

# der flugleiter



 **Luftfahrt 2013**  
Crash oder climb?

 **Und einmal mehr FRA –**  
Michael Morr berät und vertritt die Fluglärmmgegner

 **Erste Kratzer im Lack**  
Ryanair und die aktuellen Probleme

 **Request Landing –**  
Nebel – Airport closed  
Und was jetzt?



# EINLADUNG

zur verschobenen Bundesdelegiertenkonferenz 2012  
am 24. und 25. Mai 2013 in 64295 Darmstadt

Ort: Hotel Maritim Konferenzhotel, Rheinstraße 105



## 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.5.1: Bericht des Bundesvorstands
  - P.5.2: Bericht Bilanz 2011
  - P.5.3: Bericht des Kontroll- und Beschwerdeausschusses
  - P.5.4: Bericht Vermögensverwaltung
  - P.5.5: Bericht Revisionskommission
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8: Bundesvorstandswahlen
  - P.8.1: Bundesvorsitzende/r
  - P.8.2: Bundesgeschäftsführer/-in
  - P.8.3: Leiter/-in Tarif- und Rechtswesen
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.10: Tarifpolitik
  - P.10.1: Bericht aus der Tarifkommission
- P.11: Interne Organisation
  - P.11.1: Budget 2013
  - P.11.2 : Organisation GdF/Geschäftsstelle
  - P.11.3: Zusammenarbeit mit Verbänden/Gewerkschaften
  - P.11.4: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
  - P.11.5: Gewerkschaftszeitung „der flugleiter“
  - P.11.6: Interne Kommunikation
  - P.11.7: Homepage
  - P.11.8: Bundesdelegiertenkonferenz 2013
- P.12: Verschiedenes
- P.13: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.



**8**  
Berlin, Berlin,  
wir fahren nach Berlin...



**21**  
Sinkflug  
Deutsche Luftfahrt in Not



**36**  
Ryanair  
Geschäftsmodell mit Kratzern



**44**  
Flughafen Frankfurt am Main  
oder „Die unendliche Geschichte“

- 04 | **Editorial**
- Aus der Geschäftsstelle**
- 06 | GdF – Termine
- Presse & PR**
- 07 | Neues von Presse und Kommunikation
- 07 | Neue Gewerkschaft am Flughafen
- 08 | Berlin, Berlin, wir fahren nach Berlin...
- Recht**
- 11 | Krankengeldzuschuss: Wo „brutto“ drauf steht, ist nicht immer brutto drin
- 13 | Wegfall der Rentenversicherungspflicht des Übergangsgeldes
- 15 | Wenn der Himmel einstürzt
- GdF Aktuell**
- 17 | 2013 – ein Blick nach vorn
- 18 | Be-Freieung
- Joe's Corner**
- 20 | Zeitreise
- Aktuell**
- 21 | Sinkflug: Deutsche Luftfahrt in Not
- Grassroots Cuttings**
- 23 | Cpt. Blunt: Unseriös
- Safety**
- 25 | 2012 – Eines der sichersten Jahre der Luftfahrt
- Airlines**
- 26 | Ryanair: Geschäftsmodell mit Kratzern
- 30 | Nebel in Barcelona
- Ehemalige**
- 31 | Walter Fröhlich verstorben
- ATC USA**
- 32 | West Palm Beach zum Beispiel
- 34 | TSA erhöht Zahl der Unfallopfer
- Bericht**
- 35 | ATTAS im Deutschen Museum
- Mitflugangebot**
- 36 | JET Airways India
- News**
- 37 | Ein Neues Jahr in Gonder (Äthiopien)
- 38 | Aktionstag „Walkout for Safety“
- 38 | „Neue Flugdienstzeiten bedeuten mehr Ruhe für Piloten!“
- 39 | Ryanair
- 39 | Skyguide
- 40 | BDLI zur Luftfahrtstrategie der Bundesregierung
- Airports**
- 40 | Beratungsleistungen für Russland
- 41 | Münchner Airport rüstet Vorfeld- und Außenbeleuchtung auf LED-Technik um
- 42 | Eröffnung des Hamad International Airports in Doha am 1. April 2013
- 43 | FRA: Neue Infokioske unterstützen Passagiere bei Orientierung
- Einmal mehr FRA**
- 44 | Flughafen Frankfurt am Main oder „Die unendliche Geschichte“
- 48 | Michael Morr – Zusatz zum Artikel
- 50 | Michael Morr – Curriculum Vitae
- Bücherboard**
- 51 | Andreas Fecker: Fluglärm – Daten und Fakten
- 52 | Das Zeppelin-Luftschiff LZ 129 Hindenburg
- Last Minute**
- 53 | OLT stellt Betrieb ein – Daten & Fakten
- 53 | Überwältigende Mehrheit der Ryanair Piloten fordert neues System zur Interessenvertretung
- 54 | **Last Call**



von Michael Schäfer,  
Bundesvorsitzender

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

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe des – „der flugleiter“ – haben GdF und DFS Einigung in der laufenden Vergütungsrunde erzielt. Einzelheiten des Vergütungsabschlusses, der noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Tarifkommission steht, die am 14. Februar tagen wird, sind inzwischen veröffentlicht und hinreichend bekannt.

