letzten März-Wochenende wurde auf der Fachbe-

reichskonferenz nun ein neuer Leiter für den FSTD gesucht. Mit großer Mehrheit wurde André Vöcking von der Niederlassung Köln/Bonn in dieses Amt gewählt.

André war bereits Vorstandsmitglied innerhalb des FSTD, so dass ihm der Start in dieses neue Amt gut gelingen sollte. Der Bundesvorstand freut sich auf die Zusammenarbeit mit André und seinem Team.

Nachgerückt in die Vorstandsebene ist Thomas Schuster vom Center Langen, der ebenfalls schon viele Jahre Referententätigkeit innerhalb des FSTD vorweisen kann und somit sicherlich auch diese neue Aufgabe zum Wohle seiner Kollegen meistern wird. Auch hier gilt mein Dank an alle ausgeschiedenen, eingesprungenen und neu gewählten Kollegen für ihr Engagement im Sinne der Kollegen.

Wer derzeit den **Campus Langen** besucht, dem wird es nicht verborgen bleiben, mit welcher Intensität derzeit der Abriss des ehemaligen Gästehauses vorangetrieben wird. Ein Anblick, bei dem es jedem, der dort zu Beginn seiner Karriere innerhalb der Deutschen Flugsicherung GmbH seine ersten Wochen und Monate verbracht hat, die Tränen in die Augen treibt.

Der Beschluss der Geschäftsführung, dieses (fast möchte man sagen) *Ausbildungs-Alleinstellungsmerkmal* dem Erdboden gleich zu machen und in Zukunft auf die kostenpflichtigen Hotels in Langen und Umgebung auszuweichen, kann einen nur zum Kopfschütteln bringen.

**Ein Einsparungspotential wurde bis heute nicht wirklich nachgewiesen. Ganz im Gegenteil.**

Und von sozialen Aspekten, wie zum Beispiel dem gemeinsamen Lernen, dem Sport in den dazugehörigen Sportstätten, mal ganz abgesehen, hat dieses Gästehaus sicherlich auch den einen oder anderen unschlüssigen Kandidaten dazu bewogen, eine Ausbildung bei der DFS anzufangen.



### Aus und vorbei!!!

Die ersten Auswirkungen sind wohl jetzt schon spürbar. Immer weniger geeignete Bewerber finden sich vor allem für die Ausbildungslehrgänge zum Fluglotsen. Von einem entfernten Ort innerhalb unserer Republik für eine Ausbildungszeit für 1 bis 1,5 Jahre nach Langen zu kommen und sich dort erst mal eine private Unterbringungsmöglichkeit zu suchen, schreckt wohl doch den einen oder anderen Bewerber ab. Und so einen großen Pool von Bewerbern, wie Mitte der Neunziger Jahre, gibt es derzeit ebenfalls nicht, dass einen das vollkommen unberührt lassen kann.

Allem Anschein nach kommt es wohl im nächsten Jahr wieder einmal (wie eigentlich immer alle ca. 5-8 Jahre) zu einem größeren Bedarf an Fluglotsenauszubildenden und die Akademie wird lehrgangsmäßig wohl bis unters Dach belegt sein. Ein Zustand, welchen die jetzige Geschäftsführung mit der sogenannten und überall vorgestellten **„Trichterlösung“** eigentlich für ausgestorben erklärt hat, der uns aber bereits jetzt wohl wieder voll trifft. Dieses löst bei vielen Mitarbeitern nur ungläubiges Schulterzucken hervor. Auch wir als GdF haben in den vergangenen Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass diese Personalmisere, die dieses Mal wohl dem jahrelang andauernden Sparzwang geschuldet ist, am Anrollen ist. **Mehr als immer wieder darauf hinweisen kann man leider nicht.**

Neueste Gerüchte berichten jetzt gar davon, dass noch während des Abrisses des jetzigen Gästehauses darüber nachgedacht wird, an gleicher Stelle oder zumindest in unmittelbarer Nähe des DFS-Campus ein DFS-eigenes Hotel zu errichten.

Wie gesagt... ein Gerücht..., doch meistens hängt an jedem Gerücht ein Fünkchen Wahrheit. Sollte es jedoch wirklich so kommen, so erinnert mich das an ein lustiges

und immer wieder gern gelesenes Buch aus meiner Jugendzeit mit dem Titel: **„Die Bürger von Schilda!“**

Mit diesem Ausblick wünsche ich Ihnen allen nun sehr viel Vergnügen bei einer weiteren äußerst abwechslungsreichen Ausgabe unseres „der flugleiter“. Kritik, Lob und ähnliches sind mir und dem gesamten Redaktionsteam jederzeit willkommen.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas  
Bundesvorsitzender



Bretterzaun am DFS-Campus. Photo: M. Maas

## GdF – Termine

### APRIL 2017

5. – 6.	Arge „Berufliches & Soziales“	München
10.	Gespräch FSTD / DFS	Frankfurt
20.	Gespräch GdF / DFS-AS	Langen
24.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
25. – 26.	Tarifkommission	Köln

### MAI 2017

4. – 6.	D.A.CH.-Meeting	Lindau
5.	ICAS-Gespräch	Langen
8.	Arge Apron	Frankfurt
9. – 10.	IFATCA	Toronto
22.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
23. – 25.	IFAIMA	Uganda
25. – 27.	IFATSEA	Montenegro
31. – 1.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt

### JUNI 2017

19.	FSBD / BAF	Langen
20. – 21.	Tarifkommission	Bremen
30.	FSBD / DFS	Langen

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*

# THANK YOU

## *Danke, Petra!!!*

Am 24. Februar 2017 trat unser langjähriges Vorstandsmitglied, Petra Reinecke, von ihrem Amt als Bundesvorstand für Besondere Angelegenheiten zurück.

Dieses Vorgehen kam nicht überraschend, war es doch nach der Wahl von Markus Siebers zum Vorstand Tarif und Recht auf der Bundesdelegiertenkonferenz im September 2016 in Darmstadt so besprochen worden, dass Petra den Staffelstab an Markus weitergibt, aber die seit längerem laufenden Tarifverhandlungen mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) und der Kaufbeuren ATM Training GmbH (KAT) bis zur Unterzeichnung noch weiter mitbegleitet. Diese „Übergangsphase“ ist nun mit der erfolgten Unterzeichnung der Tarifverträge in Kaufbeuren im Februar abgeschlossen.

Petras aktive Arbeit begann bereits zu Zeiten unserer Vorgängerorganisation „VDF“, als sie im April 2002 auf der Mitgliederversammlung in Köln sich bereit erklärte, als Referentin im Bereich Berufliches und Soziales mit zu arbeiten.

Mit Gründung der GdF im Jahre 2003 übernahm sie dann im Fachbereich FSBD die Vorstandstätigkeit Berufliches und Soziales und danach im Jahre 2008 die Aufgabe des Leiters des FSBD. Dieses Amt übte Petra bis zum März 2013 aus.



Bereits im September 2012 übernahm sie zusätzlich zu dieser Tätigkeit gemeinsam mit dem damaligen Leiter des FSTD, Dirk Wendland, kommissarisch das vakante Amt des Bundesvorstandes Tarif und Recht, für das sie im März 2013 auf einer außerordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz kandidierte und gewählt wurde.

Über drei Jahre war Petra dann in diesem Amt äußerst erfolgreich unterwegs und hat zusammen mit ihren Tarifkommissionen (DFS und Apron) maßgeblichen Anteil an allen Tarifabschlüssen der GdF.

Für die langjährige vertrauensvolle Arbeit möchte sich der Bundesvorstand, das Redaktionsteam, alle sonstigen Amtsinhaber sowie die Angestellten der GdF an dieser Stelle bei Petra Reinecke ganz herzlich bedanken und wünschen ihr alles Gute in ihrer wohlverdienten Übergangsversorgung.

## Tarifinfo

### Informationen aus der Tarifarbeit der Gewerkschaft der Flugsicherung e.V.



von Markus Siebers

Hallo Kolleginnen und Kollegen, liebe Mitglieder,

mit dieser Tarifinfo wollen wir Euch einen kurzen Bericht über die derzeitigen Sachstände in Punkto Umsetzung Tarifergebnis geben und zwei Sachverhalte erläutern, die in den letzten Tagen bereits unterschrieben werden konnten.

#### Redaktionsverhandlungen

Die Redaktionsverhandlungen laufen auf Hochtouren und beide Parteien arbeiten sachorientiert an Lösungen für die letzten verbliebenen Probleme in den verschiedenen Themenbereichen.

Der **Altersteilzeittarifvertrag** ist bereits auf der Zielgeraden angekommen. Wir erwarten die finale Klärung der letzten Sachverhalte in den nächsten Tagen. Es gab in der Redaktion bisher keine größeren Differenzen zwischen der DFS und uns, aber der Teufel steckt wie immer in den Details. Die dort schlummernden Fragestellungen scheinen nun endgültig gelöst zu sein und der Tarifvertrag sollte der Tarifkommission zeitnah zur Diskussion und Abstimmung vorgelegt werden können.

Auch zu den Themen Struktur/Vorruhestand und Kündigungsschutz sind wir schon weit fortgeschritten und auch hier guter Dinge, den selbst gewählten Zeitplan bis Ende März einhalten zu können.

Wir werden auf den Betriebsversammlungen der nächsten Tage und Wochen über die jeweiligen aktuellen Sachstände berichten und nach Abschluss der Redaktionsverhandlungen umfassend informieren.

#### Aktuelles

Zwei weitere Tarifthemen wurden schon auf der Tarifkommissionssitzung im Februar eingehend besprochen und mit konkreten Angeboten an die DFS übermittelt. Beide Themen konnten mittlerweile einer Lösung zugeführt und in einem Änderungstarifvertrag unterzeichnet werden.

Beim ersten Thema handelt es sich um eine durch die Betriebsparteien an die TK herangetragene Frage zum Einsatz der AfL beim Wechsel von der Lotsen- in die AfL/SV Position und umgekehrt. Wir haben das Problem sehr intensiv diskutiert und dem Arbeitgeber einen Vorschlag unterbreitet, der eingehend geprüft wurde und nun einen Teil des oben erwähnten Änderungstarifvertrages darstellt.

**Der Inhalt sieht sehr vereinfacht dargestellt folgendermaßen aus:** Ausschließlich im ununterbrochenen Einsatz



**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**

als AFL gilt für den Lotsen die Boardzeit des SV auf dieser Position. Beim Wechsel von AFL zum Lotsen oder umgekehrt gilt immer die Boardzeit des Lotsen, wenn nicht zuvor eine Pause gewährt wurde. Gleiches gilt auch im Wechsel von Sonderaufgaben ans Board in allen anderen operativen Bereichen. Ausgenommen hiervon sind selbstverständlich speziellere Regelungen, die einzelne Personengruppen betreffen und schon abweichend in den Sonderregelungen niedergelegt sind.

Das zweite Thema behandelt die Kuren. Hier ist es schon länger ein Anliegen der Tarifkommission gewesen, die Länge der jeweiligen Kuren wieder zu synchronisieren und auch das leidige Thema der An- und Abreise eindeutig zu regeln.

Wir haben hierzu einen Vorschlag unterbreitet, für den wir auf Arbeitgeberseite ein offenes Ohr gefunden haben. Gleichzeitig mit der AFL-Regelung konnten wir Ende der letzten Woche die entsprechenden Anpassungen in den Sonderregelungen unterzeichnen, hier inhaltlich kurz für Euch zusammen gefasst:

- ALLE** Kuren werden ab dem 01.01.2018 eine einheitliche Länge von 26 Kalendertagen haben.
- ALLE** Kuren beginnen an einem Montag und enden an einem Freitag.
- ALLE** Mitarbeiter reisen am Sonntag zur Kur an und
- ALLE** Mitarbeiter reisen am Samstag nach der Kur wieder ab.
- ALLEN** Mitarbeitern werden 27 Übernachtungen gebucht.

Sollte der Tag der Anreise oder der Abreise auf einen planerisch freien Tag fallen, werden für die Anreise und die Abreise die DBA gutgeschrieben. Bei einem normal hinterlegten Arbeitstag erfüllt der Mitarbeiter durch die An- oder Abreise seine DBA. Gleichzeitig haben wir klargestellt, dass der Tag der Anreise am Sonntag ein zuschlagspflichtiger Arbeitstag ist, ansonsten in der Kur jedoch keine weiteren Zeitzuschläge anfallen. Die Diskussion über Zuschläge während der Kur sollte damit endgültig beendet sein.

Für die Kollegen, die einen höheren Kuranspruch als 26 Tage hatten, haben wir die Urlaubstage in der Anlage 1 der Sonderregelungen etwas nach oben angepasst. Dies soll ganz bewusst keine rechnerisch präzise und vollständige Kompensation darstellen, ist aber in der Spitze von über 2 Tagen pro Intervall ein sehr vernünftiges Äquivalent.

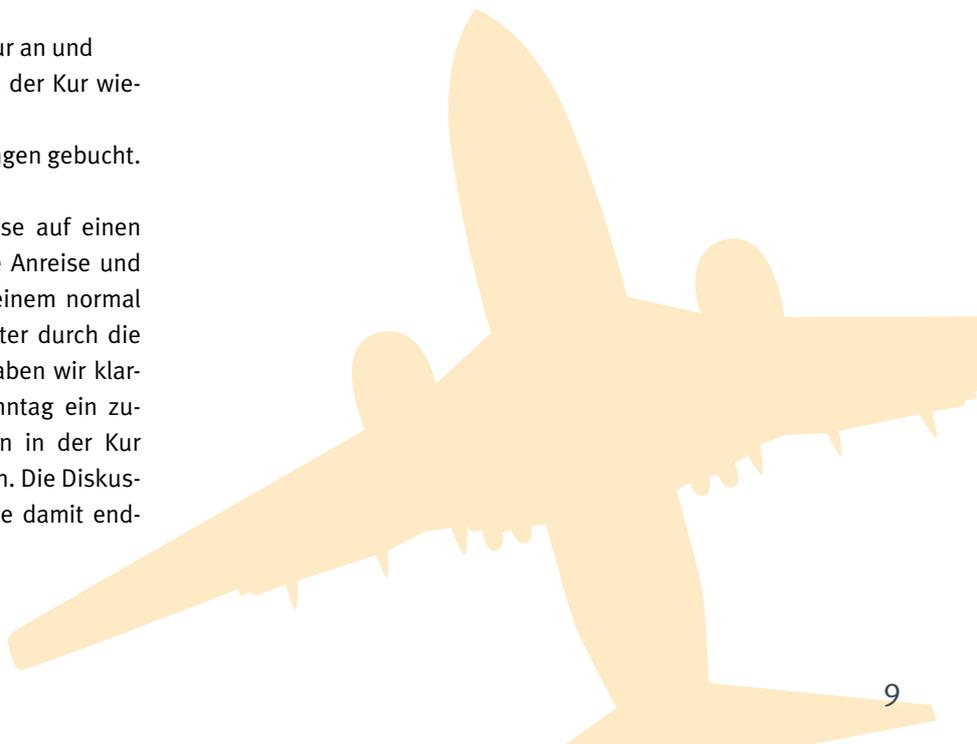
Die Verträge und die angepassten Anlagen werden in den nächsten Tagen verfügbar sein und den Betriebsräten zugehen.

Nachdem das Jahr gut begonnen hat, wollen wir versuchen, weiterhin die anstehenden Probleme in gemeinsam mit dem Arbeitgeber getragenen Lösungen abzuarbeiten.

Alle Mitglieder, die auf die ausgefertigten Verträge zur Altersteilzeit und zum Vorruhestand warten, bitten wir noch um ein paar Wochen Geduld.

Allen, die nach wie vor darüber meditieren, ob sie Mitglied werden möchten, rufen wir zu: Es ist an der Zeit sich zu engagieren!

*Eure Tarifkommission DFS*



## Wahltermine ÖMV / ÜÖMV für die GdF-Delegiertenwahl 2017



ÖMV/ÜÖMV	Art der Wahl	Termin der Wahl
AIS-C	Wahlversammlung	20.04.
Akademie	Briefwahl	05.04.
Apron Frankfurt	Briefwahl	01. – 30.04.
Apron München	Wahlversammlung	28.04.
Berlin Technik	Briefwahl	10. – 18.04.
Berlin Tower	Briefwahl	01. – 30.04.
Braunschweig Technik	Briefwahl	01. – 30.04.
Bremen CC	Wahlversammlung	07.04.
Bremen TWR	Wahlversammlung	15.04.
Bremen – Hamburg – Hannover Technik	Briefwahl	07. – 18.04.
Dresden	Briefwahl	01. – 30.04.
Dresden Technik	Wahlversammlung	05.04.
Düsseldorf Technik	Briefwahl	10. – 28.04.
Düsseldorf Tower	Briefwahl	03. – 04.04.
Erfurt	Briefwahl	01. – 30.04.
Erfurt Technik	Briefwahl	05.04.
Frankfurt Tower	Briefwahl	10. – 30.04.
Hahn	Briefwahl	01. – 30.04.
Hamburg	Briefwahl	21.04.
Hannover	Briefwahl	01. – 30.04.
Karlsruhe	Wahlversammlung	06.04.
Karlsruhe Technik	Wahlversammlung	04.04.
Köln	Briefwahl	23.04.
Köln – Bonn Technik	Briefwahl	05.04.
Münster – Osnabrück Technik	Briefwahl	05.04.
Langen – Frankfurt Technik	Briefwahl	17. – 28.04.
Leipzig	Briefwahl	01. – 30.04.
Leipzig Technik	Briefwahl	24. – 28.04.
Maastricht	Wahlversammlung	27.04.
München ACC	Wahlversammlung	07.04.
München Technik	Briefwahl	03. – 28.04.
München Tower	Briefwahl	01. – 30.04.
Münster – Osnabrück	Briefwahl	05.04.
Nürnberg	Briefwahl	01. – 27.04.
Nürnberg Technik	Briefwahl	20.04.
Rhein – Main	Wahlversammlung	27.04.
Saarbrücken	Briefwahl	01. – 20.04.
Saarbrücken Technik	Briefwahl	13. – 24.04.
Stuttgart	Briefwahl	21. – 29.04.
Stuttgart Technik	Briefwahl	13. – 24.04.
ÜÖMV Militär	Briefwahl	01. – 30.04.
ÜÖMV Mitte	Briefwahl	01. – 30.04.
ÜÖMV Nord	Briefwahl	01. – 30.04.
ÜÖMV Süd	Briefwahl	17. – 30.04.
UZ Langen FSBD	Briefwahl	17. – 28.04.
UZ Langen Technik	Briefwahl	17. – 28.04.

## Fragen an den neuen Webmaster – Sebastian Wanders

Nachdem die beruflichen und strukturellen Veränderungen der DFS dazu beigetragen haben, dass unser bisheriger Webmaster, Markus Maske, sich auf seine neuen Aufgaben konzentriert, haben wir mit Sebastian Wanders einen motivierten und engagierten Nachfolger gefunden, den wir Ihnen hier gerne vorstellen möchten.



Sebastian Wanders

Herr Wanders, willkommen im Kommunikationsteam der GdF. Ihr Aufgabengebiet wird sich rund um die Homepage der GdF ([www.gdf.de](http://www.gdf.de)) wiederfinden. Vielleicht stellen Sie sich kurz vor?

**Wanders:** Sehr gerne! Mein Name ist Sebastian Wanders, ich bin 40 Jahre alt und

arbeite in Bremen in der ehemaligen Berlin EBG. Eines meiner Hobbies waren seit jeher kleinere Programmierungen sowie Website-Erstellung, daher passt die neue Aufgabe auch sehr gut.

Sie haben Ihr Aufgabengebiet von Markus Maske übernommen, was sind ihre Eindrücke von der GdF-Homepage?

**Wanders:** Ich bin sehr beeindruckt, wie professionell und umfangreich die Homepage der GdF ist. Man erkennt, dass viele Leute mit viel Leidenschaft und Engagement daran beteiligt waren und auch immer noch sind. Das Internet entwickelt sich stetig weiter, daher werden auch für mich bestimmt in Zukunft noch einige Herausforderungen warten. Darauf freue ich mich.

Sie werden zukünftig bei Problemen mit Emailadressen, Passwörtern und weiteren Problemen von den Mitgliedern behelligt. Wie wird man Sie zukünftig erreichen können?

**Wanders:** Hier ändert sich nichts! Ich bin wie mein Vorgänger unter der E-Mail-Adresse „[webmaster@gdf.de](mailto:webmaster@gdf.de)“ erreichbar und stehe gern bei Problemen oder sonstigen Themen zur Verfügung.



Sie sind an der Schnittstelle der Mitglieder, des Vorstandes und auch des Kommunikationsteams – entsprechend werden Anfragen aus allen Bereichen der GdF bei Ihnen eintreffen und meistens Änderungswünsche beinhalten. Wie wollen Sie diesen Arbeitsaufwand bewerkstelligen?

**Wanders:** Das wird die Praxis zeigen...

Gerade am Anfang dauert die eine oder andere Sache noch etwas länger, bis man sich eingearbeitet hat. Doch viele Aufgaben wiederholen sich, weswegen ich schon jetzt langsam Routine bekomme und dadurch auch sicherer werde. Meist lassen sich viele Wünsche und Probleme auch schneller lösen als anfangs gedacht.

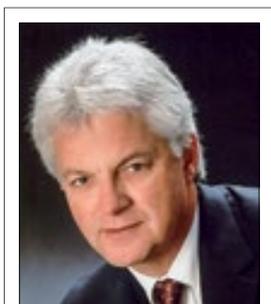
Ich gehe meine Aufgabe optimistisch an und möchte mich auf diesem Weg auch sehr bei Markus Maske bedanken, der mich toll eingearbeitet hat und mir immer helfend zur Seite stand und auch immer noch steht. Vielen Dank dafür!

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen einen guten Anfang und eine gute Zusammenarbeit.



Alles vorbereitet für die Fachbereichskonferenz. Photo: Thomas Williges

## FSBD – Bundesfachbereichskonferenz in Mainz



von Hans-Joachim Krüger

Erstmals fand die diesjährige FSBD – Bundesfachbereichskonferenz in einer Stadt statt, die eigentlich in keinem direkten Bezug zu einem Flughafen steht, aber je nach An- bzw. Abflugrichtung des Flughafens Frankfurt Rhein-Main doch unterschiedlich stark von den Auswirkungen des Flug-

betriebes betroffen ist. Auch ist die Mainzer Landesregierung gerade in fast aller Munde, weil erneut der Versuch gestartet wird, einen unterschriftsreifen Vertrag zu entwickeln, um den Flughafen Hahn – das Staatssymbol des Landes Rheinland-Pfalz – an einen ausländischen Investor zu vermitteln.

Fast pünktlich eröffnete der Vorsitzende des FSBD, Gerd Gerdes, die Veranstaltung mit der obligatorischen Mandatsprüfung und auch mit der Begrüßung der Gäste. Ergänzungen zur Tagesordnung wurden diesmal nicht vorgetragen und somit konnte die von Veronika Gebhart mitgeplante Veranstaltung relativ zügig beginnen.

Wer in diesem Jahr damit gerechnet hat, erneut beim Zugang in den Versammlungssaal die neuesten Arbeitspapiere oder die aktuelle Tagesordnung zu erhalten, wurde doch leicht enttäuscht. Erstmals wurde der Versuch gestartet, papierlos durch eine Versammlung zu kommen. Thorsten Raue erklärte den Delegierten die Vorgehensweise und überraschte damit doch sehr viele Anwesende.

Nach dieser Einführung ergriff der Vorsitzende, Gerd Gerdes, das Wort und erläuterte seinen Tätigkeitsbericht. Er bezeichnete den kurz vor der Versammlung beschlossenen und verkündeten Tarifabschluss mit der DFS als ein „großes Werk“ und verwies auf die große Zustimmung unter den Kolleginnen und Kollegen. An diesem Tarifwerk haben Petra Reinecke und Markus Siebers gleich viel Anteil. Auch wenn man bedenken muss, dass etliche Verhandlungstage erforderlich waren, um dieses Ergebnis einzufahren.

Weiterhin erfreulich, erklärte der Vorsitzende, sei die Tatsache, dass die benötigten Freistellungen zurückgegangen seien und somit auch die allgemeine Kasse der GdF entlastet.



V.l.n.r.: Gerd Gerdes, Jens Lehmann, Oliver Wessollek, Alexander Schwassmann. Photo: Thomas Williges

Gerd Gerdes betonte in einem weiteren Statement die gute Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Technik, der zurzeit durch die langwierige Krankheit seines Vorsitzenden, Thorsten Wehe, eine neue Aufgabenverteilung erzielen muss. In seiner Schlussbemerkung erinnerte der Vorsitzende des Fachbereiches an die Bedeutung der Bundesdelegiertenversammlung im September in Darmstadt und an die wahrscheinliche Diskussion über die mögliche Satzungsänderung über die Ehrenamtlichkeit und ggf. Bezahlung von Vorstandsämtern.

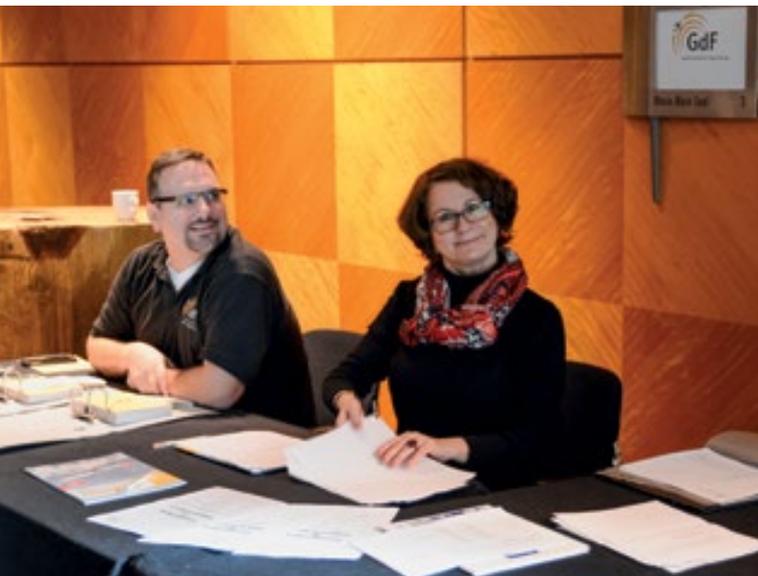
Als nächstes Vorstandsmitglied ergriff der Schatzmeister Jörg Biermann das Mikrophon und erklärte den Anwesenden die laufenden Einnahmen und Kosten des Geschäftsjahres. Der durchaus zufriedenstellende Bericht wurde zur Kenntnis genommen und ohne größere Nachfragen wurde die Mikrophonstafette an Alex Schwassmann übergeben.

Bereits im Vorfeld der Veranstaltung verlautete Alex Schwassmann, dass er nicht mehr beabsichtige, für den FSBD-Vorstand zu kandidieren. Mit Thorsten Raue hatte er bereits einen Kollegen gefunden, der behutsam die fachlichen Belange der Gewerkschaft einsehen konnte

und dadurch sein Interesse geweckt wurde, das Resort „Fachliches“ zu übernehmen. Mit Alexander Schwassmann verliert der FSBD-Vorstand zwar einen anerkannten Fachmann, allerdings – siehe auch das nachfolgende Interview – wird er der Gewerkschaft weiterhin erhalten bleiben und die GdF auch auf dem Safety Forum vertreten.



Luftaufnahme des Tagungsortes. Photo: Lutz Pritschow



Frank Willmeroth, Veronika Gebhart. Photo: Thomas Williges



Der vollbesetzte Plenarsaal. Photo: Thomas Williges

Kurz und knapp fielen die Ergänzungen der Vorstände Roman Schütz zum Thema „Soziales und Berufliches“ sowie Oliver Wessolek zum Thema FDB/AIM aus. Festzustellen ist jedoch, dass die DFS beabsichtigt, das zentrale AIS aus Rödelheim nach Langen zu holen. Die Platzvorgaben besagen aber, dass der Raumbedarf für die Unterbringung der gesamten Arbeitsplätze in Langen als zu eng berechnet wurde.

Für den Bereich „Internationales“ ist Jens Lehmann aktiv. In regem Meinungsaustausch mit dem Bundesvorstand werden hier die Termine für internationale Verpflichtungen abgesprochen und koordiniert. Veröffentlichungen über die unterschiedlichsten Veranstaltungen sind regelmäßig im „der flugleiter“ platziert. Bemerkenswert ist aber, dass zum 1.1.2017 der Austritt aus der ATCEUC wirksam wurde.

### Wahlen

Der Höhepunkt des ersten Versammlungstages sind jedes Mal die anstehenden Vorstandswahlen. In diesem Jahr standen die Wahlen für die Bereiche „Berufliches und Soziales“, „FDB/AIM“ und „Fachliches“ auf der Tagesordnung. Da bereits im Vorfeld die personelle Veränderung für den Bereich „Fachliches“ angesprochen wurde und der „Neue“, Thorsten Raue, durch seine einleitenden Worte den Delegierten bestens bekannt war, gab es keine größere Aussprache bzw. keine größere Vorstellungsrunde. Die Wahlen wurden in der üblichen Routine vollzogen. Mit überwältigender Mehrheit wurden Oliver Wessolek und Roman Schütz für zwei weitere Jahre in ihren Ämtern bestätigt. Ein großartiges Wahlergebnis konnte dann auch Thorsten Raue als Vorstand für „Fachliches“ aufweisen. Alle drei Vorstandsmitglieder haben sich im Anschluss ihrer Wahl den Fragen der Redaktion gestellt. Ihre Antworten sind nach diesem Bericht wiederzufinden.

Nach den Vorstandswahlen wurden einzelne Untergruppen des FSBD vervollständigt oder zum Teil auch neu besetzt. So wurde für den fachübergreifenden Tarifausschuss Lothar Gregor und Tobias Bartl berufen, der FSBD-Antragskommission gehören Arnold Grubek, Norbert Meyer und Ralf Reschke, dem Kontroll- und Beschwerdeausschuss Lothar Gregor und Frank Willmeroth, der Revisionskommission Robert Eckstein, Carsten Henkel und Birgit Zennegg, der Satzungskommission Sebastian Best, Jan-Niclas Kreh, Norbert Meyer und Ralf Reschke und schließlich der Vermögensverwaltung Jörg Biermann und Jörg Petersen an.

### Gastvorträge

Roland Kaluza (DFS) berichtete über das Thema RNAV, RNP - PBN in einer sehr interessanten PowerPoint-Präsentation. Nähere Einzelheiten zu diesem Thema sind in den Ausgaben 06/2016 und 01/2017 in unserer Mitgliederzeitung „der flugleiter“ zu finden.

Ein weiterer Gastbeitrag wurde von Joachim Nolte zum Thema „Lobbying Sekretariat“ vorgetragen. Joachim Nolte beschäftigt sich schon länger mit diesem Thema und vervollständigte seine Ausführungen in einem sehr ausführlichen Fachbeitrag.

### Arbeitsgruppen

Obligatorisch ist der 2. Konferenztage – es ist der Tag der Arbeitsgruppen und der eigentlichen Facharbeit.

