

AUSGABE 3/2021

- EU-REGULIERUNG – DIE FINANZIERUNG DER FLUGSICHERUNG
- BERICHT ÜBER DIE FSTD-BUNDESFACHBEREICHSKONFERENZ
- INNOVATIV AUS DER KRISE – AKTUELLE ZAHLEN DER DFS
- TARIFFLUCHT DANK CORONA

der flugleiter



SAVE THE DATE

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

gern möchten wir schon jetzt auf die kommende

Bundesdelegiertenkonferenz der GdF

in der 2. Jahreshälfte hinweisen und bitten alle Delegierten, sich diesen Termin zu notieren und gegebenenfalls freizuhalten.



Termin: **17. und 18. September 2021**

Melia Hotel Berlin · Friedrichstraße 103 · 10117 Berlin



EU-Regulierung

S. 07



Schönefeld, der etwas andere Flughafen

S. 23



Tariffahrt dank Corona?

S. 42



Wie die Jungfrau zum Kind ...

S. 49



Kurz und interessant

S. 60

Editorial	04
Termine	06
Aus dem Vorstand EU-Regulierung: Die Finanzierung von Flugsicherung	07
Aus dem Vorstand Bundestagswahl 2021 und die Luftfahrt	12
Aus dem Vorstand Pressemitteilung BDL	12
Aus dem Vorstand Ein persönlicher Bericht	15
Aus dem Vorstand Tarinfo: Schönefeld, der etwas andere Flughafen	23
Aus dem Vorstand Arbeitsjubiläum bei der GdF	26
Joe's Corner Neue Geschäftsführung und die Mitarbeiter als Ballast	22
FSTD Bericht von der Bundesfachbereichskonferenz FSTD 2021	26
Interview Fragen an den Leiter des Fachbereichs FSTD André Vöcking	29
Spotter I	31
FSBD Bericht über die Facharbeit des FSBD	32
FSBD Einladung	35
FSAD Tarifarbeit im FSAD	36
FSAD Einladung	37
ATC Innovativ aus der Krise	38
Spotter II	39
Joe's Corner Kein Geld für den Donnerbalken	40
Berichte Tariffahrt dank Corona?	42
Berichte Spanien olé – Buchungsboom Richtung Balearen	47
Accidents Wie die Jungfrau zum Kind	49
Airports GOOD BYE – EDDT oder TXL	52
Airlines Lufthansa Group wird zweimotorig	53
Airplanes Bye, bye, Africa	56
Leserbriefe	57
Bücher	58
Kurios Hubschrauberlandeplatz zerstört	59
Aus aller Welt Kurz und interessant	60
Impressum	62



von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

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

herzlich willkommen zur dritten Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2021.

Nun geht es also langsam – wenn auch sehr langsam – in vielen Bereichen zurück in eine (wie auch immer praktizierte) Normalität. Geschäfte, Gastronomie und Hotellerie öffnen wieder, Kinos und andere Freizeiteinrichtungen folgen. Sport scheint bald wieder möglich zu sein, und unsere Schüler freuen sich, mal mehr, mal weniger, auf die Rückkehr in die Schulen. Und groß scheint auch der allgemeine Drang zu sein, endlich wieder in den Urlaub fahren zu können. All das wirkt sich natürlich auch positiv auf den Luftverkehr aus.

Seit einigen Wochen kann man bereits verfolgen, wie die täglichen Verkehrsbewegungen zunehmen, am Himmel wieder Kondensstreifen zu sehen sind und so langsam wieder Leben an den allermeisten Flughäfen einkehrt.

Apropos einkehren:

Auch bei der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) ist neues Leben eingeekehrt.

Zum 1. April 2021 hat **Arndt Schoenemann** den Vorsitz der Geschäftsführung übernommen und folgt damit auf Prof. Klaus-Dieter Scheurle, der die DFS nach acht Jahren bereits zum 31.12.2020 verlassen hat. Sicherlich gibt es günstigere Zeitpunkte, um so eine wichtige Aufgabe in einem Unternehmen zu übernehmen als mitten in einer Pandemie mit all ihren Auswirkungen für die gesamte Luftverkehrswirtschaft. Aber ein Sprichwort sagt ja „Man wächst an seinen Aufgaben“, und an dieser Aufgabe kann man sicherlich (mit-)wachsen. Geben wir Herrn Schoenemann die übli-

chen ersten 100 Tage Zeit, sich in dem Umfeld der Flugsicherung einzugewöhnen und sich einen Gesamtüberblick über die Situation zu verschaffen, in der die Flugsicherung derzeit steckt. Die ersten 100 Tage sind bei den anderen drei Geschäftsführern inzwischen vorbei, und sie werden sich jetzt an ihren Taten messen lassen müssen, egal ob es die Reorganisation des operativen Bereichs, die dringend notwendige Digitalisierung der DFS oder das derzeit alles beherrschende Sprint 24/STEP-Programm ist. Gerade auf Letzteres – und damit auf die Performance der Arbeitsdirektorin – werden wir ganz genau schauen. Wir haben das Gefühl, dass wir nicht so richtig vorwärtskommen und dass der Fokus (unserer Meinung nach) nicht immer auf den wirklich wichtigen und dringenden Sachthemen liegt. Neben der Hoffnung, dass es mit dem Luftverkehr über Deutschland, Europa und auch weltweit nun bald wieder stetig aufwärts geht, hoffen wir alle ebenso, dass der Aufsichtsrat der DFS bei der Auswahl von Herrn Schoenemann das richtige Händchen hatte.

Apropos Aufsichtsrat der DFS:

In dieser Ausgabe können Sie einen äußerst interessanten Bericht über die Arbeit im Aufsichtsrat lesen und so auch den ein oder anderen Blick hinter die Kulissen dieses Organs werfen.

Markus Siebers, seit Gründung der GdF fast durchgängig im Bundesvorstand der GdF und seit 2013 Mitglied des Aufsichtsrats der DFS, hat die turbulenten Ereignisse der letzten beiden Jahre zum Anlass genommen, einen sehr persönlichen Bericht zu schreiben, natürlich im Rahmen dessen, was er aus diesem Gremium berichten darf, und lässt uns alle an seinen Erlebnissen teilhaben.

Ein weiterer äußerst interessanter Bericht beschäftigt sich mit der **finanziellen Situation der DFS**.

Immer wieder werden derzeit Rufe aus der Belegschaft der DFS vernommen, die angesichts der (kommunizierten) finanziellen Lage der DFS nach weiteren Zugeständnissen und Einsparhilfen der Mitarbeiter fragen, um die Firma besser durch diese unruhigen Zeiten zu bekommen. Warum solche möglichen Zugeständnisse aber gar nicht helfen würden und können, sondern fast 1:1 eine Entlastung der Airlines bedeuten würden, wird dort sehr anschaulich erklärt. Denn die Summe der Gebührenverluste durch den weggefallenen Verkehr ist nicht deckungsgleich mit den tatsächlichen Einnahmeverlusten. Begriffe wie *Vollkostendeckung*, *Carry-over*, *n+2* oder die *Regulierungsperioden* werden erläutert. Man sollte also künftig genau hinterfragen und auch hinterfragen, aus welchen Komponenten sich gewisse Zahlen zusammensetzen. Natürlich ist es in der derzeitigen Lage auch irgendwo verständlich, wenn veröffentlichte Zahlen eine gewisse Verunsicherung auslösen (sollen?) oder als Basis für nicht gerade populäre Personalentscheidungen genommen werden. Aber seien Sie versichert, dass wir als GdF sehr wohl ein genaues Auge auf die tatsächlichen finanziellen Möglichkeiten der DFS haben und uns weder ein X für ein U vormachen lassen noch die DFS in ruinöse Zeiten treiben werden. Selten hatte der Spruch „Traue nur der Statistik, die du selbst erstellt hast“ eine größere Bedeutung als derzeit.

Apropos ruinöse Zeiten:

Vielleicht ist gerade jetzt, mitten in der Pandemie und zu Beginn des Neustarts mit einem neuen Vorstandsvorsitzenden, der richtige Zeitpunkt, das sogenannte „Drittgeschäft“ der DFS gründlich zu hinterfragen. Egal in welcher Sparte: Gewinne lassen sich in diesem Bereich nur sehr schwer und mit erhöhtem Risiko verwirklichen.

Die *DFS Aviation Services GmbH (DAS)* als zertifizierter Flugsicherungsanbieter an den Regionalplätzen in Deutschland, die *Flight Calibration Services GmbH (FCS)* für die Flugvermessung, die *Kaufbeuren ATM Training GmbH (KAT)* für die militärische Flugsicherungsausbil-

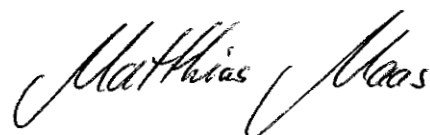
dung sowie die *R. Eisenschmidt GmbH* für Luftfahrtskarten und -publikationen will ich dabei gar nicht in Frage stellen. Sie sind ehemalige Teile der DFS/BFS oder eine logische Ergänzung im nationalen Geschäft. Gleiches gilt ebenso für die Beteiligung an der *GroupEAD*, einer Beteiligung zur Einrichtung einer europaweiten Luftfahrtdatenbank.

Jedoch sollte es gerade jetzt erlaubt sein, z. B. das derzeit wegbrechende Geschäft der *Air Navigation Solutions Ltd. (ANLS)* zu hinterfragen. Oder ob sich eine *DFS Aviation Services Bahrain Co WLL* zur Bereitstellung von ATM-Personal in Bahrain lohnt, und ob es als Bundesunternehmen moralisch vertretbar ist, Geschäfte mit Regimen zu machen, die von Arbeitnehmer- und Menschenrechten nicht sehr viel halten, um es sehr vorsichtig auszudrücken? Dann wären da noch eine *Droniq GmbH*, die *European Satellite Service Provider (ESSP)* und die *FREQUENTIS DFS AEROSENSE GmbH*. Es muss ebenfalls erlaubt sein zu hinterfragen, ob das alles Sinn macht – auch und gerade in finanzieller Hinsicht – oder ob die DFS nicht besser beraten wäre, ihr ganzes Know-how in ihre Kernaufgabe zu stecken – die sichere, geordnete und möglichst verzögerungsfreie Abwicklung des Flugverkehrs über Deutschland.

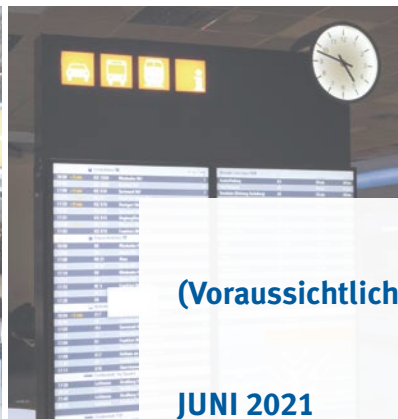
Investitionen sind in diesem Bereich ebenfalls dringend notwendig und sollten nicht ständig verschoben werden.

Mit diesen Gedanken wünsche ich Ihnen allen nun viel Freude beim Lesen unserer dritten Ausgabe 2021, und bleiben Sie alle gesund.

Es grüßt Sie herzlichst



Matthias Maas
Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) GdF-Termine

JUNI 2021

- 02. Vorstandssitzung FSBD
- 08. Tarifteam
- 09. Tarifierverhandlung Apron
- 10. Clearingstelle
- 14. – 15. AG FDB
- 16. – 17. Vorstandssitzung Bund
- 24. Vorstandssitzung FSAD
- 25. – 26. Fachbereichskonferenz FSAD

- online
- Frankfurt
- München
- Frankfurt
- Frankfurt
- Frankfurt
- Seeheim
- Seeheim

JULI 2021

- 01. Vorstandssitzung FSTD
- 05. Vorstandssitzung FSBD
- 06. – 07. Fachbereichskonferenz FSBD
- 12. – 13. Aufsichtsrat-Schulung
- 13. Vorstandssitzung FSBD
- 14. – 15. Vorstandssitzung Bund
- 20. Antragskommission
- 21. Vorstandssitzung FSAD
- 26. – 27. TK – DFS

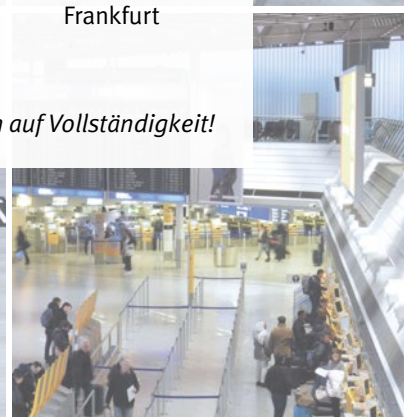
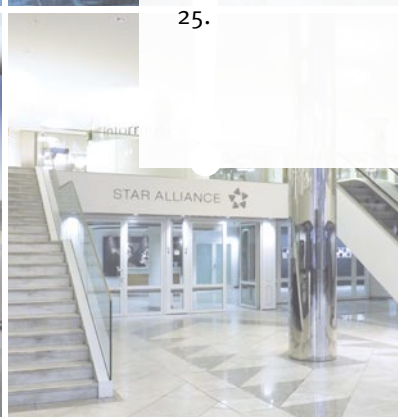
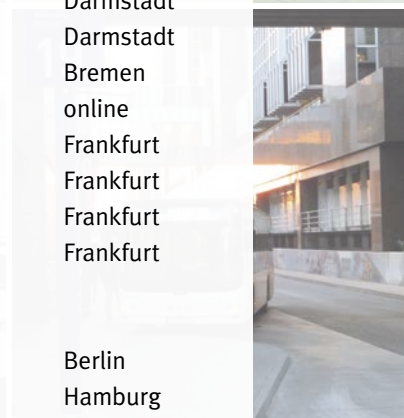
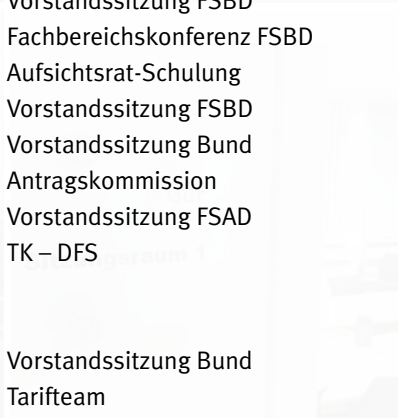
- Frankfurt
- Darmstadt
- Darmstadt
- Bremen
- online
- Frankfurt
- Frankfurt
- Frankfurt
- Frankfurt

AUGUST 2021

- 18. – 19. Vorstandssitzung Bund
- 23. – 25. Tarifteam
- 25. Vorstandssitzung FSAD

- Berlin
- Hamburg
- Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



EU-Regulierung: Die Finanzierung von Flugsicherung oder: Warum Einsparungen der DFS (im Moment) nicht helfen!

Vermutlich ist Ihre erste Reaktion auf den Titel dieses Beitrags: „Wie bitte? In Krisenzeiten sind Einsparungen dringend notwendig! Wo keine Einnahmen sind, da sind keine Ausgaben möglich!“ Nun, im Prinzip liegen Sie da richtig, aber die entscheidende Frage in unserem speziellen Fall ist: „Cui bono?“

Nach über einem Jahr Corona-Krise mit all ihren wirtschaftlichen Folgen stehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gut da: Die Krise hat für sie, zumindest finanziell, im Vergleich nur geringfügige Auswirkungen. Genau diese Tatsache beschäftigt viele Kolleginnen und Kollegen. Manche fragen sich, ob die Gewerkschaft GdF der DFS nicht deutlichere tarifliche Erleichterungen verschaffen sollte, als mit den beiden Corona-Abschlüssen geschehen.

Genügen bis zu 500 Minusstunden pro Mitarbeiter und Verzicht auf Gehaltserhöhungen, oder sollten wir aus allgemeiner Solidarität, zur Sicherung unserer Arbeitsplätze und zur nachhaltigen Rettung der DFS nicht noch weitere tarifliche Ansprüche aufgeben? Ist dies nicht das Gebot der Stunde?

Immerhin klagt auch die Geschäftsleitung und spricht von Milliardenverlusten der DFS. Können wir uns diese Haltung angesichts dieser Beträge leisten?

Die Antwort „Ja, das sollten wir sogar!“ ist kompliziert zu begründen, und es soll hier versucht werden zu verdeutlichen, in welcher Situation sich die DFS und ihre Belegschaft eigentlich tatsächlich befinden.

Wir leben und arbeiten in einem System der freien Marktwirtschaft. Angebot und Nachfrage bestimmen den Markt. Unternehmen müssen Gewinne erwirtschaften, um investieren zu können und genügend Geld einnehmen, um die Kosten zu decken. Ganz klar: In einer Krise, wie der aktuellen Pandemie, mit Schließung von Einzelhandel und Gastronomie etc., müssen viele Betroffene sparen. Koste es, was es wolle.

So auch die DFS? Nein, die DFS nimmt nicht an einem Wettbewerb auf einem freien Markt teil. Sie ist ein Bun-

desunternehmen, das die hoheitliche Aufgabe hat, den Flugverkehr flüssig und sicher abzuwickeln. Unternehmerische Betrachtungen können dabei nicht 1:1 von der freien Wirtschaft auf die DFS übertragen werden. Dies hat man in der Vergangenheit zwar mit der Privatisierung der DFS versucht, das hat aber nur teilweise funktioniert. Daher unterliegt die DFS wirtschaftlich seit 2012 einer Regulierung durch die EU. Ein Schicksal, das sie mit den anderen Flugsicherungsunternehmen in der EU teilt.

Bis ca. 2012 war es noch so, dass die DFS das Modell der Vollkostendeckung verfolgt hat. Dies bedeutete, dass alle Kosten, die im laufenden Betrieb entstanden, irgendwann in einer bestimmten Form von den Lufttraumnutzern eingefordert wurden. An der Höhe der Kosten orientierten sich die Fluggebühren. Darin wurden 100 Prozent der angefallenen Kosten berücksichtigt. Aus der Quote von Kosten zu Flugbewegungen errechnete sich eine verkehrsabhängige Gebühreneinheit (sehr stark vereinfacht in „EUR/km“ oder „EUR/Landung“). Entwickelte sich der Flugverkehr aber besser als erwartet, konnten die Gebühren in der nächsten Gebührenrunde gesenkt werden. Wenn nicht, mussten sie zum Leidwesen der Kunden steigen. Aber immer waren die Kosten der DFS voll gedeckt. Daher der Begriff „Vollkostendeckung“.

Natürlich ist ein solches Modell für die Kunden, die ja im freien Wettbewerb stehen, unbefriedigend, kann doch die Flugsicherung munter mit dem Geld um sich werfen und goldene Paläste bauen, denn es kommt über die Gebühren alles wieder herein! So fühlten sich die Fluggesellschaften einer Art Willkür ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen konnten. Dies sollte nicht so bleiben, es wurde politisch interveniert und über diese Schiene eine Änderung initiiert.

So kam es, dass im Jahr 2012 für den Überflug und in 2015 auch für den An- und Abflug eine andere Regelung zur

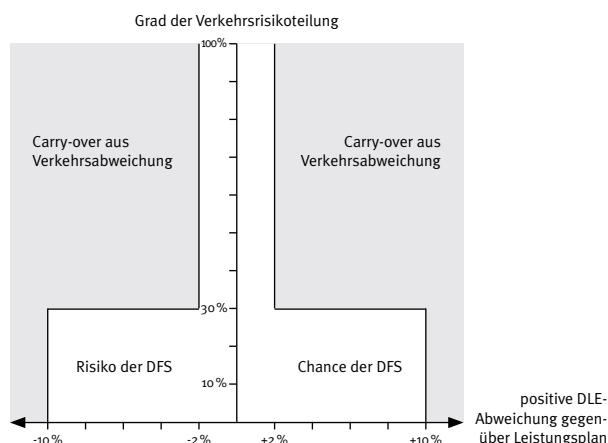


Ermittlung der Flugsicherungsgebühren eingeführt wurde. Fortan wurde eine Verkehrsprognose für einen 5-Jahres-Zeitraum, die sogenannte Regulierungsperiode (RP), erstellt. Von dieser Prognose ausgehend, werden die Kosten, die die DFS zur Abwicklung dieses Verkehrs haben darf, berechnet und als Budget festgelegt.

Die erste Neuerung daraus ist offensichtlich: Die DFS trägt hier nun plötzlich ein Risiko, das sich z.B. aus gestiegenen Energiekosten ergeben kann, die bei der Prognose ggf. noch nicht erkennbar waren. Das bedeutet: Dieses Budget ist nur dann genau ausreichend, wenn sich die Bedingungen, die in der Prognose angenommen wurden, auch tatsächlich exakt so bewahrheiten. Und zwar sowohl auf der Kosten- als auch auf der Einnahmenseite.

Die Wahrscheinlichkeit, dass dies eintritt, geht erfahrungsgemäß gegen Null. Für diesen Fall wurde nun, abweichend von der damaligen Vollkostendeckung (bei der die DFS keinerlei Risiko tragen musste), eine Risikoverteilung auf DFS und Kunden eingeführt.

Diese besagt, dass die DFS im Falle einer gegenüber der Prognose positiven Verkehrsentwicklung bezogen auf ein Jahr die ersten zwei Prozent eines möglichen Überschusses für sich behalten darf. Alles, was an Mehreinnahmen zwischen zwei und zehn Prozent liegt, darf die DFS zu 30 Prozent behalten, und 70 Prozent davon gehen in den sogenannten „Carry-over“. Das ist quasi ein Pool von Gebühren, die den Flugverkehrsunternehmen wieder zurückgezahlt werden müssen. Alle Überschüsse > 10 % gehen zu 100 Prozent in diesen „Carry-over“, also in die Taschen der Kunden.



Die DFS-Zentrale. Foto: GdF

Die Abrechnung des Verkehrsjahres, und somit die Auszahlung der Überschüsse im positiven Fall, erfolgt gemäß „n+2“-Regel immer zwei Jahre später. Beispiel: Wenn 2020 ein Überschuss von 100 Millionen Euro im Topf ist, wird dieses Geld in 2022 an die Kunden zurückgegeben. Wie genau das berechnet wird, ist für uns hier aber nicht interessant, da es nur darum geht, die Mechanismen auch für betriebswirtschaftliche Laien verständlich darzustellen.

Damit konnten die Kunden zufrieden sein, denn die Verkehrszahlen stiegen zunächst jedes Jahr. Leider hat die Medaille aber zwei Seiten: Der Flugverkehr kann sich auch negativ entwickeln. Dann gilt das oben dargestellte Prinzip spiegelbildlich! Bei einem Rückgang von wenigen Prozentpunkten im unteren einstelligen Bereich mag das vielleicht noch „nur ärgerlich“ sein, aber bei den Rückgängen durch Corona mit Werten um minus 80 Prozent, entpuppt sich das System als gewaltiger Nachteil für unsere Kunden. Eigentlich müssten wir darüber nicht diskutieren, denn in guten Zeiten hat das System ja einen entsprechenden Nachteil für die DFS zugunsten der Airlines. Und Solidarität ist keine Einbahnstraße.

Die Schieflage dieses Finanzierungsmodells zeigt sich nun in krasser Form: Hier werden Kosten aus hoheitlichen Aufgaben und die Effekte des freien Marktes so unglücklich vermischt, dass sich die Fluggesellschaften in n+2 Jahren einer nie da gewesenen Gebührenerhöhung ausgesetzt sehen, die zweifellos existenzgefährdend sein kann, aber wahrscheinlich meist nur die Gewinne und damit die Dividenden der Aktionäre verhägelt.

Rekapitulieren wir nun die Daten aus dem linken Schaubild. Dies ist jetzt für das weitere Verständnis, „warum Einsparungen der DFS nicht helfen“, sehr wichtig:

Die ersten zwei Prozent der Verluste trägt die DFS allein, von den Verlusten zwischen zwei und zehn Prozent nur ei-

nen Anteil von 30 Prozent. Und alles, was über zehn Prozent Verluste hinausgeht, muss von der DFS überhaupt nicht getragen werden, sondern geht vollständig zu Lasten der Kunden.

Bereits jetzt bekommt man schon ein Gefühl dafür, dass die uns immer vorgebeteten Einnahmeverluste von 1,2 Milliarden Euro für die DFS gar keine realen Verluste sind. Diese summenmäßig falsch deklarierten Einnahmeverluste werden aber immer als Hauptargument für die Einsparzwänge angeführt.

Um die bis jetzt sehr abstrakten Ausführungen etwas greifbarer zu machen, starten wir folgende Modellrechnung mit Zahlenbeispielen:

Annahme: Die Regulierer gestehen der DFS im Zeitraum 2020-2024 jährlich eine Milliarde Euro Budget (also Kosten) zu. Man geht dazu von einem „normalen“ Flugaufkommen aus (100 %). Nun bricht der Flugverkehr unvorhergesehen ein, und im Jahr 2020 haben wir nur noch 50 Prozent Verkehrsaufkommen. Dies bedeutet 500 Millionen Euro Abweichung von der Erwartung, was wir hier zur Veranschaulichung „Einnahmeverlust“ nennen. In der Folge legen wir eine Verkehrserholung von zehn Prozent pro Jahr zugrunde, sodass wir in 2025 wieder auf die bereits für 2020 prognostizierten Werte kommen. Wir erinnern uns dabei an das vorangegangene Schaubild der „Carry-over-Verteilung“. Damit kommen wir auf folgende Werte für die Verlustverteilung zu Lasten der DFS:

Jahr	Einnahmeverlust [Mio. €]	Risiko DFS 2% (zu 100 %) [Mio. €]	Risiko DFS 2% - 10% (zu 30%) [Mio. €]	Risiko DFS > 10% (zu 0%) [Mio. €]	Risiko DFS Summe [Mio. €]
2020	500 (-50%)	10,0	12,0	0,0	22,0
2021	400 (-40%)	8,0	9,6	0,0	17,6
2022	300 (-30%)	6,0	7,2	0,0	13,2
2023	200 (-20%)	4,0	4,8	0,0	8,8
2024	100 (-10%)	2,0	2,4	0,0	4,4
Summe	1.500	30,0	36,0	0,0	66,0

Wenn man dies unter der Annahme der Verkehrserholung bis 2024 durchrechnet, ergibt sich ganz klar, dass die DFS von den angenommenen Gesamtmindereinnahmen von 1,5 Milliarden Euro (im Zeitraum 2020-2024) nur 66 Millionen Euro tragen muss. Das sind im Schnitt nur 4,4 Prozent der jährlich eingefahrenen Verluste. Auf die einzelnen Jahrescheiben heruntergebrochen, reden wir über noch kleinere Verlustbeträge, die sich von ca. 22 Millionen Euro in 2020 bis 2024 stufenweise auf ca. 4,4 Millionen Euro pro Jahr reduzieren. Trotz massiven Einbruchs der Verkehrszahlen!

