

# der flugleiter



 **Tarifeinheitgesetz – wie geht es weiter?**

 **Standhaft (Widerstand gegen Wetterkapriolen)**

 **Myrtle Avenue – (London's best Spotter Place)**

 **Das fliegende Denkmal JU52**



# EINLADUNG

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

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



## 1. Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.





**38**  
Die Problematik des „One-Runway/  
One-Frequency“-Prinzips



**47**  
Myrtle Avenue oder  
„die spinnen, die Briten“



**49**  
Die fliegende Legende „Ju52“



**54**  
Der Edelweiss Zeppelin hebt ab

**04 | Editorial**

**Aus dem Vorstand**

- 06 | Tarifeinheitsgesetz – wie geht es nun weiter?
- 08 | Tarifeinheitsgesetz: Schwarzer Tag für die Freiheit in Deutschland
- 09 | Tarifeinheitsgesetz ist ein grandioser politischer Irrtum

**Aus der Geschäftsstelle**

- 10 | GdF – Termine

**GdF Intern**

- 10 | Personalie Geschäftsstelle
- 11 | Schlechte Aussichten für Flugpassagiere aufgrund der „innovativen“ Reformpläne der EU

**FSBD**

- 12 | FSBD Info
- 16 | Fragen an FSBD-Vorstand „Fachliche Belange“ – Alexander Schwassmann

**FDB**

- 17 | Get together...

**Verbände**

- 18 | D.A.CH. – Meeting 2015

**IFATCA**

- 20 | Die 54. IFATCA ANNUAL CONFERENCE in Sofia

**ICAO**

- 32 | ICAO RPAS Symposium 2015

**Aktuell**

- 35 | Germanwings 4U9525 accident investigation: IFALPA strongly condemns leaking of CVR data
- 37 | Tod von Dieter Rosse

**36 | Joe's Corner**

**Incidents/Accidents**

- 38 | Die Problematik des „One-Runway/One-Frequency“-Prinzips

**DFS**

- 41 | Customer information concerning 6 NM spacing at EDDF

**Berichte**

- 42 | Deutschland, Orkantief NIKLAS – Der Tower steht!
- 47 | Myrtle Avenue oder „die spinnen, die Briten“
- 49 | Die fliegende Legende „Ju52“
- 51 | Die Stiftung und ihre Geschichte

**Aus aller Welt**

- 52 | London City Airport weiterhin unter den Top 10 der schönsten Landeanflüge
- 54 | Der Edelweiss Zeppelin hebt ab

**55 | Ehemalige**

**56 | Leserbrief**

**Airlines**

- 57 | Ryanair als Weißer Ritter

**Airports**

- 58 | Flughafen BER – Korruptionsbekämpfer geben auf
- 60 | Neueste Version des Dreamliners erstmals in München

**61 | Spotter I**

**62 | Last Call**



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

„es rumort in der deutschen Gewerkschaftslandschaft“.

So lautete mein Eingangssatz im Editorial der letzten Ausgabe des „der flugleiter“ im vergangenen April.

Inzwischen hat sich das „Rumoren“ in ein mittelschweres Erdbeben gesteigert.

Kaum ein Tag in den vergangenen Wochen, an dem nicht von Streik die Rede ist.

Eine ziemlich verfahrenere Situation bei der DB, bei der man selbst mit gefestigtem Hintergrundwissen kaum noch einen Überblick hat, die DGB-Gewerkschaft ver.di, welche zur Zeit des Verfassens dieser Zeilen an den verschiedensten Fronten Arbeitskämpfe durchführt, u.a. im Einzelhandel/Logistik (amazon), bei der Deutschen Post sowie in den kommunalen Kindertagesstätten.

Darüber hinaus Politiker, namhafte Minister aber auch völlig unbekannte „Hinterbänkler“, welche die Chance zu einem Öffentlichkeitsauftritt geschickt ausnutzen und dabei auch gegen jeden Sachverstand populistisch (nach der Laune der wählenden Bevölkerung) argumentieren.

Aber es gibt auch positive Signale.

Immerhin wurden in den letzten Tagen sowohl Schlichtungsverhandlungen bei der Deutschen Lufthansa als auch bei der Deutschen Bahn auf den Weg gebracht.

All dies vor dem Hintergrund des neuen Tarifeinheitsgesetzes, welches auch noch in dieser Ausgabe einen breiteren Rahmen einnimmt.

Auch europäisch mahlen die Mühlen weiter, wenn auch in langsamer Form. Hier ist die GdF in enger Abstimmung mit Ihren europäischen Partnergewerkschaften über weitere Vorgehensweisen.

Entsprechende gemeinsame Presseerklärungen finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe.

Ein weiteres Schwerpunktthema ist die Geschichte der Lufthansa JU 52 und der Deutschen Lufthansa Stiftung Berlin, welche unter anderem die JU 52 betreibt.

Aber auch das Dauerthema „Flughafen Berlin-Brandenburg“ hat es mal wieder in diese Ausgabe geschafft, dies mit dem unschönen Thema des Verdachtes der Korruption vor Ort.



Lassen Sie mich abschließend noch ein paar Sätze zu einem Thema verlieren, welches kurz nach dem tragischen Absturz der Germanwings-Maschine in den französischen Alpen aufkam.

Nach einer Pressekonferenz der DFS bezüglich eines anderen Themas konnte man in verschiedenen Printmedien lesen, das der Vorsitzende der DFS, Prof. Klaus – Dieter Scheurle, gesagt haben sollte, dass es sicherlich (mal) möglich sei, dass in kritischen Situationen oder unklaren Luftlagen, Flugzeuge von Fluglotsen sicher zur Landung gebracht werden könnten. Kurz danach hatte ich schon ersten Kontakte mit verschiedenen Piloten und der nicht ganz ernst gemeinten Anfrage, ob die Lotsen denn jetzt auch noch die Arbeit der Piloten komplett übernehmen wollten und wie wir uns das technisch vorstellen würden.

Hierzu nur so viel: Ich persönlich gehe davon aus, dass diese Passagen völlig aus dem Zusammenhang gerissen wurden. Es mag Entwicklungen geben (siehe Drohnen), Flugzeuge vom Boden gesteuert kontrolliert von A nach B fliegen zu lassen; für den Passagierbetrieb halte ich das momentan allerdings für undenkbar, und meines Wissens wird auch nicht (ernsthaft) in diese Richtung geforscht. Wenn doch, so kann man mich gerne aufklären.

Natürlich kann niemand in die Zukunft blicken und der technische Fortschritt ist in einem Tempo unterwegs, der unmöglich erahnen lässt, was in 5 oder 10 Jahren alles möglich sein wird.

Bis dahin kann allerdings die Meldung, dass demnächst Fluglotsen Passagiermaschinen zur Landung bringen werden getrost in das Reich der Fabeln und Sagen abgelegt werden.

Nun wünsche ich Ihnen allen viel Vergnügen bei unserer dritten Ausgabe in diesem Jahr, bedanke mich recht herzlich bei allen Mitwirkenden und verbleibe mit freundlichen Grüßen,

Matthias Maas  
Bundesvorsitzender



# Tarifeinheitengesetz – wie geht es nun weiter?

Nun ist es also soweit.

Der Deutsche Bundestag hat das vom Bundesarbeitsministerium vorgelegte Tarifeinheitengesetz mit der Mehrheit der Regierungskoalition am 22.05.15 verabschiedet.

Neben der Opposition stimmten allerdings auch aus dem Regierungslager 17 Abgeordnete gegen dieses Gesetz.

Wahrscheinlich hätten gerne noch mehr Abgeordnete von CDU/CSU und SPD diesem Gesetzesvorhaben ihre Gefolgschaft verweigert, aber oftmals ist man bei Abstimmungen im Bundestag mehr an die eigene Partei gebunden als an sein eigenes Gewissen.

In der Abschlussdebatte sagte die Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles (SPD): „**Das Koalitionsrecht und das Streikrecht tasten wir nicht an.**“

Wahrscheinlich musste die Ministerin diesen Satz in den letzten Monaten so oft gebetsmühlenartig wiederholen, dass Sie inzwischen selbst glaubt, was Sie da von sich gibt. Faktisch ist dieses Gesetz ein massiver Eingriff in das Streikrecht und die Freiheit von Arbeitnehmern, sich zu Gewerkschaften zusammenzuschließen. Ergo ein **verfassungswidriger Eingriff** in die Grundrechte aller gewerkschaftlichen Organisierten, egal ob in einer Groß-, Klein- oder Sparten-gewerkschaft.

Dass dieses einmal auf maßgebliches Betreiben der einstigen Arbeitnehmerpartei SPD geschieht, hätte vor einigen Jahren wohl keiner gedacht und ich mag gar nicht darüber nachdenken, wie altherwürdige Parteigrößen, allen voran Willy Brandt, Herbert Wehner oder auch Helmut Schmidt, über die Arbeit Ihrer Nachfolger denkt oder denken würde.

Nun muss dieses Gesetz noch vom **Bundespräsidenten** unterschrieben werden. Ich kann Herrn Gauck nur auffordern, dieses Gesetz zuvor einer ausführlichen verfassungsrechtlichen Prüfung zu unterziehen. Ein womöglich späteres „**ein-kassieren**“ des Gesetzes durch das Bundesverfassungsgericht wäre durchaus keine Überraschung, würde aber alles andere als ein gutes Bild auf die Regierungsparteien als auch auf das unterzeichnende Staatsoberhaupt werfen.

Ausgehend davon, dass das Gesetz zum 01. Juli 2015 rechtskräftig wird, beschäftigen wir uns in der GdF natürlich schon länger mit den möglichen Konsequenzen die damit auf uns zukommen.

Natürlich werden auch wir alle rechtlichen Mittel gegen dieses Gesetz ausschöpfen und bereiten eine Verfassungsbeschwerde vor. Hierzu haben wir uns die hervorragende Unterstützung gesichert. **Prof. Volker Rieble** ist ein deutscher Jurist und Universitätsprofessor. Seit 2004 ist er Inhaber des Lehrstuhls für Arbeitsrecht und Bürgerliches Recht an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Er war übrigens auch vor Jahren bereits einer der Ersten, der immer wieder auf die verfassungsrechtlichen Bedenken bei der Erarbeitung eines „Tarifeinheitengesetzes“ hingewiesen hat. Prof. Rieble wird unsere Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht einbringen und uns in diesem Verfahren vertreten.

Nun wird aber dieses Gesetz wohl zum 01. Juli rechtskräftig werden und seine Anwendung finden. Natürlich wird dann auch der praktische Umgang mit dieser Vorschrift uns eventuell weitere Fehler und Unwägbarkeiten in der Durchführung des Gesetzes aufzeigen.

## **Fragen gibt es dazu gibt es heute schon jede Menge:**

Wie soll die Gewerkschaft mit den meisten Mitgliedern in einem Betrieb festgestellt werden?

Wer stellt dieses fest?

Ein Notar? Wie überprüft dieser dann die vorgelegten Zahlen? Durch Hausbesuche oder Anrufe bei den vorgelegten Mitgliedern?

Darf ich, als Gewerkschaft, aus datenschutztechnischer Verantwortung überhaupt einer „Dritten Person“ personenbezogene Daten meiner Mitglieder weitergeben?

Welcher Stichtag zählt? Der Beginn von Tarifverhandlungen? Das Auslaufen eines vorherigen Tarifvertrages? Und, und und ...

Die Reihe der Fragen liese sich fast unendlich fortsetzen. Und dann bleibt da noch die Masterfrage: **Hilft dieses Gesetz jetzt in Zukunft bei Tarifkonflikten und wenn ja, wem? Den Arbeitgebern?**

Bei einer Anhörung im Mai zu diesem Gesetz im Bundestag bekam eine Vertreterin einer großen Deutschen Fluglinie die Frage gestellt, ob denn mit diesem Gesetzentwurf Ihrer Firma, die nun immer wieder mal durch Streiks der verschiedensten Branchen direkt oder als „Drittbetroffene“ behindert sei, geholfen sei? Ihre Antwort war ebenso eindeutig

wie auch ehrlich: „**Nein, durch dieses Gesetz wird sich bei uns nichts ändern.**“

Wozu also dieses Ganze? Nur weil es im Koalitionsvertrag steht?

Oder weil es das „Kompensationsgeschäft“ gegenüber den Arbeitgebern zum bereits erreichten Mindestlohn ist? **Das wissen die meisten Politiker wohl selbst nicht so genau.**

Womit jedoch die meisten rechnen, ist, dass es wohl vom Bundesverfassungsgericht korrigiert oder in seiner Gänze einkassiert werden wird, auch wenn in so einem Verfahren

bis zu einer Entscheidung mal locker drei bis vier Jahre ins Land gehen können. Aber bis dahin heißt es auf Regierungsseite erst mal: „Hauptsache es wurde gehalten was versprochen wurde“. Und wer weiß, welche der Abgeordneten, die für dieses Gesetz gestimmt haben, dann überhaupt noch im Bundestag sitzt und politisch tätig ist.

Das meint man wohl damit, wenn man „**etwas auf die lange Bank zu schiebt**“.

Warten wir's ab.

## GASTKOMMENTAR

# Garant für Erfolg

**D**ie Tarifautonomie ist eine unverzichtbare Säule der Sozialen Marktwirtschaft: Was privatautonom von den Tarifpartnern geregelt werden kann, soll der Staat nicht regeln. Das Grundgesetz sichert in diesem Sinne die Tarifautonomie und gewährt den Tarifpartnern eine Normsetzungsbefugnis. Damit delegiert der Staat gewissermaßen die Befugnis zur Regelung der Arbeitsbedingungen an die Tarifpartner.

Die Tarifautonomie hat sich in den letzten Jahren auf hervorragende Weise bewährt. Die Tarifpartner haben eine pragmatische, produktivitätsorientierte Lohnpolitik betrieben. Dies war eine der wesentlichen Voraussetzungen für die gute wirtschaftliche Entwicklung in unserem Lande. Die Tatsache, dass Deutschland aus der internationalen Finanzkrise der Jahre 2008/2009 besser herausgekommen ist als die meisten anderen Länder, hat auch wesentlich mit dieser Tarifpolitik zu tun.

Über 60 Jahre lang hat in Deutschland der Grundsatz der Tarifeinheit gegolten, wonach für einen Betrieb nur ein Tarifvertrag gelten soll. Vor einigen Jahren hat das Bundesarbeitsgericht jedoch entschieden, dass dieser Grundsatz sich nicht aus dem geltenden Tarifrecht ergebe, weil er - was zutreffend ist - bisher nicht im Gesetz geregelt ist.

Seit dieser Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts erweist es sich immer öfter, dass die Tarifpartner nicht mehr in der Lage sind, die Tarifeinheit in allen Fällen zu gewährleisten. Kleine Sparten Gewerkschaften mit großem Erpressungspotenzial bilden sich neu oder drohen sich auszuweiten.

Die Folge davon ist, dass in einem Betrieb für

die gleiche Arbeitnehmergruppe zwei unterschiedliche Tarifverträge bestehen können. Das ist nicht hinnehmbar: So wie es nicht für den gleichen Straßenabschnitt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h und eine von 60 km/h geben kann, so kann es auch in einem Betrieb nicht zwei unterschiedliche Normen für die Arbeitsbedingungen der gleichen Personengruppe geben, z.B. mit unterschiedlichen Regelungen zu Arbeitszeiten oder Pausen.

Vor diesem Hintergrund ist das Tarifeinheitsgesetz, über das derzeit der Deutsche Bundestag berät, im Grundansatz zu begrüßen. Denn es regelt den Kollisionsfall von zwei Tarifverträgen. Unbefriedigend aber ist, dass der Entwurf für die wichtigen Bereiche der Daseinsvorsorge, etwa den Luft- und Bahnverkehr, noch keinerlei Vorschriften enthält.

Denn es kann nicht sein, dass einige wenige Sparten Gewerkschaften etwa Hunderttausende Bahn- und Flugkunden regelmäßig in Geiselhaft nehmen und - oft auch auf Kosten der Kollegen - ihre Einzelinteressen rücksichtslos durchsetzen können.

Dem gilt es, einen Riegel vorzuschieben. Zu denken wäre zumindest etwa an Vorankündigungspflichten, die Einführung von Schlichtungsverfahren oder Ähnliches, um das Erpressungspotenzial zu reduzieren. Denn Ziel muss es doch sein, dass die Tariflandschaft in Deutschland nicht noch weiter zersplittert wird und Zustände wie derzeit bei der Bahn oder der Lufthansa abgestellt werden.

**Der Autor ist wirtschafts- und energiepolitischer Sprecher von CDU/CSU. Sie erreichen ihn unter: [gastautor@handelsblatt.com](mailto:gastautor@handelsblatt.com)**

Die Tarifeinheit ist absolut unverzichtbar in Deutschland, schlussfolgert **Joachim Pfeiffer.**



Quelle: Handelsblatt.com



## PRESSEMITTEILUNG DER VEREINIGUNG COCKPIT

Freitag, 22 Mai 2015

# Tarifeinheitengesetz: Schwarzer Tag für die Freiheit in Deutschland

Die heute im Bundestag durchgeführte Anhörung zum Entwurf des Tarifeinheitgesetzes machte klar, dass die Große Koalition das Streikrecht einschränken möchte, ohne dies explizit sagen zu wollen. Die Gutachter aus dem Arbeitgeberlager gaben sich größte Mühe, das eigentliche Ziel zumindest nicht explizit zu nennen.

„Der Großteil der Gutachter attestierten dem Gesetz inhaltliche wie handwerkliche Mängel und eine begrenzte Wirkung. Das Gesetz ist somit nicht nur nutzlos, sondern schafft zudem zusätzliche Probleme. Die Befürworter jedoch waren sich im Ergebnis einer politisch erzwungenen Tarifeinheit einig, dass man lieber ein schlechtes Gesetz sehen möchte als keines“, so Markus Wahl, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit.

Die Vereinigung Cockpit sieht aus verfassungsrechtlicher Perspektive kein Zweifel daran, dass der Gesetzentwurf massiv in das Grundrecht der Koalitionsfreiheit eingreift und heute etablierten Gewerkschaften das Recht verwehrt, eigenständige Tarifverträge abzuschließen. Eine kleinere Gewerkschaft im Betrieb unterliegt zukünftig einem faktischen Streikverbot, weil Arbeitskampfmaßnahmen nach geltender Rechtsprechung ein tariflich regelbares Ziel voraussetzen. Ein Tarifvertrag einer Minderheitsgewerkschaft würde nach dem Gesetzentwurf nicht zu Anwendung kommen können – eine Arbeitskampfmaßnahme wäre dann unzulässig.

Die Vereinigung Cockpit sieht ein Gesetz zur politisch erzwungenen Tarifeinheit als Angriff auf die gewerkschaftliche Existenz. „Wir werden dies nicht hinnehmen und uns mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln politisch und rechtlich zur Wehr setzen. Im Falle einer gesetzlichen Regelung werden wir zum frühestmöglichen Zeitpunkt gegen das Gesetz Verfassungsbeschwerden einlegen“, so Wahl weiter.

Anlässlich der 3. Lesung des Tarifeinheitgesetzes erklärt **Ilja Schulz, Präsident der Vereinigung Cockpit**: „Heute ist ein schwarzer Tag für die Freiheit in Deutschland. Die große Koalition hat das Tarifeinheitgesetz ohne Rücksicht auf zwi-

schenzeitliche Diskussionen umgesetzt. Minderheitsgewerkschaften wird ihr grundgesetzlich verbrieftes Streikrecht genommen. Das ist nicht nur ein Verfassungsbruch, es wird auch negative Auswirkung auf den Betriebsfrieden haben.“

**Gerhart Baum, Bundesinnenminister a.D. und Rechtsanwalt** hat für die Vereinigung Cockpit die Vereinbarkeit mit dem Grundgesetz geprüft und kommt zu einem klaren Urteil: „Die Bundesregierung bestreitet die Auswirkungen auf das Streikrecht, weil sie weiß, welche verfassungsrechtlichen Folgen damit verbunden wären. Die ganze Konstruktion, die den Letztentscheid der Mehrheitsgewerkschaft vorsieht, würde jedoch in sich zusammenfallen, wenn die Minderheitsgewerkschaft weiter streiken würde. Demgemäß nimmt das Gesetz ihr das Streikrecht.“

Eine ganze Reihe von Gutachten namhafter Experten für Verfassungsrecht, Staatsrecht und Arbeitsrecht, wie auch der Deutsche Anwaltsverein und der Richterbund haben in fachlichen Gutachten die Verfassungskonformität in Zweifel gezogen. Darüber hinaus verstößt die Feststellung der Mehrheit im Betrieb, zu der die Mitgliedschaft zu einer Gewerkschaft offenlegen werden muss gegen das Recht der Beschäftigten auf informationelle Selbstbestimmung.

In Bezug auf die fälschlicherweise von Arbeitsministerin **Andrea Nahles** propagierte Erwartung an das Gesetz stellt **Ilja Schulz** weiterhin fest: „Opportunitäten wecken Begehrlichkeiten. Die neuen Möglichkeiten für Mehrheitsgewerkschaften werden die bisher weithin praktizierten Kooperationen eher stören als fördern. Strukturveränderungen werden zu einem verschärften Wettbewerb um Mitglieder und damit zu Unfrieden in den Betrieben führen.“

Von den zu erwartenden Strukturveränderungen ist auch die Vereinigung Cockpit bedroht und wird gegen das Gesetz beim Bundesverfassungsgericht Beschwerde einlegen und mit dem Antrag auf einstweilige Anordnung versuchen das Inkrafttreten des Gesetzes zu verhindern.



**PRESSEMITTEILUNG  
MARBURGER BUND – BUNDESVERBAND  
VERBAND DER ANGESTELLTEN UND BEAMTETEN  
ÄRZTINNEN UND ÄRZTE DEUTSCHLANDS E.V.**

22. Mai 2015

## Tarifeinheitengesetz ist ein grandioser politischer Irrtum

Zur heutigen Verabschiedung des Tarifeinheitgesetzes erklärt Rudolf Henke, 1. Vorsitzender des Marburger Bundes:

Das heutige Votum des Deutschen Bundestages für das Tarifeinheitengesetz behindert die tarifautonome Gestaltungsmacht freier Gewerkschaften und schafft Unfrieden und Unordnung, wo bisher ein geregelter Nebeneinander von Tarifverträgen unterschiedlicher Gewerkschaften bestand. Mit dem betriebsbezogenen Mehrheitsprinzip schafft der Gesetzgeber einen völlig neuen Rechtszustand, der anstelle der verfassungsrechtlich vorgesehenen Tarifpluralität einen Zwang zur betrieblichen Tarifeinheit vorsieht. Einen solchen Zwang zur Unterordnung unter einen Mehrheitswillen hat es vor dem Urteil des Bundesarbeitsgerichts 2010 nicht gegeben. Das Gericht hat damals deutlich gemacht, dass der Grundsatz der Tarifeinheit mit der grundgesetzlich garantierten Koalitionsfreiheit nicht zu vereinbaren ist. Insofern ist die heutige Ent-

scheidung auch ein Votum gegen die Rechtsauffassung des Bundesarbeitsgerichts. Anders als die Befürworter des Gesetzes behaupten, handelt es sich nicht um die „Wiederherstellung“ eines alten Rechtsgrundsatzes, sondern um einen gesetzlich angeordnetes Mehrheitsprinzip zur Privilegierung eines bestimmten Gewerkschaftstyps. Dadurch soll vor allem berufsspezifischen Gewerkschaften wie dem Marburger Bund das Recht vorenthalten werden, eigenständig und unabhängig von anderen Gewerkschaften Tarifverträge für die eigenen Mitglieder zu vereinbaren. Damit schränkt der Gesetzgeber die Freiheit aller Arbeitnehmer in Deutschland ein, selbst zu entscheiden, wer sie heute oder morgen tariflich vertreten darf. Ich bin sicher, dass die Politik ihren grandiosen Irrtum noch bereuen wird. Wir als Marburger Bund werden zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach Inkrafttreten des Gesetzes unsere Rechte wahren und Gesetzesverfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erheben.



**Preiswerte Loss-of-License Versicherungen  
für DFS-Lotsen, Regionallotsen und Apron**

**[www.lizenzverlust.de](http://www.lizenzverlust.de)**

**Versicherungsbüro Petersen und Partner Im Albgrün 9  
76275 Ettlingen Tel.: (07243) 71 98 03 Fax.: (07243) 38549**

# GdF – Termine

## Juni 2015

2.	AG Versorgung	Frankfurt
9.	IFAIMA	Hanoi
9. – 11.	MARC Meeting	Frankfurt
15.	Eurocontrol EASC	Brüssel
15.	AG - Verfahren	Frankfurt
16.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
17. – 18.	Tarifkommission	Erding
18. – 20.	Vorstandssitzung/Klausur FSTD	Speyer
22.	Gespräch FSBD/FSTD - DFS	
24. – 26	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
24. – 25.	ATSEP	Luxemburg

## Juli 2015

8.	CANSO/IFATSEA	Langen
9.	AG Tarif	Frankfurt
13. – 17.	ICAO- ATMRPP	Singapur
17.	GdF - Infotag	FFM/Squire
20.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen
20.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*

# Personalie Geschäftsstelle

Der Bundesvorstand hat im Frühjahr beschlossen, das Arbeitsverhältnis mit Frau Gritta Götz, Mitarbeiterin im Ressort Tarif und Recht, zum 30.04.2015 zu beenden.

Wir wünschen Frau Götz auf diesem Wege für ihre berufliche wie persönliche Zukunft alles Gute und weiterhin viel Erfolg.

Die Rechtsberatung wird aktuell von der Leiterin des Ressorts Tarif und Recht, Frau Petra Reinecke, in Zusammenarbeit mit der Kanzlei Weißmantel & Vogelsang organisiert.

*Axel Dannenberg*  
Bundesgeschäftsführer





## Gemeinsame Presseerklärung der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF e. V.) und ihrer europäischen Partnerorganisationen

Frankfurt, 20.05.2015

# Schlechte Aussichten für Flugpassagiere aufgrund der „innovativen“ Reformpläne der EU

Wie bereits in der letzten Woche angekündigt, haben sich am vergangenen Montag in Brüssel Gewerkschaftsvertreter der Flugsicherungsbranche, im Einzelnen ACV Transcom/ CSC Transcom (Belgien), GdF e. V. (Deutschland), SNCTA (Frankreich), TUEM (Eurocontrol/ Maastricht), VNLG (Niederlande), SwissATCA (Schweiz) getroffen, um intern über die Reformpläne der EU zu beraten. Anschließend gab es eine gemeinsame Veranstaltung mit den CEOs und Vertretern der Flugsicherungsorganisationen (ANSPs) aus Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz sowie Luxemburg zu einem „Social Dialogue“ bezüglich der gleichen Thematik.

Darüber hinaus waren und sind verschiedene Gewerkschaften noch mit ihren jeweiligen politischen Vertretern in Verbindung, um über die von der EU und der Europäischen Kommission (EC) vorgelegten weiteren Pläne zur „Leistungsverbesserung bei gleichzeitigen Kosten“senkungen“ zu sprechen, welche gegenwärtig erarbeitet werden und die Branche in den kommenden Monaten und Jahren mit noch nicht absehbaren Folgen treffen werden.

Da vor allem das interne Treffen neue zusätzliche Informationen in Bezug auf die jeweiligen nationalen Situationen der einzelnen Staaten und ihrer Flugsicherungsorganisationen hervorbrachten, konnten die anwesenden Gewerkschaftsvertreter neu bewerten, welche Auswirkungen dies auf die von ihnen vertretenen Mitarbeiter bringen wird als auch auf den Gesamtkomplex Luftverkehr und dessen Sicherheit.

**Die Schlussfolgerung aus dieser Zusammenkunft auf FABEC-Ebene ist die bedauerliche Erkenntnis, dass die Millionen Luftraumnutzer (vornehmlich die Passagiere**

**aber auch die Fluggesellschaften) bereits in diesem Sommer deutliche Kapazitätsengpässe und Verspätungen in ganz Europa zu spüren bekommen werden. Dies wird vor allem auf die fehlenden bzw. verschobenen Investitionen in das System „Flugsicherung“ zurückzuführen sein und findet seinen Ursprung in der EC, welche völlig irrationale Pläne zur Leistungssteigerung bei gleichzeitiger Kostensenkung ausgewählt und vorgegeben hat. Damit wird den ANSPs für die nächsten Jahre jeglicher Handlungsspielraum zur Modernisierung und Weiterentwicklung technischer Systeme als auch zum ausreichenden Personalaufbau genommen.**

Deshalb, und um die bereits betroffenen Passagiere nicht noch zusätzlich zu belasten, wurde gewerkschaftsseitig vereinbart, **vorerst keine zusätzlichen Arbeitsk Kampfmaßnahmen** zu planen, sondern stattdessen ständig zeitnah die Öffentlichkeit über die in diesem Sommer zu erwartenden Probleme und Risiken im Luftverkehr zu informieren und die wahren Ursachen zu benennen.

Darüber hinaus werden die jeweiligen Gewerkschaftsvertreter die Entwicklung **monatlich neu betrachten und beraten**, beginnend am 10./11.06.2015 in Frankfurt/Main. Sollte bei einem dieser Treffen festgestellt werden, dass nur noch durch gezielte Arbeitsk Kampfmaßnahmen der völlig unnötig sich aufbauende Druck aus dem Luftverkehr genommen werden kann, werden die Verbände nicht zögern, die notwendigen Maßnahmen umgehend einzuleiten. Selbstverständlich werden dabei dann von allen Einzelorganisationen deren nationalen individuellen Möglichkeiten innerhalb ihrer gesetzlichen Möglichkeiten genutzt werden.

# FSBD Info



von  
Joachim Nolte

## Allgemeines

Die Mitglieder des Fachbereichs wurden bereits über den Mitglieder-Onlineverteiler informiert, dass die fachbereichs-internen Delegiertenwahlen für die Delegiertenperiode der zukünftigen zwei Jahre zum Abschluss des 30. April 2015 stattgefunden haben. Den Gewählten

gratuliert der FSBD-Vorstand nochmals von hier aus zur Wahl und wünscht gleichzeitig ein gutes Gelingen für die jeweilige Aufgabe.

Neben dem fachlich-operativen Tagesgeschäft, das sich aus den verschiedenen anschließenden Informationen und Mitteilungen der einzelnen FSBD-Ressorts absehen lässt, finden derzeit im FSBD-Leitungsmoment vermehrt auch die auf der letzten Fachbereichskonferenz bereits angekündigten Mischaktivitäten im Bereich Strategie- und Konzeptbeteiligung in Verbindung mit der GdF-Bundesebene statt. Zur Zeit werden hier einerseits Vorlagen mit Blick auf ein erneuertes grundlegendes GdF-Strategiedokument des Bundes und andererseits im Rahmen der FüTa-Aktivitäten für den Tarifbereich ausgearbeitet.