In der Arbeitsgruppe A geht es seit jeher um organisatorische wie auch um Fragen rund um die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Der Beitrag von Jan Janocha (Bundesvorstand für Kommunikation) über die Beschlüsse und Anregungen der Arbeitsgemeinschaft „Image und Attrak-

tivität“ wurden von den Delegierten sehr intensiv verfolgt. Die GdF-Homepage soll demnach überarbeitet und mit Hilfe des neuen Webmasters, Sebastian Wanders, auf den neuesten Stand gebracht werden. Für die Redaktion von „der flugleiter“ werden weiterhin neue Redakteure aus den Bereichen Flughäfen und Center gesucht, wobei die spezifischen Fachgebiete jederzeit mit Achim Krüger abgesprochen werden können. Jan Janocha stellte zudem den Wunsch vor, in regelmäßigen Abständen in der Mitgliederzeitung über die Berufsvielfalt im Bereich der Flugsicherung zu informieren, die nicht nur durch Fluglotsen und Flugdatenbearbeiter geprägt ist.

Mit Michael Kassebohm wurde jemand gefunden, der bereits den GdF-Auftritt in „facebook“ begleitet und zusätzlich die GdF-APP für Smartphones ständig aktualisiert.

Das „Fachliche“ wurde in der Arbeitsgruppe B besonders hervorgehoben. Hier wurden Verfahrensfragen diskutiert, die Luftraumstruktur auf die fachlichen Anforderungen hin untersucht und zukünftige Betriebskonzepte näher betrachtet. Die einzelnen Tagesordnungspunkte sowie die Arbeitspapiere sind über die Delegierten nachzufragen oder über die Geschäftsstellen zu erhalten.

In der Arbeitsgruppe C standen die Themen des Resorts „Berufliches und Soziales“ auf der Tagesordnung. Unter dem Oberbegriff „Apron“ wurden hier einige Beschlüsse gefasst, die wir in einer der späteren Ausgaben unserer Zeitschrift aufnehmen werden, um darüber zu berichten. Ansonsten gilt für diese Arbeitsgruppe das Gleiche wie für die Arbeitsgruppe B – die Beschlüsse und Ergebnisse sind im Protokoll der Sitzung nachzulesen.

### Schlussstag

Der dritte Tag ist der Tag der Ergebnisse. Die einzelnen Arbeitsgruppenergebnisse werden dem Gesamtplenium vorgestellt und es besteht die Möglichkeit, Nachfragen zu stellen oder weitergehende Erklärungen abzugeben. Relativ zügig (und wohl erstmalig) ging diese Vorstellungsrunde über die Bühne. Selbst auf die eindringlichen Aufforderungen des FSBD-Vorsitzenden, Gerd Gerdes, kam keine längere Diskussion zustande. Zum einen war dies wirklich ungewohnt, zum anderen muss auch festgestellt werden, dass in den verschiedenen Arbeitsgruppen sehr intensiv gearbeitet und diskutiert wurde. Das Plenum hat jedenfalls mit der zügigen Beschlussfassung am Abschlussstag zumindest den FSBD-Vorstand überrascht.



Im Gespräch: Peter Schaaf und Jens Lehmann. Photo: Thomas Williges



Joachim Nolte bei seinem Gastbeitrag. Photo: Thomas Williges



Gelockerte Stimmung unter den Delegierten. Photo: Thomas Williges

## Fragen an Alexander Schwassmann (ehemals FSBD-Vorstand „Fachliches“)



Alexander Schwassmann

**Redaktion:** Herr Schwassmann, etwas überraschend haben Sie sich entschieden, nicht mehr für den FSBD-Vorstand zu kandidieren. Was waren die Gründe?

**Schwassmann:** „Etwas überraschend“ würde ich nicht sagen. Ich hatte bereits vor zwei Jahren bei meiner Wiederwahl in kleinen Kreis

anklingen lassen, dass ich nichts dagegen hätte, wenn sich beim nächsten Mal ein Nachfolger finden würde. Die seinerzeit neu gegründete FSBD-AG „Verfahren“ bot genau den richtigen Kollegenkreis, nach einem oder einer solchen zu suchen. Viele der Kollegen dort haben sich in den letzten Jahren sowohl in gemeinsamen Treffen oder auch in kurzfristigem Brainstorming per Email als Experten hervorgetan. Als sich Thorsten Raue dann Mitte letzten Jahres bereit erklärt hatte, für das Amt zu kandidieren, habe ich direkt begonnen, ihn in seine Aufgaben einzuarbeiten. Thorsten hat an mehreren Vorstandssitzungen und Treffen mit anderen Organisationen teilgenommen. Ich möchte ausdrücklich betonen, dass, wenn sich weitere Kandidaten gefunden hätten, wir diese ebenso in die anstehenden Aufgaben hätten hineinschnuppern lassen.

Was nun die Gründe betrifft: Im Laufe meiner Tätigkeit sind von Seiten der IFATCA immer wieder Anfragen für internationale Aufgaben an mich herangetragen worden. Die haben und hatten zunächst mit dem eigentlichen Vorstandsamt des FSBD nichts zu tun. Dennoch engagiere ich mich seit 2011 im Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP) der ICAO. Zu diesem Thema ist übrigens auch ein Artikel in der DFS-Mitarbeiterzeitschrift „direct“ erschienen, der hoffentlich auch bei den Nichtmitgliedern unter den DFS-Angestellten dazu geführt hat, die GdF nicht allein auf ihre Tarifarbeit zu reduzieren, sondern auch ihren Beitrag zur fachlichen Zukunftsfähigkeit der DFS stärker zu würdigen. Darüber hinaus nehme ich als Vertreter der IFATCA an regelmäßigen gemeinsamen Treffen mit der European Cockpit Association (ECA) und Airbus teil. Das von diesem Gremium entwickelte „White Paper“ zum Thema Automatisierung



kursiert inzwischen bei wichtigen Entscheidern auf SES-AR-Ebene und hat für viel Aufsehen gesorgt.

Auch die EASA nimmt inzwischen einen immer größeren Stellenwert bei der Regulierung von Flugsicherungsdiensten in Europa ein. Wie ein Krake hat sie ihren Einflussbereich immer weiter vergrößert, auch wenn kürzlich ein Antrag von zwei „Front National“-Abgeordneten ins Europaparlament eingebracht worden ist, die EASA mangels Erfolges abzuschaffen. Aus FSBD-Sicht ist es extrem wichtig, bereits auf EASA-Ebene neue Verordnungen zu kommentieren und Änderungsanträge einzubringen, seit sich die nationalen Behörden anscheinend nur noch als Übersetzer von EU-Verordnungen ins Deutsche ohne fachliches Hinterfragen verstehen, wie man leider gerade auch an der Umsetzung der 7. Änderung des ICAO-Doc. 4444 („PANS-ATM“) in nationales Recht sieht. Offenbar wird eine Abweichung von ICAO- und/oder EU-Verfahren inzwischen als Sakrileg gesehen. Umso entscheidender wird es also sein, zukünftig sowohl auf ICAO-Ebene als auch vor allem bei der EASA einen oder mehrere Füße in die sprichwörtliche Tür zu bekommen. Daher freut es mich besonders, dass mich IFATCA als ständiges Mitglied in einer neu gegründeten Arbeitsgruppe der EASA zu Air Traffic Management nominiert hat.

Die vielen alten und neuen Aufgaben innerhalb der IFATCA sind also letztendlich, neben dem Wunsch meiner Familie, dass ich nicht mehr ganz so viel unterwegs sein soll, der Grund, warum ich nach 13 Jahren beschlossen habe, nicht erneut für das Amt als Vorstand Fachliches zu kandidie-

ren. Ich werde mich also in Zukunft, die Zustimmung auch zukünftiger FSBD- und Bundesvorstände vorausgesetzt, auf den internationalen fachlichen Bereich konzentrieren und hoffentlich dazu beitragen, dass die GdF auch zukünftig mit den wichtigen Entscheidern auf europäischer und außereuropäischer Ebene gut vernetzt bleibt.

**Redaktion:** Ihre fachliche Kompetenz und auch Ihre Anerkennung unter den Kolleginnen und Kollegen haben Ihnen national wie international einen Ruf als absoluter „Fachmann“ eingebracht. Wird Ihnen zukünftig nicht etwas fehlen, wenn Sie nicht mehr nachgefragt werden?

**Schwassmann:** Ich höre ja nicht komplett auf. Ich konzentriere mich lediglich auf meine nach wie vor zahlreichen internationalen Aufgaben, wie es viele andere Kollegen in der GdF ja auch seit Jahren erfolgreich tun, ohne gleichzeitig auch noch ein Vorstandsamt zu bekleiden. Andererseits erlaubt die „Arbeitsteilung“, wenn Sie so wollen, es dem neugewählten Vorstand für Fachliche Angelegenheiten, sich zunächst einmal in die nationalen und internen Aufgabenbereiche einzuarbeiten und vor allem den Vorsitz der FSBD-internen Arbeitsgruppen zu übernehmen. Ich selbst möchte gern weiter in der AG Verfahren mitarbeiten, stehe Thorsten Raue aber natürlich auch in allen anderen Angelegenheiten jederzeit mit Rat und Tat zur Verfügung.

**Redaktion:** Auch Sie waren langjähriges Vorstandsmitglied und es ist zu beklagen, dass jüngere Kolleginnen und Kollegen nicht mehr gewillt sind, für fachliche, berufliche oder soziale Belange ihres Berufes einzutreten. Wie beurteilen Sie diese Situation und was raten Sie speziell den jüngeren Kolleginnen und Kollegen?

**Schwassmann:** Ich widerspreche Ihnen gerne. Auf der gerade beendeten FSBD-Bundesfachbereichskonferenz waren sehr viele junge Delegierte vertreten. Die AG Verfahren wird ebenfalls von GdF-Mitgliedern besetzt, die im Schnitt deutlich unter 40 Jahre alt sind. Thorsten Raue ist kaum älter als ich es war, als mich mein Vorgänger seinerzeit für das Amt des Vorstands für Fachliche Angelegenheiten geworben hat. Dank der Werbemaßnahmen an der Akademie entscheiden sich auch wieder viele Azubis für eine Mitgliedschaft in der GdF. Aber natürlich haben Sie auch recht damit, dass nur ein kontinuierliches Engagement junger Kolleginnen und Kollegen in der GdF die in langjährigen Auseinandersetzungen errungenen Arbeitsbedingungen auch langfristig sichern wird. Die nächste Technikgeneration wirft bereits ihre Schatten voraus. Bei mir persönlich ist beispielsweise nicht mehr absehbar, ob

ich in meiner Karriere noch mit dem neuen DFS-Kontrollsystem iCAS werde arbeiten dürfen oder müssen; viele jüngere Kolleginnen und Kollegen aber schon. Es muss daher in ihrem ureigenen Interesse liegen, dass sie auch zukünftig mit Technik und Verfahren arbeiten, die ein sicheres und qualitativ hochwertiges Arbeiten ermöglichen. Die GdF kann zwar nicht im Alleingang die Flugsicherungswelt retten, aber sie bietet heute mehr denn je allen interessierten Kolleginnen und Kollegen eine Plattform, ihr zukünftiges Arbeitsumfeld unabhängig von Arbeitgeberinteressen und außerhalb einer Firmenhierarchie zu vertreten, mit direktem Zugang zu Entscheidern bei Aufsichtsbehörden und Ministerien. Diese Möglichkeit besteht innerhalb der eigenen Firma meist nicht.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und hofft auch zukünftig auf Ihre fachlichen Beiträge in unserer Mitgliederzeitschrift.

## 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

David Schäfer  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff  
Rechtsanwältin

Christoph Wicke  
Rechtsanwalt

Jonas Dalby  
Rechtsanwalt

Constanze Daum\*\*  
Fachanwältin für Arbeitsrecht

\* bis 2016  
\*\* im Anstellungsverhältnis

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

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

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

## Fragen an FSBD-Vorstand „Fachliche Belange“ – Thorsten Raue



**Redaktion:** Herr Raue, willkommen im Vorstand des Fachbereiches FSBD und mit dem Fachbereich „Fachliches“ haben Sie auch ein sehr umfangreiches Resort übernommen. Als „Neuling“ im Vorstand möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen.

**Raue:** Als gebürtiges Nordlicht – ich komme aus Kiel – hat mich die Flugsicherung in den Süden, nach Karlsruhe, verschlagen. Dort arbeite ich seit 2001 eigenverantwortlich als Lotse bei Rhein Radar in der West-EBG und habe mit meiner Frau eine kleine Großfamilie gegründet.

Vor etwas über 10 Jahren wurde ich zum ersten Mal zum Delegierten gewählt und ich bin immer tiefer in das Thema „Fachliches“ reingerutscht. In der AG meines Vorgängers, Alexander Schwassmann, habe ich gemerkt, dass ich ein großes Interesse am Gesamtkomplex Flugsicherung habe.

**Redaktion:** Mit welchen Arbeitsaufträgen wollen Sie Ihr Fachgebiet belegen?

**Raue:** Zuerst natürlich mit den Arbeitsaufträgen aus der Arbeitsgruppe B der letzten Fachbereichskonferenz. Da wären z.B. die Vorrangbehandlung von Ambulanzflügen auch im Abflug oder die Ausstattung von RMZ-Landeplätzen mit zertifizierter Ausrüstung zur Wetterbeobachtung. Außerdem hoffe ich, die Entwicklung von iCAS 2 begleiten zu dürfen, wobei Herr Pötzsch den FSBD-Vorstand da schon zu einem ersten Gesprächstermin eingeladen hat, worauf ich mich sehr freue.

**Redaktion:** Ihr erster Ansprechpartner für die „Fachlichen Belange“ wird die DFS sein. Mit welchen Erwartungen wollen Sie diese ersten Gespräche angehen?



**Raue:** Ich hoffe, ich kann auf der guten bestehenden Grundlage aufbauen und zu einem echten Austausch gelangen, da ich ein sehr lösungsorientierter Mensch bin, der zu einem guten Kompromiss nicht nein sagt.

**Redaktion:** Das Zusammenspiel zwischen den Resorts „Soziales und Berufliches“ und auch FDB/LDM wird auch Ihre Vorstandsarbeit beeinflussen. Was wünschen Sie sich in diesem Meinungsaustausch?

**Raue:** Die Zusammenarbeit aller Mitglieder im FSBD-Vorstand ist sehr gut. Im Gegensatz zu so manch anderer Organisation haben wir keine Angst, dass uns jemand die Butter vom Brot nimmt oder an unserem Stuhl sägt, also nimmt jeder die Anregungen der Kollegen an.

Ich kann mir nur wünschen, dass dies so bleibt und ich weiterhin auf die Unterstützung meiner Kollegen bauen kann.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen einen guten Anfang.



**Uni-Top B747:** Diese B747-200 Cargo war von 1990 bis 2011 bei Air China Cargo unterwegs, bevor sie an die recht unbekannte Uni-Top Airlines verkauft wurde. Unser Karlsruher Kollege Gerrit Griem hat den Fracht-Veteranen am 14. Februar 2017 in Mumbai fotografiert. **Photo: Gerrit Griem**



**Indian Navy B737:** Ebenfalls so gut wie unbekannt ist diese Boeing P-8 bzw. Boeing 737-800 der Indian Navy kurz vor dem Start auf der RWY27 in Mumbai im Februar 2017. **Photo: Gerrit Griem**



**US Bangla Airlines DHC-8:** Die recht junge US-Bangla Airlines aus Bangladesh mit Sitz in Dhaka verfügt neben zwei Boeing 737 noch über drei Bombardier DHC-8. Die S2-AGV befindet sich am 18. Februar kurz vor der Landung in Dhaka. **Photo: Gerrit Griem**



**Regent Airways DHC-8:** Regent Airways stammt ebenfalls aus Bangladesh und bedient mit ihrer kleinen Flotte aus Boeing 737 und DHC-8 den Inlandsmarkt. Diese S2-AHB dürfte einigen Kollegen noch bekannt sein, denn sie flog früher bei Augsburg Airways. **Photo: Gerrit Griem**

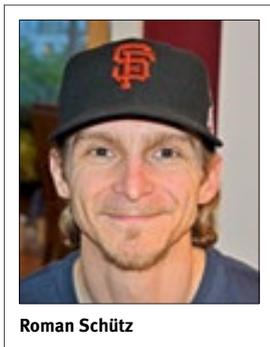


**NovoAir ATR-72:** Eine weitere Inlandsfluggesellschaft aus Bangladesh ist NovoAir. Neben drei ATR-42/72 betreibt NovoAir noch drei Embraer 145. Diese ATR-72 befindet sich kurz vor der Landung in Dhaka. **Photo: Gerrit Griem**



**Blue Dart B757:** Diese 25 Jahre alte Boeing 757 der indischen Blue Dart Aviation flog im Laufe ihres langen Lebens u.a. für Britannia, Istanbul Airlines und Icelandair. Hier bei der Landung in Mumbai am 15. Februar. **Photo: Gerrit Griem**

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



**Redaktion:** Herr Schütz, Sie sind als Vorstandsmitglied des Fachbereiches Betrieb für das Ressort „Berufliches und Soziales“ in Ihrem Amt erneut mit großer Mehrheit bestätigt worden. Ihr Zuständigkeitsgebiet umfasst zwei Punkte – „Soziales“ und „Berufliches“. Wie ist das Zusammenspiel dieser

zwei „Headmarks“ unter dem Oberbegriff Air Traffic Control zu vereinbaren?

**Schütz:** Die zwei Schlagworte „Berufliches“ und „Soziales“ unter einen Hut zu bringen, ist in der Tat oft genug eine sehr herausfordernde Angelegenheit. Da stehen auf der einen Seite, der „Beruflichen“, fachlich bedingte Aspekte und auf der anderen Seite, der „Sozialen“, stehen tarifliche Auswirkungen, Wünsche und oft genug auch Begehrlichkeiten. Nicht immer ist es einfach, diese beiden Aspekte ausgewogen unter einen Hut bringen zu können. Oft genug steht man leider auch vor dem Problem, dass nicht alles, was man sich im Beruflichen wünscht, dann auch durchsetzbar und erreichbar ist. Gleichzeitig muss nicht alles, was im Bereich des Beruflichen sinnvoll und logisch ist, im Bereich des Sozialen unumstritten sein. Das BAG-Modell ist dafür ein gutes Beispiel. Ich bin nach wie vor der Überzeugung, dass wir dort ein sehr durchdachtes, tiefgründiges und logisches Bewertungsmodell kreiert haben. Trotzdem führt es bei den Kollegen hier und dort zu Empfindungen von Ungerechtigkeit.

**Redaktion:** Welche wesentlichen Arbeitsgebiete sehen Sie für Ihre nächste Amtsperiode?

**Schütz:** Da sind spontan zwei große Themenblöcke zu nennen: Remote Tower Center und die Versorgungsmodelle betriebliche Altersversorgung und Übergangsversorgung. Wie bereits auf der Konferenz angekündigt, müssen wir für das Remote Tower Center Arbeit nachholen, die wir bislang haben liegen lassen. Es gilt, ein Konzept für dieses neu entstehende Berufsbild zu entwickeln. Was ist ein Remote Tower Lotse, welche Ausbildung soll er/sie erfahren, wo findet man einen RTC-Lotsen im ETV und so weiter.



Bereits begonnen haben wir mit der Arbeit rund um unsere Versorgungsleistungen. Es ist zu erwarten, dass der Arbeitgeber in naher Zukunft mit Änderungswünschen auf uns zukommen wird. Dort sollten wir vorbereitet und auch offen sein, Gegenvorschläge und eigene Vorstellungen haben, welche Wege wir mitgehen können und welche nicht. Veränderungen am bestehenden System können unter Umständen ja auch Chancen sein oder bieten.

**Redaktion:** Ihr Ressort hat enge Verbindungen zu den anderen Ressorts des Fachbereiches – hier speziell das Ressort „Fachliches“ und auch „LDM/FDB“ – wie sehen Ihre Kontakte zu diesen Fachbereichen aus?

**Schütz:** In beiden Fällen weiß ich, dass diese Bereiche hervorragend und intensiv „beackert“ werden. Daher kann ich mich dort eher etwas zurücknehmen und auf Zuerufe warten, wenn meine Mitarbeit nötig wird. Umgekehrt konnte ich so auch immer unkompliziert auf Hilfe von Oli und Alex zurückgreifen und ich bin mir sicher, dass das auch in Zukunft genauso unkompliziert und kompetent weitergeht.

**Redaktion:** Herr Schütz, Sie sind zwischenzeitlich ein „langjähriges“ Vorstandsmitglied, die GdF kränkelt etwas, was das Engagement von jüngeren Kollegen angeht. Wie beurteilen Sie diese Situation und welche möglichen Lösungsvorschläge haben Sie?

**Schütz:** Diese Frage ist gar nicht so einfach... Ich glaube, diese Interpretation wurde auch durch die Beratung von OptionBE seinerzeit bestätigt, dass die jungen Menschen heutzutage ein großes Interesse haben, sich zu engagie-



Blick aus der GdF-Geschäftsstelle. Photo: Achim Krüger

ren und einzubringen. Aber die Art und Weise, wie sie sich einbringen möchten, ist anders. Bindung und Festlegung, also die Wahl in ein Amt auf festgelegte Zeit, schreckt offenbar viele ab. Möglicherweise auch die damit verbundene Übernahme von Verantwortung und mögliche Rechtfertigungspflichten.

Vielleicht muss man in Zukunft überlegen, wie man ALLE Generationen der Mitgliedschaft beteiligen kann, auch in Ämter führen oder an Entscheidungsprozessen teilhaben lassen kann, ohne jeden gleich für eine ganze Wahlperiode „verhaften“ zu müssen. Sicher muss man dabei wiederum aufpassen, dass das nicht in einem wilden Durcheinander von Beteiligung und Ideendarreichung endet. Aber

ich bin mir sicher, auch alle unsere jüngeren Mitglieder haben Wünsche, Ideen und hier und da auch Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen. Die müssen wir davon überzeugen, dass es sich lohnt, mitzumachen und sich richtig einzubringen. Teilweise sind wir auch selbst daran Schuld, dass sich jüngere, unerfahrenere Kollegen nicht motivieren lassen, sich aufzustellen. Die Arbeit und der Einsatz, den einige Kollegen in der Vergangenheit geleistet haben, kann unter Umständen auf einige abschreckend gewirkt haben, weil man sich mit überhöhten Anforderungen und Erwartungen konfrontiert sah.

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

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



Oliver Wessollek

**Redaktion:** Herr Wessollek, herzlichen Glückwunsch zu Ihrer erneuten Wiederwahl auch im Zusammenhang mit Ihrem überragenden Wahlergebnis. Rückblickend auf Ihre vergangenen Amtsperioden ist es erstaunlich, dass Sie als Fachmann für FDB/AIM absolut anerkannt sind. Wie wollen Sie Ihre nächste Amtsperiode angehen?

**Wessollek:** Herzlichen Dank. Natürlich freue ich mich über das tolle Abstimmungsergebnis und meine Wiederwahl. Für mich ist es Ansporn, dem Vertrauensvorschuss, der mir erneut gegeben wurde, auch in Zukunft gerecht zu werden. Im Grunde gab es ja keine Unterbrechung und ich führe die Aufgabe wie gewohnt mit den mir zur Verfügung stehenden Mitteln und vor allem Zeit ununterbrochen fort. In der heutigen Flugsicherungswelt hat sich die Geschwindigkeit und Anzahl an Themen unglaublich entwickelt. Das merken nicht nur die Kollegen am Board. In erheblichem Maße sind die Support-Dienste einem regelrechten Wahn an Aufgaben ausgesetzt. Ein Projekt jagt das nächste, eine Verfahrensänderung die nächste, Rahmenbedingungen verschärfen sich und der Sparwahn tut sein Übriges. Auf der einen Seite werden wichtige Stellen nicht nachbesetzt, Arbeit verdichtet, auf der anderen Seite gibt es kaum eine Motivation operativer Mitarbeiter, sich auf die dringend benötigten Stellen zu bewerben. Es bleibt also auch für mich keine Zeit, eine Pause einzulegen. Die Veränderungen in allen Bereichen machen ja auch keine Pause.

**Redaktion:** Welche Themengebiete bedürfen in nächster Zeit Ihre Aufmerksamkeit?

**Wessollek:** Die Themen in meinem Bereich sind vielfältig und spannend. Die technischen Entwicklungen schreiten unaufhaltsam voran. So wird das Thema iCAS den gesamten FSBD Vorstand mehr beanspruchen als bisher. Die Entwicklungen im Bereich der Flugdatenbearbeitung sind mittlerweile in vollem Gange. Ich persönlich befürchte, dass sich die Personallage in vielen Bereichen verschärfen wird. Habe ich nach der letzten Wahl noch über vermeintliche Personalüberhänge in den Niederlassungen



gesprächen, frage ich mich nun, wie denn Positionen offengehalten werden können, wenn das Personal nicht verfügbar ist. Die Kolleginnen und Kollegen im operativen Bereich tun alles, um jegliche Auswirkungen auf unsere Kundschaft zu verhindern. Das tun sie schon allein aus Verantwortung und Berufsethos. Dass die Flugsicherung in Deutschland nicht nur aus Fluglotsen, Flugdatenbearbeitern, Flugberatern und vielen anderen operativen Bereichen besteht, ist eine Tatsache, der ich mich verschrieben habe.

Hinzu kommen unzählige Projekte wie die geplante Zentralisierung der FIS Dienste und das damit in Verbindung stehende Betreiber- und Ausbildungskonzept. Die geplante Ausbildung überzeugt uns aus fachlicher Sicht überhaupt nicht. Hier werden wir erneut nachfassen müssen.

Die Automatisierung in der Flugsicherung erreicht einen Grad, an dem die technischen Möglichkeiten nun auch angewendet werden können. Nichtsdestotrotz sind das keine Selbstläufer. Die Systeme müssen gewartet, bedient und gepflegt werden und schlussendlich wird es immer jemanden geben, der die letztendliche Verantwortung und Entscheidung tragen muss. Technische Systeme sind bis auf weiteres immer noch nur Unterstützungstools. Systeme geben keine Clearance, Systeme korrigieren keine falschen Flugpläne, Systeme schreiben keine Flugpläne und sie ändern auch keine Routen.

Nach wie vor bin ich der Überzeugung, dass die Tätigkeiten der Flow Koordinatoren eine berechtigungspflichtige

Tätigkeit ist. Das dies bisher nicht umgesetzt wird, hat vielschichtige Gründe. Ich werde aber nicht nachlassen, eine Berechtigungspflicht für diese Tätigkeit zu erreichen.

**Redaktion:** Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des AIS steht voraussichtlich ein Umzug an den DFS-Campus nach Langen an. Die Arbeitsplatzbemessung gibt jetzt schon viele Rätsel auf und die Mitarbeiter sehen den Umzug eher kritisch an. Wie weit ist der Fachbereich bisher in die Umzugspläne mit einbezogen?

**Wessollek:** Der Umzug des AIS wird voraussichtlich ins Centergebäude der Niederlassung Mitte erfolgen. Die Örtlichkeiten sind gemessen an der Größe eher knapp bemessen. Der örtliche Betriebsrat ist in diese Pläne eingeweiht und arbeitet daran, die Ausgestaltung den Umständen entsprechend so gut es geht umzusetzen. Zusätzlich soll ein neues Flugberatungssystem eingeführt werden, da das alte in die Jahre gekommen ist.

Anfangs waren alle Leistungstest negativ und hätten zur Abwahl des neuen Systems geführt. Erst mit den letzten Tests konnte ein Durchbruch erzielt werden. Warum das nun auf den letzten Drücker dann doch geschafft wurde, ist mir nicht bekannt. Eine Entscheidung zu beiden Themen ist aber bislang noch ausstehend. Der Fachbereichsvorstand wird aber in den Gesprächen mit den Geschäftsbereichsleitern die Projekte weiter hinterfragen. Schon im April sind mehrere Termine dazu geplant.

**Redaktion:** Auch international sind Sie in verschiedenen Gremien vertreten, welche Themengebiete stehen auf der internationalen Tagesordnung?

**Wessollek:** Im heutigen Umfeld muss ein Fachbereich über den Tellerrand hinausschauen und sich auch auf internationaler Ebene bewegen. Natürlich sind die lokalen Themen immer die für uns wichtigsten, allerdings werden die Regeln heutzutage nicht mehr von nationalen Vorgaben alleine bestimmt. Vielmehr sind es die Vorgaben aus Europa, welche uns heute und auch in Zukunft bewegen werden. Aus diesem Grund muss der Fachbereich auch auf der internationalen Bühne vertreten sein.

Ich vertrete gleich mehrere Berufsbilder in der Flugsicherung. Mit der IFAIMA werden die fachlichen Aspekte für AIS/AIM auf internationaler Ebene begleitet. Seit wir es

als GdF geschafft haben, auch die Flugdatenbearbeiter in diesen Verband zu integrieren, werden nun nach und nach deren Themen eingebracht. Dank unserer Mitgliedschaft in der IFAIMA haben wir zurzeit einen direkten Draht in die europäischen und internationalen Gremien. Neben der IFATCA und IFATSEA ist dieser Verband mit einer der einflussreichsten Fachverbände auf internationaler Ebene. Dort werde ich mich weiter stark einbringen. Dank meines Engagements vertreten wir als Fachverband die IFAIMA z.B. in der Expert Group on Human Dimensions in Single European Sky, ein direkter Zugang zur europäischen Kommission.

Des Weiteren versuche ich, eine Art von europäischer Arbeitsgruppe für AIM/AIS und FDB auf den Weg zu bringen. Ein erstes internationales Meeting fand am 27./28.03.2017 in unserer Geschäftsstelle in Frankfurt statt.

Die IFISA ist ein sehr junger Fachverband für Flight Information Service. Dort versucht man ähnlich wie in anderen Fachverbänden, entsprechende Strukturen aufzubauen. Wir unterstützen das Vorhaben, da auch hier internationale Vorgaben eine wichtige Rolle spielen. Wie man ja schon bei den Änderungen zu SERA vor zwei Jahren feststellen konnte, haben die europäischen Vorgaben direkte Auswirkungen auf die operative Arbeit am Lotsen-, FIS- und FDB Arbeitsplatz.

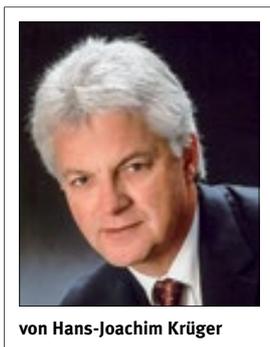
Die IFATCA ist der größte und wichtigste Fachverband. Auch wenn es sich um einen reinen Fluglotsenfachverband handelt, gibt es einige wichtige Schnittstellen zwischen der Arbeit der Flugberater, Flugdatenbearbeiter und Fluginformationsspezialisten.

Aus meiner Sicht sind diese Verbände und internationalen Tätigkeiten ein absolutes Muss, um die internationalen Entwicklungen im Auge zu haben und unsere Berufe zu stärken und internationale Vorgaben unter Umständen mit beeinflussen zu können. Wenn diese erst einmal nationales Recht sind, ist es defacto zu spät und man kann nur noch versuchen, das Beste daraus zu machen.

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



## Bundesfachbereichskonferenz in Hamburg André Vöcking neuer FSTD-Vorsitzender – *Kurzbericht*



von Hans-Joachim Krüger

Nach Hamburg lud der FSTD-Vorstand Ende März zur diesjährigen Bundesfachbereichskonferenz ein.

Bereits im Vorfeld war klar, dass diese Sitzung eine besondere werden sollte. Durch die plötzliche Erkrankung des bisherigen Vorsitzenden, Thorsten Wehe,

und das sofortige Ruhen aller seiner Amts- und Dienstaufgaben, waren Veränderungen in Fachbereichsvorstand unausweichlich.