Die tatsächlich von der DFS genannten Zahlen bewegen sich in der Größenordnung der Modellrechnung, die zur Veranschaulichung mit übersichtlichen Werten durchgeführt wurde.

Hier ziehen wir nun also ein erstes Fazit: Der DFS selbst entsteht ein maximaler Schaden von 4,4 Prozent bezogen auf die Gesamtmindereinnahmen. 95,6 Prozent tragen die Kunden!

Nochmals in absoluten Zahlen ausgedrückt (angenähert an die realen Zahlen):

DFS: ca. 60 Millionen Euro Verlust

Airlines: ca. 1.200 Millionen Euro Verlust

Es ist daher keineswegs so, dass die DFS ein Finanzproblem hat. Wir können höchstens von einem Liquiditätsproblem sprechen, da die Einnahmen als reale Geldebuchungen fehlen. Von Forderungen aus der Zukunft kann man sich im Geschäft kein Brot kaufen, wenn der Kontostand Null ist. Man benötigt ein „Haben“ auf dem Konto. Hier muss der Staat als Eigentümer der DFS überbrückend helfen und hat das auch getan. Ansonsten könnten die Gehälter tatsächlich nicht gezahlt werden. Allerdings nicht, weil die DFS „pleite“ ist, sondern nur, weil zu wenig Gebühren durch zu wenig (prognostizierten) Flugverkehr fließen. Das Problem wurde übrigens durch eine Stundung der Gebührenzahlungen gegenüber den Airlines nochmals verschärft, sodass die Einnahmen tatsächlich komplett entfielen. Dazu gleich mehr.

Wir haben also nun verstanden, dass der Löwenanteil der Mindereinnahmen nicht von der DFS getragen wird. Ei-



Die DFS eingebunden in Europa. Foto: GdF

gentlich ist für uns alles gut. Nun ist es aber nicht so, dass die DFS sich mit der Einsparung dieser ca. 60 Millionen Euro begnügen würde. Dieser Betrag geht eigentlich im Rauschen unter. Trotzdem wird, vermutlich in Unkenntnis der oben erklärten Regulierung, gespart, wo es nur geht: Investitionen, Sachkosten und auch Personalkosten (z. B. über Minderarbeit und Verschleifung der Tariferhöhungen).

Dies gereicht der Firma zum Nachteil. Wichtige Investitionen werden verschoben, die Dienste reduziert, Mitarbeiter teilweise sinnlos pauschal in Minderarbeit geschickt und Arbeitsplätze abgebaut, obwohl genug Arbeit da wäre.

Was passiert aber nun mit den Einsparungen, die wir über das notwendige Maß hinaus tätigen? Hat die DFS etwas davon? Könnten Lohnverzicht und Minderarbeit der Firma wirklich helfen?

Die Antwort ist „Nein“.

Der Schlüssel hierzu ist eine EU-Verordnung, die die katastrophalen Folgen der Krise in Bezug auf die Flugsicherungsgebühren von den Airlines abwenden soll. Die Verordnung 2020/1627 besagt z. B., dass der Ausgleich der Flugsicherungs mindereinnahmen gegenüber den ANSPs durch die Airlines auf fünf Jahre verteilt wird. National kann sogar auf sieben Jahre gestreckt werden. So werden die exorbitanten Gebührenanstiege im Jahr n+2 abgemildert.

Diese Maßnahme ist eine Hilfe für die Airlines und auch für die DFS kein so großer Nachteil. Man muss einfach nur länger auf das Geld warten.

Der Knackpunkt aber, warum weiteres Sparen der DFS nicht hilft, ist eine weitere Regelung aus der EU-Verordnung 2020/1627: Es ist festgelegt, dass sämtliche Einsparungen auf das negative Carry-over-Konto anzurechnen sind. Im Klartext: Alles, was die DFS in 2020 und 2021 einspart, geht 1:1 an die Kunden. Die DFS kann von den gesamten Einsparungen nichts für sich einbehalten.

Aus Sicht der DFS und der Belegschaft sind also alle Sparmaßnahmen für das eigene Seelenheil zurzeit sinnlos. Selbst die durch die im Rahmen der Corona-Tarifverhandlungen eingesparten Summen kommen nicht etwa der DFS zugute, sondern führen in voller Höhe zur Reduzierung der Gebührens schulden der Luftfahrtunternehmen. Auch alle Einsparungen bei Infrastrukturprojekten oder über die Minderarbeitsstunden fließen ohne Nutzen für die DFS in den Carry-over.

Die DFS hilft damit zwar, die Verluste der Kunden zu reduzieren, schränkt sich aber selbst in der Handlungsfähigkeit, in der Sicherung der Qualität der Dienstleistungen und Infrastrukturen und auch bei der innovativen Weiterentwicklung massiv ein. Mit all ihren Bemühungen kann die DFS ohnehin nicht gegen diesen Verkehrs- und entsprechenden Gebühreineinbruch ansparen. Es liegt

auf der Hand: Nur weil der Verkehr auf 30 bis 40 Prozent schrumpft, kann sie die Kosten nicht einmal ansatzweise in gleichem Umfang verringern.

Sobald der Flugverkehr sich wieder normalisiert, werden uns diese Folgen auf die Füße fallen, und genau die Parteien, die aktuell von den Sparmaßnahmen der DFS profitieren, werden uns wieder vorwerfen, dass wir zu teuer sind, wenn wir die ausgefallenen Investitionen nachholen müssen.

Es bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen in der DFS die Sachlage so erkennen, wie sie hier beschrieben ist und ihre Strategie entsprechend ändern. Weg von den kopflosen, überzogenen Sparzwängen hin zu moderaten und wirklich sinnvollen Maßnahmen.

Für die Gewerkschaft GdF und ihre Mitglieder ist die DFS seit je her unsere Firma. Sie standen und stehen den Ver-

antwortlichen jederzeit zur Ausgestaltung einer sinnvollen Strategie zur Überwindung der Krise zum Nutzen der DFS und ihrer Belegschaft zur Verfügung.

Aber am Horizont droht nun noch eine andere Gefahr. Die Luftverkehrsunternehmen haben jetzt registriert, dass die wirtschaftliche Regulierung der Flugsicherung im Fall eines Verkehrsrückgangs zu massiven Gewinnverlusten führen kann. Es ist anzunehmen, dass ihre einflussreiche Lobby dies aufgreifen wird, um die Risikoverhältnisse nochmals zum Nachteil der DFS zu verschieben. Die GdF wird die weitere Entwicklung aufmerksam beobachten.

Darüber hinaus ist auch klar, dass wir von einem Finanzierungsmodell auf Basis der Verkehrszahlen wegkommen müssen. Angesichts der Klimakrise, die in ihren Auswirkungen die Corona-Krise in den Schatten stellen wird, wird Verkehrszuwachs kein tragfähiger Parameter mehr sein, auch wenn man auf alternative, CO₂-sparende Antriebe setzt.



Bundestagswahl 2021 und die Luftfahrt



Am 26. September 2021 wird die Bundestagswahl stattfinden.

Der Wahlkampf hat längst begonnen und die Kandidaten bringen sich in Stellung. Uns als GdF interessieren natürlich die Aussagen, Pläne und Gedanken sowohl der Parteien als auch der

Kanzlerkandidaten zum Luftverkehr.

Mitte Mai hat sich die Parteivorsitzende und Kanzlerkandidatin von Bündnis 90/Die Grünen, **Frau Annalena**

Baerbock, in einem Interview in der Bild am Sonntag ausführlich zu Klimaschutz und Luftverkehr geäußert. Jedoch augenscheinlich mit einem derart ungenügenden Fachwissen, dass sich der **Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)** noch am gleichen Tag (einem Sonntag!!!) zu einer ausführlichen Klarstellung bezüglich der Aussagen von Frau Baerbock genötigt sah und diese als Pressemitteilung veröffentlichte.

Auch wenn wir – die GdF und der BDL – oftmals unterschiedlicher Meinung sind, so hielten wir diese Klarstellungen für so notwendig und wichtig, dass wir die offizielle Pressemitteilung des BDL vom 16. Mai 2021 hier vollständig abdrucken, damit sich jeder selbst eine Meinung zu den Sachverhalten bilden kann.

PRESSEMITTEILUNG

Aussagen der Grünen-Vorsitzenden Annalena Baerbock zum Luftverkehr sind unzutreffend – Klimaschutz im Luftverkehr lässt sich aber nur auf Basis sachgerechter Analysen und zutreffender Fakten voranbringen



Berlin, 16. Mai 2021

Die Vorsitzende und Kanzlerkandidatin der Partei Bündnis 90/Die Grünen Annalena Baerbock hat sich in einem aktuellen Interview zu Flugpreisen und zur Besteuerung des Luftverkehrs geäußert (BILD am Sonntag und bild.de). In dem Interview stellt sie Behauptungen auf, die einem Faktencheck nicht standhalten. Um eine sachgerechte Diskussion über Klimaschutz und Luftverkehr zu ermöglichen, stellen wir die Sachverhalte im Folgenden richtig:

Stichwort Verteuerung des Fliegens:

Zitat Annalena Baerbock: „Ja, ich finde es nicht fair, dass

mit unser aller Steuergeld das Kerosin subventioniert wird, während Fernfahrten mit der Bahn gerade zu Stoßzeiten teuer sind.“

Fakt ist:

Deutschland hat bereits vor zehn Jahren entschieden, den Luftverkehr einer Luftverkehrsteuer (LuftVSt) zu unterziehen. Diese ist streckenbezogen, bemisst sich also an der Länge der Flugstrecke und damit auch an den Treibhausgasemissionen. Eine vergleichbare Steuer gibt es im Bahnverkehr nicht. Den Weg über die LuftVSt und nicht



über die Kerosinbesteuerung hat der Gesetzgeber aus einem wichtigen Grund gewählt: Die LuftVSt ist endzielbezogen von allen Fluggesellschaften abzuführen und kann damit nicht von Drittstaaten-Airlines umgangen werden. Bei einer Kerosinbesteuerung wäre genau das aber aufgrund von internationalen Abkommen der Fall. Dennoch an der Forderung nach einer Kerosinsteuer festzuhalten, ist kontraproduktiv. Insbesondere deshalb, weil eine zusätzliche Kerosinsteuer keine Emissionen senken würde, sondern lediglich den Luftverkehr zu Lasten deutscher Unternehmen und Arbeitsplätze zu Standorten am Bosphorus und im Nahen Osten verlagern würde. Die LuftVSt ist – weil weitgehend wettbewerbsneutral – das geeignetere Bepreisungsinstrument. Den Klimaschutz wirklich voranbringen würde es, wenn die Politik die LuftVSt von einem reinen Fiskalinstrument zu einem Klimaschutzinstrument weiterentwickeln würde, indem die Einnahmen aus der Steuer für den Systemwechsel hin zu alternativen Kraftstoffen verwendet werden.

Stichwort Flugpreise vs. Bahnpreise:

Zitat Annalena Baerbock: „Wer als Familie mit dem Zug reist, sollte doch weniger zahlen als für die Kurzstrecke im Flugzeug.“

Fakt ist:

Es ist unzutreffend, dass Fliegen innerhalb Deutschlands billiger ist als Bahnfahren. Diverse Analysen belegen regelmäßig, dass Fliegen innerhalb Deutschlands nicht günstiger ist als das Bahnfahren. Eine Auswertung von 15 Verbindungen ergab, dass in 83 Prozent der untersuchten Fälle die Bahnreise billiger war als der Flug – und das war sogar noch vor der Mehrwertsteuersenkung auf

der Schiene und der LuftVSt-Erhöhung im Luftverkehr ab 2020. Weitere Studien bestätigen das, etwa diverse Auswertungen des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und europaweite Auswertungen im Auftrag des Weltverbandes der Eisenbahnunternehmen. Für die allermeisten Reisenden ist das ausschlaggebende Kriterium nicht der Preis, sondern vor allem die Reisezeit. Bei Reisezeiten von nicht wesentlich mehr als drei Stunden lassen sich Passagiere zum Umstieg auf die Bahn bewegen.

Stichwort Kurzstreckenflüge:

Zitat Annalena Baerbock: „Und ja, Kurzstreckenflüge sollte es perspektivisch nicht mehr geben.“

Fakt ist:

Luftverkehr trägt mit 4 Prozent aller inländischen Reisen nur einen kleinen Anteil zum innerdeutschen Verkehrsmittel-Mix bei. 96 Prozent der innerdeutschen Reisen finden mit der Bahn, mit dem Auto oder mit dem Bus statt. Insgesamt trägt der innerdeutsche Luftverkehr 0,3 Prozent zu den gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland bei. Nachdem in den vergangenen Jahren mit dem Ausbau von Hochgeschwindigkeitsverbindungen auf der Schiene viele Passagiere auf die Bahn umgestiegen sind, wird innerdeutsch im Wesentlichen nur noch auf langen Strecken geflogen, z. B. die Verbindungen Berlin-Stuttgart oder Hamburg-München. Hier ermöglicht es das Flugzeug den Reisenden als einziges Verkehrsmittel, an einem Tag an- und abzureisen und am Zielort Termine wahrzunehmen. Das wird gerade von Geschäftsreisenden stark nachgefragt. Rund ein Drittel aller Passagiere auf innerdeutschen Flügen reist nicht zu einem Ziel innerhalb Deutschlands, sondern steigt zu einem internationalen Ziel um. Der innerdeutsche Flug

ist also Teil einer internationalen Flugverbindung, bei der Reisende etwa von Hamburg über Frankfurt nach Bangkok fliegen. Ein Verbot solcher Verbindungen würde nur dazu führen, dass solche Umsteigerpassagiere für ihre Langstreckenverbindungen nicht mehr deutsche sondern ausländische Luftverkehrsdrehkreuze (z. B. Paris, Amsterdam, London, Istanbul, Dubai) nutzen würden. Geflogen würde also trotzdem, nur nicht mit deutschen Fluggesellschaften und in vielen Fällen stattdessen sogar mit Umwegen. Statt mit nichts bringenden Verboten arbeiten die deutsche Luftverkehrswirtschaft und die DB AG gemeinsam an der qualitativen Verbesserung der Schnittstellen von Bahn- und Luftverkehr: mehr Bahnverbindungen unter drei Stunden, der Ausbau der Schiene, die Verbesserung des Gepäcktransports auf der Schiene und die Sicherstellung von Anschlussicherheit etc. Mit diesen Maßnahmen wollen wir mehr Passagiere davon überzeugen, innerhalb Deutschlands den Zug statt das Flugzeug zu wählen. Wenn alle genannten Voraussetzungen gegeben sind, dann sehen wir ein Potenzial von ca. 4,3 Millionen Passagieren pro Jahr, die sich für Schiene statt Flugzeug entscheiden könnten. Das entspricht rund jedem fünften Passagier. Rechnerisch hieße das eine Senkung der Emissionen im inländischen Luftverkehr um etwa ein Sechstel.

Stichwort Dumpingpreise:

Zitat Annalena Baerbock: „Jeder kann Urlaub machen,

wo er will. Aber eine klimagerechte Besteuerung von Flügen würde solche Dumpingpreise stoppen.“

Fakt ist:

Steuern und Abgaben auf den Luftverkehr wurden in den vergangenen Jahren ständig erhöht. Dies hat im Luftverkehrsmarkt keine Sonderangebote und Dumpingpreise verhindert. Aus diesem Grund spricht sich die deutsche Luftverkehrswirtschaft für einen anderen Weg aus: Um zu vermeiden, dass Flugreisen nur aufgrund extremer Billigstpreise angetreten werden, sollte sich die Bundesregierung für eine EU-Regulierung einsetzen, die Dumpingpreise verhindert. Es sollte künftig EU-weit untersagt sein, Flugtickets zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren zu verkaufen. Die Luftverkehrswirtschaft sieht es als eine Kernaufgabe an, den Luftverkehr besser in Einklang mit dem Klimaschutz zu bringen. Trotz des pandemiebedingten massiven Einbruchs des Luftverkehrs halten wir an dieser Aufgabe fest. Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft hat im Dezember 2020 einen Masterplan für Klimaschutz im Luftverkehr vorgelegt und seitdem weitere konkrete Vorhaben zusammen mit Politik und Industriepartnern erarbeitet. Wir setzen auf Innovation und attraktive Mobilitätsangebote, statt auf Verbote, wenn es darum geht, Fliegen und Klimaschutz in Einklang zu bringen.



Ein persönlicher Bericht



von Markus Siebers

Kaum wacht man morgens auf, ist nach der virtuellen Bundesdelegiertenkonferenz 2020 und meinem Rollenwechsel vom Vorstand Tarif und Recht zum Berater und (Mit-)Verhandlungsführer der GdF schon wieder fast ein Jahr vergangen.

Das „neue Tarifteam“ wird zunehmend zu einer Einheit und arrangiert sich immer besser mit den geänderten Abläufen. Wir müssen ja nicht nur den Wechsel von mir zu Rüdiger Purps organisieren, sondern auch den Umbruch in der Beratung durch die Kanzlei Weißmantel & Vogelsang parallel mitgestalten.

Rechtsanwalt David Schäfer nimmt dabei mehr und mehr die Rolle des politischen Beraters insgesamt und des Verhandlungsführers für die Belange der GdF in Bezug auf die DFS und die Kollegen bei den Apron-Standorten Frankfurt und München ein. Um seine unbestrittenen Qualitäten als versierter und gründlicher Anwalt im Arbeitsrecht und Referent in betriebsverfassungsrechtlichen Angelegenheiten mussten wir uns ja noch nie Sorgen machen.

Sein Kollege Jonas Dalby entwickelt sich im Drittgeschäft der DFS und im Bereich der Regionalflughäfen zum zentralen Tariforganisator. Darüber hinaus erwarten wir natürlich sehr gespannt die „Ankunft“ des letzten Mitglieds im Tarifteam, den neuen Vorstand für die tariflichen Angelegenheiten im Drittgeschäft und an den Regionalflughäfen. Wenn alles wie geplant abläuft, sollte dieser finale Akt auf der anstehenden Bundesdelegiertenkonferenz (hoffentlich Auge in Auge) vollzogen werden. Oliver Strack (TWR/Dortmund) hat sich dankenswerterweise bereit erklärt, für das Amt und die damit verbundene Aufgabe zur Verfügung zu stehen. Ob sich bis zur Konferenz noch andere Mitglieder berufen fühlen, werden wir dann sehen.

Damit hätten wir den organisatorischen Teil des Umbaus im Tariffressort beendet und können uns, zunächst zu fünft, auf den Weg machen, die Tarifwelt der GdF-Mitglieder mindestens so gut zu betreuen wie bisher, dabei die Last für die einzelnen Akteure jedoch erträglicher zu gestalten. In mancher Hinsicht hoffen wir zusätzlich auf Verbesserungen, gerade auch in der direkten Betreuung der



Mitglieder, insbesondere an den verstreuten Standorten des Drittgeschäfts und an den Regionalflughäfen. Das ist für meinen Geschmack in den letzten Jahren eindeutig zu kurz gekommen.

Die Wahl des ersten Mitglieds in den Bundesvorstand, das nicht bei der DFS beschäftigt ist, kann als ein weiteres gutes Zeichen der gelebten Solidarität in der GdF und ihren Gremien verstanden werden und sollte in Zukunft selbstverständlich sein. Gleiches würde ich mir auch für unsere Fachbereiche wünschen. Der Blick von „außen“ schärft die Sicht auf die eigenen Prioritäten ungemein.

Ich selbst werde, wie geplant, bis Ende 2023 den Tarifbereich begleiten und mithelfen, das neue Team bei den kommenden Aufgaben zu unterstützen und meine Erfahrungen beisteuern. Die Handschrift der beiden neuen Vorstände wird sich dabei von meiner sicherlich unterscheiden, und auch das Zusammenspiel aller Beteiligten wird ein anderes sein (müssen), als es in der sehr engen Zusammenarbeit des Teams Siebers/Vogelsang/Schäfer über die letzten fast zwei Jahrzehnte war.

Dieser Übergang war vom Bundesvorstand bewusst und vorausschauend schon frühzeitig besprochen und in die Wege geleitet worden. Die Neuausrichtung soll mit dem Ende meines Vertrags zum 31.12.2023 abgeschlossen sein.

Der geplante Weg mit Weitsicht und einem geregelten Übergang der Funktionen und der entsprechenden Funktionsträger und Berater schlägt den Bogen zum zweiten Teil dieses Berichts: die Wechsel in der Geschäftsführung und die Abläufe im Aufsichtsrat der DFS. Diese Vorgänge waren das genaue Gegenteil von geplant und weitsichtig.

Der folgende Bericht zu diesem Themenkomplex ist eine persönliche Sicht und Schilderung der Abläufe, gepaart mit



Foto: iStock

einer ebenso persönlich-subjektiven Bewertung. Weder meine Kolleginnen und Kollegen auf der Arbeitnehmerbank im Aufsichtsrat der DFS noch meine ehemaligen Vorstandskolleginnen und -kollegen in der GdF haben an dem Bericht mitgewirkt oder sind verantwortlich für dessen Inhalte.

Wie also ist meiner Meinung nach der derzeitige Zustand der DFS und ihres Aufsichtsrates, verdeutlicht am Beispiel der Geschäftsführung und der Vorsitzenden des Aufsichtsrates?

Ich habe sehr lange überlegt ob sich dieser Teil überhaupt für einen „öffentlichen Bericht“ im „der flugleiter“ eignet, oder ob es besser wäre, ihn mehr oder minder inkognito als Joe zu verfassen. Da sich der Eine oder die Andere jedoch ohnehin entrüsten oder gar erzürnen werden und ich bekanntermaßen lieber mit offenem Visier arbeite, schreibe ich weiterhin das, was ich denke und so, wie mir der Schnabel gewachsen ist, denn:

Wenn etwas wie Gülle aussieht und auch so riecht, dann ist es mit hoher Wahrscheinlichkeit tatsächlich Gülle.

Alles, was ich schreibe oder beschreibe, ist natürlich rein subjektiv und meiner persönlichen Wahrnehmung geschuldet. Die Geschichte beginnt für mich im Herbst 2019, auch wenn sich später herausstellte, dass sie ganz sicher schon im Mai oder Juni jenes Jahres ihre Götterdämmerung erlebte. Der Verantwortliche in der Geschäftsführung der DFS (Herr Prof. Scheurle), die damalige Vorsitzende des Aufsichtsrates (Frau Dr. Hinricher) und die zuständigen Mitarbeiter in der Beteiligungsverwaltung des Bundes im BMVI

hatten sicherlich nur vergessen, die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat frühzeitig über ihr geplantes Vorgehen zu unterrichten. Das kann ja mal passieren!

Was war geschehen? Im Herbst wurde der Aufsichtsrat sehr (ein)dringlich darüber informiert, es müsse eine Veränderung in der Geschäftsverteilung der Geschäftsführung beschlossen werden und wir bräuchten dringend einen vierten Geschäftsführer, um der drängenden Probleme Herr zu werden. Als die Arbeitnehmerbank diesen Ansatz aufnahm und begann, eigene Vorstellungen für eine neue Geschäftsverteilung zu entwickeln, wurde uns sogleich mitgeteilt, dass das nicht mehr notwendig sei, man habe bereits alles Notwendige besprochen und mit dem Ministerium abgeklärt. Man präsentierte uns die neue Geschäftsverteilung mit einem Ressort Technik/Digitalisierung und lieferte vorausschauend und weitblickend auch umgehend den richtigen Manager für diesen Posten, quasi frei Haus. Keine Debatten, keine Konsultationen, keine Mitsprache, keine Auswahlmöglichkeit ... Vogel friss oder stirb in Reinkultur.

Bei mehreren Versuchen, im Vorfeld – ich hatte auf dem Flurfunk etwas aufgeschnappt – von der Vorsitzenden des Aufsichtsrates offizielle Inhalte zu bekommen, wurde ich schlichtweg angelogen. Eine solche Veränderung in der GF und der Geschäftsverteilung sei nicht geplant, so die Aussage, während im Hintergrund bereits längst alle Entscheidungen getroffen waren und der Bund in diesem Fall auch bereit war, gegen den erklärten Willen der Arbeitnehmervertreter, seinen (oder den Plan von Herrn Prof. Scheurle?) durchzuziehen.

Die Arbeitnehmervertreter hätten sich sicherlich eher für die Etablierung eines Finanzvorstandes stark gemacht, das wäre, aus heutiger Sicht betrachtet, wohl auch die bessere Variante gewesen, aber an der neuen Geschäftsverteilung war nicht mehr zu rütteln, und so konnten wir uns nur noch ein wenig Zeit verschaffen und den Versuch wagen, einen eigenen Kandidaten für diese neue Position in der Geschäftsführung zu finden. Wir haben den Vermittlungsausschuss (erstmalig in der Geschichte der DFS) des Aufsichtsrates einberufen, um Zeit zu gewinnen und möglichst intern nach anderen geeigneten Kandidaten zu suchen. Wir hätten auf Anhieb mindestens zwei Personen als geeignet empfunden, aber die von der Arbeitnehmerbank angesprochenen Führungskräfte der DFS hatten bedauerlicherweise nicht den Mut, sich offen auf diese Position zu bewerben bzw. sich von uns vorschlagen zu lassen. Offensichtlich war die Angst vor der „Rache“ des Professors größer als der Wunsch nach einer Position mit Gestaltungsmöglichkeiten.

