

AUSGABE 2/2023

- **ERGEBNIS DER AUFSICHTSRATSWAHLEN**
- **LOB UND TADEL FÜR ATC**
- **DAS STREIKRECHT**
- **MANCHESTER UNITED – UNVERGESSEN**

der flugleiter



Information des Bundesvorstands



Für das Jahr 2023 sind folgende
Veranstaltungen im Bereich der GdF geplant:

Fachbereichskonferenz FSTD
04. und 05.05.2023 in Königswinter

Fachbereichskonferenz FSAD
05. und 06.05.2023 in Bremerhaven

Fachbereichskonferenz FSBD
13. bis 15.06.2023 in Bremen

Bundesdelegiertenkonferenz
22. und 23.09.2023 in Darmstadt

Wir bitten alle Delegierten,
diese Termine zur Kenntnis zu nehmen
und ggf. freizuhalten.

Die Einladungen zu diesen
Veranstaltungen erfolgen gesondert.



Airspace World Genf

S. 14



Gesucht wird:
Auszubildende von morgen

S. 22



Lob und Tadel für ATC

S. 24



Verkehrsgerichtstag entdeckt
„Just Culture“

S. 30



Die besten (und vermeintlich
schlechtesten) Airports Europas

S. 40

Editorial	04
Termine	06
GdF Vorstand Aufsichtsratswahlen bei der Deutschen Flugsicherung GmbH	07
GdF Vorstand Tarinfo – Umfangreiche Grundlage für ein Gesamtpaket „Zukunft der DFS“ unterzeichnet	10
FSBD Bericht aus dem FSBD	12
FSBD Airspace World Genf	14
FSBD Einladung	16
FSTD Einladung	17
FSAD Einladung	18
Spotter I	19
Verbände 21. Deutsches Flight Safety Forum	20
ATC Gesucht wird: Auszubildende von morgen für einen Start bei der Flugsicherung	22
ATC Lob und Tadel für ATC	24
Spotter II	27
Joe's Corner Gesetze, Probleme und ein Übergangsversorger	28
Berichte Verkehrsgerichtstag entdeckt „Just Culture“	30
Berichte Das Streikrecht	32
Accidents MANCHESTER UNITED – Unvergessen	34
Leserbriefe	37
Bücher Fred der Flieger – Kein Kinderbuch	38
Bücher Fluglotsen	39
Airports Die besten (und vermeintlich schlechtesten) Airports Europas.....	40
Airports Es geht auch ohne Beihilfen – Dortmund Airport erfüllt EU-Leitlinien zwei Jahre früher als geplant	42
Aus aller Welt Kurz und interessant	44
Impressum	46



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

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

herzlich willkommen zur zweiten Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2023.

Es herrschen derzeit sehr unruhige Zeiten in der Gewerkschaftslandschaft quer durch alle Branchen. Gefühlt finden überall Tarifverhandlungen statt. Sicherlich ist dies der größeren „Enthaltbarkeit“ während der Corona-Pandemie, aber auch der noch immer steigenden Inflation geschuldet, die nun schon über viele Monate das Leben in Deutschland in allen Bereichen verteuert und viele Menschen an den Rand des Existenzminimums drängt.

So wechseln sich momentan Tarifforderungen, Verhandlungsrunden, Streikandrohungen, Urabstimmungen und jede Menge Warnstreiks fast täglich ab.

Die Fernsehanstalten und alle anderen Medien kommen kaum hinterher mit ihrer Berichterstattung. Urlaubs- und Geschäftsreisen halbwegs sicher zu planen, ist derzeit fast ein Ding der Unmöglichkeit. Die ersten Arbeitgeber und ihre Verbände sprechen bereits von „französischen Verhältnissen“, eine neue geflügelte Wortschöpfung, die aber meiner Meinung nach momentan völlig unzutreffend ist. Die derzeitigen Auseinandersetzungen in Frankreich und Deutschland sind diesbezüglich alles andere als vergleichbar.

Auch die Rufe verschiedener Seiten nach einem Eingreifen der Politik halte ich für absolut verfehlt – sie finden jedoch zum Glück auch auf der politischen Seite kein Gehör. Wahrscheinlich auch, weil unsere politischen Entscheidungsträger gerade mit ganz anderen Problemen und Streitigkeiten – und oftmals auch mit sich selbst – beschäftigt sind.

Tarifverhandlungen – inklusive aller notwendigen Mittel zur Lösung – sind nun mal ganz klar die Aufgaben der Sozialpartner und nicht der Politik. Streik ist in Deutschland ein Grundrecht.

Klar, Ratschläge können gern gegeben werden, aber eine Einflussnahme auf Verhandlungen gehört nicht zum politischen Aufgabengebiet.

Und während nun die Tarifstreitigkeiten bei ver.di und der Eisenbahngewerkschaft EVG Ende März in einem „Großstreiktag“ gipfelten, arbeiten wir bei der GdF – und hier vor allem unsere Tarifabteilung – unter dem Radar der Öffentlichkeit und versuchen, in konstruktiven Gesprächen mit unseren Verhandlungspartnern, für alle Seiten akzeptable Lösungen zu erreichen.

So haben wir bereits zu diesem frühen Zeitpunkt im Jahr mehrere Tarifverträge (am Flughafen Augsburg und bei Kaufbeuren ATM Training GmbH) erfolgreich zum Abschluss gebracht und haben ebenfalls mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) ein großes Gesamtpaket vereinbart, das nicht nur für die Zeit von Januar 2023 bis Dezember 2026 Vergütungssteigerungen in sechs Stufen

beinhaltet, sondern auch die weiteren großen Baustellen wie Eingruppierungsstrukturen, Karrieremodelle und betriebliche Altersversorgung ein großes Stück – und letztendlich für einen langen Zeitraum – voranbringt.

Und dies alles, ohne auch nur einmal mit einem Arbeitskampf gedroht zu haben.

Die möglichen Veränderungen hier ausführlich zu schildern, würde den Rahmen dieses Editorials sprengen. Interessierten Lesern kann ich aber die tariflichen Veröffentlichungen sowohl der GdF als auch der DFS vom 27. März dieses Jahres empfehlen.

An dieser Stelle möchte ich jedoch meinen Dank und Respekt an unser Tarifteam sowie unsere Verhandlungskommission und Tarifkommission aussprechen, die über Monate beharrlich auf dieses (erste) Ergebnis hingearbeitet haben und denen jetzt noch in vielen weiteren Runden die große Aufgabe bevorsteht, diese Absprachen in Tarifverträgen zusammen mit der DFS auszuformulieren und in unterschriftsreife Dokumente zu transferieren.

Ebenfalls haben bereits Ende März die **Aufsichtsratswahlen** bei der DFS stattgefunden. Hier haben wir mit zahlreichen Gewerkschaftskandidaten und verschiedenen Listen versucht, möglichst wieder das Optimum von fünf Vertretern im Aufsichtsrat zu erreichen. Ich bin stolz und glücklich darüber, dass uns dies, nach 2018, ein zweites Mal in Folge gelungen ist. Das Ergebnis dieser Aufsichtsratswahl finden Sie in dieser Ausgabe noch an anderer Stelle.

Allen gewählten Mitgliedern auf der Arbeitnehmerseite meinen herzlichsten Glückwunsch. Vielen Dank für Euer Engagement, in diesen doch sehr unruhigen Zeiten die Interessen der GdF und all ihrer Mitglieder in diesem wichtigen Gremium zu vertreten.

Vielen Dank aber auch an alle, die sich bei dieser Wahl an die Seite der GdF gestellt haben und durch ihre Stimmabgabe zu diesem großartigen Wahlergebnis beigetragen haben.

Nun gilt es, den Blick nach vorne zu richten. Viele Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. So wird in Deutschland und dem angrenzenden Gebiet im Juni **Air Defender 2023**, die größte militärische Verlegeübung der NATO seit Ende des Kalten Krieges, stattfinden. Weit mehr als 10.000 Teilnehmer und über 200 Luftfahrzeuge aus 18 Nationen werden vom 12. bis zum 23. Juni gemeinsam üben. Dazu kommen jeweils noch die Vor- und Nachbereitungstage, sodass man von einem fast dreiwöchigen Übungszeitraum sprechen kann.

Dies wird eine enorme zusätzliche Belastung für unsere Kollegen und Kolleginnen bedeuten. Viele der personell

ohnein schon belasteten Sektoren werden dauerhaft an ihr Arbeitslimit kommen, und der zivile Luftverkehr wird sich in diesem Zeitraum auf viele schmerzliche Einschnitte einstellen müssen. Denn für dieses Ereignis werden die Militärs großflächige Lufträume beanspruchen und natürlich auch exklusiv bekommen. Keine rosigen Aussichten für den beginnenden Sommer und damit für die Ferienzeit, in der die komplette Branche der Luftfahrt sowieso wieder unter einem enormen Druck stehen dürfte, denn die Unzulänglichkeiten des vergangenen Jahres sind keinesfalls derart behoben, dass es in diesem Jahr nicht zu langen Warteschlangen oder Gepäckstörungen kommen wird – auch wenn uns das viele der Verantwortlichen derzeit suggerieren wollen.

Und die DFS steht zusätzlich noch vor großen technischen Herausforderungen mit noch ungewissem Ausgang.

So wurde in der Kontrollzentrale München im März ein neues Flugsicherungssystem in Betrieb genommen, von dem man sich in der Zukunft sicherlich eine Kapazitätssteigerung verspricht. Jedoch muss jetzt am Anfang erstmal mit Kapazitätseinschränkungen gearbeitet werden, um das neue System auf seine Alltagstauglichkeit zu prüfen und es dann allmählich an seine mögliche Leistung heranzuführen. Denn eines steht immer an erster Stelle: **Sicherheit vor Kapazität.**

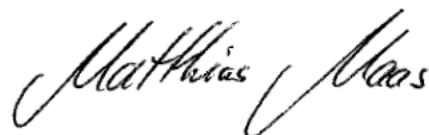
Und ob bereits zu Pfingsten die Kontrollzentrale München wieder bei den angestrebten 100 Prozent ihrer bisherigen Kapazität sein wird, darf und muss derzeit noch bezweifelt werden.

All diese Punkte geben derzeit keine rosigen Aussichten auf die Luftverkehrsbranche im Jahr 2023. Hoffen wir alle, dass es nicht so schlimm kommt, wie wir derzeit befürchten – in wenigen Monaten sind wir schlauer.

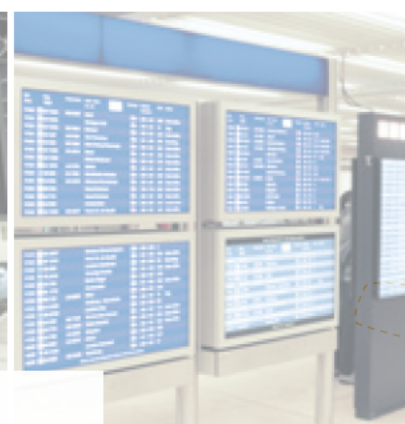
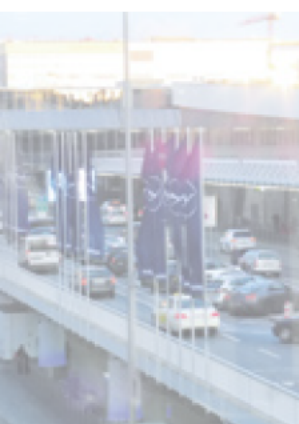
Jetzt wünsche ich Ihnen aber erneut viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe unseres „der flugleiter“.

Wie immer freuen wir uns über Ihr Feedback, Kommentare, Lob, aber auch Kritik.

Es grüßt Sie herzlichst



Matthias Maas
Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) **GdF-Termine**

APRIL 2023

04.	Arbeitsgruppe Tarif GdF 2.0	Frankfurt
13.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
17. – 18.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
19.	Vorstandssitzung FSTD	Seeheim
20. – 21.	Arge Tarif	Seeheim
24.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
25.	Podcast-Aufnahme	Frankfurt
25. – 28.	ATCEUC-Meeting	Sarajevo
27. – 30.	D.A.CH.-Meeting	Locarno

MAI 2023

02.	Podcast-Aufnahme	Frankfurt
03. – 04.	AG ATOS	Frankfurt
03.	Vorstandssitzung FSTD	Königswinter
04. – 05.	Fachbereichstagung FSTD	Königswinter
05. – 06.	Fachbereichskonferenz FSAD	Bremerhaven
06. – 07.	NATCA-FSTD-Meeting	Königswinter
15. – 16.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
17. – 19.	ATCEUC-Meeting	Mailand
23. – 24.	TK-Sitzung DFS	Frankfurt
26.	Vorstandssitzung FSBD	Online
25. – 27.	IFATSEA-EG-Meeting	Bukarest

JUNI 2023

02.	Vorstandssitzung FSAD	München
05. – 07.	FSTD-Klausurtagung	Münster
12.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
13. – 15.	Fachbereichskonferenz FSBD	Bremen
28. – 29.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Aufsichtsratswahlen bei der Deutschen Flugsicherung GmbH

GdF erreicht Maximalziel

Liebe Mitglieder,

am gestrigen Abend gab der Hauptwahlvorstand der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) das offizielle Endergebnis der Aufsichtsratswahlen, die vom 27. – 30.03.23 stattgefunden haben, bekannt. Mit großer Freude können wir Euch mitteilen, dass wir das Maximum erreicht haben.

Von 5 möglichen Sitzen haben wir tatsächlich erneut 5 erreicht!

Die Ergebnisse im Einzelnen:

→ Bei den Vertretern der leitenden Angestellten im Aufsichtsrat gab es einen Platz zu vergeben. Zwei Kandidaten stellten sich zur Wahl und es erfolgte eine Personenwahl. Hierbei erhielten:

André Hückelkempken	2.283 Stimmen
Oliver Pulcher	400 Stimmen

Somit hat unsere Wahlempfehlung André Hückelkempken diesen Platz im Aufsichtsrat erreicht.