Zu Beginn der Veranstaltung erinnerte der bisherige geschäftsführende Vorstand, Uwe Schindler, an die Verdienste von Thorsten und wünschte ihm, auch im Namen der anwesenden Delegierten, eine schnelle und vollständige Genesung. Diese Wünsche wurden von starkem Beifall der Delegierten begleitet.

Das Tagesprogramm der Fachbereichskonferenz war, wie eigentlich jedes Jahr, eng und durch zahlreiche Fachbeiträge z.B. über die Neuausrichtung der Karrieren im FS-Technischen Dienst, Organisation der Inbetriebhaltung im Service Level 1 oder den Berichten verschiedenster Arbeitsgruppen geprägt.

Der Hauptaugenmerk dieser Veranstaltung lag aber besonders auf dem zweiten Tag. Auf der Tagessordnung standen die Vorstandswahlen mit der bereits erwähnten Wahl des Fachbereichsvorsitzenden.

In einer vor der Fachbereichskonferenz stattgefundenen Vorstandssitzung einigte sich der FSTD-Vorstand nach einer intensiven Aussprache auf den Kandidaten André Vöcking als Fachbereichsvorsitzenden und auf den Beschluss, André als einzigen Kandidaten den Delegierten vorzuschlagen.

### Die Wahl

Mit einem sehr überzeugenden Wahlergebnis wurde der Kandidatenvorschlag André Vöcking von den Delegierten



Die FSTD-Delegierten. Photo: Achim Krüger

angenommen und er ist somit der neue Vorsitzende des Fachbereiches FSTD.

Aber nicht nur das Amt des Vorsitzenden stand zur Neubzw. Wiederwahl auf der Tagesordnung. Mit Linda Tänni (Resort Berufliches und Soziales), Hagen Schlütter (interne Organisation) und Uwe Schindler (Berufliches) wurden bisherige Vorstandsmitglieder in ihren Ämtern bestätigt.

Neu in der Riege der Vorstandsmitglieder ist Thomas Schuster (Internationales und Berufspolitik). Er war bisher Referent an der Seite von Thorsten Wehe und wird nun den Fachbereich auf internationaler Ebene vertreten.

Aufgrund des Redaktionsschluss für die Ausgabe 02 „der flugleiter“ möchten wir auf die nächste Ausgabe verweisen, in der wir einen ausführlicheren Bericht über die Fachbereichskonferenz planen und auch die Vorstandsmitglieder vorstellen werden.



Der neue FSTD-Vorsitzende André Vöcking.

## 15. Deutsches Flight Safety Forum



Thorsten Raue

Am 8. und 9. März, kurz nach meiner Wahl in den FSBD-Vorstand, fand in Hamburg das jährliche Flight Safety Forum statt. Dankenswerterweise hat Airbus seine Räumlichkeiten und seinen Service zur Verfügung gestellt, was für eine reibungslose Organisation, sehr gute Verpflegung, einen passenden

Veranstaltungsort und allgemein einen passenden Rahmen gesorgt hat.

Das DFSF wurde vor 15 Jahren von der Vereinigung Cockpit, der BFU, der DFS und der Abteilung Flugsicherheit der Luftwaffe gegründet und hat sich seitdem zu einem wichtigen Treffen aller in Flugsicherheit involvierten Personen entwickelt. Die Teilnehmerzahl ist inzwischen auf ca. 120 Personen angewachsen und zieht Teilnehmer auch aus den deutschsprachigen Nachbarländern an.

Die Anreise erfolgte per Schiff über die Elbe auf das Airbus-Gelände in Finkenwerder und nach der zügigen Sicherheitskontrolle traf ich mich mit Alexander Schwassmann und Jörg Biermann. Beide haben mir geholfen, die ersten Kontakte zu knüpfen und mit für meine Arbeit relevanten Personen ins Gespräch zu kommen.

Der erste Tag war hauptsächlich mit Nachbetrachtungen des vergangenen Jahres gefüllt. Hier referierten verschie-

dene Verantwortliche zuerst allgemein und dann – und das ist das Besondere am DFSF – im Detail über relevante Ereignisse. Dies ist nur möglich, weil es sich hierbei um eine „closed door“-Veranstaltung handelt. Was hier gesagt wird, bleibt vertraulich, weshalb ich leider nicht auf Einzelheiten eingehen kann.

Abends wurden wir auf eine Führung durch das Airbus-Werk eingeladen, was viele Teilnehmer dankend annahmen. Die Größe und die Komplexität dieses Flugzeugwerkes, das ja nur einen Teil in der Produktionskette von Airbus darstellt, war beeindruckend und passte gut zu dem Grundthema des DFSF: „Herausforderung Komplexität“.

Der zweite Tag war dann eher von Vorträgen über Studien, Peer Support/CISM oder Decision Making geprägt. Die vorgestellten Arten der Entscheidungsfindung reichten von Münzwurf über Erfahrung bis Bauchgefühl. Für rege Diskussionen sorgte danach eine Studie über den Einfluss von Beleuchtung im Cockpit auf die Aufmerksamkeit der Piloten.

Ausgehend von den Ergebnissen dieser und anderer Studien muss man die DFS loben, die nun schon in mehreren Kontrollzentralen die Beleuchtungsstärke auf mindestens 300 Lux angehoben hat, was, wie die Studie zeigt, den Melatoninspiegel niedrig halten und somit die Effekte von Müdigkeit abmildern kann.

Abschließend möchte ich mich für die Einladung und die Gastfreundschaft herzlich bedanken.



Das Werksgelände von Airbus war Austragungsort des Safety Forums. **Quelle: Wikimedia**



Das Verwaltungsgebäude von Airbus in Finkenwerder. **Photo: Thorsten Raue**



Start eines Beluga in Finkenwerder. **Quelle: Wikimedia**



**Wizzair A320:** Obwohl Budapest seine Bewerbung für die Olympischen Spiele 2024 am 22. Februar 2017 zurückgezogen hat, flog dieser A320 der Wizz Air am 02.03.2017 noch in dieser speziellen Bemalung nach Lanzarote. **Photo: Frank Schuchardt**



**Atlantic Airways A319:** Die kleine Atlantic Airways von den ebenso kleinen Färöer Inseln betreibt neben einem A320 noch zwei A319 auch im Charterverkehr. Die OY-RCG machte sich am 14. Januar aus Las Palmas wieder auf den Heimweg ins kalte Nordeuropa. **Photo: Gerrit Griem**



**Evelop A320:** Evelop Airlines aus Spanien hat nur einen A320 für Kurz- und Mittelstrecken sowie einen A330 für entfernte Destinationen. Dieser A320 bringt spanische Urlauber nach Las Palmas. **Photo: Gerrit Griem**



**Germania B737:** Natürlich versuchen auch deutsche Urlauber dem kalten Winter zu entfliehen und reisen auf die Kanaren. Für die Passagiere dieses Fluges ging es aber am 15. Januar wieder nach Hause. **Photo: Gerrit Griem**



**CASA CN-235:** Die CASA CN-235 der spanischen Küstenwache wird eingesetzt, um Wasserverschmutzungen und vermehrt Flüchtlingsboote vom afrikanischen Festland aufzuspüren. Neben diesem spanischen Flugzeugtyp setzt die Küstenwache noch diverse Helikopter ein. **Photo: Gerrit Griem**



**NATO B707-AWACS:** In Geilenkirchen ist diese AWACS Boeing E-3A/Boeing 707-300 stationiert und war am 13. Januar 2017 in Las Palmas zu Gast. Diese B707 von 1984 ist eine der letzten gebauten Maschinen dieses Flugzeugtyps. **Photo: Gerrit Griem**

**EGHD** Expert Group on the  
Human Dimension of the  
Single European Sky

# ANNUAL REPORT //2016





# INTRODUCTION

The Expert Group on the Human Dimension of the Single European Sky (SES), the EGHD, was established by the European Commission to advise them on the implementation and development of SES from a human elements perspective, the fifth pillar according to the Madrid Declaration. 2016 has been a year of reinvigoration for this group, having ended its hiatus by meeting in May – the first since a lock-in a year before – participation has since been high for both meetings and teleconferences.

The group finally achieved a new identity in an improved name which provides a fresh beginning for the group with consensus to maintain the new-found energy and interest.

Work Programme discussion continued throughout 2016 to establish a firm list of work topics within SES to have the greatest human impact. Members have commonly defined a new way of working and have already begun work on the topic considered highest priority, marking a step in the right direction towards a productive and influential group. The EGHD is now assisted by EGHD Support: appointed by the Commission to provide human factors, technical and secretariat support.

Emphasis in the coming months will be to maintain the group's momentum and enthusiasm to make full use of the expertise of the group members and produce useful advice for the Commission and the SES community.

---



# Momentum Transparency Enthusiasm

---



## CHAIRS' MESSAGE

2016 has been a breakthrough year for the EGHD. Optimism around what this Expert Group may achieve in advising the Commission is well-founded in the enthusiasm of its members and the positive spirit in which work has been embraced.

The Remote Towers topic is the first the EGHD has taken on and it is pleasing to see the level of knowledge across membership and the responsibility shown in providing input to the topic both in terms of presenting additional context and in reviewing documents.

Coordination with the Commission has been productive and the Rules of Procedure for the group have been redrafted with transparency. Moving forwards, improved mutual understanding between the Commission and the EGHD should be further developed.

An agreed timeline for meetings next year shows positive impetus to continue work in the EGHD. Extensive discussions on the scope of future work topics this year ensures the scope of future work is well defined and that the dialogue will be constructive.

Restoring the EGHD was an ambitious goal – which has been achieved – and there is now a solid foundation for future work and an optimistic outlook for the group.

The Chairs are grateful for the work of EGHD Support.

**PAUL  
NEERING**



**JEAN-DENIS  
LARRERE**



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'PN'.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JDL'.



# THE EGHD IN 2016

## NEW EXPERT GROUP

Whilst the group experienced a major pause in activity, a draft Rules of Procedure had been reviewed. A major restructuring of the group was necessitated and clarified when the group met early in 2016. The Commission will no longer act as Chair, rather two Chairs will be elected by consensus on a two-year cycle.

A reduction in membership to two members per association was also agreed and that all professional staff organisations should become members. Relevant subject experts may also be part of a delegation.

Further, a revision of the Commission Decision establishing this expert group is required to better reflect its constitution, its purpose and to be more inclusive of members (to be approved in 2017).

Keen to emulate change in the draft Rules of Procedure, clarify scope of work and re-establish function, the group adopted a new name to be included in the Commission Decision: The Expert Group on the Human Dimension of SES, the EGHD.

Importantly, the new name also aims to define where the work of this group does not lay, wanting to avoid social dialogue areas.





**C**

**H**

**A**

**I**

**R**

**S**

---

Consistent with the revised draft Rules of Procedure, the EGHD elected Paul Neering and Jean-Denis Larrere as Chairs. The Chairs are unbiased facilitators for a balanced and constructive dialogue to achieve EGHD objectives.

The Chairs will be the principle drivers of development of EGHD priorities to provide expert human dimension advice and recommendations to the Commission.

## WORK PROGRAMME

Significant discussions over the year have developed a prioritised list of work topics for the EGHD to examine and form a detailed Work Programme. It is clear the work of this group will be most effective in addressing comprehensive topics to provide meaningful advice to the Commission. It is imperative to keep activities within the scope of the SES human dimension and to avoid other work performed by social dialogue bodies and other advisory groups.

Extensive work, considering the most significant changes brought by SES with human impacts, identified the following topics for the EGHD to address in order of priority:

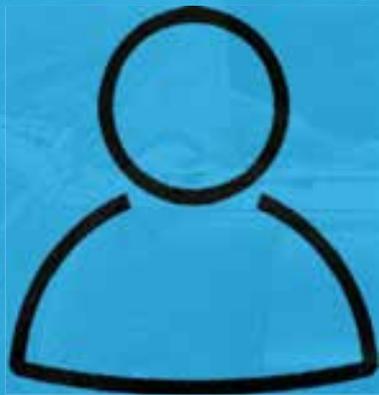
- Remote Towers
- Performance
- Introduction of Advanced Technology
- Complexity Management
- Transition Management

Discussions around each topic generated significant detail to guide the EGHD in explaining them from a human-centred perspective and to identify mitigation methods for potential concerns. Defining the scope of each topic aims to pre-develop analysis whilst understanding the added value the group offers to SES.

## PRIORITY TOPICS

**REMOTE  
TOWERS**

**PERFORMANCE**



**INTRODUCTION OF  
ADVANCED  
TECHNOLOGY**

**TRANSITION  
MANAGEMENT**

**COMPLEXITY  
MANAGEMENT**



# REMOTE TOWERS



Considered the highest priority, Remote Towers was the first work topic to be addressed by the new EGHD. Discussions began in the autumn and were consolidated into a Draft Position Paper on The Human Dimension in Remote Tower Operations.

The Paper will be elaborated on and issued in 2017. To produce a draft Position is a significant advance and represents the effort and eagerness of members to produce valuable outputs. It also represents an exemplar for future work topics to be productively and keenly worked on.

# THE YEAR AHEAD



Efforts to re-establish the EGHD have been successful and efforts by its members in collaboration with the Commission during 2016 sets good precedent for the future.

The group now has a strong timeline established to support its work. It is important the group can dedicate time, both during and between meetings, to tackle demanding topics. Producing strong position papers for each future work topic will take precedence but, it is important to note, providing prompt responses on high priority work items will better ensure the influence of any recommendations made to the Commission.

The next year will be busy for the EGHD and crucial in sustaining the group's progress. Focus is now on the publication of useful recommendations for the Commission. Working arrangements have been agreed with fixed meeting dates but should remain flexible to priorities of the members; timelines should not preclude innovative thinking.

Respect of the working arrangements, flexibility and innovative thinking will be the EGHD priorities for 2017.



## ANNEX A: EGHD IN 2016

2016 has been a breakthrough year for the EGHD. Optimism around what this Expert Group may achieve in advising the Commission is well-founded in the enthusiasm of its members and the positive spirit in which work has been taken on.

During 2016, the EGHD held the following meetings and teleconferences:

- EGSD/12 31 May 2016
- Teleconference 11 July 2016
- Teleconference 25 August 2016
- EGHD/13 13 September 2016
- Teleconference (Remote Towers) 8 November 2016
- Teleconference 28 November 2016



## ANNEX B: EGHM MEMBERS 2016

### LEADERSHIP

Paul Neering  
Jean-Denis Larrere

Chair  
Vice-Chair

### MEMBERS

The EGHM consists of 14 members. Each organisation is represented by two members:

Giancarlo Saviantoni	ATCEUC
Volker Dick	ATCEUC
Danilo Pisciotto	CANSO
Billy Josefsson	CANSO
Loïc Michel	ECA
Johan Glantz	ECA
Charles-André Quesnel	ETF
François Ballesterio	ETF
Oliver Wessollek	IFAIMA
Hans Michael Sobanek	IFAIMA
Tom Laursen	IFATCA
Anders Liebl	IFATCA
Costas Christoforou	IFATSEA
Vacant	IFATSEA



## No country left behind – AIS – IFAIMA



**Ahmed Allam**  
IFAIMA MID Regional Director  
ahmed.allam@ifaima.org

The No Country Left Behind (NCLB) is an ICAO initiative & campaign which highlights efforts to assist States in implementing ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs). Also to help ensure that SARPs execution are well harmonized worldwide, so that States get the significant economic benefits of safe and reliable air navigation.

IFAIMA also, will play major role in this trend, we need to support the people who want to learn and to be guided and headed for the changes and consequently, IFAIMA is doing its finest efforts and plans to carry out necessary actions in the transition from AIS to AIM.

### For instance:

1. **AIM Specialist** – This was the designation name selected and as signed to the AIM staff by IFAIMA and will be used globally;
2. **AIM Manuals** – Currently developing AIM Manual in help with other organizations and looking for developing other necessary documents;
3. **English Language Proficiency** – Officially request to rate the AIM Specialist staff to have defined professional level in English language;



4. **Global AIM Conference** – Every year gather experts from all over the world in one place/time to hear from them about the lessons learned and guidelines to reach AIM;



5. **Benefits for AIM Specialist members** – IFAIMA has signed agreements with some training and consultant institutions all over the world to conduct cheaper or free of charge training courses to the AIM Specialist members and their organizations;



6. **“Just Culture”** – Also IFAIMA signed agreements with related European organizations in the field of aviation



Promote safety, efficiency and regularity in international air navigation

to set the concept of reporting any error during daily work that might affect the safety of air navigation by using means of protection for the members away from any penalty or consequence;

- 7. Representation in the main air navigation assemblies –**  
Also we consider the active participation to the meetings tackles issues related to the improvements of AIM professions.

So, **let's all work together** for AIM when we listen to the term NCLB.



- ~ ICAO Assembly
- ~ Regional AIS/AIM meetings, seminars

## IFAIMA and the Expert Group on Human Dimensions in Single European Sky (EGHD)



**Oliver Wessollek**  
Oliver.Wessollek@gdf.de

*The EGHD Group is formed by decision of the European Commission as the fifth pillar according to the Madrid Declaration. The role of this Expert Group is to give expertise from Unions, Associations directly to Commission. Goal of these Expert Group is to set up Position Papers on topics in Single European Sky, which*

*will have any effect on the daily work in regard of human factors, but not on social dialogue issues. The European Commission will not chair these EGHD Meetings. In a two year cycle the chair of this group will be elected. In May 2016, Paul Neering (IFATCA) was elected as chair and Jean Denis Larrere (ATCEUC) as Vice-Chair.*

In May last year, the first meeting was set up in Brussels at the EC DG Move. The Expert Group is formed by representatives of IFATCA, IFATSEA, IFAIMA, ETF, ATCEUC, CANSO and ECA. Each Union/Association has two seats and two votes. IFAIMA will be represented by our Member Association GdF (German Trade Union Air Navigation Services) Oliver Wessollek and Michael Sobanek.

During the first Meeting a List of all possible topics for the expert group was delivered. The main topics will be the

work program for the next years. Due to the fact that all over Europe several Remote Tower Concepts are already in place and/or will be developed, RTC was the first action item on the list. Further more Automation in ATC, Data Security, SWIM, Secure Data exchange, Training and Recruiting in ATC, Change/Transition Management, Complexity Management and introduce of advanced technology will be discussed within the work program.

The Expert Group will meet up to 4 times per year in Brussels in person and between these Meetings will perform Skype-Web conferences.

In January we finished the work on RTC with a joint position paper and started the work on the effects of the regulation periods. In fact the Expert group is working on specific issues on human factors in regard of RP3. Therefore the Group was also invited by the European Commission to the Hearing on RP3 in December in Brussels. All stakeholders were invited to listen and to discuss. Tom Laurson (IFATCA) had the opportunity to speak at the audience and gave a joint statement of the EGHD. Different speakers with different views on SES, lead to some very interesting discussions. The most used wording during this hearing was “cost cutting”! Different views on reality was discussed.

E. G. the average ATM Cost per flight is only by 4%. But if you exclude the cost of fuel, the ATM cost will be the



second highest value after Terminal and Ground handling costs. Lots of questions about FAB s and NSA s future, which in fact were not really answered during this event. It was questioned how to measure performance in future. Airspace Users complaint that in RP1 targets were not reached and cost were not really reduced. in fact the Airspace Users asked what happened with their money? In fact it was explained that there is an extensive work to reach targets. It was mentioned that performance plans for 9 FAB s will raise to over 200 performance plans when gate to gate performance plans (including Airports) will be implemented. This will lead to extra efforts and extra costs. Airspace Users called for more competition in Terminal, Airport and Enroute. A good explanation came from one of the NSA, which stated that you have to tell ATCOs to give more direct routings to reach the flight efficiency target, on the other hand the target for predictability will be negatively impacted as well as delay and capacity targets, not to mention the problem of charging. They expressed that during preparation of RP1 and RP2 performance plans, there have been lots of bargaining about 0.004 Minutes of delay! In some statements the Network Manager should become more overall power.

It might be helpful to have a more global look on the different targets instead talking about 40 to 60 seconds of a flight.

After these Event we were asked to give a statement on RP3 to the Commission. EGHD is preparing a joint statement of all Unions and Associations, which will be delivered to ISG and European Commission End of February.

Since the Expert Group is recognized by the Commission, the Group was invited to a workshop on Minimum Service during Industrial actions. The Unions disagreed to work on this issue. Despite the fact that all Associations are in general the same opinion than the Unions, the associations took the chance to listen to the Commissions arguments. In fact there have been no new facts and some really false attempts to undergo the right to strike which is expressed in the European Charta on human rights as well as in the UN Charta on human rights, which is ratified by all European countries. A second attempt for a meeting was cancelled by the commission, due to the fact that nearly all associations and unions were not willing to discuss this issue anymore.

Extensive work on the work program in 2017 and lots of discussions are foreseen.

If you have any questions or comments in regard of the work program and position papers of the Expert Group, you are warmly invited to contact the Executive Board of IFAIMA or directly to Oliver Wessollek (Oliver.Wessollek@gdf.de).



IFAIMA Headquarter  
Rua Norte Júnior, 231 – 9º H,  
1950-206 Lisbon, Portugal  
Phone: + 351 218 373 520  
Email: eb@ifaima.org

*The articles in this newsletter are the sole responsibility of their authors.*

## Global aim conference Kampala 2017

The Global AIM is thoroughly being prepared with ICAO, Euro-control and Uganda CAA to provide the participants with a set of activities that will for sure bring you tools to fulfill your desire to complete the transition to AIM in a proper and efficient manner.

Presentations provided by the main Global experts, exhibitions by the industry, workshops on crucial themes, social events and activities which enable the share of ideas with your AIM colleagues from the most diverse countries of the World, back to back meetings like Regulators and CANSO. Participate and enrich this event with your valid and important contributions.

Register and meet all of us there in Kampala 2017.  
*We look forward to seeing you.*



*Registrations are OPEN*



© alarico/Shutterstock.com



© 360b/Shutterstock.com



© Sherrod Photography/Shutterstock.com

# EMPAX CDO-Verfahren. Was es ist und wie es geht.



von Frank Willmeroth

Wie der geneigte Leser den beiden weiteren Artikeln zum Thema EMPAX STAR in dieser Ausgabe des „der flugleiter“ entnehmen kann, ist das derzeit in Betrieb befindliche HTO-Verfahren unter den beteiligten Fluglotsen eher umstritten. Da es aber notwendig erscheint, einige

Erklärungen vorzuschicken, habe ich versucht, das Verfahren in diesem Artikel zu erklären. Da ich selbst als

FDB höchstens mit den flugplanerischen Aspekten der EMPAX-STAR in Berührung komme, stammen die folgenden Informationen aus Veröffentlichungen der DFS zum Thema und aus Gesprächen mit Kollegen.

### Was es ist ...

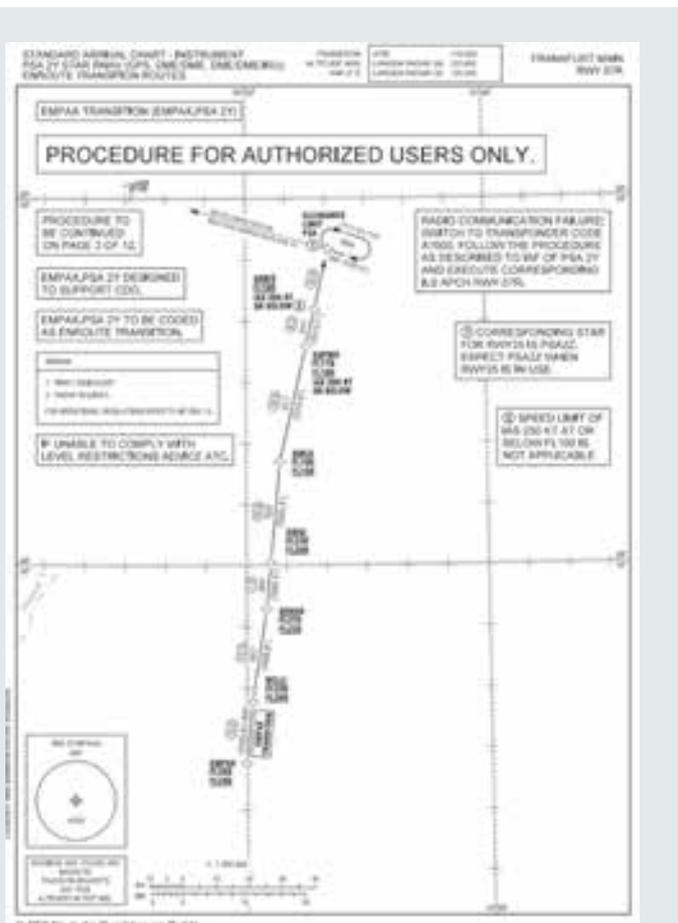
Bei den neuen EMPAX Standard Arrival Routes (STAR) handelt es sich um sog. High Transition Operations (HTO), die einen kontinuierlichen Sinkflug, zum Teil sogar aus der Reiseflughöhe, ermöglichen sollen. Die Continuous Descent Operations (CDO)-Trajektorie beginnt dabei bereits im oberen Luftraum.

Die erste dieser neuen Anflugrouten – die STAR EMPAX – ging am 13. Oktober 2016 in Betrieb. Sie beginnt im Bereich des Centers Karlsruhe (Rhine-Control) für Anflüge nach Frankfurt von Süden kommend, ausgehend von dem Streckenpunkt EMPAX. Damit besteht erstmals die Möglichkeit, eine STAR (Standard Arrival Route) bereits im oberen Luftraum freizugeben. Auf der EMPAX STAR sind Höhenfenster an bestimmten Wegpunkten definiert, die den Luftfahrzeugen einen kontinuierlichen Sinkflug ermöglichen. Damit soll den Airlines und dem Lotsen ein Sinkflugprofil angeboten werden, das zu einer Verringerung von Horizontalfluganteilen, Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoß und der Kommunikation zwischen Lotsen und Luftfahrzeugführer führt und gleichzeitig die Planbarkeit für Luftfahrzeugführer und Lotsen erhöhen soll.

Die zweite HTO-Anflugroute ist die ASPAT/PETIX, die seit 8. Dezember 2016 in Betrieb ist. Dabei erfolgt analog dem Vorgehen bei EMPAX eine Anbindung der EBG West des Centers München mittels einer STAR bis zum Wegpunkt Spessart (PSA).

Beide Anflugrouten sind das Ergebnis der Arbeitsgruppe Optimiertes Fliegen, an der neben der DFS die Lufthansa, Condor, Air Berlin, Tuifly und Germania beteiligt sind.

Der nachfolgende Text erklärt das Verfahren exemplarisch anhand der EMPAX-STAR.



Das veröffentlichte Empax CDO-Verfahren. Quelle: AIP Germany

### Content of the Conditional Clearance

#### Before reaching EMPAX:

#### EMPAX Transition (landing direction EDDF RWY 07R or 25L):

Waypoint Identifier	Coordinates	MAG Track	FL Restrictions	Speed Limit (kts IAS)
EMPAX	N 48 27 43.05 E 008 59 53.34	-	FL360 - FL290	-
NELLI	N 48 37 39.55 E 009 01 24.54	004°	FL320 - FL260	-
KOVAN	N 48 52 56.59 E 009 05 03.45	007°	FL278 - FL220	-
XIBGI	N 49 00 30.21 E 009 05 08.09	004°	FL240 - FL200	-
XINLA	N 49 17 01.13 E 009 08 29.79	004°	FL190 - FL160	-
XOFMO	N 49 36 00.42 E 009 15 14.54	011°	FL110 - FL100	280 or below
ADNIS	N 49 42 00.33 E 009 17 23.55	011°	FL100	280 or below
PSA	N 49 51 44.07 E 009 20 53.97	011°	-	-

Quelle: AIP Germany

#### ... und wie es geht.

Die EMPAX STAR besteht aus zwei Teilen

- einer EMPAX Enroute Transition bis PSA
- einem PSA2Y/2Z Anflug (2Y für Piste07, 2Z für Piste25)



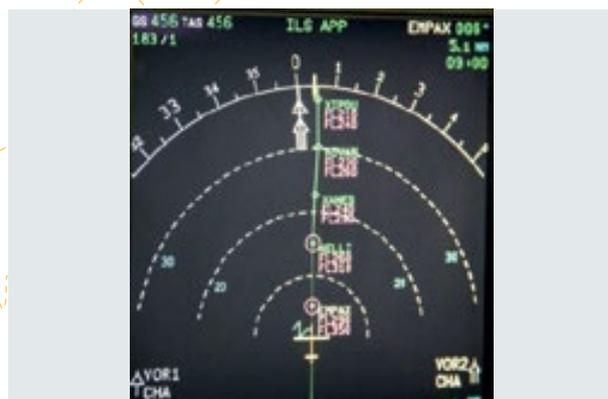
Die Freigabe für den Anflug über die EMPAX-Anflugroute erfolgt bereits durch Rhine-Control, wobei die Freigabe wie folgt lautet: „Descend via EMPAX-Transition Flightlevel... (240).“ Flugfläche 240 ist die niedrigste Höhe, die Rhine-Control zuweisen kann.

Der zuständige Lotse kann jedoch auch andere Flughöhen innerhalb seines Zuständigkeitsbereiches zuweisen und das Luftfahrzeug zu einem späteren Zeitpunkt zum weiteren Sinkflug freigeben, muss dabei aber beachten,

dass er immer sicherstellt, dass der Pilot weiter der EMPAX-Star folgt („Continue descent via EMPAX-Transition, Flightlevel...“)

Der Pilot bleibt dabei zuständig dafür, dass

- er sich während des Sinkfluges im Rahmen der in der Tabelle (siehe Grafik) veröffentlichten Flughöhen über den jeweiligen Wegpunkten bewegt.
- er sicherstellt, dass sich sein Luftfahrzeug nicht über der maximalen für den letzten überflogenen Wegpunkt festgelegten Flughöhe bewegt.
- er sicherstellt, dass sich sein Luftfahrzeug nicht unter der niedrigsten für den nächsten zu überfliegenden Wegpunkt festgelegten Flughöhe befindet.



Der Fluglotse bleibt zuständig für die Staffelung zu anderen Luftfahrzeugen in seinem Zuständigkeitsbereich. Er darf jedoch nicht zum Verfahren selbst staffeln.

Ist das Flugzeug frei von weiterem Verkehr und wird vom Lotsen bei Rhine-Control nicht mehr benötigt, wird es an den nächsten Sektor im Center Langen übergeben.

Auch hier gilt wieder, dass der Pilot bei weiteren Sinkflugfreigaben darauf hinzuweisen ist, dass er weiterhin dem EMPAX-Verfahren zu folgen hat. Möchte der Lotse in Langen also, dass der Pilot das vollständige Verfahren fliegt, lautet die Freigabe z.B. „Descent via EMPAX1W Flightlevel...“ Grundsätzlich kann jede Flugfläche freigegeben werden.

Es sind jedoch feste Übergabehöhen vereinbart, in den das Luftfahrzeug an den nächsten Sektor übergeben wird. Z.B. von Rhine-Control an Langen in FL240, von Langen, Sektor LBU an den Sektor KNG in FL150 und vom Sektor KNG an die Anflugkontrolle Frankfurt in FL100.

Soll das Luftfahrzeug das Verfahren bis zum Ende durchfliegen, dann sollte:

- die freigegebene Höhe innerhalb des Höhenfensters liegen und
- die nächste Höhenfreigabe oder die Übergabe zum nächsten Sektor so rechtzeitig erfolgen, dass der Pilot auch tatsächlich die Möglichkeit hat, dem vertikalen Profil zu folgen und somit den vollständigen CDO zu fliegen.