Im Nachgang führt mich das zu der Annahme, dass es wohl auch nicht die Richtigen gewesen wären, fehlten doch offensichtlich die notwendigen Führungsqualitäten und der Kampfeswille, den es in so einer Position braucht.

Die ganze Sache war ein lange geplantes und abgekartetes Spiel von Herrn Prof. Scheurle und der Vorsitzenden des AR als Vertreterin des Ministeriums. Diese unschöne Situation führte ganz nebenbei noch zu einer weiteren personellen Veränderung: **Herrn Schickling**, der über einen sehr langen Zeitraum sehr loyal die berühmte gute Miene zum bösen Spiel gemacht hatte, platzte letztendlich doch der Kragen und er kündigte sein Engagement bei der DFS nahezu von heute auf morgen. Seine De-facto-Entmachtung war offenkundig selbst für diesen duldsamen Menschen zu viel des Guten.

So kam es also, dass wir zusätzlich, bevor der mittlerweile und nach mehreren Versuchen und kontroversen Debatten (s. o.) ausgewählte **Herr Menge** sein Amt antreten würde, einen neuen Geschäftsführer für das gesplittete Ressort Betrieb herbeizaubern mussten.

Das Ergebnis ist mittlerweile allen bestens bekannt, und **Herr Dirk Mahns**, der Meister der Reorganisation im F-Bereich, wurde im „Schnelldurchlauf“, diesmal jedoch immerhin in

einer abgestimmten Vorgehensweise mit allen Beteiligten, unter drei internen Kandidaten ausgewählt. Zusätzliche Spannung bei dieser Auswahl erzeugten die Umstände des Auswahlprozesses. Die amtierende AR-Vorsitzende, Frau Dr. Hinricher, war zu dieser Zeit schwer erkrankt und konnte ihre Aufgaben im AR nicht wahrnehmen. Ihr Stellvertreter (ein gewisser Herr Siebers) war also gefordert.

Die Abstimmungen mit dem zuständigen Staatssekretär im BMVI, **Herrn Michael Güntner**, über die Vorgehensweise, die Durchführung der Einzelgespräche, die Vorbereitung der Entscheidung im Aufsichtsrat und auch die Absprachen über die zur Verfügung stehende Vergütung des Geschäftsführers lagen zu dieser Zeit auf meinen Schultern. Ich musste meinen zukünftigen Chef suchen und seine Vergütung verhandeln – schräg, aber so ist das manchmal. Nebenbei erwähnt, die vom Ministerium aufgerufene Vergütung ließ selbst mich als Mitarbeiter der DFS und Gewerkschaftsvertreter dezent schamhaft erröten. Ich konnte sie nach mehreren Gesprächen zumindest etwas nach oben korrigieren.

Während des gesamten Prozesses war außerdem nahezu gleichzeitig die Suche nach einem neuen Chef für den Aufsichtsrat im Gange, da Frau Dr. Hinricher ihren Rückzug verbindlich ausgesprochen hatte, zunächst **natürlich** ohne uns, die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, zu informieren. Die Absprachen zwischen dem Ministerium und der DFS wiesen dann recht schnell und konkret auf eine Nachbesetzung aus der Staatssekretärebene des Verkehrsministeriums hin. **Frau Dr. Tamara Zieschang**, selbst erst seit dem plötzlichen Wechsel von **Herrn Beermann** als Verkehrsminister nach Brandenburg im Dezember 2019 im Amt, wurde auserkoren, die Position der Vorsitzenden des Aufsichtsrates der DFS zu übernehmen. Diese Aktion zog sich, wie alles, was mit dem Ministerium zu tun hat, noch bis zu ihrer endgültigen Wahl zur Vorsitzenden in den April 2020 hin.

Natürlich war sie ab Ende Januar schon Mitglied des Aufsichtsrates, aber den Vorsitz hatte weiterhin ich inne, da wir die erste ordentliche Sitzung erst im April haben würden. Ihr könnt Euch vorstellen, wie erheiternd es war, eine Staatssekretärin im Nacken zu haben, die natürlich alles so handhabte, als ob sie bereits den Vorsitz innehatte. Es war die „reine Freude“.

Das neue Jahr 2020 begann so turbulent, wie das alte geendet hatte. Im Februar, mitten in dieser Phase des Umbruchs, traf uns die bestürzende Nachricht des plötzlichen Todes von Herrn Dr. Hann wie ein Paukenschlag. Das gesamte Unternehmen war eine Zeit lang wie gelähmt, viele waren persönlich sehr betroffen.

Noch in der Funktion des Vorsitzenden musste ich in der Konsequenz die Suche nach einem neuen Arbeitsdirektor anstoßen. Frau Dr. Zieschang „befahl“ hier aus dem Hintergrund eine öffentliche Suche unter Einbeziehung eines externen Dienstleisters. Im Verlauf dieses Prozesses vollzog sich dann auch final der Wechsel an der Spitze des Aufsichtsrates, und Frau Dr. Zieschang übernahm den Vorsitz.

Nicht unwichtig für das Gesamtbild ist, dass eigentlich schon im Januar eine Entscheidung über die Vertragsverlängerung von **Herrn Prof. Scheurle** hätte getroffen werden müssen. Mehrere Versuche seitens der Arbeitnehmerbank, dies zu thematisieren und eine Entscheidung zu treffen, wurden von den Vertretern des Bundes und Herrn Scheurle im Keim erstickt. Frau Dr. Zieschang verwies immer wieder auf den noch ausreichend vorhandenen zeitlichen Spielraum, ignorierte dabei aber die Anforderungen, die sich aus den Verträgen des Professors ergaben. Ein Geschäftsführer **muss** elf Monate vor dem Ende seines Vertrages Klarheit über seine Vertragssituation nach Vertragsende haben, und das Unternehmen muss sich ebenfalls auf eine mögliche Neubesetzung vorbereiten können. Herr Prof. Scheurle verzichtete großzügig auf seinen Anspruch der frühzeitigen Information, möglicherweise in Erwartung einer Verlängerung seines Vertrags; damit war dieser Drops erst einmal gelutscht.

Ein neuer CEO fällt natürlich nicht vom Himmel, es sei denn, die Entscheidung für eine politische Nachbesetzung wäre tatsächlich bereits längst gefallen. Dass dies der Fall sein könnte, wurde allerdings vehement verneint, und es bleibt für den Moment nur festzuhalten, dass das Thema Nachfolge CEO bis in den April nicht mehr behandelt wurde.

Kommen wir zurück zur Suche nach einem neuen Arbeitsdirektor. Nach dem Tod von Herrn Dr. Hann hatte Herr Prof. Scheurle den Bereich kommissarisch mit übernommen, Herr Menge war noch nicht an Bord und Herr

Mahns begann, sich um den Betrieb zu kümmern. Der externe Dienstleister, wir würden ihn Headhunter nennen, hatte mittlerweile mit der Suche begonnen. Erschwert wurde diese, vor allem aber die spätere Auswahl, vom nicht zu ignorierenden Wunsch der Aufsichtsratsvorsitzenden, diese Position auf keinen Fall intern und auf jeden Fall mit einer Frau zu besetzen – Diskriminierung mal andersrum. Mögliche Kandidaten innerhalb der DFS wurden für den Auswahlprozess zwar zugelassen, aber, ob mit oder ohne das Zutun der Vorsitzenden sei an dieser Stelle dahingestellt, auch relativ zügig wieder aussortiert. Die Runde der letzten zehn sollte kein interner Kandidat erreichen.

Auch eine arbeitnehmerseitig bevorzugte interne Besetzung wurde ohne stichhaltige Begründung abgelehnt. Wir reden hier immerhin über die Position des Arbeitsdirektors. Am Ende blieben nach einem ersten Durchlauf, zu dem ich dankenswerterweise seitens der Vorsitzenden hinzugezogen wurde, drei Kandidatinnen übrig. Diese wurden zu einer zweiten Runde in den Personalausschuss des AR eingeladen und „begutachtet“.

Ich könnte jetzt behaupten, wir mussten uns die am wenigsten schlechte Kandidatin aussuchen, aber das wäre erstens nicht fair und würde zweitens auch mit dem damaligen Wissen faktisch nicht stimmen. Die Wahl des Aufsichtsrates fiel nach der Diskussion im Personalausschuss und im Aufsichtsrat einhellig auf **Frau Dr. Böcker**. Sie zeigte sich in den Gesprächen als die kompetenteste, erfahrenste und besonnenste Bewerberin, im besten Sinne als „alter Hase“ in diesem Geschäft. Dazu später mehr.

Mittlerweile war es Juni 2020 geworden, die Pandemie hatte uns voll im Griff und unsere immer wieder gestellte Frage nach der Zukunft des CEO wurde nun beantwortet mit der Aussage: „Sobald wir die Position des Arbeitsdirektors besetzt haben, leiten wir die Suche nach einem CEO ein.“ Auf unsere Einlassung, dass dies ganz schön knapp werden würde, reagierte die Vorsitzende weiterhin mit dem unerschütterlichen Glauben daran, dass „schon alles passen würde und im Bedarfsfall das Ministerium ja noch eingreifen könne“. Wie genau das geschehen sollte, führte sie dabei nicht aus. Rückblickend würde ich sagen: **Das war eine Drohung.**



Durch die externe Suche, wiederum über den schon bekannten Headhunter, schien die Möglichkeit einer politischen Besetzung eher unwahrscheinlich geworden zu sein. Oder war das alles nur ein präzise geplantes Täuschungsmanöver in Form einer Rettung durch den alten und neuen CEO in letzter Sekunde oder gar eines Ministers als DFS-Chef? Die Öffentlichkeit rechnete zu diesem Zeitpunkt schließlich fest mit dem baldigen Rücktritt des Verkehrsministers Scheuer. Jedoch, weit gefehlt, zu viel der Ränke-Lorbeeren – es war einfach nur das wenig professionelle Verhalten des Bundes und seiner Staatssekretärin, die die Situation völlig falsch eingeschätzt hatten.

So gingen die Wochen ins Land, und noch immer war kein CEO in Sicht. Nach mehrmaliger Nachfrage und einem direkten Kontakt zum Dienstleister war sich dieser sicher, dass eine Auswahl bis Ende Oktober noch möglich sei. Auf meine Bemerkung, eine Übernahme der Position zum 01.01.2021 wäre damit aber höchst unwahrscheinlich, bekam ich zur Antwort, dass dies nicht unmöglich sei, das Ende des ersten Quartals 2021 jedoch wahrscheinlicher wäre, da die Kandidaten ja alle in ungekündigten Arbeitsverhältnissen stünden.

Ich kann nicht beurteilen, ob es der Staatssekretärin schlicht egal war, dass die DFS in einer für die Gesamtwirtschaft schwierigen Pandemie-Situation monatelang ohne Kopf der Geschäftsführung auskommen musste, oder es sich um Kalkül der Vorsitzenden handelte. Die Folgen dieser „laissez faire“-Haltung musste und muss jedoch die DFS ausbaden, möglicherweise mit weitreichenden Folgen.

Die Auswahl selbst folgte dem mir mittlerweile sehr vertrauten Strickmuster der Staatssekretärin: *Ich entscheide*

alles im Alleingang und ihr dürft erst mitmachen, wenn ohnehin nur noch mir genehme Kandidaten im Rennen sind. Erstaunt, aber letztlich ohne echte Eingriffsmöglichkeit, warteten wir ab. Die Entscheidung für einen neuen CEO fällten die Mitglieder des Aufsichtsrates nach einer Auswahlrunde mit drei „handverlesenen Kandidaten“ im Personalausschuss und einer Kennenlernrunde – gleichzeitig auch Beschlussrunde – des gesamten Aufsichtsrates mit dem letztlich vorgeschlagenen **Herrn Arndt Schoenemann**. Diese bestenfalls eine Stunde andauernde Runde mit dem Sahnehäubchen eines zusätzlich vom Dienstleister zusammengestellten Lebenslaufes musste reichen.

Die Auswirkungen sind mittlerweile bekannt, ebenfalls die Tatsache, dass es mit der pünktlichen Übernahme **selbstverständlich** nicht gepasst hat. Keiner der Kandidaten hätte die Übernahme seiner Pflichten zum 01.01.2021 realisieren können.

In der schwersten Krise der Luftfahrt sorgte der Eigentümer der DFS also dafür, dass ein Bundesunternehmen der kritischen Infrastruktur, zuständig für die Sicherheit im Luftverkehr, monatelang ohne Chef auskommen musste und von einem Gremium geführt wird, dass aus zwei Neulingen in der Luftfahrt und einem seit elf Monaten im Amt befindlichen Geschäftsführer mit sicherlich viel Erfahrung in fachlicher Hinsicht, jedoch ohne Geschäftsführungserfahrung, besteht.

Herr Mahns hatte quasi über Nacht, nach elf Monaten Amtszeit als COO, nicht nur die Reorganisation des F-Bereichs zu stemmen, er hatte auch mit den pandemiebedingten desaströsen Finanzen zu kämpfen und musste die

politische Verantwortung für den Konzern übernehmen. Das war ein sehr schwerer Rucksack, den es weitgehend allein zu schultern galt. In den letzten Wochen drängte sich mir mehr und mehr der Eindruck einer Überforderungssituation bei Herrn Mahns auf, ein Aspekt, den jedoch nicht der Geschäftsführer Mahns zu verantworten hat. Frau Dr. Böcker und Herr Menge sind in vielen Bereichen als Flugsicherungsneulinge noch längst nicht vertraut mit den Mechanismen und Gepflogenheiten unseres Unternehmens und daher bestenfalls keine Hilfe.

Der neue CEO ist (Stand jetzt) sicherlich ebenfalls noch nicht richtig angekommen. Ihm fällt die schwierige Aufgabe zu, die Finanzen der DFS zu konsolidieren und dem Anteilseigner Vorschläge zu unterbreiten, wie die Situation kurz-, mittel- und langfristig stabilisiert werden kann. Herr Schoenemann muss die Neuausrichtung der DFS auch im Hinblick auf ihr Drittgeschäft vorantreiben und möglicherweise von Herrn Prof. Scheurle initiierte „Zöpfe“ wieder abschneiden. Der wichtigste Aspekt dürfte

aber sein, der Geschäftsführung der DFS wieder Leben einzuhauchen und sie zu einer Einheit zu formen, die einem echten Plan folgt.

Die Mitarbeiter des DFS-Konzerns erwarten das von ihm.

Über die Zusammenarbeit mit Herrn Menge kann ich aufgrund der wenigen direkten Berührungspunkte nicht sehr viel berichten, die Berichte der Kollegen aus dem FSTD lassen aber eine durchaus positive Kooperation vermuten. Sicherlich nicht in allen Belangen unkritisch, aber durchweg professionell.

Die Schnittmengen mit der Arbeitsdirektorin waren durch die Tarifverhandlungen zu Corona 2.0 von Beginn an sehr umfassend. Meine persönliche Sicht auf das erste Dreivierteljahr ist leider geprägt von wenig Licht und sehr viel Schatten. Die Vorgänge im Tarifbereich gestalten sich zunehmend schwerer oder finden überhaupt nicht statt. Drängende Probleme und Umsetzungen aus den existen-

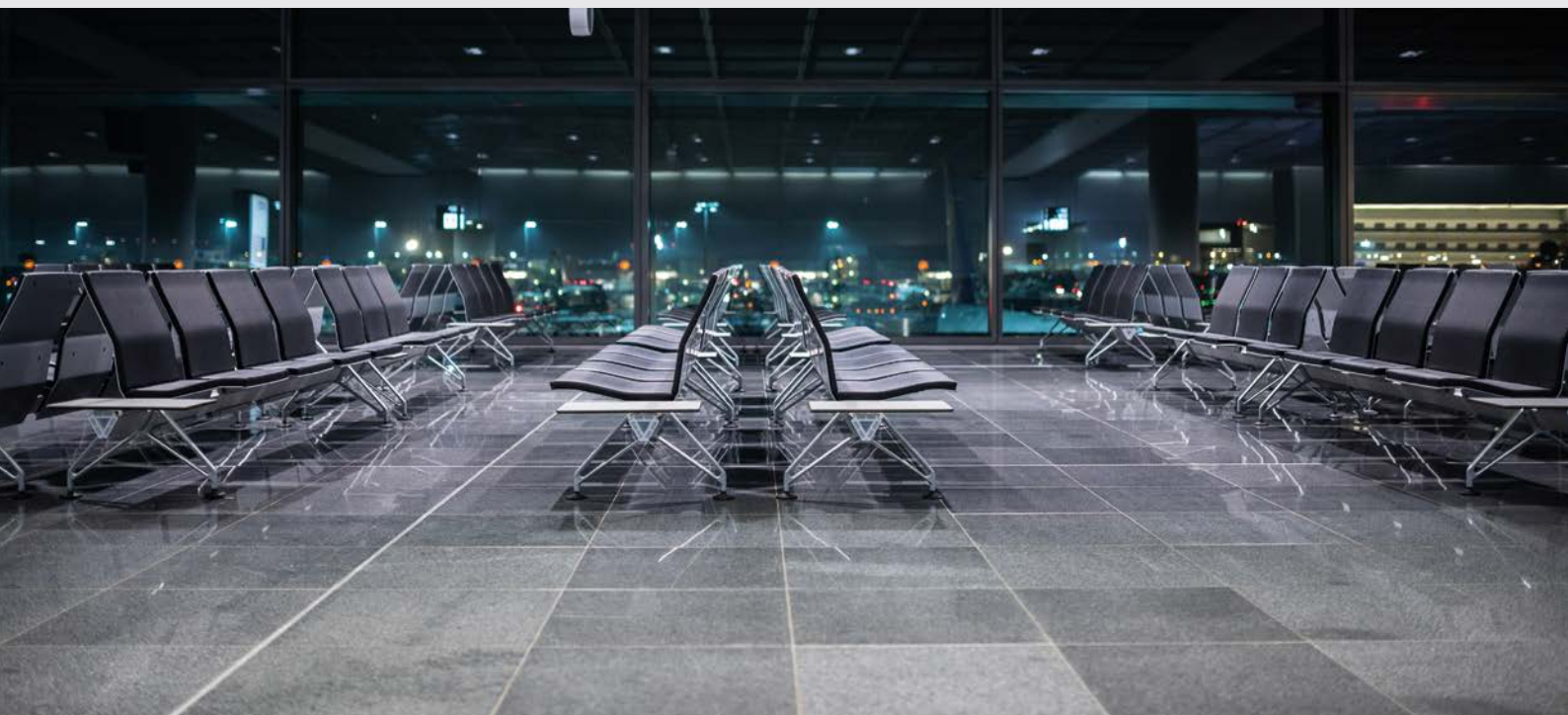


Foto: iStock

ziellen Tarifvereinbarungen der letzten Monate (Corona 2.0 usw.) werden verschleppt (frühere Übergangsvorsorgung/kurze Alterteilszeit), weil schlicht und ergreifend das Verständnis für die Prioritäten in der Flugsicherung fehlt. Möglichkeiten zur zusätzlichen finanziellen Entlastung der DFS in dieser Krise durch stringente Verhandlung bereits langfristig vorbereiteter Themen (neue Karriere/ETV) werden gestoppt oder weit in die Zukunft verschoben.

Dringende Bitten der operativen Bereiche bleiben unberücksichtigt, denn die Arbeitsdirektorin hat Besseres zu tun. Der geneigte Beobachter mag sich fragen, was es in dieser Zeit Dringenderes geben könnte. Ich kann es Euch verraten:

Die neue Strategie 2030, STEP 2024 und unaufschiebbare Absprachen auf der Betriebsebene, wovon die beteiligten Betriebsräte allerdings nicht immer etwas wissen. Die warten ebenfalls nach wie vor auf tatkräftiges Handeln der Chefin.

Ich frage mich, wie wir es in den letzten Jahren schaffen konnten, parallel und mit denselben zur Verfügung stehenden Ressourcen Tarifverträge, Clearingstellen und Verhandlungen auf Tarif und Betriebsebene hinzubekommen. Wie soll das werden, wenn jetzt auch noch maßgebliche Akteure auf der Tarifebene das Unternehmen verlassen? Nicht nur **Herr Thomas Makies** verlässt Mitte des Jahres planmäßig die DFS, auch Herr Christian Böhmer hat, für mich überraschenderweise, angekündigt, dem Unternehmen sehr kurzfristig den Rücken zu kehren. Woran dieser Exodus festzumachen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Die Veränderungen in der Führungsstruktur des F-Bereichs durch die REORG und der Geschäftsführung der DFS sind aber sicherlich nicht „unschuldig“ an dieser Entwicklung. Die Nachbesetzung der „Makies-Stelle“ läuft auf Hochtouren, wird aber definitiv von einer externen Person übernommen. Man hört, es solle ein Spezialist für Vergütungssysteme sein und natürlich ein Volljurist. Wohin das führen kann, wissen viele von uns nur zu gut. Die Jahre bis 2011 sind sicherlich nicht als die „besten Jahre“ der DFS in die Geschichte eingegangen.

Ich schreibe es wirklich nicht gern so direkt und offensiv, aber ich muss mir bedauerlicherweise auf die Fahne

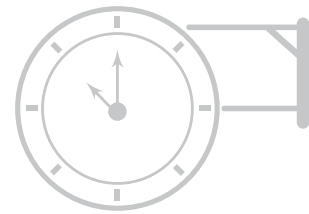
schreiben, bei der Auswahl der Arbeitsdirektorin einen großen Fehler gemacht zu haben. Die Erwartungshaltung in der Nachfolge von Herrn Dr. Hann war sicherlich nicht einfach zu erfüllen, aber wer mit so wenig Fingerspitzengefühl, so beratungsresistent und offensichtlich mit so wenig Verständnis für Luftfahrt im Allgemeinen und Flugsicherung im Speziellen an seine Aufgabe herangeht, der wird es zunehmend schwer haben, seiner Rolle, Position und vor allem der Verantwortung gerecht zu werden.

Die DFS ist keine Blechdosenfabrik und auch kein Unternehmen der Metallindustrie. Hier laufen viele Dinge komplett anders, und wir unterliegen zusätzlich einzigartigen Mechanismen. Jeder neue Geschäftsführer muss diese besonderen Bedingungen ebenso akzeptieren wie alle Vorgänger und lernen, mit ihnen umzugehen. Insbesondere die Personalgeschäftsführerin und Arbeitsdirektorin hat hier eine herausgehobene Rolle, das Unternehmen in dieser Krise zusammenzuhalten, die Mitarbeiter zu motivieren, sie nicht mit der eigenen Unsicherheit zu belasten und schon gar nicht als „Ballast im Rucksack“ zu bezeichnen. Sollte in den nächsten Monaten keine extreme Verbesserung der Situation eintreten, könnte dies die kürzeste Amtszeit eines Geschäftsführers in der DFS-Historie werden.

Gegen den Willen und ohne Unterstützung der gesamten Arbeitnehmervertreter der DFS kann sich kein Geschäftsführer eine Zukunft aufbauen, das kann nur über Kooperation und Bereitschaft zum Dialog funktionieren.

Wir sollten uns gerade in diesen für alle schwierigen Zeiten auf unsere Personalchefin verlassen, ihr vertrauen, auf sie bauen können und gemeinsam an einem Strang ziehen. Die Versuche der Airlines und der europäischen Politik, den Flugsicherungen in Europa den finanziellen Boden unter den Füßen zu entziehen, können wir nur im Schulterschluss mit dem Arbeitgeber und unserem Gesellschafter abwehren. Wir haben dazu sehr viele konstruktive Vorschläge gemacht und sind auch weiterhin bereit, gleichberechtigt und die Mitarbeiterinteressen berücksichtigend an Lösungen zu arbeiten.

Einen radikalen Ausverkauf unserer tariflichen Ansprüche werden wir im Fall des Falles mit Nachdruck zu verhindern wissen.



Neue Geschäftsführung und die Mitarbeiter als Ballast

Joe sitzt in seiner Pause gemütlich auf einer Bank auf dem Parkgelände des ehemaligen Gästehauses und denkt an die gute alte Zeit zurück. Na ja, ganz so gut war diese Zeit nun auch wieder nicht, und eigentlich ist sie auch nicht alt. Denn es ist erst ein bisschen mehr als ein Jahr her, als die Corona-Pandemie den Flugverkehr praktisch über Nacht in die Knie zwang und damit auch unsere DFS heftige und unerwartete Schlagseite bekam. „Kleinere“ Probleme dagegen gab es doch schon immer.

Joe's Blick schweift über den Campus.

Er sieht das Center Langen, wo Lotsen, FDBs, Techniker und viele mehr unermüdlich für die Sicherheit im deutschen Luftraum sorgen. Joe blickt auf das Forschungs- und das Technologiezentrum, wo über die Zukunft der Flugsicherung und technische Innovationen nachgedacht wird. Er schaut zur Akademie, die eine erste Heimat für den Nachwuchs ist. Sie steht seit Monaten genauso verlassen da, wie das Systemhaus, das die Funktionalität der Soft- und Hardware gewährleistet. Und Joe sieht die nahezu menschenleere Unternehmenszentrale, deren Mitarbeiter – ebenfalls überwiegend von zu Hause aus – dafür sorgen, dass alle administrativen Prozesse möglichst verzögerungs- und fehlerfrei weiterlaufen. In all diesen Gebäuden, denkt Joe, arbeiten Menschen, für die die Flugsicherung ein entscheidender, ein wichtiger Teil ihres Lebens geworden ist. Kollegen, die sich der Luftfahrt, oft auch im Privaten, zugehörig fühlen und für die die Flugsicherung mehr ist als nur ein Arbeitsplatz. Menschen, die – trotz Pandemie mit all ihren Begleiterscheinungen, wie die Sorge um Familienangehörige und deren Gesundheit, um den Arbeitsplatz oder auch um das nicht enden wollende Homeschooling und die Betreuung der Kinder – ihren Dienst versehen. Keiner dieser Menschen, auch nicht 20 Prozent davon, empört sich Joe, hat es verdient, als impfunwürdiger Ballast eingeordnet zu werden, den man in einen Rucksack packt und bei der nächsten Radtour über die Alpen einfach die Bergkante hinunterwirft! Was hat sich der Geschäftsführer Betrieb wohl bei dieser öffentlichen Ansage gedacht? Joe schüttelt ungläubig und traurig den Kopf.