Im Vorfeld dieses Abschlusses hatte der Bundesvorstand über das schwierige Spannungsfeld der diesjährigen Vergütungsrunde informiert. Es wurde deutlich, welche Belastung die noch von der vorherigen Geschäftsführung initiierte Beteiligung der DFS an der 10 Millionen Euro Klage für die Beziehungen zwischen DFS und GdF allgemein und für die Vergütungsverhandlungen im Besonderen darstellte. Insofern ist es ein deutliches Signal zur Schaffung einer vertrauensvollen, konstruktiven und nachhaltigen Tarifpartnerschaft durch die neue Geschäftsführung, dass sie noch vor der zweiten Vergütungsverhandlungsrunde erklärt hatte, sich nicht weiter an der anstehenden Schadensersatzklage der Deutschen Lufthansa, Air Berlin und Fraport gegen die GdF zu beteiligen.

Gleichzeitig haben sich GdF und DFS bereit erklärt, die jeweiligen Streitverkündungen der GdF gegen die Geschäftsführung und der DFS gegen GdF-Vorstand und Tarifkommission ebenfalls zu beenden. Damit wird ein schwieriges und gleichzeitig explosives Kapitel in den Beziehungen zwischen GdF und DFS beendet, das in der jüngeren Vergangenheit mehr durch Tarifgegnerschaft denn durch Tarifpartnerschaft geprägt war.

Durch das Tarifergebnis selbst und die „Begleitmaßnahmen“ zur Beilegung der gerichtlichen Auseinandersetzung wurden erste Grundlagen zum vertrauensvollen, nachhaltigen und lösungsorientierten Umgang miteinander geschaffen. Im Sinne aller Beteiligten und Betroffener müssen diese Grundlagen ausgebaut und verfestigt werden, um auch in einer Konfliktsituation angemessene, gemeinsam getragene Lösungen zumindest zu suchen und dabei Fehlentwicklungen aus der Vergangenheit vermeiden.

Bei allem Optimismus, bei aller Zuversicht zum Umgang miteinander innerhalb der DFS sollte man sich aber immer vergegenwärtigen, dass das Gesamtsystem Luftfahrt, gerade in



Gewerkschaft der Flugsicherung

schwierigen wirtschaftlichen Zeiten, gemeinsame Initiativen und Lösungen anstreben sollte, um die vor uns liegenden Herausforderungen zu bewältigen. Sicherlich erschweren die durch die Deutsche Lufthansa, Air Berlin und Fraport angestregten Klagen gegen die GdF eine positive Entwicklung, wenn sie diese nicht gar verhindern. Insbesondere wenn sich immer mehr herauskristallisiert, dass sie ursächlich dem Zweck dienen der GdF politisch und wirtschaftlich Schaden zuzufügen. Belegbar durch die aktuellen Arbeitskämpfmaßnahmen des Sicherheitspersonals an verschiedenen Flughäfen.

Sie erinnern sich sicherlich an den Aufschrei des Arbeitgeberlagers im Tarifkonflikt der GdF mit Fraport, dass eine kleine Gruppe von Mitarbeitern den Flugverkehr derart beeinflussen kann und dass diesem mit allen Mitteln Einhalt geboten werden müsste. Tatsache ist, dass die Anzahl des Sicherheitspersonals an den Flughäfen, gemessen an den Gesamtbeschäftigten, vergleichbar gering ist, dies aber in der Tarifaufeinandersetzung anscheinend keine Rolle spielt. Nebenbei die Forderungen des Sicherheitspersonals sind absolut nachvollziehbar und berechtigt. Rückblickend bewahrheitet sich, dass in der Tarifaufeinandersetzung mit der DFS 2011 und der Fraport 2012, nicht die GdF Forderungen zur Eskalation geführt haben, sondern Airlines, Flughafen und DFS einen Grund gesucht und sich gegen die GdF verbündet haben, um dieser politisch und wirtschaftlich zu schaden. Die DFS, unter neuer Geschäftsführung, hat sich inzwischen aus dem Verfahren zurückgezogen. Andere Beteiligte könnten zumindest hinterfragen, ob gerichtliche Auseinandersetzungen förderlich sind das Gesamtsystem Luftfahrt aus einer schwierigen Phase zu führen. Denn die Abhängigkeiten voneinander, Luftraumnutzern, Flughäfen und Flugsicherung, sind gegeben und nicht veränderbar.

Die GdF ist mit dem Vergütungsabschluss in der DFS ihrer Verantwortung gerecht geworden. Wohlwissend, dass sich die ökonomischen Zwänge nicht verändert haben, sind wir zuversichtlich im Umgang miteinander die zukünftigen Herausforderungen lösungsorientiert angehen zu können.

Herzlichst

Michael Schäfer  
Bundesvorsitzender

# Neuigkeiten aus Tarif und Vorstand

Liebe Leser des „der flugleiter“,  
liebe Mitglieder,



von  
Matthias  
Maas

da ich weiß, dass nicht jeder von ihnen alle neuen Informationen per E-Mail bekommt, möchte ich Ihnen an dieser Stelle nochmals zwei aktuelle Informationen zur Verfügung stellen.