→ Bei den Vertretern der Gewerkschaften im Aufsichtsrat waren zwei Plätze zu vergeben. Da die GdF als einzige Gewerkschaft antrat, kam es zu einer Personenwahl. Hierbei erhielten:

Markus Siebers	1.717 Stimmen
André Vöcking	1.006 Stimmen
Jörg Waldhorst	662 Stimmen
Mathias Wiegand	1.520 Stimmen

Somit sind Markus Siebers und Mathias Wiegand gewählt und unsere Vertreter im Aufsichtsrat.



Übergabe unserer Kandidatenlisten an den Vorsitzenden des Hauptwahlvorstands Maximilian Abel am 24. Februar 2023. Foto: GdF

→ Bei der Wahl der Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat waren drei Plätze vakant. Da hier zwei Listen eingereicht wurden, kam es zu einem Listenwahlverfahren und die Plätze wurden nach dem Wahlverfahren „d'Hondt“ vergeben. Hierbei erhielt:

Liste 1: Naumann, Rainer	467 Stimmen
Liste 2: GdF-Angestelltenliste „Richtung Zukunft“	2.221 Stimmen

Die Liste 2 erhält alle drei Plätze im Aufsichtsrat und somit sind Oktay Kaya, Yvonne Dalitz und Thorsten Wesp ebenfalls als unsere Vertreter in den Aufsichtsrat gewählt worden.

Wir sind sehr stolz auf das erzielte Ergebnis und möchten uns bei allen Kolleginnen und Kollegen, die mit ihrer Stim-

abgabe zu diesem Wahlergebnis beigetragen haben, für das Vertrauen bedanken.

Wir gratulieren allen Gewählten recht herzlich und wünschen viel Glück und Erfolg sowie die nötige Weitsicht, die Deutsche Flugsicherung in den kommenden Jahren durch ihre Tätigkeit erfolgreich zu begleiten.

Wir möchten uns aber auch bei allen anderen Kandidaten bedanken, die sich für diese Wahl zur Verfügung gestellt haben und damit ihre Bereitschaft zum aktiven Mitgestalten erklärt haben.

Ein weiteres herzliches Dankeschön geht auch an alle Kolleginnen und Kollegen, die sich in den letzten Wochen und Monaten bei dieser Aufsichtsratswahl und der Präsentation unserer Kandidaten engagiert haben.



DFS-Campus. Foto: Hans-Joachim Krüger



GdF – Info-Kasten. Foto: Hans-Joachim Krüger

Alle hier aufzuzählen wäre zu viel, jedoch möchten wir uns besonders bei unserem Kollegen Jan Janocha für die Federführung bei der Organisation der Wahlkampagne bedanken.

Ebenso bei unseren Angestellten in der GdF-Geschäftsstelle, die oftmals über die normale Arbeitszeit hinaus zur Verfügung standen.

Auch allen Kolleginnen und Kollegen in sämtlichen Niederlassungen gilt mein Dank für die Unterstützung, sei es beim Aufhängen der Plakate, beim Verteilen kleiner Aufmerksamkeiten sowie bei der Aufforderung an Kollegen, unsere Kandidaten bei dieser Wahl zu unterstützen.

Die GdF hat mit diesem Wahlergebnis erneut eindrucksvoll ihre Stärke, aber auch eine große Geschlossenheit innerhalb der Mitgliedschaft bewiesen.

Dieses tolle Ergebnis macht uns im Bundesvorstand sehr zuversichtlich, auch die kommenden großen Aufgaben zum Wohle der Mitgliedschaft angehen und erfolgreich lösen zu können.

Für den Bundesvorstand

Matthias Maas
Bundesvorsitzender GdF e.V.

Tarifinfo 27.03.2023

Umfangreiche Grundlage für ein Gesamtpaket „Zukunft der DFS“ unterzeichnet

Liebe Mitglieder,

die sehr kontroversen Gespräche der letzten Monate über eine Fortsetzung der Verhandlungen zu den Themen

ETV / ZUKUNFT DER DFS

sind im Laufe der vergangenen Woche mit der Unterschrift unter ein umfangreiches Gesamtpaket wieder in Bewegung gekommen.

DFS und GdF haben in mehreren Gesprächsrunden auf höchster Ebene versucht, den festgefahrenen Gesprächen neues Leben einzuhauchen, und dabei alle Möglichkeiten betrachtet, die letztendlich in eine Vereinbarung gegossen wurden. Diese Optionen konnten Anfang der Woche von der Tarifkommission diskutiert und als gute Basis für die wieder anlaufenden Verhandlungen beschlossen werden.

Das Gesamtpaket umfasst viele Themenbereiche und wird uns sicherlich in der Umsetzung noch mehrere Monate beschäftigen, bevor es durch Verhandlungen in die entsprechenden Tarifverträge umgesetzt werden kann.

Zukunft der DFS

Für den Umbau der Eingruppierungsstrukturen in allen Bereichen hat die DFS uns die weitgehende Umsetzung unserer Vorschläge und Vorstellungen zugesagt. Dies bedeutet die Umstellung in den Strukturen des Bereichs ATCO ebenso wie die tarifliche Einführung und Definition des Bereichs ATOS sowie die Überarbeitung aller Karrieren in der operativen Technik. Ebenfalls zugesagt ist eine umfangreiche Überarbeitung der Karrieren in den administrativen Bereichen der DFS, hier insbesondere auch an den Schnittstellen zwischen operativen und administrativen Bereichen.

Dazu bedarf es insgesamt noch einiger Anstrengungen, um alle Details für die tarifvertragliche Umsetzung zu beschreiben.

Vergütung

Um der DFS langfristige Planungssicherheit zu geben, sind wir auch einem Vorschlag der DFS gefolgt, den letz-

ten Vergütungsabschluss neu zu bewerten und ihn um zwei Jahre zu verlängern. Hier sind die Ergebnisse sehr konkret und entfalten schon in naher Zukunft Wirkung. Die Verlängerung der Laufzeit der Vergütungsverträge um weitere zwei Jahre bis zum 31.12.2026 wurde mit zusätzlichen Tarifierhöhungen aufgewertet. Diese gliedern sich wie folgt:

- 2,0 % (bereits zum 01.01.2023 umgesetzt)
- 4,5 % zum 01.08.2023
- 2,0 % zum 01.01.2024 (bereits vereinbart im letzten Tarifabschluss)
- 3,5 % zum 01.09.2024
- 3,7 % zum 01.04.2025
- 3,9 % zum 01.06.2026

Damit schaffen wir eine sehr solide Basis, um auch in diesen bewegten Zeiten die Gehälter deutlich, aber insgesamt angemessen zu erhöhen. Dies verschafft allen Kollegen und Kolleginnen finanzielle Sicherheit und zusätzliche Spielräume.

Betriebliche Altersversorgung

Ein weiterer Bestandteil – und für die DFS sehr wichtig – ist die Zusage der GdF zur Umstellung der betrieblichen Altersversorgung für zukünftige Mitarbeiter auf ein beitragsorientiertes Modell (ein sogenannter DC Plan). Hier liegt sicherlich die umfangreichste Arbeit vor uns, aber auch dort haben wir gemeinsam mit der DFS bereits Leitplanken fest vereinbart, die es der TK ermöglicht haben, einer solchen Umstellung zuzustimmen. Die genauen Parameter dieser Umstellung werden in den kommenden Monaten noch detailliert ausgearbeitet; eines ist dabei aber jetzt bereits sehr sicher: Die Versorgung für die Bestandsmitarbeiter und alle zukünftigen Kolleginnen und Kollegen wird auf höchstem (derzeitigem) Niveau langfristig abgesichert.

Belastungsausgleich

Parallel zu diesem Gesamtpaket musste sich die Tarifkommission auch um das jährlich anstehende Thema Belastungsausgleich kümmern. Dabei wurden in den letzten

Wochen gemeinsam mit der DFS alle Zahlen und Daten gesichert und in das bekannte System eingespeist. Uns sind im Lauf der Gespräche wie immer kleinere Unregelmäßigkeiten aufgefallen, die gemeinsam korrigiert wurden.

Im Ergebnis liefert das System aber die erwartbaren Resultate, deren Details ihr der nebenstehenden Tabelle entnehmen könnt. Beachtet bitte, dass alle Bewegungen in höhere Belastungskategorien im kommenden Jahr noch einer Bestätigung bedürfen. Die derzeit gültigen Parameter für die Tower und Center EBGen gelten also in 2024 zunächst unverändert weiter.

Die Verkehrsentwicklung des letzten Jahres hat insgesamt zu 13 Veränderungen in der Belastungskategorie geführt, weitere Tower/EBGen sind knapp unter dem Schwellenwert geblieben, hier ist im kommenden Jahr mit dem Sprung über die entsprechende Grenze zu rechnen.

Die letzten, sehr anstrengenden Monate haben jetzt doch ein Zwischenergebnis zutage gefördert, das noch vor wenigen Wochen undenkbar schien. Jetzt sind wir auf beiden Seiten gehalten, die umfangreichen Pakete auch in gut lesbare und möglichst verständliche Verträge umzusetzen. Wir werden Euch, wann immer möglich und nötig über die Sachstände informieren.

Eure Tarifkommission

Niederlassung	EBG	Daten 2022 / Val. 2023	
		Belastungswert 3	Kategorie ab 1.1.2024
Bremen	BER	8,5	1 CC
Bremen	NORD A	4,9	1 CC
Bremen	NORD B	4,4	1 CC
Bremen	OST	8,1	1 CC
Bremen	WW_SUED	5,2	1 CC
Karlsruhe	UU_CENTRAL	10,2	2 CC
Karlsruhe	UU_EAST	11,7	3
Karlsruhe	UU_SOUTH	13,5	3
Karlsruhe	UU_WEST	11,0	2 CC
Langen	GG_EBG01	8,6	2 CC
Langen	GG_EBG02	9,6	2 CC
Langen	GG_EBG03	9,9	2 CC
Langen	GG_EBG04	9,2	2 CC
Langen	GG_EBG05	7,4	2 CC
Langen	GG_EBG06	6,7	1 CC
Langen	GG_EBG07	9,4	2 CC
Langen	GG_EBG08	7,7	1 CC
Langen	GG_EBG10	12,7	3
München	MM_APP	8,4	1 CC
München	MM_OST	6,9	1 CC
München	MM_WEST	9,7	2 CC
B-Schönefeld	EDDB	6,4	1 TWR
Bremen	EDDW	3,0	1 TWR
Dresden	EDDC	2,5	1 TWR
Düsseldorf	EDDL	8,4	1 TWR
Erfurt	EDDE	1,5	1 TWR
Frankfurt	EDDF	13,7	3
Hamburg	EDDH	6,3	1 TWR
Hannover	EDDV	5,2	1 TWR
Köln-Bonn	EDDK	6,3	1 TWR
Leipzig	EDDP	5,4	1 TWR
München	EDDM	10,8	2 TWR
Münster-Osnabrück	EDDG	3,6	1 TWR
Nürnberg	EDDN	4,5	1 TWR
Saarbrücken	EDDR	1,9	1 TWR
Stuttgart	EDDS	5,2	1 TWR

Bericht aus dem FSBD



von Oliver Wessollek

Nach zweijähriger Pause fand nun endlich wieder unser Jahresauftakt für die Obleute des FSBD statt. An altbewährter Stelle haben wir uns zwanglos zum Austausch und Ausblick getroffen. Der FSBD-Vorstand gab einen Einblick in die Themenfelder, die uns gerade beschäftigen, und einen

Ausblick auf das, was in den nächsten Monaten anstehen und uns beschäftigen wird. Neben den üblichen gewerkschaftlichen Themen sind dies im FSBD natürlich viele

fachliche Themen wie AVRE (Raumtonüberwachung), iCAS, VRR (Voice Recognition and Response), NPA's der EASA (Notice of Proposed Amendment), ATOS (Air Traffic Service Specialist) oder auch RTC (Remote Tower Center), die nun auch vermehrt für AFIS-Plätze relevant werden. Die Obleute wiederum spiegelten dem FSBD-Vorstand die aktuellen lokalen Themen zurück – und man wird es kaum glauben, aber der Dauerbrenner Personal bleibt das Top-Thema. Natürlich sind auch die technischen Neuerungen immer wieder ein gern diskutiertes Thema, und das nicht nur bei der DFS. Auch in anderen Unternehmen werden viele technische Änderungen und Systemeinführungen vorgenommen und führen dabei zu enormen Problemen.



FSBD – Obleute Meeting am Mainufer in Frankfurt - FSBD Vorstand Berufliches & Soziales – Mathias Wiegand berichtet. Foto: Oliver Wessollek



In lockerer Atmosphäre und interessanter Gedankenaustausch - FSBD Vorstand Internationales – Sebastian Sachs berichtet aus seinem Resort.
Foto: Oliver Wessollek



In unserer Kooperation mit der Maastrichter Gewerkschaft TUEM haben wir das Konzept ATOS weiter verfeinert und international vorgestellt. Nachdem das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung das Projekt nun kennengelernt hat, haben wir auch bei EUROCONTROL erste Gespräche geführt. Verschiedene andere Fachverbände haben uns ihr Interesse an diesem Projekt signalisiert. Zum Redaktionsschluss ist bereits für den Monat März ein erstes internationales Meeting mit den verschiedenen Fachverbänden geplant. Natürlich werden wir dazu berichten.

Thorsten Raue und Michael Kassebohm nahmen in diesem Jahr wieder beim Deutschen Flight Safety Forum in Bremen teil. Ein kurzer Bericht dazu ist in diesem „der flugleiter“ zu lesen.

Die „Fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe“ FÜAM tagte nun bereits zum dritten Mal, und es wurden einige Themen strukturell aufgenommen, sortiert und in Unterarbeitsgruppen aufgeteilt.

Unsere diesjährige Bundesfachbereichskonferenz in Bremen wirft ihre Schatten voraus. Da, wo alles begann, werden wir unsere Fachbereichsarbeit weiterführen und in die nächsten 20 Jahre FSBD der GdF führen. Ich bin sicher, dass auch in diesem Jahr viele fachliche wie auch berufliche und soziale Themen besprochen, diskutiert und die richtigen Weichen gestellt werden.