Will der Lotse, dass das Luftfahrzeug zwar dem lateralen Profil der EMPAX-STAR, aber nicht dem Höhenprofil folgt (z.B. aus Staffelungsgründen), muss er es zwar wie gehabt über das Verfahren freigeben, den Piloten aber explizit darauf hinweisen, dass die veröffentlichten Höhen nicht einzuhalten sind. Z.B. mit der Sprechgruppe „Descend via EMPAX1W FL190, cancel restrictions“. Die Freigabe kann zusätzlich noch mit Einschränkungen,

was die Sinkflugrate betrifft, gewürzt werden. Derartige Einschränkungen sind bei Freigaben über das komplette Verfahren (also horizontal und lateral) nicht möglich.

Beide Beteiligten, Pilot und Lotse, können das Verfahren jederzeit abbrechen. Bricht der Lotse das Verfahren ab, ist der Pilot darauf hinzuweisen, dass er den Constraints nicht mehr folgen muss, auch wenn die Höhenbeschränkungen eigentlich nur für das Verfahren gelten und ein Abbruch desselben die Beschränkungen gleichzeitig aufhebt.

Sollte das Luftfahrzeug später wieder zurück auf das Verfahren geführt werden, ist der Pilot natürlich darauf hinzuweisen, dass er nunmehr wieder den Beschränkungen des Verfahrens zu folgen hat. Die Sprechgruppe lautet dann z.B. wie folgt: „Proceed direct to XINLA, descent via EMPAX1W FL160.“ Dies wird in der Praxis aber wohl kaum vorkommen, da hier eher eine Freigabe direkt nach PSA oder einem anderen Punkt auf der Anflugroute folgen wird.

Möglich ist auch ein sog. „Offset“-fliegen. D.h. der Pilot folgt dem Verfahren, fliegt aber nach rechts oder links versetzt zur eigentlichen Route. Die Sprechgruppe lautet dann in etwa: „(Rufzeichen) proceed 5 nautical miles offset to the right/left of EMPAX1W and descent via EMPAX1W FL150“. Wichtig ist, die Offset-Freigabe irgendwann wieder aufzuheben und das Flugzeug z.B. direkt nach PSA freizugeben, da der Pilot ansonsten auch der weiteren Anflugroute (also auch nach PSA und somit im Zuständigkeitsbereich der Anflugkontrolle) versetzt folgen wird.

Wenn das Luftfahrzeug den Zuständigkeitsbereich des Center Langen verlässt und an die Anflugkontrolle Frankfurt übergeben wird, erfolgt dies normalerweise in der Standardhöhe FL100. Diese Höhe muss spätestens am Punkt ADNIS erreicht sein.





## Das EMPAX-Desaster



von Lutz Pritschow

**Wie bei so vielen Verfahren in der Vergangenheit war die ursprüngliche Idee hinter den EMPAX-Anflugstrecken wahrscheinlich gar nicht so abwegig: Man überlegte sich, ob es nicht einen Weg geben könnte, die Anflüge nach Frankfurt möglichst lange oben in Reise Flughöhe zu lassen,**

**und diesen Flügen dann mit einer selbst gewählten „rate of descent“ einen kontinuierlichen Sinkflug bis zur Landung ermöglichen zu können.**

Das Ganze dann noch mit so wenig Sprechfunk wie möglich. Das spart Nerven, Kerosin, Funksprüche und Zeit: der Traum eines jeden Piloten und Airline Manager. Nur, wie so oft in der Vergangenheit auch, sieht die Realität aber etwas anders aus und dann wird aus einer einfachen Idee ein komplexes Konstrukt, das am Ende nur noch wenig mit dem zu tun hat, was ursprünglich geplant war. So eine Geschichte ist die EMPAX STAR.

Die EMPAX STAR soll es den Piloten eigentlich erlauben, so lange wie möglich die Reise Flughöhe zu halten und dann mit einer kontinuierliche Sinkrate Höhe abzubauen. Dafür wurde die EMPAX STAR als eine Art „Schlauch“ konzipiert. Der Schlauch hat einen vertikalen Durchmesser von 4000 – 8000 Fuß. Es gibt allerdings verschiedene „vertical constraints“, sprich Höhenbeschränkungen, die eingehalten werden müssen (wer jemals einen Anflug mit einem Flugsimulator am Computer geflogen ist und einfach durch die gelben Vierecke bis zur Landung flog, weiß wovon die Rede ist).

Das Verfahren soll auch einen „continuous descent“ erlauben, was auch funktioniert, aber nicht so wie man sich das vorgestellt hat. Wer sehr hoch bei EMPAX einfliegt, muss – gezwungenermaßen – etwas später im Verfahren eine sehr hohe Sinkrate ansetzen. 4000-5000 Fuß/min. sind hier keine Seltenheit. Wenn ich mir überlege, welche Diskussion ich am Funk führen würde, wenn ich solche Sinkraten außerhalb eines solchen Verfahrens anweisen würde... Aber wenn das Verfahren es so vorgibt, scheint das kein Problem für Piloten darzustellen und die Raten werden klaglos geflogen.

Es gibt natürlich auch die Möglichkeit, mit kleineren Raten zu sinken, dann muss man allerdings schon früh runter, was wiederum nicht dem Sinn der Sache (lange in Reise-flughöhe bleiben) entspricht.

In meinen 25 Jahre als Centerlotse in Langen habe ich schon viele Ideen gehört, vieles wurde umgesetzt, einiges eingeführt und wieder verworfen und manches gar nicht erst umgesetzt. Aber noch nie habe ich ein Verfahren gesehen, das von allen Beteiligten so konsequent abgelehnt wurde. Piloten sowie Lotsen fanden (und finden) das Verfahren (mal nett ausgedrückt) suboptimal. Piloten wollen es (insbesondere bei Betriebsrichtung 07) nicht fliegen und die Lotsen wollen es nicht anwenden.

Das führte dazu, dass seitens der Niederlassung Mitte der DFS Betriebsanordnungen (BAO) veröffentlicht wurden, in denen den Fluglotsen in den betroffenen EBGen (Berechtigungsgruppen) quasi „befohlen“ wurde, die Flieger über die EMPAX STAR anfliegen zu lassen, auch wenn dies operativ keinen Sinn machte (z.B. wenn durch ein „direkt“ der Flugweg deutlich verkürzt werden könnte).

Das erste Problem fing schon bei den Sprechgruppen an. Gleichzeitig mit der Einführung der EMPAX CDO (Continuous Descent Operations) wurden auch noch Sprechgruppen geändert, so dass nun für jeden Anflug auf der STAR eine Freigabe erteilt werden muss, die auch den Namen der freigegebenen STAR enthält. D.h. wo vorher ein „descent FL 150“ (als Beispiel) genügte, um einen Sinkflug frei zu geben, muss nun „descent via the EMPAX 1 W/E FL150“ angewiesen werden. Mehr Sprechfunk, mehr Zeitaufwand und aufpassen, dass der Pilot auch richtig zurück liest. Eines der Ziele, die mit der Einführung der EMPAX-STAR erreicht werden sollte (weniger Sprechfunkverkehr), wurde damit schon mal weit verfehlt.

Für die neuen Sprechgruppen können die Verfahrensplaner der EMPAX STAR natürlich nichts, aber es stellt einen Grund mehr dar zu überlegen, ob hier etwas gewonnen wurde.

Auch das nächste Problem ließ nicht lange auf sich warten.

Seit Dezember 2016 war aufgrund der Wetterlage in Frankfurt sehr oft die Betriebsrichtung 07 in Betrieb (böse Zun-

gen behaupten, dass dies auch an der unbeliebten Südumfliegung – die es bei 07 nicht gibt – gelegen haben könnte). Das erlaubte uns, die Anflüge vom Süden Richtung Frankfurt abzukürzen, sprich direkt zu einem „Waypoint“ auf der 07-Transition zu führen (falls die Verkehrslage bei Approach es zuließ), statt die Anflüge die vollständige Transition abfliegen zu lassen. Dieses war dann auch oft (da auch bei der fliegenden Kundschaft beliebt) der Fall. Nur: Damit folgten natürlich nur noch wenige Anflüge der kompletten EMPAX-STAR.

Die oben erwähnte BAO ließ dann natürlich nicht lange auf sich warten, was dazu führte, dass wir die Anflüge über EMPAX zu führen hatten, auch wenn sich die wirtschaftlichen Aspekte weder den Piloten noch den beteiligten Fluglotsen erschlossen. Die offizielle Aussage hierzu war, dass ein Befliegen der kompletten STAR aufgrund der notwendigen Auswertungen wichtig sei und außerdem von der Kundschaft (oder besser gesagt dem größten Kunden) gewünscht würde.

Scheinbar haben die Crews einer großen deutschen Fluggesellschaft diese Info ihrer Firma aber nicht erhalten (oder ignoriert), denn sie meldeten sich oft mit einem „Radar this is (callsign)... I'm making a command decision, we don't want to fly the EMPAX Arrival“.

Die folgenden Flieger (gleiche Gesellschaft) hatten ähnliche Sprüche parat. Nun ist es ja so, dass der Pilot das letzte Wort als PIC (pilot in command) hat, also: ab zum „Waypoint“!

Diese Abweichungen blieben natürlich nicht unbemerkt, was kurz darauf dazu führte, dass die betroffenen EBGen eine erneute Aufforderung der NL-Mitte erhielten, doch die Anflüge von Süden grundsätzlich über die EMPAX-STAR freizugeben und von „operational directs“ abzusehen.

Das Spiel ging dann ein paar Wochen so hin und her. Da wir ja als Lotsen grundsätzlich wissbegierig sind, haben wir uns an einige Piloten der bereits erwähnten Airline gewandt und darum gebeten, einmal auszurechnen, wie hoch die Sponsorsparnis ist, wenn sie anstatt über EMPAX, direkt zum „Waypoint“ (bei Betriebsrichtung 07 in Frankfurt) fliegen. Die Ergebnisse lagen bei ca. 350 kg für eine E170 über 500 kg (A321) bis zu einer Tonne bei Großraumflugzeugen. Sponsorsparnis wohlgermerkt!

Da die DFS gleichzeitig im Intranet ihre Aktion „Jeder Liter zählt“ propagierte, haben wir uns natürlich etwas gewundert, wie das EMPAX-Verfahren (bei dem – zumindest bei Betriebsrichtung 07 – anscheinend zusätzlicher Spritverbrauch keine Rolle spielt) in dieses Konzept passt.

Die Umfrage zum erhöhten Spritverbrauch bei 07 hatte sich aber dem Anschein nach rumgesprochen und so wurde kurz darauf eine weitere BAO veröffentlicht, die die Abkürzung der Anflüge bei Betriebsrichtung 07 nun erlaubte.

Das nächste Problem stellt sich, wenn mehrere Anflüge gleichzeitig über die EMPAX STAR anfliegen (kommt komischerweise öfters vor als man denkt). Da sich die Kunden ja ihr „eigenes Sinkprofil“ ausdenken, wird eine Höhenstaffelung zu den Anflügen untereinander und ggf. noch zu kreuzendem Verkehr erschwert, was dazu führt, dass schon weit vorher im oberen Luftraum (bei „Rhin radar“ und ggf. schon in der Schweiz) vorgestaffelt (anpassen der Geschwindigkeit – „speed control“) werden muss und zwar nur lateral (Höhenstaffelung fällt ja aufgrund der „selbstgebastelten“ Sinkprofile weg).

Um unnötige Verzögerungen für den anfliegenden Verkehr bei hohem Verkehrsaufkommen über EMPAX zu vermeiden, bleibt daher am Ende nur noch die Möglichkeit das Verfahren abubrechen und zu den üblichen Verfahren (mit vertikaler und lateraler Staffelung) zurückzukehren.

Darüber hinaus besteht noch die Möglichkeit, dass Flieger die EMPAX STAR „Offset“, also links oder rechts versetzt davon, fliegen können und somit theoretisch zwei Anflüge neben oder kurz hintereinander das Verfahren abfliegen. Dies setzt jedoch voraus, dass jeder Pilot auch genau den Anweisungen folgt, mit dem Verfahren vertraut ist und sich an die Vorgaben hält (leider zeigt die Praxis, dass dieses nicht immer der Fall ist). Doch auch hier ist es am Ende so, dass die Flieger wieder auseinander gezogen werden müssen, da sie ja nicht gleichzeitig und in der gleichen Höhe die „Transition“ abfliegen können. Falls sich dann auch noch jemand nicht an die gegebenen „constraints“ hält, ist eine Staffelungsunterschreitung vorprogrammiert.

Als kleines Schmankehl sei noch die Tatsache erwähnt, dass nicht zur EMPAX STAR gestaffelt werden darf, was nichts anderes heißt, als dass wir immer davon ausgehen müssen, dass ein Flieger die angewiesenen Höhen-

beschränkungen nicht einhält (sonst könnte man ja auch zum Verfahren staffeln). Das wiederum führt dazu, dass abfliegender oder kreuzender Verkehr weggedreht werden muss, wenn sie den EMPAX Anflügen in die Quere kommen. Aber auch da hilft die BAO den Lotsen weiter: EMPAX Anflüge haben Vorrang, wir sollen also andere Flieger lieber wegrehen, bevor wir einen EMPAX Anflug abbrechen. Natürlich soll der andere Verkehr „nur“ in einem „zumutbaren Maße“ umgeleitet werden. Was „zumutbar“ ist, liegt im Ermessen des Lotsen. Das Prinzip der Gleichbehandlung findet bei der EMPAX STAR also teilweise keine Anwendung.

Das dann auch noch die Fluggesellschaft(en), die ja angeblich das Verfahren verlangt haben, ihre Flugpläne so gestalten, dass sie eben nicht in den „Genuss“ der EMPAX-Arrival kommen, zeigt, dass auch hier Ablagen zwischen dem bestehen, was am grünen Tisch geplant, beschlossen und als innovative Maßnahme verkauft wird, und dem, was operativ sinnvoll ist (mehr dazu im Teil 2 dieses Artikels).

Fest steht: Hier gibt es noch viel Verbesserungsbedarf.

Außerdem kann man sich dem Eindruck nicht entziehen, dass hier wieder mal ein Verfahren von Planern und Betriebswirten ausgedacht und eingeführt wurde, dass am operativen Geschehen vorbei geht. Aber Gerüchten zufolge geht es hier gar nicht um Effizienz, sondern nur darum auszuloten, ob es seitens des Cockpits möglich ist, bestimmte Anflugverfahren ohne Beteiligung eines Fluglotsen abzufliegen. Free-flight lässt grüßen!

Wohin das letztlich führen soll, kann sich jeder selbst denken.

### Die Sicht auf EMPAX-CDO von „Oben“

Als Lotse bei Rhein Radar kann ich mich den Ausführungen meines Kollegen aus Langen nur ergänzend anschließen. Dass zu einem Verfahren ein FAQ (Frequently Asked Questions) ausgelegt wird, ist schon absonderlich genug und spricht weder für gute Vorarbeit noch Einarbeitung der Lotsen.

Wenn aber die Antworten im FAQ schon mehrmals überarbeitet werden mussten, weil sich die ursprüngliche Antwort auf die berechtigten Fragen als falsch herausstellte, dann braucht man an der Qualität der Planung nicht mehr zu zweifeln, sondern man weiß, woran man ist.

Die Ungereimtheiten bei dem Verfahren wären durch echte Beteiligung von betroffenen Lotsen im Vorfeld aufgefallen und hätten vielleicht ausgeräumt werden können.

Aber nun ist das Kind in den Brunnen gefallen und viel guter Wille auf Seiten der Lotsen und Piloten verspielt worden.

### EMPAX und ASPAT

**In der Langener EBG04 wird nun schon seit einigen Wochen mit den neuen STARS EMPAX und ASPAT gearbeitet. Diese Anflugstrecken wurden trotz vieler Bedenken seitens des operativen Flugsicherungspersonals eingeführt. Aber wie arbeitet es sich nun tatsächlich damit?**

Ich persönlich habe noch kein umstritteneres Verfahren erlebt als diese beiden STARS. Auch kein Verfahren, an dem so viel nachgebessert werden musste und bei dem es notwendig war, die zugehörigen Sprechgruppen mehrmals anzupassen. Dennoch bestehen weiterhin Unsicherheiten und Ungewissheiten. Wieder einmal hat man das Gefühl, dass diejenigen, die direkt mit den neuen Verfahren arbeiten müssen, nicht wirklich angehört werden, seien es Lotsen oder Piloten.

Ich will hier nicht erklären, wie diese beiden STARS funktionieren, das ist sicherlich an anderer Stelle bereits geschehen, aber über die aufgetretenen Arbeitsweisen und Unsicherheiten möchte ich mich an dieser Stelle gerne auslassen.

Als Lotse weiß ich gerne wie die Dinge funktionieren. Leider sind bei den genannten Verfahren immer noch Dinge offen, die sicherheitsrelevant werden könnten.

Zum einen sind das die Levelbänder der STARS. Ein kleines Beispiel: Auf der EMPAX STAR soll sich das Flugzeug am Navigationspunkt XINLA zwischen den Flugflächen FL190 und FL160 befinden. Sehe ich das Luftfahrzeug nun im Sinkflug aus FL170, kann ich, wenn ich es genau nehme, ein darüber befindliches Flugzeug nicht nach FL180 oder sogar FL190 freigeben, da nicht festgelegt ist, dass es dem Piloten nicht erlaubt ist, jederzeit wieder innerhalb des angegebenen Flächenbandes zu steigen (z.B. um Wolken auszuweichen oder einfach weil es nicht verboten ist).

Man darf mich hier nicht falsch verstehen. Das ist keine Kritik an den Piloten, aber es zeigt eben ganz deutlich, dass diese STARS Verfahren sind, bei denen es offensicht-



© Angelo Giampiccolo/Shutterstock.com

lich ist, dass Handlungsbedarf besteht, da sie nachweislich nicht eindeutig beschrieben sind.

Das Chaos mit den Sprechgruppen möchte ich hier auch kurz ansprechen, da es ein Ausmaß angenommen hat, das schon als absurd zu bezeichnen ist.

Jeder Sinkflugfreigabe ein „via ASPAT1-Whiskey“ oder – nach einem weiteren „Phraseology-Patch“ – „via STAR“ anzuhängen, ist extrem umständlich, besonders wenn die Verkehrslast hoch ist. Von den gefühlten zwei Dutzend möglichen Eingaben, die ich ins System tippen kann, wenn ich den Flieger zwar über die STAR frei gebe, es aber notwendig ist, ihn von den *Level constraints* (die oberen und unteren Höhen, in denen sich das anfliegende Flugzeug bewegen darf) zu befreien oder von der STAR runter zu nehmen und ihn danach wieder zur Navigationsanlage „Spessart“ (PSA) frei zu geben oder, oder, oder...

Es kostet mehr Zeit, sich Gedanken über die Formulierung der entsprechenden Freigabe und die entsprechende Eingabe im PSS zu machen, als selbige auszusprechen, was eigentlich nicht Sinn solcher standardisierten Verfahren ist (die sind nämlich eigentlich standardisiert, damit man nicht jedem Piloten erklären muss, was er zu tun hat!).

Außerdem kommt noch hinzu, dass bei den Lotsen eine Ungewissheit besteht, ob die Piloten das Verfahren auch wie gedacht einhalten. Man fühlt sich da leider immer öfter unwohl. Auch die ständigen *Selected-Altitude-Alerts* (die Höheneingaben die der Pilot in sein Flugsystem eindreht via Autopilot, werden auf dem Radarschirm angezeigt. Wenn diese Höhenangabe nicht mit der Höhe übereinstimmt, die in unser PSS System vom Lotsen eingegeben wird, wird eine Warnung am Flugziel auf dem Radar angezeigt), die auftreten, wenn die Piloten nicht die freigegebene Flughöhe eingeben, sondern immer nur den nächsten niedrigeren Level constraint des Verfahrens, nerven.

Und zu allem Überfluss darf man nicht vergessen, dass zu den beiden STARs EMPAX und ASPAT eigentlich gar nicht gestaffelt werden darf! Da müssten sich jedem Lotsen eigentlich sofort die Nackenhaare stellen! So gesehen kann ich Anflüge nur über eine der beiden STARs freigeben, wenn tatsächlich kein anderer Verkehr im Weg ist.

Die ganze Situation ist mehr als unangenehm. Als Lotse habe ich das Gefühl, ich gebe die Kontrolle über die Staffelfung in meinem Sektor aus der Hand, sobald ich einen Anflug über eine dieser beiden STARs nach PSA freigabe.

Ich bin mehr als unzufrieden mit diesen Verfahren und froh über jeden Grund (kreuzender Verkehr, andere Anflüge, Sektorgrenzen), den ich finde, um eine solche Freigabe nicht erteilen zu müssen.

Wenn man bei seiner Arbeit als Lotse unnötige Zeit dafür aufwenden muss, sich darüber Gedanken zu machen, welche der möglichen Sprechgruppen zu nutzen ist oder welche Option ich als Freigabe in das PSS-System eingabe, dann stimmt etwas nicht!

Letztendlich bin ich für die Staffelfung in meinem Sektor verantwortlich, und da tut es vielleicht mal wieder gut, sich auf das gute alte „5 Meilen/1000 Fuß“ zu konzentrieren, statt unnötige Systemeingaben zu tätigen oder Verfahren anzuwenden, die aufwändiger sind und deren Sinnhaftigkeit – auch in Bezug auf die erwartete Spritzeinsparung – anzuzweifeln ist.

EMPAX und ASPAT? Nein, Danke!

### EMPAX / ASPAT... CDO und CCO aus Sicht von Performance und Targets

Schon seit ca. 2008 beschäftigt man sich mit der „flight efficiency“ während des Sink- und Steigfluges. Seit der ersten Regulierungsperiode wird die „flight efficiency enroute“ schon als Performance Target festgelegt und betrachtet.

Während der enroute Teil eines Fluges in Bezug auf Effizienz ab und bis zu einem Umkreis von ca. 40 NM vom Flughafen gemessen werden kann, fehlen diese Werte bisher für den An- und Abflug. Diese Lücke soll aber nun bald geschlossen werden. So ist es nicht verwunderlich, dass man mit „Point Merge“ Verfahren, CCO (Continuous Climb Operations) und CDO (Continuous Descent Operations) Verfahren bessere Effizienzwerte erzielen möchte und sie aus diesem Grund vorangetrieben werden.

Ein von EUROCONTROL verfasstes Dokument zur Berechnung dieser CCO und CDO Werte gleicht einer mathematischen Doktorarbeit. Die nun zu erfassenden Daten wurden in 2016 erst einmal beobachtet und sollen im Performance Review Report veröffentlicht werden.

### CDO Verfahren trifft auf Wirklichkeit

Nun haben wir mit den genannten Anflugrouten EMPAX und ASPAT zwei CDO Verfahren für Anflüge nach Frankfurt implementiert. Die Kunden müssten also hoch zufrieden



© Dmitry Yashkin/Shutterstock.com

sein und diese „effizienten“ Verfahren sehr gerne nutzen. Doch die Realität ist manchmal nicht ganz so einfach. Warum wird es operativ nicht so genutzt, wie man es erwartet hatte?

Dazu muss man wissen, dass die Flugplanungssysteme der Airlines doch anders rechnen als es ein Flugsicherungssystem macht. Die Flugplanungssysteme sind nicht nur zur korrekten Routenberechnung da, vielmehr geht es auch hier um Kosten. Es wird hauptsächlich die kostengünstigste Variante bevorzugt. Hierbei ist natürlich der Kerosinverbrauch ein maßgeblicher Bestandteil der Berechnung.

Eine konventionelle Anflugroute wird in den Flugplanungssystemen ohne Höhenconstraints in diesen Systemen abgebildet. So rechnet das System zum Beispiel bis kurz vor dem Flughafen eine Flughöhe, welche in der Realität so nicht geflogen wird. Beispielsweise werden Flüge bei UNOKO (Waypoint im Westen des Flughafens) noch in Flugfläche 240 berechnet, obwohl diese Flüge in der Realität dort schon in ca. Flugfläche 100 sein werden. Bei den CDO Anflugrouten sind allerdings Höhenconstraints veröffentlicht und müssen im Flugplanungssystem abgebildet werden. So rechnet das Flugplanungssystem mit diesen entsprechenden Höhen. Das hat natürlich zur Folge, dass der Kerosinverbrauch in der Berechnung wesentlich höher ist als bei einer konventionellen Anflugroute.

Hinzu kommt, dass bei der Verfahrensplanung aufgrund von entsprechenden Vorgaben die CDO Verfahren um bis zu 42NM (ca. 76 km) länger geplant und veröffentlicht werden müssen. Diese zusätzliche Wegstrecke müsste im Zweifelsfall abgeflogen werden und somit durch die Flugplanungssysteme berechnet werden, allerdings wird auch hier in der Realität diese Strecke so gut wie nie abgeflogen. Diese zusätzliche Wegstrecke kostet natürlich zusätzlich Kerosin und somit Geld.

Nun mag man sagen, wenn man diese Strecke ja meistens nicht abfliegt, kann man die Strecke ja doch einfach im Flugplanungssystem der Airlines einkürzen. Leider ist das aber so ohne weiteres nicht möglich und vor allem nicht erlaubt. Dies bedarf wiederum einer behördlichen Prüfung und Genehmigung. Mittlerweile konnte dies aber umgesetzt werden.

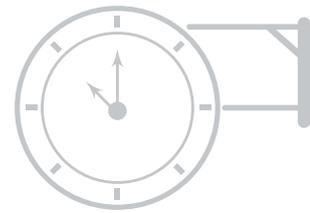
All dies führte nun dazu, dass die CDO Verfahren völlig unwirtschaftlich durch die Flugplanungssysteme der Air-

lines berechnet wurden und diese Systeme alternative, günstigere Routen suchen und auch finden. Also wurden zumindest in den ersten Wochen nach der Einführung die Flüge auf völlig anderen Routen und Sektoren geplant und diese Umwege auch abflogen. So sind einige Flüge aus Süden kommend über die Westsektoren geflogen, obwohl sie bis vor der Einführung noch über die konventionelle Anflugstrecke aus dem Süden anflogen. Wer sich ein wenig auskennt, erkennt sofort, dass diese Strecke ja wesentlich länger ist als eine EMPAX STAR. Allerdings führt die Berechnung ohne Höhenconstraint dazu, dass wie oben schon erwähnt, der Flug im Flugplanungssystem der Airline bei UNOKO (also kurz vor dem Flughafen) noch immer in FL240 kalkuliert werden und erst dann einen „descent“ berechnen.

Das führt dazu, dass diese Strecke zwar wesentlich länger ist, aber aufgrund der Höhe und einem viel späteren „descent“ wieder wirtschaftlicher ist, als eine EMPAX Route zu planen. Anfangs gab es aus diesem Grund auch ein völlig anderes Verkehrsbild in den jeweiligen Sektoren. Anflüge, die vorher über PSA (Spessart) flogen, wurden nun über KERAX (im GEDERN Sektor – nördlich vom Flughafen) oder eben über UNOKO (westlich vom Flughafen) geplant. Ein weiterer Effekt war die übermäßige Auslastung des Arrival Nord Sektors im Approach Bereich, während im Arrival Süd Sektor (da gehen grundsätzlich alle Flüge aus Richtung PSA durch) gähnende Leere zu erkennen war, da die Airlines eben Anflüge über PSA vermieden.

Selbst nachdem nun die CDO Anflugrouten verkürzt wurden, fliegen weiterhin ein paar wenige Flüge immer noch über die anderen Sektoren. Dabei geht es im Endeffekt nur um einen zweistelligen Dollarbertag (vor dem Komma), der dabei auf einer Strecke eingespart werden kann. Ja sogar bei einem Langstreckenflug. Dies liegt aber nun wirklich nicht mehr an den Verfahren, sondern an den Windverhältnissen auf der Strecke sowie anderen Kostenfaktoren.

Auch hier bleibt abzuwarten, wie sich solche Verfahren etablieren und in den Statistiken der Performance Reports abbilden werden. Man kann durchaus befürchten, dass hier Optimierungen angeboten werden, um Performance Targets der europäischen Kommission zu erfüllen, diese aber vom Nutzer nicht angenommen werden, da es doch noch andere Einflussfaktoren gibt, welche eben nicht durch die Flugsicherung beeinflusst werden können.



## Joe

Bei einem Gespräch mit einem Kollegen aus der Region Mitte musste Joe erfahren, dass es von Seiten der Führung der Region Mitte angeblich Probleme gibt mit Fluglotsen, die sich scheinbar nicht mit dem (ihrem?) Unternehmen DFS identifizieren. Es würde in der lokalen Ausgabe des Informationsblattes „Wie geht's, wie steht's“ moniert, dass **Fluglotsen**, aus Gründen, die niemand ermitteln konnte, sich nicht mit dem Unternehmen identifizieren, und das, obwohl die Firma (DFS) ihnen diese (die Arbeit) erst ermöglicht und dazu auch noch „fürstlich honoriert“. Die Freude der betroffenen Gruppe Fluglotsen zu dieser Aussage war, wen wundert es, nicht gerade überwältigend. Fairerweise muss man sagen, es gab wohl auch kurz danach eine Entschuldigung seitens der Führung in Langen, es war so wie geschrieben natürlich nicht gemeint. Dass dieses vermutlich politisch bedingt war, ändert allerdings nichts an der Tatsache, dass es scheinbar Mitarbeiter gibt, die diese Meinung vertreten, sonst wäre der Artikel ja nicht erschienen. Und ob die Entschuldigung und der Rückzieher die grundsätzliche Meinung des Verfassers des ursprünglichen Artikels geändert hat, wagt Joe zu bezweifeln.

Das hat Joe nachdenklich gemacht!

Ist es so? Stimmt es, dass gerade die Fluglotsen trotz ihrer „fürstlichen Honorare“ sich nicht mit ihrer Firma identifizieren? Und wieso eigentlich nur Fluglotsen? Sind dann alle anderen Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter – egal, ob operativ oder administrativ – zufrieden und können mit der DFS etwas anfangen? Ist der Identifikationsgrad unter administrativen Mitarbeitern vielleicht höher? Fragen über Fragen.

*Wiki beschreibt identifizieren wie folgt: **Identifikation** (von lat. idem: „derselbe“, facere: „machen“) bedeutet wörtlich übersetzt „gleichsetzen“. Gemeint ist damit in der Psychologie der Vorgang, sich in einen anderen Menschen einzufühlen. Dabei werden – bewusst oder unbewusst – Teile (z.B.) des Gefühlslebens des Anderen als eigene erkannt, und man empfindet mit dem Anderen mit.*

Joe ist leicht irritiert. Normalerweise, wenn man ein Problem oder eine Frage hat, wendet man sich einfach an die

betroffene Personengruppe und fragt mal nach. Vielleicht hätte der Verfasser des Artikels sich einfach mal die Mühe machen müssen, Betriebsnähe zu zeigen und im Kontrollraum bei einigen Lotsen nachzufragen, ob und inwiefern, man sich mit der Firma DFS identifiziert?

Da fällt Joe ein, dass dieses wahrscheinlich nicht möglich war, denn Gerüchten zu Folge sind ja jegliche Besuche im neuen Kontrollraum in Langen verboten. Es wäre angeblich zu laut und die Kolleginnen und Kollegen würden zu leicht abgelenkt.