Die ehrenamtlichen Mitglieder des FSBD, die seit der letzten Fachbereichskonferenz für die GdF- und FSBD-Aktivitäten im Bereich Lobbying zur personellen Unterstützung ausgewählt wurden, waren auf Einladung des Bundesvorstandes ebenso wie ein Beratungsbüro, das sich aus diesem Bereich mit Dienstleistungsangeboten vorgestellt hat, bereits Teilnehmer des Austausches auf Bundesvorstandesebene für diesen wichtigen und grundlegenden Tätigkeitsbereich.

Unsere GdF-Facebook-Seite hatte zusätzlich vom Besuch der Bundestagsausschusssitzung des federführenden Ausschusses ´Arbeit und Soziales´ zur Gesetzesdebatte des Tarifeinheitsgesetzes berichtet. Das Gesetz wird u.a. strittig wegen möglicher verfassungsrechtlicher Eingriffe in Tarifautonomie und Streikrecht diskutiert. Für den FSBD kann dies mögliche Implikationen auf die Gestaltungs- und Durchsetzungsfähigkeiten für zukünftige berufliche und soziale Themen bedeuten.

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

## Fachliches

Der Vorstand Fachliches hat, unterstützt durch Myriam Wiese (Lotsin TWR Frankfurt und Mitglied der AG „Verfahren“), auf Einladung der Vereinigung Cockpit an einer Sitzung der „AG Air Traffic Services“ in der VC-Geschäftsstelle am Frankfurter Flughafen teilgenommen. In der rund dreistündigen Sitzung konnten zu einer Reihe von Themen Standpunkte ausgetauscht und weitere Vorgehensweisen vereinbart werden. Erfreulicherweise wurde von Seiten der Vereinigung Cockpit inzwischen der Wunsch an den FSBD-Vorstand herangetragen, ein weiteres, dann ganztägiges Treffen zu organisieren, an dem von Seiten des FSBD möglichst die gesamte AG „Verfahren“ teilnehmen soll. Offenbar ist der Wunsch nach einer besseren fachlichen Vernetzung von GdF und VC auf beiden Seiten gleich hoch.

Die bereits mehrfach angesprochenen nFl, die die Voraussetzungen für den Einflug in Luftraum C regeln, sind inzwischen - sinnvollerweise - ersatzlos gestrichen worden.

Der FSBD-Vorstand bemüht sich derzeit bei der Aufsichtsbehörde für die Vorfeldkontrolle München um Einsicht in die Regelungen zum Kompetenzerwerb und -erhalt für den betroffenen Kollegenkreis. Eine Antwort steht derzeit aus.

Der Vorstand Fachliches hat erneut an der AG FIS teilgenommen. Aus fachlicher Sicht wird die Herausforderung der Zukunft darin bestehen, einen Katalog an Mindestanforderungen an die technische und verfahrenseitige Ausstattung der FIS-Arbeitspositionen zu erstellen. Im Falle einer Zentralisierung stellen sich neue Herausforderungen in Bezug auf die Unterstützung eines zentralisierten FIS durch den Operations Support. Wenn schon zentralisiert wird, muss die Qualität der Dienstleistung mindestens dem alten Status Quo entsprechen. Eine Zentralisierung darf sich nicht nur dadurch rechnen, dass die Dienstleistungsqualität quasi durch die Hintertür abgesenkt wird!

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

## Bereich Flugdatenbearbeiter (FDB)

Als Vertreter der GdF habe ich auch in diesem Jahr an der IFATCA Konferenz teilgenommen (Bericht in diesem Flugleiter). In einem Vortrag wurden die anstehenden Veränderungen im AIM-Bereich in Bezug auf SWIM (System Wide Information Management) vorgestellt. In die



sem Zusammenhang lag der Schwerpunkt des Vortrages auf die Einflüsse im operativen Lotsenbereich.

Die anstehenden Veränderungen und Weiterentwicklungen im Bereich AIM/AIS werden in naher Zukunft auch in der DFS umgesetzt. Aus diesem Grund wird die GdF an der jährlichen IFAIMA (International Federation of Aeronautical Information Management) Konferenz teilnehmen. Diese der IFATCA ähnliche Organisation vertritt vor allem Mitarbeiter aus den Bereichen AIM/AIS. Die anstehenden Veränderungen dort, werden Auswirkungen auf die tägliche Arbeit der Kollegen in diesem Bereich haben.

Der DFS-Geschäftsführung wurde mittlerweile eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur FIS-Zentralisierung vorgestellt. Der nächste Schritt wird die Beurteilung des GBR-Wirtschaftsausschusses sein. Eine endgültige Entscheidung ist zum jetzigen Zeitpunkt zwar noch nicht gefallen, wenngleich die Empfehlung des Projektesbereiches eine Zentralisierung in Langen vorschlägt. Der FSBD-Vorstand und auch die AG FIS haben sich mit dem Thema schon im letzten Jahr beschäftigt und eine fachliche Beurteilung erarbeitet. Obwohl dem FSBD-Vorstand ein Umsetzungskonzept zugesagt wurde, liegt dieses zum Redaktionsschluss noch immer nicht vor. Aus unserer Sicht kann aber keine seriöse Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erfolgen, wenn kein fachliches Konzept zur Umsetzung und zum Betrieb einer FIS-Zentrale vorliegt. Viele Kosten ergeben sich unseres Erachtens erst auf Grundlage der Effekte aus diesem Konzept. Viele Fragen bedingen sich also wechselseitig und bleiben weiterhin offen:

- Was wenn die Tätigkeit zentralisiert wird, aber nicht genügend Personal mit umzieht?
- Was geschieht mit den Mitarbeitern, deren Berufsbild zerschlagen wird? Nach Aussage der DFS Geschäftsführung wird niemand gegen seinen Willen umziehen müssen. Aber was ist denn die Alternative? An dem eigentlichen Standort verbleiben, in eine erneute Weiterbildung im Bereich FDB gehen, um dann festzustellen, dass die Niederlassung einen Personalüberhang hat?
- Und die Kollegen in Langen? Diese müssen dann wieder in eine Weiterbildungsmaßnahme, um in einer neuen EBG Struktur arbeiten zu können.
- Aus zehn Sektoren machen wir neun und die Größe des einzelnen Sektors soll dabei noch im Rahmen einer effizienten und sicheren Bearbeitung in der Aufmerksamkeit des FIS-Lotsen bleiben. Was wenn also nicht genügend Personal mit umgezogen ist? Personalengpässe und langwierige Cross Ausbildung werden die Folge sein. Hatten wir das nicht schon einmal? Erinnern wir uns an den Umzug des ACC Düsseldorf nach Langen und die langjährige Personalunterdeckung mit extremen Folgen. Erinnern wir uns an die aktuelle Misere in Karlsruhe, wo kein FDB/FMP mit der Umsetzung von VOLMUK nach Karlsruhe umgezo-

gen ist. Dort fehlen nun FMP-Mitarbeiter. Derartige Analogien wiederholen sich in den Augen des FSBD und bilden häufig eine gängige Tagesordnung in den Prozessen, die damit umbewertet werden müssten.

Abseits davon werden fachbereichsintern weitere Aufgaben wie neue Konzepte in den Bereichen FDB/FB/PK/FMP durch die AG FDB erarbeitet. Eine nicht leichte Aufgabe was die Arbeitstaktung angeht und wenn man bedenkt wie schnell die Veränderungen in den Flugsicherungssystemen fortschreiten.

Die AG FIS hat sich in ihrer letzten Sitzung fortgesetzt mit dem Thema FIS Zentralisierung befasst. Viele Kollegen in den Niederlassungen stehen vor vielen ungeklärten Fragen. Gerüchte machen die Runde und die Stimmung ist bereits an einem Tiefpunkt angelangt. Man darf nicht vergessen, dass hinter so einer weitreichenden Unternehmensentscheidung, persönliche Schicksale stehen.

Als Vertreter des FSBD Vorstandes habe ich am FABEC Social Dialoge Meeting in Brüssel teilgenommen. Dort wurde der aktuelle Sachstand zu den FABEC Projekten vorgestellt. Die Arbeitnehmervertreter kritisieren weiterhin, dass eine ggfs. etwaige finanzielle Kompensation von maximal nur drei Jahren geplant ist. Aber was soll danach geschehen? Der jeweilige ANSP, welcher diese Kompensation erhält, hat also drei Jahre Zeit um die verloren gegangenen Einnahmen irgendwie wieder auszugleichen oder das Unternehmen umzustrukturieren. Allerdings fehlen hierzu weiterhin die entsprechenden verbindlichen Voraussetzungen und die gemeinsamen verbindlichen Vereinbarungen. Die europäische Kommission lehnt weiterhin eine Anpassung der RP2 Ziele aufgrund der fehlerhaften Verkehrsprognosen ab. Wie es nach der RP2 weitergehen soll, ist bei den ANSP Vertretern aber auch noch nicht geklärt. Die Arbeitnehmervertreter kritisierten in diesem Zusammenhang die fehlenden Konzepte.

Vor dieser Veranstaltung hat sich die MARC Gruppe getroffen um die weitere Vorgehensweise, nach der ersten Pressemeldung über mögliche Streikaktivitäten im FABEC Luftraum, zu besprechen. Bereits im Vorfeld und auch während dieses angekündigten Meetings standen die Telefone mit Anfragen von Pressevertretern zum Thema kaum still. Die Pressemitteilung hat den einen oder anderen CEO zusätzlich dazu veranlasst, an diesem Social Dialog Meeting teilzunehmen.

**Ansprechpartner:**

Vorstand FDB/LDM

[oliver.wessollek@gdf.de](mailto:oliver.wessollek@gdf.de)

## Bereich Beruflich und Soziales

Als Vorstand „Berufliches und Soziales“ hab ich mich in den vergangenen Wochen im Wesentlichen mit zwei Hauptschwerpunkten befasst. Das waren einerseits die Vorarbeiten und ersten Gesprächstermine zu den Strukturtarifverhandlungen mit der DFS. Ohne zu viel Details verraten zu wollen, ist es uns nun gelungen, Struktur und Thema in die Verhandlungen zu bringen. Es wurden einerseits Arbeitsgruppen gebildet, die mit Vertretern der DFS gemeinsam Themenfelder bearbeiten und andererseits Verhandlungsschwerpunkte herausarbeiten sollen. Mehr möchte ich zu nächst an dieser Stelle hier dazu nicht verraten. Details oder Fortschritte könnt Ihr auf jeden Fall den kommenden Tarifinfos entnehmen.

Der zweite Schwerpunkt war die Validierung zum BAG im Rahmen der Vorbereitungen zu den kommenden Tarifverhandlungen der Sonderregelungen der FS-Betriebsdienste. Diese Vorarbeiten sind nun in die „heiße Phase“ getreten. Das heißt, wir fahren und fuhrten mit der AG an die Center-Standorte, um dort mit Euch die Referenzwerttabellen zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Gleichzeitig sind wir dabei, die letzten Auswertungstage zu bearbeiten und auszuwerten und nähern uns nun allmählich einem Ergebnis an. Allerdings müsst Ihr auch auf dieses bitte noch ein paar Tage warten. Erneut möchte ich an der Stelle allen Unterstützern und Mitarbeitern danken, die uns bei der Bearbeitung und Auszählung von Flight Lists tatkräftig unterstützt haben.

### Ansprechpartner:

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

## Internationales

### IFATCA-Ebene

Ein ausführlicher Bericht über die vergangene IFATCA Annual Conference befindet sich in dieser Ausgabe des Flugleiters. Nach Abschluss der Konferenz wird die Arbeit der IFATCA Standing Committees starten, die bis zur nächsten Konferenz 2016 ein volles Programm abzuarbeiten haben. Der FSBD ist mit Jens Lehmann im Financial and Institutional Committee (FIC) und Frank Sasse im Professional and Legal Committee (PLC) vertreten. Letzteres wird Ende August in Südafrika tagen.

Weitere Meetings unserer IFATCA-Repräsentanten bei der ICAO und SESAR sind für den Sommer und Herbst geplant.

Vom 9.-11. Oktober findet das Regional Meeting der europäischen IFATCA Member Associations in Tallinn statt.

### ATCEUC/ SES- Ebene

Anfang März fand in Rom das erste der zwei jährlichen ATCEUC Meetings statt. Von 29 Member Unions (MU) waren 22 angereist.

Seit den letzten Vorstandswahlen im Herbst 2014 war das um zwei auf 9 Mitglieder vergrößerte Executive Board äußerst aktiv. Als anerkannter Social Partner auf EU-Ebene vertritt ATCEUC die Interessen seiner MUs. Aktuelle Fachthemen sind die Entwicklungen im Bereich der Performance Regulation, im Single European Sky, dem Social Dialogue, bei SESAR und der EASA.

Über den Sachstand RP2 und SES2+ wurde bereits berichtet und er bleibt unverändert. Die Performance Plans der FABs und Nationalen Aufsichtsbehörden wurden zum Teil anerkannt, zum Teil als non-compliant an die Verfasser zur Überarbeitung zurückgegeben (siehe auch Bericht MARC). Die Änderungen SES2+, allen voran das mandatory „Unbundling of services“ (Communications, Navigation, AIS und Wetterdienst) wurden von den Staaten im Dezember 2014 vorerst abgelehnt. Eine weitere Debatte über das „Weiterkommen“ im Sinne des SES liegt zur Zeit „on hold“, bis zum Abschluss von Gesprächen zwischen Spanien und dem Vereinigten Königreich über den Status von Gibraltar.

Die EU-Durchführungsverordnung 376/2014 „On the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation“, die zum 15. November 2015 in Kraft treten wird und ein europaweites reporting-system ermöglichen soll, dass die meldenden Personen im Sinne von Just Culture schützt, ist Gegenstand diverser Workshops mit ATCEUC Beteiligung. Auf diesen und einer abschließenden Konferenz im Oktober soll ein Model einer „Industry Internal Just Culture Policy“ erarbeitet und beschlossen werden.

Vielmehr gab es dazu auf der Konferenz nicht zu berichten. Die gegenwärtige Situation wurde durch Vorträge diverser Gäste zu diesem Thema verdeutlicht. So stellte ein Richter des italienischen obersten Kassationsgerichtshofes klar, dass laut Verfassung hier nach jedem Incident in der Luftfahrt von der Justiz ermittelt werden muss (im Gegensatz z.B. zu den USA) und regelmäßig Gerichtsurteile von bis zu mehreren Jahren gegen die beteiligten Fluglotsen verhängt werden. Er äußerte sich aber optimistisch, dass es aufgrund der anstehenden EU-Verordnung zu positiven Änderungen im Sinne einer Just Culture kommen könnte.



Neben der Lobbyarbeit im Sinne seiner Mitglieder auf EU-Ebene leistet ATCEUC seinen MUs auch Beistand auf nationaler Ebene. Zuletzt konnte mit der polnischen Gewerkschaft **ZZKRL** ein gemeinsamer Erfolg erzielt werden. Nachdem das neue ATM-System im Alleingang durch den Provider eingeführt wurde, kam es zu erheblichen Problemen mit diesem System, das sich als äußerst benutzerunfreundlich erwies. Bei den erforderlichen Änderungen sollen jetzt die Mitarbeitervertreter in den Prozess eingebunden werden.

Viel Raum und Zeit stand für die Diskussion der aktuellen Probleme der MUs zur Verfügung. Die spanische **USCA** berichtete von laufenden Tarifverhandlungen mit dem – nach einer Umstrukturierung umbenannten – staatlichen Air Navigation Service Provider (ANSP) ENAIRE (vorher AENA). Da dieser seit 2010 auch keine neuen Fluglotsen für den Enroute Bereich mehr ausgebildet hat, sieht man sich hier einem akuten Personalmangel gegenüber stehen.

Die rumänische Gewerkschaft **ATSR** steht gegen ihren ANSP vor Gericht. Nach einem Wechsel im Management werden von diesem gültige Tarifverträge missachtet; Angestellten werden u.a. nahegelegt, individuelle Verträge anstelle abseits der Tarifregelungen abzuschließen.

Als neues Mitglied bei ATCEUC wurde die Fluglotsengewerkschaft UNICON aus dem Kosovo ausgenommen.

Die Eurocontrol Gewerkschaft FFPE, deren Mitglieder hauptsächlich im Bereich ATS Electronics Personnel und beim Network Manager zu finden sind, wurde als Observer zugelassen.

UNICA ist der neue Name der italienischen MU bei ATCEUC, zu der sich die Vorgängergewerkschaft ATM-PP mit zwei weiteren ital. Gewerkschaften vereinigt hat. Das 48. ATCEUC Meeting wird vom 30.9.-2.10. in Marseille stattfinden.

Zum Schluss sei noch auf die überarbeitete Internetpräsenz von ATCEUC hingewiesen: [www.atceuc.org](http://www.atceuc.org)

#### MARC/MOSAIC, FABEC- Ebene

Das nächste MARC Meeting der in dieser Gruppe vereinten Gewerkschaften des FABEC findet Anfang Juni in Frankfurt statt.

Die von den Nationalen Aufsichtsbehörden der FABEC-Mitglieder Deutschland, Frankreich, Luxembourg, Belgien und den Niederlanden eingereichten Performance Plans für die Key Performance Area „Cost-Efficiency“ wurden von der Kommission als „non-compliant“ eingestuft und zur Überarbeitung zurückgesandt. Diese soll

bis Anfang Juli erfolgt sein. Die von MARC geforderte Konsultation der Mitarbeitervertreter bei dieser Überarbeitung hat bis Redaktionsschluss größtenteils noch nicht stattgefunden, ein Umstand, auf den MARC die CEOs der betroffenen Flugsicherungsanbieter und zum Teil auch bereits die Presse aufmerksam gemacht hat.

#### Ansprechpartner:

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

## Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

### Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

**Liesel Weißmantel**  
 Fachanwältin für Arbeitsrecht

**Dirk Vogelsang**  
 Fachanwalt für Arbeitsrecht

**Hans-Gerd Dannen**  
 Fachanwalt für Arbeitsrecht

**Stephan Brozeit**  
 Fachanwalt für Arbeitsrecht

**David Schäfer**  
 Fachanwalt für Arbeitsrecht

**Antje Harsdorff**  
 Rechtsanwältin

**Daniel Staack**  
 Fachanwalt für Arbeitsrecht

**Inga Marie von Rönn**  
 Rechtsanwältin

**Christoph Wicke**  
 Rechtsanwalt

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

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

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

Während der FSBD-Fachbereichskonferenz in Leipzig wurden die Vorstandsposten „Berufliches und Soziales“, „FDB/LDM“ und „Fachliche Belange“ neu bzw. mit den bisherigen Amtsträgern wieder besetzt. Das Interview mit Alexander Schwassmann, zuständig für „Fachliche Belange“ möchten wir hiermit nachreichen. Herr Schwassmann war durch familiäre Angelegenheit zum Zeitpunkt des letzten Redaktionsschluss verhindert.

## Fragen an FSBD-Vorstand „Fachliche Belange“ – Alexander Schwassmann

*Herr Schwassmann, auch Sie sind erneut in Ihrem Vorstandsamt mit überwältigender Mehrheit wiedergewählt worden. Wie nehmen Sie diesen Wahlerfolg auf und wie sehen Sie Ihre Angriffspunkte für die kommenden Jahre?*

**Schwassmann:** Ich freue mich natürlich über das tolle Ergebnis und werte es vor allem als Anerkennung für die immer stärkere Wahrnehmung der GdF und speziell des FSBD zu fachlichen Themen sowohl in der allgemeinen als auch vor allem fachspezifischen Öffentlichkeit. Der FSBD-Vorstand hat es geschafft, dass die GdF inzwischen von allen wichtigen Organisationen in der deutschen Luftfahrt als Ansprechpartner ernstgenommen und konsultiert wird.

In den kommenden Jahren sehe ich den Hauptschwerpunkt der fachlichen Arbeit in der Reaktion auf die Umsetzung europäischer Verordnungen in nationales Recht. Einen ersten Vorgeschmack haben wir alle mit der Einführung von SERA bereits bekommen; in 2015 steht voraussichtlich die Umsetzung der „New ATCO Licence“ in nationales Recht an.

Darüber hinaus haben wir einen erneuten Anlauf gestartet, auf nationaler Ebene mit dem Pilotenverband, also der Vereinigung Cockpit, die fachliche Zusammenarbeit zu intensivieren. Ein erstes Treffen mit der AG „Air Traffic Services“ hat erfolgreich stattgefunden, und ein Nachfolgetermin ist bereits terminiert. Ich stelle mir eine ähnlich erfolgreiche Zusammenarbeit auf nationaler Ebene vor, wie wir sie international in der Zusammenarbeit von IFATCA und IFALPA bereits pflegen.

Intern möchte ich vor allem die im letzten Jahr erfolgreich gestartet AG Verfahren noch weiterentwickeln. Vor allem strebe ich an, dass sich die AG in Zukunft autark organisiert, so dass ich als Vorstand mehr Zeit für andere Aufgaben habe, auch wenn mich die Themen der AG auch persönlich sehr interessieren und ich eigentlich an jeder Sitzung teilnehmen möchte.

*Die „Fachlichen Belange“ stehen zunehmend auch unter dem europäischen Gesichtspunkt, wie werden sich die beruflichen Belange im Hinblick auf die europäischen Gedanken entwickeln und wie ist der Fachbereich auf dieser Ebene tätig?*

**Schwassmann:** Auf die Befassung mit EU-Verordnungen bin ich ja schon eingegangen. Organisatorisch sind wir über die IFATCA und auch ATCEUC in alle wichtigen europäischen Ent-

scheidungsprozesse auch fachlicher Natur eingebunden. Dazu stellen wir auch eigene Mitglieder des FSBD ab, die die IFATCA in Eurocontrol- und EASA-Arbeitsgruppen vertreten. Alle Mitglieder des FSBD in europäischen Facharbeitsgruppen aufzuführen, würde aber an dieser Stelle zu weit führen; im Flugleiter finden sich dazu regelmäßig Berichte und Informationen. Die GdF ist hier sehr gut vernetzt und anerkannter Lieferant von Expertenwissen.

*Ihr erster Ansprechpartner für die „Fachlichen Belange“ ist die DFS. Was wünschen Sie sich für die Zukunft und wie klappt die Zusammenarbeit mit Ihrem wichtigsten Gesprächspartner?*

**Schwassmann:** Interessanterweise ist die Notwendigkeit, sich mit der DFS zu fachlichen Belangen auszutauschen, nicht mehr ganz so groß wie noch vor einigen Jahren, da die DFS hier inzwischen intern deutlich mehr Wert auf die Expertise der eigenen operativen Mitarbeiter legt. Das wiederum ist aber auch auf die beharrliche Arbeit des FSBD zurückzuführen, der Missstände regelmäßig angeprangert hat. Wir treffen uns jedoch auch weiterhin regelmäßig zu meist konstruktiven Treffen mit den Geschäftsbereichsleitern der DFS. Die punktuelle Klärung von akuten fachlichen Fragen direkt mit den zuständigen Personen in der DFS läuft ebenfalls zufriedenstellend, auch wenn ich mir oft eine schnellere Reaktion wünschen würde. Die DFS ist darüber hinaus inzwischen sehr offen, was die Einladung des FDS zur Teilnahme an internen DFS-Workshops zu fachlichen Fragen angeht.

Auch die erfolgreiche Arbeit der AG Verfahren hat das Arbeitsverhältnis zur DFS verbessert. Je besser ausgearbeitet beispielsweise Änderungsvorschläge zur BA-FVD sind, desto höher ist die Chance, dass sie auch umgesetzt werden.

Ich würde mir allerdings wünschen, dass DFS und GdF in fachlichen Fragen gegenüber der Aufsichtsbehörde und Politik schon im Vorfeld gemeinsame Positionen beziehen und diese auch gemeinsam vertreten würden. Hier sehe ich noch erhebliches Verbesserungspotenzial.

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



# Get together...

## AG FDB trifft sich mit Kolleginnen und Kollegen FDB, FIS, FMP und PK aus dem Center und Tower München



von Oliver  
Wessollek

Im Rahmen einer GdF AG FDB Sitzung in Erding am 26.05.15, luden die Mitglieder der AG abends Kolleginnen und Kollegen aus dem Tower und Center München zu einer Informationsveranstaltung mit anschließender Diskussionsrunde ein.

Zunächst stellte sich die Arbeitsgruppe und ihre Arbeit/Ziele vor.

Unter anderem waren FMP Konzept, FMP Berechtigung und FIS Zentralisierung die Hauptthemen des Abends.

Es fiel auf, dass die Kolleginnen und Kollegen nicht in allen Punkten informiert waren und viele unbeantwortete Fragen zu diesen Themenbereichen im Raum standen.

Die große Verunsicherung im Kollegenkreis war deutlich spürbar.

Dies ist sicherlich der schlechten Informationspolitik der DFS und dem unbekanntem Konzept zur FIS Zentralisierung geschuldet.

Einigen Teilnehmern wurde zum ersten Mal bewusst, dass eine Zentralisierung der FIS Dienste auf den gesamten FDB Bereich Auswirkungen haben wird.

Dennoch wurde die Veranstaltung sehr positiv aufgenommen, auch wenn die Verunsicherungen nicht ausgeräumt werden konnten.

Die Arbeitsgruppe wird eine weitere Veranstaltung dieser Art am 26.10.15, für die Kolleginnen und Kollegen in Bremen anbieten, zu der wir schon jetzt herzlich einladen.



# D.A.CH. – Meeting 2015

## Sicherheitsrelevante Infrastrukturdienste im europäischen Luftverkehr auf der Basis von Zufall?

Vom 30. April bis 02. Mai 2015 trafen sich Vertreter der Berufsverbände der Flugsicherungs –Techniker und –Ingenieure aus Deutschland, Österreich und der Schweiz in Wien. Das traditionelle Treffen der Organisationen ATCNEA Air Traffic Communication and Navigation Engineers Association (Verband österreichischer Flugsicherungs-Ingenieure und –Techniker), GdF Gewerkschaft der Flugsicherung (Bundesfachbereich Flugsicherungs –Technische Dienste) und SATTA Swiss ATSEP Technical Association findet als so genanntes D.A.CH. – Meeting statt.

Nach einer eingehenden Analyse muss man feststellen, dass die neue Europäische Kommission weiterhin die falschen Thesen vertritt. Nach der Ernennung der neuen Kommissarin, Frau Violeta Bulc, hatten die Vertreter von ATCNEA, GdF und SATTA einige frische und neue Ideen erwartet. Aber, die Situation ist ernüchternd. Frau Bulc, sie ist seit dem 1. November 2014 EU-Kommissarin für Verkehr in der Kommission Juncker, wiederholt dieselben alten und irreführenden Behauptungen:

*“... Zickzack-Flüge, die den durchschnittlichen Flug, um fast 50 Kilometer länger machen als er sein könnte, einhergehend mit vielen Millionen Verspätungsminuten jedes Jahr. Dies führt zu höheren Kosten.”*

*“Die Fragmentierung im europäischen Luftraum kostet 5 Milliarden Euro und 18 Millionen Tonnen zusätzlichem CO<sub>2</sub>-Ausstoß jedes Jahr. Dies kostet Wachstum und Jobs. Das ist, was wir mit einem einheitlichen europäischen Luftraum zurückbekommen könnten.”*

In all ihren Statements macht die Kommissarin das Luftverkehrsmanagement für Verspätungen und längere Flugwege verantwortlich. Sollte sie es nicht besser wissen?

Das Luftverkehrsmanagement ist für weniger als 30 Sekunden der Verspätung pro Flug verantwortlich, das ist ungefähr 8 % der Verspätungen, während die Fluggesellschaften für 54 % verantwortlich sind!

Die durchschnittliche Ineffizienz der horizontalen Flugdurchführung ist 3,14% auf der Strecke, dies bedeutet 14,7 NM oder 27,2 km pro Flug. Die Hauptfaktoren für die Verlängerung von Flugwegen beruhen allerdings auf das Umfliegen von militärisch genutzten Lufträumen und Wetterfaktoren.

Fluggesellschaften fliegen bewusst Umwege, um im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse zwischen Flugsicherungsgebühren und erhöhtem Kerosinverbrauch den kostengünstigsten Flug durchzuführen.

Es gibt keinen Stillstand am Himmel. Die Europäische Kommission sollte aufhören, zusätzlichen Druck auf das System auszuüben. Während der letzten 3 Jahre sind die Flugsicherungsdienstleister in Europa unter massivem Druck, die Kosten zu reduzieren. Als Folge dessen sind Investitionen angehalten oder drastisch reduziert worden. Zur gleichen Zeit findet ein Wachstum des Luftverkehrs statt. Gleichzeitig verlangt die Europäische Kommission eine weitere Kürzung der Kosten. Ist dies wirklich ein wachstumsorientiertes System, das gleichzeitig das heute hohe Sicherheitsniveau auf Dauer gewährleistet?

Zudem ist das Gesetzespaket 2 zur Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums nicht völlig umgesetzt worden und doch will die Europäische Kommission bereits eine drittes Gesetzespaket (SES2+) auf den Weg bringen. Die weitere Ausrichtung auf Zentralisierung und Liberalisierung wird nur auf die Zerstörung der Sicherheitskette hinauslaufen.

Das Vorhaben der Kommission, 9400 Jobs bei den Flugsicherungsdienstleistern zu vernichten, wird sich auf Sicherheit und Servicequalität auswirken. Langfristig wird sich dies auch auf die europäische gesamtwirtschaftliche Situation auswirken.

Das ist gerade umso mehr ein Zeichen, dass der menschliche Faktor, die so genannte fünfte Säule, nichts anderes als leere Worte sind.

Wir fordern die neue Kommissarin auf, ihren eigenen Worten zu folgen und anzufangen die vorhandenen Probleme mit einem lösungsorientierten Ansatz zu analysieren. Es ist höchste Zeit für die Europäische Kommission, denjenigen zuzuhören, deren tägliche Aufgabe es ist, die Sicherheit im europäischen Luftraum zu gewährleisten!

Frau Bulc möge aufhören, genau dieselben Phrasen von ihrem Vorgänger Herrn Kallas zu wiederholen. Die Thesen werden dadurch nicht richtiger! Um die echten Probleme zu verstehen, müssen insbesondere die Arbeitnehmervertreter eingebunden werden.

Die Teilnehmer haben intensiv die politischen Abläufe in Europa analysiert. Das aufgezwungene Leistungsschema führt zu einer Schwächung der sicherheitsrelevanten Services, gleich-





zeitig nimmt die Regulierung in allen Bereichen zu. Wir befürchten, dass der überzogene Sparzwang die Sicherheit im Luftverkehr beeinträchtigt. Parallel werden neben anderen Initiativen über das Vorhaben „Pilot Common Project“ im Rahmen des „SESAR Deployment“ die Flugsicherungsdienstleister angehalten, massiv in neue Infrastruktur zu investieren. Mit den neuen Technologien sollen Fluglotsen und Flugsicherungs-Techniker zukünftig die Kapazität und den sicheren und effizienten Flugverkehr in Europa gewährleisten.