Insoweit, denkt er, war die alte Zeit dann doch die bessere. Als die Pandemie noch in den Kinderschuhen steckte und

viele Wirtschaftszweige in einem Strudel von Kurzarbeit und Entlassungen versanken, trat der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung vor seine Belegschaft und gab ihnen die Gewissheit, dass **alle** ein Teil des Systems Flugsicherung sind und **jeder** einen besonderen Anteil an der Aufrechterhaltung dieser kritischen Infrastruktur hat, die insbesondere auch und gerade in einer bedrohlichen Situation funktionieren muss. Nach dem überraschenden Tod unseres Arbeitsdirektors Dr. Hann übernahm der Vorsitzende Prof. Scheurle zusätzlich dessen Aufgabengebiet und tat das einzig Richtige: Er brachte Ruhe in die Reihen der DFS. Er ließ ziemlich schnell keinen Zweifel daran, dass am Tarifgefüge und der sozialen Absicherung nicht gerüttelt wird. Er setzte sich dafür ein, unser Unternehmen finanziell möglichst sicher durch diese unruhige Zeit zu führen und schloss zudem mit dem Tarifpartner GdF, auf Basis gegenseitigen Vertrauens, in Rekordgeschwindigkeit verantwortungsvolle Tarifverträge, die der Situation angepasst waren. Schön wäre natürlich gewesen, träumt Joe, wenn die Stelle des Personalgeschäftsführers mit einer Person besetzt worden wäre, die ebenso einend die Flugsicherung zusammenhalten und auf die Sorgen der Mitarbeiter andere Antworten finden würde als ein stets süffisantes Lächeln, das wohl die eigene Unsicherheit (oder ist es gar Unwissenheit?) verbergen soll.

Auch der neue Geschäftsführungsvorsitzende fand solche Worte bisher noch nicht. Immerhin investierte er in eine Videobotschaft, in der er sich der DFS vorstellte. Ganze eine Minute und 39 Sekunden mehr, als es die neue Arbeitsdirektorin für nötig befunden hat, nachdem sie wie ein schiffbrüchiger Industriekapitän, möglichst unbemerkt, in das Flugsicherungs(rettungs)boot geklettert ist.

Aber Joe ist Optimist, und gerade beim neuen DFS-Chef möchte er gern an seiner Hoffnung festhalten, dass dieser irgendwann den richtigen Ton findet, um unsere Flugsicherung auch zu seiner zu machen. Denn auch die Geschäftsführung wird letztendlich an ihren Taten, Erfolgen oder auch Misserfolgen gemessen und hat keinen Freifahrtschein. Und unnötiger Ballast soll ja entsorgt werden, wie man uns erklärt hat ...

meint Joe

TARIFINFO (2.6.2021)

Schönhagen, der etwas andere Flugplatz

Schön – wer??? Alle, die nicht unbedingt intime Kenner der Luftfahrt sind, werden sich fragen, wer oder was ist Schönhagen, wo liegt das und was hat die GdF damit zu tun? Diese Fragen sind einerseits sehr leicht zu beantworten, andererseits etwas schwieriger bzw. langwieriger.

Fangen wir mal mit den leichteren Teilen an. Was die Lage angeht, so findet sich der Flugplatz Schönhagen (EDAZ) ca. 35 Kilometer südwestlich von Berlin im Landkreis Teltow-Fläming. Mit seinen ca. 50.000 Flugbewegungen pro Jahr ist er einer der großen Plätze der allgemeinen Luftfahrt in Deutschland, und die angebotenen Hallenkapazitäten suchen in der Republik ihresgleichen. Seit Oktober 2018 wird auch AFIS-Service in Kombination mit IFR-Anflügen angeboten. Die Flugleiter sind seitdem AFIS Officer mit den entsprechenden Lizenzen und für diesen neuen Service

zusätzlich ausgebildet worden. Die Ausbildung entspricht weitestgehend den Anforderungen, denen auch die Kollegen im zFIS der DFS unterliegen, natürlich in Anwendung auf einen Flugplatz. Abgewickelt werden die Anflüge zunächst und bis zur Übergabe an den Platz von den Kollegen in Bremen, die für den Berliner Luftraum zuständig sind.

Warum berichten wir gerade jetzt über einen Platz wie EDAZ? Ganz einfach:

ES IST ZEIT FÜR EINEN ARBEITSKAMPF!

Vor ca. zwei Jahren meldeten sich die Kollegen aus Schönhagen bei uns und fragten an, ob für sie eine Mitgliedschaft in der GdF möglich ist und wir sie bei dem Versuch unterstützen würden, Tarifverträge an ihrem Flugplatz zu



Flugplatz Schönhagen. Foto: Internet

etablieren. Da staunten wir schon nicht schlecht: keine Tarifverträge an einem Flugplatz in kommunaler Hand, also einem öffentlichen Arbeitgeber? Keine Verbindung zum TvöD, keine Verdi ... nichts dergleichen?

Die Kollegen dort hatten und haben allesamt nur Individualarbeitsverträge der einfachsten Art. Der Arbeitgeber entscheidet, wie es ihm gerade so passt, und wenn der Arbeitnehmer ein Anliegen hat, dann darf er ggf. auf gnädige Erfüllung hoffen, wenn sein Verhalten in der Vergangenheit besonders „artig“ war. So treffen eine 40-Stundenwoche, Schichtdienst mit Rufbereitschaft und Verantwortung für den gesamten Bereich auf ein stolzes Einkommen, bei dem nach 15 Jahren Betriebszugehörigkeit kaum die 3.000er Marke durchstoßen wird.

Was also tun?

Wir haben uns der Sache angenommen und im Namen der Mitglieder mit dem Geschäftsführer des Flugplatzes, Herrn Dr. Schwahn, Kontakt aufgenommen. Anfangs machte es den Eindruck, als ob wir sehr schnell und ohne größere Probleme zu einer Übereinkunft kommen könnten. Es gab einige Gespräche über Art und Umfang der Vertragsinhalte und im Verlauf dann die Bitte des Geschäftsführers, ihm einen kompletten Satz unserer Tarifverträge für den Bereich zukommen zu lassen. Gesagt, getan und gleichzeitig zwei Gesprächsrunden terminiert. Selbst die Möglichkeit der Tarifierung des gesamten Personals am Flugplatz wurde durch den Geschäftsführer in Betracht gezogen. Für uns eine logische und darstellbare Variante, ist doch die Flugplatzgesellschaft in Schönhausen eine Flugsicherungsorganisation. Die übersendeten Verträge waren nahezu eine Kopie der Verträge, die wir erst kurze Zeit davor mit der DAS für deren Standort Emden (AFIS) abgeschlossen hatten.

Nachdem wir dem Flugplatz alle geforderten Unterlagen zur Verfügung gestellt hatten, war dann auf einmal Schluss mit lustig. Von jetzt auf gleich änderte sich die Haltung des Geschäftsführers grundlegend. Ob es an der hinzugekauften Beratung durch ein Berliner Anwaltsbüro lag oder es politische Einflussnahme gegeben hat, entzieht sich unserer Kenntnis, seither jedoch sind sämtliche Verhandlungen abgebrochen, und die Geschäftsführung verweigert sich allen Gesprächen. Ein Angebot, um in

die Verhandlungen richtig einzusteigen, wurde bis heute nicht vorgelegt. Für eine GmbH in öffentlicher Hand schafft die Weigerung, Tarifverträge mit ihren Mitarbeitern zu vereinbaren und anzuwenden, eine äußerst fragwürdige und schräge Situation.

In den letzten Monaten versuchten wir über alle möglichen Kanäle, ein Umdenken des Geschäftsführers herbeizuführen. Telefonate mit dem zuständigen Minister des Landes Brandenburg, Herrn Beermann, Mailverkehr mit der Landrätin des Landkreises Teltow-Fläming, Frau Wehlan, gleichzeitig auch maßgebliche Gesellschafterin der Flugplatz GmbH, sowie ihrer Parteivorsitzenden (die LINKE), Frau Wissler, blieben ergebnislos.

Dass ein Unternehmen keine Tarifverträge wünscht, finden wir schon grenzwertig, aber irgendwie noch nachvollziehbar, die ablehnende Haltung der öffentlichen „Besitzer“ des Flugplatzes, noch dazu wichtiger Protagonisten einer Partei, die sich in der eigenen Wahrnehmung als Speerspitze der Durchsetzung von Arbeitnehmerinteressen versteht, ist jedoch vollkommen indiskutabel.

Auf unsere Mails und Gesprächsangebote erhielten wir selten genug überhaupt eine Antwort. Die Frau Landrätin versäumte es immerhin nicht, uns darauf hinzuweisen, dass Tarifverträge in Schönhausen nicht notwendig seien. Die Gesellschafter und die Geschäftsführung würden sich bereits ausreichend um das Wohl der Mitarbeiter kümmern.

Das alles führt nun unweigerlich zum letzten Mittel einer Gewerkschaft, um die Interessen der Mitglieder zu schützen: dem Arbeitskampf. Arbeitnehmerfreundlich sind die Damen und Herren in Politik und Wirtschaft immer nur, wenn sie auch persönlich, beispielsweise im Zuge anstehender Wahlen, profitieren und sich öffentlich wirksam profilieren können. Wir reden bei der Umsetzung unserer Forderungen nicht über mehrere Millionen Euro, es geht selbst bei einer vollständigen Erfüllung des tariflichen Werks „nur“ um insgesamt 100.000 Euro für den Bereich der AFIS-Mitarbeiter und bei einer Umsetzung für alle Mitarbeiter der Flugplatz GmbH um insgesamt 300.000 Euro pro Jahr Mehraufwand. In diesem Zusammenhang haben wir noch nicht einmal über Laufzeiten und gestaf-



Flugplatz Schönhagen. Foto: Internet

felte Einführung sprechen können. Wenn wir das auf die Flugbewegungen umlegten, hätten wir einen zusätzlichen Aufwand von maximal sechs Euro pro Bewegung. Betrachteten wir alle Dienstleistungen wie Tanken, Hallenmiete oder Schleppvorgänge usw., kämen wir auf deutlich geringere Kostensteigerungen pro Einheit.

Das sollte für Menschen mit Hobby oder Beruf Fliegerei durchaus vertretbar sein.

Wir hoffen natürlich, bei Erscheinen dieser Info schon ein Stück weiter zu sein in unseren Bemühungen um eine Einigung, aber im Moment sieht alles nach einer längeren Auseinandersetzung mit dem Betreiber des Flugplatzes aus.

Wir lassen die Mitglieder nicht im Stich, auch wenn ihre Anzahl noch so überschaubar ist.

Sollte der Geschäftsführer, Herr Schwahn, darauf spekulieren oder sollten seine Verbandsbrüder des IDRf ihn dazu getrieben haben, uns möglichst zu ignorieren, empfehlen wir ihnen an dieser Stelle, z. B. bei Herrn Gelfert oder anderen Geschäftsführern von Regionalflughäfen nach ihren Verhandlungserfahrungen zu fragen.

Wir geben nicht klein bei, wenn es um die berechtigten Interessen unserer Mitglieder geht.

Einen kleinen Kommentar im Hinblick auf die Bundestagswahlen wollen wir uns an dieser Stelle nicht verkneifen: Wer bisher dachte, dass die LINKE die einzige Wahl für eine gute Arbeitnehmervertretung in der Politik sei (die SPD hat dieses Motiv ihrer Geschichte ja bereits länger abgelegt), der hat sich ganz offensichtlich grundlegend getäuscht. Noch nicht einmal die von „Revolution als legitimes Mittel des politischen Kampfes“ schwadronierende Frau Wissler hielt es bislang für nötig, sich zu engagieren oder auch nur auf eine Gesprächsanfrage zu antworten. Auch Herr Minister Beermann fühlt sich für die Lage an „seinem“ zweitgrößten Flugplatz nicht zuständig und verantwortlich.

Die angesprochenen Politiker haben offenbar Besseres zu tun, als sich um den normalen Arbeitnehmer – und Wähler – zu sorgen. Wir sind, so zumindest der Anschein, derzeit keine relevante Gruppe für die Politik.

Wir geben weiterhin unser Bestes und versuchen alles in unserer Macht Stehende zu tun, um am Ende einen guten Tarifvertrag für die Kollegen zu erreichen.

In diesem Sinne: Bleibt gesund und politisch!

Eure Tarifkommission Regio

AFIS-Team Flugplatz Schönhagen

Arbeitsjubiläum bei der GdF

1996 – damals noch in Neu-Isenburg begann Veronika Gebhard für den damaligen Berufsverband VdF ihre Tätigkeit. Heute, 25 Jahre später, darf sie auf ein sehr bewegtes Arbeitsleben zurückschauen indem nicht nur die normale Verbandstätigkeiten im Rampenlicht stand, sondern auch der Wechsel von einem Berufsverband hin zu einer Gewerkschaft mit all den administrativen und organisatorischen Unwägbarkeiten. Ihr Organisationstalent, ihr Einsatzwille und auch ihr Durchsetzungsvermögen bei der Durchführung von Konferenzen und Mitgliederversammlungen und weiteren Veranstaltungen dazu noch die Mitgliederpflege sind und waren die Hauptaufgaben die sie mit Ehrgeiz verfolgt.

Ihr Büro war bereits am frühen Morgen feierlich geschmückt worden, und es gab Blumensträuße und Präsente von ihren Kolleginnen und Kollegen sowie vom Bundesvorstand der GdF. Wir alle gratulieren Veronika recht herzlich zu ihrem Jubiläum und freuen uns auf eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit



Veronika Gebhart

Bericht von der Bundesfachbereichskonferenz FSTD 2021



von Bernd Bündenbender

Am 26. und 27.03.2021 fand die 18. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz (BfK) des FSTD statt.

Ursprünglich hatten alle gehofft, diese Veranstaltung als Präsenzmeeting oder auch als „Hybrid“ in oder aus dem Tagungshotel Montabaur abhalten zu können.

Daraus ist leider wieder einmal nichts geworden, sodass die Sitzung komplett online durchgeführt werden musste. Auf dem Programm standen diesmal 14 Anträge, die sich hauptsächlich mit notwendigen Anpassungen und Änderungswünschen der FSTD-Regularien befassten. Zwei der 14 Anträge wurden noch während der Sitzung wieder zurückgenommen.

Zu Beginn der Veranstaltung wurden Thomas Schuster zum Tagungsleiter und Thorsten Wesp zum Protokollführer gewählt. Die Mandatsprüfung erfolgte durch Andreas Luhn.

Die ersten acht Anträge waren vom Vorstand FSTD eingereicht worden und beinhalteten die Änderungen der Geschäfts- und Wahlordnung, die eine Durchführung von Online-Konferenzen und Online-Wahlen erst ermöglichen. Weiterhin wurden neben kleineren redaktionellen Änderungen von Textpassagen in den Statuten auch Beschlüsse der letzten Bundesdelegiertenkonferenz umgesetzt sowie die neue Struktur der ARGE Tarif in den Regularien verankert.

Von den weiteren Anträgen, die allesamt als Gemeinschaftsantrag der ÖMVen Bremen, Karlsruhe und München eingereicht wurden, wurde Antrag Nr. 11 (Gründung einer ARGE „Next Generation“) und Antrag Nr. 14 (Er-

weiterung der Aufgaben des Fachbereichsvorstands um frühzeitige Information über anstehende Wahlen) von der Versammlung angenommen.

Nach den Berichten des Vorstands und der Arbeitsgruppen erfolgte die Entlastung des Vorstands mit 100 Prozent der abgegebenen JA/NEIN-Stimmen.

Im weiteren Verlauf standen die Wahl des Leiters des Bundesfachbereichs FSTD und die Wahl des Bundesfachbereichsvorstands Tarif an.

Als Leiter des Bundesfachbereichs FSTD wurde André Vöcking wiedergewählt. Als Bundesfachbereichsvorstand Tarif geht Andrzej Klose in eine weitere Runde. Beide wurden mit überwältigender Mehrheit wiedergewählt.

Die weiteren Vorstandsmitglieder wurden ebenfalls im Amt bestätigt:

- Thomas Schuster, Vorstand Internationale Berufspolitik
- Matthias Eversberg, Vorstand Lobby
- Uwe Schindler, Vorstand Nationale Berufspolitik
- Andreas Meyer, Vorstand Internationale Berufspolitik

Zusätzlich in den Vorstand gewählt wurden:

- Thorsten Wesp als Vorstand Finanzen
- Bernd Büdenbender als Vorstand Kommunikation

Als Referenten des Vorstands bestätigt wurden:

- Thorsten Wehe, Referent Internationale Angelegenheiten
- Dirk Wendland, Referent Tarif

Die Wahlen wurden erst durch Verwendung eines Online-Wahl-Tools möglich. Diese Software bzw. Web-Anwendung ermöglichte, alle Facetten einer Wahl auch online durchzuführen. Während der Bundesfachbereichskonferenz fungierten Bernd Büdenbender, André Vöcking und Thorsten Wesp als Administratoren.

Die Wahlvorgänge wurden von Bernd Büdenbender live gesteuert. André Vöcking unterstützte mit parallelen Aktionen, um Wartezeiten zu verkürzen. Einige Wahlen und Abstimmungen konnten nämlich nicht im System vorbereitet werden, da sie sich erst im Verlauf der Veranstaltung ergaben, und mussten erst einmal „eingehackt“ werden. Thorsten Wesp stand neben seiner Funktion als Protokollführer



ATC Care

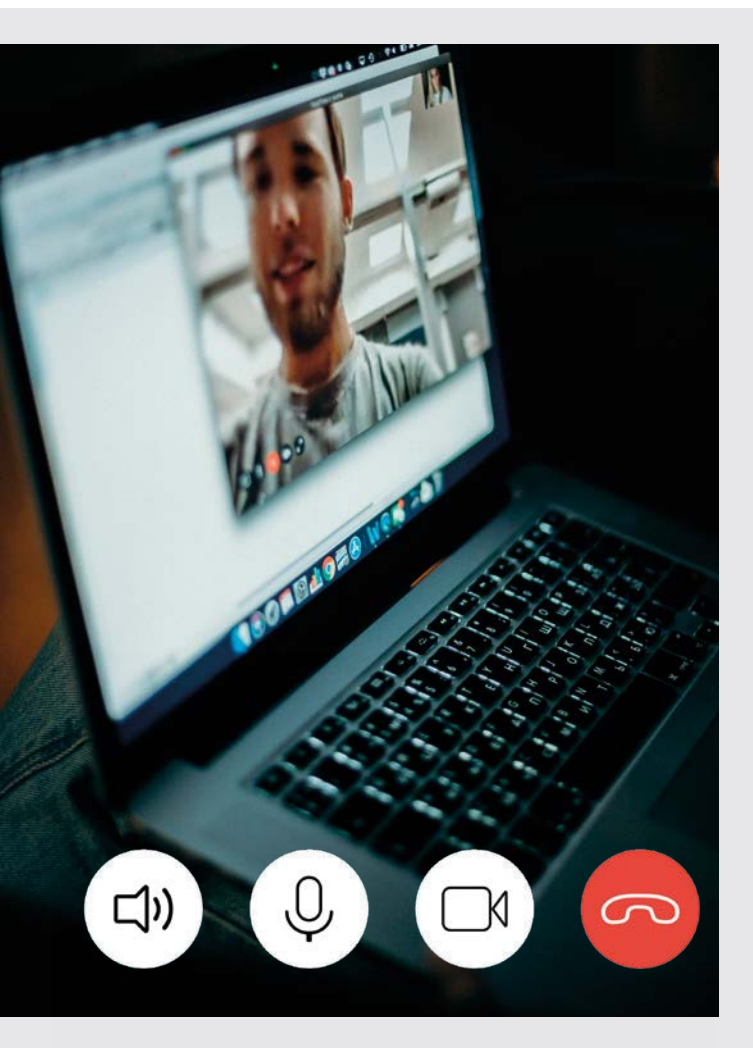


SCHON DARAN GEDACHT?

ERHOLUNGS- BEIHILFE

für alle bei der DFS
beschäftigten Mitglieder

www.atccare.de



als Notfalleinsatz bereit, falls die Internetverbindung auf der jeweils anderen Seite ausgefallen wäre.

Die Wahlen konnten so nahezu reibungslos abgewickelt werden, und das Tool wird sicherlich auch bei zukünftigen Präsenzveranstaltungen Anwendung finden, da es die Auszählungsvorgänge zu einem Kinderspiel macht. Es können so spontan jederzeit alle Formen von Abstimmungen in kürzester Zeit in die Tat umgesetzt werden.

Ein Beispiel für diese spontane Art von Wahlen war gleichzeitig auch die Premiere für die neu beschlossene Besetzung der ARGE Tarif. Wie bereits berichtet, werden den Gruppierungen ATS, CNS, Unterstützungsdienste und Sonstige jeweils zwei stimmberechtigte Plätze in der ARGE Tarif zugestanden. Daher wurden in vier Wahlgängen die entsprechenden Vertreter und die stimmberechtigten Mitglieder je Gruppe ausgewählt.

Aus allen Gruppen wurden dann in einer weiteren Abstimmung die Vertreter für die Tarifkommission ausgewählt. Die ARGE Tarif des FSTD wird in Zukunft durch Andrzej Klose, Thorsten Wesp und Sven Spengler vertreten. Als Nachrücker fungieren Andreas Luhn, Merve Hütten, Ronny Gehrke, Holger Dalitz und Marco Bohlen.

Am zweiten Tag der Konferenz berichteten die Delegierten aus ihren ÖMVen. Leider waren nicht alle ÖMVen vertreten, sodass einige Berichte ausfallen mussten. Der Vorstand bat alle Berichtersteller, ihre Beiträge auch schriftlich einzureichen, um diese dem Protokoll anhängen zu können.

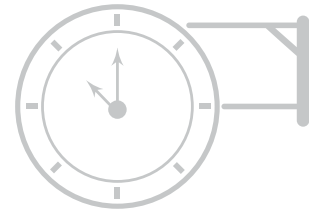
Als Gastredner traten diesmal Friedrich-Wilhelm Menge, Geschäftsführer Technik der DFS, und Rüdiger Purps, Bundesvorstand Tarif & Recht, auf die virtuelle Bühne.

Nach einer persönlichen Vorstellung und einleitenden Worten bestand Gelegenheit, Herrn Menge Fragen zu stellen. Im Rahmen der Beantwortung konnte er ausführlich über verschiedene Aspekte seiner Arbeit, seine Sichtweisen und zukünftige Vorhaben berichten. Im Ergebnis zeigte sich, dass wir mit Herrn Menge sicherlich einen guten Partner für die kommenden Herausforderungen haben werden.

Rüdiger Purps brachte eine große Bandbreite an Themen mit und konnte umfangreich über die verschiedensten Entwicklungen im Tarifbereich und in den Gesprächen mit der DFS berichten. Beginnend mit einem Bericht über seine ersten Kontakte mit der neuen Geschäftsführung Personal, Frau Dr. Böcker, ging es weiter mit Verkehrsprognosen und deren Auswirkungen auf die DFS, wobei er sein Unverständnis darüber zum Ausdruck brachte, dass die DFS die von der GdF angebotenen Möglichkeiten zur Kosteneinsparung nicht aufgreift. Die Aufzählung der vielen weiteren Informationspunkte würde hier zu weit führen.

Nähere Informationen zu den Inhalten sind bei den Delegierten und Obleuten oder direkt beim Vorstand erhältlich.





Fragen an den Leiter des Fachbereichs FSTD André Vöcking



André Vöcking

Redaktion: Herr Vöcking, herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Wiederwahl als Leiter des Fachbereichs Technik. Erneut fand eine Konferenz teils als digitales/virtuelles, teils als reales Treffen statt. Wie empfanden Sie diese Art von Konferenzdurchführung, und wie war die Resonanz der Mitglieder?

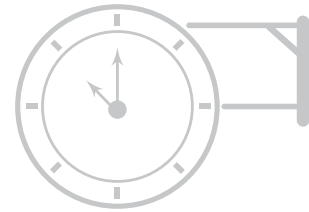


A. Vöcking: Zunächst möchte ich mich für die Glückwünsche herzlich bedanken. Eine Online-Konferenz bedarf einer sehr intensiven Vorbereitung und ist viel zeitraubender, als man zunächst vermuten mag. Besonders erschwerend hinzu kam, dass wir dieses Mal auch Wahlen vorbereiten und durchführen mussten. Wegen der ständigen Verschiebung von Wahlen während der Pandemie stand nun der gesamte Vorstand zur Wahl. Hierzu war es zunächst notwendig, die Satzung und Geschäftsordnung des Bundesfachbereichs so anzupassen, dass Online-Wahlen überhaupt möglich wurden. So etwas funktioniert nur mit einem guten Team und vielen Helfern im Hintergrund der Veranstaltung. Abstimmungen, die sich erst im Laufe der Sitzung entwickeln, sind sehr schwierig und können nur flüssig abgewickelt werden, wenn man auf ein sehr gut eingespieltes Team zurückgreifen kann. Wir konnten auch feststellen, dass sich offenbar eine gewisse „Online-Müdigkeit“ breitmacht, die dazu führte, dass man öfter kleine Pausen einschieben musste, um die Aufmerksamkeit der Leute aufrecht zu erhalten. Unsere Konferenzen dauern in der Regel viele Stunden und in dieser Zeit immer nur auf einen Bildschirm zu starren, ermüdet schneller als die Teilnahme an Präsenzveranstaltungen. Mir ist es aber trotz dieser Hindernisse sehr wichtig, Themen ausgiebig zu besprechen und die Diskussionen nicht aufgrund von zeitlichen Engpässen vorzeitig und womöglich ohne Ergebnis beenden zu müssen. Man bemerkt dabei sehr schnell, dass die vielen persönlichen Gespräche am Rand der Veranstaltung fehlen, was ich persönlich sehr bedauere. Wir haben bis zum Schluss gehofft, diese Fachbereichskonferenz als Hybrid-Veranstaltung durchführen zu können. Dies wurde uns dann aber durch das Bundesland des geplanten Tagungsortes un-

tersagt. Nun hoffen wir aber auf 2022. Wir möchten nicht noch eine dritte Konferenz so gestalten müssen.