Airspace World Genf



von Oliver Wessollek

Erstmals fand die Airspace World in Genf statt. Als offizieller Nachfolger der World ATM in Madrid hatte die CANSO (als Ausrichter dieser Messe) den Standort nach Genf verlegt. Leider bedeutet das für die Teilnehmer deutlich höhere Kosten für Hotels und Verpflegung.

Wer Genf kennt, weiß, dass dies ein teures Pflaster ist. An den vier Tagen der Messe waren mehr als 300 Vortragende zu diversen Themen wie „Changing Airspace Management“, „Digitalisierung in ATM“, „Reducing Emissions in ATM“ zu hören. Circa 5.500

Besucher aus 136 Ländern und 175 Aussteller verzeichnete die CANSO bei der ersten Airspace World in 2023. Viele Verträge und Vereinbarungen wurden während der Messe unterschrieben und veröffentlicht.

Fachlich ist die Messe ähnlich wie ihr Vorgänger in Madrid aufgebaut, und es gab einige Aussteller von neuen Systemen, Komponenten und Tools, viele Panel-Diskussionen und Fachvorträge zu Themen wie Sustainability, UTM/ATM-Drohnen, Kapazitäten u. v. m. Auch das Networking ist Teil dieser Messe. Man ist ständig im Austausch mit Kollegen, Führungskräften, anderen Fachverbänden und Gewerkschaften, aber auch mit den sich präsentierenden Firmen. Interessant fand ich persönlich Vorträge zu „Long Range Air Traffic Flow Management“. Dabei geht es um



Der preisgekrönte DFS-Messestand. Foto: Oliver Wessollek

die Eingliederung der Long Range-Flüge in die Anflugsequenzen der Flughäfen zu einem viel früheren Zeitpunkt. Die Integration von UTM/ATM in Deutschland wurde von DFS und Droniq vorgestellt. Künstliche Intelligenz in Aviation wurde im Rahmen einer Diskussionsrunde unter Beteiligung von EASA, EUROCONTROL, EDA (European Defence Agency) und eines NATO-Vertreters besprochen. Ein Vertreter der Performance Review Commission beleuchtete 20 Jahre der Performance-orientierten Regulierung in Europa. Die DFS Aviation Service stellte das Konzept zu einem Remote-Tower-Center mit „cloud computing“-Verfahren vor.

Man darf gespannt bleiben auf das, was da sonst noch kommen wird. Wir als GdF bleiben dran.



ATC Care



SCHON DARAN GEDACHT?

ERHOLUNGS- BEIHILFE

für alle bei der DFS
beschäftigten Mitglieder

www.atccare.de

EINLADUNG

**zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e. V.
vom 13. bis 15. Juni 2023, 10:00 – 17:00 Uhr**

Ort: Dorint City-Hotel Bremen
Hillmannplatz 20, 28195 Bremen



Tagesordnung:

- P.1** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FS-Betriebsdienste der GdF e.V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5** Genehmigung der Tagesordnung
- P.6** Berufung des Wahlausschusses
- P.7** Bericht des Vorstands
- P.8** Entlastung des Vorstands
- P.9** Wahlen – **P.9.1** Vorstand Fachliches – **P.9.2** Vorstand FDB/AIM/FIS
- P.10** Newbie-Session
- P.11** Bildung der Arbeitsgruppen A, B, C und D
- P.12** Bericht der Arbeitsgruppe A und Beschlussfassung
- P.13** Bericht der Arbeitsgruppe B und Beschlussfassung
- P.14** Bericht der Arbeitsgruppe C und Beschlussfassung
- P.15** Bericht der Arbeitsgruppe D und Beschlussfassung
- P.16** Verschiedenes
- P.17** Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung der Teilnehmer

*Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung
stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.*

EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSTD der GdF e. V. am 4. und 5. Mai 2023 in Königswinter

Ort: Tagungshotel Maritim Hotel Königswinter
Rheinallee 3, 53639 Königswinter



Tagesordnung:

- P.1 Begrüßung und Eröffnung der 20. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz
- P.2 Konferenzleitung
- P.3 Zustimmung zur Teilnahme von Gästen an der Bundesfachbereichskonferenz
- P.4 Festlegung und Genehmigung der endgültigen Tagesordnung
- P.5 Berufung Schriftführer/Mandatsprüfungskommission/Wahlausschuss
- P.6 Bekanntgabe Ergebnis Mandatsprüfung
- P.7 Anträge an die Bundesfachbereichskonferenz
- P.8 Berichte des Vorstands und seiner Arbeitsgruppen
- P.9 Entlastung des Vorstands
- P.10 Wahlen und Bestätigungen
- P.11 Verschiedenes

*Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung
stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.*

Einladung

**zur Bundesfachbereichskonferenz FSAD der GdF e. V.
am 5. und 6. Mai 2023 in Bremerhaven**

Ort: ATLANTIC Hotel SAIL City
Am Strom 1, 27568 Bremerhaven



Tagesordnung:

- P.1** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs Flugsicherung
Allgemeine Dienste der GdF e.V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5** Ergänzung/Genehmigung der Tagesordnung
- P.6** Bericht des Vorstands incl. Kassenbericht
- P.7** Entlastung des Vorstands
- P.8** Wahlen
- P.9** Ehrenmitgliedschaften
- P.10** Fachbereichsarbeit
- P.11** Tarifarbeit
- P.12** Verschiedenes
- P.13** Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung der Teilnehmer

*Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung
stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.*



Maya Island Air GA-8: Maya Island Air ist Belizes führende inländische kommerzielle Passagierfluggesellschaft, die Flugreisen, Charter- und Frachtdienste anbietet, wie z. B. mit dieser seltenen Gippsland GA-8 Airvan. Foto: Gerrit Griem



Maya Island Air Cessna C208: Ein weiterer bunter Vertreter der Maya Island Air ist diese Cessna 208 Caravan auf einem Touristen-Charterflug; aufgenommen in San Pedro, Belize. Foto: Gerrit Griem



Tropic Air Beech 1900D: Eine nicht weniger bunte Inlandsgesellschaft aus Belize ist Tropic Air, die mit Beech 1900 touristische Ziele an der Küste ansteuert, wie hier San Pedro. Foto: Gerrit Griem



Sansa Airlines Cessna C208: Aus Costa Rica stammt Sansa Airlines, die mit einer Flotte aus Cessna 208 Caravans Ziele im Inland bedient; aufgenommen in San Jose. Foto: Gerrit Griem



Costa Rica Green Airways Quest Kodiak 100: Farbenfroh und sehr bunt präsentiert sich eine weitere Inlandsgesellschaft aus Costa Rica mit einer ebenfalls seltenen Quest Kodiak 100 aus San Jose. Foto: Gerrit Griem



Guatemala Air Force DC-3: Aus dem Jahr 1945 stammt diese DC-3 aus den Beständen der Luftwaffe Guatemalas, die 1990 mit neuen Triebwerken zur Basler Turbo DC-3 umgebaut wurde. Foto: Gerrit Griem

21. Deutsches Flight Safety Forum



von Jens-Michael Kassebohm

Zum inzwischen 21. Mal fand auch in diesem Jahr wieder das Deutsche Flight Safety Forum (DFSF) statt. Nachdem Corona die letzten Jahre eine Präsenzveranstaltung undurchführbar bzw. nicht planbar gemacht hatte, war es im Jahr 2023 endlich wieder möglich, sich mit den Teilnehmern vor Ort

zu treffen. Für das diesjährige DFSF stellte die Hochschule Bremen die Räumlichkeiten zur Verfügung und so durften die beiden FSBD-Vorstände Thorsten Raue und Jens-Michael Kassebohm am 8. und 9. März, auch ohne Immatrikulation, in einem Hörsaal der Fakultät Natur und Technik Platz nehmen.

Das DFSF wurde vor 21 Jahren von der Vereinigung Cockpit e. V., der BFU, der DFS GmbH und der Abteilung Flugsicherheit der Luftwaffe gegründet und hat sich seitdem zu einem wichtigen Treffen aller in die Flugsicherheit involvierten Parteien aus Deutschland und teilweise auch dem deutschsprachigen Ausland entwickelt. Die Zahl der Teilnehmer belief sich in diesem Jahr auf ca. 80, nach fast 120 Teilnehmern im Jahr 2019 ist man auch hier noch nicht wieder auf dem alten Stand angelangt. So war der Titel des diesjährigen DFSF dann auch passenderweise „Wrap-up vom ramp-up“.

Der erste Tag war unter anderem mit Nachbetrachtungen des vergangenen Jahres gefüllt. Hier referierten verschiedene Verantwortliche zuerst allgemein und dann – und das ist das Besondere am DFSF – im Detail über sicherheitsrelevante Ereignisse im Bereich Luftfahrt. Dies ist nur möglich, weil es sich hierbei um eine „closed-door“-Veranstaltung handelt: Was während des DFSF gesagt und gezeigt wird, bleibt vertraulich, weshalb natürlich auch hier nicht auf Einzelheiten eingegangen werden kann.

Besonders der Vortrag des neuen General Flugsicherheit, Brigadegeneral Andreas Korb, beeindruckte an diesem Vormittag des ersten Tages mit einer großen Themenvielfalt. Nachmittags und auch am zweiten Tag gab es dann diverse Vorträge über Vorfälle, aber auch allgemeiner Natur. So berichteten die Stiftung Mayday und Antiskid über

ihre Peer-Support-Systeme, der Leiter des LF18 im BMDV, Raimund Kamp, brachte die Teilnehmer über die Entwicklungen zum Thema „Just Culture“ auf den neuesten Stand, die Bundeswehr stellte ihre neue Vorfalldatenbank und das Unfallanalyse-Tool FluSiBW III vor, und Herr Gietl von Airbus Defence berichtete von der Einführung des Safety Managements im Flugzeugentwicklungsbereich. Weitere Vortragende, unter anderem von der Flughafenfeuerwehr Düsseldorf, der Lufthansa und anderen Airlines, ließen keine Langeweile aufkommen, und die zwei straff organisierten Tage vergingen wie im Flug. Natürlich wurden auch die Pausen und die abendliche Veranstaltung in einem Bremer Traditionslokal genutzt, um sich fachlich auszutauschen und Kontakte zu knüpfen.

Abschließend möchten wir uns für die Einladung und die Gastfreundschaft herzlich bedanken. Wir freuen uns auf das DFSF im nächsten Jahr, das dann wahrscheinlich von der Bundespolizei in Berlin ausgerichtet wird.





Die Teilnehmer des Safety Forums – für die GdF dabei Thorsten Raue und Michael Kassebohm. Foto: GdF



Gesucht wird ... der/die Auszubildenden von morgen. Foto: DFS

Gesucht wird: Auszubildende von morgen für einen Start bei der Flugsicherung



von Hans-Joachim Krüger

Es ist schon erstaunlich, wenn man mit dem Auto durch die Landschaft fährt und nahezu in jeder zweiten Ortschaft hängt ein Hinweis auf stattfindende Ausbildungsmessen, an den Schaufenstern des Mittelstands sind Hinweise angebracht: Wir suchen Auszubildende. Die Situation auf

dem Ausbildungsmarkt ist alarmierend und wird langfristig enorme Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt haben. Schon jetzt sind Facharbeiter sehr rar „gesät“ und werden händeringend gesucht.

Wer zum Beispiel in Frankfurt mit der S-Bahn unterwegs ist, wird an der Station „Konstabler Wache“ auch auf einigen riesigen Lauf-Plakatwänden auf die Möglichkeit einer Bewerbung bei der Flugsicherung hingewiesen.

Sicherlich wird diese Werbung tagtäglich von Tausenden wartenden oder vorbeihastenden Passanten gesehen, aber ob sie wirklich wahrgenommen wird, lässt sich nur schwer beurteilen.

Auch die DFS hat ein handfestes Ausbildungsproblem und steht in direkter Konkurrenz zu anderen namhaften Unternehmen (z. B. Autofirmen, Siemens oder Energieunternehmen). Viele Jugendliche sind sich der Tatsache bewusst, zu einem sehr umworbenen Gut zu gehören, und lassen sich gern bewerben und teilweise auch umsorgen. Oft spielt dann auch noch die Standortfrage eine große Rolle. Die Flugsicherung ist zumeist in bzw. an Ballungsgebieten zuhause, und dort sind die Lebenshaltungskosten höher, von den Mietpreisen für Wohnungen mal ganz abgesehen.

Die DFS hat bereits mit mehreren Anzeigen und Veröffentlichungen, auch unter Mithilfe der ca. 50 Nachwuchsbeauftragten aus den einzelnen Niederlassungen, quer durch Deutschland verschiedene Gruppen von Jugendli-



chen und Jobsuchenden angesprochen und die Vorzüge einer Bewerbung bei der DFS aufgezeigt. Bei Gesprächen in Schulen, digitalen Meetings, auf Elternabenden oder auf über 120 Messtagen ist das Team aktiv, um junge Leute von der Abgabe einer Bewerbung zu überzeugen.

Gesucht werden nicht nur Bewerber/innen für den operativen Job des Fluglotsen oder für das duale Studium zum Fluglotsen, genauso interessant dürften auch das duale Studium für Informatik oder zum Flugsicherungsingenieur und auch das Traineeprogramm für Masterabsolventen sein.

Gerade im technischen Bereich bietet die Luftfahrt mit dem breitgefächerten Aufgabengebiet ein sehr zukunftsorientiertes Arbeitsumfeld mit sehr detaillierten Grundkenntnissen in Navigation und technischen Einrichtungen. Dual Studierende in Technik und IT werden sich in ihrer Luftfahrtkarriere als zukünftige Flugsicherungsingenieure und Informatiker um eine stabile technische Infrastruktur, exakte Radartechnik sowie störungsfreie elektronische Kommunikation kümmern. Für den theoretischen Anteil der dualen Studiengänge kooperiert die DFS mit der Hochschule Darmstadt.