Mit großer Sorge betrachten wir die derzeitige Situation. Allerdings werden wir nicht nachlassen, uns an den Diskussionen zu beteiligen und die berechtigten Interessen von Flugsicherungs-Ingenieuren und -Technikern in Deutschland, Österreich und der Schweiz nachhaltig zu vertreten.

Ein weiterer Schwerpunkt war das Thema Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, auch weitläufig als „Just Culture“ – zu Deutsch Redlichkeitskultur – bekannt. Grundlage hierfür ist die EU-Rechtsverordnung 376/2014, die aktuell überarbeitet wird. Im Rahmen eines Vortrags hat die Sicherheitsmanagerin Dr. Michaela Schwarz von Austro Control den Inhalt von „Just Culture“ erläutert. Für Fluglotsen sind die Abläufe bei besonderen Vorkommnissen grundlegend geregelt. Es wurde festgestellt, dass bei der Austro Control, DFS und skyguide Meldesysteme für Vorfälle und Verfahren für Flugsicherungs-Techniker

und -Ingenieure vorhanden sind, aber nicht im erwünschten Umfang gelebt wird. Zu oft scheuen sich Kolleginnen und Kollegen, auf offensichtliche Missstände hinzuweisen. Auch das anonyme Meldesystem wird so gut wie gar nicht genutzt. Austro Control baut dieses für die Erhöhung der Sicherheit absolut

notwendige Meldesystem aktuell aus. So werden in naher Zukunft auch Flugsicherungs-Techniker und -Ingenieure zu CISM-Peers ausgebildet. Bei skyguide ist diese Maßnahme bereits abgeschlossen. Damit wird auch die psychologische Betreuung bei Vorfällen in den technischen Diensten verbessert. Natürlich stehen alle CISM-Peers bei Vorfällen als Ansprechpartner zur Verfügung. Wichtige juristische Aspekte bedürfen einer weitergehenden Lösung, so dass das Meldesystem wirklich die notwendige Akzeptanz erfährt.

Im November 2015 wird die EU-Verordnung 1035/2011 in der neuen Fassung wirksam. Nach einem langen Prozess werden zukünftig Vorgaben für die Ausbildung von Flugsicherungs-Technikern und -Ingenieuren in Europa gesetzlich geregelt. Alle Flugsicherungsdienstleister sind somit verpflichtet, diese Vorschriften nach einer kurzen Übergangszeit umzusetzen. Damit wird eine langjährige Forderung der Fachverbände nach einer einheitlichen Qualifikation Realität.

Das DACH-Meeting 2016 wird in der Schweiz stattfinden.

# Die 54. IFATCA ANNUAL CONFERENCE in Sofia

von Jonathan Bötig, Alexander Schwaßmann, Wilfried Wörz, Oliver Wessollek und Jens Lehmann

Die jährliche Konferenz der International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) fand dieses Jahr im April in der bulgarischen Hauptstadt Sofia statt. Immerhin 71 der 131 Member Associations der IFATCA waren mit insgesamt ca. 400 Delegierten vertreten. Der FSBD hatte sechs Delegierte entsandt. Schwierigkeiten gab es einmal mehr für die Vertreter der afrikanischen Verbände. Das Gastland Bulgarien änderte kurz vor der Konferenz seine Visa-Bestimmungen und fordert seither die persönliche Beantragung eines Visums in einer bulgarischen Botschaft. Da es davon auf dem gesamten afrikanischen Kontinent jedoch nur zwei (!) gibt, konnten viele afrikanische Delegierten kein Visum beantragen und folglich auch nicht an der Konferenz teilnehmen. Eine Schande, aber leider außerhalb der Kontrolle der IFATCA.

Insgesamt darf man dem Organisationskomitee, bestehend fast ausschließlich aus bulgarischen Lotsen, einen tollen Job bescheinigen. Viele der Organisatoren übernahmen die Betreuung der Delegierten in ihrer Freizeit zwischen zwei Schichten, teilweise auch vor und nach einer Nachschicht. Auch das Hotel mit angeschlossenem Konferenzzentrum präsentierte sich als würdiger Veranstaltungsort. Eine Verstimmung gab es lediglich, als in einer der Mittagspausen das bereitstehende „Finger Food“ falsch ausgezeichnet war, was dazu führte, dass einige muslimische Delegierte versehentlich Schweinefleisch zu sich nahmen. Ein bedauerlicher Fehler, der jedoch zu wüsten Beschimpfungen des Executive Boards (!) führte.

Nach den Eröffnungsreden und einer traditionellen Darbietung des Gastlandes begann die eigentliche Arbeit der Delegierten in 6 halbtägigen Sitzungen der drei Committees A, B und C.

Das Committee A befasst sich mit den administrativen und finanziellen Belangen der Organisation. Es hat zwei eigene Ständige Arbeitsgruppen (FIC und CAC, mehr dazu in den Teilberichten aus den Committees), die im Jahr zwischen den Konferenzen einen zuvor erteilten Arbeitsauftrag abarbeiten. Die Ergebnisse werden dann als Arbeitspapiere den Delegierten vorgestellt.

Ähnlich ist es mit den Committees B und C. Ersteres befasst sich mit den fachlichen, letzteres mit den beruflichen und sozialen Themen der IFATCA Politik. Auch sie werden von ihren eigenen Ständigen Arbeitsgruppen, dem TOC bzw. PLC, unterstützt.



Nach den Sitzungen der Committees finden am fünften und letzten Tag der Konferenz regionale Treffen der fünf Regionen statt. Abschließend werden im Final Plenary die in den Committees gefassten Beschlüsse durch Abstimmung der Directors der MAs zu IFATCA Policy oder Satzung.

Neben den Delegierten nahmen auch Gäste von ICAO, IATA, der International Federation of Airline Pilots' Associations (IFALPA), des Gewerkschaftsverbandes der Föderation Internationaler Transportarbeiter (ITF) und Eurocontrol an den Sitzungen der Committees teil.

Eine Panel-Diskussion zum Thema Performance Based Navigation und ein Workshop von Eurocontrol mit dem Titel Next Generation of Aviation Professionals am Donnerstag rundeten das Angebot ab.

Die Konferenz wurde wie im Vorjahr papierlos veranstaltet; alle Arbeitspapiere wurden nur elektronisch verteilt; darüber hinaus stellte die IFATCA erstmals eine Smartphone-App zur Verfügung, die in Echtzeit über den Fortgang der Konferenz informierte und die Tagesordnung enthielt.

## Bericht aus dem Committee A

Von Jonathan Bötig

Das Committee A ist den Directors der Member Associations (MA) vorbehalten. Hier werden unter anderem die internen Belange der Organisation und der MAs in „Closed Session“ behandelt, Satzungsänderungen und Finanzen diskutiert sowie Wahlen für das Executive Board durchgeführt.



## Berichte des Executive Boards

Positiv und effektiv gestaltete sich die Zusammenarbeit im 2014 auf wichtigen Positionen neubesetzten Vorstand der IFATCA. Das unbesetzt gebliebene Amt des Executive Vice President (EVP) Finance wurde kommissarisch vom President and CEO, Deputy President und der Office Managerin übernommen. Im November 2014 konnte die Position Übergangsweise besetzt werden.

Die Tätigkeiten des Executive Vice President Africa and Middle East wurde im vergangenen Berichtsjahr durch den Ebola-Ausbruch und politische Unruhen in einigen Ländern erschwert. Ein Schwerpunkt ihrer IFATCA-Arbeit lag in der Adressierung der oft schwer zu haltenden Proficiency der Fluglotsen. Viele Staaten beschneiden die Ausbildung ihrer Lotsen, um diese schneller einsetzen zu können. Bis Ende 2015 soll, gemäß einer gemeinsamen Erklärung vieler afrikanischer Staaten, die (hohe) Zahl der Runway Incursions um 50% gesenkt werden. Da die Flugsicherungsanbieter hier ihrer Aufgabe der Ausbildung nicht zur Genüge nachkommen, werden die betroffenen MAs ihre Mitglieder für diese Thematik sensibilisieren.

Die Probleme in der Dominikanischen Republik waren zuletzt Schwerpunkt für den Executive Vice President Americas. Nach zahlreichen und immer häufiger auftretenden technischen Problemen sowie Wartungsschwierigkeiten an den Flugsicherungssystemen, die von der Flugsicherungsbehörde nicht behoben wurden, informierte die MA die Öffentlichkeit. Die folgenden Angriffe der Flugsicherungsbehörde richteten sich zuerst gegen den Fachverband. Als aber eine Einigung durch das höchste Gericht dazu führte, dass die von der MA aufgezeigten Probleme behoben werden mussten, begann die Behörde damit, im Verband aktive Fluglotsen gegen ihren Willen zu versetzen, in den Ruhestand zu schicken oder zu suspendieren. Diese Situation dauert nun schon über 18 Monate an und konnte bisher trotz hochrangiger Treffen zwischen IFATCA, aber auch ITF Vertretern, mit der Regierung nicht gelöst werden.

Erfreulichere Nachrichten gab es aus dem benachbarten Haiti zu berichten. Die Zahl der Fluglotsen dort wurde durch Neueinstellungen von 16 auf 40 mehr als verdoppelt. Außerdem sollen ein neues Radar und ein VOR aus Deutschland die Infrastruktur verbessern.

Nicht nur in Deutschland ist die Ablenkung am Arbeitsplatz durch Handys und Tablets ein Thema. In den USA hat sich der Fachverband NATCA mit einer groß angelegten „Turn off, tune in“ Kampagne dazu positioniert.

Als Folge der geänderten Routenführung vieler Airlines nach dem Abschuss von MAS17 verdoppelte sich der Flugverkehr durch den Iran. Der Executive Vice President Asia and Pacific sowie andere Vorstandsmitglieder konnten den iranischen Fachverband bei Fragen zu Flow Management und Airspace Design unterstützen. Auch forderten sie von der Flugsicherungsbehörde, auf die neue Situation angemessen zu reagieren und SMS Verfahren zu befolgen.

Kasachstan und die Mongolei benötigen im Berichtsjahr die Unterstützung der IFATCA. Im ersten Fall konnten die Just Cul-

ture Experten der IFATCA ihre Expertise einsetzen, nachdem ein Lotse nach dem Absturz einer An-72 zu einer Haftstrafe verurteilt wurde. Im zweiten Fall, bei dem ein Lotse nach einem aborted take-off incident vom Dienst suspendiert wurde, half IFATCA, das Training der Lotsen anzupassen.

## Mitgliedschaft

Die Beitragsgebühr der IFATCA richtet sich nach der finanziellen Belastbarkeit einer MA, aufgrund derer sie in eine von drei Kategorien eingestuft wird, sowie der Anzahl von Mitgliedern. Regelmäßig können ärmere Verbände ihre Beiträge nicht zahlen und müssen dann erst suspendiert und im folgenden Jahr terminiert werden. Letzteres wurden dieses Jahr die Fachverbände aus Ecuador, Eritrea und Surinam. Der drohenden Suspendierung entging der dominikanische Fachverband. Auf Beschluss der Directors übernahm die IFATCA die ausstehenden Beiträge von \$2381,29.

Da keine neuen Verbände aufgenommen wurden, zählt die IFATCA nun 128 MAs.

Die Überarbeitung des Membership Schemes war Aufgabe einer sogenannten Membership Task Force unter Beteiligung von Jens Lehmann.

Auch wenn es das erklärte Ziel der IFATCA ist, die Stimme aller Fluglotsen weltweit zu sein, war dies in den vergangenen Jahren oft nur möglich, weil besser situierte MAs kurzfristig die Beiträge von anderen übernommen haben, um diese vor der Suspendierung und dem Ausschluss zu bewahren.

Dafür wurde nun ein formeller Prozess eingeführt, um finanzschwachen MAs die beständige Mitgliedschaft zu erleichtern. In Zukunft soll auf Beschluss der Directors auf der Annual Conference die Begleichung ihrer Beiträge aus einem Financial Circumstances Fund heraus ermöglicht werden, zeitlichen begrenzt auf maximal drei Jahre.

Zusätzlich wird durch die Schaffung eines Regional Meeting Attendance Fund die Teilnahme der MAs an ihren lokalen Meetings erleichtert.

## Finanzen

Die finanzielle Lage der IFATCA bleibt weiterhin außerordentlich gut. Dennoch sieht das von den Directors genehmigte Budget für 2015/2016 ein Defizit von knapp über 50.000 US Dollar vor. Dies ist jedoch durch die in den letzten Jahren erreichten Überschüsse und die geplanten Ausgaben in den Kernbereichen der IFATCA als non-for-profit Organisation durchaus gerechtfertigt.

In die Ständige Arbeitsgruppe FIC (Financial and Institutional Committee) wurden für ein Jahr die GdF und die MAs aus UK und Ghana gewählt. Unter Leitung eines US-amerikanischen Chairmans wird sie bis zur nächsten Annual Conference ein komplexes Arbeitsprogramm abarbeiten. Jens Lehmann wird die GdF im FIC vertreten.

## Satzung

Die Ständige Arbeitsgruppe CAC (Constitutional and Administrative Committee) wurde mit Südafrika, Neuseeland und

Maastricht UAC besetzt. Während im vergangenen Jahr die Struktur des IFATCA Panels, die Teilnahmeregelungen für Closed Sessions und die Zusammensetzung der Ständigen Arbeitsgruppen der Committees B (TOC) und C (PLC) überarbeitet wurden, sollen im kommenden Jahr u.a. Versicherungsfragen, Details zur Reisekostenabrechnung und die Umstellung auf elektronische Handbücher bearbeitet werden. Im übrigen konnte auf Betreiben der GdF die im letzten Jahr kritisierte Regelung des Vorschlagsrechts des Chairman für die Zusammensetzung des TOC, die nun auch analog auf das PLC ausgedehnt werden sollte, im Gegenteil für beide Panels abgeschafft werden.

### Nächste Konferenzen

Die 55. IFATCA Annual Conference wird vom 14. bis 18. März 2016 in Las Vegas stattfinden. Tunis konnte sich als Veranstaltungsort für 2017 gegen Vancouver durchsetzen. Für die darauffolgenden Jahre wurden mit Jordanien, Ghana, Ägypten, den Malediven, Costa Rica und Kanada sechs Kandidaten gefunden.

### Wahlen

Wiedergewählt für zwei weitere Jahre wurden der Deputy President Scott Shallies aus Melbourne, Executive Vice President Technical Duncan Auld aus Sydney, Executive Vice President Africa and Middle East Keziah Ogutu aus Kenia und Executive Vice President Asia and Pacific Mike O'Neill aus Hong Kong. Executive Vice President Finance Jeremy „Bob“ Thompson aus Neuseeland wurde für ein Jahr gewählt, nachdem er den nach der letzten Konferenz vakanten Posten Ende 2014 bereits kommissarisch übernommen hatte.

Der Kanadier Jean-François Lepage folgt auf Dr. Ruth Stillwell als Liaison Officer zu der ICAO Air Navigation Commission. Er arbeitet im Hauptberuf als Lotse im Center in Montreal und hat die Unterstützung der kanadischen Flugsicherungsorganisation NAVCANADA, was ihm hoffentlich dabei helfen wird, in die ausgesprochen großen Fußstapfen von Ruth zu treten. Philippe Domogala aus Maastricht wird noch ein weiteres Jahr als Conference Executive agieren.



### Bericht aus dem Committee B

von Alexander Schwaßmann

Chairman Matthijs Jongeneel (Niederlande) eröffnete die Sitzung des Committee B am Montagnachmittag nach den offiziellen Feierlichkeiten. Unterstützt wurde er durch den Executive Vice President Technical, Duncan Auld (Australien), sowie durch Al Shaw (Neuseeland), der für das Protokoll und die Rednerliste verantwortlich zeichnete. Deutschland wurde wie in den Vorjahren durch Raimund Weidemann und Alexander Schwaßmann vertreten.

An allen Tagen konnte ein Quorum gerade so erreicht werden. Dies war vor allem den bereits erwähnten Visa-Problemen der afrikanischen Delegierten geschuldet, aber auch einige andere Länder können aufgrund lokaler Probleme nicht an Konferenzen teilnehmen.

Duncan Auld dankte im Rahmen seines Rechenschaftsberichtes vor allem Ben Gorrie (Australien), dem im Vorjahr neu gewählten Chairman des TOC, sowie den einzelnen TOC-Mitgliedern für ihre großartige Unterstützung. Die ICAO hat die IFATCA um noch mehr Mitarbeit gebeten, aber die IFATCA hat wie immer weder das notwendige Geld noch die Kommunikationsinfrastruktur, um dieser Bitte nachzukommen. An beiden Problemen soll in den nächsten Jahren verstärkt gearbeitet werden.

Im Dezember 2013 tagte zum ersten Mal überhaupt das ICAO ATM Operations Panel (ATMOPSP). Dieses brandneue Panel ist Teil des Modernisierungsprogrammes aller ICAO-Panels. Duncan nimmt zusätzlich zu seinem Amt als EVPT auch die Rolle des Panel Rep im ATMOPSP wahr, in dem eine Menge flugsicherungsrelevanter Themen gebündelt werden, die früher auf andere Panels verstreut waren; darüber hinaus erlaubt das Panel eine Art von Kontrollfunktion für ATM-Themen, während sie von den Mühlen der ICAO-Bürokratie gemahlen werden. Duncan sieht aber auch die Gefahr, dass in diesem Panel all das abgeladen wird, was in der ICAO sonst niemand anfassen will. Aktuell versucht das ATMOPSP vor allem, das schon seit langem schwebende Problem der SID/STAR-Vertikal-Profile zu lösen. Hier hatte man schon einen Kompromissvorschlag entwickelt, der jedoch von den Entscheidern auf ICAO-Ebene wieder kassiert wurde. Nun soll ein State Letter erstellt werden, auf den die IFATCA im Sinn der in den Vorjahren gefassten Beschlüsse reagieren wird. Weiterhin wird das ATMOPSP Panel mit der Arbeit an Verfahrenen zu Remote TWR beginnen.

Ben Gorrie gab einen Überblick über die Aktivitäten des TOC. Aus Sicht einzelner Mitglieder des TOC war die Arbeit des Chairman TOC allerdings verbesserungswürdig. Emails wurden oft nur verzögert oder gar nicht bearbeitet. Alexander Schwaßmann flog extra für einen Tag zu einem TOC-Meeting nach Wien, nur um dort zu erfahren, dass das Arbeitspapier, dessentwegen er angereist war, schon am Vortag bearbeitet worden war; ebenso wurde Oliver Strack, den die GdF seit



diesem Jahr als Vertreter der IFATCA in die Eurocontrol ATM Procedures Design Sub Group (APDSG) entsendet, bis heute nicht vollständig in die Kommunikationsinfrastruktur der IFATCA integriert.

Wie bereits im Vorjahr wurde das TOC-Arbeitsprogramm nach der Verabschiedung auf der letztjährigen IFATCA-Konferenz leicht angepasst.

Ignacio Baca (Spanien) stellte im Anschluss das erste Arbeitspapier des TOC vor, das sich mit „GNSS Landing Systems“ beschäftigte. In Europa wird bereits das SBAS „Egnos“ genutzt, und Deutschland ist im Bereich GBAS unter anderem mit einer GBAS-Station am Frankfurter Flughafen Technologieführer. Die Leser des „flugleiter“ sind durch viele tolle Artikel von Jörg Biermann zu diesem Themenkomplex bestens informiert. Darüber hinaus steht der FSBD mit der Vereinigung Cockpit zum Thema GBAS in regem Austausch, so dass das Arbeitspapier aus deutscher Sicht wenig Neues enthielt. Auch eine Beschlussempfehlung gab es nicht.

Benjamin van der Sande (Niederlande) befasste sich in einem weiteren Vortrag mit den immer noch existenten Problemen bei der Aufgabe und Übermittlung von Flugplänen und deren Folgemeldungen. Die Analyse der Probleme war durchaus korrekt; mangelhafte und nicht an alle Betroffenen verteilte Flugplandaten führen zu einer Erhöhung der Arbeitslast für Lotsen und Piloten, und können im schlimmsten Fall zu unkoordinierten Einflügen in Nachbarsektoren und Staffellingsunterschreitungen führen. Daher sollte das Überprüfen und Berichten von Flugplänen nicht zu den Aufgaben eines Fluglotsen gehören, eine Auffassung, die auch die GdF teilt und weswegen wir die Leistung unserer Flugberater und Flugdatenbearbeiter zu schätzen wissen - was wir auch auf der Konferenz mehrmals deutlich zum Ausdruck gebracht haben. Die vom TOC vorgeschlagene Lösung war jedoch ein wenig zu simpel und technikverliebt: „TOC believes that electronic means of submission are the way forward because they reduce workload for dispatchers, briefing officers and ATCOs. As we reduce this workload, we also reduce the likelihood of errors occurring in flight plans or the ATM system as a whole. Responsibility for conformance checking, flight plan amendment or other troubleshooting should not lie with controllers for reasons of workload management. Electronic filing and automated conformance checking, including feedback on errors made by the submitter, would prevent this from happening.“ Aufgrund der schlechten Erfahrungen mit IFPS mochten wir uns dieser Aussage nicht anschließen. Auf unser Betreiben überarbeitete daher eine ad-hoc-Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Oliver Wessollek während der Konferenz die Beschlussempfehlungen. Unser Hauptkritikpunkt war und ist, dass die Qualität von Flugplänen immer noch nicht ausreicht, um sie komplett der Automatik zu überlassen. Diese Ansicht konnte sich letztendlich jedoch nicht durchsetzen; die Konferenzteilnehmer waren mehrheitlich der Meinung, dass die Sicherstellung der Flugplanqualität außerhalb der Kompetenz (!!!) der IFATCA liege. Bei der anschließenden Abstimmung hat sich Deutschland enthalten und beantragt, dass das Thema er-

neut in das Arbeitsprogramm des TOC aufgenommen wird. Damit konnten wir uns durchsetzen. Nichtsdestotrotz müssen wir bis auf weiteres mit folgender IFATCA Policy leben:

**Electronic filing and automated conformance checking of flight plans are preferred.**

Dem zweiten Teil der Beschlussempfehlung haben auch wir zugestimmt: **Flight plan submission and correction by controllers, while responsible for separation of aircraft, should be minimized.**

Der zweite Tag begann mit den Berichten der IFATCA Repräsentanten in den ICAO-Panels, soweit diese Berichte nicht in der gemeinsamen Sitzung der Committees B und C abgehandelt wurden. Den Anfang machte Bjarni K. Stefansson (Island), der die IFATCA im ICAO Separation and Airspace Panel (SASP) vertritt. Den Hauptteil der Arbeit des SASP machte die im November 2014 in Kraft getretene Neufassung des PANS-ATM aus. Da sich das SASP vor allem mit prozeduraler Staffellung beschäftigt, ist das meiste in Deutschland nicht von großer Bedeutung (außer man versucht an einem großen Deutschen Verkehrsflughafen eigentlich abhängige Abflugrouten unabhängig zu betreiben, baut dazu VORs neben Autobahnen auf und scheitert dennoch); interessant war jedoch die Reduzierung der Seitenstaffellung auf 5 NM für Flugzeuge auf An- und Abflugverfahren, die RNP1-zertifiziert sind. Das ICAO Circular 324 („Guidelines for Lateral Separation of Arriving and Departing Aircraft on Published Adjacent Instrument Flight Procedures“) liefert dazu weitere Informationen. Nicht klar ist, ob solche Verfahren als RNP1-Verfahren veröffentlicht sein müssen, oder ob jedes Luftfahrzeug darauf operieren darf und die 5NM aber nur zur Anwendung kommen dürfen, wenn die beteiligten Luftfahrzeuge RNP1-ausgerüstet sind. Eine entsprechende Nachfrage unsererseits konnte Bjarni nur dahingehend beantworten, dass er davon ausgeht, dass die FMS-Datenbank nur dann RNP1-Verfahren enthält, wenn das Flugzeug auch dafür zugelassen ist. Ob unsere „FMS Transitions“ dazu gehören?

Bjarni gab darüber hinaus einen Ausblick auf die geplanten Änderungen in der nächsten Ausgabe des PANS-ATM, die Ende 2016 veröffentlicht werden soll. Für uns interessant sind neue Regelungen zu konventioneller Staffellung für RNAV-Abflugstrecken (die schon existierende 45-Grad-Regel für konventionelle Abflugrouten soll auf RNAV-Strecken ausgeweitet werden) und zu unabhängigen Anflugverfahren auf parallele Pisten. Das SASP hat dazu ICAO Doc 9643 („Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways“) und PANS-ATM section 6.7 („Operations on Parallel or Near-Parallel Runways“) überarbeitet, mit dem Ziel, neue Technologien wie GNSS Landing system (GLS), RNP- und RNAV-Verfahren sowie andere Arten von Luftlagedarstellung zu integrieren. Die Änderungen an PANS-ATM und Doc 9643 sind nun verabschiedet und sollen im November 2016 veröffentlicht werden. Darüber hinaus

haben die USA eine Sicherheitsbewertung durchgeführt mit dem Ergebnis, dass zu einem Abstand zwischen parallelen Pisten von 3600 Fuß unabhängiger Parallelbetrieb möglich ist. Dazu reicht ein Standard Airport Surveillance Radar (ASR-9) mit 4,8 Sekunden Aktualisierungsrate aus, solange ein so genanntes Standard Terminal Automation Replacement System (STARS) Final Monitor Aid (FMA) mit einem Seitenverhältnis von 4:1 sowie Alarmfunktionen für den Lotsen, sobald ein Luftfahrzeug den Anflugkurs verlässt, verfügbar ist. Das ist deutlich weniger als die 2,5-Sekundenrate, die laut PANS-ATM derzeit vorgeschrieben ist. Die USA wollten daher Doc 9643 und PANS-ATM in ihrem Sinne anpassen. Das SASP ist jedoch der Ansicht, dass die vorgeschlagene Änderung zu stark auf die U.S.-Technologie fokussiert; darüber hinaus gab es Zweifel, ob den Lotsen bei einer Erhöhung des Aktualisierungsintervalls noch genug Reaktionszeit für eine eventuelle Intervention bleibt.

Bjarni schloss seinen Bericht wie immer mit dem Dank an die isländische Flugsicherung, die die Reise- und Freistellungskosten zu den SASP-Treffen übernommen hat, weil Bjarni gleichzeitig auch der isländische Vertreter im SASP ist. Ein Modell auch für die GdF-Vertreter der IFATCA in den ICAO Panels?

Der Bericht von Christoph Gilgen (Schweiz), der IFATCA-Vertreter im Aeronautical Surveillance Panel, wurde zur Kenntnis genommen. Eine Präsentation gab es nicht, da Christoph am zeitgleich stattfindenden ersten „Surveillance Panel“ SP-Meeting, dem Nachfolgepanel des ASP, teilnahm. Die Arbeit des ASP/SP wird teilweise in eine Unterarbeitsgruppe namens „Airborne Surveillance Task Force“, kurz ASTAF ausgelagert. Die ASTAF befasst sich derzeit mit der Fertigstellung eines „Airborne Surveillance Applications Manual“ („ASA-Manual“), das Ende 2015 veröffentlicht werden soll. Die ASTAF erhält ebenfalls einen neuen Namen, nämlich „AIRBWG“, die Abkürzung für „Airborne Surveillance Working Group“. AIRBWG wird sich mit so genannten „Airborne Surveillance Applications“ wie VSA (Visual Separation on Approach) befassen, aber auch die Arbeit einem geplanten „Ground-based Safety Net Manual“ aufnehmen. Darunter fallen Systeme wie beispielsweise die MSAW- und SAA-Tools, die in den Centersystemen der DFS bereits zum Einsatz kommen.

Das Surveillance Panel wird sich zukünftig mit der Weiterentwicklung von ACAS-X und Mode-S beschäftigen, auch wenn die ICAO zur Kenntnis nehmen musste, dass bereits die heutigen Mode-S Verfahren immer noch fehlerbehaftet sind. Dennoch sind sich IFATCA und ICAO einig, dass gerade Mode-S - richtig genutzt – eine Menge Potenzial birgt.

Aaron Wright (Neuseeland) beschäftigte sich in Fortführung der Diskussion des Vorjahres erneut mit der Verteilung der

Verantwortungen zur Vermeidung von Controlled Flight Into Terrain (CFIT), diesmal besonders die Umfliegung von Wetter. Einhalten der Hindernisfreihöhe ist nach ICAO eindeutig die Aufgabe des Piloten, solange nicht ATC aktiv in den Flugverlauf eingreift (durch Radarführung). Was aber, wenn wir eine Freigabe zum Umfliegen von Wetter erteilen? Technisch gesehen ist es immer noch Eigennavigation, durch Erteilen der Freigabe könnte die Verantwortung aber an ATC übergegangen sein. Darüber hinaus könnte allein durch die Möglichkeit, den Flugweg mit Radar oder ADS-B zu überwachen, eine Mitverantwortung des Lotsen entstehen, auch Flugzeuge unter Eigennavigation davon abzuhalten, gegen einen Berg zu fliegen - selbst dann, wenn das Umfliegen von Wetter ohne Freigabe durch ATC erfolgt (auch das kommt vor, wie wir alle wissen). Insgesamt ist heute oft nicht klar, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt für den Abstand zu Hindernissen und/oder dem Boden verantwortlich ist, auch weil Piloten oft gar nicht wissen, ob sie in einem Luftraum mit Luftlagedarstellung unterwegs sind oder nicht. Das ganze wird durch unklare Anweisungen zu Sichtanflügen noch weiter verkompliziert. In Italien wurde ein Fluglotse sogar schuldig gesprochen, weil er ein Luftfahrzeug für einen Sichtanflug freigegeben hatte, das dann gegen einen Berg geflogen ist. Der Lotse habe wissen müssen, dass der Pilot sich in der Gegend nicht auskannte, und hätte keinen Sichtanflug genehmigen dürfen. Derzeit gültige IFATCA-Policy (aus 2014) ist:

*Responsibility for terrain and obstruction clearance must be clearly defined and always must lie either with the air crew or ATC. There must never be a situation where doubt exists about who is responsible for this task.*

*ICAO documentation should provide clear and unambiguous language with regard to responsibility for terrain avoidance, including amendment to the Objectives of air traffic services to include the prevention of collisions between aircraft and terrain.*

Den zweiten Absatz hat Deutschland seinerzeit abgelehnt, weil „Air Traffic Services“ den Fluginformationsdienst einschließt und wir der Ansicht sind, dass nur für Flüge, für die eine Freigabe erteilt wurde, die Verpflichtung der Vermeidung von CFIT an ATC übergehen sollte. Ansonsten wären FIS und ATC verpflichtet, für jeden VFR-Flug die Hindernisfreiheit sicherzustellen. Die IFATCA hat allerdings versichert, dass mit „Air Traffic Services“ der so überschriebene Annex 11 gemeint ist, und dass die Klarstellung in dessen Unterkapitel „Air Traffic Control Service“ erfolgen soll.