Um sich mit seinem Unternehmen zu identifizieren, braucht es etwas mehr als nur ein „fürstliches Honorar“. Ein berühmter Wirtschaftsprofessor hat mal gesagt: „Geld befriedigt nur kurzfristig (die Rede war von 6 Monaten), falls sich die Bedingungen nicht ändern, kehrt der alte Zustand (in diesem Falle war die Unzufriedenheit gemeint) zurück“.

Die Arbeitsbedingungen müssen stimmen und der Mitarbeiter möchte auch das Gefühl haben, gehört zu werden. Dass seine Kritik auch ernst genommen wird, scheint selbsterklärend. Joe erinnert sich an die frühen 90er Jahre, als Herr Kaden seinerzeit durch die Dienststellen tingelte und lauthals versprach „Wir werden für einen ausgeglichenen Personalstand sorgen. Es sollen regelmäßig Lotsen nachgeführt werden, damit die – zu viel, zu wenig – Personallage ein Ende hat“.

Was daraus geworden ist, wissen wir alle. Z.Zt. steht die DFS kurz vor einer der größten Wellen von ausscheidenden Lotsen in den letzten Jahrzehnten. Diejenigen, die übrig bleiben, werden sich freuen. Falls die Prognosen zutreffen und der Verkehr zunimmt, könnte sich Joe vorstellen, dass es mit der „Identifikation mit dem Unternehmen“ bei dieser Personengruppe etwas schwerer wird. Herr Kaden sagte auch damals „unsere Mitarbeiter sind unser wertvollstes Gut“.

Dass dieses nur eine Floskel ist, hat er, zusammen mit seiner Führungsriege, eindrucksvoll bis zu seinem Ausscheiden bewiesen. Auch heute noch kennt Joe kaum einen Mitarbeiter (Fluglotse oder sonst jemanden), der sich

als „wertvolles Gut in der DFS“ betrachtet. Im Gegenteil, es wird zwar immer wieder verkündet, die Wahrheit liegt aber gefühlt, ganz woanders. Da wird es schwer, sich mit dem Unternehmen zu identifizieren, wenn die interne Kommunikation fehlt.

Dieses sieht man auch des Öfteren in den Führungsebenen, wo es mittlerweile viele beurlaubte Soldaten gibt. Die haben ja, so sagt man, „Personalführung“ gelernt. Viele Fluglotsen, so wurde Joe berichtet, haben eher das Gefühl, dass diese Führungskräfte mit „Befehl und Gehorsam“ versuchen zu führen. Kaum der richtige Weg, ein Gefühl des „ich bin ein wertvolles Gut“ zu erzeugen. Vielleicht noch einer der Gründe fehlender Identifikation? Joe fallen hier viele Beispiele über die Jahre ein, wo immer wieder Lotsen das „Know-how“ abverlangt, dann aber genau das Gegenteil entschieden wurde. Wie sich wohl jemand fühlt, dessen Fachwissen als „ad absurdum“ klassifiziert wurde, kann man sich gut vorstellen, und was dieses für die Identifikation mit der Firma anrichtet, kann sich ja jeder denken.

Wenn Joe sich noch mal die Definition von Wiki anschaut, „*sich in einen anderen Menschen einzufühlen*“, dann gibt es, besonders auf den Führungsebenen, noch sehr viel zu tun. Möglicherweise muss man von dem „Gutsherrn“-Führungsstil Abstand nehmen, einfach mal die Mitarbeiter anhören und deren Meinung ernst nehmen.

Vielleicht auch mal die Vorschläge der Mitarbeiter umsetzen – eigentlich nur das tun, was die DFS doch immer propagiert... den Mitarbeiter als „unser wertvollstes Gut“ auch wahr zu nehmen und dementsprechend zu behandeln. Das führt dann möglicherweise auch dazu, dass sich die Mitarbeiter, auch Fluglotsen, vielleicht mehr mit der DFS identifizieren.

Und ein „Tipp“ hat Joe noch für den Verfasser des ursprünglichen Artikels. Falls Sie keinen Zutritt zu dem Kontrollraum haben, gehen Sie einfach mal in die Kantine und setzen Sie sich an einen Tisch mit Fluglotsen. Fragen Sie mal nach, ob und inwiefern diese Fluglotsen sich mit der DFS identifizieren. Fragen Sie aber auch mal nach, welche Gründe dahinter stecken. Die Antworten könnten überraschend sein, meint *Joe*.





Luftaufnahme Flughafen Stuttgart Quelle: Flughafen Stuttgart

## ILS-Erneuerung am Flughafen Stuttgart

### Stabile Signale erfordern stabile Infrastruktur. 62 Tonnen Beton helfen dabei.



von Bernd Bündenbender

Nach fast 20 Jahren Betriebszeit wird zurzeit das Instrumentenlandesystem, kurz ILS, am Flughafen Stuttgart erneuert. Das ILS ist ein bodenbasiertes System, das die sichere Landeführung auch bei minimalen Sichtbedingungen ermöglicht. Es ist die wichtigste Präzisionsanflughilfe im zivilen Luftverkehr.

In der Nacht vom 6. auf den 7. Dezember 2016 erreichten die seit Wochen laufenden Bauarbeiten ihren vorläufigen Höhepunkt. Die Anlieferung der neuen Sendegeäude für Landekurs- und Gleitwegsender für das ILS25 stand auf dem Programm. Beim ILS kommen, wo immer möglich, Fertigbeton-Gebäude der Firma Betonbau aus Waghäusel zum Einsatz. Die rot-weiß gestreiften Häuschen werden

komplett betriebsbereit mit allen Elektroinstallationen per Spezial-Tieflader-Transport angeliefert.

Dazu ist im Vorfeld ein nicht unerheblicher Aufwand bezüglich Transportgenehmigungen (Schwertransport), Anmeldung von Sicherheitsdienstleistungen des Flughafens und Koordination des nächtlichen Ablaufs der Aufstellarbeiten erforderlich.

Da die Gebäude mit einem Gewicht von je 31 Tonnen mit einem 100 Tonnen-Autokran versetzt werden müssen, können die Aufbauarbeiten nur in flugbetriebsfreien Zeiten erfolgen. Der Autokran muss auf 35 Meter Höhe ausgefahren werden und stellt somit ein Luftfahrthindernis dar. Aufgrund der ungewöhnlichen Nähe zur Landebahn ist kein Flugbetrieb während der Aufbauzeit zulässig.

Für die Arbeiten stand ein vierstündiges Zeitfenster zur Verfügung, in dem keine Flugbewegungen geplant wa-



Das Fundament für die neue Landehilfe. Photo: Bernd Büdenbender



Nächtliche Schwerstarbeit mit schwerem Gerät. Photo: Bernd Büdenbender



Das ILS hängt am Haken. Photo: Bernd Büdenbender

ren. Für Notfälle wäre es aber jederzeit möglich gewesen, den Kran innerhalb weniger Minuten auf unter fünf Meter abzusenken.

Um gleich zwei Gebäude in diesem Zeitfenster aufstellen zu können, wurden für die Aufbauarbeiten erstmals zwei Autokräne simultan aufgebaut. Einer am Standort des Landekursenders am Kopf der Landebahn 25 und einer am Standort des Gleitwegs circa 300 Meter südlich der Landeschwelle 25. Der eigentliche Ablade- und Stellvorgang eines Fertigbetongebäudes dauert üblicherweise nur 15 Minuten. Aufgrund des enormen Gewichts müssen die Autokräne jedoch zunächst Ballastgewichte anhängen. Dieser Vorgang muss mit einer Stunde berechnet werden. Gleiches gilt dann nochmals für den Abbau des Krans.

So kam es dann in den normalerweise beschaulichen Nächten am Flughafen Stuttgart zu einem eindrucksvollen Konvoi von zwei 100-Tonnen-Autokränen, deren Ballast-Begleit-Lastkraftwagen, den Spezialtransportern mit den beiden Gebäuden und den nötigen Servicefahrzeugen. Zusätzlich zur Gerätschaft, waren in der Nacht circa 15 Personen im Einsatz. Nach der Landung der letzten planmäßigen Maschine gegen 01:30 Uhr lokaler Zeit

ging es dann auch sofort los. Alles verlief reibungslos und gegen 05:30 Uhr kehrte, zumindest auf der Baustelle, wieder Ruhe ein.

Die Baustelle hielt seitdem einen Winterschlaf, denn die meisten der noch ausstehenden Tiefbauarbeiten konnten nicht bei winterlichen Temperaturen durchgeführt werden. Ab dem 15.05.2017 geht es dann in den Endspurt. Dann beginnt der Aufbau der ILS-Technik und die alte Anlage muss der neuen weichen. Nach erfolgreicher Flugvermessung steht die neue Anlage in der ersten Phase der Nutzung ab ca. Ende Juli in Betriebsstufe CAT I zur Verfügung. Nach 720 Betriebsstunden ohne System einschränkungen wird das ILS25 wieder für den Allwetterflugbetrieb (CAT III) freigegeben. Unabhängig davon wird während des Neubaus für zwei bis drei Monate gar kein ILS in Betriebsrichtung 25 zur Verfügung stehen.

Mit der Inbetriebnahme der modernisierten Technik des ILS25 kehrt am Flughafen Stuttgart für die nächsten Jahre wieder Ruhe ein. Das ILS07 wurde bereits im Jahr 2013 erneuert, so dass in den nächsten 15 bis 20 Jahren keine so massiven Eingriffe in die ILS-Infrastruktur am Flughafen Stuttgart – wie in der Dezembarnacht 2016 – zu erwarten sind.



Arbeiten am ILS in Stuttgart.

## Bremen – Offen? Zu? Oder beides?



Thorsten Raue

Gestern fuhr ich ins Krankenhaus, weil ich medizinische Versorgung brauchte. Dort angekommen wurde ich freundlich empfangen mit den Worten: „Willkommen im Krankenhaus! Morgen ab sechs ist wieder ein Arzt im Haus.“

*Ein Krankenhaus ohne Ärzte? Wie kann das denn sein?*

„Die Ärzte sind zu teuer und nachts haben die sowieso kaum was zu tun, also werden die nachts eingespart. Wenn Sie bis um 11 angerufen hätten, dann wäre noch einer für Sie dageblieben.“

*Aber vor 11 wusste ich doch gar nicht, dass ich ins Krankenhaus muss! Ich dachte Sie wären immer offen!?*

„Aber wir sind doch offen! Sie können gerne in der Cafeteria warten. Oder Sie fahren nach Hamburg ins Krankenhaus.“

Glücklicherweise bin ich danach schweißgebadet, aber gesund aufgewacht, aber so etwas Ähnliches kann Ihnen in der Realität am Bremer Flughafen tatsächlich passieren.

### Realität

Am internationalen Flughafen Bremen ist nachts kein Lotse mehr auf dem Tower und damit gibt es auch keine Flugsicherung. Auch nicht für Notfälle und auch nicht für Ambulanzflüge, obwohl der Flughafen behauptet, geöffnet zu sein.

Wenn vor 23 Uhr kein Flugbetrieb angemeldet wird, dann geht um 24 Uhr der letzte Lotse vom Turm, nachdem er das Licht gelöscht hat und die Funkfrequenz von der (mal sehen, wie lange noch) besetzten Radarkontrollstelle übernommen wurde.

### Boden

Der Flugsicherungsbereich am Flughafen, der natürlich hauptsächlich die Runway umfasst, ist der Bereich, der von einem Lotsen besonders überwacht werden muss. Oder besser: müsste. So lange kein Lotse auf dem Turm

seine Arbeit verrichtet, kann in Bremen jeder einfach in diesem Bereich herumfahren und arbeiten. Er ruft kurz an, macht sein Warnlicht und Funk an und los geht's. Die Möglichkeit von unangemeldeten Landungen von Polizei- und Militärhubschraubern entlockt den Verantwortlichen nur ein müdes: „Vorsicht!“.

Und auch wenn sich nachts alle Fahrzeugführer an- und abmelden, gibt es an vielen Tagen eine handfeste Überraschung für den Towerlotsen. In der Zeit zwischen Übergabe des Ist-Zustandes in der Kontrollstelle und der Ankunft auf dem Tower kann sich so einiges ändern. Und Lotsen sind nicht die Einzigen, die zu dieser Uhrzeit mit der Arbeit beginnen.

#### Kontrollzone

Aber hier ist noch nicht Schluss der Kreativität gewesen: Der Start und die Landung von Flugzeugen, hier besonders Passagierflugzeugen, sind die kritischen Teile des Fluges. Darum wird dem Tower ein schützender Luftraum delegiert. Die Kontrollzone liegt wie eine Käseglocke über dem Flughafen und wird vom Lotsen per Radar und Sicht überwacht.

Der Flughafen Bremen hat eine sogenannte HX-Kontrollzone, die durchgängig an Wochentagen aktiviert ist – Samstag- und Sonntagnacht jedoch deaktiviert. Dies hängt damit zusammen, dass der Bremer Flughafen zu diesen Zeiten tatsächlich geschlossen ist – für den Piloten eines Flugzeuges ist es aber unerheblich, ob man im Flughafen einen Kaffee trinken kann. Es befindet sich nachts

kein Lotse auf dem Turm, der eine Lande- oder Startfreigabe erteilen kann, also ist dieser Flughafen aus Sicht eines Piloten geschlossen. Warum aber eine schützende Kontrollzone sich Montag- bis Freitagsnachts weiterhin über Bremen erstreckt, obwohl kein von Lotsen geführter Flugbetrieb stattfinden kann, ist eine weitere Ungereimtheit.

#### Safety

Während viele Jahre lang in der Flugsicherung immer nur die Unfälle betrachtet wurden, dreht sich hier langsam der Wind und es wird immer mehr betrachtet, wie man Flugsicherung betreibt, wenn alles sicher verläuft. Daraus möchte man lernen und verstehen, damit es gar nicht erst zu einem Unfall kommt. Dieses neuere Betrachtungsfeld nennt man „high reliability organisation“ (HRO).

Wenn man sich damit beschäftigt, was erfolgreiche Unternehmen in diesem Kontext ausmacht, dann zählen „uneindeutiger Kompromiss“ oder „sparen um jeden Preis“ nicht dazu.

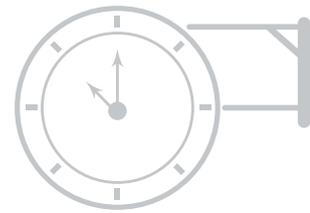
#### Position

**Die Position der GdF ist in diesem Fall klar: Wenn der Tower nicht mit einem Lotsen besetzt ist, dann muss der Zuständigkeitsbereich des Lotsen geschlossen werden und die HX-Kontrollzone deaktiviert werden.**

Diese eindeutige Arbeitsweise, die sich über Jahrzehnte durch Unfallfreiheit bewährt hat, wurde hier leider geändert.

Vorfeld des Flughafen Bremen.  
Photo: Thorsten Raue





## Joe II Märchen oder (traurige) Wahrheit?

Neulich hatte Joe Besuch von seinen Enkeln. Nach einer Weile wurde den lieben Kleinen ihr Smartphone zu langweilig und sie wollten, dass Joe ihnen eine Geschichte erzählte...

Joe dachte gründlich nach, schließlich sollte es ja pädagogisch wertvoll und lehrreich sein.

Auf ihre Smartphones schielend, entschied er sich, Ihnen ein Märchen zu erzählen:

„Es war einmal ein kleines Königreich, das im windigen und ewig grauen Norden lag. Dort hatte lange der König vom freundlichen Wort regiert und ein Schloss auf Stelzen in den Auen des Neuenlander Felds erbaut. Irgendwann wurde es ihm aber im ewig grauen Norden zu bunt und er zog aus, um eine noch windigere und grauere Insel zu erobern. An seiner Statt sollte nun eine neue Königin im Schloss auf Stelzen regieren. Die Königin war von großer Gestalt und schnellem Wort; das Volk war verliebt in sie.

Nun geschah es aber zur etwa gleichen Zeit, dass der böse Zauberer von Apfel aus einem weit entfernten Königreich, wo Völlerei und Wollust herrschten und der König eine merkwürdige Krone aus gelbem Haar trug, ein magisches Telefon erfand, um das Volk zur Faulheit und zum Surfen im weltweiten Meer ohne Wasser zu verführen.

Der Königin, der Trägheit zuwider war, missfiel das sehr und sie verbot den Gebrauch dieses Zaubergeräts in ihrem Schloss auf Stelzen per Dekret. Schließlich sollten alle ihre Untertanen so fleißig, gründlich und arbeitsam wie sie selber sein. Dieses Dekret wollte sie mit Hilfe einer kleinen Horde Junker durchsetzen. Dies waren Männer und Frauen aus dem Volke, die sie wegen ihrer Weisheit und Klugheit auswählte, um das Volk zu kontrollieren – schließlich hatte sie als Königin ja nicht den ganzen Tag Zeit, den Pöbel zu beaufsichtigen.

Sollten diese Junker einen der Untertanen beim Benutzen des magischen Telefons im Schloss ertappen, so musste dieser mit drakonischen Strafen rechnen – man stellte ihn an den Pranger oder er wurde von der gefürchteten Schlossverwalterin des Schlosses verwiesen und musste sein Leben als mittelloser Outlaw fristen.

Nun begab es sich eines Tages, dass die Königin an einem schönen Sonntag ausritt, um ihrer besten Freundin und Kammerzofe ihr Königreich, das Schloss auf Stelzen, ihre fleißigen Untertanen und die holden Junker zu präsentieren. Die Kammerzofe aber war eine heimliche Anhängerin des Zauberers von Apfel und war erschrocken, wie wenig sich dessen Magie durchgesetzt hatte und wie fleißig und strebsam das Volk immer noch war. Geschwind holte sie ihr magisches Telefon hervor, das sie im Unterrock verborgen hatte. Sodann begann sie, mit dem Zaubergerät Bilder des Volks einzufrieren, um sie zu verzaubern. Die Untertanen erstarrten vor Angst. Womöglich würde die böse Zofe ihre erstarrten Antlitze Kraft ihres magischen Telefons dem Zauberer von Apfel übermitteln, der sie auf ewig in seinem Speicherturm horten würde...

Doch Rettung nahte! Ein Junker eilte herbei und bat seine Königin, auch ihrer Zofe diesen Frevel nicht zu gestatten. Doch oh weh – die Königin lächelte nur und versuchte ihrerseits ein Eingreifen des tapferen Ritters zu verhindern. Es war als würde in diesem Augenblick das ganze Schloss auf Stelzen stillstehen und niemand wagte es zu atmen.

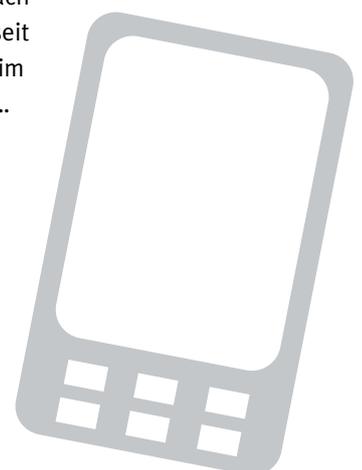
Doch dies war die Stunde des Junkers, der mutig sich seiner Königin entgegenstellte, der Zofe die Zaubermaschine entriss, das magische Gerät zerschlug und sie des Königreiches verwies.“

„Mensch Joe!“, stöhnten da Joes Enkel, „als ob ne Königin sich sowas bieten lassen würde...“.

Und da wurde Joe wieder nachdenklich... den Junker hatte seit diesem Tag niemand mehr im Schloss auf Stelzen gesehen...

Und die Moral von der Geschichte?  
Dekrete gelten für alle – nur scheinbar für die Freunde der Königin nicht...

... meint Joe.





Im Apron- und Towersimulator des DLR wurden die Verfahren der „Umrollung“ durchgeführt. Photo: DLR

## Tauglichkeitstest durch Simulation



von Werner Fischbach

**Durch neue Betriebsverfahren und/oder die Erweiterung der bestehenden Infrastruktur kann es durchaus gelingen, die Kapazität und die Effizienz eines Flughafens zu steigern. Allerdings ist es sinnvoll, die Auswirkungen dieser Änderungen vor deren Einführung bzw. vor dem Beginn der erforderlichen**

**Baumaßnahmen auf Praktikabilität durch eine entsprechende Simulation zu überprüfen. Wobei sich dabei hin und wieder herausstellt, dass mit der Beseitigung eines Problems ein anderes an anderer Stelle entsteht. Das Institut für Flugführung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat mit seinem Apron- und Tower-Simulator (ATS) das geeignete Instrument für die erforderlichen Machbarkeitsstudien. Der Flughafen Zürich hat dessen Dienste für sich in Anspruch genommen.**

Dass der Flughafen für die Controller nicht gerade einfach zu arbeiten ist, wurde im „der flugleiter“ schon des Öfteren thematisiert. Eines der Probleme liegt in der Lage der drei Pisten zueinander, wobei die Piste 10/28 den Flughafen gewissermaßen in zwei Hälften teilt. Das Problem, das

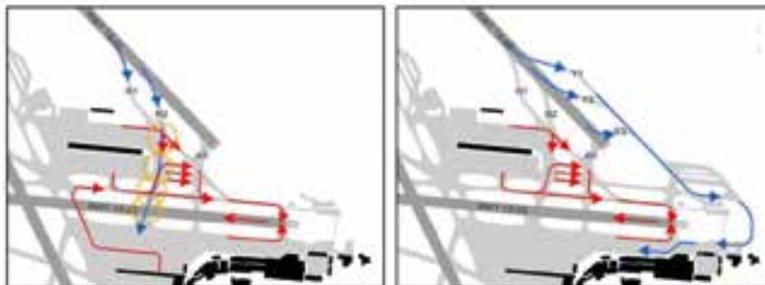
dabei entsteht, ist folgendes: Luftfahrzeuge, die auf der Hauptlandepiste 14 landen, müssen, wenn sie zum südlichen Vorfeld oder zur Werft rollen, die Piste 10/28 – normalerweise über die Rollbahn J – überqueren.

Natürlich gilt dies auch in umgekehrter Richtung für Flugzeuge, die vom südlichen Vorfeld oder von der Werft entweder zum Start zur Piste 16 oder 32 rollen oder zu einem Abstellplatz auf das nördliche Vorfeld geschleppt werden, wobei dann die Piste 10/28 über die Rollbahnen E, F oder K überquert wird. Die 28 wird sowohl für Landungen als auch für Starts genutzt. Dass sie dabei die Piste 16/34 kreuzt und deshalb etwas Würze in die ganze Angelegenheit bringt, soll hier nicht diskutiert werden.

Das Hauptproblem besteht also in erster Linie in den Kreuzungsverkehren, die für jenen Controller, der für den Verkehr auf der Piste 10/28 zuständig ist, eine zusätzliche Belastung darstellt. Das derzeitige Verfahren verläuft wie folgt: Die auf der Piste 14 gelandeten Flugzeuge werden während des Rollens auf dem nördlichen Vorfeld von „APRON NORTH“ betreut und dann für die Überquerung der Piste 28 auf die Frequenz des Towercontrollers geschickt. Die häufigen Frequenzwechsel (TOWER – APRON NORTH – TOWER – APRON SOUTH) mögen den Piloten etwas lästig vorkommen, aber sie sind nun einmal den



## Erweiterung Rollwegsystem



**Sicherheitsgewinn:**  
Wegfall Querung Piste 28 durch Rollverkehr.

Flughafen Zürich Sit 3, Medienkonferenz  
Christoph Hegner, Direktor BAZL, 27. Sept. 2016

14

Bei der SIL2-Medienkonferenz wurde das Problem (links) und seine Lösung durch die Umrollung (rechts) dargestellt. **Photo: BAZL**

irgendwie unglücklich angeordneten Pisten, Rollbahnen und Vorfeldern sowie der daraus resultierenden, etwas komplizierten Verkehrsabwicklung geschuldet.

Zudem folgt er dem durchaus richtigen Grundsatz, dass ein Controller mit den Luftfahrzeugen in seinem Zuständigkeitsbereich in Funkkontakt stehen sollte und verhindert dadurch aufwändige Koordinationsarbeiten zwischen dem Apron- und dem Towercontroller. Dass der APRON NORTH-Controller auch noch den kreuzenden Verkehr zwischen jenen Luftfahrzeugen, welche die Piste 14 nach der Landung verlassen haben und nun die Piste 10/28 überqueren müssen, und jenen, die vom Dock E zur Start-Piste 28 unterwegs sind, irgendwie auf die Reihe bringen muss, sei nur am Rande erwähnt.

### Die Problemlösung

So stellt sich die Frage, wie man diese Kreuzungsverkehre reduzieren oder, was natürlich am sinnvollsten wäre, sie ganz eliminieren kann. Im Rahmen einer Anpassung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich (SIL2) wurde unter anderem auch eine „Umrollung“ östlich der Piste 28 vorgeschlagen. SIL steht übrigens für „Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt“.

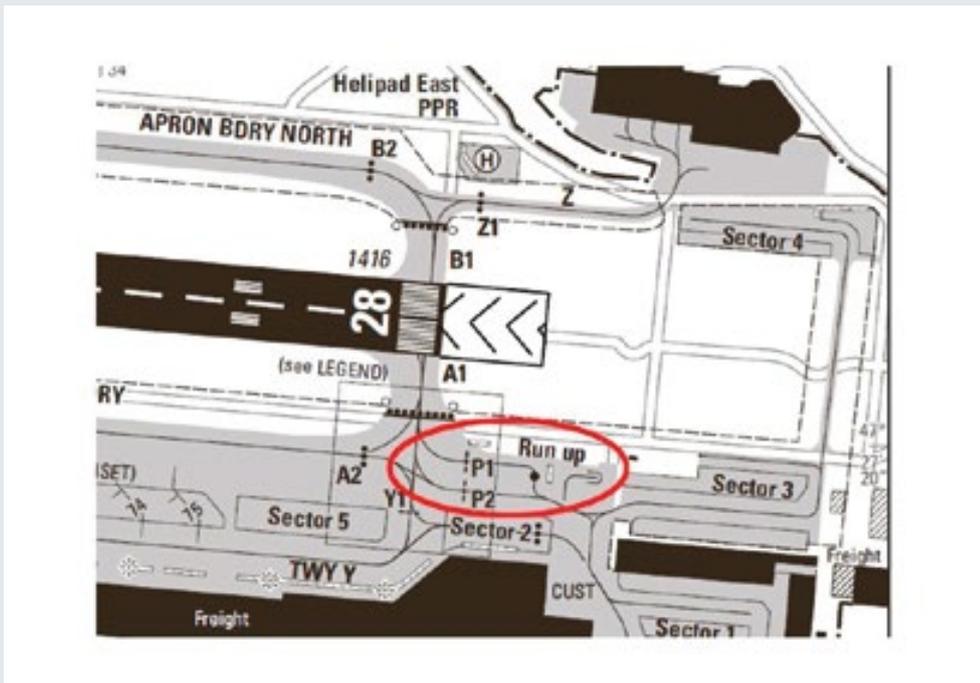
Wie soll diese „Umrollung“ aussehen? Durch den Bau zusätzlicher Abrollwege der Piste 14, mit welchen gelandete Luftfahrzeuge die Piste nach links verlassen und dann östlich von der Piste 28 zum südlichen Vorfeld rollen, können die Kreuzungsverkehre eliminiert werden. Zumindest teilweise. Denn Luftfahrzeuge, die vom südlichen Vorfeld entweder zur Piste 16 oder zum nördlichen Vorfeld rol-

len oder geschleppt werden, müssen weiterhin die Piste 10/28 überqueren. Wenn auch an anderer Stelle. Sie ebenfalls über die „Umrollung“ zu führen, wäre, da dadurch Gegenverkehr hervorgerufen würde, kontraproduktiv.

Nicht zu vergessen ist dabei natürlich auch, dass sich die Rollzeiten der auf der 14 gelandeten Luftfahrzeuge um einiges erhöhen werden. Erinnert sei an jenen Lufthansa-Kapitän, der in Amsterdam nach einer „gefühlte unendlichen“ Rollzeit (allerdings zum Start) seinen Passagieren versprach: „So, den Rest fliegen wir!“. Angesichts der heutigen kurzen „Turn-Around“-Zeiten dürfte dies den Airlines nicht so besonders gefallen.

Ohne Frage – die „Umrollung“ stellt einen Sicherheitsgewinn dar. Allerdings stellt sich dabei die Frage, ob mit der „Umrollung“ auf der einen Seite ein Problem gelöst und auf der anderen ein anderes erst geschaffen würde. Mit anderen Worten: Sind die Gewinne, die sich durch den Bau der „Umrollung“ ergeben, so groß, dass sie mögliche Nachteile ausgleichen oder übertreffen oder sind sie es nicht?

Um dieser Frage auf den Grund zu gehen und bei der zu treffenden Entscheidung auch diejenigen, die für die Abwicklung des Flugbetriebs zuständig sind, zu befragen, hat der Flughafen Zürich beim Institut für Flugführung des DLR eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die dafür erforderlichen Simulationen wurden im November und Dezember des letzten Jahres am ATS in Braunschweig durchgeführt. Daran beteiligt waren zwei Gruppen von je vier Tower- und Aproncontrollern.



Dieser Ausschnitt der Flughafenkarte zeigt die Lage der Run-Up-Position, der dazugehörigen „Holding Positions“ sowie des Sektors 1.

Quelle: AIP Switzerland

Bei der Simulation, so das DLR in seiner Pressemeldung, „standen Aspekte wie der erweiterte Zuständigkeitsbereich oder eine möglichst handhabbare Anpassung der Rollanweisungen im Fokus, ebenso wie die Frage, wie betriebliche Sondersituationen im neuen Vorfeldlayout abgearbeitet werden können. ... Über zwei Simulationswochen mit unterschiedlichen Lotsen wird so der neue Rollweg unter Winter- wie Sommerbedingungen getestet. Die Lotsen müssen vom einfachen Flugverkehr nach Plan bis zu komplexen Sonderfällen verschiedene Situationen lösen.“

### Die Simulation und die dazu gehörenden Lösungsvorschläge

Die Simulation war grundsätzlich sehr professionell aufgebaut und den Controllern wurde die Möglichkeit gegeben, sich die neuen Rollwege und Betriebsverfahren in aller Ruhe anzuschauen. Und natürlich wurden die Erfahrungen, die während der Übungen gewonnen wurden, verarbeitet und entsprechende Änderungen an den Verfahren vorgenommen. So, wie man sich dies bei einer Simulation eben vorstellt und so liest sich die Pressemeldung des DLR dann auch sehr positiv. Was nicht verwundern darf. Pressemeldungen sind in erster Linie ein Medium, mit welchem positive Nachrichten verbreitet werden (sollen). Tue Gutes und rede darüber.

Ohne die ersten Ergebnisse zu kennen, so stellen sich für einen Außenstehenden ein paar Fragen. Ein neues System sollte auf Herz und Nieren überprüft werden, sonst resultieren keine aussagekräftigen Vergleiche zum aktuellen System. Dazu gehören, nebst viel normalem Verkehr,

auch vielfältige sowie komplexe Sondersituationen. Der Züricher IFR-Verkehrsmix von Airlinern und Geschäftsreiseflügen, zusammen mit VFR-Flügen und den ganzen Schleppvorgängen, die von der Werft oder dem südlichen Vorfeld zum Dock E (Midfielddock) auf dem nördlichen Vorfeld durchgeführt werden, ist für die Lotsen sehr anspruchsvoll und stellt die Aproncontroller mitunter auch vor knifflige Aufgaben. Die Frage sei erlaubt, ob dies alles in den Simulationen gebührend abgebildet war, um die „Umrollung“ einem echten Härte-test zu unterziehen.