Redaktion: Die Pandemie hat die Luftfahrt und damit auch die Flugsicherung hart getroffen. Welche Herausforderungen und auch welche Gefahren sehen Sie durch diese Pandemie für Ihren Fachbereich?

A. Vöcking: Die Herausforderung für uns alle in der Technik ist, diese Zeit ohne Infektion zu überstehen. Viele Arbeiten kann man einfach nicht allein durchführen. Darüber hinaus müssen viele von uns „Kontrollstellen“ passieren, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen. Hier sind die Hygienekonzepte der Flughäfen zwar in der Regel gut, doch werden sie vom eingesetzten Personal aus vielerlei Gründen streckenweise nur nachlässig umgesetzt. Hierzu hatten wir auch schon einen ausführlichen „der flugleiter“-Artikel verfasst. Wir erleben zusätzlich, dass die Pandemie in vielen Bereichen als Vorwand genommen wird, um jetzt schnell Ziele umzusetzen, die in normalen Zeiten auf mehr Widerstand gestoßen wären. Hier muss man genau aufpassen, um nicht Opfer einer Politik zu werden, die die Gunst der Stunde zu ihrem Vorteil nutzt. Es muss immerhin auch einen sicheren Flugverkehr nach der Krise geben. Sicherheit kostet immer Geld, und der Nutzen wird nur in kritischen Momenten erkannt, auch bekannt als „Präventionsparadoxon“. Im Moment sind wir durch Themen wie z. B. ZAAS und die Berechtigungen stark ausgelastet. Aber auch neue Themen wie GBAS/SBAS, LDACS, SATCOM, PBN klopfen schon an die Tür. Wir arbeiten intensiv an diesen Themen, damit es auch in Zukunft noch qualifizierte Aufgaben für Flugsicherungstechniker und -ingenieure gibt.



Redaktion: Die DFS als Arbeitgeber hat sich quasi komplett neu aufgestellt. Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit, und welche Themen sehen Sie als Schwerpunkte an?

A. Vöcking: Die Zusammenarbeit beschränkt sich zurzeit auf unseren CTO, Herrn Menge. Hier gab es zu Beginn seiner Tätigkeit pandemiebedingt leider Anlaufprobleme. Allerdings konnten wir jetzt einen Arbeitsmodus finden, der es möglich macht, sich besser auszutauschen. Wir würden es natürlich begrüßen, stärker mit der weiteren Geschäftsführung und natürlich besonders mit unserem neuen CEO, Herrn Schoenemann, ins Gespräch kommen zu können. Themen haben wir genügend, allerdings ist die Belastung der Vorstandskollegen jetzt schon sehr hoch. So müssen wir uns vorübergehend auf eine Auswahl von Themen beschränken. Dieses Jahr wird, wie bereits das letzte Jahr, klar im Zeichen der Berechtigung, der Cloud-Systeme und der Mitgliederbetreuung stehen. Gerade die Bereiche Berechtigung und Cloud-Systeme sind Themen, die wir nicht nur innerhalb der DFS bearbeiten, sondern auch auf europäischer Ebene. Hier werden wir in der zweiten Jahreshälfte besonders stark eingebunden sein, um unsere Modelle dort zu etablieren. Leider ist auch hier Corona noch ein Showstopper. Wir hoffen, mit steigenden Impfquoten auch wieder in allen Gremien Präsenz zeigen zu können.

Redaktion: Sie gehen nach der Fachbereichskonferenz mit einem nahezu identischen Team in die nächsten zwei Jahre. Wie beurteilen Sie Ihre bisherige Zusammenarbeit?

A. Vöcking: Fachbereichsarbeit ist ein Prozess, der sich ständig entwickelt. Hier haben wir nach meiner Übernahme zunächst die Struktur und die Arbeitsweise des Vorstandes umgestellt. Seit zwei Jahren arbeiten wir nun in dieser Art und Weise, und ich behaupte, auch sehr effizient. Ich bin froh, dass uns die Mitglieder ein so hohes Vertrauen entgegengebracht hat, damit wir unsere Arbeit weitere zwei Jahre so durchführen können. In der momentanen Situation wäre ein Wechsel, ganz objektiv gesehen, eher hinderlich gewesen. Das ganze Team ist hoch motiviert, sehr gut eingearbeitet und vernetzt. Das ist die Stär-



ke, die uns auszeichnet und uns erst schlagkräftig macht. Ich weiß, ein „Dankeschön“ an dieser Stelle wirkt immer wie eine Floskel, ist aber wirklich ernst gemeint.

Redaktion: Welches sind die kurzfristigen Ziele des FSTD, und welche Aktivitäten plant der Fachbereich?

A. Vöcking: Leider gibt es bei uns aktuell nicht die wirklich kurzfristigen Ziele. Alle angesprochenen Themen werden nun schon seit mehreren Jahren kontinuierlich bearbeitet und brauchen auch weiterhin noch viel Zeit und Aufwand bei der Umsetzung. Die Umsetzung der Cloud-Struktur beispielsweise ist zwar innerhalb der DFS ein kurzfristiges Ziel, doch europaweit fangen wir mit unserem Partner, der IFATSEA, gerade erst an, die Weichen für die Zukunft zu stellen. Weiterhin arbeiten wir an unserem Ausbildungskonzept der ATSEP. Auf diesem Feld dürfen wir erstmals der ICAO und der EASA unsere Vorstellungen dazu unterbreiten. In der Tarifarbeit beschreiten wir ebenfalls neue Wege: Wir haben uns mit dem FSAD erstmals zu fachbereichsübergreifenden Themen beraten. Diese Zusammenarbeit hoffen wir auch in Zukunft weiter ausbauen zu können. Gemeinsam entwickeln wir aktuell für die Schnittmengen beider Bereiche ein Karrieremodell für den neu zu verhandelnden ETV.

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



Ruby Star B747: Dieser ehemalige China Airlines-Jumbo flog einst sogar für die kurzlebige ACG Air Cargo Germany und war im April 2021 als Covid-19-Frachter unterwegs. **Foto: Gerrit Griem**



ASL Airlines B747: wieder ein Corona-Frachter in Hahn, allerdings in sparsamer Bemalung; jedoch als belgische ASL Airlines mit österreichischer Registrierung doch etwas Besonderes. **Foto: Gerrit Griem**



National Airlines A330: Normalerweise schwebt National Airlines mit einer ihrer zahlreichen B747 auf dem Hahn ein, hier überrascht die Airlines allerdings mit einem A330. **Foto: Gerrit Griem**



Aviastar-Tu B757: Ein weiterer Fracht-Exot in Frankfurt war diese russische B757, die in ihren 28 Dienstjahren sogar für American Airlines flog. **Foto: Gerrit Griem**



Aerotranscargo B747: Dieser 30 Jahre alte Frachter aus Moldawien war im April in Hamburg zu Gast. **Foto: Gerrit Griem**



Geo Sky B747: 35 Jahre hat diese georgische B747 auf, bzw. unter dem Buckel, die Frankfurt im vergangenen März besuchte. **Foto: Gerrit Griem**

Bericht über die Facharbeit des FSBD



Auch in Zeiten von Corona steht die Facharbeit des FSBD der GdF nicht still. Ich möchte einen Überblick über unsere Arbeit innerhalb des vergangenen Quartals geben, die komplett über E-Mail, Teams oder andere Videochatsysteme abgewickelt wurde.

Grundsätzlich möchte ich anmerken, dass die Videosysteme viele Vorteile haben, wie z. B. den, dass man sich einfach mal kurz mit einem Kollegen von Angesicht zu Angesicht austauschen kann. Eine fachliche Gruppendiskussion kann hier aber unnötig in die Länge gezogen werden, weshalb ich hoffe, dass persönliche, nicht-digitale Diskussionen bald wieder möglich werden.

Besonders die GdF-internen Arbeitsgruppen nur per Video abzuhalten, hat mich sehr geschmerzt, obwohl ich alle Teilnehmer für ihre Disziplin und ihr Fachwissen loben darf.

EASA CAG



Im Februar habe ich teilweise an der Collaborative Assessment Group (CAG) der EASA teilgenommen. Nur teilweise, weil sich der Nutzen für die GdF hier leider in Grenzen hält, weshalb ich keine Freistellung in Anspruch nehmen wollte. In dieser Gruppe werden sicherheitskritische Entwicklungen im ATM-System diskutiert und im Zweifelsfall an andere Gremien weitergegeben, um eventuell im Safety Action Plan der EASA aufgenommen zu werden.

Ich hatte vor fast zwei Jahren viel Zeit und Arbeit auf eine Auswertung von Vorfällen in Luftraum E in der Nähe von Flughäfen verwendet, die aber leider keine Früchte getragen hat, da die Ergebnisse einfach versendet sind. Seitdem bin ich stiller Teilnehmer, da es aktuell nichts kostet und es immer gut ist, einen Draht nach Köln zu haben.

APEG

Im genannten Zeitraum fand zweimal die APEG (Air Proximity Evaluation Group) statt, an der ein Münchner Kollege als Experte für die GdF teilnimmt. Inzwischen läuft diese Arbeitsgruppe des BAF etwas ruhiger ab, und die Vorfälle werden nach und nach eingruppiert.

Grundsätzlich unterstützt die GdF trotzdem die Objektivierung der Einordnungskriterien, an der eine Arbeitsgruppe des Bundesministeriums arbeitet.

Der Vorstand sieht weiterhin die fachliche und sachliche Mitarbeit auf nationaler und europäischer Ebene als Schlüssel zum Erfolg.

GdF-FSBD-Arbeitsgruppentag

Im März fand dann der virtuelle Arbeitsgruppentag des FSBD statt, den der FSBD-Vorstand in den vorangegangenen Wochen vorbereitet hat. Hierbei ist es nicht damit getan, einen Zoom-Zugang zu kaufen. Wir hatten uns mit Verfahrens- und Hygienefragen und natürlich den verschiedenen Arbeitspapieren zu beschäftigen.

Für den Bereich Fachliches gab es nur vier Arbeitspapiere, die alle der Vorstand vorgelegt hatte. Diskutiert wurden die Themen Feuerwehrotfrequenz, Hybridstaffelung (HTO) und Stop-Bar-Nutzung H24.

Ich nutze den Austausch mit Kollegen immer gern, um mich zu vergewissern, dass ich nicht entgegen den Interessen der GdF-Mitglieder agiere oder schon lange erledigte Themen verfolge. Die Feuerwehrotfrequenz wurde von den Kollegen als gut geschult angesehen, wodurch hier kein akuter Handlungsbedarf besteht.

Die gemäß Statut bestehende Ablehnung der Hybridstaffelung wurde von den Delegierten erneut bestätigt, weshalb ich weiterhin bei jeder sich bietenden Gelegenheit darauf hinweisen werde, dass dieses Verfahren nicht mit bestehenden ICAO-Vorschriften und kommenden EASA-Vorschriften (2017/373) vereinbar ist.

Länger wurde über die H24-Nutzung der Stop-Bars an Flughäfen diskutiert. Die Meinungen der Towerkollegen variierten von Ablehnung bis hin zu der Aussage, dass es

in Frankfurt/Main schon eingeführt ist. Die Diskussion ergab, dass die GdF keinen eigenen fachlichen Standpunkt benötigt, da der Standpunkt der IFATCA genügend Flexibilität ermöglicht.

Mittelfristig erscheint eine H24-Schaltung der Stop-Bars sinnvoll, solange die Arbeit der Towerlotsen dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Langweilig hört sich die Gründung von zwei Arbeitsgruppen an, die sich mit der Umstrukturierung der BA-FVD und der Entwicklung von Arbeitsverfahren beschäftigen. Hier benötige ich dringend die Unterstützung von Kollegen, damit ich nicht am Bedarf der Mitglieder vorbeiarbeite. Glücklicherweise fand sich schnell eine Handvoll Kollegen, die mich dann auch schneller als gedacht unterstützen mussten.

GdF-AGs

Der Auftrag der BA-FVD-Arbeitsgruppe musste im Nachgang kurzfristig angepasst werden, um mit der DFS Schritt zu halten – ein seltener Fall. Und ich kann voller Stolz über die Arbeit der Kollegen sagen, dass sie schnell und effektiv kommentiert haben und damit einen positiven Einfluss auf die Qualität der Arbeit an der BA-FVD genommen haben.

Der Grund für die Entwicklung von Arbeitsverfahren durch die zweite AG ist das Inkrafttreten der EASA-Verordnung 2017/373 am 27.01.2022. Diese Verordnung hat ICAO Document 4444 fast Wort für Wort in europäische Regeln übernommen, und da denkt man als einfacher Lotse vielleicht: „Das kann doch nicht so schlimm sein – wir machen das doch alles ICAO-konform.“

Aber leider nein: Die DFS (und nicht nur die) hat in ihren Dienstanweisungen einen bunten Strauß aus mehr als zwei Dutzend von ICAO abweichenden Arbeitsweisen, die nun entweder angepasst werden müssen oder als explizite Abweichungen vom BAF genehmigt werden müssen.

Ein Beispiel hierfür wäre die reduzierte Pistenstaffelung, da sowohl ICAO als auch EASA eine Sicherheitsbewertung für die betreffende Piste vorschreiben. Die liegt aber in Deutschland aktuell für kaum eine Piste vor, weshalb die

Sicherheitsabteilung aktuell mit Anfragen überschwemmt wird. Dies sollte aber hoffentlich nur vorübergehende Auswirkungen haben, bis der Stau abgearbeitet ist.

Als schwerwiegender wurden vom Vorstand die Auswirkung der Änderung der Vorschriften zur Reduzierung der Stafflung in Flugplatznähe und des Parallelbahnbetriebs eingeschätzt.

Für den ersten Fall hat der Vorstand Fachliches schon in der entsprechenden Eurocontrol-Arbeitsgruppe APDSG einen Änderungsvorschlag mitentwickelt, der nun sowohl an ICAO als auch an die EASA weitergeleitet wird.

Die AG hat mich darin unterstützt, dies auch in BA-FVD-Sprache umzuformulieren und die Parallelbetriebsvorschriften so zu verändern, dass ein sinnvoller Betrieb weiterhin möglich sein wird.

Beide Vorschläge wurden der DFS übermittelt, und wir hoffen, dass die DFS unsere Vorschläge annimmt und das BAF hier um Genehmigung bittet. Wir unterstützen in diesen Ausnahmefällen eine von ICAO und EASA abweichende Vorschrift ausdrücklich.

EUROCONTROL APDSG



In der APDSG beschäftigen wir uns hauptsächlich mit den Themen Übermittlung der Distanz bis zur Piste, Stafflung in Flugplatznähe und Einarbeitung von FIS-Spezialisten mit Radar in die bestehenden internationalen Vorgaben.

Das Doc 4444 Stück für Stück durchzuarbeiten oder sich über den Satzbau eines Vorschlags für die ICAO oder EASA zu streiten, ist nicht glamourös, aber eine tolle Möglichkeit, an der Quelle mitzuarbeiten und nicht später im Prozess hinterherzuhinken.

BAF AG-Sprechfunk / EASA NPA-Sprechfunk



Der April stand im Zeichen der Phraseology. Zum einen hat die EASA einen Vorschlag zur Überarbeitung des AMC1.SERA.14001 (das die Sprechgruppen regelt) zur Kommentierung vorgelegt.

Zum anderen hat das BAF zur Arbeitsgruppe Sprechfunk geladen, die das BAF zum Thema Phraseology berät. Das BAF überführt dann die europäischen Regeln zum Ersten in ein nationales nFl und fügt zum Zweiten die nationalen Erweiterungen, wie die deutschen Sprechgruppen, hinzu. Die GdF konnte hier zwei Anliegen der Mitglieder nicht nur vorbringen, sondern, durch Unterstützung der anderen Teilnehmer, auch voraussichtlich durchsetzen.

Das EASA-NPA wurde von der GdF über die IFATCA kommentiert. Wir haben mehrere Punkte angemerkt und eine sehr ausführliche Kommentierung geliefert. Hierfür haben wir natürlich die Kommentare der FIS- und AFIS-Kollegen abgefragt, die wir dann aber fachlich in den Gesamtkontext einarbeiten mussten. Die GdF wird sich nicht dafür einsetzen, dass FIS- oder AFIS-Kollegen Anweisungen oder Freigaben geben, da es sich hier explizit um Informationsdienste handelt, aber trotzdem müssen den Kollegen praktikable Sprechgruppen an die Hand gegeben werden, damit sie ihre Arbeit verrichten können.

Die Weiterleitung von Freigaben wird gesondert im AMC1 neu geregelt, was wir explizit begrüßen.

SESAR JU ASR (Automatische Spracherkennung)



Für die IFATCA habe ich an einer Präsentation der ASR-Projekte in Europa teilgenommen. Das war der qualitative Tiefpunkt der Arbeit. Leute, die offensichtlich kaum verstehen, was ATC ausmacht, erzählen, wie toll ihr ASR funktioniert und dass dann Fluglotsen mehr und länger arbeiten können, wenn sie nur weniger klicken müssen. Das soll nicht heißen, dass es keine Anwendungsgebiete für ASR gäbe, aber die Vorteile werden massiv übertrieben und die Probleme deutlich kleingeredet.

Alle mussten beispielsweise zugeben, dass die Software auf den vorherrschenden lokalen Akzent trainiert werden muss – damit fallen wichtige Kontrollzentralen, wie Maastricht oder Karlsruhe, aus, da es sehr viele verschiedene Dialekte gibt. Geschweige denn die Spracherkennung von Pilotenfunksprüchen.

Ein Problem, das der DFS schon durch VRR hinlänglich bekannt ist.

TL;DR

Das vergangene Quartal ist für die GdF sehr erfolgreich verlaufen. Wir haben an verschiedenen Baustellen gearbeitet und konnten die Interessen der Mitglieder nicht nur anbringen, sondern auch durchsetzen.

Die Änderungen für die Staffelung in Flugplatznähe sind auf dem Weg, und ich hoffe, dass die DFS den Ball aufnimmt, den wir ihr zuspielen.

EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSBD der GdF e.V.
am 6. und 7. Juli in Darmstadt

Ort: Maritim Hotel Darmstadt, Rheinstr. 105, 64259 Darmstadt

Beginn: 06.07.2021, 10:00 Uhr

Ende: 07.07.2021, 16:00 Uhr



Sämtliche Unterlagen zur Bundesfachbereichskonferenz werden in der GdF-App und auf der GdF-Homepage im Mitgliederbereich veröffentlicht.

Für Fragen stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle gern zur Verfügung.

Tarifarbeit im FSAD



Der FSAD erarbeitet im Moment konkrete Vorschläge zu der Ausgestaltung eines neuen ETVs. Unser Ziel ist, eine eindeutiger und klarere Zuordnung der einzelnen Berufsgruppen zu den Vergütungsgruppen herzustellen, Schieflagen zu beseitigen und nachvollziehbarere Eingruppierungsmerkmale

zu definieren. Klarere Regelungen sind sowohl für Mitarbeitende als auch Betriebsräte wünschenswert. Wir gehen davon aus, dass auch die DFS ein Interesse daran haben sollte.

Durch die Vielzahl der Aufgaben und „Jobfamilien“ im nicht-operativen Bereich ist die Überarbeitung und Verbesserung der aktuellen Regelung ein recht aufwendiges Unterfangen. Der aktuelle ETV hat in seiner Matrix allein im Band A über 40 Jobfamilien, die betrachtet werden müssen. Darüber hinaus gibt es in der operativen Sachbearbeitung Klärungsbedarf bei der korrekten Anwendung der jeweiligen Bänder. Ebenso müssen Obersätze und Regelbeispiele überprüft, konkretisiert und angepasst werden. Um dies alles zu bewältigen, ist Unterstützung notwendig – Teamarbeit ist angesagt! Deshalb und um das Wissen, die Ideen von Vielen zu nutzen, haben wir Arbeitsgruppen mit Mitgliedern aus den verschiedenen Bereichen der DFS gegründet. Diese arbeiten in ihrer Freizeit intensiv an einer geeigneten Eingruppierungslogik mit. So ist gewährleistet, dass die Interessen unserer Mitglieder berücksichtigt werden und das Ergebnis gemeinsam erarbeitet und getragen wird. Das hilft uns, die Akzeptanz bei den Mitgliedern zu erhöhen.

Eine der großen Herausforderungen ergibt sich durch die aktuelle wirtschaftliche Situation der DFS und die Vorgabe, die Neugestaltung des ETVs kostenneutral zu

gestalten. Das bedeutet, dass wir keine unrealistische Erwartungshaltung unserer Mitglieder schüren möchten. Ziel der Neugestaltung ist nicht, dass wir einer Vielzahl von Mitarbeitern eine höhere Vergütungsgruppe bescheeren. Das ist in Zeiten einer solchen Krise und STEP, in der über 400 Jobs – insbesondere in den nicht-operativen Bereichen – in Frage gestellt werden, weder realistisch noch angesagt. Das heißt für uns: Alle Kosten, die wir im Zuge der Neugestaltung produzieren, müssen irgendwo anders eingespart werden. Hier ist die Kreativität aller Beteiligten gefragt.

Da wir nicht allein auf der Welt sind, es Schnittstellen zu den anderen Fachbereichen gibt und wir natürlich auch bestehende Rahmenbedingungen betrachten müssen, bedarf es auch einer intensiven Abstimmung innerhalb der Tarifkommission.

Sicherlich wird der ETV auch ein Agenda-Punkt der nächsten Sitzung Ende Mai sein.

In unserer Fachbereichskonferenz im Juni werden wir die ersten Ergebnisse der Arbeitsgruppen zusammenfassen, konsolidieren und hoffen, dann innerhalb kurzer Zeit einen Entwurf erarbeitet zu haben, mit dem man ins Rennen gehen kann.

Gern können sich jetzt noch Interessierte melden, um bei den Arbeitsgruppen mitzumachen. Wir können jede helfende Hand gebrauchen, um so schnell wie möglich ein gutes Ergebnis zu erreichen.

Sicherlich werden uns als FSAD in der nächsten Zeit auch die aktuellen Prozessoptimierungen und deren Auswirkungen beschäftigen. Hier hat die Arbeitsplatzsicherung die höchste Priorität. Da jedoch erst Ende Juni ein Ergebnis der Prozessanalyse zu erwarten ist, können wir heute noch keine Abschätzung abgeben, welcher tarifliche Handlungsbedarf sich tatsächlich ergibt. Aber auch hier werden wir unsere Mitglieder auf dem Laufenden halten.

EINLADUNG

zur Bundesfachbereichskonferenz FSAD der GdF e.V. am 25. und 26. Juni in Seeheim-Jugenheim

Ort: Lufthansa Seeheim GmbH, Lufthansaring 1, 64342 Seeheim-Jugenheim

Beginn: 25.06.2021, 09.00 Uhr (Anreise bereits am 24.06.2021 möglich)

Ende: 26.06.2021, 14:00 Uhr

Es ist geplant, diese Konferenz als Vor-Ort-Veranstaltung durchzuführen.

Eine Online-Teilnahme kann in Abhängigkeit von der Pandemielage ebenfalls organisiert werden.



Vorläufige Tagesordnung:

- P.1 Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereiches Flugsicherung Allgemeine Dienste der GdF e.V.
- 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 inkl. Kassenbericht
- P.7 Entlastung des Vorstands
- P.8 Wahlen
- P.9 Grundsätzliches zum Thema neuer ETV (Bundesvorstand GdF)
- P.10 Vorstellung erste Ideen ETV (Catja Gräber)
- P.11 Beschließen weiteres Vorgehen ETV
- P.12 Referentenamt
- P.13 Verschiedenes
- P.14 Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung der Teilnehmer

Für weitergehende Fragen stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle gern zur Verfügung.

Innovativ aus der Krise



von Hans-Joachim Krüger

Der Mai ist der Monat der Wahrheit – die DFS legt die Zahlen des vergangenen Jahres auf den Tisch. Diesmal jedoch war erneut der Tisch weder rund noch stand er in einem Konferenzraum, sondern es wurde eine Digital-Übertragung. Was keinem verborgen blieb, ist jetzt Realität – der

Flugverkehr ist förmlich eingebrochen, an den Folgen werden Flughäfen, Fluggesellschaften und eben auch die Flugsicherung noch lange leiden und eine Erholung, sofern keine vierte oder gar fünfte Pandemiewelle über das Land hereinbricht, wird nur langsam vorstattengehen. Auch wenn in der Online-Konferenz viele Ziffern und Zahlen vorgestellt wurden, so bleiben dennoch einige Fragen für die Zukunft offen. Sicherlich kann und sollte man auch einige Sachen, Verfahrensabläufe oder Einsatzpläne bei weniger Verkehr ausloten und ausprobieren – die Wahrheit kommt aber erst bei Volllast ans Licht. Die DFS hatte in regelmäßigen Abständen immer wieder Personalprobleme im Betriebsdienst; jetzt die Ausbildung teilweise zu kappen oder herunterzufahren, kann sich für die Zukunft als schwerer Fehler herausstellen – hier muss ein „goldener“ Mittelweg gefunden werden.