*IFATCA should encourage ICAO to study the topic of deviations from ATS routes due to severe weather, particularly when terrain is a factor.*

*IFATCA should pursue a course of action to encourage ICAO to remove implied responsibilities for controllers in Doc 4444, Section 6.5.3.2, regarding evaluating crews in terms of familiarity and judging weather for visual approaches.*



An der bestehenden Policy wurde nichts geändert, jedoch hat das TOC vorgeschlagen, die technischen Möglichkeiten zur Staffelung zu Hindernissen zu verbessern, indem die doch sehr konservativen MVA-Werte beispielsweise durch kleinteiligere MVA-Sektoren oder Zusatzkarten mit Hindernissen ersetzt werden können. Dazu wurde folgende Policy verabschiedet:

**ATCOs should be provided with ATS surveillance tools and/or procedures to efficiently separate aircraft from terrain and obstacles.**

**IFATCA introduce a paper to the ICAO ATMOPS Panel to have paragraphs 15.2.3.2 and 15.2.3.3 of Doc 4444 adapted for all airspace, and amended to include terrain and restricted airspace.**

Bill Holtzman (USA) berichtete über das FAA-Konzept des „Blended Airspace“. Das funktioniert so ähnlich wie ein Remote TWR, die Platzkontrolle soll aber nicht von Towerlotsen in speziellen Remote TWR Centern durchgeführt werden, sondern aus den Centern heraus von der Anflugkontrolle, ähnlich dem heutigen Luftraum F/RMZ-Modell, rein basierend auf Luftlagedarstellungstechnologie wie MLAT oder ADS-B, jedoch ohne Kameradarstellung des Rollfeldes und selbstredend ohne AFIS-Personal. Das Konzept löste allgemeines Kopfschütteln aus. Die dazugehörige Beschlussempfehlung wurde einstimmig angenommen:

**Remote and Virtual tower systems should be capable of providing the same service level as an aerodrome control tower; partial aerodrome control service configurations are undesirable.**

Ben Gorrie präsentierte anschließend die überarbeitete IFATCA-Policy zu Short Term Conflict Alert. Inhaltlich hat sich nichts geändert, allerdings wurden einige Begrifflichkeiten aktualisiert und andere Luftlageerfassungstechnologien aufgenommen:

**Ground based safety nets, like STCA, can enhance overall safety in the automated ATC systems. Therefore each automated ATM-system with ATS-surveillance should be provided with a groundbased safety net system such as STCA, as a last resort, that only should be used to advise the controller of potential losses of separation**

**It is important that, for each individual ATC unit with ATS-surveillance, parameters and nuisance filters in STCA systems are developed and tested that are suitable for the area involved and adjusted to the procedures, airspace layout, separation standards, surveillance source, traffic mix, etc. The systems' logic and parameters should be flexible.**

Ebenfalls aktualisiert wurde eine IFATCA-Policy zu „Inflight Emergencies in the North Atlantic Track System“. Auf deren Wiedergabe verzichten wir an dieser Stelle mangels Relevanz.

Raimund Weidemann als IFATCA-Vertreter im ICAO Flight Operations Panel (FLTOSP) berichtete ausführlich von den

ICAO-Prozessen bei der Neuregelung der Verfahren zu Not-sinkflügen. IFATCA und IFALPA hatten sich gegenüber ICAO gegen den Vorschlag ausgesprochen, dass Piloten während eines Notsinkfluges ihr TCAS auf „TA only“ stellen sollten. Daraufhin wurde dieser Vorschlag zurückgezogen. Inzwischen ist auch der passende State Letter zur Änderung des Annex 6 veröffentlicht worden, auf den die IFATCA entsprechend reagieren wird.

Ruth Stilwell berichtete in Vertretung des IFATCA-RPAS-Experten Chris Stephenson (USA) über die Aktivitäten des ICAO RPAS-Panel und des RPAS Symposium. Die ehemalige „Unmanned Aerial Systems Study Group“ (UASSG) wurde inzwischen in ein „richtiges“ Panel umgewandelt und wird in den nächsten Jahren eines der höchstbelasteten Panels sein. Um dort mithalten zu können, wird neben Chris auch Jens Lehmann als der SESAR-Vertreter der IFATCA zu RPAS mitarbeiten. Jens hat auch am extrem gut besuchten Symposium teilgenommen, wo unter anderem auch die bisherigen Arbeitsergebnisse der UASSG bzw. des RPAS-Panel vorgestellt wurden. Alle Präsentationen des Symposiums sind auf der Webseite der ICAO verfügbar.

Das Hauptproblem ist aus IFATCA-Sicht, dass die Hauptbefürworter von RPAS-Betrieb nichts mit Fliegerei zu tun haben, von Flugsicherung absolut nichts verstehen und überhaupt nicht einsehen wollen, dass sie mit ihren Fluggeräten möglicherweise Luftfahrzeugen in die Quere kommen. Sie arbeiten auf der Basis „wird schon gut gehen“. Ruth hat auf dem Symposium einen ganz grundsätzlichen Vortrag zum Thema „Was ist eigentlich Flugsicherung?“ gehalten und damit einigen RPAS-Befürwortern ordentlich die Augen geöffnet.

Die IFATCA muss sich überlegen, ob ein Vertreter für dieses Panel reicht, oder ob man sich in mehreren der Untergruppen wie „ATM System Integration“ und „Detect and Avoid“ engagieren muss. Es darf außerdem bezweifelt werden, dass die ICAO in der Lage sein wird, den Wildwuchs in diesem Bereich einzudämmen. Wir brauchen hier möglicherweise auch national den Schulterschluss zwischen Flugsicherungsanbietern und Mitarbeitervertretungen, um uns und die Luftfahrt zu schützen.

An dieser Stelle soll nicht verschwiegen werden, dass Chris Stephenson innerhalb der IFATCA nicht unumstritten ist; so werden ihm von anderen IFATCA-Aktivisten Betriebsferne und mangelndes Bewusstsein für die Haltung der IFATCA vorgeworfen. Er hat jedoch offenbar genug Unterstützung bei den IFATCA-Verantwortlichen, dass er auch weiterhin im Amt bleiben wird.

Ruth präsentierte ein weiteres Arbeitspapier zu „Flugsicherung im Weltraum“. Auch hier existiert eine gewisse Wildweststimmung durch die Zunahme von kommerziellen Anbietern von Weltraumflügen, die wiederum meist von Flugsicherung keine Ahnung haben, sowie von Betreibern so

genannter „Pseudo-Satelliten“, die in sehr niedrigen Orbits (teilweise nur FL600) zur Erbringung von Dienstleistungen für Kommunikation und ähnliches operieren. Die Airlines wiederum sind nicht bereit, wegen der Sperrung von Lufträumen für einen Raketenstart kommerzieller Anbieter Umwege in Kauf zu nehmen. Gleiches gilt für den Start von Unbemannten Freiballonen, wie sie beispielsweise Google in Zukunft in Menge (fast 1500 Starts pro Jahr!) durchführen möchte. Übrigens ist nirgendwo geregelt, in welcher Höhe der Weltraum regulatorisch beginnt, d.h. bis zu welcher Höhe die ICAO offiziell zuständig ist.

Den Abschluss des zweiten Tages stellte ein Arbeitspapier zu „Resumption of Separation Following a TCAS RA“ dar, das von Luis Barbero aus Großbritannien vorgestellt wurde. Großbritannien wurde zwar nichts in TOC gewählt, hat aber trotzdem auf eigene Kosten einen Vertreter entsandt.

Im Vorjahr hat die IFATCA folgende Provisional Policy verabschiedet:

**After an aircraft has departed from its ATC clearance or instruction in compliance with an RA, or a pilot has reported an RA, the controller shall not resume responsibility for providing separation, until separation has been established for all affected aircraft.**

Der Fokus lag dabei auf dem Zeitpunkt, ab dem ATC wieder die Staffellungsverpflichtung übernimmt. Wenn die TCAS RA beendet ist, sind die betroffenen Luftfahrzeuge nicht mehr auf Kollisionskurs, aber höchstwahrscheinlich noch nicht wieder so weit voneinander entfernt, dass Standard-Staffelungswerte eingehalten werden. Soll ATC jetzt schon wieder für die Staffelung verantwortlich sein? Dann hätten wir je nach Sichtweise direkt eine Staffellungsunterschreitung. Andererseits: wer sonst sollte die Verpflichtung übernehmen? Der Pilot kann das nicht, und TCAS ist nicht mehr im Spiel. Es kann also nur die Aufgabe des einzigen weiteren Beteiligten sein, nämlich des Lotsen. Die Verpflichtung zur Erstellung von Staffelung ist nämlich auch dann gegeben, wenn aktuell keine Staffelung besteht. Wir Lotsen haben ja auch ein Interesse daran, möglichst schnell durch Erteilen geeigneter Freigaben die Situation zu entschärfen, wenn unsere vorherigen Freigaben zur Staffellungsunterschreitung beigetragen haben sollten. Damit sollten wir nicht warten (müssen), bis (zufällig?) Staffelung wieder besteht. Daher wurde folgende Policy beschlossen:

**Once an aircraft departs from its ATC clearance or instruction in compliance with an RA, or a pilot reports an RA, the controller ceases to be responsible for providing separation between that aircraft and any other aircraft affected as a direct consequence of the manoeuvre induced by the RA. The controller shall resume responsibility for separation**

**and establish standard separation between all affected aircraft when:**

- a) **the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft has resumed the current clearance; or**
- b) **the controller acknowledges a report from the flight crew that the aircraft is resuming the current clearance and issues an alternative clearance which is acknowledged by the flight crew.**

Nach der gemeinsamen Sitzung der Committees B und C begann am Donnerstagmorgen der letzte Teil der Sitzung des Committee B.

Das letzte Arbeitspapier des TOC beschäftigte sich mit Wetter. Die FSBD-Delegierten kamen ja bereits auf der letzten Fachbereichskonferenz in den Genuss eines Vortrages, der die derzeitigen Unzulänglichkeiten bei der Aufbereitung von Wetterinformationen in der Luftfahrt zum Thema hatte. Bernhard Dänzer (Schweiz) war nun extra zur Präsentation des Papiers für einen Tag nach Sofia gekommen, obwohl er aufgrund seines Aufstiegs ins Skyguide-Management alle Ämter im Schweizer Lotsenverband niedergelegt hat und kein Mitglied der Schweizer Delegation mehr war. Er begann mit einem Überblick über die verschiedenen Wetterkarten und andere Produkte wie METAR, GAFOR und SNOWTAM. Das Hauptproblem für Lotsen ist, den Überblick zu behalten, welche Besatzung welche Wetterinformationen bereits hat oder noch erhalten muss. Darüber hinaus gibt es technologische Engpässe. Am Boden werden fast alle Wettermeldungen über das Internet verbreitet, was Sicherheits- und Zuverlässigkeitsfragen aufwirft, und in der Luft sind die Möglichkeiten des Zugriff auf aktuelle Wetterdaten aus technischen Gründen immer noch limitiert. Die Amerikaner sind in diesem Bereich schon deutlich weiter, aber ihre Technik ist derzeit auf die USA beschränkt. Folgende Beschlüsse wurden gefasst:

- **IFATCA encourages the development and use of aircraft-derived meteorological data to improve aviation weather products.**
- **IFATCA encourages the development and distribution of graphical and easily human interpretable aviation weather products.**
- **IFATCA encourages the evolution of the aviation weather reporting and distribution system to allow direct access to aviation weather products for airspace users.**

Nicht verschwiegen werden soll an dieser Stelle, dass die ICAO ein eigenes MET Panel gegründet hat, das eng mit dem ATMRPP zusammen arbeiten soll. Alexander Schwaßmann und der IFATCA-Vertreter im METP, Matthew Tucker aus den USA, haben bereits Kontakt miteinander aufgenommen.

Mit diesem Arbeitspapier war das Arbeitsprogramm des TOC im abgelaufenen Jahr vollständig abgeleistet. Das Arbeitsprogramm für 2015/16 wurde wie folgt festgelegt:



- Digital Flight Strips
- Flight plan quality and conformance checking
- RNAV Visual Approaches
- Free Route Airspace and Flexible Track Systems
- Commercial Space Operations
- Pronunciation of Words
- Space Weather
- Autonomous Passenger and Cargo Aircraft
- Principles for Alerts and the Display of Information (with PLC)
- Review of Policy – Advanced Approach Procedures

Aufgrund der Vielzahl der Meldungen gab es dieses Jahr erneut Wahlreden der einzelnen Mitgliedsverbände, die für das TOC kandidiert haben. Folgende Mitgliedsverbände wurden für das kommende Jahr in das TOC gewählt: Großbritannien, Niederlande, Nigeria, Slowenien, Spanien, USA. Nicht gewählt wurden Iran, Israel und Italien. Deutschland ist weiterhin über die ICAO-Repräsentanten Raimund Weidemann (Operations Panel) und Alexander Schwaßmann (Air Traffic Management Requirements and Performance Panel) im TOC vertreten.



### Bericht aus der gemeinsamen Sitzung von Committee B und C

von Alexander Schwaßmann

Die gemeinsame Sitzung der Arbeitsgruppen B und C fand am Mittwoch statt. Die prall gefüllte Tagesordnung bestand vorwiegend aus Tätigkeitsberichten einzelner IFATCA-Funktionäre und ICAO Reps, aber auch einige gemeinsame Arbeitspapiere von TOC und PLC wurden in dieser Sitzung abgehandelt.

Den Auftakt machte Kimmo Koivula, der die IFATCA im IFALPA ATS Committee, also der Ständigen Arbeitsgruppe der Internationalen Pilotenvereinigung, die sich mit Flugsicherung beschäftigt, vertritt. Ebenso entsendet die IFALPA einen Piloten als Ständigen Vertreter in das IFATCA TOC. Kimmo unterstrich die exzellente Zusammenarbeit von IFALPA und IFATCA auf allen Ebenen. Das IFALPA ATS Committee beschäftigte sich im vergangenen Jahr schwerpunktmäßig mit den weltweit nicht einheitlichen Implementierungen von RNAV-Verfahren. Dies reicht von unterschiedlicher Phraseologie in einzelnen Ländern bis zur Veröffentlichung von RNAV Visual Approaches, wozu in der ICAO überhaupt nichts existiert.

Rip Torn, der Chairman des IFALPA ATS Committee, dankte Kimmo zum Abschluss für seine jahrelange gute Arbeit.

Joy Battacharya (Indien), der Technical and Professional Secretary, ist schwer erkrankt und kann bis auf weiteres nicht mehr für die IFATCA tätig sein. Er pflegt das IFATCA Technical

and Professional Manual, sozusagen die Bibel der IFATCA, mit allen jemals gefassten Beschlüssen. Die dazugehörigen Arbeitspapiere sind inzwischen nicht mehr im TPManual selbst zu finden, sondern wurden auf die Webseite [www.ifatca.us](http://www.ifatca.us) ausgelagert.

Darüber hinaus gibt Joy den IWEN (IFATCA Weekly Newsletter) heraus, der wichtige Informationen zu aktuellen Themen der IFATCA enthält.

Ruth Stilwell (USA) berichtete von ihren Tätigkeiten als IFATCA-Vertreterin in der Air Navigation Commission (ANC) der ICAO. Sie ist im Hauptberuf Lotsin in Miami Center, verbringt aber fast die Hälfte jedes Jahres in Montreal bei der ICAO. Neben ihrer Funktion als Beobachter in den Sitzungen der ICAO Air Navigation Commission fungiert sie auch als Mädchen für alles, was die Unterstützung der ICAO Reps in den diversen Panels und Arbeitsgruppen angeht. Ruth wird der IFATCA noch bis zum Ende 2015 zur Verfügung stehen, bevor sie in den Vorruhestand eintritt. Als Nachfolger steht - wie schon erwähnt - Jean-Francois Lepage (Kanada) bereit, der ab sofort Ruth begleiten und bis Ende des Jahres ihre Aufgaben bei der ICAO übernehmen wird. „JF“ nahm auch an der gesamten Konferenz teil und zeigte sich als ausgesprochen sympathischer und engagierter Kollege.

Ruth konzentrierte sich in ihrem Vortrag auf die immer wichtiger Rolle und Anerkennung der IFATCA bei der ICAO, und gab außerdem einen Überblick über die Neustrukturierung der verschiedenen ICAO Panels. Ruth unterstrich das extrem gute Verhältnis zur IFALPA.

Ruth wies darauf hin, dass Aufnahmen von Cockpit Voice Recordern zwar geschützt sind und nicht in den Medien verwendet werden dürfen, eine entsprechende Vorschrift für Raumtonaufzeichnungen aus Kontrollräumen jedoch nicht existiert. Daran wird inzwischen gearbeitet.

Abschließend bedankte Ruth sich bei ihrem Heimatverband NATCA, die Ruth durch finanzielle Unterstützung und Freistellungen erst ermöglicht hat, ihre Funktion bei der ICAO über die vergangenen fünf Jahre auszufüllen. Ihre Kollegen in Miami haben Überstunden geschoben, damit Ruth nach Montreal fahren konnte, und selbst in Zeiten der Haushaltssperre hat NATCA die Position des ANC Rep geschützt.

Die anwesenden Delegierten dankten Ruth für ihre Arbeit mit Stehenden Ovationen.

Duncan Auld berichtete anschließend über die überschaubaren Versuche der IFATCA, ihr inzwischen über zehn Jahre altes Positionspapier „IFATCA Statement on the Future of the global ATM System“ zu überarbeiten.

Renée Paupit (Niederlande) und Wilfried Wörz (Karlsruhe) stellten ein Arbeitspapier zu „CWP Screen Design“ vor. Dabei

berichtete Wilfried ausführlich über die Problem bei der Farbwahl in der Einführungsphase von VAFORIT, und stellte den wesentlichen Ansatz der TU Darmstadt über die Lage von Farben im Farbraum vor, der wesentlich in die Farbwahl für VAFORIT und P2 eingeflossen ist. Hörbare Reaktionen rief ein Foto vom Betriebsraum in Karlsruhe hervor; viele Anwesenden waren von der hellen und freundlichen Umgebung sichtlich angetan.

Im Anschluss gab Alexander Schwaßmann in seiner Funktion als IFATCA Rep im Air Traffic Management Requirements and Performance Panel (ATMRPP) der ICAO einen Überblick über seine Aktivitäten des abgelaufenen Jahres. Da sein Arbeitspapier – obwohl fristgerecht eingereicht – aus ungeklärten technischen Gründen nicht im Vorfeld der Konferenz an die Teilnehmer verteilt worden war, musste er seinen Vortrag kurzfristig ändern und stellte das Hauptarbeitsfeld des ATMRPP, Trajectory Based Operations, in einem speziell auf Einsteiger ausgelegten Vortrag vor. Das kam ausgesprochen gut an, was die Befürchtung nahelegt, dass viele der anderen Vorträge für den durchschnittlichen Konferenzteilnehmer zu schwer verständlich sein könnten.

Das Themenspektrum des ATMRPP hat sich in den letzten Jahren nicht merklich verändert. Hauptaufgabe ist weiterhin die Entwicklung eines neuen Flugplanformates, das die existierende bis Ende des Jahrzehnts ablösen und erste 4D-Trajektorien enthalten soll. Bisher beschränkte sich die Arbeit im Wesentlichen auf die Definition von Datenformaten und Schnittstellen; inzwischen wird zunehmend definiert, welche Daten genau enthalten sein werden, wer wie darauf zugreifen kann, und was man mit den zusätzlichen Daten machen kann. Das Panel hat dazu die Arbeit an einem Trajectory Based Operations (TBO) Concept Manual aufgenommen. Flankiert wird dies von der Entwicklung eines Leitfadens, wie verbesserte Wetterprognosen zu einem leistungsfähigeren ATM System beitragen können.

Oliveiro Barsanti (Italien) stellte in Flankierung des ATMRPP-Berichts ein Arbeitspapier zu System Wide Information Management (SWIM) vor. Es enthielt keine Beschlussempfehlung, stellte jedoch Fragen wie: Wer setzt die Standards? Wo sollen sich Lotsen engagieren? Wer ist für die Richtigkeit der Daten verantwortlich? Wie groß sollen die Möglichkeiten für Lotsen sein, Flugplandaten zu ändern? Antworten darauf hatte das Papier leider nicht.

Jean Francois Lepage stellte seine Mitarbeit im ICAO-Projekt „Next Generation Aviation Professional“ (NGAP) vor. Das passende Manual soll bis Ende 2015 veröffentlicht sein, worauf in 2016 Workshop veranstaltet werden sollen. Was genau der Inhalt der Workshops sein wird, ist derzeit noch nicht klar.

Renée Pauptit und Sten Verpalen (Niederlande) stellten ein Arbeitspapier zu „Crisis Management in ATM“ vor, ausgelöst durch einige großflächige Luftraumsperrungen (Vulkanausbruch Island, Erdbeben Christchurch, Hurrican Haiti, Ukraine-Krise), die jeweils zu einer Überlastung der Nachbarcenter geführt haben. Zunächst definiert das IFATCA-Papier das Wort „Crisis“, weil die bisherigen Definitionen sowohl der IFATCA als auch der ICAO nach Ansicht von PLC und TOC den Kern des Problems nicht (mehr) treffen.

**Crisis: state of inability to provide air navigation service at required level, affecting system and/or personnel, following an unusual or unforeseen situation.**

Darüber hinaus fordert die IFATCA, dass Lotsen an der Erstellung und Erprobung von Contingency-Verfahren beteiligt werden müssen. Diese sind übrigens seitens ICAO vorgeschrieben; Einzelheiten sind in ICAO Annex 11 geregelt. Wenn es überhaupt solche Notfallpläne gibt, sind sie meist auf einzelne Länder beschränkt; dabei wäre es gerade in Ländern mit nur einem ACC sinnvoll, wenn man über Landesgrenzen hinweg Pläne aufstellen und proben würde.

**Air Traffic Controllers shall be regularly trained in emergency and degraded system situations, in ab-initio as well as recurrent training. This training should at least include In Flight Emergency Response (IFER) and coordination training, handling of Unlawful Interference situations, Hypoxia awareness, and contingency procedures.**

**Air traffic controllers should be involved in the development of contingency and crisis management plans. This includes regional and sub-regional contingency plans. IFATCA supports the OCIR model for the development of such procedures. Contingency plans should be regularly updated.**

Das letzte Arbeitspapier der gemeinsamen Sitzung beschäftigte sich vor allem mit den legalen Aspekten von UAV/UAS/RPAS. Das Papier selbst hatte keine neuen bahnbrechenden Einsichten zu bieten; wir verweisen dazu lieber auf den Bericht von Ruth Stilwell vom ICAO RPAS Symposium weiter oben im Bericht des Committee B. Immerhin wurden IFATCA-Beschlüsse zu RPAS aktualisiert:

**IFATCA is opposed to the operations of any autonomous aircraft in non-segregated airspace.**

**All Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) operations in nonsegregated airspace must be in full compliance with ICAO requirements. Whether the pilot is onboard or not shall be irrelevant for the purposes of air traffic control, therefore the same division of responsibilities and liabilities as manned aircraft shall apply.**

**ATCOs shall not be held liable for incidents or accidents resulting from the operations of RPAS that are not in compliance with ICAO requirements, in non-segregated airspace.**

## **Standardized procedures, training and guidance material shall be provided before integrating RPAS into the Civil Aviation System.**

Den Abschluss bildeten die Tätigkeitsberichte der einzelnen Regional Vice Presidents der IFATCA. Diese werden in diesem Artikel im Bericht des Committee A besprochen.

### **Bericht aus dem Committee C**

von Wilfried Wörz und Oliver Wessollek

Das Committee C deckt wie üblich die beruflichen und sozialen Aspekte bei IFATCA ab. Die Zuarbeit hierzu liefert v.a. das PLC (Professional and Legal Committee, welches mit der Arbeitsgruppe C unserer Bundesfachbereichskonferenz vergleichbar ist, ab. Hinzu kamen die Berichte des Executive Vice-President Professional, Eric Risdon, seines Zeichens in Genf arbeitender Lotse kanadischer Herkunft, des Chairman PLC Alfred Vlasek (Österreich), des Liaison Officers to the European Union Paul Neering (Niederlande) sowie des Editor Information Handbook Geert Maesen (Belgien).

Zahlreiche Observer nehmen an der IFATCA Konferenz ebenfalls alljährlich teil. In diesem Jahr waren Vertreter von ICAO, EUROCONTROL, Frequentis, IFALPA und ITF anwesend.

Im Information Handbook der IFATCA finden sich Informationen über die Arbeitsverhältnisse und ähnliches der jeweiligen Mitgliedsverbände, welches aus verständlichen Gründen sinnvollerweise aktuell gehalten werden sollte. Die Kritik an mangelnden Updates wiederholt sich im jährlichen Rhythmus, weshalb eine Vereinfachung dafür eingeführt werden soll.

Thematisiert wurde aus dem PLC die „Human Factors and Technicalities in a Multi-Sector Environment“ als Weiterführung des Themas aus dem vorgehenden Jahr. Es wurde festgestellt, dass MSP teilweise genutzt, teilweise an der Einführung gearbeitet wird. In Amsterdam beispielsweise arbeiten zwei Executives auf ein Holding zu, unterstützt von einem Planner. Die Kollegen dort sind durchaus mit diesem Verfahren zufrieden. In Maastricht wurde mit MSP experimentiert, letztlich aber verworfen. Auch wurde das Beispiel der Niederlassung Karlsruhe angeführt, da hier in der EBG Ost der MSP bereits eingeführt wurde. Zur Sprache kam eine Situation, in dem der MSP den Medical Emergency des einen Executive nicht bemerkte, ihn folglich auch nicht unterstützen konnte, weil er für den anderen Executive beschäftigt war. Die Erfahrungen zeigen auf, dass MSP in gewissen Bereichen eher des unteren Luftraums durchaus sinnvoll sein kann, dem MSP in den oberen Bereichen jedoch sehr schnell die „Situational Awareness“ verloren gehen kann. *Die IFATCA Forderung/Policy besagt, dass durch die Einführung eines MSP, keine zusätzlichen oder anderen Tools, Verfahren oder Luftraumkenntnisse erforderlich werden dürfen.*

Zum Thema „Distraction at Work“ wurden diverse negative Konsequenzen identifiziert, wie auch Entschärfungsmaßnahmen auf strategischer und persönlicher Ebene herausgearbeitet. Grundsätzlich unterscheidet man unter vermeidbare eigenverantwortliche Ablenkungen/Störungen und durch andere Umstände entstehende Ablenkungen/Störungen. Die persönlich zu verantwortenden Ablenkungen und Störungen können hauptsächlich durch entsprechende Selbstdisziplin vermieden werden. Störungen und Ablenkungen, welche nicht selbst verursacht werden, sollten auf ein Minimum reduziert werden und durch entsprechende Maßnahmen wie z. B. Schulungen beleuchtet werden. Bei diesen Ablenkungen und Störungen handelt es sich z. B. um Umgebungsgeräusche durch Kollegen oder Systeme. *Es ist bekannt, dass durch sogenannte Distractions at Work (Ablenkungen) die Multitaskingfähigkeit und Produktivität eines Kollegen um bis zu 40% reduziert werden kann.* Das Executive Board wird zu diesem Thema eine Initiative entwickeln.

*Fatigue Risk Management Systems wurden vorgestellt und diskutiert. Dabei ist bekannt das Kaffee und ähnliche koffeinhaltige Getränke nur kurze Zeit wirken. Als alleiniges Mittel gegen Müdigkeit gilt immer noch der Schlaf.*

Berichte aus den Mitgliedsverbänden melden extrem komprimierte Dienste (um z.B. einem Kollegen zu ermöglichen, zum Familienwohntort nach Australien!! pendeln zu können), wie auch vorgegebene Doppel- und sogar Dreifachschichten. Positive Äußerungen hierzu konnte niemand vorbringen.

Allerorten machte man schlechte Erfahrungen mit der Einführung neuer Systeme. Daher beschloss die IFATCA ihre Policy zu verstärken und nun beim Design, der Entwicklung und Einführung von neuen Systemen eine zwingende Teilnahme operativen Personals (Lotsen, Supervisor, FDB, Techniker u. a.), sowie u.a. Human Factors Spezialisten zu verlangen. Das operative Personal soll z. B. bei der Erstellung und Erarbeitung von User Requirements und Training Requirements mitarbeiten sowie bei Risk Assessments teilnehmen.

Ein Vorfall in Vnukovo /Russland, führte zur Inhaftierung der in Ausbildung befindlichen Lotsin. Hinzu kam, die öffentliche Vorführung in den Medien mit Namen und Bildern. Dieser Vorfall war zwar nicht der Auslöser, jedoch ein weiteres Indiz, die Rolle des operativen Ausbilders näher zu betrachten. Die gesetzliche Verantwortung obliegt zweifelsohne dem nationalen Gesetz und ist kaum beeinflussbar. Der Trainee ist zwar für die eigene Ausbildung verantwortlich, der Ausbilder allerdings für die Sicherheit des Verkehrs an der Arbeitsposition. Natürlich müssen die Prinzipien von Just Culture auch während der Ausbildung Anwendung finden.

Die kombinierte Funktion von Surveillance Approach und Aerodrome Control Services führte zu kontroversen Diskussionen. In vielen nordischen Ländern wird dies problemlos



durchgeführt – bei sehr niedrigem Verkehrsaufkommen wohlgeerntet. Doch wird der Wechsel von der Betrachtung des Radars auf den Blick nach draußen im Allgemeinen als kritisch angesehen, da sich das Picture völlig anders darstellt. Die IFATCA beschloss, in ihren Policies festzulegen, dass ein Lotse nicht zum selben Zeitpunkt beide Dienste gleichzeitig erbringen dürfe. Die GdF brachte jedoch bereits im Vorfeld der Konferenz zum Ausdruck, dass sie an der in der DFS bewährten Praxis, Teile der Aufgaben der Anflugkontrolle innerhalb der CTR an die Platzkontrolle – auch mittels Radarkontrolle – zu delegieren, festhalten wird. Ein gleichzeitige Erbringung der kompletten Anflugkontrolle lehnt jedoch auch der FSBD ab.

Im Arbeitspapier des deutschen Vertreters im PLC, Wilfried Wörz, wurde das ICAO Annex 19 mit der entsprechenden IFATCA Policy verglichen. Überschneidungen wurden kaum festgestellt. Da ICAO den relativ neuen Annex 19 bereits wieder überarbeitet, wird die Sache weiter verfolgt und nach Veröffentlichung erneut betrachtet.

Weiterhin wurde das Eurocontrol Toolkit zum TRM vorgestellt, ebenso der Schutz von Safety Information Sources, dies ebenfalls unter Einbeziehung des Annex 19.