Doch dies ist angesichts der Probleme, die sich bei der Nutzung der „Umrollung“ ergeben (können), „Peanuts“. Die „Umrollung“ soll nur 500 Meter von der Schwelle 28 entfernt zu liegen kommen. Es ist somit anzunehmen, dass die „Umrollung“ nicht völlig unabhängig vom Verkehr auf der 28 betrieben werden kann. Vor allem im Ostkonzept, also bei Landungen auf der Piste 28, könnten größere Flugzeuge auf der „Umrollung“ die ILS-Signale stören. Sollte dies so sein, müssten sie es dann eben auf andere Weise auf die andere Seite der Piste schaffen. Sehr wahrscheinlich wie bisher durch Kreuzen der 10/28 über eine der Rollbahnen. Wenn diese Flugzeuge dann schneller unterwegs sind als jene, welche die „Umrollung“ nutzen, dann wollen, so ist anzunehmen, eben alle den kürzeren Weg nehmen. Sprich die 10/28 in alt gewohnter Weise überqueren.

Ein Blick auf die Karten zeigt zudem, dass Luftfahrzeuge, die aus dem „Sektor 1“ herausrollen, vermutlich nur mit Schwierigkeiten in den aus der „Umrollung“ kommenden Verkehrsfluss zu integrieren sind. Es ist anzunehmen,

dass die aus der „Umrollung“ kommenden Flugzeuge angehalten werden müssten, was bei hohem Verkehrsaufkommen zu einem Stau führen könnte. Im „Sektor 1“ werden Geschäftsreiseflugzeuge abgestellt und da der Flughafen diese Parkpositionen sehr wahrscheinlich nicht aufgeben möchte, ergibt sich ein Problem. Im Zweifelsfall muss der eine oder andere Businessjet eben mit laufenden Triebwerken warten, bis sich in dem von der „Umrollung“ kommenden Verkehrsfluss eine Lücke ergibt. Und es gibt ein weiteres Problem. Etwas südöstlich der Schwelle 28 befindet sich heutzutage eine „Run-Up-Area“ mit zwei dazu gehörenden „Holding Positions“ (P1 und P2) für die Allgemeine Luftfahrt. Beim derzeitigen Verfahren werden Luftfahrzeuge der „General Aviation“ von den Aproncontrollern zu diesen „Holding Positions“ geführt und dann ohne große Koordination an den Tower übergeben. Die Towerlotsen können diese Luftfahrzeuge dann nach Verkehrslage abrufen und zum Start freigeben. Mit dem Bau der „Umrollung“ entfällt jedoch diese „Run-Up-Area“; eine Lösung dieses Problems dürfte etwas komplizierter ausfallen.

Das wichtigste Problem scheint jedoch die Frage zu sein, welcher Controller für die „Umrollung“ zuständig sein

wird. Denn diese kann wahrscheinlich nicht völlig unabhängig vom Betrieb auf der 28 betrieben werden. Schließlich befindet sich die „Umrollung“ lediglich 500 Meter von der Schwelle 28 entfernt. Es ist daher anzunehmen, dass die „Umrollung“ frei sein muss, sobald sich ein anfliegender Flugzeug im kurzen Endteil befindet. Zudem dürften Piloten von anfliegenden Luftfahrzeugen nicht besonders begeistert sein, wenn im kurzen Endteil ein Luftfahrzeug unter ihnen durchrollt. Auch wenn dies „nur“ ein Learjet oder eine Piper Seneca ist. Und natürlich stellt sich dabei auch die Frage, wie sich die Piloten eines solchen Learjets oder einer Piper Seneca fühlen, wenn sie sich auf der „Umrollung“ befinden und auf der 28 ein größeres Flugzeug „Take-Off-Power“ setzt. Es muss ja nicht unbedingt ein A380 sein, der sich da vom Hof macht. Der „Jetwash“ eines A330 oder einer B767 dürfte für kleinere Luftfahrzeuge nicht zu unterschätzen sein. Ohne Freigabe geht's also nicht auf die „Umrollung“.

Fragt sich nur, unter wessen Kontrolle sich die Luftfahrzeuge auf der „Umrollung“ befinden sollten. Wer also die entsprechende Freigabe erteilt. Dabei ist zunächst einmal festzuhalten, dass in Zürich bei entsprechend hohem Verkehrsaufkommen zwei Towercontroller eingesetzt werden. Einer davon ist für die Piste 14 zuständig, der andere für die beiden anderen Pisten (10/28 und 16/34). Eine Möglichkeit wäre, die Regelung analog zu der heutigen zu übernehmen. Doch das wäre für den Controller, der für die Piste 28 zuständig ist, keine Entlastung. Würde jedoch die „Umrollung“ jenem Controller zugeteilt, der für die Piste 14 zuständig ist, dann müsste dieser jede Bewegung auf der „Umrollung“ mit seinem Kollegen koordinieren. Blicke die Möglichkeit, die Luftfahrzeuge auf der „Umrollung“ auf der Frequenz der Aproncontroller zu lassen. Was jedoch ebenfalls eine Koordination zwischen APRON NORTH und Tower erforderlich machen würde.

**Unzweifelhaft stellt die „Umrollung“ der Piste 28 einen Sicherheitsgewinn dar, da dadurch Kreuzungsvorgänge reduziert werden können. Ob dadurch die Effizienz gesteigert werden kann und sich so auch eine Entlastung für die Controller ergibt, muss sich erst noch herausstellen. Dies wird bei den Auswertungen der Simulation und der Kritik der Tower- und Aproncontroller herausgearbeitet und danach umgesetzt werden müssen. Die Controller daran zu beteiligen, scheint unumgänglich zu sein.**



© iSnapshotPhotos/Shutterstock.com



## Radar Ausfall

Dear friends, Winter season is well known for being an apparently calmer period for air traffic. The number of flights decreases compared to summer, but professionals are always ready to face the unexpected.

Even in such a calm season, the air traffic services' officers were able to face and manage the consequences of unexpected events by providing that additional contribution which helps to define more clearly the ATM as a Human-Centred System.

On January 14th, Padova ACC experienced a major radar failure. It was a highly stressful situation for all operators on duty that day, but thanks to the high professionalism of the whole ATM compartment, the operations were conducted safely and, as soon as the issue was solved, traffic was rapidly brought back to normal levels.

Handling the transition phase, with all the resulting diversions and rerouting towards other airspaces and manag-

ing the consequent unpredictable traffic peak caused an unexpected extra workload that led to additional stress to Padova ACC operators as well as to the operators in the surrounding units.

The help and cooperation of neighbouring units were crucial to rapidly clear Padova ACC airspace and to assist all the flights concerned during the service disruption.

For this reasons, ANACNA's Executive Board and Padova ACC Local Board wish to forward all their thanks to all the colleagues and friends in the neighbouring ACCs of Brindisi, Karlsruhe, Ljubljana, Milano, München, Roma, Wien, Zagreb and Zürich, and to all the local Approach and Tower units involved.

This event demonstrated, once again and even more, how important the teamwork and cooperation between neighbouring ATC Units are and also how brilliant the relationship between our staff and our units is.

Sincerely yours,

Oliviero Barsanti  
President of ANACNA

Marco Lolli  
ANACNA ACC Padova Representative



## Ausflug nach Reims

### Was besagt eine alte deutsche Weisheit?

### Man sollte ab und zu mal über den Tellerrand schauen!



von Lutz Pritschow

Dieser Weisheit haben sich die EBG 02 Teams 3 und 4 aus Langen gewidmet und sind schon 2015 nach Zürich gereist, um das dortige Center zu besichtigen. Leider konnte ich damals an dieser Veranstaltung nicht teilnehmen, umso mehr habe ich mich aber gefreut, als wir für 2016 beschlossen, die Kolle-

gen in Reims zu besuchen. Da es unter uns auch einige Frankophile gibt, wurde die Entscheidung umso leichter. Unser Wachleiter, Jo Keppler, machte sich sofort an die Arbeit und setzte sich mit seinem französischen Kollegen in Reims in Verbindung, um auszuloten, wie, wann und wo es am besten passen würde. Auch stellte der Planer sicher, dass alle Beteiligten an den vorgeschlagenen Tagen dienstfrei hatten.

So kam es, dass wir uns früh morgens an verschiedenen Park & Ride Plätzen des Verkehrsverbundes im Rhein-Main Gebiet trafen und über Saarbrücken Richtung Reims fuhren (kleine Bemerkung am Rande, die Navis in den DFS-Dienstfahrzeugen haben nur Deutschlandkarten).

Ich bin immer wieder erstaunt, wie anders alles in Frankreich ist, obwohl es doch gar nicht so weit weg von Deutschland liegt. Nach ein paar Fahrstunden führte uns mein Handy-Navi auf den Parkplatz vom Reims Center.

Es folgte die Begrüßung von Herrn Hervé, der uns auch durch die obligatorischen Sicherheitskontrollen begleitete. Bei der ortsansässigen Gendarmerie musste jeder einzeln vorsprechen, um im Austausch gegen den Personalausweis einen Besucherausweis zu erhalten. Danach durften wir das Gelände betreten, am Parkplatz vorbei und ins Center.

Franzosen scheinen bei der Autoauswahl etwas patriotischer zu sein, denn es fiel mir auf, dass auf dem Parkplatz fast ausschließlich französische Automobile der Marken Peugeot, Citroen und Renault zu sehen waren.

Das Dienstgebäude von Reims ACC hingegen ist sichtlich auch schon in die Jahre gekommen. Man sagte uns allerdings, dass auch in Reims an einem neuen, modernen Center gearbeitet wird und die entsprechenden Systeme auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden sollen. Aber wie so oft, so ist auch dieses eine ferne Zukunftsmusik.

Das Gebäude selbst hat einen sehr imposanten und großen Innengarten, aber ansonsten sind Büros in der Überzahl. Bemerkenswert waren die verstreuten Sicherheitstipps an den Wänden, angebracht auf kleinen Tafeln in englischer Sprache.

Der Mittelpunkt für die Arbeit der Fluglotsen (das Center) ist einem Stern nachempfunden. Zentral in der Mitte ist die Heimat der Wachleiter untergebracht, während kreisförmig um die Wachleiterinsel die einzelnen EBGen angeordnet sind.

Sehr auffällig war ein großer Tisch abseits aber immer noch im Betriebsraum. Auf meine Nachfrage hin, wozu dieser Tisch diene, wurde uns eröffnet, dass dieser Tisch für das gemeinsame Essen gedacht ist!

Essen im Center... unglaublich, aber wahr.

Als erstes wollte unsere Reisegruppe natürlich den Sektor kennenlernen, der der erste Ansprech- bzw. Kooperationspartner ist. Genügend Fragen zu der unterschiedlichen Arbeitsweise hatte jeder von uns.

Die Radargeräte in Reims sind allerdings nicht mehr die jüngsten, zusätzlich wird auch noch mit Kontrollstreifen gearbeitet. Ein wenig Nostalgie kam bei dem einen oder anderen Kollegen auf, als wir die alten Rutschen, die Streifenhalter und das „Klappern“ von Streifen sahen und hörten. Auch Mode S kann in Reims nicht ausgelesen werden, da waren die französischen Kollegen doch recht erstaunt, als wir von unseren Möglichkeiten sprachen. In Reims hofft man, bald einen nächsten technischen Schritt vollziehen zu können. Da das Verkehrsaufkommen an diesem Vormittag auf dem Sektor gering war, hatten wir auch genügend Zeit, uns ausgiebig auszutauschen.

Er gab im Laufe des Vormittags auch einzelne Gespräche zwischen unserer Gruppe und den französischen Kollegen. Ich hatte ein sehr interessantes Gespräch mit einem der Kollegen über die Unterschiede, die es so gibt (abgesehen vom gemeinsamen Essen im Kontrollraum). In Reims hat man die Wichtigkeit von Teams erkannt und hält daran auch fest. Es gibt eine feste Schichtfolge und es kommt immer das ganze Team zum Dienst, so wie es auch mal vor vielen Jahren bei uns üblich war. Auch zum Nachtdienst kommt das komplette Team, dann werden 2 Kollegen zum Kochen abgestellt und es wird gemeinsam gegessen. Natürlich ist die sichere Abwicklung des Luftverkehrs dabei immer gewährleistet. Der Dienstplan läuft im 3/2 Rhythmus, sprich 3 Tage Arbeit, danach 2 Tage frei.

Ich konnte auch gleich noch ein Gerücht aus dem Weg räumen, nämlich, dass alle Lotsen in Frankreich Level 6 Englisch haben. Der Kollege erzählte, dass English Recurrency bei ihnen ähnlich wie bei uns gehandhabt wird, mit einem kleinen Unterschied. In Frankreich bietet der Arbeitgeber den Lotsen die Möglichkeit an, vor dem Assess-

ment einen 10-tägigen Englisch Kurs in Malta zu besuchen, danach findet dann das Englisch Assessment statt. Allgemein fand ich den Englisch Standard gut, es gab aus meiner Sicht keine Probleme mit der Verständigung.

Auch in Frankreich ist nicht alles optimal, aber insgesamt schienen die Lotsen, mit denen ich gesprochen habe, zufrieden zu sein. Besonders für die jüngeren Kollegen ist Reims sehr provinziell, so würden sie lieber in einer größeren Stadt leben, einige ältere Kollegen möchten hingegen Richtung Süden, in die Provence oder nach Bordeaux wechseln.

Dort, so Hervé, sind allerdings die Preise dann auch etwas anders als in Reims, was dann doch dazu führt, dass manch einer es sich anders überlegt. Wie bei uns auch, gibt es einige Pendler, die sogar ihren Wohnsitz in Paris haben und diese Strecke pendeln.

Zum Abschluss unseres Besuches durften wir noch einen Blick auf die örtliche Technik werfen.

Nach den dienstlichen Vorträgen und dem intensiven Meinungsaustausch konnten wir dann weitere Vorzüge des Landes entdecken – ein Besuch in einer Champagnerkellerei stand auf dem Plan.

Die Kellerei Pommery bot sich an, da diese recht nah war. So lernten wir auch noch Nützliches für das private Leben und zusätzlich auch etwas über die Geschichte des Champagners (zumindest diejenigen, die der französischen Sprache mächtig waren). Am Ende der Tour gab es dann noch „Degustation“, was komischerweise alle, auch die, die nicht Französisch konnten, verstanden haben. Abends gab es noch eine kleine Stadttour mit einem gemeinsamen Essen in einem schönen Lokal mitten in Reims, wo wir mit einigen französischen Lotsen den Tag nochmals Revue passieren ließen und bei dem ein oder anderen Schoppen Wein unsere Erfahrungen austauschten.

An dieser Stelle noch mal ein Dank an unsere koordinierenden Wachleiter Jo Keppler und Martin Remer für die Organisation. Bleibt noch zu erwähnen, dass diese Veranstaltung in der Freizeit stattfand, die DFS uns aber die Fahrzeuge zur Verfügung gestellt hat. Das Ganze hat sehr viel Spaß gemacht und wir freuen uns schon auf dem nächsten Ausflug, um wieder mal einen Blick über den Tellerrand zu werfen.

## In eigener Sache



von Jan Janocha

**Liebe Leserinnen, lieber Leser,**

dass der „der flugleiter“, was seine Fachbeiträge angeht, auf allerhöchstem Niveau mitspielt, ist unbestritten, er ist wahrscheinlich sogar die fachlich beste Zeitschrift zum Thema Flugsicherung/Aviation in unserem Lande.

Allerdings ist er natürlich auch und vor allem eine Mitgliederzeitschrift. Um diesem Punkt ein wenig mehr gerecht zu werden, werden wir, beginnend mit dieser Ausgabe, eine neue „Reihe“ mit dem Titel **„Mitglieder stellen ihre Berufe vor“** ins Leben rufen. Auch wenn beim Thema „Flugsicherung“ vielleicht immer wieder die Berufsgruppen „Fluglotse“, „Flugdatenbearbeiter“ oder „Flugsicherungstechniker“ fal-

len, so ist dies natürlich bei weitem nicht annähernd die Beschreibung der Berufsgruppen, die die Gewerkschaft der Flugsicherung vertritt. Um die Vielfalt der Tätigkeiten unserer Mitglieder aber einmal näher kennenzulernen, soll hier nun regelmäßig ein solcher Beruf vorgestellt werden; natürlich von den dort arbeitenden Kolleginnen und Kollegen selbst.

Insofern freue ich mich, allen Leserinnen und Lesern mit dem Auftakt in dieser Ausgabe – Dr. Gabriele Dederke, Controllerin aus Berlin, stellt ihre sehr anspruchsvolle und ungemein vielschichtige Tätigkeit vor – eine weitere interessante Rubrik bieten zu können.

An dieser Stelle möchte ich alle Mitglieder dazu ermutigen, auch ihre eigene Tätigkeit hier einmal vorzustellen; unser Redaktionsteam ist unter [redaktion@gdf.de](mailto:redaktion@gdf.de) zu erreichen und freut sich auf Anfragen.

Des Weiteren wird es ab sofort die schon vielfach gewünschte Rubrik „Leserbriefe“ geben. Dort kann die geneigte Leserschaft Kritik und Anregungen jeglicher Art loswerden. Auch hier bitten wir über [redaktion@gdf.de](mailto:redaktion@gdf.de) Kontakt aufzunehmen.

Es wünscht viel Spaß beim Lesen dieser neuen Ausgabe von „der flugleiter“

*Jan Janocha*  
*Pressesprecher*  
*Bundesvorstand Presse und Kommunikation*

## Controller – Ein Beruf aus Leidenschaft

Um die Berufe, die den „administrativen“ Bereichen zugeordnet werden, mal mit Gesichtern zu verbinden, möchte ich euch heute meine Tätigkeit bei der DFS vorstellen. Ich arbeite seit dem 1. September 1993 im Bereich Controlling, mit einer kurzen Unterbrechung. In dieser Zeit war ich in örtlichen Projekten tätig. Ursprünglich habe ich Volkswirtschaft studiert und dann zum Thema Preisbildung promoviert, da die DDR auch mal versuchen wollte, „kapitalistische“ Methoden der Betriebswirtschaft zu übernehmen. Auch wenn der Ruf von Karl Marx durch die sozialistischen Experimente gelitten hat, so muss man heute sehen, dass das ausführliche Studium der Werke von Karl Marx gegenwärtig auch kein Makel mehr ist, da in seiner Analyse vieles richtig war. Als Controllerin beschäftige ich mich vorrangig mit Zahlen. Mein Betreuungsbereich umfasst die Tower in Schönefeld und Tegel am Standort Berlin. Dazu gehören auch der SIS Technikbereich mit den Technischen Teams ATS/COM, Navigation, Radar und dem Facility Management. Weiterhin unterliegen meiner Obhut die TWR-Standorte in Dresden, Erfurt, Leipzig und Saarbrücken.

Zusätzlich betreue ich eine vermeintlich unendliche Geschichte und zwar die Inbetriebnahme des Flughafens BER. Controlling bedeutet vor allem, die Planung und Erwartungsrechnung der Kosten zu unterstützen, Analysen zu erstellen, Berichte den jeweiligen Führungskräften anzubieten, um besser die Ergebnisse steuern zu können. Da geht es auch um die Personal- und Kapazitätsplanung. Besonders problematisch wird es immer, wenn Themen in den vielfältigen Bereichen der DFS angestoßen werden. Jedoch wenn es um die Finanzierung geht, wird der Controller immer fragend angeschaut und soll das Geld „herbeizaubern“. Aber woher nehmen und nicht stehlen? In dem von mir betreuten Projekt, der Inbetriebnahme des Flughafens BER, unterstütze ich den Projektleiter bei der Maßnahmenplanung und mache diesbezüglich die Eingaben im SAP PS, das ist das grundlegende System, mit dem die DFS arbeitet. Ich persönlich habe kein Problem mit dem SAP, sondern eher mit den begleitenden Softwaretools. Diejenigen, die sich mit dieser Materie beschäftigen, wissen, wovon ich spreche. Mein Anspruch als Controllerin ist es, den Führungskräften Unterstützung bei allen betriebswirtschaftlichen Fragestellungen zu bieten, so zum Beispiel auch bei der wirt-



*Gabriele Dederke, Controllerin*

schaftlichen Bewertung von Vorhaben oder Variantenvergleichen. Meine Rolle ist nicht die des Verhinderns, was uns „Zahlenverdrehern“ immer vorgeworfen wird. Ich sehe meine Aufgabe darin, Transparenz zu schaffen und auf Zusammenhänge oder Folgerungen hinzuweisen. Die interne Leistungsverrechnung (ILV) ist auch so ein belastetes Thema und auch da sehe ich das nicht so schwarz wie andere, sondern das, was wir in der DFS daraus machen wollen, ist für mich bedenklich und führt dann dazu, dass auch der Letzte abgeschreckt wird.

Übrigens, der Controller kann nicht Jedermanns Liebling sein, möchte er auch nicht, seine Rolle liegt darin, den Finger in die Wunde zu legen und Unwirtschaftlichkeit aufzuzeigen. Jedoch entscheiden müssen immer die Führungskräfte. Ganz lustig war da eine Begebenheit im damaligen Center Tempelhof, als ich die Neubeschaffung von Büromöbeln nicht befürwortet hatte, da noch genügend Möbel im Lager waren, die aber nicht mehr so schick waren und da der damalige Leiter der Region mit seiner Entscheidung meiner Empfehlung folgte, hat der Leiter Betrieb daraufhin eine ganze Weile nicht mehr mit mir gesprochen.

Dabei möchte ich betonen, das ist mein berufliches Verständnis von Controlling und der Anspruch an mich persönlich, „Schönreden“ dagegen ist nicht mein Ding. Diese Leidenschaft habe ich weitergegeben, denn meine Tochter ist ebenfalls in meine beruflichen „Fußstapfen“ getreten. Mir gefällt das Beschäftigen mit den Zahlen, denn hinter allen Zahlen stehen Menschen, Themen und Sachverhalte.

## Enttäuschte Hoffnung

Bis heute ist es ein Rätsel, weshalb am 1. Januar 1985 eine Boeing B727-225 (N819EA / c/n 22556) der damaligen Eastern Air Lines auf dem Flug von Asunción nach La Paz (Bolivien) von ihrem Kurs abgewichen ist und mit einem Berg kollidierte. Sämtliche Insassen (zehn Besatzungsmitglieder und 19 Passagiere) kamen dabei ums Leben. Das Flugzeug war als EA/EAL980 von Asunción mit (geplanten) Zwischenlandungen in La Paz und Guayaquil nach Miami unterwegs. Es befand sich auf der Flugverkehrsstrecke UA 320, die durch den Leitstrahl 134 der La Paz VOR gebildet wurde, und wurde nach dem Passieren der Kurskreuzung DAKON von FL250 nach 18.000 Fuß freigegeben.

Danach wich die B727 signifikant von der freigegebenen Strecke ab und kollidierte in 19.600 Fuß mit dem 21.000 Fuß hohen Mount Illimani. Die Unfallstelle befand sich etwa 26 Seemeilen von der La Paz VOR und 25 Seemeilen von der Schwelle der Piste 09R des Zielflughafens entfernt. Der El Alto-Flughafen von La Paz ist einer der höchstgelegenen der Welt; er befindet sich in 4.061 m oder 13.323 Fuß über Meereshöhe.

Im Oktober 1985 machte sich ein Team von Unfalluntersuchern der amerikanischen Unfalluntersuchungsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) und bolivi-

anischen Bergführern auf, um die Reste des Flugzeugs zu finden und diese zu untersuchen. Gefunden haben sie nicht besonders viel, was wohl an der Tatsache lag, dass die Wrackteile der B727 durch den Aufprall über eine große Fläche verteilt worden waren und diese unter einer sechs bis neun Meter umfassenden Schneedecke verborgen waren. Vor allem haben die Unfalluntersucher nicht das gefunden, wonach sie ganz besonders gesucht hatten – den Flight Data Recorder (FDR) und den Cockpit Voice Recorder (CVR). Die Gründe, weshalb das Flugzeug von der freigegebenen Strecke abgewichen war, blieben weiterhin ein Rätsel.

Doch nun haben im Juni letzten Jahres zwei Bergsteiger aus Boston, die sich für das Schicksal der verunglückten Boeing interessierten, Teile des Flugzeugs entdeckt. Begünstigt war dies wohl auch durch den Klimawandel, der zu einer größeren Schneeschmelze geführt hatte und durch die Tatsache, dass die Wrackteile durch den Gletscher des Mount Illimani talabwärts transportiert worden waren. Die beiden bargen sechs große, orange-farbige Metallteile und mehrere beschädigte Stücke von Magnetbändern, die sie mit Zustimmung der bolivianischen Zivilluftfahrtbehörde am 4. Januar dieses Jahres an das NTSB übergaben. Das ließ hoffen. Denn nun gab es die Chance, die Gründe für das signifikante Abweichen von der freigegebenen Strecke feststellen zu können.

Die Enttäuschung folgte am 7. Januar. Denn das NTSB hat herausgefunden, dass es sich bei dem Magnetband um einen 18-minütigen Passus der Fernsehserie „I Spy“ in spanischer Sprache handelt und die Metallteile zu dem druckluftbelüfteten Behälter des FDR gehört. Die Gründe, weshalb die Piloten der B727 von der freigegebenen Strecke abgewichen sind, werden also weiter ein Rätsel bleiben. Es sei denn, das NTSB und die bolivianischen Behörden entschließen sich, erneut eine offizielle Untersuchungskommission zu dem verunglückten Flugzeug oder zu dem, was von ihm übrig geblieben ist, auf den Weg zu bringen. Danach lange suchen, müssten sie nicht. Denn schließlich haben die beiden Bergsteiger den Fundort mit GPS vermessen.



*Eastern B727 – in Bolivien von der freigegebenen Strecke abgewichen und gegen einen Berg geflogen.  
Photo: Torsten Maiwald/Wikimedia by GNU1.2*

WeFis

# Luftfahrtallianzen und Partnerschaften



von Hans-Joachim Krüger

Unter der Federführung der Lufthansa entstand vor 20 Jahren das erste globale Bündnis im Bereich der zivilen Luftfahrt. Ziel war es damals, den Passagieren ein all umfassendes, nahtloses und auch komfortables Reiseerlebnis auf jedem Kontinent zu bieten und die Standards zwischen den

verschiedenen Fluggesellschaften anzupassen. Das Jahr 1997 war somit das Geburtsjahr der ersten großen Allianz, der „Star Alliance“. In den folgenden Jahren (1999) folgte dann der zweite Zusammenschluss „SkyTeam“ unter Federführung der KLM/AirFrance und schließlich folgte im Jahre 2000 die „Oneworld“ Allianz unter Federführung von British Airlines und Iberia.

Zwischenzeitlich sind über 60 namhafte, weltweit operierende Fluggesellschaften in der einen oder anderen Allianz wiederzufinden. Mit 28 Fluggesellschaften ist nach jetzigem Stand das Gründungsmitglied „Star Alliance“ der größte Zusammenschluss mit fast 650 Millionen Passagieren. Die meisten Flugzeuge hingegen hat das „Sky-Team“ vorzuweisen – immerhin fliegen hier fast 4500 Flugzeuge weltweit.

Unten stehende Tabelle beinhaltet die wichtigsten internationalen Luftfahrtallianzen (Stand April 2014).

Durch das weltweite Netzwerk reduzieren die Fluggesellschaften ihre internen Kosten und nutzen Synergien in Verwaltung, Technik, Abfertigung. Außerdem werden Flugpläne abgestimmt und unter dem sogenannten Codesharing werden Destinationen erreicht, die zuvor zum Teil extra gebucht werden mussten. Der Passagier ist direkter Nutznießer einer solchen Gemeinschaft von Luft-

verkehrsgesellschaften, da sich durch die verschiedenen Synergien auch gewisse Preisvorteile erzielen lassen, die sich somit auf den Flugpreis niederschlagen.

In den letzten Jahren wurden die verschiedenen Allianzen durch den verstärkten Auftritt der asiatischen Airlines, speziell der chinesischen und indischen Fluggesellschaften verstärkt. Auffällig ist hingegen, dass die bekanntes-



Taron „SkyTeam“ ATR42 YR-ATC OTP 15.06.2016  
Photo: Gerrit Griem



SAS Star Alliance B737 LN-RRW FRA 11.04.2014  
Photo: Thomas Williges

Luftfahrtallianzen	Gegründet	Mitglieder	Flugzeuge	Mitarbeiter	Passagieraufkommen	Umsatz (in \$)	Destinationen	Tägliche Flüge
Star Alliance	1997	28	4.338	439.232	637,62 Mio.	173,12 Mrd.	1269	18.043
SkyTeam	2000	20	4.467	459.781	588 Mio.	137 Mrd. (2009)	1064	15.723

ten Fluggesellschaften von der arabischen Halbinsel hier nicht anzutreffen sind.

Weder Etihad Airways noch Emirates sind in der Auflistung zu finden. Gerade im Gespräch sind die strategischen Partnerschaften von Etihad Airways aus Abu Dhabi. Etihad hat z.B. eine Partnerschaft mit der deutschen Air Berlin oder mit der italienischen Airline Alitalia. Beide Partnerschaften sind Allianz-übergreifend, während Air Berlin weiterhin auch für „Oneworld“ unterwegs ist, ist Alitalia für das „Sky Team“ tätig. Diese „zweideutige“ Zusammenarbeit wird von den anderen organisierten Fluggesellschaften als störend empfunden und hat womöglich eine Isolation der genannten Airlines zur Folge.

Neben der Zusammenarbeit in den benannten Allianzen gibt es verschiedene „Joint Ventures“ zwischen verschiedenen Fluggesellschaften. Ein „Joint Venture“ ist die intensive Zusammenarbeit zweier Fluggesellschaften eines Luftfahrtbündnisses und der direkte Austausch von Flug- und Managementkapazitäten. Diese Zusammenarbeit schließt jedoch eine finanzielle Beteiligung am Partner aus. Die Lufthansa hat z.B. „Joint Venture-Abkommen“ mit folgenden Airlines: Singapore Airlines, All Nippon Airlines, Air Canada, Air China oder United Airlines. Eine enge Abstimmung von Streckennetzen, Flugplänen und Anschlussmöglichkeiten werden hier vereinbart und auch die Flugfrequenzen zwischen den verschiedenen Hub-Airports werden hier geregelt.