Liebe Grüße,  
Matthias Maas  
Bundsvorstand Presse und  
Kommunikation

## Tarifkommissionsinformation vom 30.01.13

# GdF und DFS einigen sich auf Vergütungs- tarifabschluss

Liebe Mitglieder,

obwohl die GdF am 04. Dezember zunächst ohne eine Forderung in die aktuelle Vergütungsrunde gestartet war – ein Novum in der GdF-Geschichte – konnte bereits gestern Abend, nachdem die GdF noch vor Weihnachten ihre Forderung an die DFS übermittelt hatte, am Ende des zweiten Verhandlungstages eine Einigung zwischen den Tarifparteien erzielt werden.

Danach werden die Entgelte für den Zeitraum von Januar bis Dezember 2013 linear um 2 % erhöht. Zudem wird für den Zeitraum der Monate November und Dezember 2012 eine Einmalzahlung von 350 Euro für Vollzeitbeschäftigte (Teilzeitbeschäftigte anteilig) und von 200 Euro für Auszubildende geleistet. Der Vergütungstarifvertrag hat eine Laufzeit vom 01.11.2012 bis 31.12.2013 und damit von 14 Monaten.

Dieser Abschluss steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die GdF-Tarifkommission. Die nächste Tarifkommissionssitzung findet am 14. Februar in Frankfurt statt.

Eure Verhandlungskommission

# Bundes- vorstandsinformation vom 30.01.13

Liebe Mitglieder,

in der BV-Mitteilung vom 24.01.2013 haben wir euch über das schwierige Spannungsfeld informiert, in dem die diesjährige Vergütungsrunde stattfindet. Wir haben dargelegt welche Belastung die noch von der alten Geschäftsführung initiierte Beteiligung der DFS an der 10 Millionen Euro Klage für die Beziehungen zwischen GdF und DFS allgemein und für die Vergütungsverhandlungen im Besonderen darstellen.

Vor diesem Hintergrund freuen wir uns, euch heute informieren zu können, dass die DFS-Geschäftsführung noch vor dem Auftakt der zweiten Verhandlungsrunde am 29.01. mitgeteilt hat, dass sie sich nicht weiter an der Klage von Deutsche Lufthansa, Air Berlin und Fraport gegen die GdF beteiligen wird. Des Weiteren sind wir übereingekommen, die Streitverkündung der GdF gegen die DFS Geschäftsführung zu beenden. Die Streitverkündung der DFS gegen die Mitglieder der GdF-Tarifkommission und des Bundesvorstandes würde dadurch ebenfalls gegenstandslos. Die Vertreter des Bundesvorstandes haben zugesagt, die entsprechenden Schritte zu veranlassen.

Damit geht ein sehr schwieriges Kapitel in den ohnehin nicht einfachen Beziehungen zwischen GdF und DFS zu Ende, ein Kapitel, das noch von der alten DFS-Geschäftsführung eingeleitet worden war und mehr als deutlich zeigte, dass diese Geschäftsführung in der GdF einen Tarifgegner sah, den es mit allen Mitteln zu bekämpfen galt und die sich auch nicht davor scheute, eben jene Haltung an die neue Geschäftsführung weiterzugeben. Gerade deshalb sind wir aber auch der Ansicht, dass jetzt der Weg frei ist, die zukünftige Tarifarbeit in der DFS auf der Grundlage von gegenseitiger Akzeptanz, dem Willen zur Kooperation und einem wachsenden gegenseitigen Vertrauen gestalten zu können.

Die Bedrohung der GdF durch die nun 9,5 Millionen Euro Klage bleibt weiterhin bestehen. Der erste Verhandlungstermin findet am 15. Februar vor dem Arbeitsgericht Frankfurt statt. Für das Fortbestehen der GdF ist also mehr denn je die Solidarität ihrer Mitglieder mit ihrer Gewerkschaft von ausschlaggebender Bedeutung.

Mit freundlichen Grüßen  
Der Bundesvorstand

# EDITORIAL

# GdF – Termine

## Februar 2013

01.02.	EASA ATM001 Meeting	Brüssel
05.02.	Eurocontrol	Brüssel
12.02.	Arge EOD SL1	Speyer
12. – 14.02.	World ATM Congress 2013	Madrid
14.02.	Tarifkommissionssitzung	Frankfurt
15.02.	1. Instanz Fraport u.a./GdF e.V.	Frankfurt
20.02.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
25.02.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
26.02.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt

## März 2013

14.03.	Erweiterte Vorstandssitzung	Bremen
15.03.	Außerordentliche Vorstandssitzung FSTD	Bremen
15. – 17.03.	FSBD – Fachbereichskonferenz	Bremen
19.03.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt
20./21.03.	Internationales Symposium	Berlin
25.03.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt
26.03.	Gemeinsame Vorstandssitzung	Frankfurt

## April 2013

04.04. – 05.04.	ATCEUC Meeting	Dublin
08.04.	FSBD – Vorstandssitzung	Frankfurt
15.04. – 19.04.	IFATSEA Executive Board	Ottawa
16.04.	FSTD – Vorstandssitzung	Frankfurt
22.04.	Bundesvorstandssitzung	Frankfurt

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*

# Nachruf

### Alfred Krisp

Mit tiefem Bedauern hat der Vorstand des Fachbereiches FSTD die Nachricht vom Tod unseres Kollegen Alfred Krisp aufgenommen. Er ist am 25.11.2012 im Alter von 67 Jahren verstorben. Alfred Krisp war bis zu seinem Eintritt in den Vorruhestand im Jahr 2000 als FS-Ingenieur in Bremen tätig. In besonderem Andenken bleibt uns Alfred Krisp als ein fairer Mitstreiter bei der Verteidigung und der Begründung der Belange des technischen Personals in der Flugsicherung.