Die DFS Deutsche Flugsicherung blickt auf ein schwieriges Geschäftsjahr 2020 zurück, Luftverkehrsaufkommen und Gebühreneinnahmen reduzierten sich um die Hälfte. Lotseneinsatz, Technik und Ausbildung muss die DFS als kritische Infrastruktur fortführen. Ein Effizienzprogramm wird Kosten senken. Beim Umwelt- und Klimaschutz verstärkt die DFS ihre Aktivitäten.

1,46 Millionen Flüge hat die DFS im vergangenen Jahr kontrolliert – so wenige wie noch nie und 56,2 Prozent weniger als noch 2019 (3,3 Millionen). Die Starts und Landungen an den 16 internationalen Verkehrsflughäfen reduzierten sich um 58,7 Prozent, einzig der Frachtverkehr zeigt sich in der Krise stabil (Leipzig minus 17,5 Prozent).

Die Gebühreneinnahmen im Streckenbereich fielen um 55,3 Prozent auf 369,5 Millionen Euro (2019: 826,8 Mio. Euro), die Start- und Landengebühren um 57,3 Prozent auf 77,7 Millionen Euro (2019: 182,2 Mio. Euro). Insgesamt



addiert sich der Gebührenverlust so auf rund 560 Millionen Euro gegenüber 2019.

Die DFS ist eine kritische Infrastruktur und benötigt 70 Prozent der Lotsen und 90 Prozent der Techniker für ihre Aufgabe – unabhängig vom Verkehrsaufkommen. „Flugzeuge können ruhen – wir müssen rund um die Uhr wach sein, auch bei wenig Verkehr“, sagt Arndt Schoenemann, seit April 2021 CEO der DFS.

Nach Prognosen der DFS bleibt der Verkehr 2021 zunächst auf niedrigem Niveau. Erst 2025 wird das Erreichen des Vorkrisenniveaus erwartet.

Die Inbetriebnahme des BER erfolgte ebenso in der Krise wie die Fortführung von „Remote Tower Control“ für den Flughafen Erfurt. Außerdem hat die DFS das niedrige Verkehrsaufkommen für die Entwicklung und Einführung umweltfreundlicher Verfahren genutzt, unter anderem ein Anflugkonzept mit stark erweitertem kontinuierlichem Sinkflug bereits aus der Reiseflughöhe. „Wir stehen vor allem für Sicherheit – aber auch das Umweltbewusstsein ist für uns längst eine Selbstverständlichkeit.“

In einem Effizienzprogramm untersucht die DFS derzeit alle Kernprozesse. „Dabei setzen wir auf Verschlinkung, außerdem mehr Digitalisierung und Automation. Mit dem Flugverkehr wird es wieder aufwärts gehen. Dann brauchen wir eine starke, leistungsfähige DFS“ – so das Fazit des DFS-CEO bei der Jahrespressekonferenz in Langen.

Quelle: DFS



IFly A330: Dieser russische A330 der IFly macht Werbung für die chinesische Stadt Sanya und war im April bei einem Frachtflug auf dem Hahn zu sehen. **Foto: Gerrit Griem**



Mas Air B767: Ein neuer Gast in Frankfurt ist die mexikanische Mas Air, die 1-2x wöchentlich via Miami in die Rhein-Main-Metropole zu Besuch kommt. **Foto: Gerrit Griem**



Indian Airforce C-17: Ein Highlight in Frankfurt ist sicherlich die Indian Airforce C-17, die seit der extremen Corona-Lage in Indien mehrmals auf Hilfsflügen zu sehen war. **Foto: Daniel Klein**



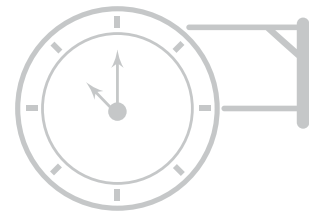
S7 Airlines Cargo B737: Sehr oft geht es außergewöhnlich und auch bunt zu, wenn seltene Frachter sich in Frankfurt zeigen, wie hier die S7 Airlines Cargo B737. **Foto: Frank Schuchardt**



Volga Dnepr An-124: zurück zum Hahn, wo auch altes russisches Fluggerät zu bewundern ist: Diese An-124 landete im April im Hunsrück. **Foto: Gerrit Griem**



Aer Lingus A330: Jetzt, wo der Redaktion am Ende die Frachter ausgehen, zeigen wir einen seltenen Besucher in Stuttgart vom vergangenen März. **Foto: Gerrit Griem**



Kein Geld für den Donnerbalken

Dass die DFS manchmal recht merkwürdig drauf sein kann, wundert Joe nicht wirklich. Schließlich ist auch er, vermutlich wegen ständigen Sauerstoffmangels unter der FFP2-Maske, oft nicht mehr so ganz konzentriert und redet manchmal dummes Zeug. Aber nach dem Tritt ins Fettnäpfchen mit der Impf-Priorisierung, die einen schon an der Wertschätzung und Fürsorge für alle Mitarbeiter zweifeln ließ, musste Joe sich kürzlich auch noch mit der Problematik eines sonst so stillen Örtchens lautstark auseinandersetzen.

Joe arbeitet öfter mal draußen. Also nicht vor der Tür, sondern richtig weit draußen in der Natur. Da, wo die DFS einsame Anlagen betreibt, meist weit von der Zivilisation entfernt.

Das kann, wenn es ungünstig läuft, zu unangenehmen Situationen führen. Einmal zu viel gesundes Gemüse, Ballaststoffe oder gar Zwiebeln gegessen oder ganz etwas Falsches, schon kann es sein, dass sich Flatulenzen bereits auf der Anfahrt zum Arbeitsplatz des Tages irgendwo tief im Sauerland bemerkbar machen.

Auch wenn Joe z. B. bei der spannenden Senderausgangsmessung aus purer Begeisterung über blinkende Leuchtdioden und informationsstrotzende LC-Displays manchmal die Welt um sich herum vergisst: Den Darm vergisst Joe nicht. Und so kann es durchaus passieren, dass Zeit nicht Geld ist, sondern einfach nur knapp.

Dann gilt es, mit Vollgas zur nächsten Rindfleischklopsbraterei, zum nächsten Baumarkt mit angeschlossener Handwerkergastronomie oder zu einem der wenigen öffentlichen Etablissements zu fliegen. Natürlich immer zart schaumgebremst wegen der jeweils gültigen Straßenverkehrsordnung. Was für eine Qual!

In normalen Zeiten ist das ein Schicksal, mit dem man vielleicht leben kann, da sich ein Ort der Zuflucht meist nicht so arg weit entfernt finden lässt. Nicht jedoch in Zeiten der Pandemie, wo die oben angesprochenen Örtlichkeiten flächendeckend geschlossen sind und der Suchradius auf astronomische Größenordnungen erweitert werden muss.

Insofern ist es erstaunlich, dass bei Rückbauarbeiten der DVOR Arpe im Jahre 2005 Überreste kunstvoll gestalteter,

ortsfester „Facilities“ vorgefunden wurden (siehe Foto), die zeigen, dass es in früheren Flugsicherungsdynastien Herrscher gegeben haben muss, die sich noch bis in dieses Detail Gedanken um das Wohl ihrer Heerscharen gemacht haben. Wann und warum diese bereits damals hochentwickelten Traditionen verschwunden sind, konnten die Forscher noch nicht herausfinden. Meteoriteneinschläge oder Missernten durch langanhaltende Schlechtwetterphasen scheiden als Begründung allerdings mit Sicherheit aus.

GESTERN



Findige (bzw. bereits komplett frustrierte) Kollegen haben sich daher bei Amazon schicke Bundeswehr-Klappspaten besorgt, um im Falle eines Falles ganz schnell einen Schützengraben ausheben und die Explosion der Verdauungsendprodukte in geordnete Bahnen lenken zu können.

Joe war nun aber der Meinung, dass dies für einen DFS-Mitarbeiter, der bei der Aufrechterhaltung der kritischen Infrastruktur auf dem platten Land schon mit genug

anderen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, eine völlig unwürdige Tätigkeit ist.

Man stelle sich außerdem vor, wie peinlich es wäre, wenn zufällig vorbeikommende Wanderer Handyfotos dieser beherzten Aktionen mit allerlei witzigen Kommentaren in die sozialen Medien stellen würden (sicher fällt Ihnen gerade auch etwas Lustiges dazu ein).

Um derlei negative Presse für die DFS zu vermeiden und einen Notfall würdevoll beherrschen zu können, bat Joe seine Vorgesetzten darum, bei Wartungsarbeiten, deren Termine übrigens zwei Wochen im Voraus bekannt sind, zumindest in der noch verbleibenden Restpandemiezeit für adäquate mobile Sanitärtechnik vor Ort zu sorgen. Dienstleister dafür gäbe es viele, die mit Werbesprüchen wie „Ihr Geschäft ist unser täglich Brot“ und gegen einen geringen Obolus (ja, das wird tatsächlich so geschrieben!) das Problem von Joe und sicher auch von einigen anderen Kolleginnen und Kollegen geräuschlos lösen könnten.

Die Antwort war typisch für die DFS: viel zu teuer. Auch ein Donnerbalken muss nämlich wirtschaftlich sein, und die DFS hat gerade nun wirklich kein Geld für so etwas übrig. Hallo Joe? Krise! Anstatt hier ein einziges Mal auf Theaterinszenierungen zu verzichten und für einen Beitrag aus der Portokasse ein von oben gesehen kleines, aber von unten gesehen sehr großes Problem aus der Welt zu schaffen, wird wieder einmal nur palavert und diskutiert. Vielleicht gibt es dafür in SAP aber auch einfach keinen Buchungscode. Da kann man dann natürlich gar nichts machen! Das würde Joe verstehen.

Und so steigen dann wohl bald die Klappspaten-Preise. Vielleicht kann Joe den ja wenigstens als Werbungskosten von der Steuer absetzen,

... meint Joe

HEUTE



Tarifflicht dank Corona?



von Werner Fischbach

Die Feststellung, die Corona-Pandemie habe die Luftfahrt besonders hart getroffen, entspricht zwar den Tatsachen, ist jedoch nicht mehr besonders neu. Und ebenfalls richtig ist, dass diese Krise nicht durch Missmanagement bei den Fluggesellschaften, Flughäfen, Flugzeugherstellern und

deren Zulieferern und auch nicht bei den Flugsicherungsdienstleistern hervorgerufen worden ist, sondern durch ein kleines Virus im fernen China. Richtig ist jedoch auch, dass sowohl Politik als auch Industrie und Wissenschaft dieses kleine Virus nicht so richtig ernst genommen haben. China ist ja weit weg. Doch als es dann bei uns war, gerieten die

Akteure ein wenig in Panik; SARS-CoV-2 hat eigentlich uns alle auf dem falschen Fuß erwischt. Ebenso richtig ist darüber hinaus, dass die Maßnahmen, die von der Politik nun mit einer gewissen Hektik ergriffen wurden, bestenfalls als suboptimal bezeichnet werden können.

Ganz besonders getroffen hat es die erfolgsverwöhnte Luftfahrtindustrie. Das Erstaunliche daran war, dass viele Menschen auch weiterhin fliegen wollten, sich aber niemand in ein Flugzeug zu setzen traute (dasselbe gilt auch für den Bahnverkehr). Die Fluggesellschaften stellten ihre Maschinen an diversen Flughäfen ab, und die Airports klagten über leere Terminals und ausbleibende Gelder. In der Presse wurde vom Verlust astronomischer Summen berichtet, die die Fluggesellschaften pro Tag zu verzeichnen hatten. Aber auch da gab es Ausnahmen. Frachtfluggesellschaften machten, da die Fracht nicht



Die Corona-Pandemie bescherte den Flughäfen leere Terminals und enorme finanzielle Einbußen. Foto: FSG

mehr mit den Linienflügen als „belly freight“ transportiert werden konnte, ordentliche Geschäfte. Cargolux konnte im letzten Jahr das beste Finanzergebnis ihrer Geschichte einfahren, und bei Lufthansa Cargo wirkte die Corona-Krise als lebensverlängernde Maßnahme für die MD-11F. Und da dies nicht ausreichte, wurden normale Passagierflugzeuge als „Prachter“ eingesetzt.

Doch der Rest der Branche wurde in eine tiefe Krise gestürzt. Zwar hat sich die Politik (nicht nur in Deutschland) entschlossen, der notleidenden Luftfahrtindustrie mit staatlichen Hilfgeldern unter die Arme zu greifen, und mit dem Instrument der Kurzarbeit versucht, bei Airlines und Airports Arbeitsplätze zu erhalten. Die Fluggesellschaften entschlossen sich, den für den reduzierten Flugbetrieb nicht benötigten Teil ihrer Flotte auf diversen Flughäfen abzustellen. Doch einige Fluggesellschaften schienen in dieser Krise die Chance zum Umbau ihres Unternehmens zu sehen. Unbefangene Betrachter der Szene müssen da wohl den Eindruck bekommen, dass einige Airlines nun Maßnahmen ergriffen haben, die sie sich vor Corona nicht anzufassen trauten. Dabei scheint die Lufthansa zumindest aus der Sicht ihrer Arbeitnehmer eine unrühmliche Rolle zu spielen, indem sie bestimmte Teile ihres Unternehmens in Subunternehmen ausgliederte bzw. beabsichtigt, dies zu tun. Das war nichts Neues; andere Airlines wie Ryanair oder Laudamotion haben dies ja vorgemacht. Dass die Angestellten dort dann schlechtere Arbeitsbedingungen und eine geringere Bezahlung antreffen, braucht sicherlich nicht besonders erwähnt zu werden. Bei einigen dieser Töchter scheint der Begriff „Tarifvertrag“ ein Fremdwort zu sein. Wer möchte, kann diese Maßnahmen mit dem unschönen Begriff „Tarifflucht“ bezeichnen. Die Pilotenvereinigung Cockpit (VC) tut dies ebenso wie die Gewerkschaft der Flugbegleiter UFO. Die Lufthansa, so lautet der Vorwurf, nutze staatliche Hilfgelder, um deutsche tarifgebundene Arbeitsplätze zu nicht tarifierten Plattformen zu verlagern. Zu diesen Maßnahmen gehört auch die Auflösung der weltweit geachteten Verkehrsfliegerschule in Bremen zu einer Flugschule in Rostock, wo es keinen Tarifvertrag gibt. Offensichtlich, so die VC, verfolgt die Lufthansa die Strategie, zu jedem Tarifbereich eine nicht tarifierte Plattform in Konkurrenz aufzubauen. „Das sehen wir“, so der Präsident der VC, Markus Wahl, „nicht nur in der Pilotenausbildung, sondern auch in dem Projekt ‚Ocean‘ für Passagierflüge und im Frachtbereich, in dem AeroLogic neben Lufthansa Car-

go operiert.“ Und so erklärt Wahl weiter: „Wir sehen die vom Unternehmen so gern und oft beschworene Tarifpartnerschaft mit Füßen getreten und verurteilen dieses Vorgehen aufs Schärfste!“

Der offene Brief an die Betriebsräte

Nun sind Gewerkschaften und Berufsverbände nur ein Teil der demokratischen Mitbestimmung in einem oder in mehreren Betrieben. Ein ganz wichtiges Organ innerhalb des jeweiligen Unternehmens ist der Betriebsrat, dessen Mitglieder – was durchaus nachzuvollziehen ist – meist Mitglied in einer Gewerkschaft sind. Und sie sind in einem entsprechend großen Betrieb auch unverzichtbar. Denn sie dienen gewissermaßen als Scharnier zwischen der Geschäftsleitung und dem Personal, weshalb sie offiziell ja auch als Personalvertreter bezeichnet werden. Und sie sind jene Institution, die über Probleme beim Betriebsablauf und über die Stimmung unter dem „arbeitenden Volk“ wesentlich besser Bescheid weiß als die Manager in ihren Vorstandsbüros.

Bereits im September letzten Jahres haben Betriebsräte diverser Luftfahrtunternehmen den Umgang des Managements der Lufthansa mit den staatlichen finanziellen Hilfen kritisiert, da diese Gelder aus ihrer Sicht der Dinge zur Tarifflucht und zur systematischen Verlagerung gut tarifierter deutscher Arbeitsplätze hin zu nicht tarifierten Plattformen verwendet werden, was zur Verdrängung ebenfalls staatlich gestützter Fluggesellschaften führt bzw. führen soll. Als Beispiel hierfür kann sicherlich die Gründung von „Eurowings Discover“ angesehen werden. Anzunehmen ist, dass diese nicht tarifierte Fluggesellschaft der Condor auf den Langstrecken ab Frankfurt und München Konkurrenz machen soll. Damit ist die Entscheidung der Lufthansa, für Condor keine Zubringerflüge mehr durchführen zu wollen, durchaus zu verstehen. Als Condor dann beim Kartellamt und beim Europäischen Gerichtshof in Luxemburg Beschwerde dagegen einlegte, ruderte der Kranich etwas zurück und verlängerte den Vertrag mit Condor.

Doch Erfolg hatten die Betriebsräte mit ihrer Kritik offenbar nicht, sodass sie sich Ende April mit einem offenen Brief an die Bundeskanzlerin, an die Wettbewerbskommissarin der EU, an den Vizekanzler und Finanzminister, an den Arbeits-, den Wirtschafts- und den Kanzleramtsminister sowie an die Fraktionsvorsitzenden des Deutschen Bundestags wandten. Unterschrieben wurde dieser offe-



Die Auflösung von Germanwings kostete ca. 300 Pilotenstellen. Foto: W. Fischbach

ne Brief von folgenden Betriebsräten: Personalvertretung Cockpit Lufthansa, Personalvertretung Cockpit Lufthansa Cargo, Gesamtvertretung Condor, Kabinenvertretung Condor, Personalvertretung der Fluglehrer LAT, Personalvertretung Kabine Lufthansa, Personalvertretung Cockpit Eurowings, Personalvertretung Kabine Eurowings, Personalvertretung Cockpit Germanwings, Personalvertretung Cockpit TUIfly und der Personalvertretung Cockpit und Kabine Lufthansa CityLine.

Grundsätzlich beklagen die oben angeführten Personalvertretungen die Tarifflicht diverser Unternehmen, indem gut tarifierte deutsche Arbeitsplätze zu Gesellschaften verlagert werden, bei denen kein oder ein schlechterer Tarifvertrag besteht, während diese Unternehmen gleichzeitig vom Staat finanziell unterstützt werden. In diesem Zusammenhang kritisieren die Betriebsräte mögliche Bonuszahlungen an das Lufthansamanagement. Also an **das**

Management, das nach Ansicht der Personalvertreter „in nie dagewesener Härte unsere Arbeits- und Tarifbedingungen angreift, Tarifflicht betreibt und die Belegschaften von Lufthansa, Lufthansa CityLine, Lufthansa Cargo, Germanwings, Eurowings, TUIfly und Condor in ihrer Existenz bedroht“. Dazu soll dieses Management „in diesen Krisenzeiten von einer signifikanten Gehaltserhöhung profitieren“. Wer über den entsprechenden Sarkasmus verfügt, könnte dies auch als Sozialhilfe für notleidende Luftfahrtmanager bezeichnen.

In ihrem offenen Brief weisen die Betriebsräte auf Widersprüche hin, die jedoch nur auf den ersten Blick als Widerspruch erscheinen. Denn sie dienen lediglich diesen Zielen: der Aushöhlung der Tarifverträge, der Reduzierung der Personalkosten und der Streichung der sozialen „Benefits“, die sich die Arbeitnehmer in langen Jahren erkämpft haben. So weisen die Verfasser des Briefs da-



rauf hin, dass die Lufthansa beabsichtigt, 1.100 Cockpit-arbeitsplätze zu streichen, zu denen noch rund 300 Pilotenstellen hinzugezählt werden müssen, die aus der Abwicklung von Germanwings resultieren. Ferner weisen die Betriebsräte darauf hin, dass innerhalb der Lufthansa-gruppe – und ganz speziell innerhalb von Eurowings – Arbeitsplätze zu nicht tarifierten Arbeitsbedingungen zu Eurowings Discover verlagert werden, wobei die vor der Entlassung bzw. vor der Kündigung stehenden Angestellten von SunExpress Deutschland und Germanwings unter Druck gesetzt werden. Vor dem Aus steht, wie bereits erwähnt, wohl auch das Personal der Flugschule in Bremen. Dabei hat Lufthansa nicht nur hoffnungsvollen Pilotenanwärtern während der Ausbildung gekündigt, sondern auch den Vertrag, den der Kranich mit der japanischen ANA zur Pilotenausbildung geschlossen hatte. Irgendwie erweckt dieses Verhalten den Eindruck, dass die Lufthansa ihren Piloten zwar eine Topausbildung verpassen, das

Ganze jedoch nicht ordentlich bezahlen möchte. Da sollte man sich auch nicht wundern, dass der Kranich dem Wunsch der Luftwaffe, ihre Transportpiloten weiterhin in Bremen ausbilden zu lassen, nicht entsprochen hat – behaupten zumindest die Betriebsräte in ihrem Brief.

Allerdings ist die Lufthansa nicht die einzige Fluggesellschaft, die angesichts der Corona-Krise nicht nur ihre Flotte verkleinert, sondern auch einen Teil ihrer Piloten auf die Straße setzen möchte, um sich gleichzeitig der Leistungen anderer, nicht tarifierter Unternehmen zu bedienen. So wurden bei TUIfly wegen der Reduzierung ihrer Flotte mehr als 230 Cockpit-arbeitsplätze abgebaut (mit einem Sozialplan ordentlich ausgehandelt), während gleichzeitig Flugzeuge der lettischen SmartLynx geleast wurden, um das Sommerprogramm zu bewältigen. Das macht für eine Ferienfluggesellschaft wie TUIfly durchaus Sinn, da die Flotte während der kalten Jahreszeit nicht, wie während des Sommers, in vollem Umfang beschäftigt werden kann. Doch diese Erkenntnis nützt jenen Besatzungsmitgliedern, die sich nun auf der Straße wiedergefunden haben, wenig.

Darf man es den Betriebsräten verübeln, dass sie angesichts der in ihrem Brief geschilderten Verhältnisse an die Öffentlichkeit gehen und die Politik um Unterstützung bitten? Ganz sicherlich nicht. Zum Schluss weisen sie darauf hin, dass sie etwa 50.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen diverser deutscher Luftfahrtunternehmen vertreten und sie in ihrem Namen die Bundeskanzlerin, die EU-Kommissarin Vestager und die Minister der Bundesregierung bitten, „ihren Einfluss im Aufsichtsrat der Lufthansa, aber auch bei allen anderen staatlich unterstützten Unternehmen geltend zu machen, um der rücksichtslosen Ausnutzung dieser Krise zulasten der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen ein Ende zu setzen“.

Tarifflicht auch bei Sundair?

Fast zeitgleich zum offenen Brief der Betriebsräte hat nun auch die Gewerkschaft des Kabinenpersonals UFO den Verdacht geäußert, auch Sundair wolle Tarifflicht begehen und dabei gemutmaßt, dass sich die Airline dem Vorbild der irischen Ryanair bediene. Grund für diese Vermutung ist, dass der Eigentümer der Airline, Marcos Rossello, zusammen mit einem Partner in Kroatien unter dem Projektnamen „Fly Air 41“ eine Fluggesellschaft gegründet hat.

Nun entstand bei Ufo der Verdacht, Sundair wolle nach dem Vorbild Ryanairs den Betrieb nach Kroatien verlegen. Denn dort herrschen, zumindest aus der Sicht der Arbeitgeber, günstigere Konditionen. Was für die Angestellten bedeutet, zu schlechteren Bedingungen arbeiten zu müssen. Als Beleg für ihre These führt UFO an, dass den Angestellten von Sundair neue Arbeitsverträge angeboten wurden – die natürlich schlechter ausfallen als die vorherigen. Der Verdacht von UFO ist also durchaus begründet. Auf der anderen Seite erklärte Rossello, dass man unter den Bedingungen des Schutzschirmverfahrens (das Sundair inzwischen verlassen hat) Anpassungen an die Arbeitsverträge machen musste. Dabei hätten nahezu alle Angestellten der Firma diese Verträge akzeptiert. Was nicht weiter verwunderlich ist. Sehr wahrscheinlich sagte sich die Masse

der Beschäftigten, dass es angesichts der desolaten Situation besser ist, einen schlechteren als gar keinen Arbeitsvertrag zu haben. Zumal Rossello im Gegenzug versicherte, keine betriebsbedingten Kündigungen aussprechen zu wollen und auch keine Verlagerung nach Kroatien beabsichtige. Bereits Mitte Januar hatte Rossello gegenüber dem Luftfahrtportal Aerotelegraph erklärt, dass das in Kroatien geplante Projekt keine Tochter von Sundair werden soll. Auch wäre sie nicht als Ersatz der deutschen Gesellschaft geplant. Vielmehr stehe Sundair zum Standort Deutschland und den deutschen Arbeitsplätzen. So bleibt nur noch zu hoffen, dass sich die Beschäftigten der Airline nicht eines Tages an Goethe erinnern müssen. Denn der stellte ja einmal ziemlich lapidar fest, dass er die Botschaft sehr wohl höre, ihm der dazu gehörende Glaube jedoch fehle.