Die Ausbildung für angehende Lotsinnen und Lotsen läuft jedenfalls auf „vollen Touren“, und die Lotsenkarriere startet in der firmeneigenen Akademie im hessischen Langen. Mit der Erholung der Verkehrszahlen im bundesdeutschen Luftraum steigen auch die Anforderungen und die

Arbeitseinsätze in den Kontrollzentralen in Bremen, Langen, München, Karlsruhe sowie in den Kontrolltürmen der verschiedenen internationalen Flughäfen. „Der Bedarf an Nachwuchskräften ist groß“, berichtete erst kürzlich der Leiter der Flugsicherungsakademie, Otto Fischer. Für das laufende Jahr bietet die DFS 136 Ausbildungsplätze für die Ausbildung zum Fluglotsen und jeweils zehn Plätze für die dualen Studiengänge in Informatik, zu Flugsicherungsingenieur/in und Fluglotse/in.

Viele Bewerberinnen und Bewerber haben das Berufsfeld des/der Towerlotsen/in vor Augen und bewerben sich unter dieser Vorgabe dann auch bei der DFS. Schon ein ehemaliger Verkehrsminister (Lauritz Lauritzen), der den alten Tower des Flughafen Köln/Bonn besuchte, staunte nicht schlecht und beschrieb den damaligen Arbeitsplatz in knapp 40 Metern Höhe mit den Worten: „Mein Gott, haben Sie ein schönes Büro mit einer fantastischen Aussicht.“ Allerdings muss man wertfrei feststellen, dass die Arbeit im Kontrollturm „die Spitze des Eisbergs ist“ und die meisten operativ tätigen Mitarbeiter/innen der DFS in den Kontrollzentralen in Langen, Bremen, München und Karlsruhe tätig sind.

Die Flugsicherung hat ein interessantes Arbeitsumfeld mit weitreichenden sozialen Errungenschaften, die auch durch den Einfluss der GdF erreicht wurden. Wer dieses Umfeld näher kennenlernen möchte, hat die Möglichkeit, die DFS in all ihrer Vielfalt am Recruiting Day am 13. Mai 2023 in Langen kennenzulernen. (karriere.dfs.de)

Lob und Tadel für ATC



von Werner Fischbach

Andrew Charlton ist Geschäftsführer von Aviation Advocacy, einem Beratungsunternehmen in der Schweiz und Herausgeber des „Aviation Intelligence Reporters“. Auf dem Internetportal „airliners.de“ veröffentlicht er in regelmäßigen Abständen seine

Glosse DWDWDW (Das war die Woche die war). Im Februar widmete er sich ATC, was eigentlich unser Interesse wecken müsste.

Allein schon die Überschrift macht aufmerksam: „Im Luftraum geht es wirklich darum, wer den Größten hat.“ Wobei Charlton nicht genauer beschreibt, auf was sich dieser „Größte“ bezieht. Auf die Größe des Luftraums, die Größe des Personals oder die Zahl der kontrollierten Flüge? Wobei zu behaupten, Letzteres hänge irgendwie auch mit der Größe des Luftraums zusammen, eigentlich eine Binse ist. In einem großen Luftraum können die Controller eben eine größere Zahl von Luftfahrzeugen „unterbringen“. Wobei, das weiß jeder Fluglotse, andere Kriterien wie die Struktur des Luftraums und die Anzahl der Konfliktpunkte berücksichtigt werden müssen. Aber auf derartige Feinheiten ist Charlton nicht eingegangen.

Auf was er hinausmöchte, ist es etwas ganz anderes: „Fluggesellschaften und Flughäfen haben Marketingabteilungen, die ihr Image pflegen und der Welt erzählen, wie großartig sie sind“, stellt er fest. Und deren Pressestellen sind ja nicht unbedingt der Wahrheit verpflichtet, sondern bemüht, ihre Firma im besten Licht erscheinen zu lassen. Tue Gutes und berichte darüber!

Flugsicherungsorganisationen sind nach Charlton jedoch so etwas wie selbstlose Samariter, die irgendwie im Verborgenen arbeiten und sich nicht mit großem Getöse in der Öffentlichkeit präsentieren. Niemand geht wohl zur Flugsicherung, um sich im Glanze der weltoffenen Luftfahrtindustrie zu sonnen. Die „Air Navigation Services Provider“ (ANSP) tun ganz einfach das, was sie tun müssen. Sie lösen Konflikte, genauer gesagt sorgen sie dafür, dass diese erst gar nicht entstehen. Sie sorgen dafür, dass der Laden läuft und ihre Kunden sicher von A nach B kommen. „Normaler-

weise“, so führt Andrew Charlton aus, „sind Fluglotsen ... so etwas wie die Samariter der Luftfahrt. Sie erledigen ihre Arbeit selbstlos, ohne Fanfarenklänge oder große Erwartungen an die Anerkennung ihrer Dienste.“

Für die fliegende Kundschaft sind sie einfach da und haben so zu funktionieren, wie sie dies nach der Meinung der Luftfahrtunternehmen auch tun sollten. Nur, wenn es einmal nicht so richtig klappt, melden sich diese in der Öffentlichkeit lautstark zu Wort. Weil es mit dem großen Projekt „Single European Sky“ nicht so richtig vorwärtsgeht, der zugeteilte Slot den Flugplan durcheinanderbringt oder ATC mal wieder schuld daran ist, dass ausgedehnte Gewitterfronten großräumig umflogen werden müssen. Controller haben dazu natürlich ihre eigene Meinung, was an einen vor Jahren erschienenen Cartoon erinnert. Da hatten sich zwei Controller in ihrer Pause ins Terminal begeben und auf einer Bank Platz genommen. Als Controller waren sie gut zu identifizieren – beide trugen ausgewaschene Jeans, ebenso strapazierte T-Shirts und hatten ihre Füße in Clogs gesteckt. Einer der beiden hatte sogar seine Kopfhörer mitgenommen. Vor ihnen marschierte die Besatzung eines Airliners vorbei. Der Kapitän zeigte seine vier Streifen am Ärmel wie einst Vizeadmiral Nelson nach der gewonnenen Schlacht von Abukir. Und die nachfolgende Kabinencrew, allesamt gut gestylte Blondinen, stolzierte auf ihren High-Heels an den beiden Controllern vorbei. Sagt der eine Controller zu seinem Kollegen: „I prefer seeing them as a radarblip!“

Und der Tadel?

Und so sind die Controller für Charlton so etwas wie die Samariter der Luftfahrt. Was ihn jedoch stört, ist die Tatsache, dass die Flugsicherungsdienstleister offensichtlich nicht in der Lage sind, sich auf den großen Luftfahrtmessen entsprechend ihrer Bedeutung zu präsentieren, und man froh sein kann, „einen Sprecher aus dem Air Traffic Management“ anzutreffen. Das Management der DFS wird dem widersprechen und darauf hinweisen, dass es sich sehr wohl auf den einschlägigen Messen blicken lasse. Aber dort gehen sie zwischen den Messeständen der Airlines und der Flugzeughersteller unter, und selten steht das Thema Flugsicherung auf der Tagesordnung.

Das bedeutet jedoch nicht, dass die ANSPs kein Interesse an Messen und Ausstellungen hätten. Und da sie auf den

großen Luftfahrtmessen jedoch mehr oder weniger in eine Statistenrolle gedrängt werden, haben sie sich entschlossen, ihre eigenen Konferenzen zu organisieren. Und da wird es, so Charlton, so richtig interessant. Die ATC-Community zieht seiner Meinung nach dort die Handschuhe aus und fängt an zu kämpfen – und zwar gegen sich selbst.

Dabei hat sich eine Konferenzindustrie entwickelt, die jedes Jahr eine neue Sau durch das Weltendorf treibt. Mit ande-

ren Worten verspricht jede Konferenz besser und schöner zu werden als ihre Vorgängerin. So entsteht, um Charlton zu zitieren, „eine Welttournee der erbitterten, blutigen Kämpfe um ATM-Konferenzen, wobei jeder Schritt durch die Möglichkeit motiviert ist, die Kriegsbeute zu teilen“.

Dass dem so ist, darf nicht weiter verwundern. Denn der Trend, immer etwas Neues auf die Beine zu stellen bzw. auf den Markt zu werfen, das größer ist als der Vorgän-



Controller agieren als Samariter der Luftfahrt – Amsterdam Tower. Foto: LVNL



ATC sorgt dafür, dass der Laden läuft. Foto: W. Fischbach

ger bzw. die Vorgängerin, stellt die Grundlage unseres kapitalwirtschaftlichen Handelns dar. Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft, und weshalb sollte dies bei ATC auch anders sein? Dazu kommt, dass mit ATC- bzw. ATM-Konferenzen viel Geld zu verdienen ist. Dummerweise scheint es jedoch bei den ANSPs nicht anzukommen, sondern in den Kassen der (Elektronik-)Industrie zu landen. Dabei könnten die ANSPs dieses Geld gut gebrauchen, um damit sinnvolle Dinge auf die Beine zu stellen.

Für Charlton stellt sich damit eine bedeutende Frage: Wer bestimmt die Dinge, um Größe messen zu können? Und in welchem Sinne ist Größe zu verstehen? Das Problem scheint jedoch ein anderes zu sein. Wenn es für einen ANSP von Bedeutung ist, besser und größer als die konkurrierenden Flugsicherungsorganisationen zu sein, dann scheint dies der falsche Weg zu sein. Auch wenn dieser Weg von der Politik so gewollt wird. Und die ANSPs scheinen offensichtlich versucht zu sein, durch ihre Maß-

nahmen bestimmte Pflöcke einzurammen, um in diesem Wettbewerb bestehen zu können. Wenn sich die DFS anschickt, in anderen Teilen der Welt (z. B. in Großbritannien) ATC-Dienste zu übernehmen und mit dem dort bisher tätigen Flugsicherungsdienstleister in einen Konkurrenzkampf zu treten, dann dient dies ebenso wenig der Schaffung eines einheitlichen Luftraums wie die Entwicklung eines „virtuellen Centers“, mit dem Skyguide versucht, sich gegenüber ihren Wettbewerbern einen Vorteil zu verschaffen.

Wichtig muss sein, dass die ANSPs kooperieren, um eine einheitliche Flugsicherung zumindest in Europa auf die Beine zu stellen. Und dies ist am besten durch eine Zusammenarbeit der Flugsicherungsdienstleister zu erreichen und nicht durch Konkurrenz. Diese Einsicht ist nicht besonders neu, ist jedoch durch nationale Eifersüchteleien gegen die Wand gefahren worden. Die damals geschaffene Organisation erhielt den Namen Eurocontrol. Sie wurde übrigens am 13. Dezember 1960 gegründet.



TAG Airlines ATR-72: Aus Guatemala stammt TAG Airlines, die u. a. mit ATR-72 und Saab 340 Ziele in Honduras, Mexico, El Salvador und Belize ansteuert. Foto: Gerrit Griem



Arajet B737: Arajet ist eine junge, kleine Fluggesellschaft aus der Dominikanischen Republik, die mit B737-Max Ziele in Mittel- und Südamerika bedient; hier bei der Landung in San Jose. Foto: Gerrit Griem



Copa Panama B737: Copa Airlines aus Panama ist Mitglied der Star Alliance und bedient Ziele in Mittelamerika und in den Vereinigten Staaten. Foto: Gerrit Griem



Copa Cargo B737: Aus Beständen der Copa Panama stammt die B737-800 der Copa Cargo Panama, die mit ihrer einzigen Maschine Fracht von und nach Panama City transportiert. Foto: Gerrit Griem



Estafeta B737: Diese 26 Jahre alte B737 der mexikanischen Estafeta Carga bedient Destinationen in Mittelamerika und wurde in San Jose fotografiert. Foto: Gerrit Griem



JetOneX B747: Nein, nicht aus Mittelamerika, sondern aus Stuttgart stammt das Bild der ehemaligen China Airlines B747, die seit September letzten Jahres von der JetOneX betrieben wird. Foto: Gerrit Griem



Gesetze, Probleme und ein Übergangsversorger

Joe hat seinen Spaziergang unterbrochen und sitzt auf einer gemütlichen Bank. Sein Blick schweift über die Wiesen und die Felder vor ihm. Endlich beginnt der Frühling. Endlich beginnt die Sonne zu wärmen.

Ja, auch Joe ist in einer Art Frühling. Seit einigen Wochen ist er in der Übergangsversorgung. Nach über 30 Jahren gibt es plötzlich keinen Schichtdienst mehr, kein Micro mehr in der Hand und auch keinen Sprechfunk mehr mit Piloten. Vieles davon vermisst Joe, immerhin ist er seinem Beruf als Fluglotse immer mit Stolz nachgegangen und möchte keinen Tag davon missen. Aber das ist nun vorbei. Komisch war das schon, als er zum letzten Mal in die Niederlassung ging, den Laufzettel abarbeitete und letztendlich auch seinen Dienstausweis abgeben musste. Ja, natürlich hat er den sogenannten „Rentnerausweis“ der DFS bekommen.

Ganz aus Gewohnheit hat Joe diesen Ausweis sogar beim Spaziergehen dabei. Während er die wärmenden Sonnenstrahlen genießt, schaut er sich seinen neuen DFS-Ausweis an. Immerhin hat er ein aktuelles Bild. „Aber das war es dann auch schon.“, denkt sich Joe. Mit diesem Ausweis kommt er ja nicht einmal mehr in seine alte Niederlassung hinein, um seine ehemaligen Kollegen zu besuchen. Ist ja ein Sicherheitsbereich und Joe ist jetzt – nach über 30 Jahren – wohl nicht mehr „sicher“ genug, um da reinzudürfen. „Naja, das macht den Abschied vielleicht leichter.“ denkt sich Joe.