Alfred Krisp ist stets für die Verdienste der Kollegen im technischen Dienst der Flugsicherung eingetreten und hat deren Forderungen vertreten. Dafür gebührt ihm Anerkennung und Ehre.

### Alexandra Plange

Wir trauern um unsere Freundin und Kollegin Alexandra Plange, die am 8. Dezember 2012 auf tragische Weise beim Absturz eines Privatflugzeuges ums Leben kam. Mit ihr starben ihr Lebensgefährte und ihre vierjährige Tochter. Alex war der Faszination des Fliegens privat und beruflich seit Langem verfallen. Sie begann schon als Jugendliche mit dem Segelfliegen und erwarb Pilotenlizenzen für Segelflugzeuge und Motorflugzeuge. So war es nur folgerichtig, sich auch beruflich in der Fliegerei zu engagieren. Sie arbeitete als Fluglotsin in der EBG03 in Langen und verstand es vortrefflich, ihren Beruf im Spannungsfeld der Luftraumgestaltung und daraus resultierenden Einschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt auch unter ihren Fliegerkameraden zu vertreten.

Auch wir Lotsen und Flugdatenbearbeiter wussten ihre kollegiale und fachlich versierte Arbeit zu schätzen und wählten sie als Delegierte der ÖMV Rhein-Main. In dieser Funktion war sie auch an der Gründung der GdF 2003 in Bremen beteiligt.

Ihr Tod reißt eine tiefe Lücke im Center Langen. Wir werden ihr stets freundliches Wesen sehr vermissen. Ihren Angehörigen und Freunden gilt unser Mitgefühl.

Berichtszeitraum Dezember – Februar

# Neues von Presse und Kommunikation



von  
Matthias  
Maas

**Liebe Kolleginnen und Kollegen,**  
im Dezember merkte man zumindest in meinem Ressort, dass sich das Jahr dem Ende näherte und somit in den meisten Bereichen keine Zeit oder auch vielleicht keine Motivation mehr vorhanden war, großartig etwas zu verändern.

Inzwischen haben wir, zumindest im Bereich der DFS, eine völlig neue Situation.

Die langjährige Geschäftsführung um die Herren Kaden, Riedle und Bergmann ist Geschichte. Ebenfalls nicht mehr in der Firma tätig sind die Herren Dr. Hermann und Sprenger, Personen die in den letzten Jahren mit vollem Einsatz dafür gesorgt haben, dass sich die Sozialpartnerschaft zwischen DFS und GdF zu einer richtiggehenden Gegnerschaft bis hin zu echten „Phobien“ entwickelt hat.

Ja, man musste zwangsläufig vermuten, dass die „Auslöschung“ der GdF von der Landkarte der Gewerkschaften in Deutschland deren oberstes Ziel auf einer (von wem auch immer) erfundenen Agenda war.

Nun ist es, Gott sei Dank, nicht so weit gekommen und manchmal schießt einer mal eben ein Eigentor (oder zwei), aber ich will hier, trotz eines gewissen guten inneren Gefühls der Befriedigung, hier nicht weiter nachtreten. Klar ist jedoch, dass dies alles nur durch das geschlossene Auftreten der GdF möglich war.

Anfang Dezember fanden die Auftaktverhandlungen zur Vergütungsrunde 2012 statt und wie ich von beiden Tarifparteien hören konnte, erfolgte dies in einer völlig neuen Art und Weise, nämlich in sachlichen Gesprächen ohne jegliche Berührungängste und in einer konstruktiven Sachlichkeit, welche mit ehemals (o.g.) Personen undenkbar und unmöglich war.

Dies lässt nicht nur für den nächsten Termin (29.01.13) hoffen, sondern auch für alle weiteren Gespräche mit der DFS, egal welches Thema da in nächster Zeit noch zu bewältigen ist. Am 13. Dezember hätte dann eigentlich die 2. Instanz am LAG Hessen bezüglich des Streiks am Flughafen Stuttgart im Jahre 2009 stattfinden sollen. Dieser musste jedoch aufgrund einer Erkrankung des Richters verschoben werden und findet nun voraussichtlich im April 2013 statt. Ich werde Euch rechtzeitig darüber informieren.

In der Gerichtssache Fraport u.a. (unter anderem die DFS) gegen die GdF (Schadensersatzforderungen ca. 10,2 Mio. €) bezüglich des Tarifkonfliktes im Frühjahr 2012 findet die Ver-

handlung in der 1. Instanz am AG Frankfurt am 15.02.13, 10.30 Uhr statt. (siehe auch die Seite U3 dieser Ausgabe) Man darf gespannt sein, wie sich auch dieser Fall entwickelt, darüber aber mehr in gesonderten und aktuelleren Mitglieder- oder Bundesvorstandsinformationen.