Die Mitarbeiter von Sundair sahen sich gezwungen, einen neuen Arbeitsvertrag zu unterschreiben. Foto: Bianca Renz



Ready for boarding. Foto: Rainer Bexten

Spanien olé – Buchungsboom Richtung Balearen



von Hans-Joachim Krüger

„Jedes Jahr im Sommer geht es wieder los – mit Sack und Pack nach Spanien, weil es da so schön ist.“ Dieser etwas abgeänderte Sessionshit der Kölner Musikgruppe „Bläck Fööss“ dürfte dieses Jahr eine neue Berühmtheit erlangen. Man sehnt sich nach fast 15 Monaten Kontaktsperren, Ausgangs-

beschränkungen und anderweitigen Einschränkungen nach Freiheit und Urlaub. So war es für viele Deutsche – aber auch für Engländer und Skandinavier – ein Zeichen des Himmels, als pünktlich zu Ostern die Inzidenzen auf Mallorca doch massiv nach unten gingen und von jetzt auf gleich erste Fluggesellschaften die Möglichkeit eröffnet

bekamen, den Flughafen in Palma wieder anzusteuern. Die angebotenen Flüge waren in Rekordzeit ausgebucht, und Fluggesellschaften wie TUIfly oder auch Eurowings stockten sofort ihr Angebot auf und flogen innerhalb kürzester Zeit einige Tausend Passagiere von den bundesdeutschen Verkehrsflughäfen ans Mittelmeer. Auch wenn es dort nach wie vor einige Beschränkungen im täglichen Umgang gibt, so ist man doch erfreut, etwas anderes zu sehen als nur die eigenen vier Wände. Fernsehsender positionierten eigene Fernsenteams an den Flughäfen, um die Abreisewilligen zu filmen, ggf. sogar zu interviewen und diese mit ihrem vermeintlich schlechten Gewissen zu konfrontieren.

So blieb es nicht aus, dass einige Politiker Wind von der plötzlichen „Heimatflucht“ bekamen und mit verzweifelten Aufrufen die Reisewilligen zum Rücktritt bewegen wollten. Zwar hatte das Robert Koch-Institut (RKI) Entwarnung ge-

geben, aber unsere Politiker, allen voran Olaf Scholz, Armin Laschet, Markus Söder und auch Winfried Kretschmann, kritisierten die Fluggesellschaften wie auch die Reisewilligen und malten düstere Szenarien für die Rückreise aus.

Mittlerweile hat sich die Pandemie-Lage etwas geglättet, und Urlaubsreisen innerhalb Europas werden wieder vermehrt angeboten. Reisen Richtung Spanien, Portugal oder Griechenland sind zurzeit der Renner. Zwar sind hin und wieder immer noch kritische Stimmen aus verschiedenen politischen Lagern zu vernehmen, doch diese werden kaum noch wahrgenommen. Es wird einige Zeit in Anspruch nehmen – oder wie man in Köln sagt – es wird noch einiges an

Wasser am Dom vorbeifließen, bis das gewohnte Reiseverhalten und damit auch die Freizügigkeit wiedererlangt sind.

Die jetzigen Buchungen reichen jedenfalls bei Weitem nicht an die Buchungszahlen vor der Pandemie heran. Fluggesellschaften, Flughäfen und alles, was mit Reisen und Touristik zu tun hat, hofft auf ein baldiges Ende von Restriktionen, Einflugbeschränkungen und auf weniger unzureichende Aussagen aus der Politik und von vermeintlichen Experten.

Es ist Licht am Ende des Tunnels erkennbar – zu hoffen ist nur, dass dies nicht von einem entgegenkommenden Zug ist.



Die Warterei hat hoffentlich bald ein Ende. Foto: Rainer Bexten



Wie aus heiterem Himmel handelten sich die Controller von Sydney eine Staffellingsunterschreitung ein. Foto: Airservices Australia

Wie die Jungfrau zum Kind ...



von Werner Fischbach

Wenn Flugzeugbesatzungen genau das Gegenteil von dem tun, zu dem sie von den Controllern angewiesen wurden, dann kann dies zu einer kritischen Situation führen und der betroffene Lotse kommt gewissermaßen aus heiterem Himmel zu einer Staffellingsunterschreitung. Gewissermaßen

wie die Jungfrau zum Kind. Wie bei einem Vorfall, der sich am 9. Februar 2020 in Sydney ereignete.

Der nachfolgend geschilderte Zwischenfall begann damit, dass ein mit der Flugnummer SQ/SIA 231 aus Singapur kommender Airbus A380 (9V-SKQ) im Endanflug auf die Piste 16R beim Durchfliegen einer Höhe von 1.000 Fuß von einer Windscherung erwischt wurde. Daraufhin befolgte die Besatzung (der Kapitän war „Pilot flying“ – PF, der Co-Pilot „Pilot non flying“ – PNF) die festgelegten „Windshear Recovering Procedures“ und leitete um 11:22 Ortszeit (Eastern-Daylight-saving Time) das Fehlanflug-

verfahren ein. Die Schubleistung der Triebwerke wurde auf „take-off/go-around“ erhöht, die Klappen eingefahren und eine Steigflugrate von 3.000 Fuß pro Minute eingenommen. ATC wurde um 11:23 über die Einleitung des „Go-around“ informiert.

Der Controller wies SIA 231 daraufhin an, mit einer Rechtskurve einen Steuerkurs von 270° einzunehmen und auf 3.000 Fuß zu steigen. Der Co-Pilot bestätigte die Anweisung jedoch nur teilweise, indem er den einzunehmenden Steuerkurs von 270° und die Anweisung, auf 3.000 Fuß zu steigen, bestätigte. Was er nicht bestätigte, war die Anweisung, mit einer Rechtskurve den angeordneten Steuerkurs einzunehmen. Was vom Controller nicht korrigiert wurde. Möglicherweise weil es die kürzere Möglichkeit war, einen Steuerkurs von 270° einzunehmen, und er annahm, dass sich die Crew entsprechend verhalten würde.

Die Anweisung, sofort eine Rechtskurve einzuleiten, hatte durchaus ihre Berechtigung. Denn damit wollte der Controller einen Konflikt mit einer Dash-8 (Bombardier DHC-8), die sich im Endanflug zur Piste 16L befand, vermeiden. Doch entgegen seiner Anweisung und seiner Er-



Schematische Darstellung des Zwischenfalls von Sydney. Darstellung: ATSB

wartung leitete die Besatzung des A380 eine Linkskurve ein, wodurch eine Situation entstand, die der Controller eigentlich vermeiden wollte. Als er beobachtete, wie der A380 eine Linkskurve einleitete, fragte er 30 Sekunden nach seiner Anweisung die Besatzung, ob sie eine Rechtskurve fliegen würde. Worauf der Co-Pilot antwortete, dass sie dies nicht tun würden. Ob die Besatzung zu diesem Zeitpunkt erklärte, weshalb sie eine Links- anstatt einer Rechtskurve einleitete, ist dem Untersuchungsbericht nicht zu entnehmen.

Der Controller musste sich nun etwas einfallen lassen, um die sich anbahnende Situation zu entschärfen und seiner Aufgabe, für eine sichere Verkehrsabwicklung zu sorgen, gerecht zu werden. Da das Verkehrsaufkommen hoch war und daraus resultierend ein reger Funkverkehr abgewickelt wurde, kam der Controller erst um 11:24:17 Ortszeit dazu, die A380-Besatzung aufzufordern, einen Steuerkurs von 060° einzunehmen; 19 Sekunden später informierte er die Besatzung mit einem „safety alert“ über die bereits erwähnte Dash-8, die sich in einer Entfernung von sechs Seemeilen in ihrer 12-Uhr-Position im Anflug auf die Piste 16L befände.

Um einen Konflikt zwischen den beiden Flugzeugen zu vermeiden, wies der Controller um 11:24:40 die Dash-8 an, eine Rechtskurve einzuleiten. Doch dies war keine besonders gute Idee, denn damit kam es zu einer Stafelungsunterschreitung zwischen der Dash-8 und einer B737, die sich im Endanflug für die Piste 16R befand. Die geringsten Abstände zwischen der Dash-8 und der B737 betragen 2,6 Seemeilen lateral und 1.300 Fuß vertikal.

Die Ursachen für den Zwischenfall

Auslöser für diesen Zwischenfall war ganz sicherlich die Tatsache, dass sich die Besatzung des A380 nicht an die

Anweisungen des Controllers gehalten, sondern genau das Gegenteil davon getan hatte. Womit auf den ersten Blick ein „Schuldiger“ gefunden wäre und man die ganze Angelegenheit zu den Akten legen könnte. Mit dem Hinweis, dass sich die Piloten nun einmal an die Anweisungen der Controller zu halten hätten und, sollten sie diese nicht verstanden haben oder sie auszuführen nicht in der Lage sein, um eine Wiederholung bzw. um eine alternative Freigabe bitten sollten. Doch bei Unfall- bzw. Zwischenfalluntersuchungen geht es nicht darum, einen oder mehrere „Schuldige“ zu finden, sondern zu fragen, wie es zu dem Unfall oder Zwischenfall gekommen ist. Wobei sich natürlich auch die Frage stellt, weshalb erfahrenen Piloten (und Controllern) in einer bestimmten Situation ein gravierender Fehler unterlaufen ist. Und wie immer gibt es nicht einen Grund für einen Unfall oder einen Zwischenfall; sie ereignen sich meistens, wenn sich kleine Unterlassungen, die für sich allein genommen nicht zu dem unerwünschten Ergebnis führen würden, addieren. Und wie immer gibt es die sogenannten „contributing factors“.

Der A380-Besatzung war bewusst, dass sich das Wetter in Sydney laufend verschlechtern würde, weshalb sie schon einen „Go-around“ eingeplant hatte. Dazu kam, dass ihre Arbeitsbelastung aufgrund der Wetterlage und des hohen Verkehrsaufkommens um einiges höher war, als wenn sie einen völlig „normalen“ ILS-Anflug durchgeführt hätten. Dabei ist es durchaus möglich, dass eine hohe Arbeitsbelastung ihre Leistungen eingeschränkt hatte. Wodurch das Risiko, einen Fehler zu machen, erhöht wurde. Im Untersuchungsbericht wird dies wie folgt beschrieben: „During high workload phases of flight, it is possible to exceed individual processing capacity increasing the risk of error.“

Nun hatten die beiden Piloten nicht damit gerechnet, dass sie Anweisungen von ATC bereits zu dem Zeitpunkt, zu dem sie das Fehlanflugverfahren einleiteten, bekommen würden. Sie hatten vielmehr erwartet, dass sie während oder am Ende des Fehlanflugverfahrens Anweisungen zu einer Linkskurve erhalten würden, um signifikanten Wettererscheinungen und dem recht hohen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. So glaubten sie auch, eine Anweisung zu einer Linkskurve erhalten zu haben. Was nicht den Tatsachen entsprach. Deshalb stellt sich die Frage, ob sie das, was sie erwarteten, als Realität annahmen



Singapore Airlines A380 – anstatt einer Rechts- eine Linkskurve geflogen. Foto: W. Fischbach

(schließlich hören wir Menschen ganz gern das, was wir hören möchten oder zu hören erwarten). Allerdings fragt sich, weshalb sie eine Anweisung für eine Linkskurve erwartet hatten. Denn das veröffentlichte Fehlanflugverfahren, das sie während des Anflugs besprochen hatten, sah eigentlich gar keine Linkskurve vor. Dieses sieht vor, auf einem Steuerkurs von 155° (was der Pistenausrichtung entsprechen dürfte) bis zu einer Höhe von 600 Fuß zu steigen, dann eine Rechtskurve auf 170° einzuleiten und auf 3.000 Fuß zu steigen („initially track on a heading of 155°, when at 600 ft above mean sea level turn right onto a track of 170° and climb to 3.000 ft, or as directed by ATC“).

Allerdings hat die australische Untersuchungsbehörde ATSB noch einen weiteren Punkt aufgegriffen, der nach ihrer Meinung zumindest als „contributing factor“ zu diesem Zwischenfall beigetragen hat. Denn der Co-Pilot hatte die Anweisung, die der Controller erteilt hatte, nur teilweise zurückgelesen. Die Anweisung zur Rechtskurve hatte er nicht bestätigt, und der Controller hatte dies nicht bemerkt oder hatte keinen Wert darauf gelegt, den Co-Piloten entsprechend zu korrigieren. Das ist jedoch, wie wir alle wissen, eine ganz wichtige Voraussetzung für eine sichere Abwicklung des Luftverkehrs. Sonst kann man völlig überraschend zu einer Staffelungsunterschreitung kommen – wie die Jungfrau zum Kind eben.

Time (local)	Caller	Summary
1123:00	Singapore 231	Singapore 231 communicate they are going around due to windshear
1123:02	ATC	ATC acknowledge the intentions of Singapore 231
1123:29	ATC	ATC instruct Singapore 231 turn right on a heading of 270°, maintaining 3,000 ft
1123:36	Singapore 231	Singapore 231 takes back heading and altitude, but omits the direction of the turn
1123:41	ATC/Other aircraft	Continuous communications between ATC and another aircraft
1123:59	ATC	ATC contact Singapore 231 to confirm turning right on a heading of 270°
1124:03	Singapore 231	Singapore 231 respond 'ah negative'
1124:12	Singapore 231	Singapore 231 request heading from ATC
1124:17	ATC	ATC instruct Singapore 231 to continue flying on a heading of 060°
1124:24	Singapore 231	Singapore 231 confirm heading
1124:36	ATC	ATC issue 'safety alert', advising Singapore 231 of traffic on final and issue instructions to turn immediately on a heading of 060°
1124:45	Singapore 231	Singapore 231 confirm turning immediately
1124:51	ATC	ATC instructs Singapore 231 to climb immediately to 5,000 ft
1124:55	Singapore 231	Singapore 231 confirm 5,000 ft

Zusammenfassung des Funkverkehrs. Quelle: ATSB

GOOD BYE – EDDT oder TXL

Die letzte Meldung zum ehemaligen Flughafen TEGEL

Der Flughafen Tegel ist kein Verkehrsflughafen mehr. Am 4. Mai 2021, 24 Uhr, endete die Betriebsgenehmigung für den Flughafen TXL. Seit dem 8. November 2020 ist der Flugbetrieb der Hauptstadtregion am Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt in Schönefeld konzentriert.

Laut Bescheid über den Widerruf der Betriebsgenehmigung durch den Senat muss der Flughafen nach Ablauf von sechs Monaten nach Inbetriebnahme der südlichen Start- und Landebahn des BER geschlossen werden. Mit dem letzten Start einer Air-France-Maschine nach Paris endete der Luftverkehr in Tegel am 8. November 2020 nach mehr als 70 Jahren. Danach befand sich der Flughafen in einem „Schlummerzustand“. Alle Flugbetriebsfunktionen blieben erhalten, Flugzeuge sind dort aber nicht mehr gestartet oder gelandet.

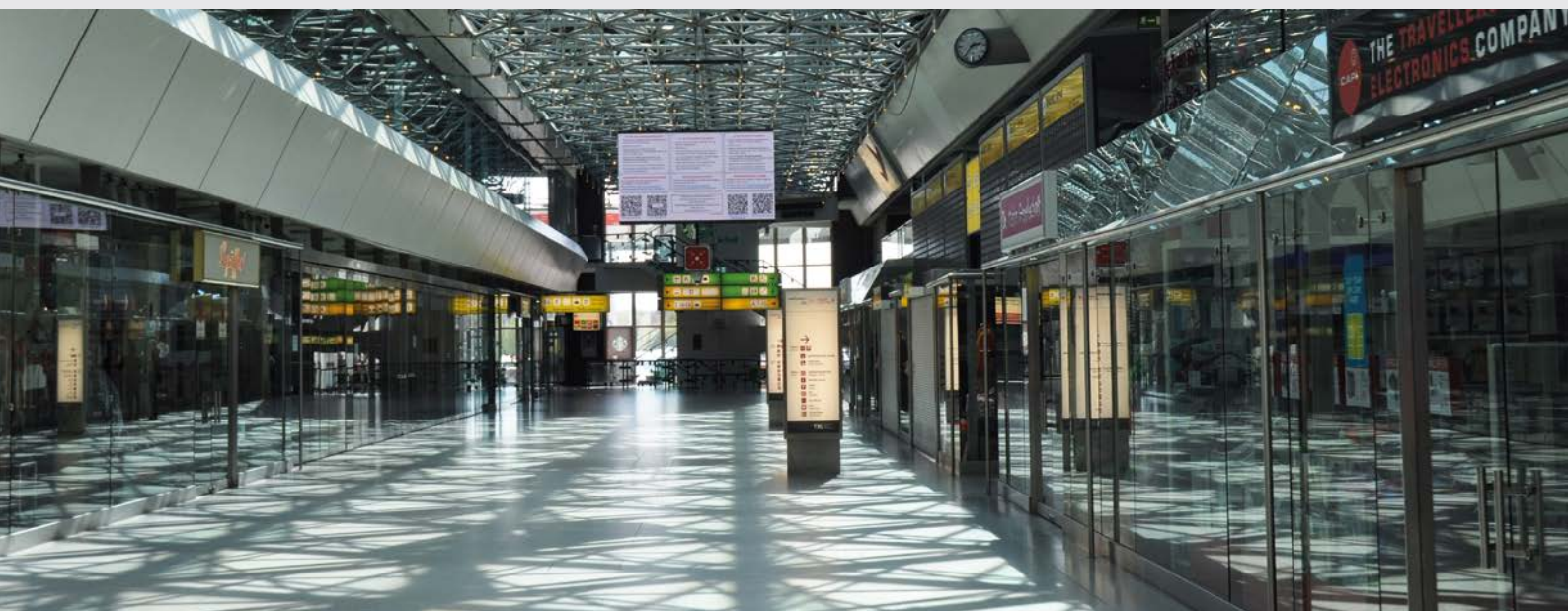
Ohne die Betriebsbereitschaft zu gefährden, wurden in den letzten sechs Monaten bereits alle infrage kommenden Gebäude zurückgebaut: Das Behelfsterminal C3 und die Fußgängerbrücke zwischen den Terminals A/B und C

sind bereits abgerissen, ebenfalls die Transfergepäckhalle, die VIP-Lounge am Terminal A und das Zollgepäcklager. Läden und Gastronomieeinrichtungen sind leer. Der Rückbau und die Außerbetriebnahme von Gebäuden und technischen Anlagen sowie die Beräumung kosteten bisher etwa drei Millionen Euro und erfordern bis zur Übergabe im August weitere drei Millionen Euro.

Das Flughafengelände mit seinen 130 Gebäuden und Anlagen wird komplett bis Anfang August 2021 an die Eigentümer, das Land Berlin und den Bund, zurückgegeben. In den kommenden drei Monaten werden auch noch technische Anlagen zurückgebaut, die während der Betriebsbereitschaft noch gebraucht wurden, darunter Anlagen für die Deutsche Flugsicherung, den Deutschen Wetterdienst und die Bundespolizei.

Die technische Unterhaltung und Sicherung des Flughafens Tegel während des sechsmonatigen Schlumberbetriebs bis zum 4. Mai 2021 kostete insgesamt etwa drei Millionen Euro.

Hans-Joachim Krüger



Verwaistes Flughafenterminal TXL. Foto: Stefan Handke

Lufthansa Group wird zweimotorig



von Jörg Biermann



Neben einer Verkleinerung wird gleichzeitig die Modernisierung der verbleibenden Flotte vorangetrieben. In einer Pressemitteilung vom 03.05.2021 informierte die

Lufthansa Group über weitere zehn Neubestellungen. Somit sollen in diesem Jahrzehnt 175 neue Flugzeuge in Empfang genommen werden.

Aktuell wurden für die Langstrecke weitere fünf A350-900 von Airbus geordert. Die Festbestellungen für den Typ A350 belaufen sich damit auf insgesamt 45 Flugzeuge. Die Auslieferungen der fünf Neubestellungen werden 2027 und 2028 erwartet.

Ebenso wird man von Boeing weitere fünf Dreamliner B787-9 beziehen. Die ersten sollen bereits im kommenden Winter einsatzbereit sein. Die Festbestellungen bei Boeing für 787-9 und 777-9 summieren sich damit ebenfalls auf insgesamt 45.

Die Boeing 787-9 und der Airbus A350-900 werden vor allem die viermotorige A340-Baureihe ersetzen. Bis Mitte des Jahrzehnts soll der Anteil von viermotorigen Flug-

zeugen in der Langstreckenflotte insgesamt auf unter 15 Prozent sinken. Vor der Krise lag er bei rund 50 Prozent. Nachdem bereits Anfang 2019 der Verkauf von sechs der insgesamt 14 A380 bekannt gegeben worden war, war Ende 2020 schon von einer kompletten Stilllegung die Rede. Wie viele Jumbos, einst 13 B747-400 und 19 B747-8, noch eingesetzt werden, wird sich zeigen. Von den älteren Vierhundertern wahrscheinlich kein einziger.

Daneben erhält die Lufthansa Group für die Kurz- und Mittelstrecke 2021 durchschnittlich jeden Monat ein Flugzeug aus der A320neo-Familie. Bis 2027 ist die Auslieferung von weiteren 107 Exemplaren vorgesehen.

Luftraumkapazität

Anlässlich dieser Gegebenheiten ein paar Gedankenexperimente zu den Auswirkungen auf den Luftraumverbrauch der neuen Langstreckenflugzeuge: Wenn A340 und B747 durch A350, B787 und B777 ersetzt werden, spielt sich das alles innerhalb der Wirbelschleppenategorie Heavy (H) ab. Würde RECAT-EU* umgesetzt, brächte das generell natürlich Luftraumgewinn (ist ja schließlich Sinn der Sache), aber bezogen auf die Flottenmodernisierung würde sich das auch hier innerhalb ein und derselben Gewichtskategorie namens Upper Heavy abspielen.

Allein die Außerdienststellung des A380 mit seiner Wirbelschleppenategorie Super Heavy (J) schafft unter der Annahme, dass er 1:1 durch ein Luftfahrzeug der Kategorie Heavy (H) bzw. Upper Heavy (RECAT-EU) ersetzt wird,

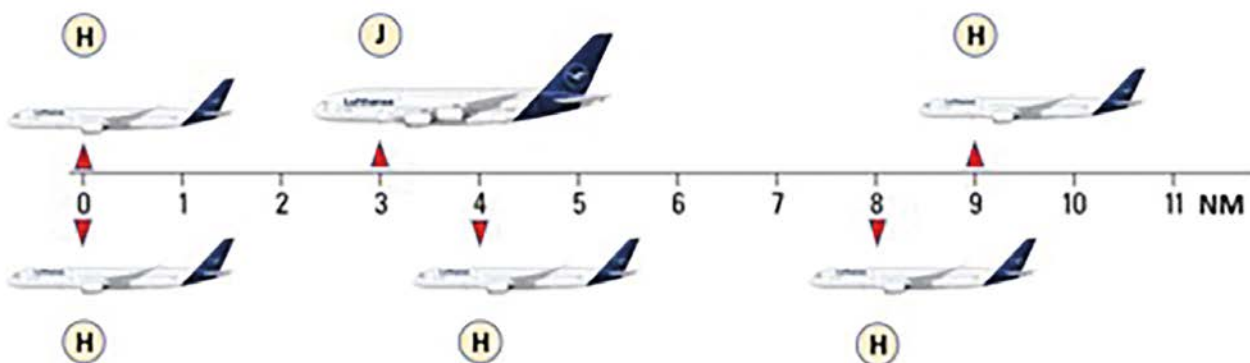


Bild 1: Aktuelle Wirbelschleppenmindeststafelung; für A380 in FL100 und tiefer.

* RECAT-EU: Re-categorisation of wake turbulence categories Europe

ein klein wenig Platz am Himmel (Bild 1). Wenn man in einer gedachten Anflugreihenfolge H – J – H den Mittelplatz des A380 durch einen Heavy (H) ersetzt, verliert man zwar nach vorne zunächst 1 NM, weil ein A380 wirbelschleppenresistenter ist und daher dichter auffliegen darf, gewinnt hinter ihm jedoch 2 NM Luftraum, weil er selbst für den Nachfolgenden die stärksten Wirbelschleppen produziert. Wäre in den beiden Beispielketten das letzte Flugzeug jeweils eines der Wirbelschleppenkatégorie Medium (M), würde sich zwar die Wirbelschleppenstaffelung vergrößern, der Luftraumgewinn von 1 NM aber bliebe. Sollte sich dagegen herausstellen, dass die enorme A380-Passagierkapazität auf einer Route von A nach B durch mehr Flüge mit zweistrahligen Langstreckenflugzeugen kompensiert werden müsste, wäre nicht nur der Luftraumgewinn dahin. Zumindest für dieses Teilsegment würden auch die viel gepriesenen Treibstoff- und CO₂-Einsparungen in ein trüberes Licht gerückt. Aber selbstverständlich haben solche Bewertungen final unter Einbeziehung der gesamten Flotte zu erfolgen.

Hinsichtlich des Luftraumverbrauchs wäre eine längere Kette von A380 günstiger als eine gleich lange Kette der Marke Heavy. Aber so viele A380, noch dazu zeitgleich, gab es davon in Vor-Corona-Zeiten an deutschen Flughäfen nun auch wieder nicht. Frankfurt oder München sind nicht Dubai.

Bei Lufthansa Cargo sollen irgendwann auch die letzten drei MD11 durch B777-Frachter ersetzt werden. In der aktuellen Wirbelschleppenmatrix ist das neutral, beide zählen zur Kategorie Heavy (H). Würde auf RECAT-EU umgeschwenkt, wäre eine MD11 Lower Heavy (LH) und eine B777 Upper Heavy (UH). Ersetzt man in einer gedachten Anflugreihenfolge UH – LH – UH den Mittelplatz der MD11 durch UH, gewönne man nach vorne 1 NM, weil eine B777 als wirbelschleppenresistenter eingestuft ist als die leichter kategorisierte MD11 und daher dichter auffliegen dürfte. Hinter der Mittelposition gäbe es in dieser Konstellation keine Unterschiede. UH, wie neben B777 z. B. auch B787 oder A350, dürften sich sowohl einer MD11 (LH) als auch einem UH auf 3 NM nähern. Also wäre der Gewinn bei Ersatz der MD11 durch eine B77 im Falle von RECAT-EU hier 1 NM. Eine MD11, so schön sie auch ist, aus dem Verkehr zu ziehen, bringt aber schon allein deshalb Luftraumgewinn, weil sie sich aufgrund ihrer überdurchschnittlich hohen Ge-

schwindigkeit selten harmonisch in den An- und Abflugverkehr integrieren lässt. Letztendlich gilt über alle denkbaren Konstellationen hinweg: Die mit technischer Unterstützung von den Fluglotsinnen und Fluglotsen erstellte Reihenfolge ist ein ganz wesentlicher Faktor.