Quelle: wikipedia, Lufthansa

	Nordamerika	Südamerika	Europa	Asien	Afrika	Ozeanien
<b>Oneworld</b>	- American Airlines	- LATAM Airlines	- Air Berlin - British Airways - Finnair - Iberia - S7 Airlines	- Cathay - Japan Airlines - Malaysia Airlines - Qatar Airways - Royal Jordanian - SriLankan Airlines - S7 Airlines		- Qantas
<b>SkyTeam</b>	- Aeroméxico - Delta Air Lines	- Aerolíneas Argentinas	- Aeroflot - Air Europa - Air France - Alitalia - Czech Airlines - KLM Royal Dutch Airlines - TAROM	- China Airlines - China Eastern Airlines - China Southern Airlines - Garuda Indonesia - Korean Air - Middle East Airlines - Saudia - Vietnam Airlines - Xiamen Airlines - Kenya Airways	- Kenya Airways	
<b>Star Alliance</b>	- United Airlines - Air Canada	- Avianca - Avianca Brazil - Copa Airlines	- Lufthansa - Swiss International AIR Lines - Austrian Airlines - Adria Airways - Aegean Airlines - Brussels Airlines - Croatia Airlines - LOT Polish Airlines - Scandinavian Airlines - TAP Portugal - Turkish Airlines	- Air China - Air India - All Nippon Airways - EVA Air - Shenzhen Airlines - Singapore Airlines - Thai Airways	- Egypt Air - Ethiopian Airlines - South African Airways	- Air New Zealand



American Airlines „OneWorld“ N837NN B738 MIA 01.15  
Photo: Michael Stappen



Avianca „Star Alliance“ A332 N280AV MIA 11.2014  
Photo: Michael Stappen



Finnair „Oneworld“ A343 OH-LQE BRU 10.09.2015  
Photo: Michael Stappen



TAM „Oneworld“ B763 PT-MOC MIA 02.03.2015  
Photo: Michael Stappen



MEA A320 T7-MRD FRA 12.03.2015 Photo: Thomas Williges



Korean Air A330 HL8212 LAX 16.11.15 Photo: Gerrit Griem



Qatar Airways „Oneworld“ B777 A7-BAB FRA  
06.03.2014 Photo: Gerrit Griem



China Southern „SkyTeam“ A321 HKG 29.11.2015  
Photo: Michael Stappen



Fortaleza



Die „Landshut“. Photo: Thomas Williges

## Regierung möchte die „Landshut“ retten



von Thomas Williges

**Der Deutsche Herbst 1977 ist vielen von uns noch gut in Erinnerung. Er war geprägt durch Anschläge der terroristischen Vereinigung Rote Armee Fraktion (RAF), die Entführung und Ermordung Hanns Martin Schleyers und die Entführung der Lufthansa-Maschine „Landshut“.**

**Der Deutsche Herbst gilt als eine der schwersten Krisen in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Nun soll das mittlerweile längst ausrangierte Flugzeug aber verschrottet werden. Einige Politiker wollen das verhindern.**

Die „Landshut“ befand sich am 13. Oktober 1977 als Flug LH 181 mit 86 Passagieren und 5 Besatzungsmitgliedern an Bord auf dem Weg von Palma de Mallorca nach Frankfurt, als palästinensische Terroristen die Maschine in ihre Gewalt brachten. Es begann eine fünftägige Odyssee, die über Rom, Larnaca, Bahrein, Dubai und Aden schließlich in die somalische Hauptstadt Mogadishu führte, wo das Flugzeug am Morgen des 18. Oktober von der deutschen Spezialeinheit GSG-9 gestürmt wurde. Alle Passagiere wurden dabei befreit und drei der vier Terroristen getötet. Zwei Tage zuvor hatte der Anführer der Terroristen den Flugkapitän Jürgen Schumann in Aden erschossen. Noch in der Nacht vom 17. auf den 18. Oktober begingen die in Stuttgart-Stammheim inhaftierten RAF-Terroristen Andreas Baader, Gudrun Ensslin und Jan-Carl Raspe Selbstmord. Als Reaktion auf die Stürmung der „Landshut“ wurde Hanns Martin Schleyer von seinen Entführern erschossen.

„Die Landshut sei eine lebendige Zeugin eines wichtigen Moments der Geschichte der Bundesrepublik“, sagte

Außenminister Sigmar Gabriel gegenüber der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“. Ebenso äußerte sich die stellvertretende CDU-Bundesvorsitzende Julia Klöckner: „Das Flugzeug sei ein Stück Zeitgeschichte.“

Der Name „Landshut“ wurde nach der Entführung und der anschließenden Reparatur der u.a. durch Einschusslöcher beschädigten Maschine entfernt. Jedoch flog die Maschine noch bis 1985 für die Lufthansa weiter. Nach der Ausmusterung und deren Verkauf flog sie zwei Jahre lang für die amerikanische Presidential Airlines. Eine Leasingfirma vermietete das Flugzeug danach an die TAN Honduras, bevor es 1988 für die Maschine wieder nach Europa ging. Dort flog sie fast sieben Jahre lang im Frachtdienst u.a. für Air Charter und L’Aéropostale. 1995 wurde die ehemalige „Landshut“ nach Malaysia an die Transmile Air Services verkauft und zwischenzeitig an Garuda vermietet. Der letzte Besitzer war TAF Linhas Aereas, der die B737 als PT-MTB nach Südamerika brachte. Dort war die Maschine noch eine Zeitlang im Frachtgeschäft tätig. Seit Januar 2008 steht sie abgestellt auf dem Flughafen der brasilianischen Stadt Fortaleza, wie ein Screenshot bei GoogleMaps beweist. Dort fristet die Boeing zusammen mit anderen ausrangierten Maschinen in einer Ecke des Flughafenareals ihr Dasein teilweise als Ersatzteillieferer.

Nun sollen die Maschinen im Mai versteigert werden. Zu befürchten ist allerdings, dass sich nur noch Altmetallhändler bzw. Verwertungsfirmen für die Flugzeuge interessieren und auch die „Landshut“ letztendlich verschrottet wird.

Konkrete Pläne für einen eventuellen Erwerb der Maschine gibt es aber derzeit nicht. Ebenso gibt es wohl noch keine Ideen für eine Überführung aus Südamerika oder gar einen Verbleib der Boeing hier in Deutschland. Wir dürfen gespannt sein.



Seit dem 9. März befindet sich die Breitling DC-3 auf ihrer „World Tour“. Photo: Breitling

## Mit wertvoller Fracht um die Welt

Zu ihrem 77. Geburtstag machte sich die alte, aber immer noch rüstige Dame zu einer Weltreise auf. Wobei es sich bei der alten Dame nicht um eine betuchte Rentnerin handelt, sondern um ein Flugzeug. Um eine DC-3, um genau zu sein. Dabei handelt es sich nicht um einen ehemaligen Militärtransporter C-47, sondern um eine zivile DC-3A (DC-3-277B), die vor 77 Jahren bei den Douglaswerken das Licht der Welt erblickt und am 9. März 1940 ihren Erstflug absolviert hat. Drei Tage später wurde sie an American Airlines ausgeliefert, wo sie mit dem Kennzeichen NC25658 und mit ihrem Taufnamen „Flagship Cleveland“ eingesetzt wurde. Abgesehen von einer zweijährigen Unterbrechung, als sie vom 4. April 1942 bis zum 1. April 1944 bei der US Army Air Force (USAAF) diente, stand sie bis 1949 bei American im Einsatz. Danach war sie bei diversen US Airlines tätig, bis sie von Bar Harbor Airlines außer Dienst gestellt wurde. Glücklicherweise wurde das Flugzeug nicht der Schrottpresse anheim gegeben, sondern im Juli 1992 zu neuem Leben erweckt und 1996/97 von Champlain Air instand gesetzt. 2008 wurde es von Francisco Agullo gekauft, der die DC-3 in Opa Locka (Florida) überholen ließ und sie 2009 nach Genf überführte. Seitdem ist der Oldtimer am europäischen Himmel und auf den Flughäfen des alten Kontinents zu sehen. Agullo ist in

der Oldtimerszene kein Unbekannter. Er war die treibende Kraft, als es darum ging, eine L-1049 „Super Constellation“ in die Schweiz zu holen und sie dort zu betreiben.

Betrieben werden beide Flugzeuge von der in Basel beheimateten „Super Constellation Flyers Association (SCFA)“. Doch ohne die Unterstützung des Schweizer Uhrenherstellers „Breitling“ wären die beiden Oldtimer wohl kaum zu unterhalten und in die Luft zu bringen. Deshalb dienen die L-1049 und die DC-3 als Werbeträger für den Uhrenproduzenten, weshalb auch dessen Name den Rumpf und dessen Logo die Seitenleitwerke der beiden Oldies schmücken.

### Der Weltrundflug

Zu Beginn dieses Jahres beschloss Breitling, die DC-3 von März bis zum September einmal um die Welt fliegen zu lassen und sie an zahlreichen Orten der staunenden Öffentlichkeit zu präsentieren. An einigen Orten sollen auch Rundflüge mit ausgewählten Passagieren durchgeführt werden. Und natürlich geht es auch darum, für die Marke „Breitling“ Werbung zu treiben. Mit an Bord befinden sich 500 Exemplare einer limitierten Sonderauflage des Aviatik-Chronografen „Navitimer“. Die Chronografen, die erst

nach der Rückkehr in die Schweiz in den Verkauf kommen werden, tragen auf dem Gehäuseboden das Logo der „Breitling DC-3 World Tour“. Wer eines dieser Geräte erwirbt, erhält ein von einem der eingesetzten Flugkapitäne unterzeichnetes Zertifikat dazu.

Die geplante Route führt von Genf über den Balkan, den Nahen Osten, Indien, Süd-Ost- und Ostasien, Nordamerika und Grönland wieder zurück nach Europa. Allerdings soll der Flug nicht in Genf, sondern in Sion enden. Und dies möglichst im Zeitraum vom 15. – 17. September. Denn da findet in Sion der „Breitling-Event“ statt, ein von dem Uhrenhersteller organisierter Flugtag. Die alte Dame wird also ziemlich genau ein halbes Jahr unterwegs sein, was als sehr großzügig geplant scheint. Doch dies ist sinnvoll. Nicht nur, weil mit der DC-3 diverse Flugtage besucht und an einigen Zwischenstopps auch längere Aufenthalte vorgesehen sind. Sondern auch, weil außergewöhnliche Zwischenfälle mit eingeplant werden müssen. Alte Damen leiden bekanntlich ja auch an dem einen oder anderen Zipperlein. Drei Stopps sind allerdings fest eingeplant. Die Teilnahme an der „Friendship Day Air Show“ im japa-

nischen Iwakuni, ein Werftaufenthalt in Aurora/Oregon und der Besuch der Air Venture in Oshkosh.

Da bei dem Flug auch ziemlich lange Strecken über Wasser (zum Beispiel über die Beringsee oder den Nordatlantik) zurückgelegt werden müssen, wurden bei der DC-3 drei Sitzreihen ausgebaut, um Platz für Zusatztanks zu schaffen. Diese Tanks sind so gestaltet, dass der Treibstoff während des Flugs in die Flugzeugtanks umgepumpt werden kann. Deshalb können während des Weltrundflugs auch keine Passagiere mitgenommen werden. Die verbleibenden Sitze sind den mitfliegenden Technikern vorbehalten. Wenn jedoch an einigen Orten Rundflüge durchgeführt werden sollen, dann müssen die Zusatztanks ausgebaut und die Passagiersitze verschoben werden – um das Flugzeug richtig austrimmen zu können.

Am 9. März ist die DC-3 in Genf gestartet – genau 77 Jahre nach ihrem Erstflug. Der Flugverlauf kann übrigens auf der Homepage [www.breitling.com](http://www.breitling.com) verfolgt werden.

*WeFis*

## Nachruf Jörg Kummerfeld

Wir trauern um unseren Freund und Kollegen Jörg Kummerfeld.

Jörg arbeitete während seiner aktiven Zeit als Fluglotse an der Niederlassung Bremen und hat sich schon frühzeitig stets für seine Kollegen eingesetzt. Seit über 40 Jahren war Jörg Mitglied in der GdF (früher VDF) und hat mit seinem Fachverstand und Engagement viele Delegiertenversammlungen der GdF/VDF begleitet.

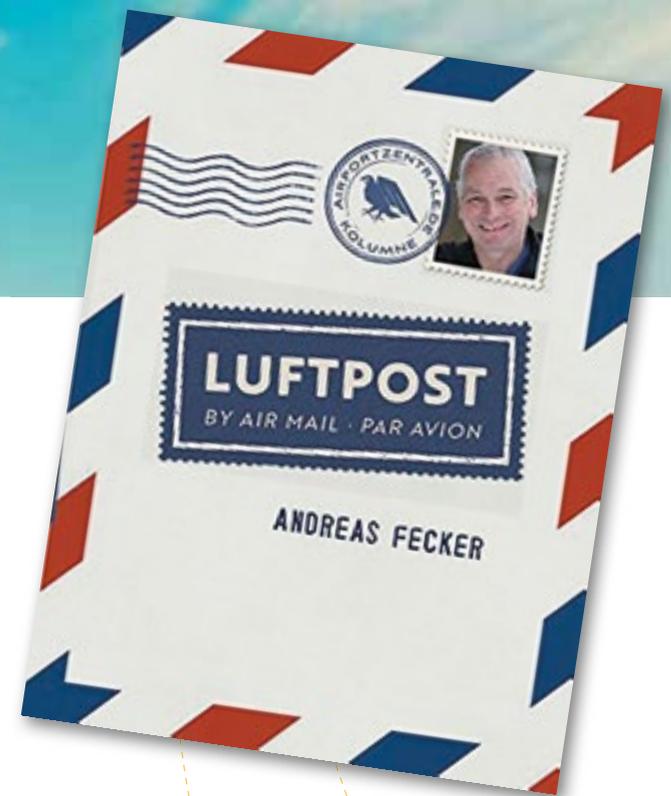


## Luftpost

Unser ehemaliger Kollege Andy Fecker dürfte den langjährigen Lesern unserer Zeitschrift kein Unbekannter sein. Neben seinen Beiträgen im „der flugleiter“ veröffentlichte er in den vergangenen Jahren eine ansehnliche Anzahl von Büchern zum Thema Luftfahrt, der er nun einen weiteren Band hinzugefügt hat.

Sein jüngstes Werk umfasst eine Auswahl von 120 Texten seiner seit Mitte 2013 im Internet erscheinenden wöchentlichen Kolumne „Luftpost“ ([www.airportzentrale.de](http://www.airportzentrale.de)), die sich mit aktuellen Luftfahrtthemen beschäftigt. In dieser setzt Andy Fecker gerne auch Nachrichten, die Tageszeitungen bisweilen lediglich eine kurze Meldung wert sind, in einen größeren Kontext und bietet dabei Hintergrundinformationen, die vielfach auch Insidern neu sein dürften.

Durch seine jahrelange digitale Arbeit kann er nun in dem fast 400 Seiten starken Buch eine Vielzahl von Kurzgeschichten präsentieren, wobei beinahe alle Luftfahrtbereiche Beachtung finden: Von der Flugsicherung über Piloten, Flugreisen, Militärluftfahrt, Unfälle, Flughäfen bis hin zur Luftfahrtgeschichte. Seine teils bewegenden, teils humorvollen Texte sind stets informativ und gut recherchiert. Zum Verständnis notwendige Fachbegriffe werden



Andreas Fecker  
**Luftpost**, Könnemann Verlag, Köln  
 ISBN: 978-3-7419-1969-5, EUR 9,95

verständlich erklärt, ohne dass die Beiträge ihre Kurzweiligkeit verlieren. Seine persönliche Berufserfahrung ist auf jeder Seite spürbar, wodurch eine besondere Nähe zu den Themen entsteht.

Andy Fecker ist hier wieder einmal ein abwechslungsreiches und lesenswertes Buch gelungen, das sowohl den Fachmann als auch den interessierten Flugreisenden ansprechen wird. Darüber hinaus macht es das handliche Format zu einem idealen Urlaubsbegleiter. Und das zu einem unschlagbaren Preis!

HMH



## Lebendige Erinnerungen vergangener Zeiten: Fortsetzung von „Traumreise auf die Bahamas“



von Emmi Enneper

Wir waren angekommen auf Eleuthera, einer Bahama outer island. Ein freundlicher Bahamese, Godfrey, wollte uns nach Tartum Bay bringen, wo wir von ihm ein Haus mieten könnten, da die Hotels, die ich aus meinem Reiseführer kannte, nicht mehr existieren sollten. Als wir den Ort erreich-

ten, sahen wir die Bescherung: die Holzhäuser verlassen und verfallen. Von einem turbulenten Karibik-Städtchen weit entfernt. Wieso konnte es zu so großer Diskrepanz zwischen Reiseführern und Wirklichkeit kommen?

Die Erklärung: Wir waren im November 1975 dort. Die Bahamas waren erst 1973 unabhängig geworden und alle großen Resorts, Hotels etc. verlassen und von der Regierung der Bahamas an favorisierte Interessenten verkauft. Aber die wirtschaftlichen Bestrebungen schlugen erst mal fehl. Die Arbeitslosigkeit betrug 80%, 20% hatten einen Job im öffentlichen Bereich.

Ja – wenn man das vorher gewusst hätte.

Unser netter Fahrer Godfrey brachte uns zu seinem Haus, welches zu mieten war. Das war nicht der Hit, aber erstmal eine Bleibe. Er wollte die Miete bar für den gesamten Aufenthalt bezahlt haben. Ja, wo sollten wir sonst hin? Bei der Erkundung des Ortes kamen uns doch erhebliche Bedenken hier den Rest unseres „Traumurlaubes“ zu verbringen: Es gab einen Krämerladen, der zwar Fisch aus einer Tonne verkaufte, aber ansonsten wenig Lebensmittel anzubieten hatte.

Eine Kneipe, deren Namen ich nie vergessen werde: „Dark-end of the Road,“ die uns ggf. abends etwas zu essen verkaufen würde und ansonsten genau so aussah, wie sie hieß. Nachdem dann am nächsten Tag uns in der Küche eine Riesenspinne begegnete, wollten wir dort nicht mehr bleiben. Aber unser Vermieter wollte auch das schöne Geld, was er bereits einkassiert hatte, nicht mehr gern hergeben und schlug uns vor, sein eigenes Auto (ein alter Amischlitten) zu mieten und uns irgendwo anders auf der Insel eine Bleibe zu suchen. Ja, das war die Lösung. Schließlich musste es doch irgendwo auf der 170 km langen, aber nur 3 km breiten Insel eine schöne, trotzdem bezahlbare Unterkunft geben.

Wurde es noch traumhaft?????

*„Liebes Flugleiter-Team,  
zunächst möchte ich einmal ein Lob aussprechen. Ihr schafft es immer wieder eine Zeitschrift  
mit hervorragenden Berichten und exzellenten Fachinformationen zu erstellen. Doch leider  
fehlen mir im Flugleiter auch Berichte über technische Systeme. Insbesondere in den letzten  
Jahren wurden viele neue technische Systeme installiert, über die sicherlich einmal berichtet  
werden könnte.“*

*Andreas Luhnen, Düsseldorf*

*„Liebes Redaktionsteam,  
gut gefallen mir Gastbeiträge von Piloten in denen unsere tägliche Arbeit von der anderen Seite  
dargestellt wird.“*

*Falk Wehner, Bremen*

*„Liebes Flugleiterteam,  
ein großes Lob und ein herzliches Dankeschön an Euch, besonders für die zahlreichen tollen  
und bunten Flugzeugbilder, die meine Kinder zu beschäftigen wissen und mir die ein oder  
andere freie Minute bescheren.“*

*Linda Tännny, Karlsruhe*

## Und täglich grüßt das Murmeltier...



von Werner Fischbach

Verfolgt man das Drama um den Bau des zukünftigen Berliner Großflughafens, dann fragt man sich unwillkürlich, ob es nicht sinnvollerweise mit dem Romantitel „Die unendliche Geschichte“ von Michael Ende versehen werden sollte oder ob da die amerikanische Filmkomödie „Und täglich

grüßt das Murmeltier“ nicht besser passen würde. Letztere handelt von einem etwas arroganten und egozentrischen Wettermoderator, der zu einem jährlich wiederkehrenden Ritual in eine amerikanische Kleinstadt geschickt wird und sich dort in einer Zeitschleife wiederfindet.

In den Gesetzen einer Zeitschleife scheint auch das Projekt des Berliner Großflughafens BER festzusitzen. Denn in steter Regelmäßigkeit werden dort die Geschäftsführer und die technischen Leiter ausgewechselt. Oder, um es etwas volkstümlicher auszudrücken, gefeuert. Doch das hat den Flughafen nicht wirklich vorangebracht. Dies ist ein Trauerspiel und nicht gerade ein Aushängeschild für das deutsche Ingenieurs- und Planungswesen. Und der ehemalige Bundeskanzler und Regierende Bürgermeister Willy Brandt, nach dem der Flughafen benannt wurde, dürfte sich, sollte er davon erfahren, im Grabe drehen. Dass der Flughafen angesichts der Verkehrs- und Passagierzuwächse bei seiner Eröffnung (wann immer dies sein wird) nach Meinung von Experten nicht die erforderliche Kapazität aufweisen wird, sei nur am Rande bemerkt.

Eigentlich hätte der Betrieb bereits im November 2011 aufgenommen werden sollen. Nun soll es entweder 2018 oder gar erst 2019 so weit sein. Nachdem der bisherige Geschäftsführer Karsten Mühlenfeld Anfang März von seinem Posten abberufen und der bisherige Staatssekretär Prof. Dr. Ing. Engelbert Lütke-Daldrup inthronisiert wurde, richten sich natürlich alle Blicke auf den neuen Hoffnungsträger (er ist übrigens nach Rainer Schwarz, Hartmut Mehdorn und Karsten Mühlenfeld bereits der vierte in Folge). Ob er etwas Ordnung in die ganze Sache bringen und einen definitiven Zeitplan und Eröffnungstermin festlegen kann, muss sich zeigen. Für den Sommer will er einen „belastbaren Termin“ vorlegen.

### Das Dilemma der DFS

Natürlich ist auch die DFS von dem Berliner Trauerspiel betroffen. Denn sie hat sich, nachdem die Eröffnung vom November 2011 wegen der Insolvenz des Generalunternehmers auf das Jahr 2012 verschoben worden war, recht gut auf die Betriebsaufnahme vorbereitet. Die Luftraumstruktur war erstellt, der neue Tower errichtet und in Betrieb genommen und das Personal in Berlin und in Bremen (da sitzt bekanntlich die Anflugkontrolle) für die Eröffnung des Flughafens entsprechend geschult worden. Die DFS hat ihre Hausaufgaben also erledigt und könnte ihrem Geschäft am geplanten Hauptstadtflughafen



Der einsame Tower von Berlin. Photo: DFS

fen in bewährter Weise nachgehen. Doch nun war in der Presse zu lesen, sie habe in Berlin ein Personalproblem. Doch das ist nicht (ganz) richtig. Sie hat, wie Ute Otterbein von der Pressestelle erwähnt, „aktuell kein Personalproblem in Berlin. Die DFS hat aber sehr wohl ein Problem damit, ihre Personalplanungen auf ein ‚bewegliches Ziel‘ und einen Eröffnungstermin ausrichten zu müssen, von dem man bislang nur eines sicher weiß: dass er sich immer wieder in die Zukunft verschiebt“. Sollte daraus das Jahr 2019 oder noch gar später werden, würde dies die DFS, so kann man annehmen, vor ernsthafte Personalprobleme stellen.

Nun hat DFS-Chef Professor Klaus-Dieter Scheurle in einem Interview mit dem Handelsblatt auf dieses Dilemma hingewiesen und unter anderem erklärt: „Die DFS hat seit 2012 die Anspannung hoch gehalten. Jedoch wird diese nach 2018 nicht mehr hochgehalten werden können.“ Mit anderen Worten: Sollte es im nächsten Jahr mit der Eröffnung nicht klappen, wird es auch 2019 nichts mehr. Dass dieses Interview natürlich ein erhebliches Medienecho hervorgerufen hat, ist nicht weiter verwunderlich. Und dass es auch von anderen Publikationen aufgegriffen und das Problem etwas zugespitzt wurde, verwundert ebenso wenig. So schrieb zum Beispiel „Spiegel Online“, dass die



DFS bisher kalkuliert habe, nach einer Bekanntgabe eines verlässlichen Eröffnungstermins innerhalb von 13 Monaten die Luftraumstruktur und das Flugverfahren festzulegen, zu erproben und freizugeben.“ Und dazu brauche die Organisation genügend qualifizierte Mitarbeiter. Die sie, zumindest in ausreichendem Maße, nicht habe.

Nun ist nicht anzunehmen, dass sich Klaus-Dieter Scheurle in diesem Sinne geäußert hat. Vielmehr ist davon auszugehen, dass er nicht so richtig verstanden wurde. Oder, um es anders auszudrücken, dass einige Journalisten, die das Interview im Handelsblatt gelesen haben, die Aussagen des DFS-Chefs nicht richtig einordnen konnten. Denn die Verfahren und Luftraumstruktur sind seit langem fertiggestellt und können somit nicht als Grund für eine weitere Verzögerung hergenommen werden.

Allerdings sieht es beim Personal etwas anders aus. Deshalb ist der Presse nicht zu widersprechen, wenn sie von einem bestimmten Personalmangel bei den Controllern spricht. Der sich zum jetzigen Zeitpunkt zwar noch nicht eingestellt hat, aber der sich, sollte der Flughafen im nächsten Jahr nicht eröffnet werden, durchaus einstellen könnte. Und dafür gibt es mehrere Gründe.

Da wäre zunächst einmal der Doppelbetrieb am neuen Willy-Brandt-Flughafen und am Flughafen von Tegel. Denn auch wenn am neuen Hauptstadtflughafen der Betrieb mit zwei parallelen Pisten aufgenommen wird, so soll Tegel noch für ein halbes Jahr für die Flugbereitschaft und Staatsgäste offen bleiben. Dies bedeutet jedoch, dass für diesen Parallelbetrieb acht bis neun Fluglotsen mehr benötigt werden als beim „Single-Airport BER“. In diesem Zusammenhang sollte auch das Problem, dass der neue Flughafen bereits bei seiner Eröffnung zu klein sein dürfte, erwähnt werden und es in Berlin eine Initiative gibt, die sich für einen Weiterbetrieb von Tegel zur Entlastung des neuen Airports ausspricht.

Sollte sich dieser Plan, was wohl aus politischer Sicht als unwahrscheinlich angesehen werden darf, realisieren lassen, dann hätte die Niederlassung Berlin auf die Dauer gesehen acht bis neun Kollegen zu wenig. Und diese fehlenden Kollegen können nicht so schnell herbeigeschafft werden, da die DFS über keinen Überhang bei Towerlotsen verfügt (einer privatrechtlichen Organisation wie der



DFS verbietet es sich schon aus wirtschaftlichen Gründen, Personal „auf Halde“ zu „produzieren“).

Dazu kommt das Problem, dass auch Controller immer älter werden und irgendwann der Zeitpunkt kommt, an welchem sie in den Ruhestand bzw. in die Übergangsvorsorgung gehen. Nun haben sich einige Kollegen (zurzeit sollen es zwei sein) bereit erklärt, den Eintritt in die Übergangsvorsorgung nach hinten zu verschieben. Aber irgendwann werden sie dies tun wollen. Zwei bis vier könnte man sicher überzeugen, ebenfalls länger zu arbeiten. Andere können sich vorstellen, nicht früher als mit 55 Jahren in die Übergangsvorsorgung zu gehen. Damit würden dann bis Ende 2018/Anfang 2019 ausreichend Controller zur Verfügung stehen. Ob da jedoch alle mitmachen, ist fraglich. Die geburtenstarken Jahrgänge 1964 bis 1968



Zurzeit wird vom Tower des geplanten Großflughafens der Verkehr von Schönefeld kontrolliert. **Photo: Günter Wicker / FBB**

sind in Berlin, wie an vielen Stellen, überdurchschnittlich vertreten. Die dadurch entstehende Lücke müsste durch neues Personal gefüllt werden. Doch bis dies dann einsatzbereit ist, wird jede Menge Wasser die Spree hinunterfließen. Weil die Ausbildung zum Towercontroller rund zweieinhalb Jahre dauert. Für den Erwerb der örtlichen Berechtigungen müssen zwischen 10 und 14 Monate veranschlagt werden. Und ohne auf die Personallage beim ACC Bremen eingehen zu wollen: Die Personalplaner an der Weser dürften vor ähnlichen Problemen stehen. Eine Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens erst im Jahr 2019 würde die DFS also vor wirkliche Personalprobleme stellen und ohne besondere Maßnahmen (der eine oder andere Leser kennt den Begriff „Tigerteam“ sicher noch) könnte es schwierig werden, Tegel- und BER-Tower angemessen zu besetzen.

Auffallend ist, dass der Zeitpunkt des Interviews, das Prof. Scheurle dem Handelsblatt gegeben hat, mehr oder weniger mit der Inthronisierung des neuen BER-Geschäftsführers Lütke-Daldrup zusammenfällt. Das kann natürlich Zufall sein. Nicht ausgeschlossen ist jedoch, dass Scheurle den neuen Geschäftsführer und die Berliner Politik ein wenig unter Druck setzen wollte. Frei nach dem Motto „wenn Ihr nicht in die Puschen kommt, dann wird’s vor 2020 nichts mit der Flughafeneröffnung.“ Ob das etwas hilft, ist angesichts der Irrungen und Wirrungen der Berliner Flughafenpolitik noch nicht ausgemacht. Denn die erinnert an eine Aussage des Berliner Stadtmagazins Zitty, das in Abwandlung des baden-württembergischen Slogans „wir können alles, nur kein Hochdeutsch“ auf Berlin angewendet bereits vor Jahren meinte: „Wir können alles, nur nichts richtig!“

## Keine dritte Piste aus Klimaschutzgründen



von Werner Fischbach

**Um den für 2025 erwarteten Passagierzuwächsen entsprechen zu können, hatte der Flughafen Wien-Schwechat vor, eine dritte Piste zu bauen. Nun hat das österreichische Bundesverwaltungsgericht ihm einen Strich durch die Rechnung gemacht.**

Zugegeben – die Manager des Wiener Flughafens haben sich viel Mühe gegeben, um den Bau einer dritten Piste realisieren zu können. Denn die ist nach ihrer Meinung erforderlich, um den prognostizierten Zuwachszahlen bei den Passagieren entsprechen zu können. Im letzten Jahr haben 23,4 Mio. Passagiere den Flughafen Schwechat genutzt; was gegenüber 2015 einem Zuwachs von rund drei Prozent entsprach. Bis 2025 sollen die Passagierzahlen auf 37 Mio. ansteigen. Und der damit verbundene Zuwachs an Flugbewegungen wäre dann mit den beiden Pisten 11/29 und 16/34 nicht mehr zu bewältigen. Zumindest nicht ohne größere Verzögerungen. Eine dritte Piste muss also her.

Die neue Piste sollte 2 400 Meter südlich der Piste 11/29 und 2 600 Meter westlich der gedachten Verlängerung der Piste 16/34 liegen. Sie ist also als Parallelpiste zur 11/29 gedacht und hätte den Vorteil, dass sie unabhängig von der jetzigen 11/29 betrieben werden könnte. Allerdings ergeben sich dabei auch ein paar Probleme. Zum Beispiel, wenn sowohl die neue Piste 29 (die dann wohl als 29L bezeichnet werden würde) als auch die Piste 16 für Landungen genutzt und ein auf die 16 anfliegenderes Luftfahrzeug sich zu einem „Overshoot“ entschließen würde. Doch diese Thematik soll hier nicht erörtert werden. Die Controller werden sich da schon etwas einfallen lassen. Zumal diese Probleme ja auch schon bei der derzeitigen Pistenkonstellation bestehen.

Allerdings würde die neue Piste – zumindest aus der Sicht der Controller – einen kleinen Schönheitsfehler aufweisen. Denn der Tower, der 2005 in Betrieb genommen wurde und, so nebenbei bemerkt, mit 109 Metern der höchste Europas ist, wurde nördlich der Terminals errichtet und befindet sich etwas weit entfernt von der dritten Piste. Ein Standort zwischen den beiden parallelen Pisten wäre also

sinnvoller. Aber im Zweifelsfall werden sich die Controller diverser elektronischer Einrichtungen wie Kameras und dem Rollradar bedienen.