Aber immerhin darf er noch regelmäßig zum Fluglotsenstammtisch mit seinen noch aktiven Kollegen. Joe muss schmunzeln. Gestern war Stammtisch und natürlich drehte sich fast alles wieder um die DFS. Joe schließt seine Augen und denkt nochmal an den gestrigen Abend zurück:

Hauptthema waren dieses Mal die anstehenden Wahlen zum Aufsichtsrat der DFS Ende März. Einer der Kollegen aus der Stammtischrunde ist im örtlichen Wahlvorstand und berichtete darüber, auf was alles zu achten sei. Dabei erzählte er, dass bei dieser Wahl aufgrund einer gesetzlichen Vorgabe zum ersten Mal auch auf die Erreichung eines Geschlechteranteils innerhalb des gesamten Aufsichtsrats zu achten sei. Alle anderen hätten ihn fragend angeschaut, bis er weiter ausführte: „Nun, der Aufsichtsrat der DFS besteht aus zwölf Personen. Sechs Aufsichtsräte auf der Anteilseignerseite und sechs auf der Arbeitnehmerseite. Dabei muss jedes Geschlecht – und hier ist das männliche

und das weibliche gemeint – mit mindestens vier Aufsichtsräten vertreten sein.“ Und mit einem Augenzwinkern fügt er noch hinzu: „In fünf Jahren bei der nächsten Wahl könnte es ja dann auch noch einen festgeschriebenen diversen Anteil im Aufsichtsrat geben, warum auch nicht.“

Dieses Gesetz, das den prozentualen Geschlechteranteil vorschreibt, sei aber gar nicht so leicht umzusetzen. Momentan ginge es halbwegs. Da auf der Bank der Anteilseigner derzeit drei Frauen vertreten sind, **muss** bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter mindestens noch eine Frau in den Aufsichtsrat gewählt werden.

Prompt kam die Frage eines jüngeren Kollegen, was denn passiere, wenn nun auf der Arbeitnehmerseite trotzdem sechs Männer und keine Frau gewählt werden würden. Was dann passiert, so war zu hören, sei im Gesetz nicht klar geregelt und daher umstritten. Eine Möglichkeit sei, dass dann einer der gewählten Männer nicht in den Aufsichtsrat einzieht und der Stuhl nach der Wahl erst einmal leer bleibt. Das ist dann in etwa so, wie es gerade im Bundestag in Berlin für die nächste Bundestagswahl beschlossen wurde: Du gewinnst als Kandidat für den Bundestag deinen Wahlkreis, aber aufgrund von irgendwelchen komplizierten Regelungen darfst du trotzdem nicht nach Berlin, sondern bleibst außen vor.

Aber zurück zu unserer DFS.

Wenn der vorgeschriebene Geschlechteranteil durch die Wahl nicht erreicht werden würde, dann müsste wohl ein Gericht über die korrekte Besetzung des Aufsichtsrats entscheiden und eine Frau bestimmen. Umgekehrt gilt das natürlich für den Männeranteil genauso.

Wie jedoch bereits gesagt, sitzen derzeit auf der Anteilseignerseite drei Frauen, und so, wie die Listen der kandidierenden Parteien auf der Arbeitnehmerseite aufgestellt sind, wird sicherlich eine weitere Frau nach der Wahl in den Aufsichtsrat einziehen und somit seien alle Vorgaben erfüllt.

Joe war damit aber noch nicht zufrieden. „Was ist denn nun, wenn einer der Anteilseigner (im Fall der DFS sind dies das Verkehrs-, das Verteidigungs-, das Finanz- und das Innenministerium) nach der Wahl der Arbeitnehmervertreter einen seiner Aufsichtsräte austauschen will?“ Dann, so bekam er zu hören, sind die dafür verantwortlich, dass weiterhin mindestens vier Frauen und vier Män-

ner im Gremium vertreten sind. Sollte also eine der drei Frauen ausgetauscht werden, so kann sie nur durch eine Frau ersetzt werden. Sollte derzeit jedoch einer der männlichen Kollegen ausgetauscht werden, so kann er ohne Weiteres durch eine Frau ersetzt werden, solange mindestens noch vier Männer im Gesamtgremium sitzen. „Ich verstehe“, sagte Joe, „aber zurück zur jetzigen Wahl der sechs Arbeitnehmervertreter. Da kandidieren doch verschiedene Listen. Und wenn da jetzt der Geschlechteranteil zu beachten ist, wie wird das gelöst? Wer ist denn dafür verantwortlich? Müssen die sich vorher absprechen?“ „Nein“, meinte da der Kollege vom Wahlvorstand, „Absprechen geht natürlich vorher nicht. Aber wenn man nicht möchte, dass sein gewählter Kandidat vielleicht aufgrund des Nichterreichens des Geschlechteranteils außen vor bleiben muss und ein Gericht sich um die Besetzung kümmern soll, dann muss man halt bei der Erstellung der Kandidatenlisten auch mal wahltaktisch vorgehen.“

„Na klar“, sagte da ein leicht angeheiterter Kollege. „Wahltaktik – das ist wie im Fußball bei der Auslosung der Champions League. Da gibt es noch 16 Mannschaften, aber Bayern München darf nicht gegen die drei noch teilnehmenden deutschen Vertreter ausgelost werden. Auch nicht gegen Barcelona, weil die hatten sie ja schon in der Vorrunde. Dann (und das sagte er mit einem Augenzwinkern) nicht gegen Manchester, denn da gibt's meistens eine Klatsche, also will das der Hoeneß nicht, und auch nicht gegen Bukarest, weil die Anreise für die Herren Fußballspieler zu beschwerlich sein könnte und nicht zumutbar ist. Und weil andere Mannschaften ähnliche Probleme haben, bleiben am Ende von 15 möglichen Gegnern noch Mailand und Madrid übrig und davon wird dann einer zugelost.“

„Ja genau“, lachte ein anderer Kollege los, „ganz wie Andi Möller es damals 1992 sagte: Mailand oder Madrid – Hauptsache Italien!“ Lautes Gelächter am Stammtisch. Die ollen Kamellen sind halt immer wieder lustig. Doch Joe war noch nicht ganz zufrieden. Er fragte weiter nach: „Es gibt bei dieser Wahl ja auch einen Sitz auf der Arbeitnehmerbank zu vergeben, der den leitenden Angestellten der DFS vorbehalten ist. Haben denn da auch Frauen kandidiert?“, wollte er wissen. Er wusste es nämlich nicht, denn immerhin war er ja schon einige Wochen

nicht mehr in der Firma gewesen, und als Übergangsvorsorger durfte er bei dieser Wahl nicht teilnehmen. „Nein“, sagten ihm seine alten Kollegen, „da gab es in der internen Vorauswahl drei Kandidatenpaare und da waren nur männliche Kollegen vertreten.“ Und das, obwohl es auch hier eine gesetzliche Regelung gäbe. Die laute allerdings weniger bestimmend: *„Der Wahlvorschlag der leitenden Angestellten muss zwei Bewerber enthalten. Unter ihnen sollen Frauen und Männer vertreten sein.“*

„Warum kandidierte da keine Frau?“, fragte prompt ein älterer Kollege. „Wir haben doch im Gegensatz zu früher inzwischen einen hohen Frauenanteil in der DFS, auf den diese immer wieder als modernes Unternehmen hinweist, darauf stolz ist und damit wirbt?“

„Nun ja“, erwiderte der Kollege, der sich damit am besten auskannte, „wir haben derzeit in der DFS zwar über 50 leitende Angestellte, aber davon sind gerade mal fünf (!) Frauen, die für dieses Aufsichtsratsamt hätten kandidieren können. Denn als Geschäftsführerin im Konzern der DFS kann man natürlich nicht für dieses Gremium kandidieren, was immerhin zwei Frauen die Kandidatur unmöglich machte.“ Nur fünf Frauen. Stille breitete sich am Stammtisch aus. Hat die DFS etwa ein Frauenproblem? Ist der Zugang zu einer Karriere in der Flugsicherung für Frauen schwerer als in anderen Firmen, oder hatte nur noch niemand genauer hingeschaut?

Joe war inzwischen wieder von seiner Parkbank aufgestanden und setzte seinen Spaziergang nachdenklich fort. Scheinbar hat die DFS doch noch mehr Probleme als er dachte: Da ist ein Personalproblem, ein iCAS-Problem, das Cloudproblem, immer wieder mal ein BAF-Problem, immer wieder das Gebührenproblem und jetzt auch ein Frauen-/Karriereproblem. Ach ja, (und dabei musste er kräftig schmunzeln) und natürlich das GdF-Problem. Aber das ist für Joe kein wirkliches Problem, denn seine Gewerkschaft kämpft dabei ja für die Arbeitnehmerschaft, um die Probleme zu lösen, die oftmals von den leitenden Angestellten verursacht wurden. Und während er so weiterging, dachte Joe. „Jetzt nur noch den Rentnerausweis zu haben und in der Übergangsvorsorgung zu sein, ist doch gar nicht soooo schlecht.“

... meint Joe.

Verkehrsgerichtstag entdeckt „Just Culture“



von Werner Fischbach

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) ist, anders als dies auf den ersten Blick zu vermuten ist, kein bestimmter Tag innerhalb eines bestimmten Zeitraums, an dem zu Fragen des Verkehrs Recht gesprochen wird. Vielmehr ist er eine Versammlung von Richtern, Staats- und Rechtsanwälten

sowie Journalisten, die bestehende Rechtsvorschriften für den Straßenverkehr (die Straßenverkehrsordnung stammt aus dem Jahr 1934) entrümpeln und die unübersichtlichen Zuständigkeiten neu ordnen wollten. So riefen sie 1961 in Hamburg das „Verkehrswissenschaftliche Seminar“ ins Leben und traten am 25. Januar 1963 in Goslar,

das inzwischen zum traditionellen Treffpunkt geworden ist, das erste Mal zusammen. Nachdem der Verein zwischenzeitlich als „Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e. V. – Deutsches Verkehrswissenschaftliches Seminar“ firmierte, nennt sich die Veranstaltung seit 2009 „Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e. V.“

Dass sich der Verkehrsgerichtstag in erster Linie mit den juristischen Problemen des Straßenverkehrs befasste, sollte nicht weiter verwundern. Denn die fünfziger und sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts waren die Jahre der Motorisierung. Fast jeder nannte einen PKW sein Eigen, und in den Urlaub fuhr man mit seinem VW-Käfer oder Produkten derselben Leistungsklasse an die italienische Adria und flog nicht nach „Malle“ oder gar in tropische Gefilde wie die Trauminsel Bali oder in die Karibik.



„Just Culture“ gilt auch für Controller. Foto: DFS

Luftverkehr schien eine Angelegenheit der oberen Zehntausend zu sein und für den Verkehrsgerichtstag nicht von Interesse.

Doch dies scheint sich geändert zu haben. Denn auf seinem diesjährigen Treffen hat sich der Arbeitskreis VIII des Verkehrsgerichtstags mit einer Frage des Luftverkehrs befasst – mit dem Thema der „Just Culture“. Dass „Just Culture“ ein wichtiges Werkzeug ist, um die Sicherheit im Luftverkehr zu verbessern bzw. Arbeitsfehler zu bekämpfen, ist bei der Luftfahrtgemeinde unumstritten, und jede Fluggesellschaft und Flugsicherungsorganisation, die die Frage der Sicherheit ernst nimmt, kommt nicht daran vorbei. Im „der flugleiter“ deshalb zu erklären, was „Just Culture“, von der Vereinigung Cockpit übrigens ziemlich zutreffend als „Redlichkeitskultur“ bezeichnet, eigentlich ist und ihre Zielsetzung zu erklären, würde bedeuten, Eulen nach Athen zu tragen. Wobei herauszustellen wäre, dass „Just Culture“ nicht nur beim fliegenden Personal zur Anwendung kommen muss, sondern auch bei Fluglotsen sowie Technikern und Ingenieuren. Eigentlich bei allen, die im operativen Bereich der Luftfahrt tätig sind. Und nicht nur dort – auch auf Bedienstete bei der Bahn wie Lokführer oder Fahrdienstleister oder Berufskraftfahrer sollten die Prinzipien der „Just Culture“ zur Anwendung kommen.

Das Dumme ist jedoch, dass „Just Culture“ bei einer stattlichen Zahl von Juristen und in großen Teilen der Bevölkerung auf Unverständnis stößt. Denn dort gilt noch immer das durchaus nachzuvollziehende Prinzip, dass der- bzw. diejenige, dem bzw. der ein Arbeitsfehler unterlaufen ist, auch dafür zur Rechenschaft gezogen, sprich bestraft werden muss. Dagegen scheint „Just Culture“ ein Freibrief für regelwidriges Verhalten zu sein.

Die Forderungen des Arbeitskreises VIII

Nun hat der Arbeitskreis VIII des VGT die Problematik dieses Themenkomplexes erkannt und entsprechende Vorschläge dazu gemacht. Die dort gemachten Empfehlungen wurden mit der Überschrift „Der schmale Grat zwischen Fehler und Verstoß im Luftverkehr („Just Culture“)“ versehen, was die Problematik ziemlich genau trifft. Dabei sieht sich der Arbeitskreis bei seinen Empfehlungen im Einklang mit den EU-Verordnungen Nr. 996/2010 und Nr. 376/2014.

Wie sieht dieser Vorschlag nun aus? Er umfasst lediglich fünf Punkte, die nachfolgend aufgeführt sind:

- Es sollte hinsichtlich der zunehmenden Bedeutung einer Fehlerkultur in sicherheitssensiblen Bereichen das Vertrauen in Meldesysteme geschützt werden.
- Daher sollte im Fall des Tätigwerdens von Strafverfolgungsbehörden die Zusammenarbeit mit Luftfahrtbehörden verstärkt werden, um eine faire, gerechte und ausgewogene Beurteilung des Sachverhalts sicherzustellen. Ansprechpartner sollten wechselseitig benannt werden.
- Darüber hinaus sollten in Ordnungswidrigkeits- oder Strafverfahren, soweit nötig, unverzüglich Sachverständige hinzugezogen werden.
- Für Staatsanwälte und Richter sollten spezielle Fortbildungsmaßnahmen im Bereich Flugsicherheit angeboten werden; die Einrichtung von Sonderdezernaten wäre wünschenswert.
- Nr. 247 Abs. 4 Richtlinien für das Straf- und Bußgeldverfahren (RiStBV) sollte in Bezug auf
 - die Informationspflicht an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU),
 - die Nennung der spezialgesetzlichen Grundlagen,
 - die besondere Schutzwürdigkeit von Flugsicherheitsinformationen

und im Lichte dieser Empfehlungen geändert beziehungsweise ergänzt werden.