Ende Januar wird die Delegiertenwahl der GdF beendet sein, und dann kann mit voller Kraft in das Jubiläumsjahr „10 Jahre GdF e.V.“ gestartet werden.

Die nicht stattgefundene Bundesdelegiertenkonferenz 2012 wird am 24./25.05.2013 in Darmstadt nachgeholt werden. Ebenso stehen dabei auch endlich die Neuwahlen im Bundesvorstand als einer der wichtigsten Punkte auf der Tagesordnung.

Bevor hier nun wieder das Wort der „Postenschieberei“ die Runde macht, fordere ich alle auf, sich doch mal Gedanken über ein persönliches Engagement in der GdF zu machen. Jeder kann kandidieren und jede Kandidatur ist herzlich willkommen.

Blicken wir also gemeinsam in ein spannendes Jahr 2013.

*Matthias „Matze“ Maas  
Bundesvorstand Presse und Kommunikation*

## Neue Gewerkschaft am Flughafen

Frankfurt/M. Ver.di bekommt erneut Konkurrenz an deutschen Flughäfen. Bei der Lufthansa hat sich die »Arbeitnergewerkschaft im Luftverkehr (AGiL)« gegründet, berichtete die Frankfurter Neue Presse. Neben der Pilotengewerkschaft Cockpit, der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) sowie der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) ist es die vierte Beschäftigtenorganisation, die mit der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di in der Luftfahrt konkurriert. Die AGiL will sich künftig den Interessen der Boden-Beschäftigten widmen, gleichzeitig aber auch als Dachverband für die bereits bestehenden Spartengewerkschaften wirken. Nur so könnten das »Fortschreiten von Lohndumping, Outsourcing, Leiharbeit und sozialem Kahlschlag nachhaltig« gestoppt werden, hieß es auf der Homepage. Angeführt wird die AGiL vom ehemaligen Gesamtbetriebsratsvorsitzenden der Lufthansa, Andreas Strache. (jw)

*Quelle: FNP u.a.*



Photos: Roland Oster

# Berlin, Berlin, wir fahren nach Berlin...

Jahrestagung des Luftfahrt-Presse-Club Deutschland vom 16. – 18. November 2012



von  
Matthias  
Maas

Sicherlich hat der Luftfahrt-Presse-Club (LPC) bei der Planung der Jahrestagung 2012 damit gerechnet, einen voll funktionsfähigen Großstadtflughafen Berlin – Brandenburg vorzufinden, um den mit dem Flugzeug anreisenden Teilnehmern einen komfortablen Beginn zu ermöglichen. Dass die Geschichte ganz anders kam und wohl noch lange nicht zu Ende ist, weiß inzwischen jeder und muss an dieser Stelle nicht nochmals erläutert werden.

Trotz allem fand die sehr gut organisierte Eröffnungsveranstaltung der Jahrestagung im bereits fertig gestellten Teil des Besucherzentrums des Flughafen BER statt. Die Anreise erfolgte statt zum neuen Flughafen nun eben doch nach Tegel, Schönefeld oder mit PKW und Bahn.

Nach einer sehr herzlichen Begrüßung der zahlreichen Teilnehmer durch den Präsidenten des LPC, Herrn Peter Pletschacher, machte man pfiffiger Weise aus der Not eine Tugend und begann das Programm danach mit einer Podiumsdiskussion mit dem Thema:

## „Kann Deutschland noch Infrastruktur?“

Der Moderator dieser Diskussion, LPC – Vorstandsmitglied Michael Krons, konnte dazu kompetente Personen begrüßen. So stellte sich Prof. Rainer Schwarz, damals noch Sprecher der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen zu Verfügung, ebenso Andreas Otto, Mitglied des Abgeordnetenhaus Berlin sowie des Untersuchungsausschusses zu BER. Desweiteren nahmen teil Herr Hermann Lindner, Vice President Environment and Infrastructure von Air Berlin, Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des BDL (eingesprungen für seinen erkrankten Präsidenten, aber uns allseits bekannten selbsternannten „Luftfahrtexperten“ Klaus

Peter Siegloch) sowie der Redakteur und Autor des ZDF, Carsten Behrendt. Letzterer hatte im vergangenen Jahr, kurz nach der geplatzten Eröffnung im Sommer, mit einer schonungslos ehrlichen Reportage über die Zustände am Flughafen für Aufsehen gesorgt.

Es entwickelte sich rasch eine muntere und interessante Diskussion, in welcher das eigentliche Thema immer mehr in den Hintergrund geriet und die Wortwechsel sich eigentlich nur noch um den, wann auch immer einmal fertig gestellten Flughafen drehte. Prof. Schwarz lehnte jegliche persönliche Konsequenzen strikt ab und machte für die Verzögerung vor allem die Probleme beim Brandschutz und auch die fehlende Information durch das inzwischen gekündigte Planungsbüro als Hauptursache aus.