Der von EUROCONTROL und IFATCA gemeinsam angebotene Prosecutor Kurs wird weiter angeboten. Diese erfolgreiche partnerschaftliche Zusammenarbeit wird auch von der GdF unterstützt. Mittlerweile haben 5 deutsche Lotsen durch die GdF/IFATCA diesen Kurs besuchen können. Im Weiteren werden die nächsten Kurse schwerpunktmäßig für Tower Niederlassungen weiter angeboten.

Als Chairman PLC wurde Alfred Vlasek für eine weitere Periode im Amt bestätigt. Die Mitglieder des PLC werden jedes Jahr neu gewählt. Diesmal zum Zuge kamen: Australien, Deutschland, Hong Kong, Italien, Neuseeland, Südafrika, Spanien, Niederlande, UK und die USA. Interessanterweise war festzustellen, dass einige bisher zurückhaltende Verbände wie Bulgarien, Iran, Nigeria und Serbien sich für eine Mitarbeit bewarben – diesmal jedoch noch ohne Erfolg, aber eine positive Entwicklung für die Zukunft.

Dr. Anthony Smoker, ein britischer Lotse a.D., Sicherheitsexperte und Professor an der Universität Lund in Schweden, referierte zum Thema Just Culture nicht nur als Monolog, sondern durchaus interaktiv. Die interessante These von Richard Cook (der Einigen in der DFS bekannt sein dürfte) lautet, man solle Berichte unterlassen, da sie Unmengen an Material produzieren würden, welches niemand mehr übersehen kann. Just Culture ist nur eine erste Stufe, die sich in eine Fragekultur weiterentwickeln sollte. So stünde am En-

de die Frage: Warum machten die Aktionen der Betroffenen zu diesem Zeitpunkt für diese Sinn? Im Ergebnis stellte er heraus, kein Just Culture Format passt für Alle.

### IFATCA Panel, „Performance Based Navigation (PBN) – an Update“

von Jens Lehmann

Traditionell fand auch in diesem Jahr wieder das IFATCA Panel statt. Zum o.g. Thema konnten verschiedene Organisationen den Delegierten ein Update aktueller Entwicklungen geben.

Zunächst sprach **Saulo Da Silva (ICAO)** über die Herausforderungen für PBN aus Sicht der ICAO: „incomplete or non-existing State implementation plans, slow implementation rates, inefficient regulatory oversight, difficult and bureaucratic processes for operations approvals, lack of knowledge and understanding and lack of specific training courses“, um nur einige zu nennen. Er stellte einen ICAO Online Course vor, der ab Juni unter [www.icao.int/PBNimplementation](http://www.icao.int/PBNimplementation) zur Verfügung stehen soll. Außerdem wird es in absehbarer Zeit „standardized instrument approach procedures naming“ geben, ebenso wie z. Bsp. „stabilized RNP approaches to parallel runways, closed PBN STAR’s, separation of aircraft performing fly-by and radius to fix (RF) turns, LAT/LONG separation guidance for helicopters RNP 0,3 terminal airspace operations, GBAS landing system (GLS) for parallel runway operations“ und für den En-route Bereich z. Bsp. „RNP 2 and advanced RNP LAT/LONG separation minima for oceanic and continental airspace, separation for aircraft performing fixed radius turns (FRT), airspace planning guidance for implementing PBN tracks“ und vieles mehr.

Als nächstes kam **Rip Torn (IFALPA)** zu Wort, der zwar darauf verwies, dass PBN von den Piloten insgesamt begrüßt würde, es jedoch am dafür notwendigen „qualified training“ für alle Beteiligten fehlen würde. Er betonte, dass es immer noch große Unsicherheiten auf Seiten der Piloten bzgl. der zu fliegenden Verfahren gäbe, ebenso fehle es an globalen Standards. Lokale Einführungen von PBN seine keine Lösung, betonte er. Es stellt sich darüber hinaus auch die Frage, wer für das Training all dieser neuen Verfahren bezahlen müsste? Ebenso kritisierte er die zunehmende Automatisierung sowie das scheinbar „blinde Vertrauen“ einiger Verantwortlicher in diese Technik.

Danach bekam **Jeff Woods (NATCA)** das Wort. Er erläuterte den Delegierten die Vorgehensweise von FAA/NATCA bei der Einführung von PBN Verfahren in den USA. Erfreulich ist dabei festzustellen, dass es eine sehr enge Projektzusammenarbeit dieser beiden Organisationen gab, was dann auch entscheidend zu einer erfolgreichen Einführung beitrug. Die einzelnen Projektphasen wurden vorgestellt, wobei auffiel und betont wurde, dass von Anbeginn alle Beteiligten an einem Tisch saßen und alles gemeinsam begleiteten. Obwohl

die bisherige Implementierung sehr vielversprechend ist, bleiben doch der unterschiedliche Ausrüstungsgrad der Flugzeuge sowie die immer noch uneinheitliche Qualifizierung der Piloten ein drängendes Problem.

**David Bowen (SESAR)** stellte im Anschluss daran fest, dass es für SESAR von elementarer Bedeutung sei, dass alle Stakeholder an den SESAR Prozessen beteiligt sind. Es findet derzeit ein European ATM Masterplan Review in 6 work packages statt, das spätestens bis Q3 2015 abgeschlossen und die Grundlage für weitere Entwicklungen bei PBN und A-RNP für „SESAR 2020“ sein soll.

Abschließend berichtete **Franca Pavlicevic (Eurocontrol)** von den Bemühungen Eurocontrols zur weiteren Einführung von PBN Verfahren. Ziel ist es, bis 2030 überall PBN Verfahren mit 4D etabliert zu haben. Allerdings stellen auch für Eurocontrol die unterschiedliche Ausrüstung der Flugzeuge sowie der sehr uneinheitliche Ausbildungs- bzw. Qualifizierungsstand der Piloten die größte Herausforderung dar. Um eine weitere Implementierung ermöglichen zu können, müssen diese Unterschiedlichkeiten nicht nur überbrückt bzw. behoben, es müssen auch alle Berufs- bzw. Interessengruppen angemessen beteiligt sowie hoch-qualifiziertes Training für alle Beteiligten angeboten werden. Mrs. Pavlicevic endete mit dem Satz: „PBN doesn't bite – much....“

### ICAO Workshop – „Next Generation of Aviation Professionals (NGAP)“

von Jens Lehmann

Unter diesen Titel stellten Nicole Barrette, Technical Specialist (Training and Licensing Standards) bei der ICAO sowie Ashley Laurysen, Competency Based Training bei Eurocontrol sowohl das in Kürze erscheinende, komplett überarbeitete **ICAO Doc „Training for Air Traffic Controllers“** als auch das neue Eurocontrol-Konzept des „**Competency Based Training**“ vor.

Einzelheiten dazu können unter [www.icao.int/safety/ngap/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/safety/ngap/Pages/default.aspx) bezogen werden.

In einem überaus unterhaltsamen Rollenspiel, bei dem Ashley eine 22-jährige Auszubildende mimte, wurden durch Nicole und Saulo (siehe oben) zwei völlig unterschiedliche Arten des Coachings dargestellt, denen sich der Trainee im Rahmen seiner/ihrer Ausbildung gleichzeitig stellen muss. Dabei ging es um Fragen wie: wann zeigt ein Trainee eine angemessene Leistung? Wie soll ein gutes Debriefing aussehen bzw. ablaufen? Müsste es eine einheitlich festgelegte Art des Ausbildens geben, um widersprüchliche bzw. uneinheitliche Trainingsmethoden zu egalisieren? Oder gewinnt die Ausbildung gerade durch solche unterschiedlichen Herangehensweisen der Coaches? Dies führte zu einer sehr lebhaften und interessanten Debatte aller Delegierten mit den „Schauspielern“, mit Wortmeldungen bzw. Meinungen aus allen Erdteilen. Es kristallisierte sich dann jedoch deutlich

die Meinung heraus, dass zu einem guten und umfassenden Training sowohl das Kennenlernen unterschiedlicher Handlungsweisen, als auch die Erfahrung, sich unterscheidende Kompetenzen und Fähigkeiten der Ausbilder zu erleben, gehören. Diese formen und prägen den jungen Menschen nicht nur beruflich, sondern tragen auch zur Entwicklung seiner/ihrer Persönlichkeit sowie zur Ausprägung einer Vielfältigkeit der eigenen Arbeitsweise bei. Standardisiert müssen dagegen sowohl die Vorschriften als Grundlage der Ausbildung, als auch die Ausbildungsziele, die Beurteilungen und die Check-outs sein, um größtmögliche Neutralität, Vergleichbarkeit und Transparenz sowie einheitliche Bewertungskriterien zu gewährleisten.

Im übrigen konnte festgestellt werden, dass es mit dem in der DFS schon lange etablierten und gelebten Modell des ABQ / PRQ und den darin enthaltenen Grundlagen bereits heute sehr große Übereinstimmungen mit dem neu zu schaffenden Competency Based Training gibt.

Interessant ist noch darauf hinzuweisen, dass sowohl ICAO als auch Eurocontrol die Meinung vertreten haben, dass eine mehrtägige „Beobachtung“ der „Momentaufnahme“ eines Check-outs vorzuziehen sei.





ORGANISATION DE L'AVIATION  
CIVILE INTERNATIONALE

INTERNATIONAL CIVIL  
AVIATION ORGANIZATION



## ICAO RPAS Symposium 2015



von  
Jens Lehmann

Zu Beginn des Jahres haben sich IFATCA und die GdF darüber verständigt, einen Repräsentanten zu dem oben genannten ICAO Symposium im März nach Montreal, Kanada, zu entsenden. Da lag es nahe, den „IFATCA/ SESAR RPAS Rep.“ und „GdF Drohnen-Beauftragten“ J. Lehmann mit dieser „Pflicht“ zu betrauen. Zu diesem drei-tägigen Symposium versammelten sich mehr als 600 Delegierte aus 70 Staaten sowie 11 Internationalen Organisationen – ein Erfolg, mit dem nach eigenen Aussagen nicht einmal die Organisatoren selbst gerechnet hatten. Zeigt dies doch, welch hohen Stellenwert dieses Thema weltweit inzwischen erreicht hat.

### Der geschichtliche Hintergrund des Symposiums:

Im Jahr 2005 begann die ICAO sich erstmals offiziell mit Unmanned Aerial Vehicles (UAV) zu beschäftigen. Die Air Navigation Commission (ANC) hatte den damaligen ICAO Secretary General gebeten bzw. beauftragt, sich mit einzelnen, ausgewählten Staaten sowie diversen Internationalen Organisationen über folgende Themen zu beraten: gegenwärtige und zukünftige internationale zivile UAV-Aktivitäten im zivilen Luftraum, Verfahren zur Gefahrenabwehr für die allgemeine Zivilluftfahrt (die Drohnen insgesamt darstellen), sowie allgemeine, bereits etablierte Verfahren zur Erteilung von Sondergenehmigungen für internationale Operationen ziviler UAV zu untersuchen. Obwohl die ICAO keine globalen Standards für militärische Luftfahrzeuge vorgibt, haben die Staaten ein starkes Interesse daran, sich einer effizienten und sicheren Koexistenz ziviler und militärische Luftfahrtsysteme zu versichern.

*Die Convention on International Civil Aviation*, die am 07. Dezember 1944 in Chicago unterschrieben und von der ICAO

Assembly schon mehrfach aktualisiert und angepasst wurde (DOC 7300) legt fest, dass „.....pilotless aircraft.....shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft“. In diesem Zusammenhang ist „pilotless“ das Synonym für „unmanned“. Um die Sicherheit von bemannten Luftfahrzeugen so wie in der Chicago Convention gefordert zu gewährleisten, wird es als unabdingbar angesehen, dass alle unbemannten Flugzeuge, die in der Nähe von bemannten Luftfahrzeugen betrieben werden sollen, ausschließlich von einer lizenzierten Person mit angemessenem Wissen, Fähigkeiten und Training gesteuert werden.

Eines der Ergebnisse dieser Konsultationen war eine Vereinbarung des ANC, dass man sich dieses Themas unter dem Begriff „Unmanned Aerial Systems (UAS) annehmen und dies in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA) sowie EUROCAE stattfinden sollen. Diese Änderung der Terminologie war damals angezeigt und auch als angemessen zu betrachten, da diese Luftfahrtgeräte per Definition zwar Flugzeuge, jedoch gleichzeitig auch operationeller Teil eines ganzen Systems sind.

Die Begriffe „Remotely Piloted Aircraft (RPA)“ und „Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) wurden von der ICAO als Unterbegriffe von „Unmanned Aircraft (UA) und UAS angenommen. Dies bedeutet auch, dass nicht alle UA auch RPA sind, aber alle RPA sind UA. Diese Unterscheidung liegt darin begründet, dass ein RPA per definitionem immer aktiv von einem Piloten ferngesteuert und somit kontrolliert wird, ähnlich einem bemannten, „normalen“ Flugzeug.

Die ICAO entwickelt das global-gültige Regelwerk für UAS. Die Fokussierung liegt dabei auf der Integration von bemannten und unbemannten Flugzeugen in den nicht-abgetrennten zivilen Luftraum sowie an Flugplätzen bzw. Flughäfen. Dabei macht sich die ICAO die jahrzehntelange Erfahrung der Militärs bzgl. Design, Herstellung und Betrieb zunutze, die mit den zivilen Betreibern und Herstellern in vielen Berei-



chen geteilt werden kann. Somit fungiert die ICAO auch als Forum, bei dem Staaten ihre Regelwerke sowohl für zivile als auch militärische Zwecke entwickeln können.

#### Das ICAO RPAS Symposium:

Das Symposium fand vom 23.-25. März im ICAO Hauptquartier, University Street 999, und dort in der großen Assembly Hall statt. Neben der offiziellen Veröffentlichung des RPAS Manual, sollte im Rahmen dieses Symposiums auch den Visionen der Industrie zum zukünftigen Betrieb von Drohnen, den regulatorischen Herausforderungen, den Schwierigkeiten der staatlichen Aufsichtsbehörden sowie den Fragen und Problemen der sicheren Integration in den Luftraum und Flugplätzen breiter Raum gegeben werden.

Dr. Olumuyiwa Bernard Aliu, President of the ICAO Council, eröffnete die Versammlung. Nach den obligatorischen sog. Keynote Speeches, die eine Einstimmung auf das Thema darstellen sowie erste Fragen aufwerfen und ganz unterschiedliche Sichtweisen aufzeigen sollen, wurde das Symposium in vier „Workshops“ unterteilt, die sich, parallel zu einander, mit folgenden Themen beschäftigten:

- **Airworthiness** – a paradigm; regulatory challenges and considerations for type and airworthiness approvals for RPA, RPS and RPAS as a complete system
- **Operations** – getting them off the ground and back safely; regulatory challenges and considerations for RPAS operator certification and approval
- **ATM integration** – getting to know the rules and fitting in safely, step-by-step approach required for the safe introduction of RPAS operations into the air navigation system
- **Civil-military** – working together for a common future; experience gained by civil and military stakeholders working collaboratively to facilitate the safe integration of RPAS in non-segregated airspace
- **Technology** – a critical element for integration; technical and operational challenges posed by command and con-

trol as well as detect and avoid; need for collaboration between standards-making organizations, industry and regulators to facilitate safe integration of RPAS in non-segregated airspace

- **National Regulations** – sharing real world practices; national authorities were allowed to present their current approaches on unmanned aviation regulations particularly for small and simple systems
- **Licensing** – remote pilots, a new license to fly; approach for licensing a new category of aviation professionals, the remote pilot and competencies for remote pilots and RPA observers
- **Safety Management** – a proactive start; as safety management has become a common practice in manned aviation, the RPAS operators will need to develop and implement safety management practices in order to facilitate the safe integration of RPAS in non-segregated airspace, overseen by the Civil Aviation Authorities;
- **Security** – system protection; aviation security considerations, such as the physical security of the aircraft and remote station, communication links, their associated encryption and personnel practices;
- **Legal** – working with the existing framework; considerations related to the applicability of the Convention on International Civil Aviation, legal liability and responsibility as well as privacy rights;

Dem geneigten und interessierten Leser können bei Interesse die entsprechenden Präsentationen zu den jeweiligen Themengebieten zur Verfügung gestellt werden. Da die eingehende Erläuterung all dieser Präsentationen den Rahmen dieses Artikels bei weitem sprengen würde, soll dieser Artikel lediglich das dort offiziell präsentierte und nun aller Welt verfügbare „RPAS Manual“ abheben.



**ICAO „Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)“, (Doc 10019)**




Dieses Dokument, das im September 2014 abgeschlossen und nach redaktioneller Überarbeitung nun der Weltöffentlichkeit vorgestellt wurde, stellt dem Leser eine Analyse der bestehenden Regularien bereit, wie das bereits für bemannte Luftfahrt existierende Regelwerk für unbemannte Flugzeuge anzuwenden ist. Darüberhinaus liefert es Ausblicke auf zu erwartende, zukünftige Entwicklungen und Veränderungen in diesem Gebiet. Es stellt damit ein international gültiges Trainingsmaterial für Staaten und Interessengruppen dar, es unterstützt die Entwicklung von *Standards and Recommended Practices (SARPS)* sowie ICAO Richtlinien, Orientierungshilfen & Anleitungen und ist damit auch Grundlage für die Harmonisierung von Regelwerken diverser Regulierungs- und Aufsichtsbehörden.

Auf 171 Seiten, unterteilt in 15 Kapitel und zwei Anhängen (Annex A+B) wird eine Vielzahl von Themen zum Internationalen Betrieb von Drohnen / RPAS beleuchtet, die auf hier auf Grund der Komplexität nur ganz grob aufgezeigt werden sollen:

Type Certification and Airworthiness Approvals, Safety Management, Licensing and Competencies, Detect and Avoid, RPAS Operations, , Use of Aerodromes, Command and Con-

trol Link, ATC Communication, Remote Pilot Station, Integration of RPAS Operations into ATM Procedures und einige mehr. Somit liegt nun erstmals ein vollumfänglicher Leitfaden vor, der als Grundlage weiterer Regelwerke auf der ganzen Welt dienen soll und wird. Allerdings handelt es sich auch um einen Kompromiss, der unter 191 Staaten abgestimmt werden musste. Dass dabei nicht die „optimale“ Lösung erreicht werden konnte, scheint offensichtlich. Allerdings wurde in allen Arbeitsgruppen betont, dass es sich dabei um ein sog. „living document“ handelt, das sich im Laufe der nächsten Jahre durch „lessons learnt“ verändern und damit weiterentwickeln wird. Die Komplexität sowie die Ausführlichkeit dieses Dokuments machen eine detaillierte Beschreibung hier unmöglich. Deshalb soll in einem weiteren Artikel das ICAO RPAS Manual (Doc 10019) später etwas näher vorgestellt werden.

Abschließend soll noch erwähnt werden, dass die EASA am 12. März diesen Jahres ein „Concept of Operation“, CONOPS, vorgestellt hat, was der Leitfaden für ein angemessenes, ausgewogenes und risikobezogenes Regelwerk sein wird. Dieses wurde auch in Montreal in einer Präsentation, wenn auch nur sehr oberflächlich, vorgestellt. Zentraler Punkt dieses CONOPS ist die neu entwickelte Kategorisierung:

		
<p><b>OPEN:</b></p> <p>Low risk Without involvement of Aviation Authority Limitations ( Visual line of sight, Maximum Altitude, distance from airport and sensitive zones) Flight over Populated area is possible if: No overflying of crowds Industry standards (Case of toy of less than 500g)</p>	<p><b>SPECIFIC</b></p> <p>Increased risk Safety risk assessment Approved by NAA possibly supported by Qualified Entities unless approved operator with privilege Operation Authorisation with operations manual Concept of accredited body Airworthiness of drone and competence of staff based on risk assessment</p>	<p><b>CERTIFIED</b></p> <p>Comparable to manned aviation Limit between specific and certified is not yet defined Pending criteria is defined, EASA accept application in its present remit TC, C of A, Noise certificate, Approved Organisations, licences (Case of small drones) Command and Control and Detect &amp; Avoid can receive an independent approval</p>

Die Konsultationen aller Europäischen Stakeholder wird Mitte des Jahres abgeschlossen sein, so dass der Europäischen Kommission zum Dezember 2015 ein erster Entwurf für ein Regelwerk zumindest zur offenen Kategorie vorgelegt werden kann.

Die zukünftige Bedeutung des Themas „Drohnen im zivilen Luftraum“ kann unmöglich überschätzt werden – werden Drohnen doch unser aller Leben in Zukunft ganz sicher ändern. Es ist also keine Frage mehr „ob“ sie kommen – sie sind bereits da. Die Frage wird nur noch sein, „wie“ bzw. unter welchen Voraussetzungen Drohnen sicher in den zivilen Luftraum integriert werden können – und „wann“.



26 March 2015

# Germanwings 4U9525 accident investigation: IFALPA strongly condemns leaking of CVR data

**MONTREAL, Canada** – The International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) deplores and condemns yesterday's leaking of certain elements of the Cockpit Voice Recorder (CVR) of the Germanwings flight 4U9525.

Not only do these leaks contravene the internationally agreed principles of accident investigation confidentiality set out in ICAO Annex 13, they are also a breach of trust to all those involved in the investigation and to the families of the victims. Furthermore, leaks of this nature greatly harm flight safety since they invite ill-informed speculation from the media and the general public and discourage co-operation with investigators in future accidents.

IFALPA once again stresses that the sole purpose of a CVR is to aid investigators in determining the factors leading to an accident and not to apportion blame or be used outside of its safety context. CVR details should only be publicly released following a thorough and complete investigation of the events that occurred, and not prematurely during the course of the field portion of the accident investigation, underway for less than 48 hours.

Leaking premature, unanalyzed, and partial CVR recordings, which lack the context of the entire body of factual investigative data, severely interferes with the investigative process, and can only lead to early conclusions on what exactly occurred during the time leading up to the accident. Any other use of CVR data is not only invalid, but is an unacceptable invasion of privacy best described as a search for sensationalism and voyeurism of the worst kind.

It is vital for the investigating body to ensure all information under their control is properly handled until the completion of the investigation.

In this early stage of the investigation, many critical questions remain to be answered, and IFALPA stresses the need for an objective accident investigation process through the collection of all the facts needed to draw an accurate analysis of events. Once again, IFALPA's resources are at the disposal of the Accident Investigation Agencies to achieve these aims.

*For more information contact Anna Lou, IFALPA Communications & Marketing Coordinator, at tel +1 514 419 1191 or [annalou@ifalpa.org](mailto:annalou@ifalpa.org)*





# Joe's Corner

## Liebe Leser,

Joe ist bestürzt. Joe ist bestürzt darüber, dass im Zusammenhang mit dem Absturz der Germanwings in den französischen Alpen jede gerade frisch gewonnene Erkenntnis bröckchenweise und brandheiß und vor allem noch vor dem Abschluss einer ordentlichen Untersuchung direkt über die Presse in alle Welt verbreitet wurde.

Joe ist sich sicher, dieses Vorgehen widerspricht allen anerkannten Standards einer Unfalluntersuchung. Immerhin stand der Schuldige damit schon ein oder zwei Tage nach dem Absturz fest. Und die Verurteilung und Beschuldigungen, wer wo welche Maßnahmen nicht eingeleitet hat, gab es gleich dazu. Natürlich gefolgt von Schlussfolgerungen. Denn aus jedem Unglück gibt es Lehren zu ziehen, um eine Wiederholung zukünftig zu verhindern.

So zogen die medialen Unfalluntersuchungsspezialisten und die allseits bekannten und geliebten „Luftfahrtexperten“ schnell die Konsequenz, dass die Schweigepflicht der Fliegerärzte aufgehoben werden müsse. Und schon wieder ist Joe bestürzt. Bestürzt über einen Vorschlag, der völlig übereilt und sinnfrei in die Intimsphäre und Rechte der Menschen eingreift. Aber wenn es der Allgemeinheit dient, lassen sich ein paar Tausend Arbeitnehmer sicher gern in ihren Rechten beschneiden. In Rechten, die andere Mitbürger zurecht für sich reklamieren würden. In den letzten Wochen kursierte dann gar der Wunsch nach einem Berufsverbot für an Depressionen erkrankte Menschen... Dabei fallen Joe direkt noch viel mehr Krankheiten ein, die ein Berufsverbot nach sich ziehen sollten. Wenn man grad mal dabei ist, könnte man doch gleich eine ganze Liste an Krankheiten aufstellen, die man in seinem Beruf nicht haben will. Und warum so ein krankheitsbedingtes Berufsverbot nur auf die Fliegerei beschränken? Joe überlegt kurz, ob an Depressionen erkrankte Menschen überhaupt irgendeinen Beruf ausüben dürfen sollten. Und wieder ist Joe bestürzt. Bestürzt über derlei Vorstöße.

Dann hat Joe vor wenigen Tagen der Zeitung entnommen, dass die Fluglotsen sich wünschten, in bestimmten Fällen

ein Flugzeug vom Boden fernsteuern zu können. Es stellte sich dann recht schnell heraus, dass das doch offenbar kein formulierter Wunsch der versammelten Lotsen-Gilde ist, sondern eher auf einer unglücklich vorgetragenen Feststellung über technologische Möglichkeiten beruht.

Aber Joe denkt trotzdem eine Weile darüber nach. Vielleicht ist so eine Technologie ja gar nicht so falsch? Aber Joe kommen Fragen: Auf welcher Grundlage entscheidet der Fluglotse denn dann, wann er lieber die Steuerung des Fliegers übernehmen soll? Wenn der Pilot dreimal nicht antwortet? Wenn er nicht schnell genug steigt? Und was macht er dann mit den übrigen Fliegern unter seiner Kontrolle? Braucht der Lotse dafür eigentlich einen Pilotenschein? Oder genügt vielleicht eine Art Hobby-Pilotenlizenz? Darf ein Lotse, der Flugzeuge vom Boden steuert, dann bald auch Drohnen für die Amerikaner „fliegen“? Joe verwickelt sich in immer mehr Fragen. ..

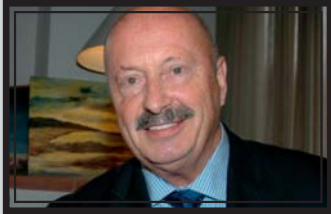
Was passiert wenn der Lotse dann nach der Übernahme der Steuerung einen Unfall verursacht? Wer ist dann Schuld? Und warum sollte man so eine Technik auf Ausnahmefälle beschränken? Könnte man die Technologie nicht noch viel weiter ausbauen und Flugzeuge grundsätzlich vom Lotsen steuern lassen? Die Piloten überwachen nur noch die Instrumente. Vor allem in der Anflugkontrolle. Die Lotsen könnten dann, wie Seelotsen, die Flieger in Flughafennähe übernehmen. Aber möchte Joe dann als Passagier in einem Flugzeug sitzen, welches jederzeit plötzlich zu einem ferngesteuerten Flugzeug werden kann?

Joe fängt langsam der Kopf zu brummen an, bei so vielen Fragen...

Joe kommen vor allem Zweifel, ob diese Idee denn so richtig bis zu Ende gedacht ist.

Joe

# Tod von Dieter Rosse



## Dieter Rosse

Ehemaliger Fluglotse aus Hannover und Bremen war mit seiner Frau unter den Opfern in dem in Südfrankreich zum Absturz gebrachten Germanwings-Airbus.

So macht uns in der Flugsicherung dieser schreckliche, sinnlose Absturz noch betroffener.

Wir „Alten“ in Hannover und Bremen kennen Dieter seit den FS-Leitstellen Zeiten in Hannover. Seine Initialen „RO“ sind uns allen noch im Ohr. Besonders seine humorvolle, freundliche Art wird von seinen Kollegen hervorgehoben.

Bereits 1958 kam er als Berliner nach Hannover um dann 1974 mit dem Center nach Bremen versetzt zu werden. Dort wurde er Sachbearbeiter in der Ausbildung und nach der Wende ging es zurück nach Berlin wo er Leiter der Kontroll-einheit im Osten wurde.

Ende der 90er Jahre ging er in den Ruhestand, um sich dann noch in der Politik zu engagieren. Wegen familiären Bindungen reiste er mit seiner Frau öfters nach Barcelona.

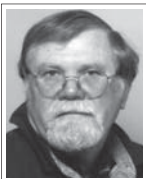
**Mit 77 Jahren kam er nun ums Leben –  
ausgerechnet im Flugzeug.**





# Die Problematik des „One-Runway/One-Frequency“-Prinzips

Das Prinzip, nach welchem Luftfahrzeuge im Zuständigkeitsbereich eines Controllers mit diesem auch in Funkkontakt stehen sollen, ist vom Grundsatz her gut und richtig. Ausnahmen können sich ergeben, wenn sich zum Beispiel ein Luftfahrzeug für nur kurze Zeit in einem Kontrollsektor befindet. Aber dies ändert nichts an diesem Grundsatz. Allerdings gibt es dabei im Towerbereich ein paar Probleme.



von  
Werner  
Fischbach

„Runway-Incursions (RIs)“ können sicherlich zu den letzten Gefahren gezählt werden, die sich für die Luftfahrt ergeben. Und es gibt auch keine Systeme, mit welchen diese verhindert werden können. Einige Systeme sind allerdings in der Lage, bei einer RI „Alarm zu schlagen“ und den Controller auf ein solches Ereignis hinzuweisen, so dass dieser schnell darauf reagieren kann.

Deshalb dient die Überlegung, dass sich nicht nur jene Luftfahrzeuge, die auf der jeweiligen Piste starten oder landen, sondern auch jene, welche die Piste kreuzen wollen, in Funkverbindung mit dem zuständigen Towercontroller befinden, der Sicherheit. Weil sich dadurch seine Aufmerksamkeit, die „situational awareness“ erhöht.

Doch nicht an allen Flughäfen bzw. bei allen Platzkontrollstellen wird dieses Prinzip auch umgesetzt. Denn da erteilt nicht der für die (jeweilige) Piste zuständige „Local Controller“ die Freigabe zum Kreuzen oder Überqueren der Piste, sondern – natürlich in Absprache mit seinem Kollegen – der „Ground Controller“. Was natürlich die Frequenz des „Local Controller“ besonders bei hohem Verkehrsaufkommen entlastet. Des weiteren spielt dabei vielleicht auch ein wenig die Psychologie mit. Denn auf den ersten Blick, wobei es hier auch um den Blick der Piloten geht, scheint es nicht besonders viel Sinn zu machen, beim Rollen zur Piste oder nach der Landung beim Rollen zum Vorfeld zum Kreuzen einer Piste von der „Ground Frequenz“ auf die Frequenz des Towercontrollers zu wechseln und nach dem Überqueren der Piste wieder auf die Groundfrequenz zu schalten. Manche Piloten werden sich da etwas verständnislos an den Kopf fassen.