Das alles hört sich gut an und gibt Hoffnung, dass das Prinzip der „Just Culture“ auch bei der Masse der Juristen und der politischen Verantwortlichen endlich akzeptiert wird. Das alles wird seine Zeit brauchen, denn bekanntlich mahlen die Mühlen der Justiz langsam. Dazu kommt, dass das Prinzip auch von der Bevölkerung anerkannt werden muss. Dennoch – es scheint Licht am Ende des Tunnels zu sein. Aber wie sagte McMurphy? „The light at the end of the tunnel is the headlight of the oncoming train!“

McMurphy soll ein Optimist gewesen sein.

Das Streikrecht



von Hans-Joachim Krüger

Gefühlt wird in Deutschland zurzeit sehr häufig gestreikt und dennoch ist Deutschland, was Streikmaßnahmen und deren Auswirkungen angeht, in Europa eher im Mittelfeld angesiedelt. In den südeuropäischen Ländern, wie auch gerade in Frankreich oder auch in England, ist die Bereitschaft

zur Durchsetzung von arbeitsrechtlichen Meinungsverschiedenheiten bei Weitem höher. Frankreich hat zurzeit das Problem mit der Höhersetzung des Renteneintrittsalters, und in England ist der Knackpunkt die wirtschaftliche Lage, hier kann man den Brexit als Ursache vermuten. Hinzu kommt, und das ist nahezu in allen Ländern gleich, die hohe Inflation. Als Grund dafür sind sicherlich erstrangig die gestiegenen Preise für Energie aufgrund des Ukraine-Konflikts, aber auch die Corona-Pandemie mit ihren Lieferproblemen zu nennen.

Die hohe Inflation hat nun auch in Deutschland zur Folge, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit dem bisher üblichen Einkommen kein Auskommen mehr haben und einen entsprechenden Ausgleich beanspruchen.

Der entsprechende Ausgleich wird zumeist über Gehalts-

forderungen der Gewerkschaften verlangt, und diese sind zurzeit in allen Bereichen angesagt.

In den Tarifverhandlungen der Gewerkschaften einerseits und der Arbeitgeberseite andererseits werden die Standpunkte ausgelotet, und sehr oft gibt es eine Diskrepanz oder auch einen Punkt, in dem keine Annäherung erreicht werden kann. In diesem Fall besinnt sich die Gewerkschaft dann auf das Streikrecht, um ihre Forderungen zu untermauern. Eine Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft verringert hier u. a. das Risiko der finanziellen Einbußen.

Verfassungsrechtliche Grundlage für das Arbeitskampfrecht einschließlich des Streikrechts ist nach herrschender Auffassung die in Art. 9 Abs. 3 Grundgesetz (GG) verankerte Koalitionsfreiheit. Dabei ist das Streikrecht nicht um seiner selbst willen geschützt, sondern nur als Mittel zum Zweck des Abschlusses von Tarifverträgen.

In unserer verpflichtenden und wechselseitig abhängigen Gesellschaft beschränken sich die Streiks in nahezu allen Branchen in ihren Auswirkungen allerdings nicht allein auf die Tarifpartner. Mitunter beeinträchtigen sie Dritte bzw. die Allgemeinheit in erheblichem Maße.

Ob und ggf. wie das Streikrecht über die genannte allgemein anerkannte Zweckorientierung noch weiteren Beschränkungen unterworfen ist, ist umstritten.

Headline des „Kölner EXPRESS“ vom 18.6.2011



ver.di-Streik am Flughafen Frankfurt. Foto: Fraport.com

Volle Abflughallen sind mittlerweile fast alltäglich.
Quelle: Kölner Express 18.06.2011

In einer Grundsatzentscheidung aus dem Jahr 1971 stellt das Bundesarbeitsgericht fest, dass Arbeitskämpfmaßnahmen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unterliegen und durch sie das Gemeinwohl nicht offensichtlich verletzt werden dürfe. Der Bundesgerichtshof erkennt in seiner „Fluglotsenentscheidung“ von 1978 ebenfalls die Geltung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes im Arbeitskampf an. Das Bundesverfassungsgericht betont in seiner Entscheidung aus dem Jahr 1991 im Hinblick auf die Grenzen der Koalitionsfreiheit, dass eine Einschränkung des Arbeitskampfs nicht ausgeschlossen sei; diese könne durch Grundrechte Dritter und andere Güter von Verfassungsrang gerechtfertigt sein.

Wer darf denn nun streiken?

Streiken ist ein Grundrecht und dies wird untermauert durch das Grundgesetz im Artikel 9, ohne dies jedoch klar zu benennen. Grundsätzlich werden Streiks durch eine Gewerkschaft ausgerufen und verfolgen das Ziel, Ansprüche für einen Tarifabschluss hervorzuheben und durchzusetzen. Das Gegenmittel der Arbeitgeber kann in diesem Fall eine Aussperrung der Arbeitnehmer sein. Der Arbeitgeber muss während des Streiks und auch während einer möglichen Aussperrung kein Gehalt zahlen. In diesem Fall übernimmt die Gewerkschaft mit der Zahlung eines „Streikgelds“ mögliche finanzielle Ausfälle (zumindest teilweise).

Da das Streikrecht außer im Grundgesetz nicht anderweitig festgelegt und beschrieben ist, werden bei Streikmaßnahmen sehr oft auch die zuständigen Arbeitsgerichte angerufen, um dort u. a. auch die Verhältnismäßigkeit zu überprüfen. Was bei einem Streik erlaubt oder vielmehr verboten ist, prägt vor allen Dingen auch die Rechtsprechung. Nicht jeder Streik ist demnach rechtmäßig. Ein Streik ist unrechtmäßig oder wird gar als „wild“ bezeichnet, wenn keine Gewerkschaft hinter den entsprechenden Forderungen steht und keine Arbeitnehmervereinigung zum Streik aufgerufen hat. Auch hier werden von der Rechtsprechung sehr enge Grenzen gezogen. Streiks dürfen auch keine politischen Ziele verfolgen. So darf der Gesetzgeber beispielsweise nicht mittels Streik zum Erlass oder zur Aufhebung von Gesetzen gezwungen werden. Andererseits ist der Staat zur Neutralität ver-



pflichtet und darf nicht in Arbeitskämpfe eingreifen.

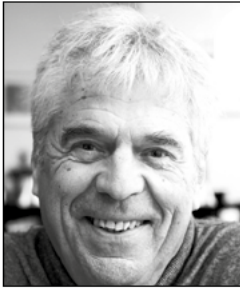
Unzulässig sind Streiks, solange die tarifvertragliche und in Tarifverträgen festgeschriebene Friedenspflicht gilt. Existiert ein ungekündigter Tarifvertrag, sind Streiks gegen dessen Vereinbarungen danach rechtswidrig. Verfolgt der Streik zugleich rechtmäßige Ziele, gilt die Rührei-Theorie: Verfolgt ein Streik nur teilweise rechtswidrige Ziele, ist er dennoch insgesamt rechtswidrig. Ist ein Streik rechtmäßig, so können die Teilnehmenden keine weiteren Beeinträchtigungen wie Abmahnung oder ggf. Kündigung erwarten. Anders sieht dies jedoch bei einer nicht rechtmäßig durchgeführten Aktion aus – dann kann ein Arbeitgeber arbeitsrechtliche Maßnahmen in Erwägung ziehen und diese können bis hin zur Kündigung durchgezogen werden.

Hinweis zum Bundesgerichtshofurteil 1978 – Fluglotsenstreik

Auch der Bundesgerichtshof erkennt in seinem Urteil vom 31. Januar 1978 zum „Fluglotsenstreik“, obgleich es in der Sache um die Frage zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche der Bundesrepublik Deutschland gegen den Verband Deutscher Flugleiter e. V. (VDF) ging, letztlich den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz im Arbeitskampfrecht an. Er weist darauf hin, dass die fragliche Aktion der Fluglotsen außer Verhältnis zum verfolgten Ziel gestanden habe. Die Streiks hätten ein ungewöhnliches Maß von Nachteilen und Belastungen für Unbeteiligte, die keinerlei Einfluss auf die Vorgänge nehmen konnten, zur Folge gehabt. (BGHZ 70, S. 277ff, S. 281f).

Quelle: Deutscher Bundestag, Anwalt.de – Streikrecht

MANCHESTER UNITED – Unvergessen



von Wilfried Hermes

Vor einem Jahr, am 04.02.2022, kam es in der 4. Runde des englischen FA-Cups zu der Begegnung Manchester United unter ihrem damaligen deutschen Trainer Ralph Rangnick und dem Zweitligisten FC Middlesbrough. Endstand: 7:8 für den Underdog nach Elfmeterschießen.

Im „Old Trafford“-Stadion gedachte man jedoch noch vor Spielbeginn zuerst der Opfer des tragischen Flugzeugabsturzes vor 64 Jahren in München-Riem, insbesondere der acht toten Fußballer der Red Devils.

Was geschah vor 65 Jahren, am 06.02.1958?

BEA-Flug 5217, eine Airspeed AS 57 Ambassador 2, Registrierung G-ALZU, war um 14:17 LCL in München-Riem zum Auftanken aus Belgrad gelandet. Dort hatten sich die „Busby Babes“, genannt nach ihrem legendären Trainer

Matt Busby, mit einem 3:3 für den Einzug ins Halbfinale des Europapokals der Landesmeister qualifiziert.

Die „Busby Babes“, Altersdurchschnitt 23 Jahre, galten als großes Versprechen, als DIE Hoffnung des englischen Fußballs. Darunter die bekannten Spieler Jackie Blanchflower, Bobby Charlton und Torwart Harry Gregg. An Bord der Ambassador befanden sich insgesamt sechs Besatzungsmitglieder und 38 Passagiere. Um 15:20 LCL erhielt Kapitän Thain die Rollfreigabe bei mittlerem Schneetreiben und winterlichen Bedingungen, um 15:31 LCL die Startfreigabe auf Piste 25.

An uneven engine tone and fluctuating pressure caused the crew to abandon the take-off.

Nach problemlosem Zurückrollen auf der Piste zum Startbahnkopf 25 wurde eine neue Startfreigabe erteilt.

This time the No. 1 engine pressure rose, causing the crew to abandon this take-off attempt as well.



Die Ambassador rollte jetzt zurück zur Parkposition. Hier diskutierte dann die Besatzung das Geschehen und das weitere Vorgehen.

It was decided that opening the throttles more slowly could eliminate the problem of „boost surging“. Although fresh snow was falling, most of it was thought to have been blown off by the first two attempts for take-off. Also, the few centimeters of slush and snow on the runway were not considered a problem by the airport authorities at the time.

Gegen 16:00 LCL erhielt die Besatzung erneut die Roll- und Startfreigabe für Piste 25. Bei der Beschleunigung über 85 Knoten begann Triebwerk No. 1 wieder unruhig zu laufen. Die Leistung wurde etwas reduziert und dann wieder langsam hochgefahren. Die Ambassador beschleunigte nun weiter und das Bugfahrwerk hob ab. Bei 117 Knoten wurde V1, bei 119 Knoten V2 erreicht. Doch nun behinderte eine größere Fläche Schneematsch auf der Piste Flug 5217, und die Geschwindigkeit sank abrupt auf 105 Knoten herunter – zu wenig, um abzuheben. Das Pis-

tenende kam rasch näher und reichte nun nicht mehr für einen sicheren Abbremsvorgang aus.

Die Ambassador schoss über das Pistenende hinaus, durchbrach einen Begrenzungszaun, überquerte eine kleine Straße, rammte einen Baum und schlitterte noch fast 100 Meter weiter in eine Holzgarage. Hier löste sie ein Flammenmeer aus, während ein Teil des Vorderrumpfes noch über 50 Meter weiter rutschte, bevor alles zum Stillstand kam.

Die Bilanz: 23 Tote, 21 Verletzte

Das Unglück veränderte schlagartig die Identität des Vereins. „Manchester United wandelte sich von einem Fußballclub zu einer Institution“, stellte Torwart Harry Gregg, **der Held von München**, später fest. Er rettete damals noch vier Passagiere aus dem Wrack, bevor es explodierte.

Der schwerverletzte Trainer Matt Busby fühlte sich lange für den Tod seiner acht Spieler verantwortlich. „Er hat München nie vergessen, als wären seine Kinder dort



verstorben“, sagte Fußballer Bobby Charlton, der das Unglück überlebt hatte und die englische Fußballnationalmannschaft acht Jahre später zum Weltmeistertitel führte.

Im „Old Trafford“, dem Stadion von Manchester United, erinnert eine Uhr mit der Aufschrift **Feb 6th 1958 Munich** bis heute an das schreckliche Ereignis. Hätten die „Busby Babes“ die großen Hoffnungsträume je erfüllt? Es macht den Mythos von Manchester United aus, dass diese Frage nie beantwortet werden wird.

Am 06.02.2018, dem 60. Jahrestag dieses Unglücks, kamen Vertreter des FC Bayern München und der Manchester United Memorial Foundation (MMMF) an der damaligen Unglücksstelle in Trudering zu einer Gedenkveranstaltung zusammen.

Bereits 2008 wurde die Absturzstelle hier in **Manchesterplatz** umbenannt, 2021 errichtete man noch dazu eine Vitrine zur Erinnerung an das schreckliche Unglück.

Im Andenken herrscht also große Einigkeit, jedoch nicht in der Aufarbeitung und Bewertung des Geschehens. Lange galt Pilot Thain als Verantwortlicher für den Unfall. Deutschland hält bis heute am Urteil von 1959 und damit an Kapitän Thains Schuld fest. Dies ist mittlerweile umstritten, in England gilt der Pilot aufgrund neuer Erkenntnisse von 1969 als unschuldig.

Ein Widerspruch, den Luftfahrtsamtdirektor Möhlmann damals jedoch mit den Worten hinnahm: „Es handelt sich hier nur um eine unterschiedliche Bewertung bekannter Tatsachen.“

Elf Jahre nach dem Unglück kam die englische Untersuchungskommission mit neuen Ergebnissen und Zeugenaussagen zu einem gänzlich anderen Schluss:

The accident was caused by slush on the runway – therefore Cpt. Thain cannot be blamed for it.