Dass es nicht ganz einfach sein würde, den Bau der dritten Piste gegen den Widerstand diverser Interessengruppen durchzusetzen, war den Airportmanagern durchaus klar. Deshalb nahmen sie sich vor, die Bedenken der Anwohner hinsichtlich der zukünftigen Lärmbelastung Ernst zu nehmen und beteiligten die Bevölkerung an den Planungen. So wurde von 2000 bis 2005 das bis dahin größte Mediationsverfahren durchgeführt, das letztlich zu einem zivilrechtlich verbindlichen Mediationsvertrag führte. Zusätzlich wurde ein Dialogforum eingerichtet, mit welchem Maßnahmen zum Schutz der Menschen und der Umwelt erarbeitet und umgesetzt sowie die Einhaltung der im Mediationsvertrag festgeschriebenen Maßnahmen überwacht werden sollen. Offensichtlich konnte der Flughafen die Genehmigungsbehörde von der Notwendigkeit der dritten Piste und den Umweltschutzmaßnahmen überzeugen; im Juli 2012 erteilte das Land Niederösterreich seine Zustimmung und bewertete die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv. Die dritte Piste konnte also gebaut werden.

Allerdings waren nicht alle mit der Entscheidung Niederösterreichs einverstanden und taten, was in einem demokratischen Rechtsstaat grundsätzlich möglich ist (und sein muss) und gingen vor Gericht. So befasste sich das österreichische Bundesverwaltungsgericht mit den Klagen von 28 unterschiedlichen Beschwerdeführern. Zu diesen gehört auch die Stadt Wien, die, was zu bemerken ist, zu 20 Prozent an der Flughafengesellschaft beteiligt ist.

Mitte Februar hat das Gericht nun sein Urteil verkündet – mit einer ziemlichen Überraschung. Denn das Gericht hat den „Antrag zur Errichtung und zum Betrieb der geplanten dritten Start- und Landebahn am Flughafen Wien-Schwechat abgewiesen.“ Obwohl die Richter das wirtschaftliche Interesse des Flughafens zum Bau der dritten Piste durchaus anerkannten, kamen sie zu der Erkenntnis, dass – so ist der Pressemeldung des Gerichtes zu entnehmen – „das öffentliche Interesse am Schutz vor den negativen Folgen des Klimawandels, insbesondere durch die hohe CO<sub>2</sub>-Belastung, höher zu bewerten ist als die positiven öffentlichen (standortpolitischen und arbeitsmarktpolitischen) Interessen an der Verwirklichung des



Keine weitere Piste für den Wiener Flughafen. Blick vom Terminal zum östlichen Vorfeld. Photo: FrontOffice/Wikimedia by CC4.0

Vorhabens samt zusätzlichem Bedarf.“ Dass die Richter zusätzlich noch die „Erhaltung wertvollen Ackerbodens“ für geboten hielten, sei der Vollständigkeit angeführt. Obwohl nicht alles, was so einige Bauern auf ihrer Felder kippen bzw. streuen, unbedingt der Umwelt zuträglich zu sein scheint.

Nun soll dieses Urteil juristisch nicht bewertet werden. Allein schon, um nicht dem Vorwurf der „Juristenschelte“, die dem Verfasser als juristischem Laien auch gar nicht zusteht, ausgesetzt zu werden. Aber es scheint ein einmaliges Urteil zu sein. Denn offensichtlich wurde der Bau einer Start- und Landebahn und anderen Infrastrukturprojekten bisher aus allen möglichen Gründen abgelehnt, jedoch bis jetzt noch nie zum Zweck des Klimaschutzes (ob dies allerdings so stimmt, konnte nicht nachgeprüft werden). Und dies scheint die Einmaligkeit dieses Urteils auszumachen, so dass auch im „der flugleiter“ darüber berichtet werden kann. Oder sollte.

#### Was nun?

Zunächst einmal sollte gefragt werden, ob dieses Urteil dem Klimaschutz wirklich dient. Natürlich steht außer Frage, dass eine Boeing B737 oder ein Airbus A320 mehr klimaschädliche Gase in die Umwelt entlässt als drei Reisebusse zusammen. Doch dem Klima dürfte es so ziemlich gleichgültig sein, von wem die ihm schadenenden Emissionen eigentlich stammen. Entscheidend ist die Masse der Klimagase und da scheint es ganz sinnvoll zu sein, nach dem Anteil der einzelnen Emittenten zu fra-

gen. Dummerweise gibt es dabei unterschiedliche Angaben. Aber bei dem weltweiten Verbrauch von fossilen Brennstoffen wie Erdöl, Kohle und Gas wird der Anteil der Luftfahrt zwischen eineinhalb und zwei Prozent des emittierten Kohlendioxids (CO<sub>2</sub>) geschätzt. Also jenes Stoffes, mit welchem die Bundesrichter ihr ablehnendes Urteil begründeten. Selbst wenn, wie von einigen Experten erwartet, sich die durch den Luftverkehr hervorgerufenen Kohlendioxidbelastungen bis 2050 vervierfachen sollten, so liegt dieser Anteil unter zehn Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Weshalb die Aussage, der Luftverkehr wäre der größte Klimakiller, durchaus mit einem Fragezeichen versehen werden kann. Allerdings darf dies die Luftfahrtindustrie nicht verleiten, die Hände in den Schoß zu legen und nicht weiterhin an einer Reduktion der CO<sub>2</sub>- und NO<sub>x</sub>-Emissionen zu arbeiten.

Desweiteren sollte nicht vergessen werden, dass Fluggesellschaften immer dann einen Flughafen bedienen, wenn sie sich dadurch einen wirtschaftlichen Gewinn erwarten. Dummerweise werden sie das auch tun, wenn die Kapazität des Flughafens eigentlich nicht mehr ausreicht, um die Nachfrage zu bedienen. Wenn dies dann eintritt, dann werden anliegende Luftfahrzeuge eben für einen bestimmten Zeitraum die „Holding-Patterns“ aufsuchen und die Schlangen am Rollhalt der Abflughalle zunehmen. Was natürlich von den Airlines bedauert werden wird und sie, was anzunehmen ist, die Schuld an diesem bedauerenswerten Zustand den Flugsicherungsdienstleistern in Schuhe schieben werden. Nur nützt dies dem Klima nicht



Die dritte Piste soll südlich der Piste 11/29 und westlich der 16/34 liegen.

**Darstellung: Flughafen Wien**

so besonders viel, wenn dann in der Luft oder an den Rollhalten mehr Kerosin verbrannt und damit mehr CO<sub>2</sub> in die Luft geblasen wird als vorher. Ebenso wenig hilft es dem Klima, wenn sich einige Airlines entschließen, nicht mehr den überlasteten Flughafen, sondern einen weniger frequentierten in der Nähe zu bedienen. Dann findet der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eben an diesen Airports statt. Was dem Klima auch nicht so viel nützen dürfte. Schließlich ist es ihm gleichgültig, wo die schädlichen Klimagase in die Luft geblasen werden. Die Flughafengesellschaft hat auf diesen Zusammenhang hingewiesen und meinte, dass der Luftverkehr dann eben nicht mehr in Wien, sondern in Budapest, Prag oder Bratislava stattfinden werde. Nun sind Budapest und Prag vielleicht ein wenig weit hergeholt. Aber Bratislava ist eine durchaus ernstzunehmende Alternative zu Wien. Denn der Flughafen liegt gewissermaßen „um die Ecke“. Die im Internet angegebenen Busfahrzeiten zwischen Wien und dem Flughafen von Bratislava variieren zwischen 70 und 110 Minuten; der Fahrpreis für ein einfaches Ticket soll bei 7,70 EUR liegen. Auf die Probleme, die sich durch die relativ nahe zueinander liegenden Flughäfen für die Approachcontroller möglicherweise ergeben, soll hier nicht eingegangen werden.

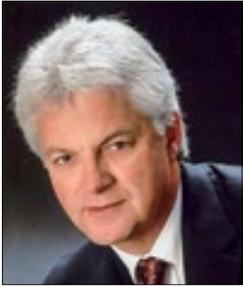
Das Urteil bedeutet für den Flughafen und die Industrie natürlich einen harten Schlag. Nach einer Meldung des Luftfahrtportals „airliners.de“ muss der Flughafen deshalb rund 30 Mio. EUR abschreiben. Auch der Betriebsrat macht sich Sorgen und fürchtet um den Erhalt der Arbeitsplätze. „Wir werden nicht zulassen, dass unsere Arbeitsplätze nach Bratislava oder München exportiert werden. Das wäre ein Diebstahl zehntausender Arbeitsplätze“, erklärte Betriebsratschef Thomas Faulhuber. Auf der anderen Seite hält die Chefin des Instituts für Umweltrecht der Universität Linz die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts für ein wegweisendes Urteil. Jubel herrscht auch bei den Grünen. Denn die meinen, dass das Projekt der dritten Piste nur der Gewinnmaximierung der Bau-

konzerne diene und es dem Flughafen nur darum gehe, noch mehr Umsteigeverkehr nach Wien zu locken. Und dies wäre schädlich für die Umwelt, da für den Umsteigeverkehr eben zwei Flugbewegungen (die eine nach Wien und die andere von Wien weg) erforderlich wäre. Doch ganz abgesehen von der Tatsache, dass die Zuwächse in Schwechat in erster Linie dem „Low-Cost“-Verkehr zu verdanken waren und, da die Airlines Österreich offenbar für einen billigeren Produktionsstandort als Deutschland betrachten, sich dieser Trend durch die Aufwertung von „Fly Niki“ und der Gründung der „Eurowings Europe“ verstärken wird, sind Umsteigeverkehre für die großen Fluggesellschaften die beste Möglichkeit, ihre Flugzeuge zu füllen und wirtschaftlich zu betreiben.

Dies gilt natürlich nicht nur für Wien und Austrian Airlines, sondern auch für andere wie die Lufthansa und Frankfurt bzw. München oder für British Airways und London-Heathrow. Aber es gilt ganz besonders für Airlines, deren Heimataufkommen eben zu gering ist, um die von der Wirtschaft geforderten Nonstopverbindungen zu betreiben. Und dazu gehören nun einmal Austrian Airlines mit ihrem Hub in Wien, aber auch KLM oder Swiss mit ihren Drehkreuzen in Amsterdam und Zürich. Und letztlich würde es dem Klima nicht so besonders viel nützen, wenn Passagiere von Salzburg oder Innsbruck nicht nach Wien, sondern nach München oder nach London fliegen würden, um von dort in die weite Welt zu reisen.

**Der Flughafen Wien möchte das Projekt Dritte Piste, für das er so lange und intensiv gekämpft hat, nicht so einfach aufgeben. Deshalb möchte das Management gegen das Urteil vorgehen und den Verwaltungsgerichtshof anrufen. Ob es damit erfolgreich sein wird, kann nicht beurteilt werden. Bekanntlich befindet man sich vor Gericht und auf hoher See in Gottes Hand. Nicht bekannt ist, ob in Bratislava schon mal der Champagner kalt gestellt wurde.**

## Ryanair in Frankfurt



von Hans-Joachim Krüger

Wer hätte das noch vor fünf Jahren gedacht, der irische Billigflieger wechselt seine Strategie und verabschiedet sich mehr und mehr von den Regionalplätzen und zieht in die Großstädte und somit an die großen internationalen Flughäfen in der Republik. Die irische Fluggesellschaft hatte schon vor geraumer

Zeit angekündigt, verstärkt die Flughäfen in Berlin, Bremen, Nürnberg, Köln oder Hamburg mit einem größeren Flugangebot auszustatten. Neue Destinationen wurden nahezu zeitgleich vorgestellt. In einer großartigen Pressekampagne reisten die Pressevertreter aus Irland im Schnellverfahren zu den genannten Flughäfen, um dort kräftig auf die Werbetrommel zu schlagen.

Das Highlight, die Veröffentlichung der Ausweitung des Flugverkehrs an Deutschlands Nr. 1, in Frankfurt Rhein-Main, übernahm hingegen der Chef der Airline, Mister Michael O'Leary, persönlich und überraschte damit alle Anwesenden. Gleich sieben blau-weiße Boeing 737 sollen auf Rhein-Main stationiert werden und zunächst bis zu 20 Destinationen bedienen. So weit so gut und vielleicht auch viel Freude beim börsennotierten Airport-Betreiber Fraport. Zwar sind die Bedingungen, zu denen Ryanair in Frankfurt aufschlägt, nicht an die Presse gegangen, aber bereits im Vorfeld war zu vernehmen, dass es hier wohl gewisse Vergünstigungen über die Lande- und Abfertigungsgebühren gegeben hat, wenn man dem Geschäftsführer der Lufthansa Group glauben kann. Nachhaltig fordert er für sein Unternehmen ebenfalls eine günstigere Behandlung ein.

Voraussetzung für den irischen Billigflieger dürfte wohl auch eine extravagante Abfertigung sein. Eine Abfertigung an den vorhandenen Terminals dürfte das vorgeschriebene Zeitmanagement zum „Drehen“ des Flugzeugs sprengen. Wer jemals den Frankfurt Airport als Passagier eines Fluges ansteuerte, weiß, dass das Landen und das Zurückrollen zum Gate mal eben mindestens 30 – 40 Minuten dauern kann. Dies ist ein Zeitraum, der eigentlich für Ryanair nicht akzeptabel sein kann. An anderen Flughäfen wird 40 Minuten nach der Landung wieder gestartet – eine Vorgabe, die auf Rhein-Main wohl kaum einzuhalten

ist. Auch das restriktive Nachtflugverbot dürfte nicht so richtig in das Portfolio des irischen Billigfliegers passen.

Eine Ausweitung auf Rhein-Main kann darüber hinaus auch für den Flughafen Frankfurt-Hahn wirtschaftlich verhängnisvoll sein. Wer will zukünftig noch den langwierigen Weg über den Hunsrück auf sich nehmen, wenn er für fast das gleiche Geld an einem Airport mit Autobahn- und Bahnanschluss verreisen kann.

Man darf also gespannt sein, wie der Marktauftritt von Ryanair auf Rhein-Main klappt und wie die ersten Erfahrungsberichte aussehen.



## Ryanair in Hamburg

Autor: Werner Fänderich

Am 8.2.2017 stellte RyanAir im Rahmen einer Pressekonferenz in der Hamburger Hafenstadt seinen neuen Winterflugplan 2017/2018 für Hamburg vor. Bevor man aber den „Rekord-Winterflugplan“ präsentierte, stellte man das Produkt RyanAir vor. Natürlich lobte man sich selbst über den Klee, aber auf so eine selbstbewusste, sympathische Art, dass es dem Zuhörer nicht peinlich wurde.

So sei RyanAir Europas beliebteste Low Cost Airline, die derzeit täglich über 1800 Strecken in 33 Ländern bediene und dabei über 200 verschiedene Flughäfen anflöge. Man verfüge aktuell über 85 europäische Basen, flöge 105 Primärflughäfen an und unterhalte eine Flotte von mehr als 360 Boing 737-800. In Seattle laufe ein Produktionsband nur für Ryanair, die weitere 305 Maschinen bei Boing bestellt habe. Dies werde es der Gesellschaft ermöglichen, die Preise weiter zu senken und statt 119 Millionen Passagiere in diesem Jahr bis zum Jahre 2024 mehr als 200 Millionen Passagiere zu transportieren. Man beschäftige 11500 Mitarbeiter, die Ryanair zur pünktlichsten Airline Europas machten. Außerdem blicke man stolz auf einen 31jährigen makellosen Sicherheitsrekord.

Dann stellte man den Winterflugplan 2017/2018 für Hamburg vor. Vier neue Strecken werde man anbieten: drei-

mal wöchentlich Katowice und Venedig Treviso sowie zweimal wöchentlich Sevilla und Oslo Torp, hinzu kämen zwei neue Winterverbindungen nach Thessaloniki (zwei pro Woche) und Valencia (drei pro Woche). Insgesamt werde man dann 19 Strecken ab Hamburg bedienen, was 85 wöchentliche Flüge bedeute und somit jährlich rund 1,7 Millionen Kunden befördern. Die Fluggesellschaft sichere damit indirekt 1270 Arbeitsplätze (Untersuchungen des Airport Council International – ACI – bestätigen, dass je 1 Millionen Passagiere bis zu 750 Arbeitsplätze an internationalen Flughäfen gesichert werden). Die Fluggesellschaft werde Hamburg dank eines dichtgetakteten Flugangebotes weiterhin mit wichtigen Geschäftszentren verbinden. So würden tägliche Verbindungen nach Barcelona, Lissabon und Mailand angeboten, nach London sogar zweimal. Somit unterstreiche Ryanair sein Engagement für die Region und den Anspruch, die Verkehrs-, Job- und Touristenzahlen in Hamburg weiter wachsen zu lassen. Man sei überzeugt, dass Hamburg, als zweitgrößte Stadt Deutschlands, München als Touristenstadt überholen werde, was ich als „ehemaliger Hamburger“ gerne gehört habe.

Die Fluglinie bewirbt Hamburg europaweit mit einem Blick vom Wasser auf die Elbphilharmonie, über die eine Ryanair Maschine fliegt. (Hier sei mir als bekennder Fan der „Elbphi“ noch einmal eine persönliche Meinungsäußerung erlaubt: Auch wenn es jahrelange Verzögerung beim Bau und eine Verzehnfachung der Baukosten gab, wird sich das neue Wahrzeichen von Hamburg rechnen. Ganz anders bei einem ebenfalls nicht aus den Schlagzeilen kommenden Großprojekt, dem „Willy Brandt-Flughafen“ in der Hauptstadt, doch dazu später.) Der Sommerflugplan 2017 der Elbmetropole sorge derzeit für Rekordbuchungen, weil mehr Verbindungen zu Sonnenzielen zu niedrigeren Kosten angeboten werden, da Ryanair die gesenkten Treibstoffkosten an die Kunden weitergegeben würde. Außerdem verweist man an den verbesserten Kundenservice im Rahmen des „Always Getting Better“-Programms.

Kenny Jacobs, Chief Marketing Officer, ist vom Standort Hamburg überzeugt. Er könne sich vorstellen, dass die Passagierzahlen für Ryanair in Hamburg auf drei Millionen steigen könnten.





Der Hamburger Flughafen bald verstärktes Anflugziel von RyanAir. Photo: Achim Krüger

Wettbewerbshemmend sei weiterhin die Luftverkehrssteuer unter der auch ihr Mitbewerber Lufthansa zu leiden habe. „25 Million is not cheap“, so Jacobs. Stichwort Lufthansa: Man werde auf jeden Fall das Bundeskartellamt anrufen wegen des Lufthansa – Air Berlin Deals. Es könne nicht angehen, dass man daheim Aer Lingus nicht kaufen dürfe und Lufthansa Air Berlin übernehmen könne. „Don’t get me wrong, we don’t want to buy Air Berlin“, so Jacobs, aber die angestrebte Lösung werde für den deutschen Verbraucher nicht von Vorteil sein, weil es weniger Wettbewerb bedeute und dadurch höhere Kosten entstünden. Notfalls werde man die Europäische Union in Brüssel mit der Angelegenheit betrauen.

„The whole world wants to go to Berlin“, weswegen Kenny Jacobs sich medienwirksam für den Erhalt von Tegel einsetzt. Denn, so der Manager, wenn der neue Flughafen in Berlin Schönefeld endlich eröffnet werde, sei er bereits zu klein, und deswegen müsse Tegel weiterhin anfliegbar bleiben. Anschließend gab es noch Zeit, allgemeine Fra-

gen zu stellen. Ob nach der Einstellung des Flugbetriebs von Ryanair in Lübeck daran gedacht sei, weitere Regionalflughäfen nicht mehr anzufliiegen, will einer der anwesenden Journalisten wissen. „Nein!“, versichert Jacobs, auch wenn man Lübeck nicht mehr anflöge, blieben doch beispielsweise die Regionalflughäfen Hahn und Weeze immer noch wichtige Partner. Je mehr Regionalflughäfen allerdings ausstürben, je weniger Wettbewerb wäre möglich und dies würde wiederum zu höheren Preisen führen.

Ob daran gedacht werde, eine Verbindung Hamburg-München anzubieten? Jacobs verwies darauf, dass man in Nürnberg eine Basis habe, die man von Hamburg jedoch nicht anfliegt. Ob das für die Zukunft auch gilt, ließ Jacobs offen.

Aber wer weiß, wenn Geldverdienen und Zufriedenheit der Kundschaft übereinander zu bekommen ist, ändert man bei Ryanair vielleicht die Meinung. Und Hamburg Touristen sähen sich bestimmt auch gerne München an...



Ryanair B737 – zukünftig als Zubringer für Aer Lingus, Alitalia oder sogar für die Lufthansa tätig? **Photo: W. Fischbach**

## Kurz und interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

Entgegen der ursprünglichen Absicht, ihre B747-400 noch bis Ende 2018 zu betreiben, hat sich United Airlines nun entschlossen, ihre noch 20 eingesetzten B747-400 bereits bis zum 4. Quartal dieses Jahres schrittweise auszumustern.

oo00oo

Mit der Gründung der DFS Aviation Service GmbH hat die DFS die Aufgaben der Tower Company sowie die Vermarktung von flugsicherungsnahen Produkten und Dienstleistungen, die bisher vom Bereich „Aeronautical Solutions“ wahrgenommen wurden, zusammengeführt. Die neue Tochter ist über die britische Air Navigation Solutions Ltd. auch für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle am Flughafen London-Gatwick verantwortlich.

oo00oo

Nachdem der Flughafen Amsterdam im letzten Jahr bei den Passagierzahlen um neun und bei den Flugbewegungen um 6,3% zulegen konnte, hat der niederländische Flughafen im europäischen Ranking den Flughafen Frankfurt vom dritten auf den vierten Platz verdrängt. Europäischer Spitzenreiter ist weiterhin London-Heathrow.

oo00oo

Am 2. Februar wurden in München der erste A350 der Lufthansa auf den Namen „Nürnberg“ getauft. Die Maschine ist die erste Maschine von insgesamt zehn bestellten Exemplaren dieses Typs und wird zukünftig in München stationiert.

oo00oo

Einer Meldung des Luftfahrtportals Aerotelegraph zufolge, beabsichtigt der norwegische Low-Cost-Carrier „Norwegian Air Shuttle“, eine Allianz der Billigflieger zu gründen. Erste Gespräche wurden bereits mit Ryanair geführt, weitere Kandidaten könnten nach Meinung des Norwegian-CEO Easyjet und Wizzair sein. Dagegen sieht Ryanair-Chef O’Leary in diesem Vorschlag nur einen ersten Schritt. Seiner Meinung könnte seine Fluggesellschaft auch für andere Airlines, z.B. für Aer Lingus, Alitalia und irgendwann auch für Lufthansa, Zubringerdienste durchführen.

oo00oo

Zur Abwehr von Cyberangriffen auf die IT-Struktur europäischer Luftfahrtbetriebe hat die EASA im Februar ein

Kooperationsabkommen mit dem „Computer Emergency Response Team (CERT-EU)“ zur Gründung eines „European Center for Cyber Security (ECCSA)“ geschlossen.

oo00oo

Nachdem die europäischen Fluglotsen seit 2010 insgesamt an 217 Tagen gestreikt haben (im letzten Jahr waren es 16 Tage) und dies zu Kosten von 12 Mrd. EUR geführt habe, hat die Vereinigung „Airlines for Europe (A4E)“ die EU aufgefordert, Maßnahmen gegen Fluglotsenstreiks zu ergreifen. So sollen die Controllen benachbarter Nationen die Aufgaben ihrer streikenden Kollegen übernehmen, also gewissermaßen als Streikbrecher eingesetzt werden.

oo00oo

Nach Untersuchungen des DLR wird das Angebot der „Low-Cost-Airlines“ in diesem Sommer kräftig zulegen. Mit einem Plus von 28,5% wird dabei Wizzair am stärksten wachsen, gefolgt von Ryanair mit 21,9%. Dagegen wollen Eurowings mit 7,8% und EasyJet mit 3,7% nur moderat zulegen, während Vuelling und Transavia mit -22,5% bzw. -11,9% ihr Angebot in Deutschland reduzieren wollen.

oo00oo

Nachdem das österreichische Verteidigungsministerium wegen arglistiger und betrügerischer Täuschung bei der Beschaffung von 18 Eurofightern Klage gegen die Airbus Defence and Space GmbH und die Eurofighter Jagdflugzeug GmbH eingereicht hat, wurden Ende Februar von der Staatsanwaltschaft Wien entsprechende Ermittlungen eingeleitet.

oo00oo

Aufgrund von Sicherheitsvorbehalten der ICAO gegenüber thailändischen Fluggesellschaften hat die thailändische Zivilluftfahrtbehörde (CAAT) alle Fluggesellschaften des südostasiatischen Staates erneut auf den Prüfstand gestellt. Als erste Airline wurde Bangkok Airways am 27. Februar entsprechend der ICAO-Richtlinien (erneut) zertifiziert.

oo00oo

Weil sie Piloten zum Weg in die Scheinselbstständigkeit verleitet haben sollen, hat die Staatsanwaltschaft Koblenz ein Ermittlungsverfahren wegen Anstiftung zur Lohnsteuerhinterziehung und zum Vorenthalt bzw. zur Veruntreuung des Arbeitsentgelts gegen vier Ryanair-Manager eingeleitet. Einer der vier soll das Unternehmen inzwischen verlassen haben.

oo00oo

Nachdem Boeing am 8. Dezember letzten Jahres in Renton den „Roll-Out“ der B737 MAX 8 und am 7. März dieses Jahres den der B737 MAX 9 feiern konnte, hat die US Luftfahrtbehörde FAA der B 737 MAX 8 die Zulassung für den kommerziellen Betrieb erteilt.

oo00oo

Die Fluggesellschaften Condor und Germania haben sich entschlossen, ab März den Einzelplatzverkauf gemeinsam zu vermarkten. Die Tickets können auf beiden Webseiten der Airlines gebucht werden, wobei sie jeweils auch ergänzende Kurz- und Mittelstreckenverbindung des jeweils anderen Partners anbieten.

oo00oo

Einem Bericht der russischen Zeitung Kommersant soll der Absturz einer Tupolev Tu-154 des Verteidigungsministeriums, die nach dem Start in Sochi ins Schwarze Meer gestürzt war, auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sein. Eine Minute nach dem Start soll der Pilot den Steigflug abgebrochen und auf den „Landemodus“ umgeschaltet haben. Genauere Angaben wurden nicht gemacht.

oo00oo

Nachdem der neue US-Präsident Donald Trump für einige Bereiche Budgetkürzungen angekündigt hat, haben Vertreter der „General Aviation“ sich an den Kongress gewandt und gebeten, die Finanzierung der „FAA Contract Tower“ in vollem Umfang zu erhalten.



## Kassel Airport

# Keine Passagiere – dafür Heidi Klums Top-Models auf dem Gepäckband

Es ist schon ein Trauerspiel, was sich da um den Flughafen Kassel abspielt, gleich reihenweise verabschieden sich die Passagierflieger und der Winterflugplan hatte eine wohl einmalige Leere anzubieten. Im Prinzip ist der für 282 Millionen Euro erbaute Flughafen genau das Gegenstück zum Berliner Flughafen. Der eine Flughafen ist fertig und es kann jeder anfliegen – und es gibt keinen Bedarf, der andere Flughafen wäre gern fertig und jeder möchte dorthin, aber ... – verkehrte Welt.

Nun ist Kassel sicherlich in einer anderen Flughafenliga als Berlin beheimatet, aber dennoch ist es schon erstaunlich, wie dort Millionen Steuergroschen ungenutzt

verschwendet wurden. Diesen Umstand nutzte vor gut zwei Monaten Heidi Klum um ihre Top-Models über die Gepäckbänder des Flughafen Calden stolzieren zu lassen. Zu den Vorbereitungen wurde das Terminal großräumig abgesperrt und als Kulisse gab es Bilder aus dem Hangar. So ungestört wurde wahrscheinlich noch nie auf irgendeinem Flughafen eine Fernsehshow gedreht. Ob die Fernsehscenen aus Kassel Fluggesellschaften animierte, doch EDVK anzufliegen, darf eher bezweifelt werden.

Jedenfalls findet man jetzt den Flughafen Kassel eher in der Zeitschrift „Gala“ oder „Bunte“ wieder als in den anerkannten Luftfahrtmagazinen.



*Heidi Klum, Michael Michalski und Thomas Hayo als Jurymitglieder in Germany's Next Top Model.*  
**Photo: proSieben**

## Von Altenrhein nach Friedrichshafen – der kürzeste Linienflug der Welt wird aufgegeben

Mit Viennaline einen Sprung über den Bodensee und dann im Weiterflug nach Köln/Bonn wird zukünftig nicht mehr im Angebot der österreichischen Fluggesellschaft stehen. Mit der Aufnahme dieser Flugverbindung vom Regionalflughafen St. Gallen-Altenrhein über den Bodensee im Direktanflug auf Friedrichshafen vor gut einem halben Jahr wurde der kürzeste internationale Linienflug gefeiert. Die Flugzeit wurde laut Flugplan mit 10 Minuten berechnet, aber der Hopser über den „großen Teich“ war auch in gut der Hälfte der Flugzeit zu schaffen. Schon damals

liefen die Umweltschützer Sturm und erbosten sich über den ökologischen Unfug. Jetzt, ein halbes Jahr später, hat zwar nicht die Ökologie gewonnen, sondern die Ökonomie hat entschieden. Die Passagiere aus dem schweizerischen/österreichischen Grenzgebiet haben sich gegen einen Weiterflug, mit Zwischenlandung in Friedrichshafen, nach Köln/Bonn entschieden. Die Passagierzahlen kamen nicht an die Vorstellung des Managements der Regionalfluggesellschaft heran und so wurde kurzfristig dieser „Rekordflug“ aus der Angebotsliste gestrichen.



Der kürzeste internationale Linienflug gehört der Vergangenheit an. **Photo: Rainer Bexten**



Ein seltener Gast im Anflug auf Liege (B). Photo: Rainer Bexten



## Redaktionsschluss

Ausgabe 3/2017 – 22.05.2017

## 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  
IBAN: DE41 4401 0046 0756 5174 69 | BIC: PBNKDEFF

**Verantwortlich für den Inhalt:** GdF-Vorstand  
Vorstand für Presse und Kommunikation: Jan Janocha

**Redaktion:** Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Harry Helbig (Airlines, Airports), Brigitte (Emmi) Ennepner (Ehemalige), Werner Fänderich, Lutz Pritschow (Social Affairs), Roland Glöckner (Berlin), Andreas Schmelzer (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Bernd Bockstahler (redaktionelle Beratung), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Marina Daffner (redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (facebook)

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

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Gerd Gerdes, Alexander Schwassmann, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jonathan Boetig, Andreas Schmelzer, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Ennepner, Thorsten Raue, Jan Janocha, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Michael Stappen, Stefan Wanders, Rainer Bexten

**Bildquellen:** Die Fotografen werden bei den Beiträgen genannt. Bei Photos, die im Internet recherchiert wurden, ist der Urheber leider nicht immer auffindbar. Desweiteren werden Photos aus Shutterstock verwendet (Grafiken: ©phipatbig/Shutterstock.com)

**Cover:** Allitalia (Brian – Toronto wikimedia)

**U3:** A350/900 auf Vorstellungsrunde (Rainer Bexten)

**U4:** Momentaufnahme über dem Taunus (Roland Plaum)

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

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

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

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

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

ISSN 0015-4563