Andreas Otto konnte darüber kopfschüttelnder Weise nicht einmal lächeln und erläuterte eindrucksvoll die Sicht aus seiner Dinge. Vor allem, welchen immensen Schaden dieses Projekt für die Stadt Berlin bedeute. Nicht nur als Prestigeobjekt, sondern auch in finanzieller Weise.

Gerade Berlin, in dessen Haushaltskessel kaum zu stopfende Löcher vorhanden sind, muss wohl – trotz inzwischen erfolgter Zusagen der Zahlung europäischer Zuschüsse – immer wieder weitere (Nach-) Zahlungen leisten und ein Licht am Ende des Tunnels sei noch nicht erkennbar. Auch müsse ja mit Schadensersatzforderungen aus allen Richtungen gerechnet werden und so sei für ihn die Haltung des Aufsichtsrates sowie die fast schon aufreizende Gelassenheit von Prof. Schwarz unverständlich. Nach einem längeren Schlagabtausch auf der Bühne, immer wieder unterbrochen von interessanten Fragen der Kollegen des LPC, konnte ich als letzter vor der Mittagspause auch noch meine Frage unterbringen, welche ich wie folgt formulierte:

*„Ich könnte meine Frage sicher an Prof. Schwarz stellen, ebenso an den Abgeordneten Otto oder Herrn Lindner von*





*Air Berlin. Ich frage aber lieber den Redakteur und Autor Carsten Behrendt vom ZDF, da ich mir von Ihm die ehrlichste Meinung erhoffe. **Glauben Sie dass der geplante Eröffnungstermin im Oktober 2013 eingehalten werden kann?***

Nach einem kurzen Lachen im Saal und eines Momentes des Nachdenkens von Carsten Behrendt bekam ich zwar eine etwas ausführlichere Antwort, welche aber kurz zusammengefasst „**Nein**“ lautete.

Dies wollte Prof. Schwarz natürlich nicht so auf sich beruhen lassen und erwiderte, (ich zitiere möglichst genau aus dem Gedächtnis): **„Dies kann ich so nicht stehen lassen. Gerade vor einigen Tagen hat der Aufsichtsratsvorsitzende auf der letzten Sitzung gesagt, im Moment gäbe es keine Anzeichen dafür, dass einer Eröffnung des Flughafens BER irgendwas im Wege stünde.“**

Nun, heute bei Erscheinen des „der flugleiter“ sind wir alle etwas schlauer. Es gibt keinen Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit mehr, Prof. Rainer Schwarz als Sprecher der Geschäftsführung der Flughäfen Berlin ist entlassen und ein Eröffnungstermin dieses Großprojekts ist wohl in weite Ferne gerückt und ungewisser denn je. **Alles in allem aber eine sehr interessante Vormittagsveranstaltung.**

#### **Besichtigung der „Baustelle“ / Clubabend**

Am Nachmittag konnten sich die anwesenden Mitglieder des LPC selbst ein Bild über den augenblicklichen Stand der Baumaßnahmen machen. Ausgerüstet mit Warnweste, Helm und

Gummistiefeln ging es zu einer sehr ausführlichen Flughafenführung, zum Teil zu Fuß (Terminal, technische Anlagen, Gepäckförderanlage etc), als auch mit dem Bus über die Außenbereiche und die Piste. Alles in allem eine sehr interessante und aufschlussreiche Führung, für die ich mich bei den Organisatoren und Verantwortlichen an dieser Stelle recht herzlich bedanken möchte.

Der erste Tag des Treffens wurde dann mit dem traditionellen Clubabend beendet. Dieser fand auf Einladung im Deutschen Technikmuseum statt. Dort bietet man auf 26.500 qm faszinierende Ausstellungen zu Luftfahrt, Schifffahrt, Schienenverkehr, Automobilität, Filmtechnik, Computergeschichte und vielem mehr in einer Vielfalt dar, welche wohl nicht in einem Tag, geschweige denn in wenigen Stunden zu erforschen ist. Unvergessen bleibt mir jedoch die stattgefundene „Kurzführung“ mit dem Leiter der Luft- und Raumfahrtabteilung, Herrn Holger Steinle, welcher mit einer Vielzahl von Geschichten und Anekdoten für einen wunderbaren Tagesabschluss sorgte.

#### **Besuche bei Rolls Royce und MTU Maintenance**

Am zweiten Tag des Jahrestreffens standen zwei Betriebsbesichtigungen auf dem Programm. Zuerst ging es zum Triebwerkhersteller Rolls Royce, etwas außerhalb von Berlin in Blankenfelde-Mahlow. *Rolls Royce Deutschland* ist in Deutschland einziger behördlicher genehmigter Triebwerk-



hersteller mit Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebszulassung für moderne zivile und militärische Turbintriebwerke.

Nach einer sehr freundlichen Begrüßung durch den Geschäftsführer Dr. Karsten Mühlenfeld fand eine äußerst interessante Besichtigung des Werkes statt. Vor allem die Bereiche Montage, Operations und die Teststände zeigten unvergessene Einblicke.

Am Nachmittag wurde dann das Werk MTU Maintenance Berlin-Brandenburg besucht. Nach einer ebenso freundlichen Begrüßung durch den Geschäftsführer André Sinanian und einer Präsentation der Betriebsstätte fand auch hier eine superinteressante Werksführung statt.