Bei Fotos, die als Beweis für Schnee auf den Tragflächen herangezogen worden waren, habe sich herausgestellt, dass der Schnee in Wirklichkeit eine Lichtreflexion war. Die britische Pilotenvereinigung warf Braunschweig vor, Zeugenaussagen unterdrückt zu haben. Tatsächlich wurden Aussagen, die gegen eine Vereisungstheorie sprachen, in dem Bericht nicht erwähnt. Damit habe man von eigenen Versäumnissen ablenken wollen, so die Vereinigung. Denn wäre eine schlecht präparierte Piste die Unfallursache gewesen, wäre der Flughafenbetreiber für die Katastrophe verantwortlich gewesen.

P.S. Kapitän Thain starb 1975 im Alter von 54 Jahren an einem Herzinfarkt. Er hatte das Cockpit nach dem Crash mit eigener Kraft, obwohl verletzt, noch verlassen können, anders als sein Co-Pilot Rayment, der mehr als einen Monat später an den schweren Verletzungen im Krankenhaus starb.

LESERBRIEFE

Aus der Mailbox ...

Lieber Joe,

nun habe ich es nach mehr als 35 Jahren in der DFS geschafft, auch in Joe's Corner erwähnt zu werden und bin nach deinen Ausführungen über das System Spracherkennung entsetzt und angefasst, wie schlecht wir anscheinend kommunizieren. In deiner Ecke wird mit keinem Wort erwähnt, dass ich auf mehreren Veranstaltungen sehr deutlich gemacht habe, dass das Management der Akademie und damit auch ich, es niemals in Kauf nehmen werden, wenn die Qualität der Ausbildung unter der Nutzung des Systems VRR leidet. Leider fehlt in deiner Ecke auch der Teil der Geschichte, wo wir den An- und Abflugsektor aus der Nutzung von VRR sehr schnell wieder herausgenommen haben, weil es aus unterschiedlichen Gründen eben doch nicht so funktioniert hat, wie erhofft. Du musst nicht wissen, dass wir aufgrund von Krankheitsausfällen bei Studierenden, Ausbilderinnen und Ausbildern einen Kurs über den Jahreswechsel verlängern mussten und wir dadurch eine Woche zusätzlich trainieren konnten, was der Qualität und der Weiterentwicklung unserer gemeinsamen Studierenden und des Systems VRR, ohne große Nebengeräusche sehr gutge-

tan hat. Was dir anscheinend auch komplett zu entgehen scheint ist, dass die Qualität der Ausbildung auf den zwei Center Sektoren in der APS/ACS Ausbildung mit dem Spracherkennungssystem in weiten Teilen geräuschlos verläuft und durch eine kontinuierliche Beobachtung und Betreuung durch uns und die Abteilung TI, ständig verbessert wird. Manchmal wird bei Analysen aber auch klar, dass das Problem vor dem Schirm sitzt, wenn keine 100% korrekte Phraseologie benutzt wird, diese von uns als Ausbilderinnen und Ausbilder nicht immer in allen Situationen eingefordert wird und über deren Nutzung wir uns sicherlich einig sind. Entsetzt bin ich allerdings über dich persönlich, weil du mich gefühlt nie angesprochen hast, was du nicht musst, weil du ja keine journalistischen Artikel, sondern Satire schreibst.

Schade eigentlich!

Bernd Schlebusch

Leiter Aus- und Weiterbildung

Flugsicherungsbetriebsdienste an der Akademie

➔ JOE'S CORNER | der flugleiter 2/2023

Joe's Corner

„DLH35T climb flight level 20“
 „DLH35T climbing flight level 20“
 „BMW 4G CONFIRM ESTABLISHED IL“
 „BMW 4G unable to establish approach“
 „DLH35T PROCEED DIRECT 20L“
 „DLH35T proceeding direct 20L“
 „DLH35T NEGATIVE“
 „DLH35T Roger negative“
 „BMW 4G Direct 20L“
 „BMW 4G dropping target“



Manchmal kommt sich Joe gar nicht so sehr vor. Und dann gibt es Rufe wie diesen. Joe darf gerade in der Akademie ausfallen und mit VRR umgehen und kommt sich so richtig ab. Über die Nutzung von VRR in den Trainingsumsetzungen mit wenig Fehlern kann man je fast noch hinweggehen, aber in den Sommer mit hoher Verkehrslast ist es einfach umso mehr, wie stark VRR das Training negativ beeinflusst. Die Trainees passen nach kurzer Zeit dem Arbeits- und Sprachniveau dem System an, weil es sonst noch schlechter funktioniert. „Solche es nicht anders sein“, sagt sich Joe.

Und wer das Glück hat, noch nicht mit VRR in Kontakt gekommen zu sein, dem sei erklärt: VRR ist das Spracherkennungssystem in der Simulationsumgebung der DFS. Voice Recognition and Response. Ein Computer, der alle Simulationspläne und -plattformen verstehen soll – der schnelle Manager. Dass das Programm nur einen kleinen Teil des Sprachkanals abdeckt und nur abdecken kann, interessiert je unterschieden einander. Rufe mit Wetter oder speziellen Flügen wie zum Beispiel FL, VC, WIKI, Y und Z-Flüge etc. funktionieren meistens sehr gut, wenn überhaupt. Und selbst das Versprechen und versorgte Zugabe der Funktion ist nicht schwächerer Zuverlässigkeit.

Und wenn das Programm sich nicht gleich ganz aufrichtet oder abblättert – zum Teil sogar abhängig von der Controller Working Position, bei der diese Software aufgespielt wurde. Manchmal geht's, manchmal nicht.

Und was sagt die Leitung der Ausbildungsstätte dazu? Lieber Training mit VRR, als gar kein Training, weil wir keine Simulationspläne haben. Dass der Kollegen und Kolleginnen Sim-Pläne auf Rat eines hochbezahlten Beraters angefertigt wurde und sie jetzt mit ständig schlechten Arbeitsverträgen (Jahresvertrag) und oft nur Teilzeit wieder angeworben werden sollen, das wird komplett ausgeblendet. Demnach beschwert sich Joe, dass sein Auto so umrandet fährt, nur weil er seine Reifen verkauft hat!

Und die Trainees? Die machen, so wie alle, das Beste aus einer schlechten Situation: sich anpassen. Schon einfache Fragen zur Ausstattung oder allgemeine Nachrichten mit „IL CONFIRM...“ führen oft zu Problemen – aber lieber weglassen. Turbulenzen oder eine Abweichung vom Script gibt es bei VRR nie. Also so machen, dass der Algorithmus ja zufrieden ist, keine Probleme machen und nicht abblättern. „If wrong command – we stay received“ als VRR Antwort. Danke.

➔ JOE'S CORNER | der flugleiter 2/2023



Sich an VRR anpassen. Eine wichtige Fähigkeit, die einem dann später in OT weiterhilft ...

Die Coaches? Die schreiben sich die Finger wund, über alle Probleme, Fehler und Unzulänglichkeiten, aber ich nehme an, die DFS wird wieder von CNDOM geleitet – GEDRACHTEN MEIDER.

Die Prüfer? Zugabe – Prüfungen werden mit diesem Tool noch nicht abgenommen. Noch. Doch was wäre, wenn doch? Die Prüfer wissen überhaupt nicht, was sie bewerten sollen und was nicht. Ist der Trainee schuld, wenn er nachfragen müsste, aber VRR dann Zicken macht? Ist der Trainee schuld, wenn er keine DIRECT vergibt, weil VRR da ganz etwas falsch versteht? Wie wären System, Readback- oder VRR Rückgehohefehler zu bewerten? Wie der Einfluss auf die Prüfung, für den Prüfling? So würde eine Prüfung entstehen und die Nachklausuren müssten den Scheitern aufwiegen und zusammenrechnen.

Auch alle Menschen wie Joe müssen mit der Zeit gehen, und Joe erkennt an, dass VRR einen Nutzen haben kann. Es gibt durchaus gute Anwendungsbereiche, wie Übungsanworten eines Systemsfalls oder zum Self-Study für Trainees zu Hause, sollten entsprechende technische Gegebenheiten geschaffen sein.

Aber wenn VRR dem Sinn und Zweck einer wertvollen Ausbildung oder guten Qualifikation entgegensteht, dann darf kein VRR eingesetzt werden. Dann müssen Menschen den Job machen, genauso, wie es in der Realität Menschen sind, die im Cockpit sitzen.

„Ist wenn der letzte Trainee geflüht, der letzte Coach demontiert, der letzte Prüfling abgeworfen ist, werden Sie merken, dass man mit VRR nicht richtig ausbilden kann“, denkt sich Joe.

Joe – DIRECT FEN“
 „Joe dropping pen“

BÜCHER

Buchvorstellungen

von Hans-Joachim Krüger

Friedrich S. Plechinger

Fred der Flieger – Kein Kinderbuch

Die Zahl der publizierten Autobiografien von ehemaligen Piloten ist mittlerweile nahezu unüberschaubar geworden. Mit seinem neuen Buch fügt Friedrich Plechinger ein weiteres hinzu, das inhaltlich bemerkenswert ist. Auf rund 700 Seiten beschreibt er seinen Lebensweg, vom Beginn seiner Faszination für die Luftfahrt bis zu seinem letzten Flug als Pilot. Dabei nimmt Plechinger seine Leser mit auf die Reise durch seine Karriere bei unterschiedlichen Fluggesellschaften. Neben Business Jet-Gesellschaften befinden sich darunter auch so einige alte Bekannte, darunter DLT, LTU, Atlas Air, ACT Airlines oder Silk Way West Airlines. Diese Aufzählung allein lässt richtig vermuten, dass der Leser dabei auch Länder und Firmenkulturen auf verschiedenen Kontinenten kennenlernt. Vor allem aber gewährt Plechinger interessante und teilweise unerwartete Einblicke hinter die Kulissen der Fluggesellschaften, deren Schilderung dem Leser möglicherweise Schwierigkeiten bereiten könnte, das Buch aus der Hand zu legen. Allerdings gibt es genau dafür bedauerlicherweise einen triftigen Grund, denn leider präsentiert sich das Buch nicht fehlerfrei. Als gebundene Ausgabe mit Hardcover bietet es ein Lesebändchen, das auch notwendig ist, weil jegliche Seitenzahlen fehlen. Dies allein wäre verschmerzbar, aber Rechtschreib- und Grammatikfehler stellen den Leser vor so manche Aufgabe. Zwar weist der Autor wiederholt auf sein nicht fehlerfreies Deutsch hin, kokettiert nahezu damit, aber selbst mit viel Verständnis für dieses persönliche Manko wird das Leseerlebnis dadurch massiv beeinträchtigt. Beinahe ohne Übertreibung muss man sagen, dass der Leser sich über jeden Satz freut, der keinen Fehler enthält. Dabei würde der Verlag einen Korrektorat-



und Lektoratservice anbieten, die allerdings zusammen neun Euro pro Seite kosten. Bei dem Umfang des Buches ist verständlich, dass der Autor darauf offensichtlich verzichtet haben muss. Jedoch hinterlässt der Text insgesamt den Eindruck, weder ein automatisches Rechtschreib- noch ein Grammatikkorrekturprogramm gesehen zu haben oder von guten Freunden vorab gelesen worden zu sein. Es ist wirklich bedauerlich, dass die Masse der Fehler dem Leser eines wirklich interessanten Buches jedweden Lesegenuss nimmt. Vielmehr ist es teilweise eine regelrechte Arbeit, sich durch den Text zu manövrieren. Es ist sehr schade, dass die handwerklichen Mängel dieses eigentlich spannende und für seinen Umfang kostengünstige Buch nicht uneingeschränkt empfehlen lassen. Nur äußerst geduldige Leser werden ihre Freude an der Lebensgeschichte Plechingers finden.

HMH

BoD – Books on Demand Verlag, Norderstedt

ISBN: 978-3-7562-2273-5

Preis: 34,99 EUR

E-Book: 14,99 EUR

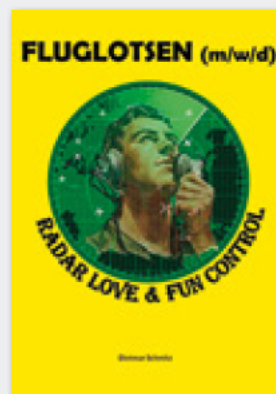
BÜCHER

Dietmar Schmitz

Fluglotse (m/w/d): Radar Love & Fun Control

Fluglotsen (m/w/d) haben, genau wie ihre fliegende Kundschaft, einen hoch verantwortungsvollen und stressigen Beruf. Die Tower- und Centerbesetzungen kommen aus allen sozialen Schichten und mussten in einem mehrtägigen gnadenlosen Auswahlverfahren wichtige Schlüsselfähigkeiten und Fertigkeiten nachweisen, bevor sie überhaupt zur anspruchsvollen Berufsausbildung zugelassen wurden. Die Fluglotsen (m/w/d) der DFS leisten täglich hoch professionelle Arbeit, immer dem Motto folgend: SAFETY FIRST! Dieses Buch zeigt aber auch die humoristische Seite in der Luftfahrt. Anekdoten, Fehlritte und Versprecher der letzten 50 Jahre wurden vom Autor liebevoll gesammelt und zeigen ein dienststellenübergreifendes Potpourri nicht immer „bierernst“ zu nehmender Geschichten hinter den Kulissen der Luftfahrt.

Dietmar Schmitz („Baujahr“ 1965, genannt SCHMITZI) begann 1989 bei der Flugsicherung im damaligen Kontrollzentrum in Düsseldorf. 1994 wechselte er in den wunderschönen Köln/Bonner Tower und war dort bis 2020 Fluglotse, Ausbilder und aufsichtsführender Lotse. Statt mit 55 Jahren einfach in die grandiose Übergangsvorsor-



gung zu gehen, kam er dem Angebot der DFS nach, als Flex-Lehrer in der Tower-Simulation an der Flugsicherungsakademie in Langen zu wirken und weiterhin seine langjährige Erfahrung (seit 1996) als Nachwuchswerbebeauftragter der DFS auf unzähligen Veranstaltungen (online und live) einzubringen. Schmitzi ist (Ex-)Fluglotse mit Leib und Seele und erzählt auch in diesem Buch mit Begeisterung von seinem Traumberuf.