Alles in allem wird bei der Flottenmodernisierung der Lufthansa Group, die Wirbelschleppenmindeststaffelung betreffend, kein nennenswerter Einfluss auf die Luftraumkapazität ersichtlich. Bei der Corona-Pandemie im Allgemeinen und der Flottenverkleinerung im Speziellen leider schon.

Drehkreuze (Hubs)

Abschließend noch ein Blick zurück. In der Sonderausgabe „der flugleiter“ 01/2012 waren wir noch unschlüssig, welches Konzept das Rennen machen würde: Airbus mit seinem doppelstöckigen Vierstrahler A380 oder Boeing mit seinem zweistrahligen Dreamliner B787. Oder anders ausgedrückt: Hubs versus vermehrte Direktflüge. Die Sache ist mittlerweile entschieden: Die großen Vierstrahler A380, A340 und B747 haben verloren. Das Corona-Virus hat sie, bis auf einige Restbestände, nun auch in der Lufthansa Group vorzeitig auf das Abstellgleis geschoben. Und so kann man nach dem Triumph der zweistrahligen Langstreckenflugzeuge neben der Luftraumkapazität auch die Frage nach den damit möglicherweise verbundenen Auswirkungen auf die beiden größten deutschen Flughafen-Hubs Frankfurt und München stellen.

Ein wesentlicher Vorteil des Drehkreuzsystems mit Umsteigefunktion gegenüber Direktflügen ist ja, in Summe mit weniger Flügen auszukommen. Das ist sehr effizient, wenngleich ein Drehkreuz samt seines Nahverkehrsbereichs auch schon mal als Flaschenhals negativ in Erscheinung treten kann. Vernetzt man beispielsweise vier Destinationen miteinander, beträgt in so einem drehkreuzlosen Quartett die Summe der Einzelverknüpfungen $\frac{n(n-1)}{2}$, also 6. Da es neben dem Hin- natürlich auch einen Rückflug geben sollte, hätte man in der Formel den Bruchstrich auch gleich weglassen können, was direkt zum Endergebnis von zwölf erforderlichen Einzelflügen geführt hätte (Bild 2a). Schaltet man ein Drehkreuz mit Umsteigefunktion dazwischen, sind es lediglich acht Flüge (Bild 2b), und als quasi kostenlose Dreingabe wäre die Region im Einzugsbereich des Drehkreuzes als fünfter

Teilnehmer gleich noch mitversorgt. Je größer der Verbund, desto weiter geht die Schere auseinander. Bei acht Destinationen beträgt das Verhältnis bereits 56 zu 16, bei 16 Flughäfen 240 zu 32 usw.

Mit den großen Vierstrahlern war es bisher zu unwirtschaftlich, viele verschiedene Destinationen direkt zu bedienen. Wer von New York heim ins Norddeutsche strebt, wird nach Frankfurt oder München transportiert, und von dort geht es nach dem Umsteigen weiter. Mit den immer effizienter gewordenen Langstrecken-Zweistrahlern wie A350 und B787 lassen sich zum Teil auch Direktflüge, wie vielleicht New York – Hamburg oder New York – Berlin, wirtschaftlich betreiben. Sogar mit einem A321 werden immer längere Strecken bedient. An den Drehkreuzen Frankfurt und München wird deshalb nicht gleich das Licht ausgehen, aber ein Teil der Langstreckenflüge könn-

te perspektivisch an ihnen vorbeigeleitet werden. Hinzu kommt: Geschäftsleute werden künftig weniger erwartet und Touristen fliegen häufig direkt. Damit einhergehend wären auch weniger Zubringerflüge über die Kurz- und Mittelstrecke erforderlich. Das luftfahrtkritische Wahlprogramm von Bündnis 90/Die Grünen ist dabei noch gar nicht eingepreist.

Wenn die Turbulenzen im Luftverkehr eines Tages abgeflaut sind, wird sich herauskristalisieren, wie und wo genau die Lufthansa Group und ihre Konkurrenz ihre modernen Zweistrahler auf die Langstrecke schicken werden. Durch das Verschwinden der großen Vierstrahler müssen das in dem Umfang wie bisher nicht mehr zwangsläufig die beiden großen deutschen Drehkreuze sein. Kaum ist unsere Frage von 2012 geklärt, stellt sich bei näherer Betrachtung schon die nächste.

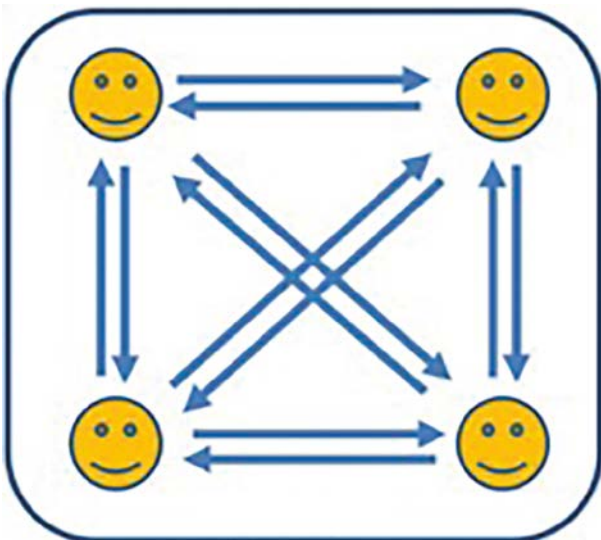


Bild 2a

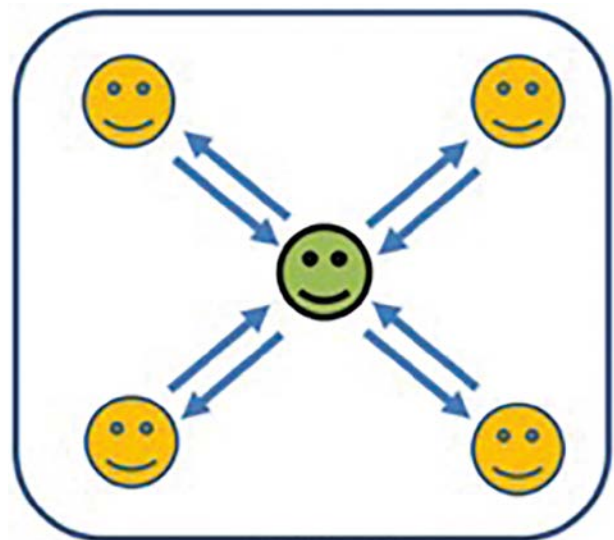


Bild 2b



Die „Transalls“ der Luftwaffe werden, wie hier in Dakar, auf dem afrikanischen Kontinent nicht mehr zu sehen sein. Foto: Luftwaffe/MINUSMA

Bye, bye, Africa

Glaubt man dem Internetportal „Augen geradeaus!“, dann startete am 28. April eine C-160 „Transall“ auf dem nigrischen Flughafen Niamey zu einem historischen Flug. Bei „Augen geradeaus!“ handelt es sich um ein durchaus seriöses Medium, das sich speziell mit Ereignissen rund um die deutschen Streitkräfte beschäftigt. „Fake-News“ werden dort ganz bestimmt nicht produziert, sodass das, was dort veröffentlicht wird, der Wahrheit sehr nahekommt. Dem Portal zufolge war die „Trall“ (manche bezeichneten das Flugzeugmuster auch als „Tralala“) um 06:40 Ortszeit (08:40 MESZ) zu ihrem Flug in Richtung Heimat gestartet. Diesem Flug kann – zumindest aus der Sicht der Luftwaffe – durchaus das Prädikat „historisch“ zugeschrieben werden. Denn mit ihm endete der Einsatz der „Transall“ als „MedEvac-Flugzeug“ für die Auslandseinsätze in der Sahelzone und der UN-Mission in Mali.

Seit Mitte 2016 hatte die Luftwaffe eine „Transall“ in Niamey, der Hauptstadt des Nigers, stationiert. Der dortige Stützpunkt dient neben dem Lufttransport auch der Evakuierung verletzter oder erkrankter Soldaten. Seitdem wurden dort rund 1.000 Flüge mit der C-160 durchgeführt und in mehr als 4.250 Flugstunden rund 22.000 Personen

und etwa 5.100 Tonnen Fracht befördert. 75 Flüge galten der medizinischen Evakuierung (MedEvac). Dabei wurden knapp 160 verwundete, verletzte oder erkrankte Soldaten ausgeflogen. Davon waren rund 90 deutsche Soldaten; dazu kamen 43 Franzosen und etwa 20 Belgier sowie Soldaten anderer Nationen. Seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie wurden auch zahlreiche infizierte Soldaten nach Hause geflogen. Dass auch weibliche Soldaten darunter waren, braucht wohl nicht besonders erklärt werden.

Mit dem Abzug der „Transall“ wird die medizinische Evakuierung von Bundeswehrangehörigen in der Sahelzone von einem zivilen Dienstleister gewährleistet. So werden seit Dezember 2020 MedEvac-Einsätze für Soldaten, die bei MINUSMA (United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission) im Feldlager Gao eingesetzt sind, von der in Bayern beheimateten „Global Helicopter Service GmbH“ durchgeführt. Für die bei der EUTM Mali (European Union Training Mission) eingesetzten Kräfte zeichnet die südafrikanische „Starlite Aviation Group“ verantwortlich. „Starlite“ stellt auch Flächenflugzeuge für den Weitertransport der Evakuierten zur Verfügung. Dass Aufgaben des militärischen Lufttransports auch von

zivilen Firmen durchgeführt werden, ist keine Seltenheit. Auch nicht für die Bundeswehr, die hierbei seit Jahren auch in Afghanistan auf zivile Dienstleister zurückgreift. Und für den bevorstehenden Rückzug aus diesem Land wird sie wieder auf Großraumflugzeuge vom Typ Antonov An-124 zurückgreifen (müssen).

Im Vergleich zu den Einsätzen, die von den in Mali stationierten Streitkräften zuvor durchgeführt wurden, sind die Hubschrauber bei diesen Einsätzen nicht bewaffnet; allerdings werden sie bei sogenannten „Forward Med-Evac“-Einsätzen von bewaffneten Soldaten begleitet. Und die zivilen Hubschrauber werden auch nicht, wie beim Militär üblich, von einer zweiten Maschine begleitet. Militärische MedEvac-Einsätze werden immer mit zwei Hubschraubern durchgeführt, wobei die zweite Maschine zur Sicherung der ersten dient. Das macht aus militärischer Sicht durchaus Sinn, da militärische MedEvac-Operationen eben auch im Front- oder gar im Feindesland durchgeführt werden müssen. Das bedeutet jedoch auch, dass

die zivilen Hubschrauber ihre MedEvac-Einsätze nur in gesicherten Gebieten absolvieren können.

Der Abzug der „Transall“ aus Afrika steht natürlich in Zusammenhang mit der Absicht der Luftwaffe, den bewährten Transporter Ende dieses Jahres auszumustern. Denn die alte Dame hat sich ihren Ruhestand nun wirklich verdient. Der Erstflug der „Transall“ erfolgte bereits am 25. Januar 1963; die ersten Maschinen wurden am 26. April 1969 an das Lufttransportgeschwader (LTG) 63 in Hohn ausgeliefert. So sind sehr wahrscheinlich die meisten „Transall“-Piloten inzwischen jünger als das Flugzeug, das sie durch die Lüfte bewegen. Und auch in Hohn wird das Kapitel „Transall“ wohl abgeschlossen. Das Geschwader hat bereits eine „Trall“ (50+40) mit einer Abschiedslackierung versehen. Unser Kollege Gerrit Griem hat das Flugzeug in Hohn fotografisch „erlegt“. Es lohnt sich, sich das Foto auf einer Luftfahrtseite wie „jetphotos.com“ oder „planespotter.net“ anzusehen.

WeFis

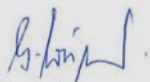
Hallo zusammen,

Ich hätte eine kleine Anmerkung zum Flugleiter 2/2021, Kurios, "The I CAT Approach" oder Katzen als blinde Passagiere"

Im September/ Oktober 1972 erschien folgende Meldung (wahrscheinlich in der "BILD"):

"Eine Katze flog vier Wochen lang kreuz und quer durch Amerika. 160.000 Kilometer flog ein Kätzchen als "blinder Passagier" mit einem Jumbo Jet der US Gesellschaft Northwest Orient in einem Monat von einer Ecke Amerikas zur anderen. Erst jetzt wurde "Garfunkel" entdeckt. Die fliegende Katze hatte sich von der Bordverpflegung mit ernährt. Die Besatzung will "Garfunkel" als Maskottechen behalten"

Viele Grüße



Gerhard Weinmann
(noch) Vorfeldkontrolle Frankfurt



BÜCHER

Andreas Spaeth

Airbus A380

ISBN-13: 978-3613043480

Der doppelstöckige Airbus A380 ist das größte in Serienfertigung produzierte Verkehrsflugzeug der Welt. Entstanden als Konkurrenz für die bis dato marktführende Boeing 747, hob der vierstrahlige Riese 2005 zu seinem Erstflug ab und begeisterte Passagiere und Airlines mit seiner Leistungsfähigkeit. Im sich schnell wandelnden Markt erwies sich der A380 jedoch als viel zu groß und zu teuer im Betrieb. Die Corona-Krise tat ihr Übriges. 2021 stellt Airbus deshalb die Fertigung ein. Selbiges betrifft den Jumbo-Jet. Die Ära der legendären Vierstrahler im Passagierbetrieb ist somit endgültig zu Ende.



224 Seiten, Motorbuch Verlag

Norbert Andrup

Airlines der Welt

ISBN-13: 978-3613043015

Alle bedeutenden Fluglinien der Welt werden in diesem Erkennungsbuch kurz und knapp mit den wichtigsten Erkennungsmerkmalen und Eckdaten dargestellt. Der besondere Clou sind die einzigartigen Grafiken von Norbert Andrup. Leitwerke und Silhouetten werden gut vergleichbar präsentiert und ermöglichen dem Leser somit ein schnelles Auffinden der jeweiligen Airline. Auf den jeweiligen Seiten werden ihm dann die wichtigsten Daten sowie eine kurze Flottenhistorie geboten.



344 Seiten, 310 Abbildungen, Motorbuch Verlag

Claudio Müller

Flugzeuge der Welt 2021

ISBN-13: 978-3613043503

Auch 2021 werden in diesem Standardwerk Flugzeugmuster vorgestellt, die derzeit erprobt werden, sich in Produktion befinden oder voraussichtlich 2021 ihren Erstflug absolvieren. Die verschiedenen Modelle werden in bewährter Art in Bild, Text und Dreiseitenrissen dargestellt und erläutert. Schwerpunktthema dieser Ausgabe sind Löschflugzeuge – im Zeichen des Klimawandels zunehmend wichtige Maschinen. Auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die globale Luftfahrt finden natürlich ihren Niederschlag.



320 Seiten, Motorbuch Verlag



Beim Start den Landeplatz eines Krankenhauses zerstört – CV-22 der U.S. Air Force. Foto: USAF

Hubschrauberlandeplatz zerstört

Der Vorfall war zwar spektakulär und bot den Augenzeugen ein beeindruckendes Schauspiel. Aber er war mit Sicherheit nicht geplant. Denn da war im Rahmen einer Übung ein CV-22B „Osprey“ des in Mildenhall stationierten 352nd Special Operations Wing der US-Luftwaffe auf dem Hubschrauberlandeplatz des Addenbrooke's Hospital in Cambridge gelandet. Und als er sich zum Rückflug aufmachen wollte, flogen ihm die Bestandteile des Hubschrauberlandeplatzes förmlich um die Ohren. Auf einem Video soll zu sehen sein, wie die nach unten ausgestoßenen Abgase der Kipprotoren den Hubschrauberlandeplatz in seine Einzelteile zerlegten. Ein Augenzeuge berichtete, dass er Trümmer durch die Luft fliegen sah und befürchtete, dass diese den „Osprey“ treffen und beschädigen würden. Verletzt wurde bei dem Spektakel übrigens niemand.

Der Direktor der „East Anglian Air Ambulance“ betonte die Bedeutung des Addenbrooke's Hospital für die Gesundheitsversorgung der Region; eine schnelle Einlieferung der Patienten wäre von entscheidender Bedeutung. Zum Glück befindet sich der Cambridge City Airport nur etwa fünf Kilometer vom Krankenhaus entfernt, wo die Rettungshubschrauber landen können. Allerdings müssen die Patienten dann mit dem Krankenwagen vom Airport zum Krankenhaus gefahren werden. Jedoch wurde in einem Kommentar

angemerkt, dass es sich bei dem Hubschrauberlandeplatz um eine Einrichtung gehandelt habe, die diesen Namen eigentlich nicht verdient hätte. Glaubt man dem Kommentar, dann war der Hubschrauberlandeplatz eher so etwas wie ein Behelfslandeplatz. Die Beschreibung einer mit Lamellenplatten bedeckten Wiese hätte die Sache besser getroffen. Bereits ein neben dem Hubschrauberlandeplatz landender Hubschrauber wäre wohl in der Lage gewesen, diese Lamellenplatten wegzupusten. Zudem befand sich der Landeplatz auf der Rückseite des Krankenhauses, so dass eingelieferte Patienten ohnehin in einen Krankenwagen umgeladen und dann damit zum Krankenhaus transportiert werden mussten.

Der U.S. Air Force war dieser Vorfall natürlich peinlich. Sie erklärte, sie habe für die Übung den Landeplatz vermessen und für „Osprey“-tauglich befunden. Da muss bei dieser Überprüfung irgendjemandem ein Fehler unterlaufen sein. Doch das hilft dem Krankenhaus nicht so besonders viel. Anzunehmen ist, dass sein Management den Bau eines neuen Landeplatzes bereits ins Auge gefasst hat. Und vielleicht können da ja ein paar Pfund mehr in die Hand genommen werden, um einen „Osprey“-sicheren Landeplatz zu bauen.

Wefis

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Nachdem der Betrieb auf der Südbahn am Berliner Flughafen im Dezember letzten Jahres eingestellt worden war, werden seit dem 1. April beide Pisten im monatlichen Wechsel genutzt. Der Flughafen bezeichnet dies als „rollierende Fluglärmelastung“.

oo00oo

Die Luftwaffe beabsichtigt, die Namensgebung ihrer Unteroffiziersschule in Appen (Schleswig-Holstein) nach dem Wehrmachtspiloten Hans-Joachim Marseille zu ändern und die Kaserne nach Jürgen Schumann, dem Kapitän der B737 „Landshut“, die 1977 auf dem Rückflug von Palma de Mallorca entführt worden war, zu benennen. Schumann war in Aden von den Entführern erschossen worden. Vor seinem Eintritt in die Lufthansa hatte er bei der Luftwaffe Starfighter geflogen.

oo00oo

Um den Erfolg des Impfprogramms seines Emirats herauszustellen, hat ein A380 von Emirates am 31. März von Dubai aus einen zweieinhalbstündigen Rundflug über die Arabischen Emirate durchgeführt. An Bord befanden sich ausschließlich vollständig geimpfte Passagiere und Besatzungsmitglieder.

oo00oo

Die zur Volga-Dnepr-Gruppe gehörende und in Leipzig beheimatete Cargologic Germany möchte ihre Aktivitäten ausweiten und bis Ende dieses Jahres dort, nicht wie ursprünglich geplant, drei, sondern sechs B737-400F stationieren. Allerdings schreibt die Fluggesellschaft bis jetzt noch rote Zahlen.

oo00oo

Die (englische) Ansage zu einem Lufthansaflug, der als DLH2222 von München nach Toulouse verkehrt, hat es im Internet zu einem viel gehörten Hit gebracht. Zu Recht, denn die Ansage „Lufthansa flight number two two two two to Toulouse“ ist ein echter „Hinhörer“.

Seit April werden von Lufthansa Cargo und DB Schenker wöchentliche CO₂-neutrale Frachtflüge zwischen Frankfurt und Shanghai-Pudong durchgeführt. Dabei werden der Treibstoffbedarf der eingesetzten B777F komplett durch „Sustainable Aviation Fuel (SAF)“ gedeckt und im Sommerflugplan dadurch rund 20.250 Tonnen an Treibhausgasen eingespart. SAF wird vorwiegend aus Biomasse hergestellt, sodass bei der Verbrennung nur so viel CO₂ freigesetzt wird, wie der Atmosphäre zuvor beim Wachstum der Pflanzen entzogen worden war.

oo00oo

Nachdem United Airlines im letzten Herbst die Westwind School of Aeronautics in Phoenix erworben hat, möchte die Fluggesellschaft in den nächsten zehn Jahren dort rund 5.000 Piloten ausbilden. Dabei soll die Hälfte der Aspiranten aus Frauen und Farbigen (people of colour) bestehen.

oo00oo

Die Absicht der TUI, in diesem Sommer Flüge von Saarbrücken und Basel aus nicht mit der eigenen TUIfly, sondern mit der lettischen SmartLynx durchführen zu wollen, wurde von der Vereinigung Cockpit als Tarifflicht bezeichnet. Dadurch würden sozialversicherungspflichtige Jobs in Deutschland gestrichen. Besonders vor dem Hintergrund der Staatshilfen in Höhe von gut fünf Milliarden Euro ist dies nach Meinung der VC absolut unverständlich.

oo00oo

Nachdem Green Airlines am 26. März den Betrieb aufgenommen hat und seitdem die Strecke zwischen Paderborn und Sylt mit einer ATR-72 der französischen Chailair bedient, denkt die Geschäftsführung an eine weitere Expansion. Dazu hat Green Airlines zwei E190 von German Airways geleast. Eine Maschine soll in Paderborn, die andere im niederländischen Groningen stationiert werden. Im Herbst soll Zürich angefliegen werden, Verbindungen zu weiteren deutschen Flughäfen sind in der Planung.

oo00oo

Aufgrund der weltweiten Corona-Pandemie und der Corona-Verordnung des Landes Baden-Württemberg wurde die Flugzeugmesse AERO für dieses Jahr endgültig abgesagt. Die nächste AERO soll vom 27. bis zum 30. April 2022 stattfinden.



Seit April führt Lufthansa Cargo zwischen Frankfurt und Shanghai Flüge mit SAF durch. Foto: Oliver Rösler/Lufthansa Cargo

Anlässlich des 35. Jahrestages der Atomkatastrophe von Tschernobyl hatte Ukraine International einen Rundflug organisiert, der über den Unglücksreaktor und das heutige Sperrgebiet führte. Die Embraer E-195 war bis auf den letzten Platz besetzt, wobei die nach der Katastrophe geborenen Passagiere in der Mehrzahl waren. Die Tickets waren nicht gerade günstig; sie kosteten etwa so viel wie ein Flug von Kiew nach Deutschland.

oo00oo

Nachdem der Betrieb am Flughafen Berlin-Tegel am 8. November 2020 eingestellt worden war, wurde der Flughafen, wie im Widerruf der Betriebsgenehmigung vorgesehen, sechs Wochen später endgültig geschlossen. Berlin-Tegel ist kein Flughafen mehr.

oo00oo

Um den Spritverbrauch ihrer Flotte zu reduzieren, wird Lufthansa Cargo auf eine nicht mehr ganz neue Technik zurückgreifen und ab nächstem Jahr ihre B777F mit einem Oberflächenfilm, der der Struktur einer Haifischhaut nachempfunden ist, ausrüsten.

Am 7. Mai haben Verkehrsminister Scheuer, Umweltministerin Schulze und der BDL-Präsident Gerber mit Vertretern der Bundesländer und der Industrie eine „PTL-Roadmap“ unterzeichnet. Damit sollen die Grundlagen geschaffen werden, um bis 2030 jährlich mindestens 200.000 Tonnen nachhaltiges Kerosin herzustellen. Dies entspricht etwa einem Drittel der Kerosinmenge, die für den innerdeutschen Verkehr erforderlich ist.

oo00oo

Die französische Nationalversammlung hat ein Klimaschutzgesetz verabschiedet, wonach inländische Kurzstreckenflüge verboten werden, wenn das Ziel mittels Zugverbindung innerhalb von 2,5 Stunden erreicht werden kann. Ursprünglich sollte das Flugverbot bei Zugverbindungen von vier Stunden gelten. Aufgrund der Pandemie milderten die Parlamentarier die Vorgaben zugunsten der strauchelnden Fluggesellschaften um 1,5 Stunden ab. Der Senat muss dem Gesetzentwurf (Stand Anfang Mai) noch zustimmen.



Die Urlaubssaison beginnt. Foto: Rainer Bexten



Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2021 – 15.07.2021

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, Lutz Pritschow, Frank Sasse (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Melina Münch (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Stefan Krauße (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, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Barbara Gegenwart, Bernd Büdenbender, Stefan Krauße, Stefan Handke, Catja Gräber, Christian Karl, Thorsten Wesp, David Schäfer, Andre Vöcking, Markus Siebers, Dr. Gabriele Dederke, Daniel Klein.

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: Urlaub wieder möglich. Foto: Hans-Joachim Krüger

U3: Sundair Departure. Foto: Rainer Bexten

U4: DMODY – Der Sonne entgegen. Foto: Rainer Bexten

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563



Sun
air

D-ASEE