Im Werk der MTU Berlin-Brandenburg hat man sich auf High-tech-Reparaturen von Triebwerken spezialisiert. Getreu dem Motto „Reparieren statt Ersetzen“ kommen hier verschiedenste defekte Triebwerke aus der ganzen Welt an, werden bis in das kleinste Einzelteil zerlegt und wieder Instandgesetzt. Laienhaft gesagt ist nun mal eine Reparatur, welche vielleicht eine Million Euro kostet, deutlich günstiger als ein neues Triebwerk, das vielleicht mit ca. 3 Millionen zu Buche schlagen würde. Für mich umso unglaublicher, wie so manch' „Billig – Airliner“ bei solchen Kosten seine Tickets zu diesen Dumpingpreisen auf den Markt bringen kann. Aber wahrscheinlich verstehe ich nicht „das große Ganze...“ Vielen Dank an beide Firmen für unvergessliche Einblicke.

### Verleihung des Hugo-Junkers-Preises

Seinen würdigen Abschluss fand der Tag dann im Festabend anlässlich der jährlichen Verleihung des **Hugo-Junkers-Preises**, welcher mit 10.000,- € dotiert ist und für herausragende journalistische Arbeiten zum Thema der Luft- und Raumfahrt verliehen wird. Er wird getragen von der Hugo-Junkers-Stiftung, dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e.V. (BDLI) und dem Luftfahrt-Press-Club (LPC).

Der Preis ging dieses Jahr zu gleichen Teilen an Jörg Stolpe und Andreas Kölmel für Ihren Zweiteiler „Abflug in den Urlaub“, erschienen im WDR Fernsehen sowie an Alexander Stirn für seinen Beitrag „Sternenwarte im Jumbojet“, erschienen in der Süddeutschen Zeitung. Damit ging auch dieser zweite Tag sehr festlich und feierlich zu Ende.

Am dritten Tag fand dann am Vormittag die LPC – Mitgliederversammlung bei Air Berlin statt, an der ich aufgrund privater und beruflicher Termine nicht mehr teilnehmen konnte, da ich bereits am frühen Morgen die Heimreise nach Düsseldorf antreten musste.

Alles in allem handelte es sich um eine überaus gelungene und interessante Veranstaltung, und ich möchte mich bei allen Personen, die dazu beigetragen haben, recht herzlich für ihr Engagement bedanken und hoffe auf eine ebenso interessante Veranstaltung im Jahr 2013.



# Krankengeldzuschuss: Wo „brutto“ drauf steht, ist nicht immer brutto drin



von RA  
Dr. Klaus  
Vosteen

In einem mehr als fünf Jahre dauernden Rechtsstreit ist am 14.11.2012 vom Hessischen Landesarbeitsgericht rechtskräftig entschieden worden, wie die Regelung zum Krankengeldzuschuss in § 23 Abs. 2 b des Manteltarifvertrags für die DFS auszulegen ist.

Der Grund für den Rechtsstreit lag darin, dass die DFS in der Vergangenheit die Krankenzulage nach § 23 Abs. 2 b MTV im Falle einer längerdauernden Krankheit aus der Differenz zwischen dem durchschnittlichen Nettorentgelt der letzten zwölf Monate vor dem Ende der Entgeltfortzahlung und einem fiktiv zu zahlenden Krankengeld ermittelt hat. Die tarifvertragliche Regelung lautet aber: „Die Krankenzulage beträgt 100 % der „Gesamtbruttovergütung“ abzüglich des Krankengeldes, das sie (die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter) bekommen würden, wenn sie pflichtversichert wären.“ Damit ist also die Verwaltungspraxis der DFS von dem Wortlaut der entsprechenden Tarifregelung abgewichen, was die Klägerin, die Ende 2005/Anfang 2006 fast ein halbes Jahr arbeitsunfähig erkrankt war, nach einer längeren außergerichtlichen Auseinandersetzung zum Anlass genommen hat, im Juli 2007 vor dem Arbeitsgericht in Offenbach Klage gegen diese Praxis der DFS zu erheben.

Das Arbeitsgericht Offenbach hat sich an dem Wortlaut der Tarifregelung orientiert und die DFS mit Urteil vom

05.03.2008 (5 Ca 247/07) verurteilt, der Klägerin die Differenz zwischen der durchschnittlichen „Bruttovergütung“ der letzten zwölf Monate und dem fiktiven Krankengeld aus der gesetzlichen Krankenversicherung zu zahlen. Diese Entscheidung hat das Hessische Landesarbeitsgericht mit Urteil vom 10.06.2009 (6 Sa 542/08) bestätigt. Es hat jedoch die Revision zum Bundesarbeitsgericht zugelassen und das Bundesarbeitsgericht hat den Sachverhalt trotz des eindeutigen Wortlauts der Tarifregelung anders beurteilt.