HK

Verlag: Books on Demand GmbH

ISBN-10: 3756276090

ISBN-13: 9783756276097

Taschenbuch: 164 Seiten

Die besten (und vermeintlich schlechtesten) Airports Europas



von Hans-Joachim Krüger

Nach einer zweijährigen Corona-Pause hat die Fluggastrechtsorganisation AirHelp sämtliche Flughäfen und Fluggesellschaften der Welt im Rahmen des AirHelp Scores bewertet. Deutschland schafft es dabei nicht in die Top 50.

Die besten (und vermeintlich schlechtesten) Airports Europas

Zu wenig Personal, lange Wartezeiten und unpünktliche Flüge – die Flughäfen in Europa schneiden im weltweiten Vergleich schlecht ab. In dem AirHelp Score der Fluggastrechtsorganisation AirHelp schaffen es nur fünf europäische Flughäfen in die Top 50, ein deutscher ist nicht dabei.

Insbesondere die europäischen Flughäfen schneiden in dem diesjährigen Ranking sehr schlecht ab: Von den insgesamt 151 bewerteten Flughäfen schafften es nur fünf Flugplätze in Europa in die Top 50. Der Düsseldorfer Flughafen taucht als erster deutscher Flughafen auf Platz 85 auf.

Spanien ist europäischer Spitzenreiter

Für den AirHelp Score wurden die Flughäfen in den Kategorien Pünktlichkeit, Kundenmeinungen sowie Essen und Geschäfte bewertet. Mit einer Gesamtpunktzahl von 8,25 Punkten schafft es der spanische Flughafen Madrid-Barajas auf den 12. Platz und ist damit Europas bester Flughafen 2022. Auch der zweite europäische Platz geht an Spanien: Mit 8,05 Punkten sichert sich Bilbao ebenfalls einen Platz auf dem Treppchen – in Sachen Pünktlichkeit liegt der baskische Flughafen sogar 0,13 Punkte vor Madrid (8,39 bzw. 8,26 Punkte). In Bezug auf die Kundenmeinungen (8,19 bzw. 7,81 Punkte) und das Angebot an Essen und Geschäften (8,30 bzw. 7,28 Punkte) hat Spaniens Hauptstadt allerdings die Nase vorn. Bilbao liegt im weltweiten Ranking auf dem 24. Platz.

Der drittbeste Flughafen in Europa ist mit 7,79 Punkten der Flughafen Wien-Schwechat, Österreichs größter und bekanntester Flughafen. Im Gesamtranking erreicht der österreichische Flugplatz damit nur den 44. Platz. Nur knapp in die globalen Top 50 schaffen es der italienische Flughafen Mailand-Linate (Platz 49 mit 7,74 Punkten) und der norwegische Flughafen Bergen (Platz 50 mit 7,72 Punkten), die im Europa-Vergleich damit die Plätze vier und fünf belegen.

Schlechter Service in Großbritannien

Nicht nur im europäischen Vergleich, auch im weltweiten Gesamtranking schneiden besonders die britischen Flughäfen schlecht ab: Vier der zehn schlechtesten Flugplätze liegen in Großbritannien. Der London Luton Airport ist mit einer Gesamtpunktzahl von 6,48 Europas schlechtesten und gleichzeitig der weltweit drittschlechtesten Flughafen. Knapp davor befinden sich der Flughafen Antalya (6,50 Punkte) sowie die drei weiteren britischen Flughäfen Bristol Airport (6,54 Punkte), Manchester Airport (6,56 Punkte) und London Gatwick Airport (6,64 Punkte). Dazwischen liegt im Gesamtranking nur der kanadische Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montreal mit 6,60 Punkten.

Darüber hinaus zählen zu Europas zehn schlechtesten Flugplätzen noch der Flughafen Lissabon-Portela (6,75 Punkte), der Brussels South Charleroi Airport (6,78 Punkte), der Flughafen Prag (6,8 Punkte), der Flughafen Bukarest Henri Coandă (6,8 Punkte) sowie der Flughafen Neapel (6,85 Punkte).



Bester Flughafen in Europa: Madrid Barajas. Foto: Wikipedia



Trotz der Probleme in 2022 Spitzenreiter in Deutschland: Flughafen Düsseldorf. Foto: Flughafen Düsseldorf

Düsseldorf auf Platz 85 – aber München der Sieger in der Kundenzufriedenheit

Im AirHelp Score 2022 wurden sechs deutsche Flughäfen bewertet. Der beste von ihnen ist mit einer Gesamtwertung von 7,47 Punkten der Flughafen Düsseldorf, der es im weltweiten Ranking auf Platz 85 schafft. Mit einer Punktzahl von 7,15 ist der nordrhein-westfälische Flugplatz gleichzeitig auch der pünktlichste des Landes. Der zweitbeste Flughafen Deutschlands ist der Flughafen München „Franz Josef Strauß“, der sich mit einer Gesamtpunktzahl von 7,44 Platz 89 auf der Welt sichert. Was die

Kundenzufriedenheit angeht, ist der Flughafen in Bayerns Landeshauptstadt der deutsche Sieger.

Die folgenden Plätze gehen an den Hamburg Airport (7,32 Punkte), den BER (7,17 Punkte), Deutschlands größten Flughafen in Frankfurt (7,07 Punkte) und den Kölner Flughafen (6,86 Punkte). Der Frankfurter Flughafen hat im deutschen Vergleich das beste Angebot an Geschäften und Essen (8,17 Punkte).

Quelle: Airhelp.com und Tonka-pr.com

Es geht auch ohne Beihilfen – Dortmund Airport erfüllt EU-Leitlinien zwei Jahre früher als geplant

Positive Verkehrszahlen und eine Erholungsrate nach der Corona-Pandemie von 95 Prozent stellen den Flughafen Dortmund vor eine hoffnungsvolle Zukunft. Mit 2,586 Millionen Passagieren hat der Dortmund Airport 2022 das zweitbeste Ergebnis seiner Geschichte erreicht. Nur im Jahr 2019 (2,719 Mio.) nutzten ihn noch mehr Fluggäste. Mit einer Erholungsrate von 95 Prozent gegenüber 2019 lag der Dortmund Airport damit an der Spitze der Top-10-Flughäfen in Deutschland, die im Durchschnitt eine Erholungsrate von ca. 65 Prozent verzeichneten.

Dieser positive Trend setzt sich auch zu Beginn des Jahres 2023 fort – sowohl im Januar als auch im Februar konnten die Passagierzahlen des Jahres 2019 übertroffen werden.

Das voraussichtliche Jahresergebnis für 2022 liegt bei minus 8,5 Millionen Euro. Damit konnte das Vorjahresergebnis von minus 15,6 Millionen Euro nahezu halbiert werden. Darüber hinaus erreicht der Dortmund Airport mit 1,4 Millionen Euro erstmals das in den EU-Leitlinien geforderte positive Betriebsergebnis (Jahresergebnis ohne Abschreibungen, Zinsen und hoheitliche Kosten). Der Flughafen erfüllt damit früher als geplant die Verpflichtungen der seit April 2014 geltenden Leitlinien für staatliche Beihilfen zu einem ausgeglichenen operativen Betriebsergebnis bis 2024. Aktuell plant die EU aufgrund der Pandemie, diese Frist um drei Jahre bis 2027 zu verlängern. „Wir konnten trotz der großen Herausforderungen im Jahr 2022 das beste betriebswirtschaftliche Ergebnis der letzten 20 Jahre erreichen. Mit dem Erfüllen der Vorgaben der EU haben wir einen wichtigen Meilenstein erreicht. Der Start in das Jahr 2023 stimmt uns zuversichtlich für eine weitere positive Entwicklung. Gleichwohl bleibt das Umfeld sehr volatil – sowohl bei den operativen Fragen der Personalverfügbarkeit wie auch den geopolitischen Risiken durch den Ukraine-Krieg und die nach wie vor hohe Inflation. Das Fundament dieses Erfolges ist die starke Bindung der Passagiere an unseren Standort, der gute Airline-Mix sowie das außerordentliche Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“, so Flughafen-Chef Ludger van Bebber.

Auch Guntram Pehlke, Vorstandsvorsitzender von DSW21 und Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen Dortmund

GmbH, zeigt sich überaus erfreut: „Das ist ein toller Erfolg – nicht nur für den Airport, sondern für den gesamten Konzern DSW21 und für die Stadt Dortmund. Die trotz Corona und Krieg überaus positive Passagierentwicklung zeigt, dass das Angebot exakt auf die Nachfrage am Standort



Ruhrgebiet passt. Und das positive EU-Ergebnis beweist, dass der Dortmunder Flughafen entgegen allen Unkenrufen sehr wohl wirtschaftlich betrieben werden kann.“
Seinen besonderen Dank spricht Pehlke den Beschäftigten aus: „Hinter den Mitarbeitenden liegt eine schwierige

Zeit, die sie mit großem Engagement und Teamgeist bravourös gemeistert haben.“

Hans-Joachim Krüger



Positive Verkehrszahlen machen EU-Beihilfen verzichtbar. Foto: Flughafen Dortmund

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Nachdem die von der NASA und dem Deutschen SOFIA Institut der Universität Stuttgart betriebene fliegende Sternwarte, eine umgebaute B747SP, außer Betrieb genommen worden war, ist das Flugzeug am 12. Januar an seiner letzten Heimat, dem Pima Air & Space Museum in Tucson eingetroffen und wird in die dortige Flugzeugsammlung integriert.

oo00oo

Obwohl der Flughafen über einen eigenen Bahnhof verfügt und ein Shuttlebus den Airport mit der Innenstadt verbindet, ist der Flughafen von Marseille mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schlecht zu erreichen. Deshalb wurde vor drei Jahren eine Machbarkeitsstudie für den Bau einer Seilbahn vom Flughafen Vitrolles in Auftrag gegeben, wobei ein Zwischenstopp bei Airbus Helicopters vorgesehen ist. Nun hat die Gemeindeversammlung von Marseille drei Millionen Euro für dieses Projekt freigegeben.

oo00oo

Anfang Januar wurde am Berliner Flughafen der Betrieb der neuen Wartungshalle für easyJet eröffnet. Künftig wird die 135 Flugzeuge umfassende Europaflotte easyJets in Berlin gewartet; die Halle kann Flugzeuge bis zu einer Größe des A321neo aufnehmen.

oo00oo

In Zusammenarbeit mit dem vom DLR und der Universität Ulm gegründeten Unternehmen „H2FLY“ wird der Flughafen Stuttgart einen Hangar mit der Bezeichnung „Hydrogen Aviation Centre“ bauen. Dort soll unter Leitung von „H2FLY“ ein zentraler Ort zu Forschungen auf dem Gebiet der emissionsfreien wasserstoff-elektrischen Antriebs-technologie entstehen. „H2FLY“ hatte bereits 2016 mit der HY4 das erste wasserstoff-elektrisch getriebene Passagierflugzeug in die Luft gebracht. Nun möchte „H2FLY“ die Wasserstofftechnik mit einer Do328 erproben.

Wegen eines Softwarefehlers haben innerhalb sechs Minuten zwei Boeing 737 der Alaska Airlines am Flughafen Seattle-Tacoma einen „Tailstrike“ erlitten, worauf der Flugbetriebsleiter sofort sämtliche Starts mit B737 aussetzte. Nach 22 Minuten konnte der Softwarefehler behoben werden. Beide Flugzeuge hatten Hawaii als Ziel, waren ausgebucht und entsprechend schwer. Bei den beiden B737 handelte es sich um eine B737 Max 9 und eine B737-900ER, die aufgrund ihrer Längen ohnehin als „Tailstrike“-gefährdet angesehen werden.

oo00oo

Um den Passagieren eines easyJet-Flugs, der von Reykjavik nach Manchester unterwegs war, einen Blick auf ein Polarlicht zu ermöglichen, drehte der A320 (G-EZTY) am 27. Februar über dem Atlantik westlich der Färöer Inseln eine Extrarunde.

oo00oo

Am 7. März endete eine Betriebsversammlung bei Austrian Airlines (AUA) mit rund 1.200 Teilnehmern spontan in einem zweistündigen Warnstreik. Grund für diesen Ausstand waren abgebrochene Tarifverhandlungen über einen Inflationsausgleich für das Cockpit- und Kabinenpersonal.

oo00oo

Mit einem A321neo von Airbus und der DA-20 des DLR führen Airbus und das DLR Versuche in Südfrankreich durch, um die Auswirkungen von nachhaltigem Treibstoff (SAF) auf die Umwelt und die Bildung von Kondensstreifen zu erkunden. Dabei werden beide Triebwerke des A321 von SAF betrieben, während die DA-20 in einem Abstand von 100 Metern die Abgase des Airbus messen.



Nach ihrer Außerdienststellung hat die von der NASA und dem DLR betriebene B747SP ihre letzte Heimat im Pima Air & Space Museum in Tucson gefunden. Foto: W. Fischbach





Piper PA28 in Bonn-Hangelar. Foto: Rainer Bexten



Redaktionsschluss

Ausgabe 3/2023 – 22.05.2023

Impressum

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

Geschäftsstelle: Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31
Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main
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), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Werner Fänderich, Frank Sasse, Jörg Biermann (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Melina Münch, Marina Daffner, Simone Lorenz (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Thomas Ullrich (Allgemeine Dienste), Barbara Gegenwart

Anschrift der Redaktion: „der flugleiter“
Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31 | Hugo-Eckener-Ring |
60549 Frankfurt am Main | E-Mail: redaktion@gdf.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Jens-Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Wilfried Hermes

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

Cover: Beliebtes Urlaubsziel Island (Foto: Hans-Joachim Krüger)
U3: Abflug Flugbereitschaft Airbus A340 (Foto: Rainer Bexten)
U4: Abflug Airbus A350 mit Bundespräsidenten Steinmeier (Foto: Flughafen Nürnberg)

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

Druck: ColorDruck Solutions – eine Marke der Print Media Group GmbH,
Niederlassung Leimen | 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 der Verfasser/Verfasserinnen.

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

ISSN 0015-4563