→ „Crossing Clearance“ auf der Towerfrequenz – Fokker 100 beim Überqueren der Piste 28 in Zürich.  
Photo: W. Fischbach





✈ „Situational Awareness“ verloren –  
Start einer B737 trotz „Checkcar“ auf der Piste.  
Photo: Nusty R. / Air Team Images



Dennoch - dass dieses Verfahren nicht unbedingt der gültigen Vorschriftslage entspricht, zeigt ein Blick in das ICAO-Dokument 9870 „Manual on the Prevention of Runway Incursions“. Dort ist unter Punkt 4.2.6. folgendes zu lesen: „All communications associated with the operation of each runway (vehicles, crossing aircraft etc.) should be conducted on the same frequency as utilised for take-off and landing of aircraft.“ Und der „European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPR)“ führt aus: „It is recommended that communications for all operations on a runway (landing, departing, crossing aircraft, vehicles crossing and runway inspections etc.) take place on the VHF-frequencies assigned for that runway; this will help to maintain high levels of situational awareness.“

Nun mag es für viele Platzkontrollstellen gute Gründe geben, von diesem Prinzip abzuweichen, da jeder Flughafen seine Besonderheiten aufweist. Besonders jene, die im Laufe der Zeit immer wieder ausgebaut wurden und deshalb für den neutralen Beobachter den Eindruck erwecken, sie wären von einem (oder mehreren) Chaoten entworfen worden (dabei sind sie eben nur den stetig wachsenden Verkehrszahlen angepasst worden). Ein schönes Beispiel ist der Flughafen von Zürich, der aufgrund der Lage der drei Pisten, der beiden Vorfelder und den Lärmschutzvorschriften alles andere als

leicht zu bearbeiten ist. Dort wurde das Prinzip „one runway – one frequency“ (nahezu) vorschriftsgemäß umgesetzt. So wechseln auf der Piste 14 gelandete Flugzeuge, die zum südlichen Vorfeld wollen, zunächst auf die Frequenz „Apron Nord“ (Apron Control sitzt ein Stockwerk unterhalb des Towers), danach zum Überqueren der Piste 28 wieder auf die Towerfrequenz und danach auf die „Apron South“-Frequenz. Bei Luftfahrzeugen, die vom südlichen Vorfeld zum Start auf der Piste 16 rollen, erfolgt das Ganze in umgekehrter Reihenfolge. Allerdings wird hier die „Crossing Clearance“ für die 10/28 nicht auf der Tower-, sondern auf der Groundfrequenz erteilt. Was nichts mit einer Inkonsequenz unserer Züricher Kollegen zu tun hat, sondern mit den Besonderheiten des Züricher Flugplanverarbeitungssystems TACO.

#### Der Sonderfall der Bodenverkehrsfahrzeuge

Nun müssen bekanntlich die Pisten und Rollbahnen eines Flughafens in bestimmten Zeitabständen überprüft werden. Ob sich dort Dinge befinden, die dort eigentlich nicht hingehören (FOD) oder ob die Piste überhaupt noch betriebsbereit ist. Und natürlich gibt es hin wieder auch etwas an der Befahrung zu reparieren. Befolgt man die oben aufgeführten Vorschriften und Dokumente, so müssten die für diese Aufgaben eingesetzten Fahrzeuge sich auf der Frequenz des zuständigen Towercontrollers befinden und mit ihm in Funkkontakt stehen. In Frankfurt wird dieses Prinzip konsequent

umgesetzt. Fahrzeuge, die sich zur Kontrollfahrt auf einer Piste befinden, stehen mit dem zuständigen Controller in direktem Funkkontakt. Auch in Düsseldorf kommt dieses Prinzip bei Kontrollfahrten auf der Piste zur Anwendung. Allerdings wird der Funkverkehr nur in deutscher Sprache abgewickelt, da die Fahrer lediglich über ein BZF II verfügen.

Bei Kontrollfahrten auf den Rollbahnen stehen in Frankfurt die Fahrer in Funkkontakt mit dem Groundcontroller. Allerdings gibt es auch am größten deutschen Verkehrsflughafen Ausnahmen. Wenn irgendetwas dringend erledigt werden muss, etwas schnell an oder auf der Piste „gecheckt“ werden soll, kann es sein, dass der Fahrer des entsprechenden Fahrzeugs mit dem Tower über den Funkkreis Rhein/Main (Bündelfunk) kommuniziert.

Die Fahrer sind übrigens in der Lage, den Funkverkehr sowohl in deutsch als auch in englisch durchzuführen. Das erhöht nicht nur die „situational awareness“ der Controller, sondern auch die der Piloten und der Fahrer. An- und abfliegende Piloten können deshalb registrieren, ob ein Fahrzeug die Freigabe erhalten hat, die Piste zu befahren und können sich ihre Start- oder Landefreigabe noch einmal bestätigen lassen. Und die Fahrer der „Check-Cars“ können, sofern sie den Funkverkehr aufmerksam verfolgen, mitbekommen, dass da ein Luftfahrzeug zum Start oder zur Landung freigegeben wurde. Ältere Kollegen können sich noch daran erinnern, dass in Frankfurt vor „gefühlten ewigen“ Zeiten eine B747 der Lufthansa zum Start freigegeben wurde, obwohl sich noch ein „Check-Car“ auf der Piste befand. Irgendwie war da die „situational awareness“ abhanden gekommen.

An anderen Flughäfen stehen die Fahrer dieser „Check-Cars“ zwar in Funkverbindung mit dem Tower, jedoch nicht auf der Frequenz des „Local Controllers“. Meist erfolgt dies über einen eigenen Funkkreis. Auch dieses Verfahren, das auch in Zürich angewendet wird, hat seine Vorteile. So müssen die Fahrer für das Befahren der Pisten und Rollbahnen keine zusätzliche Ausbildung absolvieren. Sie müssten, da sie ja am Flugfunk teilnehmen, über ein Funksprechzeugnis verfügen. Am besten über das BZF I, so dass sie auch auf englisch kommunizieren können/dürfen. Aber allein dies mag so manchem Flughafendirektor schon zu teuer sein.

Desweiteren sollte nicht vergessen werden, dass die Frequenz des Towercontrollers durch das Prinzip „one runway – one frequency“ zusätzlich belastet werden kann. Nicht jeder Kollege wird dies bei hohem Verkehrsaufkommen toll oder „cool“ finden. Besonders dann nicht, wenn der Fahrer

des „Check-Cars“ ausführlich darlegt, weshalb er nun unbedingt die Piste befahren möchte, während der Flieger im kurzen Endteil eigentlich dringend eine Landefreigabe erhalten sollte. So gibt es sicherlich Gründe, den Funkverkehr mit Bodenverkehrsfahrzeugen auf einer gesonderten Frequenz abzuwickeln. Auch wenn dies den Vorschriften der ICAO bzw. den Vorstellungen Eurocontrols widerspricht.

### ITU versus ICAO und Eurocontrol

Nun gibt es neben der ICAO und Eurocontrol noch eine Institution, die genaue Vorstellungen über den Zweck und die Nutzung von Funkfrequenzen hat: Die „International Telecommunication Union – ITU“. Die hat nämlich festgelegt, dass auf den für den Flugfunk festgelegten Frequenzen (117.975 – 137 MHz) kein „Ground-to-Ground“-Funkverkehr stattfinden darf. Und Funkverkehr, der auf einer Flugfunkfrequenz wie die der Tower- bzw. der Groundcontroller abgewickelt wird, gehört nun einmal in die Kategorie des Flugfunks. Funkverkehr zwischen der Flugsicherung und den Bodendienstfahrzeugen ist deshalb nach den Vorschriften der ITU nicht erlaubt. Womit ICAO und Eurocontrol ein Problem haben.

Natürlich wissen diese beiden Institutionen, dass auch das Prinzip „one runway – one frequency“ Probleme hervorrufen kann. So wird durch einen weiteren Teilnehmerkreis sowohl die Gefahr der gleichzeitigen Funksendungen („simultaneous transmissions“) als auch das Problem des „stuck mike buttons“ erhöht. Dennoch glauben sie, dass mit dem „one runway – one frequency“ – Verfahren die Aufmerksamkeit der Controller, der Piloten und der Fahrer der „Checkcars“ erhöht werden kann. Zumal sich durch dieses Prinzip noch keine Sicherheitsprobleme ergeben haben. Was den Widerspruch zu den Vorschriften der ITU nicht aufhebt.

Um die Kuh vom Eis zu bekommen, hat sich Eurocontrol bereits im Juni letzten Jahres mit einer „Request for Support Message“ an ihre Mitgliedsstaaten und an die „Aviation Safety Professionals“ gewandt und um Beantwortung von einigen Fragen gebeten. Also auch an die Berufsverbände und Gewerkschaften der Controller. Mithin auch an die GdF. Doch dort ist, aus welchen Gründen auch immer, diese „Message“ nicht angekommen.

**Ob die DFS diese Bitte um Amtshilfe erhalten und wie sie, wenn überhaupt, die von Eurocontrol gestellten Fragen beantwortet hat, ist nicht bekannt. Dabei dürften die Fachleute der DFS und der GdF durchaus in der Lage sein, konkrete Vorschläge zu machen. Der Titel der „Request for Support Message“ lautet übrigens: „Use of aerodrome Tower VHF frequency by vehicles drivers involved in runway operations“.**



# Customer information concerning 6 NM spacing at EDDF

von Ralf Diedrich, VK/K

## Customer information concerning 6 NM spacing at Frankfurt Airport (EDDF)

On the basis of a Safety Recommendation by the German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation (BFU) and to generally increase safety between potential missed approach procedures on runway 25L and departures from runway 25C, DFS has increased minimum spacing from 5 NM to 6 NM between aircraft approaching runway 25L. This measure was implemented on 19 FEB 2015.

### Description of the procedure:

A DFS safety review revealed that overflying the threshold (as defined in the past) is not an adequate criterion for „landing assured“ in all cases.

The review came to the conclusion that either passing a defined landmark or the nose gear touching down should be considered as criteria for „landing assured“.

This means that take-off clearance for departures from runway 25C will be issued up to 30 seconds later than before. The defined minimum distance between aircraft approaching runway 25L therefore has to be increased from 5 NM to 6 NM. With this measure, DFS has implemented a BFU recommendation saying that departure procedures and missed approach procedures should be disentangled so that air traffic controllers have more time to detect potential proximities between aircraft and thus to ensure adequate spacing at any time.

The increase in spacing on final approach of runway 25L should not lead to any delays during normal approach de-

mand situations. During above-average traffic volumes, it may become necessary to implement air traffic flow management measures resulting in delays. DFS will do its utmost to keep the effects as minimal as possible.

Deviating from this general regulation, it will still be possible to use different distances (e.g. standard IFR separation) in situations where the traffic mix permits (no or only few flights turning south from runway 25C). In these cases, no capacity restrictions are to be expected.

DFS has developed, and in many cases already implemented, a set of measures taking account of the BFU Safety Recommendation. This new procedure is an additional measure. Noise abatement regulations (introduction of the southerly bypass) and the above-mentioned safety recommendations required a further modification which unfortunately entails the restrictions (delays) described above.

DFS sees this course of action as an interim measure. Alternative solutions are still under review. First results can be expected at the end of 2015.

If you have any further questions, please do not hesitate to contact us.

Contact:  
 DFS Customer Relations Management  
 E-Mail [crm@dfs.de](mailto:crm@dfs.de)  
 Tel. +49 (0)6103-707 4130  
 Tel. +49 (0)6103-707 4132

# STANDHAFT



## Deutschland, Orkantief NIKLAS – Der Tower steht!

So in etwa könnte man den berühmten Werbespot Ende der 80er für Drei-Wetter-Taft, dem Haarfestiger aus dem Hause Schwarzkopf, auf den Standard-Tower der DFS ummünzen. Wer erinnert sich noch an die elegante Dame, gespielt von Tammy Hopkins? Egal in welcher Metropole sie dem Business Jet entstieg, das lokale Wetter war schon da um ihrer Lockenpracht zuzusetzen. Vergeblich selbstverständlich. „Die Frisur hält“, so die frohe Botschaft aus der Sprühdose; auch beim „Zwischenstopp München, es ist ziemlich windig. Perfekter Sitz.“

### NIKLAS – Die Wetterlage

Ziemlich windig war es in Deutschland Ende März ebenfalls. Ursächlich dafür waren lt. Deutschem Wetterdienst (DWD) „Lufttemperaturgegensätze über dem europäischen Raum

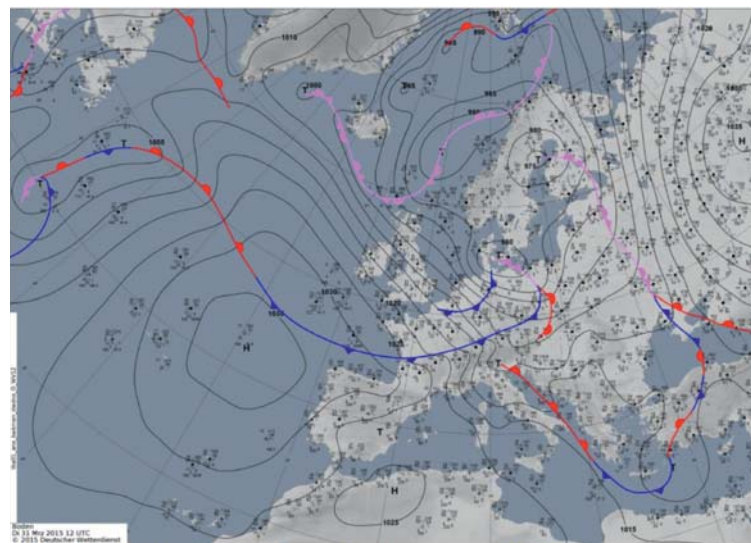


Abb. 3: Bodenanalyse vom 31. März 2015, 12 UTC. [Quelle: DWD]



am 31. März 2015, die zu einer kräftigen Höhenströmung führten. Der darin eingebettete Kurzwellentrog\* intensiviert das von Schottland Richtung Baltikum ziehende Bodentief NIKLAS. Das Tief verschärfte die ohnehin schon beachtlichen Luftdruckgegensätze zum Hoch über dem Nordatlantik (1035 hPa). Der tiefste gemessene Kerndruck von NIKLAS betrug an der Plattform Ekofisk in der zentralen Nordsee 971,4 hPa“ (minus 64 hPa).

**\*Trog** = Gebilde tiefen Luftdrucks, meist auf der Rückseite einer Kaltfront, wenn polare Kaltluft in einem alternden Tiefdruckgebiet weit nach Süden vorstößt. Auf Wetterkarten erkennbar an den stark gekrümmten Linien gleichen Luftdrucks (Isobaren), die an einen Futtertrog erinnern. Im Bereich eines Trogs verstärkt Schauer, Gewitter und stürmischer Wind.

Die Sturmserie erreichte, so der DWD, Ende März 2015 am 31. mit Orkantief NIKLAS ihren Höhepunkt. Der Zeitpunkt ist bemerkenswert, weil er nach dem kalendarischen Frühlingsanfang lag. Wie die Auflistung der Offenbacher Behörde zeigt, wurden sowohl schwere Sturmböen (89 – 102 km/h), orkanartige Böen (103 – 117 km/h) und zum Teil auch Orkanböen (ab 118 km/h) gemessen, wobei 100 km/h knapp 54 kt entsprechen, oder Phi mal Daumen die Hälfte plus 10%, wenn statt des Taschenrechners die grauen Zellen bemüht werden sollen.

Quelle: DWD

Station	Spitzenböe in km/h			max. 10-Min-Mittel km/h		
	NIKLAS 31. März 2015	CHRIS- TIAN 28. Oktober 2013	KYRILL 18./19. Januar 2007	NIKLAS	CHRIS- TIAN	KYRILL
Helgoland	111	147	120	85	103	90
HH-Fühlsbüttel	107	120	90	68	68	56
Bremen	105	101	98	76	68	71
Hannover	111	89	112	76	46	77
Berlin-Tegel	104	84	119	66	57	69
Düsseldorf	89	89	144	58	63	86
Brocken	162	162	198	115	121	142
Leipzig-Halle	116	85	112	71	59	77
Wasserkuppe	118	119	172	86	85	103
Fichtelberg	156	107	184	111	82	136
Frankfurt/M.	101	87	95	74	55	68
Nürnberg	95	66	100	68	43	68
München-Stadt	120	43	104	64	25	60
Feldberg/Schw.	150	127	165	112	83	107
Zugspitze	192	109	183	104	85	123

Im Zusammenhang mit unserem letzten kleinen Windbeitrag anlässlich einer über den Flughafen Frankfurt ziehenden Böenwalze, berichteten wir in „der flugleiter“ Ausgabe 4/5\_2013, dass die angegebenen Böen in einem METAR nicht zwangsläufig auch aus der angegebenen mittleren Windrichtung kommen müssen. Das ist für an- und abfliegende Flugzeuge ein wesentlich wichtigerer Aspekt als für ein Tower-Gebäude. Dieses Mal soll Letzteres im Fokus stehen.

### Schwankender Boden – Schwankende Gestalten

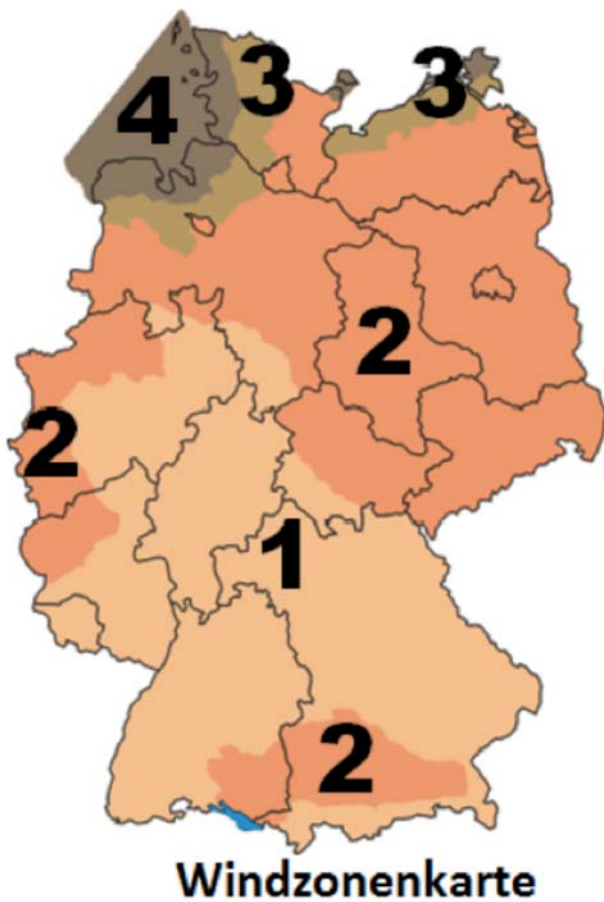
Wenn der Kanzelboden unter unseren Füßen schwankt; wenn uns die von der Decke herab hängende Lichtkanone dieses Gefühl durch ihren Pendelausschlag unmissverständlich bestätigt, dann entwickelt sich im anwesenden Kollegenkreis regelmäßig eine mit Sorgenfalten geführte Debatte um die Frage nach den Grenzen der Belastbarkeit des Gebäudes, in dessen obersten Stockwerk man sich gerade befindet. Das ist menschlich. Schließlich verkörpert die Silhouette des DFS-Standard-Towers mit ihrem langen, schmalen Schaft und den oben klobig angeflanschten, reichlich Angriffsfläche bietenden Containern, anders als beispielsweise ein breitbeinig dastehender Eiffelturm, nicht gerade einen Hort der Stabilität.



**Quasi als Nachbetrachtung zu NIKLAS haben wir uns daher zum Thema Standfestigkeit von Gebäuden im Allgemeinen und Kontrolltürmen im Speziellen ein wenig umgehört. Um es vorweg zu nehmen: Durchweg alles sehr beruhigend!**

### Windlastzonen

Bei der Errichtung windempfindlicher Bauwerke werden aufgrund regional unterschiedlicher Sturmstärken auch unterschiedliche Berechnungsstaudrucke berücksichtigt. Dafür wird Deutschland in vier Windzonen unterteilt. Jede Zone weist eine in 10m Höhe gemittelte Bezugswindgeschwindigkeit V und einen daraus resultierenden Geschwindigkeitsdruck q aus. Die Deutsche Bucht liegt in der windstärksten Zone 4. Hier beträgt die Vref 30,0 m/s (108 km/h, 58kt) bei einem qref von 0,563 kN/m2 (57 Kilopond/m²). Für die ge-



mäßigte Zone 1 des Binnenlandes sind es noch 22,5 m/s (81km/h, 44 kt) und 0,316 kN/m<sup>2</sup> (32 kp/m<sup>2</sup>). Böigkeit wird jeweils noch einmal gesondert betrachtet.

**Geländebeschaffenheit**

Desweiteren entfaltet die Bodenrauigkeit Einfluss auf das Windverhalten. In Bodennähe nimmt die mittlere Windgeschwindigkeit ab, wird aber turbulenter, sodass die von Böen verursachte Last auf das Gebäude relativ zunimmt. Um diese Einflüsse adäquat zu berücksichtigen, unterscheidet man vier Geländekategorien.

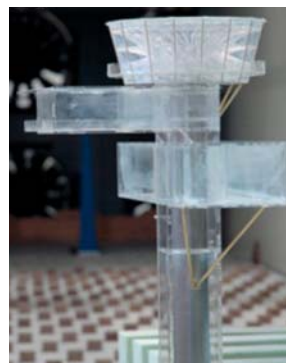


Photo: GBF

**Kontrolltürme**

Vor deren Errichtung werden die zu erwartenden Windlasten ermittelt. Für den im Zuge der Flughafenerweiterung um die Landebahn Nordwest im Oktober 2011 benötigten neue Kontrollturm Nord am Flughafen Frankfurt hat beispielsweise die Gesellschaft für Bemessungsforschung (GBF) aus Aachen im Auftrag der Bauherren DFS u. a. durch Windkanalversuche die auf die Glasfassade der Kanzel einwirkenden Windlasten ermittelt.

Der Kontrollturm **Frankfurt** wurde für die Windzone 2 bemessen, mit einer zusätzlichen Erhöhung der Windlast um 15%. Der Rhein/Main Flughafen liegt südwestlich des Stadtzentrums, bezogen auf seine südlichen bis westlichen Hauptwindrichtungen in einer ländlich geprägten Landschaft. Infolgedessen ordnete man dem Tower-Standort die Rauigkeitsmerkmale der Geländekategorie II zu. Auf Höhe 67,5 m über Gelände (Höhe Umgang Towerkanzeln) ergibt sich damit eine Bemessungs-Böenwindgeschwindigkeit von **213 km/h (115 kt)**. Erinnerung an die DWD-Tabelle: Gemessene Spitzenböe NIKLAS in Frankfurt 101km/h, Zugspitze 192 km/h.

Die Sicherheitsbeiwerte für Lasten und Material sind hierbei unangetastet. Für den Standort am Flughafen ist gemäß der einschlägigen Regelwerke die Auslegung für Windzone 1 eigentlich ausreichend. Die Bemessungs-Böenwindgeschwindigkeit ergäbe sich dann zu 178 km/h (96 kt).

Das bedeutet, dass bei einem noch nie auch nur annähernd in **Frankfurt** gemessenen Sturm von 213 km/h in Böen, der Turm nicht direkt zerbricht. Bei der Unterschreitung des Si-

**Geländekategorien**

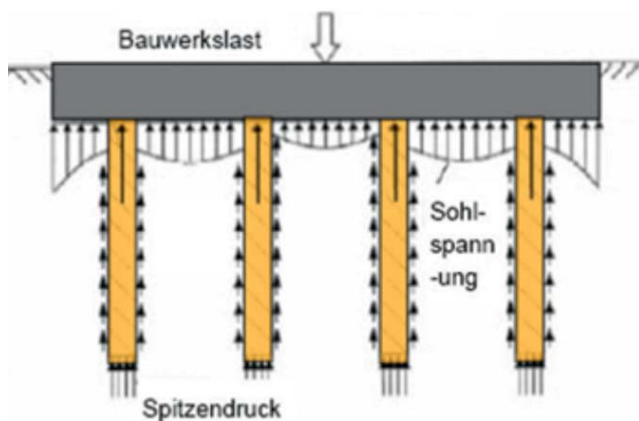
<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>
<b>Flaches Land, offene See</b>	<b>Landwirtschaft, Gehöfte, Häuser, Hecken, Bäume</b>	<b>Vorstädte, Gewerbegebiete, Wälder</b>	<b>Städte: mind. 15% der Fläche bebaut mit Ø Gebäudehöhe 15m +</b>



cherheitswertes treten zunächst Bauwerksschäden wie Risse im Beton auf. Eine sichere Evakuierung ist dann immer noch möglich. Bis dahin wäre der Flugplatzverkehr aber sicherlich schon lange eingestellt. Die für die Typzulassung des A380 im Jahre 2005 demonstrierten Seitenwindstarts und -landungen lagen bei 74 km/h (40kt), mit Böen bis 104 km/h (56kt) (Quelle Wikipedia)

Für den höchsten DFS-Kontrollturm am Flughafen **Düsseldorf** ist die Windannahme 250 km/h (135 kt).

Das Regelwerk zur Bemessung von Windkräften wurde zwischenzeitlich neu aufgelegt. Dabei werden die topographischen Verhältnisse genauer berücksichtigt. Das erklärt, warum die Werte von Frankfurt und Berlin unter denen von **Hannover, Leipzig** und **Düsseldorf** liegen, obwohl eine höhere Steifigkeit erreicht wurde.



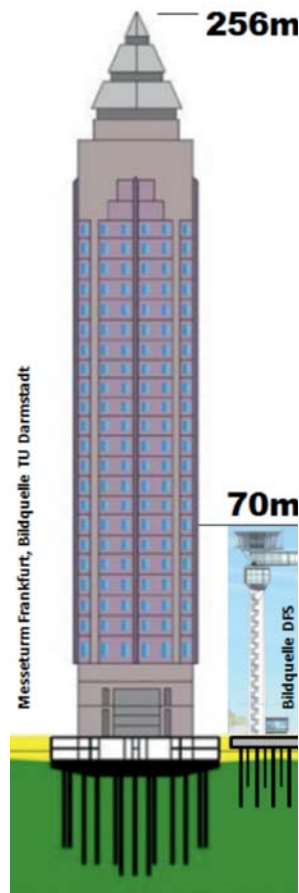
Bildquelle: [www.baunetzwissen.de](http://www.baunetzwissen.de)

### Gründung – Stets festen Boden unter den Füßen

Wer sich als Bauherr nicht eines Tages unverhofft mit dem Wahrzeichen von Pisa messen lassen möchte, schenkt der Grund- und Bodenhaftung seines Gebäudes die ihr gebührende Aufmerksamkeit. Der Architekt spricht hier von Gründung. Flachbauten begnügen sich beim Fundament i. d. R. mit einer mehrere Zentimeter dick gegossenen Betonplatte. Spätestens wenn jedoch mit der Gebäudehöhe in das unmittelbare Angriffszentrum der Stürme und Orkane vorgedrungen wird, ist das nicht mehr ausreichend. Analog der auf Millionen von Holzpfählen errichteten Lagunenstadt Venedig verteilt man daher auch heute noch die Baulast, insbesondere die von Hochhäusern (und Kontrolltürmen), auf mehrere Schultern, indem sie als Pfahlbauten errichtet werden.

### KPP

Für die Tower in **Frankfurt** und **Berlin** wurde zudem noch eine relativ neue Gründungsart gewählt, die sog. Kombinierte Pfahl-Platten-Gründung (KPP). Sie kommt auch als Fundament für Hochhausbauten wie z. B. dem 256m hohen Frankfurter Messeturm zum Einsatz. Dessen Pfähle tragen etwa 60% der Hochhauslast, die restlichen 40% werden aufgrund



und damit auch Sicherheit. (Zum Vergleich Messeturm Frankfurt: Pfahllänge 30m, Plattendicke 4m)

In die Berechnungen des Statikers für den Tower **Frankfurt** flossen auch die Werte des Bodenmechanikers ein. Hier wurden maximal anzunehmende Belastungen des Untergrundes festgelegt. Auch hier, wie beim Statiker, ist davon auszugehen, dass nicht an die Grenzen gegangen wurde, sondern noch weitere Sicherheiten einkalkuliert sind.

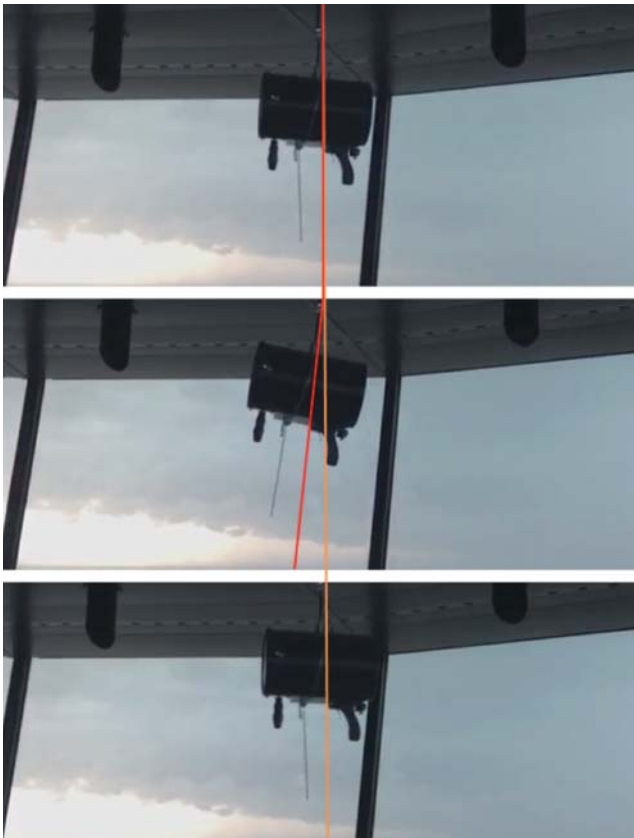
### Wohlbefinden bei Turmschwingungen

Hier ist das subjektive Empfinden aus Frequenz und Beschleunigung entscheidend und nicht, wie man vermuten würde, die maximale Auslenkung. In **Leipzig** und **Hannover** sind die Türme auf Grund der niedrigeren Höhe nicht so steif ausgelegt wie in **Düsseldorf**. Das hat aber keine Auswirkungen auf die Standfestigkeit, sondern nur auf das Schwingungsverhalten.

In **Frankfurt** und **Berlin** wurden die Turmbauwerke auf Grund des Schwingungsverhaltens der vorangegangenen Baumaßnahmen steifer ausgelegt, als es statisch erforderlich gewesen wäre. Bei der statischen Berechnung wurde die Festigkeit wie der Tower **Düsseldorf** angenommen, obwohl der Frankfurter Turm 18 Meter und der Berliner 25 Meter weniger Höhe

der Biegesteifigkeit von Fundamentplatten direkt über die Sohlnormalspannung in den Baugrund geleitet. Dies ermöglicht, auch mit Blick auf die Grundstückspreise, den Bau auf einem relativ kleinen Areal. Mittlerweile können Gründungspfähle sogar mit Wärmeaustauschrohren versehen werden, um den Baugrund als saisonalen Thermospeicher zu nutzen.

Die Pfahlgründung des Kontrollturms **Frankfurt** besteht aus 12 Bohrpfählen von 90 cm Durchmesser, die wie Wurzeln 18 Meter tief ins Erdreich dringen. Darüber lagert eine 1,80 Meter dicke Kopfplatte aus Beton mit einer Kantenlänge von 12x12 Meter. Die Betonmasse des kompletten Ensembles inkl. Tower wiegt stattliche 10.500 Tonnen. Die Bohrpfähle der Fundamente bringen noch einmal zusätzliche Steifigkeit



### Nach dem Sturm ist vor dem Sturm

Irgendwann wird das Pendel in den Kanzeln wieder ausschlagen. Dann möge man sich vergegenwärtigen, dass die schlanken DFS-Standard-Türme weder auf dem Brocken im Harz noch auf der Zugspitze errichtet worden sind. Folglich besteht kein Grund zur Sorge. Es sind weiß Gott nicht die ansehnlichsten Bauwerke, aber welche mit üppig bemessenen Sicherheitsreserven. Daher kann das Fazit für künftige Stürme nur lauten: Entspannt bleiben und mit schunkeln!

### Quellenangaben

DFS, Deutsche Flugsicherung GmbH

GBF, Gesellschaft für Bemessungsforschung mbH

Dr. Susanne Haeseler, Christiana Lefebvre,  
Climate Date Center Deutscher Wetterdienst, [www.dwd.de/cdc](http://www.dwd.de/cdc)

Prof. Dr. Ing. Rolf Katzenbach, Direktor des Instituts und der Versuchsanstalt für Geotechnik der TU Darmstadt, Studienunterlagen Geotechnik, [www.geotechnik.tu-darmstadt.de](http://www.geotechnik.tu-darmstadt.de)

Ruhr-Universität Bochum (Windlasten) [www.ruhr-uni-bochum.de](http://www.ruhr-uni-bochum.de)

hat. Damit wird eine Reduzierung der Querschleunigungen bei böigem Wind erreicht. Darüber hinaus ist damit natürlich auch die Sicherheit weit höher als die der anderen Türme.

Bei Gebäuden dieser Höhe wird nie zu erreichen sein, dass bei Wind keine Bewegungen zu registrieren sind. Vor allem geben Stahlbauteile bei solchen Windereignissen elastisch nach. Das hat zur Folge, dass es bei den „Innereien“, die weniger flexibel sind, wie z.B. Anschlüsse von Trockenbauwänden und Fugen, zu leichten Rissbildungen kommen kann. Diese sind nur ein kosmetisches Problem und ebenfalls kein Anlass zur Sorge. Mit diesen Verformungskräften „kämpfen“ alle Gebäude in allen Höhen, auch die fünfstöckige Unternehmenszentrale der DFS in Langen.





## Myrtle Avenue oder „die spinnen, die Briten“



Text und  
Photos von  
Thomas Williges

Die Myrtle Avenue im Westen Londons sieht auf den ersten Blick aus wie eine typisch englische Anwohnerstraße mit engen Reihenhäusern aus rotem Ziegelstein, Erkern, Schornsteinen und Satellitenschüsseln auf den Dächern, kleinen Vorgärten mit spielenden Kindern und parkenden Autos auf den Gehwegen. Irgendwo flattern auf einer Wäscheleine die Hemden im Wind.

Wenn man bis zum Ende der schmalen Straße weiterläuft, gelangt man auf eine große Wiese, auf der sich ständig mehrere Personen befinden. Einige sitzen auf Decken beim Picknick mit Tee und Gebäck, manche sitzen auf mitgebrachten Campingstühlen, andere jedoch sind bewaffnet mit Ferngläsern, Flugfunkempfängern, Block, Stift und sogar mit teuren Kameras und blicken alle gebannt in eine Richtung.

Viel Zeit zum Wundern bleibt einem aber nicht, denn nach wenigen Augenblicken wird jedem sofort klar, warum es sich nicht um eine normale Straße handelt:

Im Minutentakt donnern Flugzeuge knapp über die Dächer der Häuser, schweben in etwa 30 Metern Höhe knapp über die Schornsteine und an den Bäumen vorbei, beängstigend laut und groß, um dann nach einem kurzen aber beeindruckenden Augenblick auf der Runway 27L aufzusetzen.

Die Myrtle Avenue befindet sich nämlich nur wenige Meter vom Flughafen London Heathrow entfernt. Auf der anderen Straßenseite der Flughafenzaun - die Schwelle zur Südbahn von Europas größtem Flughafen ist keine 300 Meter entfernt. Knapp hinter dem letzten Haus der Straße verläuft über eine Pferdekoppel die Anflugbefeuerung.

Die Wiese ist ein Mekka für Flugzeug-Freaks und Spotter aus aller Welt. Doch nicht nur die pilgern an die Stelle, sondern auch Einheimische mit Familien und Anhang zieht es zu diesem interessanten Aussichtspunkt. So ist es bei den Briten durchaus üblich, dass die mitgenommene Oma häkelt oder Kreuzworträtsel löst, die Enkel Fußball spielen, während sich der Großvater über den neusten Dreamliner von British Airways freut und diesen in seinem Flottenbuch als gesehen





abhakt. Oma verhält sich dabei nicht ganz uninteressiert und beglückwünscht ihren Gatten zu seinem Erfolg: „Well done, my dear. Would you like some tea?“ Solange die Oma bei ihrer Häkelarbeit bleibt, mag ja alles mit rechten Dingen zugehen, doch Insider an diesem Ort berichten von einer alten Dame von über 90 Jahren, die in Faltenrock und Strickjacke auf ihrem Stühlchen saß und selber voller Elan die Registrierungen der landenden Flugzeuge in ihrem Flottenbuch markierte!

Obelix hatte nicht ganz unrecht, als er im 8. Band der Asterix-Comicroihe meinte: „Die spinnen, die Briten“.

Aber vielleicht machen gerade solch kleine Anekdoten das Volk auf den britischen Inseln so liebenswert.

Nun, die Anwohner der Myrtle Avenue haben sich sicherlich an die Leute auf der Wiese gewöhnt, genauso wie an den Fluglärm und den Flugverkehr. Letzterer ist enorm. Der hinter Atlanta, Peking und Dubai viertgrößte Flughafen der Welt bewältigt derzeit jährlich etwa 70 Millionen Passagiere, die sich auf 5 Terminals verteilen. Heathrow wird von etwa 100 Fluggesellschaften angefliegen. Es bestehen Flugverbindungen zu allen Kontinenten und zu fast allen Regionen der Welt. British Airways sowie Virgin Atlantic haben hier ihre Heimatbasis.

London Heathrow verfügt über zwei parallele Start- und Landebahnen (27L/09R und 27R/09L). Jeweils eine wird zum Start und die andere zum Landen genutzt. Um 15 Uhr wird dann aus Lärmschutzgründen gewechselt. Dabei können die Anwohner der Myrtle Avenue zwischen Pest und Cholera entscheiden und abwägen, was schlimmer ist: das pfeifende Dröhnen der landenden Jets über ihren Dächern oder der volle Schub der donnernden Triebwerke beim Start in Sichtweite vor ihrem Garten im Minutentakt.



In Heathrow starten und landen pro Jahr 500.000 Flugzeuge; damit sind die beiden Runways zu 99% ausgelastet. Eine dritte Landebahn wurde abgelehnt, der geplante Flughafenneubau in der Themsemündung ist ebenfalls vom Tisch. Die kalkulierte Kapazität von 75 Millionen Passagieren pro Jahr kann nur über den Loadfaktor pro Flugzeug und die Flugzeuggröße erreicht werden. Das sind keine guten Nachrichten für die Anwohner der Myrtle Avenue. Für die Enthusiasten bedeutet das jedoch noch mehr Widebodies wie die B747 oder der A380.

Aber bevor sich der Brite über den Fluglärm aufregt, schnappt er sich lieber selber das Fernglas oder die Kamera... Jaja, die spinnen, die Briten.







## Die fliegende Legende „Ju52“ – das fliegende Denkmal –

Photos:  
Rainer Bexten  
und Emmi Enneper



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Jeder von uns hat sie schon gesehen – unverwechselbar ist auch das Dröhnen der BMW-Motoren – und wenn dann ein großer dunkler Schatten über einen huscht, kann dies nur die „alte Tante Ju“ gewesen sein auf einen ihrer vielen Sightseeingflüge über den Ballungszentren der Republik während des Sommers.

Die Geschichte des 80-jährigen Flugzeuges ist lang und unheimlich. abwechslungsreich. Zu ihrem fliegerischen Höhepunkt dürfte aber die Ernennung durch das Amt für Denkmalschutz der Hamburger Kulturbehörde als „bewegliches Denkmal“ sein. Diese Ehrung würdigt auch das Lebenswerk und die Leistung des legendären deutschen Ingenieurs und Luftfahrtpioniers Hugo Junkers.

Die Anerkennung als „bewegliches Denkmal“ setzt die Erfüllung strenger Kriterien voraus, die im Denkmalschutzgesetz festgelegt sind. Das dort geforderte Mindestalter von 30 Jahren war sicherlich das kleinere Problem und diese Hürde wurde fast 3-fach übersprungen. Viel wichtiger zur Anerkennung als fliegendes Denkmal ist der Nachweis, dass noch ein ausreichender Anteil von Originalteilen verbaut sind. Eine besondere Bedeutung für die Luftfahrt und auch für das öffentliche Interesse sind dank der Lufthansa Stiftung-Berlin (DLSB) nachgewiesen. (siehe nachfolgenden Artikel über die Lufthansa Stiftung)

„Die Tante JU besitzt eine große luftfahrthistorische Bedeutung als eines der letzten und gut erhaltenen Beispiele dieses damals im Hinblick auf seine Konstruktion neuartigen Motorflugzeugtyps, der nicht umsonst seinerzeit lange Jahre ein Erfolgsmodell und Verkaufsschlager war“, so Christine Onnen vom Denkmalschutzamt.







Der Erstflug der JU52 fand im Jahr 1932 statt und war zunächst als reines Frachtflugzeug geplant. Aber schon bald hatte das deutsche Reichswehrministerium die Entwicklung des Flugzeuges im Visier und bracht ihre eigenen Vorstellungen in die Entwicklung mit ein. Die Auslegung der JU52 stellte eine echte Innovation dar, da mit wenigen Handgriffen aus der zivilen Version eine militärische Version erstellt werden konnte.

Charakteristische Konstruktionsmerkmale dieses Flugzeugtyps sind zum einen die markante Wellblechbeplankung und die drei Motoren. Die Ju 52 diente der deutschen Luftwaffe im 2. Weltkrieg als Transport- wie auch als Passagiermaschine und überzeugt besonders wegen ihrer niedrigen Landegeschwindigkeit. Insgesamt sind etwa 4800 Maschinen dieses Typs hergestellt worden, davon ca. 1900 vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges.

Die von der Lufthansa jetzt noch betriebene JU52 wurde 1935 in Dessau fertiggestellt und trug damals tatsächlich die Luftfahrzeugkennung D-AQUI. Nach den Kriegswirren verrichtete das Flugzeug in Norwegen u.a. auch als Postflieger seinen Einsatz, bevor es von der Fluggesellschaft SAS nach Südamerika verkauft wurde. Im der schwerzugänglichen Andenregion von Ekuador kam dem Lastensegler zu Gute, dass die Flugeigenschaften (kurze Start- und Landewege) ideal für abgelegene Dörfer waren und so ebenfalls viele Frachtgüter mit der „JU“ transportiert werden konnten. Zu dieser Zeit war Südamerika schon fast ein Eldorado für die alten „JUs“. Neben Ekuador machte sich auch in Argentinien, Peru, Chile, Brasilien oder Uruguay die alte Tante verdient. Aber nicht nur in Südamerika behauptete sich die JU als Entwicklungshelfer – auch in China wurde das erste Streckennetz mit Hilfe der JU 52 entwickelt.

2 amerikanische Oldtimer-Fanatiker entdeckten die JU in Ekuador und überführten das Flugzeug in die Vereinigten Staaten von Amerika, um sie dort unter dem Namen „IRON ANNIE“ auf Flugzeug- und Oldtimer Shows vorzuführen. Hier

wurde die D-AQUI dann schließlich von Spähern der Lufthansa beobachtet, die sie

dann im Jahre 1984 nach Deutschland überführten. Der damalige 50-stündige Transatlantikflug begann in Miami entlang der amerikanischen Ostküste Richtung Grönland, weiter über Island zur finalen Destination Hamburg. Während des Fluges fielen 2 der 3 Motoren aus und mussten unterwegs repariert werden. Nach einem einjährigen Aufenthalt in der Hamburger Lufthansa Werft und vielen ehrenamtlichen Tätigkeiten an dem Oldtimerstück fliegt die „Grand Dame der Lüfte“ nun fast regelmäßig die deutschen und auch internationalen Flughäfen an um dort das Gefühl der 30 Jahre zu vermitteln.

Eine Flugshow ohne die Tante JU ist heute kaum noch vorstellbar und wer bereits einen Rundflug mit einer JU gemacht hat ist von der Gemächlichkeit und von der Herrlichkeit des Fliegens überzeugt.

Neben der Lufthansa D-AQUI sind u.a. in der Schweiz, Frankreich, USA, und in Südafrika im fliegenden Einsatz. Wobei in sehr vielen Ländern die JU52 in Museen ihren Platz gefunden hat.

**Die JU 52 in Fakten:**

<b>Länge:</b>	18,50 m
<b>Höhe:</b>	4,65 m
<b>Flügelfläche:</b>	110,00 qm
<b>Startgeschwindigkeit:</b>	120 km/h
<b>Landegeschwindigkeit:</b>	106 km/h
<b>Reisegeschwindigkeit:</b>	ca. 180 km/h
<b>Reichweite:</b>	ca. 1250 km
<b>Flügelspannweite:</b>	29,50 m
<b>Besatzung:</b>	3 plus ca. 15 – 17 Passagiere





## Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung

# Die Stiftung und ihre Geschichte

Das Berlin der zwanziger und dreißiger Jahre galt weltweit als eines der wichtigsten Zentren der zivilen Luftfahrt.

In dieser Zeit schlossen sich die Gesellschaften Deutscher Aero Lloyd (DAL) und Junkers Luftverkehr zusammen und bildeten die Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft mit Sitz in Berlin.

Im April 1926 begann das junge Unternehmen mit dem regelmäßigen Linienverkehr. Die ersten Maschinen der damaligen Lufthansa starteten in Berlin-Tempelhof. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die Lufthansa neu gegründet. Im Jahr 1955 nahm die Gesellschaft den Linienverkehr wieder auf und galt bald als ein wichtiges Symbol des deutschen Wirtschaftswunders. Allerdings: Der Eiserner Vorhang versperrte den Weg nach Berlin.

### Gründung in Berlin

Im Jahr 1986 stand der 60. Geburtstag der alten Lufthansa ins Haus. Zu diesem Anlass erwarb das Unternehmen 1984 in den USA – vor allem auf Betreiben von Reinhardt Abraham, des damaligen Technikvorstands der Lufthansa – eine der wenigen weltweit noch existierenden Ju 52. Mit zuletzt fast 80 eingesetzten Maschinen dieses Typs war die Ju 52 das Rückgrat der Lufthansa in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre. Pünktlich zum Jubiläum nahm die „Tante Ju“ nach 16-monatigen Restaurierungsarbeiten im April 1986 den Flugbetrieb auf.

Eine Stiftung wurde ins Leben gerufen, die Eigentümerin und Halterin des 50 Jahre alten Traditionsflugzeugs wurde. Alle Beteiligten waren sich einig: Die Stiftung gehört nach Berlin und hat dort auch heute noch ihren Sitz.

Um der Verbundenheit mit den Wurzeln der Lufthansa Ausdruck zu verleihen, wählten die Gründer den Namen Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung. Dass schon drei Jahre später die Mauer fallen und die Lufthansa ab 1990 wieder Berlin ansteuern würde, konnte zu dem Zeitpunkt niemand ahnen.

### Umfangreiche Aufgaben

Ein vielfältiges Aufgabenspektrum kennzeichnet die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung. Sie dient in erster Linie dem Erhalt historischer Flugzeuge.

Teils aus eigener Kraft, teils in enger Kooperation mit starken Partnern geht es darum, diese Flugzeuge zu restaurieren und sie in der Öffentlichkeit vorzuführen. Durch die Präsen-

tation auf Luftfahrtschauen und Ausstellungen werden die Flugzeuge zu neuem Leben erweckt.

Hauptattraktion sind die Flüge mit der Ju 52. Die Passagiere spüren hautnah die Faszination des Fliegens in ihrer ursprünglichen Form. Sie können die beeindruckende Entwicklung des Verkehrsmittels Flugzeug erkennen und sich in einer schnelllebigen Welt ruhig zurücklehnen und den besonderen Stil des frühen Luftverkehrs genießen.

Des Weiteren fördert die Stiftung wissenschaftliche Arbeiten im Zusammenhang mit historischen Flugzeugen. Die in der Stiftung integrierte Reinhardt Abraham Studienförderung bietet Trainee-Programme und Forschungsaufenthalte für Studenten der TU Berlin und der University of Washington in Seattle.

Die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung ist von der Lufthansa als unabhängige Stiftung ins Leben gerufen worden. Sie trägt sich allerdings nur zum Teil selbst und ist auf Spenden angewiesen.

### Aus Liebe zur Luftfahrt

Den Flugbetrieb leitet der verantwortliche Chefpilot zusammen mit seinem Team an der Lufthansa Basis in Frankfurt. Die Aufgaben reichen von der Umsetzung rechtlicher Vorgaben des Luftfahrtbundesamtes über die Erstellung der Flugpläne und der Koordination von Charterflügen bis zur Ausbildung und Einsatzsteuerung der Besatzungen.

Das Einsatzspektrum reicht von Trainings-, Foto- und Rundflügen mit einer Dornier Do 27 über Flugvorführungen der Messerschmitt Me 108 bis zu Charter-, Rund- und Streckenflügen mit unserer Junkers Ju 52. Dabei umfasst allein der Flugplan der Ju 52 von April bis Oktober täglich im Schnitt vier Flüge. Er führt das historische Verkehrsflugzeug an fast alle Flughäfen und größere Flugplätze in Deutschland sowie zu vielen attraktiven Zielen in Europa.

Die Cockpitbesatzungen benötigen für ihre Flugeinsätze besondere Einweisungen und für die Ju 52 eine eigene Musterberechtigung. Diese wird jährlich nach einer vorgeschriebenen Überprüfung verlängert. Natürlich ist hier vieles anders, als es die Crews im beruflichen Alltag auf modernen Verkehrsflugzeugen gewohnt sind – zum Beispiel die klassische Navigation, die sorgfältige Bedienung der Kolbentriebwerke sowie eine anspruchsvolle Start- und Landetechnik. Nach dem Start sucht der Pilot auch eine Automatik vergebens, vielmehr ist reine Handarbeit gefragt.

Zürich, 19. Mai 2015

# London City Airport weiterhin unter den Top 10 der schönsten Landeanflüge

**Zum vierten Mal in Folge wurde der Landeanflug auf den London City Airport zu den besten der Welt gewählt.**

Der Anflug auf den London City Airport (LCY) folgt dem Weg der Themse und bietet eine beeindruckende Sicht auf viele typische Londoner Wahrzeichen wie beispielsweise die Canary Wharf, die Tower Bridge, die St. Paul's Cathedral, die Altstadt sowie den Queen Elizabeth Olympic Park. Beim jährlichen Ranking der besten Landeanflüge von PrivateFly.com belegt der London City Airport dieses Jahr den 9. Platz und landet damit, wie bereits die letzten drei Jahre, unter den besten zehn.

In der Top 10 befindet sich der britische Flughafen dabei in bester Gesellschaft – Queenstown (Neuseeland), Las Vegas, die Côte d'Azur, St. Maarten (Karibik) und Kapstadt sind ebenfalls unter den besten zehn.

Declan Collier, CEO des London City Airport, sagt: „Unsere Landebahn befindet sich auf den Londoner Royal Docks, welche von drei Seiten von Wasser umgeben sind. Parallel dazu

verläuft die Themse und viele Sehenswürdigkeiten sowie beeindruckende Londoner Gebäude befinden sich ebenso gleich nebenan. Es ist eine wirklich traumhafte Aussicht – als Passagier hat man das Gefühl inmitten einer der weltweit wichtigsten Metropolen zu landen. Wir freuen uns sehr, dass wir im Top 10 Ranking von PrivateFly bereits zum 4. Mal in Folge gewürdigt werden!“

Adam Twidell, CEO von PrivateFly und erfahrener Pilot, meint: „Unsere Umfrage hat sich zu einer alljährlichen Checkliste für Reiseexperten entwickelt und bietet einen faszinierenden Mix – von beeindruckenden Grossstadt-Skylines wie London oder Las Vegas über kleine Landebahnen wie Saba in der Karibik, die kürzeste kommerzielle Landebahn weltweit, bis hin zur einmaligen Standlandung auf Barra (Äussere Hebriden). Seit der ersten Umfrage im Jahr 2011 ist der London City Airport bei der Jury und den Wählern beliebt. Ich selbst bin unzählige Male dort gelandet – sowohl als Pilot als auch als Passagier – und bin bis heute von dem steilen Landeanflug und der atemberaubenden Skyline über London begeistert.“





Der London City Airport ist der einzige Flughafen im Herzen von London und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln weniger als 15 Minuten von der Canary Wharf, ca. 22 Minuten von der Bank of England und etwa 25 Minuten von Westminster entfernt. Der Flughafen wird von zehn verschiedenen Fluggesellschaften bedient und fliegt mehr als 45 verschiedene Destinationen an, hauptsächlich in Europa.

#### Die Top 10 setzt sich wie folgt zusammen:\*

1. Queenstown (ZQN), *Neuseeland*
2. Las Vegas (LAS), *USA*
3. Nizza Côte d'Azur Airport (NCE), *Frankreich*
4. Barra (BRR), *Grossbritannien*
5. St. Maarten Princess Juliana International Airport (SXM), *Karibik*
6. Saba (SAB), *Karibik*
7. Billy Bishop Toronto City Airport (YTZ), *Kanada*
8. Gibraltar (GIB), *Britisches Überseegebiet*
9. London City Airport (LCY), *Grossbritannien*
10. Kapstadt (CPT), *Südafrika*

Unter folgendem Link erhalten Sie weitere Informationen und Bilder: <http://www.privatefly.com/airport-poll/PrivateFlyAirportPollResults2015.html>

\*Die Ergebnisse gehen auf die 4. jährliche Online Umfrage von PrivateFly.com zurück

**Bei Fragen oder Anmerkungen können Sie sich jederzeit bei uns melden.** Weiteres Bildmaterial stellen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Medienkontakt:

*Grayling Schweiz AG*

*Melanie Schell*

*Telefon: +41 (0)44 388 91 75*

*E-Mail: [Melanie.Schell@grayling.com](mailto:Melanie.Schell@grayling.com)*

#### London City Airport

Der London City Airport (LCY) ist der einzige Flughafen, der direkt in London liegt. Er ist nur fünf Kilometer von Canary Wharf entfernt, zehn Kilometer von Londons Innenstadt und 16 Kilometer vom West End von London. Zudem ist er mit allen DLR Docklands Light Railway-Stationen verbunden. Mit seinem 27-jährigen Bestehen zählt der Flughafen im November 2014 mit 70'000 Flugbewegungen pro Jahr etwa 3,4 Millionen Passagiere (hiervon 63% Geschäfts-Reisende und 61% ankommende Fluggäste). Der LCY bietet eine einzigartig kurze Transitzeit – die Check-in Zeit von der Eingangshalle des Flughafens bis zur Abflug-Lounge beträgt lediglich 20 Minuten, die Ankunft ist sogar noch kürzer: innerhalb von 15 Minuten gelangt man von der Landebahn zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. 10 verschiedene Fluggesellschaften fliegen vom LCY aus und bieten dabei nahezu 50 verschiedene Destinationen an, hauptsächlich in Europa. 8 hiervon kamen im Jahr 2013 hinzu, 2014 wurden 7 neue Destinationen ergänzt. Der Flughafen hat die Genehmigung erhalten, auf bis zu 120.000 Flugbewegungen pro Jahr zu wachsen. Mit einer Gesamtpassagierzahl von 6 Millionen soll dies spätestens im Jahr 2023 realisiert werden. Weitere Informationen über den Flughafen und sein Angebot finden Sie auf [www.londoncityairport.com](http://www.londoncityairport.com).







Zürich-Flughafen, 18. Mai 2015

## Der Edelweiss Zeppelin hebt ab

**Die Fluggesellschaft Edelweiss feiert ihren 20. Geburtstag mit dem Edelweiss Zeppelin, der am 18. Mai erstmals in der Schweiz landete. Der König der Lüfte wird hierzulande während des ganzen Sommers am Himmel zu bestaunen sein. An insgesamt sechs Standorten hat die Bevölkerung die Möglichkeit, die Schweiz von einer ganz anderen Sicht kennenzulernen. Mit 75 Metern ist das Luftschiff gar noch länger als das grösste zivile Verkehrsflugzeug, der Airbus A380.**

An den sechs verschiedenen Standorten führt Edelweiss bis Ende August zahlreiche Rundflüge durch, die über Wiesen, Seen, Berge und Täler führen. Dabei gibt es einiges zu bestaunen: So fliegt der Zeppelin ab Mönchaltorf über die Stadt Zürich, in Interlaken ist er über den Seen in einer eindrucklichen Alpenregion unterwegs und ab Sitterdorf geht es Richtung Bodensee. Aber auch die Flüge ab Basel, Grenchen und Birrfeld versprechen ein einzigartiges Flugenerlebnis. An jedem Standort findet zudem jeweils ein grosses Fest mit verschiedenen Attraktionen statt. Auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt sämtliche Flüge ausverkauft sind, werden an diesen Anlässen einige wenige zusätzliche Tickets verkauft oder an Wettbewerben verlost.

### Edelweiss Zeppelin am Flughafen Zürich

Zu Beginn der schweizweiten Tour machte der Edelweiss Zeppelin einen Abstecher über den Flughafen Zürich. Im Tiefflug flog er entlang der Piste 14 vorbei an der Zuschauerterrasse und an zahlreichen Flugzeugen an den Terminals. Nach

diesem „Lowpass“ setzte der Zeppelin seinen Flug fort über die Stadt Zürich zurück nach Mönchaltorf.

### Die Schweiz aus der Vogelperspektive

Das Fliegen mit dem Edelweiss Zeppelin ist bequem, fast geräuschlos und ermöglicht eine besondere Entdeckungsreise. „Mit dem Zeppelin möchten wir der Schweizer Bevölkerung die Möglichkeit geben, das eigene Land aus einer ganz neuen Perspektive zu erleben“, sagt Bernd Bauer, CEO von Edelweiss. Die Planung und Rekognoszierung dieser Tour dauerte weit über ein Jahr. Die Abklärungen, Bewilligungen und logistischen Herausforderungen waren äusserst komplex und benötigten viel Herzblut. „Umso mehr freut es uns, den Zeppelin jetzt erstmals in Mönchaltorf begrüssen zu dürfen“, so Bauer weiter.

### Übersicht über die Zeppelin-Flugtage und Events

Standort	Flugtage	Event
Mönchaltorf ZH	18. Mai – 1. Juni	23. – 24. Mai
Basel/Münchenstein	6. – 12. Juli	11. – 12. Juli
Interlaken BE	27. Juli – 2. August	1. – 2. August
Sitterdorf TG	7. – 9. August	7. – 9. August
Grenchen SO	17. – 24. August	22. – 23. August
Birrfeld AG	25. – 31. August	29. – 30. August



# Unregierbarkeit der Fluglotsen?

In der Schriftenreihe der Bundeszentrale für politische Bildung „Wirtschaft, Staat, Gesellschaft“\* wurde vor einiger Zeit über die Regierbarkeit der Industriegesellschaft referiert. Dabei tauchten auch die Fluglotsen auf. Wir zitieren hier einige Passagen aus dieser Darstellung, die erstaunlich aktuell wirken, obwohl sie bereits Ende der 70iger Jahre erschienen sind.

## Die Fluglotsen

Für die rechtswidrigen Streikaktionen der Fluglotsen im Sommer 1973 scheint der Hinweis des damaligen Bundeskanzlers zuzutreffen, „daß wir's im Kern mit dem Problem zu tun haben, wie der Staat mit Spezialisten oder Monopolgruppen zu Rande kommt, die mit ihren Forderungen auf die Allgemeinheit keine oder keine ausreichende Rücksicht nehmen“.

Doch hatte der Sommer 1973 eine Vorgeschichte: Schon dreimal vorher - 1968, 1971, 1972 - hatten die Fluglotsen den Luftverkehr in der Bundesrepublik weitgehend lahmgelegt. 1968 arbeitete der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung daraufhin ein Gutachten aus. Auf dieses Gutachten hin wurden in den folgenden Jahren bei den Fluglotsen - gegenüber den anderen Beamten - kürzere Arbeitszeiten eingeführt, Zulagen gewährt und Beförderungen schneller vorgenommen. Nach dem zweiten Bummelstreik 1971 wurde vom Verkehrsministerium wieder ein Gutachten in Auftrag gegeben. Wichtigste Ergebnisse der Untersuchung: Fluglotsen sind einem aufreibenden Arbeitsrhythmus mit erheblichen Spitzenbelastungen ausgesetzt. Der Flugverkehr hat von 1968 bis 1973 um 73% zugenommen, die Zahl der Fluglotsen nur um 32%. Gebrauch wurden 1973 1.124 Lotsen, doch nur 1.002 standen zur Verfügung. Der Flugverkehr von 1974 verlangte 1.380 Lotsen. Doch die jährliche Ausbildungskapazität endet bei 100 Plätzen. Im Februar 1972 brachte der Verkehrsminister eine ausführliche Kabinettsvorlage zur Situation der Flugsicherung ein.

Die wichtigste Änderung jedoch vollzog sich nur an der Spitze des Ministeriums. Der neue Minister reagierte auf die Aktionen der Fluglotsen einmal mit der Erklärung, er würde mit Rechtsbrechern nicht verhandeln, dann mit dem Hinweis, er lege keinen Lösungsvorschlag vor, um für alle Verhandlungen offen zu sein. Er ging zuerst gegen den Verband Deutscher Flugleiter vor Gericht und ließ dann seinen Sprecher verkünden,

Verspätungen im Luftverkehr seien normal und meistens ohnehin auf ausländische Einwirkungen zurückzuführen. Er wandte sich zuerst gegen Gehaltsaufbesserungen von DM 500,- bis DM 700,-, weil dafür das Geld fehlte. Und offerierte dann die Übernahme der Fluglotsen in die Europäische Flugsicherungsorganisation Euro-Control, mit Gehältern zwischen DM 3.000,- und DM 7.000,-.

Diese Tatsachen weisen darauf, daß es sich bei den Aktionen der Fluglotsen nicht nur um das Problem einer Monopolgruppe handelte, nicht nur um der Regierungstätigkeit vorgegebene Daten.

1. Offensichtlich war der Fluglotsen-Konflikt weniger ein Fall von Unregierbarkeit der Industriegesellschaft, eher ein Fall von Regierungsunfähigkeit des Ministers. Damit bezieht sich die Problemstellung auf das System der Personalauswahl. Das System der Führungsselektion hat zumindest nicht verhindert, daß ein Mann ein Ministeramt erhielt, in dem er völlig überfordert war.

2. Da der Konflikt auf das Jahr 1968, genau genommen 1962 zurückging, die Regierungen jedoch trotz Kommissionsberichten, Gutachten, Kabinettsvorlagen zu einer Lösung lediglich Besoldungsmodifikationen verfügten, haben wir es in erster Linie zu tun mit einem Versagen der Regierungen, nicht nur eines Ministers. Verantwortlich dafür scheinen zwei Gründe: Die betroffene Gruppe ist als Wählerreservoir uninteressant. Die Fluglotsen bringen es auf 25 von einer Million Wählern, auf 0,025 Promille der Wählerschaft. Und: Die Rolle der Fluglotsen erschien nicht als bedeutsam genug, auf sie knappe Regierungszeit zu verwenden. In beiden Fällen ist die zugrundeliegende gesellschaftspolitische Analyse angesprochen.

Der damalige Bundeskanzler und heutige Parteivorsitzende der SPD forderte dazu auf, „gemeinsam die Antwort zu suchen, die keiner von uns hat - ich habe sie nicht -, die Antwort nämlich auf die Frage: Wie kommen wir zu einer anderen Art des sich

Verständigens mit Gruppen, die für das Leben, die Gesundheit und die Sicherheit der Bevölkerung, das heißt ihrer Mitbürger, eine besondere Verantwortung tragen?“. Daß die Antwort fehlte, daß die führende Regierungspartei diesem Konflikt hilflos gegenüberstand, wird verständlich, wenn man das Instrumentarium der Gesellschaftsanalyse, das der SPD zur Verfügung steht. Dabei wird der Widerspruch sichtbar, der diese Partei von ihrer Gründung bis heute kennzeichnet: der Widerspruch zwischen einer primär ethisch oder prinzipiell pragmatisch begründeten politischen Programmatik und Praxis einerseits, und den Grundzügen der marxistischen Gesellschaftsanalyse andererseits. Alle Parteiprogramme der SPD weisen mehr oder weniger deutlich diesen Bruch auf.

3. Natürlich ist das Problem der Monopolgruppen für die Erklärung des Fluglotsen-Konflikts nicht bedeutungslos - im Gegenteil. Doch auch hier ergibt eine genaue Analyse zunächst nicht unabänderliche Sachgesetzmäßigkeiten der Industriegesellschaft, sondern konkrete politische Entscheidungen.

Daß die Fluglotsen gegenwärtig eine Monopolstellung innehaben, ist unbestritten. Doch erst mit der Entscheidung, sie zu Beamten zu machen, wurde diese Monopolstellung unangreifbar. Ein ergebnisloses Gerichtsverfahren gegen den Verband Deutscher Flugleiter, ergebnislose disziplinarische Untersuchungen gegen Fluglotsen, die just zur Zeit des Bummelstreiks kollektiven Krankheitsereignis zum Opfer fielen, haben dies hinreichend dokumentiert.

Auf politischen Entscheidungen beruht auch die Tatsache, daß nicht nur jede faktische, sondern auch jede potentielle Einschränkung dieser Monopolstellung ausgeschlossen bleibt: Die eng begrenzte Zahl an Ausbildungsplätzen sorgt dafür, daß vorläufig das Angebot an Fluglotsen immer geringer sein wird als die Nachfrage.

Der Beamtenstatus, den 1962 der Verkehrsminister gegen den Willen

der meisten Fluglotsen verfügte, bedeutet vor allem, daß das Problem der Flugsicherungsdienstes durch aktuelle Maßnahmen verdeckt, aber nicht gelöst werden kann. Denn die spezifischen Anforderungen der Flugsicherung lassen sich mit den verhältnismäßig wenig differenzierenden Kategorien des Beamten-Besoldungsrechts nicht vereinbaren. Der Unterschied zwischen einem Referatsleiter in einem Ministerium und einem Fluglotsen liegt eben nicht nur in Vorbildung und Zahl der nachgeordneten Mitarbeiter, sondern vor allem darin: Wenige Minuten Unachtsamkeit des Referatsleiters sind in der Regel nicht eben bedeutsam, beim Fluglotsen können sie zur Katastrophe führen. Auch pauschale Verbesserungen und Erleichterungen gegenüber dem Besoldungsrecht

werden den außerordentlich komplexen Bedingungen dieser Tätigkeit nicht gerecht. Wirksame Veränderungen jedoch wurden von den Regierungen jedesmal abgelehnt - nicht weil sie nicht möglich, also in erster Linie nicht finanzierbar sind, sondern weil sie das wohlgeordnete Besoldungsgefüge stören und Forderungen der anderen Beamten nach sich ziehen würden.

Wird ein Problem, das als beispielhaft gilt für die Problematik politischer Führung in der Industriegesellschaft, einmal genauer untersucht, so zeigt sich: Was zunächst als kaum lösbares Problem des erreichten sozioökonomischen Entwicklungsstandes erscheint, erweist sich als Folge falscher Personalauswahl, eines ungenügenden Instrumentariums der Gesellschaftsanalyse, nichtsache-

rechter politischer Entscheidungen, vor allem: als Folge von Strukturmerkmalen staatlicher Verwaltung, die den Ordnungsfunktionen des Staates entsprechen und deshalb erforderlich sind, die jedoch im Widerspruch stehen zu hochkomplexen Leistungsanforderungen der modernen Gesellschaft. Mangelnde Fähigkeit des politisch-administrativen Personals, öffentliche Aufgaben anders zu sehen als in den Kategorien des starren öffentlichen Dienstrechts: dies dürfte die wichtigste Ursache eines Problems sein, für das der weiterhin ungelöste Fluglotsenkonflikt nur eine Erscheinungsform ist. ■

\* herausgegeben von der Konrad-Adenauer-Stiftung St. Augustin, wissenschaftliche Leitung: Wolfgang Reder (IS-BN: 3-921352-26-2)

## Es stand im flugleiter



von  
Emmi Enneper

# Es stand im flugleiter



# Leserbrief



**Sehr geehrter Herr Schwassmann,**

als Fluglehrer lese ich, um einen „Draht“ zur Flugsicherung zu haben auch Ihre Zeitschrift. In der vorletzten Ausgabe ist mir Ihr Artikel über den Wegfall der CVFR Berechtigung im Zuge der Implementierung der Verordnung (EU) 1178/2011 aufgefallen. Ich möchte mir erlauben etwas Licht ins Dunkel zu bringen, falls noch notwendig. Durch die durchgeführte Revision der LuftPersV im Dezember 2014 ist die CVFR Berechtigung komplett weggefallen. Von wem wurde diese Ausbildungsmöglichkeit zu Letzt noch genutzt?

Häufig haben noch Luftsportgeräteführer und Segelflugzeugführer die Möglichkeit genutzt die PPL(N) Berechtigung gemäß LuftPersV unter Anerkennung von Ausbildungs erleichterungen zu erwerben. Der Ausbildungsverlauf verlief dann wie folgt um schlussendlich die PPL(A) Lizenz nach JAR-FCL bzw. heute Teil-FCL zu erhalten.

1. PPL(N) Ausbildung und Prüfung in Theorie und Praxis (35 h)
2. 2 Tonnen Berechtigung und praktische Prüfung (7 h)
3. CVFR Ausbildung in Theorie und Praxis (10 h) mit sich anschließender Prüfung

Die Luftfahrt Behörde konnte dann aufgrund der vorhandenen CVFR Berechtigung die Lizenz nach den Kriterien von JAR-FCL ausgestellt.

Persönlich fand ich diese Stufenausbildung sehr gut, da wirklich eine fundierte Ausbildung in Funknavigation und im Flug nach Instrumenten innerhalb der 10 Stunden möglich war.

Seit 2003 und der Einführung von JAR-FCL haben viele Privatpiloten aber auch direkt die Möglichkeit genutzt den PPL(A) gemäß JAR-FCL zu erwerben, da dieser im Gegensatz zum PPL(N) nicht erst auf 750 kg MTOW bzw. zweisitzige Luftfahrzeuge beschränkt war. Die Ausbildung im Instrumentenflug und in Funknavigation beträgt in dieser nun auch ehemaligen Ausbildungsform nur 5 Flugstunden.

Die PPL(A) Ausbildung gemäß der Verordnung (EU) 1178/2011 „Teil-FCL“ ist gleiche zu JAR-FCL. Der Schüler durchläuft denselben Ausbildungssyllabus gemäß AMC/GM zu Teil-FCL. Dadurch erhält er in Übung 18 C und 19 zum Ende seiner

praktischen Ausbildung die Instrumenten und Funknavigationsausbildung verteilt auf 5 Stunden.

Die Ausbildungstoleranzen für Bewerber um einen PPL(A) gemäß Teil-FCL sind + 150 ft im horizontalen Geradeausflug sowie 10° maximale Abweichung bei Kursen oder Funkstandlinien. Diese Werte ergeben sich aus den Anforderungen für praktische Prüfungen für PPL(A) und LAPL(A) Bewerber gemäß AMC1 zu FCL.235. Letztere erhalten innerhalb der nun 30 stündigen Ausbildung eine rudimentäre Funknavigationseinweisung, die sich meistens auf GPS und VDF Anflugverfahren beschränkt.

Die CVFR Ausbildung ist im Jahr 2011 letztmalig intensive genutzt worden als viele UL, Segelflieger oder TMG Inhaber die letzte Möglichkeit nutzen wollten unter vereinfachten Bedingungen gemäß LuftPersV auf dem oben beschriebenen Weg eine Lizenz nach JAR-FCL zu erhalten.

Die Ausbildungsinhalte der auch nur in Deutschland vorhandenen CVFR Berechtigung sind mehr oder weniger komprimiert im PPL(A) vorhanden. Allerdings verbietet die derzeitige Gesetzgebung LAPL(A) Inhabern nicht den Durchflug durch Lufträume der Kategorie B, C, D (nicht CTR), die wie bereits beschrieben nur eine wirklich rudimentäre Funknavigationsausbildung erhalten.

In Deutschland war wohl die CVFR Berechtigung im Vergleich zu unseren europäischen Nachbarländern einmalig und konnte nicht erhalten werden. Ich hoffe Ihnen damit weitergeholfen zu haben und stehe Ihnen gerne für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

*Tobias Lehmann*

(ATPL 4031014364) FI PPL, SE SP, ME SP, IRI(A)



# Ryanair als Weißer Ritter

Wenn in Deutschland über Flughäfen diskutiert wird, die von Kritikern als sinn- und nutzlos bezeichnet werden, dann wird in erster Linie der neue Flughafen von Kassel genannt. Weshalb dieser von einigen auch als Symbol für die Vergeudung von Steuergeldern bezeichnet wird. Was natürlich von den Betreibern, den Lokalpolitikern und sehr wahrscheinlich auch von der hessischen Landesregierung etwas anders gesehen wird. Doch immerhin sind in Kassel, wenn auch sporadisch, Verkehrsflugzeuge zu sehen.

In Spanien existieren jedoch nicht nur ein, sondern mehrere Flughäfen, die Gefahr laufen, mangels Masse an Auszehrung zu sterben. Einer davon, der Flughafen von Ciudad Real wurde deshalb auch wieder geschlossen. Im November 2008 war er als erster privat betriebener Flughafen Spaniens dem Verkehr übergeben worden. Doch außer der „Low-Cost Airline“ Vueling, die Verbindungen nach Barcelona und Paris - Charles de Gaulle angeboten hatte, wollte – von der Allgemeinen Luftfahrt einmal abgesehen - niemand den Airport anfliegen. Am 31. Oktober 2011 wurde der Linienbetrieb eingestellt und der Flughafen im April 2012 geschlossen.

Ähnliches drohte dem „Aeropuerto de Castellón – Costa Azahar“ (LECS). Er liegt in der Region Valencia, etwa 40 km nord-östlich der Stadt Castellón de la Plana. Und obwohl Valencia über einen eigenen Flughafen verfügt und die Region nicht besonders gut bei Kasse ist (unter den 17 Regionen Spaniens hat Valencia gemessen an seiner Größe die meisten Schulden aufgetürmt), hatte sich der ehemalige Regierungschef von Castellón, dem ohnehin das Talent der „selektiven Wahrnehmung“ attestiert wird, in den Kopf gesetzt, einen Flughafen zu bauen. Das Projekt wurde 1997 geplant und 2004 wurde mit dem Bau begonnen. Er wird nicht von der staatlichen AENA betrieben, sondern von der Firma Aerocas. Der von der Regionalregierung versprochen wurde, die Verluste der ersten acht Jahre zu übernehmen. Bis 2011 hat der Spaß 150 Mio. EUR gekostet.

Der Flughafen wurde am 25. März eingeweiht. Was nicht bedeutet, dass an diesem Tag auch der Flugbetrieb aufgenommen wurde. Das lag zum unter anderem an der Tatsache, dass die offizielle Zulassung der spanischen Luftfahrtbehör-

de AENA noch nicht vorlag. Nachdem im Februar 2013 die erforderlichen Messflüge durchgeführt wurden, gab die AENA am 10. Dezember 2014 ihren Segen. Am selben Tag wurde der Flughafen dem Betrieb übergeben. Flugzeuge waren auf dem „Aeropuerto de Castellón – Costa Azahar“ zwar immer noch nicht zu sehen, aber der Provinzfürst spendierte sich eine monumentale Statue, die am Eingang des Flughafens errichtet wurde. 300 000 EUR soll das Ding gekostet haben. Man gönnt sich ja sonst nichts.

Der erste kommerzielle Flug wurde am 14. Januar 2014 mit einer CRJ900 der Fluggesellschaft Air Nostrum durchgeführt, die den örtlichen Fußballclub FC Villarreal zu einem Pokalspiel nach San Sebastian flog. Ansonsten herrscht „tote Hose“ am Airport und die Chance, dass der neuerrichtete Flughafen das Schicksal des Airports von Ciudad Real teilen und den Weg zum Konkursrichter antreten muss, konnte nicht unbedingt ausgeschlossen werden.

Doch nun hat Ryanair die Rolle des „Weißen Ritters“ übernommen und hat angekündigt, Castellón – Costa Azahar in ihr Streckennetz aufzunehmen. Ab dem 15. September dieses Jahres soll es dreimal in der Woche nach London-Stanssted und ab 16. September zweimal in der Woche nach Bristol gehen. Die billigsten Tickets soll es ab 31,99 EUR geben. Ob sich die Verbindungen für die Iren lohnen, ist eine Frage. Unter welchem Namen die Iren das Ziel Castellón anbieten, eine andere. Denn schließlich ist der Flughafen von Valencia bereits ein wichtiges Ziel im Ryanair-Streckennetz. Von Valencia fliegen die Iren zahlreiche Ziele in Europa an. In Deutschland unter anderem nach Berlin-Schönefeld, (Düsseldorf)-Weeze, (Frankfurt)-Hahn und Köln.

Wefis

➔ Demnächst auch auf dem Flughafen von Castellón zu sehen – Ryanair B737 (hier in Berlin-Schönefeld). Photo: W. Fischbach







## Flughafen BER – Korruptionsbekämpfer geben auf

Immer wenn es um größere Aufträge und damit um nicht ganz unbeträchtliche Geldsummen geht, scheinen einige Menschen versucht zu sein, die Auftragsvergabe in ihrem persönlichen oder auch im Sinne und im Auftrag ihres Arbeitsgebers positiv zu beeinflussen. Im allgemeinen wird ein derartiges Verhalten als Korruption bezeichnet. Nun kann Korruption in Deutschland nicht gerade als endemisch bezeichnet werden; ein Fremdwort ist sie jedoch auch nicht. Es gab Zeiten, da die hierfür aufgebrachtten Summen von der Steuer abgesetzt werden konnten. Bei so mancher Firma sol-

len diese Zahlungen als NA (Nützliche Abgaben) bezeichnet worden sein. Inzwischen wurde der Korruption der Kampf angesagt; große Konzerne unterhalten nicht nur eigene Abteilungen, die diesem Übel zu Leibe rücken sollen, sondern auch ein eigens dafür zuständiges Vorstandsmitglied.

Die FBB - Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH (vulgo BER), macht da keine Ausnahme und versucht, Korruption mit ihrem „Compliance System“ zu bekämpfen. „Die FBB“, so erklärte Pressesprecher Ralf Kunkel, „hat ihr Compliance System in den zurückliegenden Jahren deutlich verstärkt.“ Desweiteren arbeitet die Flughafengesellschaft seit zehn Jahren mit der Antikorruptionsorganisation Transparency International Deutschland (TI) zusammen.

✈ ✈ AIRPORTS







# AIRPORTS

→ Keine Flieger an den Gates, aber ein neuer Korruptionsfall. Photo: Günter Wicker/FBB

Arbeitete mit ihr zusammen. Denn am 24. März erklärte TI, dass sie die Zusammenarbeit mit dem Flughafen einstellt. „Eine Reihe von korrupten Vorkommnissen seit Anfang 2013 und der Umgang damit hatte die Wirksamkeit des Integritätspaktes und der Kooperation zunehmend in Frage gestellt“, erklärte die Organisation. Um welche Vorfälle es sich dabei handelt, erklärten die Korruptionsbekämpfer in ihrer Presseerklärung nicht (eine per Mail vorgetragene Nachfrage ist möglicherweise irgendwo im weltweiten Netz verloren gegangen). Aber wer ein wenig recherchiert, stößt auf den Fall des Technikchefs Jochen Großmann, der wegen Korruptionsvorwürfen am 4. Juni 2014 fristlos entlassen und im Oktober wegen Bestechlichkeit und Betrugs zu einem Jahr Haft auf Bewährung und zur Zahlung von 200 000 € verurteilt worden war. Doch kaum hatten sich die Wogen der Erregung etwas gelegt, wurde im Februar die Öffentlichkeit mit einem weiteren Korruptionsverdacht, in welchem der niederländische Gebäudeausrüster Imtech verwickelt ist, konfrontiert. Der Vorgang liegt schon einige Jahre zurück, doch das macht die ganze Angelegenheit nicht besser. Als ob man am BER sonst keine Probleme hätte.

Möglicherweise hat dieser Fall bei TI das Fass zum Überlaufen gebracht. Bei den Korruptionsbekämpfern scheint sich der Eindruck verfestigt haben, dass dem Ziel, den Flughafen nun endlich fertigzustellen, einige andere Grundsätze untergeordnet wurden. „Der Druck, in absehbarer Zeit einen funktionstüchtigen Flughafen eröffnen zu müssen, scheint andere Prioritäten zu setzen“, erklärte TI in ihrer Pressemitteilung.

Die Flughafengesellschaft gibt sich verwundert. Sie hätte erwartet, „dass sich Transparency mit uns vor einer solchen Entscheidung in Verbindung setzt.“ Der Flughafen ist eingeschlappt. Und das zu Recht. Denn wer sich von einem Partner trennt, sollte diesen als erstes darüber informieren und dies nicht über die Presse tun. Auf der anderen Seite zeigt dieser Vorfall jedoch, dass Transparency International wohl andere Vorstellungen über die Art der Korruptionsbekämpfung hat als die Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH. Bleibt zu hoffen, dass dem „Compliance System“ des Flughafens keine große Bewährungsprobe bevorsteht.

WeFis



# Neueste Version des Dreamliners erstmals in München

Erstmals in München konnte jetzt die Langversion des „Dreamliners“, die Boeing 787-9, am Flughafen München begrüßt werden. Die japanische Fluggesellschaft ANA fliegt ab sofort ihre tägliche Verbindung von und nach Tokio-Haneda mit der neuesten und modernsten Variante des Dreamliners. Die gestreckte Version ist gut sechs Meter länger als die bisher auf der Strecke eingesetzte Standardversion 787-8. ANA kann damit 46 Sitzplätze mehr als bisher anbieten und spart dadurch etwa 23 Prozent an Kerosin. Neu ist bei der „Strich Neun“ auch die Möglichkeit während des Fluges Live-TV zu genießen sowie über WLAN mit der Außenwelt verbunden zu bleiben. Mit einer Wassertaufe begrüßte der Flughafen München den neuen Gast in Bayern. Beim traditionellen Ribbon-

Cutting freuten sich Shigeru Hattori, Vice President and General Manager Germany and Central Europe von ANA (2.v.l.), Andreas von Puttkamer, Leiter des Geschäftsbereichs Aviation der FMG (3.v.l.), Dr. Michael Kerkloh, der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH (4.v.l.) und Yutaka Ito, Senior Vice President Europe, Middle East and Africa von ANA (5.v.l.), auf den jüngsten Spross in der ANA-Flotte (Bildnummer \_ATF2629). Auch für die Passgiere war dieser Erstflug etwas Besonderes: Alle Gäste konnten sich vor dem Flug an einem bayerischen Buffet verwöhnen lassen und erhielten beim Einsteigen ein Lebkuchenherz mit den Erstflugdaten.







→ **TUI „Tropifrutti“ B737:** TUI präsentiert seinen neuen Paradiesvogel in „Haribo Tropifrutti“-Bemalung und war am 02.05. sicherlich der Eyecatcher am Düsseldorfer Flughafen. **Photo: Michael Stappen**



→ **Icelandair „Hekla Aurora“ B757:** eine erfolgreiche Werbekampagne hat Icelandair mit ihrer B757 „Hekla Aurora“ gestartet und landete am 15.04. farbenfroh in Frankfurt. **Photo: Thomas Williges**



→ **Air China „Love China“ B777:** Air China erscheint täglich mit einer Triple Seven in Frankfurt und zeigt sich manchmal auch in ansprechender Bemalung, so wie hier in „Love China“-Farben im April. **Photo: Frank Schuchardt**



→ **Brussels Airlines „Tintin“ A320:** die zur Zeit schönste Bemalung hat Brussels Airlines an ihrem A320 angebracht und „Tintin“ ist regelmäßig in der belgischen Hauptstadt zu bewundern, so wie hier am 21.04. **Photo: Michael Stappen**



→ **Alitalia „Jeep Renegade“ A320:** dass ein Jeep Renegade nicht nur fahren, sondern auch fliegen kann, beweist Alitalia auf diesem A320 und war am 14.04. in Amsterdam zu Gast. **Photo: Michael Stappen**



→ **CSA „Prague“ A319:** Czech Airlines lockt mit ihrem A319 in „Prague“-Bemalung mit Sicherheit erfolgreich Besucher in ihre schöne Hauptstadt. Hier auf Werbetour am 15.04. in Amsterdam. **Photo: Michael Stappen**

# Der 100-jährige

FNP 26.03.2015

**Karlheinz Beck lebt seit zehn Jahren in Lindenholzhausen**



**Von Dortmund über Berlin, Frankfurt und Eschborn nach Lindenholzhausen: Karlheinz Beck feiert am heutigen Sonnerstag seinen 100. Geburtstag.**

**Limburg-Lindenholzhausen.** Ein ganzes Jahrhundert hat Karlheinz Beck aus Lindenholzhausen erlebt. Denn heute feiert der gebürtige

Dortmunder im Kreis seiner Familie seinen 100. Geburtstag. Nach Lindenholzhausen ist er vor zehn Jahren mit seiner inzwischen verstorbenen Frau gezogen. Ein Sohn lebte in der Region. Zuvor hatten die Eheleute rund 60 Jahre in Frankfurt-Nied und Eschborn gewohnt. Aufgewachsen ist der Jubilar allerdings in Berlin. Der Vater hatte sich früh scheiden lassen, sodass Karlheinz Beck zusammen mit seiner älteren Schwester von der alleinerziehenden Mutter großgezogen wurde. Die Familie lebte in ärmlichen Verhältnissen und musste, um die Miete bezahlen zu können, zwei Ihrer drei Zimmer untervermieten. Nach einer

kaufmännischen Lehre meldete sich der Jubilar freiwillig zur Luftwaffe. Als Pilot wurde er 1940 mit seinem Bomber über England abgeschossen und verbrachte den Rest des Krieges in kanadischer Kriegsgefangenschaft. „Das war wie ein Sechser im Lotto“, erinnert er sich.

Gerne wäre er auch in Kanada geblieben, aber es war noch zu früh, die Wunden waren noch nicht vernarbt. So ging es 1947 zurück nach Berlin, wo er zuerst als Buchhalter arbeitete, bevor es dann 1951 zur Flugsicherung ging. Als Fluglotse arbeitete er unter anderem in Berlin-Tempelhof, in Birkenfeld in Rheinland-Pfalz und dann schließlich bis zur Pensionierung 1975 am Frankfurter Flughafen. Es folgten Tätigkeiten bei einem Steuerbüro und im Autohandel.

Den eigenen Haushalt führt Karlheinz Beck immernoch weitgehend selbst. Altersbedingt lassen natürlich verschiedene Fähigkeiten allmählich nach. „Früher war ich ruckzuck mit dem Kreuzworträtsel fertig, jetzt dauert es länger.“ Und auch die Geschmacksnerven funktionieren nicht mehr so wie früher, mit der Folge, dass das Essen inzwischen fast nur noch gleich schmeckt. Auch das Hören ist eingeschränkt, wenn mehr als drei Leute im Raum miteinander sprechen, verstehe er nichts mehr. Daher bittet der Jubilar, von Besuchen und Gratulationen zu seinem Geburtstag abzusehen. *koe*



## REDAKTIONS-SCHLUSS

Ausgabe 4/2015  
20. Juli 2015

## VORSCHAU auf die Ausgabe „der flugleiter“ 04

- Bestwerte für die deutschen Fluglotsen und ihre Gewerkschaft
- Die GdF wollte es wissen: Imagestudie mit dem renommierten Marktforschungsinstitut GfK durchgeführt – Überblick über die Ergebnisse

## IMPRESSUM

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

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

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

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

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

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

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

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

**Cover:** Thomas Williges (London)

**U4:** 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 des/der Verfasser.

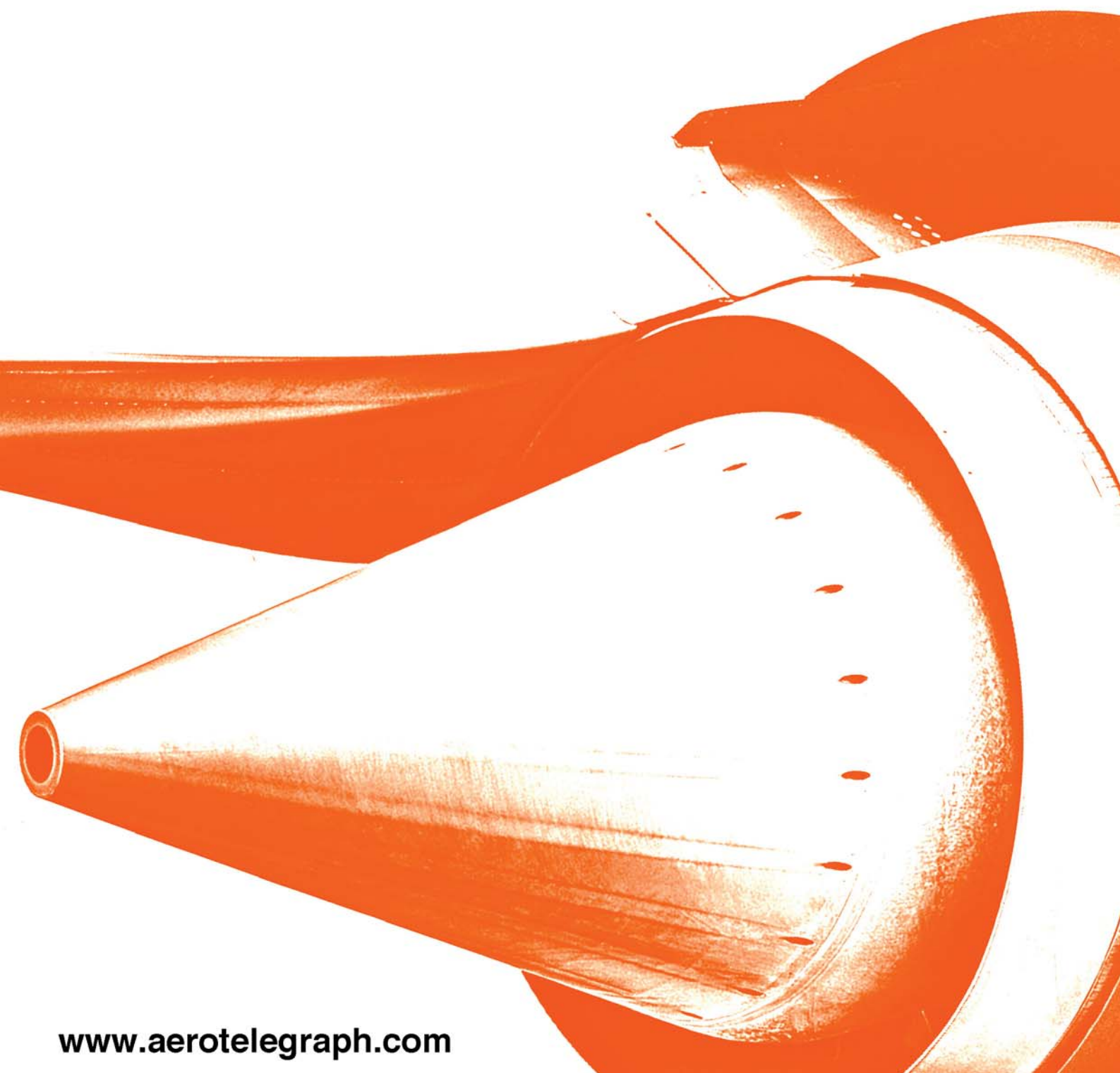
© für alle Artikel – soweit nicht anders angegeben – bei GdF „der flugleiter“. Nachdruck – nach vorheriger Absprache mit dem Herausgeber – gestattet. Belegexemplar erbeten.

ISSN 0015-4563



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

**aero<sup>®</sup>**  
**TELEGRAPH.**



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



D-A

LUFTHANSA  
POST FLUG

D-AQUIL

JUNKERS