Mit Urteil vom 10.11.2010 (5 AZR 738/09) hat das Bundesarbeitsgericht entschieden, dass weder die eine noch die andere Berechnungsmethode der Krankenzulage nach § 23 Abs. 2 b MTV die richtige ist. Das hohe Gericht hat zunächst angenommen, dass die von der DFS gewählte Berechnungsmethode der Krankenzulage gegen den Manteltarifvertrag verstößt, denn in § 23 Abs. 2 B MTV werde nicht auf die Nettovergütung der letzten Monate vor Beginn der Arbeitsunfähigkeit des Beschäftigten abgestellt. Grundsätzlich sei insofern von der Gesamtbruttovergütung der letzten zwölf Monate abzüglich des fiktiven Krankengeldes, das der Beschäftigte bekommen würde, wenn er in der gesetzlichen Krankenversicherung pflichtversichert wäre, auszugehen. Allerdings hat das Bundesarbeitsgericht in seinen Entscheidungsgründen auch deutlich gemacht, dass eine finanzielle Besserstellung der Beschäftigten ab der siebten Woche seit Beginn ihrer Arbeitsunfähigkeit, die aus der Bruttobetachtung resultieren würde, von den Tarifvertragsparteien weder



**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**

gewollt gewesen sein könne, noch in Kauf genommen werden sollte.

Vor diesem Hintergrund ist das Bundesarbeitsgericht zu der Einschätzung gelangt, dass die Ermittlung der nach § 23 Abs. 2 b MTV geschuldeten Krankenzulage eine „Doppelberechnung“ erfordere, die im Ergebnis allerdings eher einer Dreifachberechnung gleichkommt. Nach den Vorgaben des Bundesarbeitsgerichts ist ausgehend von der durchschnittlichen Gesamtbruttovergütung der letzten zwölf Monate vor Beginn der Arbeitsunfähigkeit (ohne Einmal-, Sonderzahlungen und Prämien) zunächst der Bruttobetrag für jeden vollen oder angebrochenen Monat des Leistungszeitraums zu ermitteln und jeweils das fiktive kalendertägliche Brutto-Krankengeld aus der gesetzlichen Krankenversicherung abzuziehen. In einem zweiten Schritt muss dann nach der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts verglichen werden, ob der so errechnete Bruttobetrag der Krankenzulage bei Hinzurechnung des fiktiven Krankengeldes wegen der Vorschriften zur steuer- und sozialversicherungsrechtlichen Behandlung von Krankengeld und Arbeitgeberzuschuss zum Krankengeld zu einem höheren Nettobezug führen würde, als der oder die Beschäftigte in den ersten sechs Wochen der Arbeitsunfähigkeit – also im Entgeltfortzahlungszeitraum – erhalten hatte. Sollte dies der Fall sein, so müsste nach der Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts die Krankenzulage auf den Bruttobetrag gekürzt werden, der netto zusammen mit dem – fiktiven – Nettokrkrankengeld dem Nettobetrag der Entgeltfortzahlung in den ersten sechs Krankheitswochen entspricht. Da entsprechende Ermittlungen vom Hessischen Landesarbeitsgericht nicht angestellt worden sind und das Bundesarbeitsgericht keine Tatsachen ermitteln darf, wurde der Rechtsstreit vom Bundesarbeitsgericht an das Hessische Landesarbeitsgericht zurückverwiesen.

Wer dem Ganzen bis hierhin folgen konnte und wer jemals in der unangenehmen Lage war, sich mit Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen etwas näher zu beschäftigen, kann sich unschwer vorstellen, dass die Aufgabe, die das Hessische Landesarbeitsgericht vom Bundesarbeitsgericht gestellt bekam, nur mit Mühe zu bewältigen war. Allein der gerichtliche Teil des weiteren Verfahrens vor dem Hessischen Landesarbeitsgericht füllt einen Leitz-Ordner. Zu den vom Bundesarbeitsgericht aufgeworfenen Fragen und zur Durchführung der notwendigen Berechnungen hat das Hessische Landesarbeitsgericht mit Beweisbeschluss vom 06.07.2011 einen Steuerberater beauftragt, um einerseits zu ermitteln, ob die nach den Vorgaben des Bundesarbeitsgerichts zu ermittelnde Krankenzulage unter Hinzurechnung des fiktiven Krankengeldes – beides berechnet nach dem Nettowert – den Nettobetrag während der Entgeltfortzahlung, auf den die Parteien sich zuvor verständigt hatten, übersteigt. In einem zweiten Schritt wurde der Gutachter, nachdem festge-

stellt worden war, dass das Netto-Krankengeld und die Netto-Krankenzulage zusammen das während der Entgeltfortzahlung erzielte Nettoeinkommen übersteigt, beauftragt, zu ermitteln, wie hoch die Brutto-Krankenzulage sein muss, damit das daraus resultierende Netto zusammen mit dem fiktiven Netto-Krankengeld dem Nettoverdienst im Entgeltfortzahlungszeitraum entspricht. Die entsprechenden gutachterlichen Stellungnahmen haben zusammen mit den Anlagen einen Gesamtumfang von 33 Seiten. Am Ende ist ein Bruttobetrag herausgekommen, der ungefähr 80 % dessen entspricht, was klägerseitig gefordert wurde.

Den klägerseitigen Einwand, es müsse bei der Nettobetrachtung berücksichtigt werden, dass nach dem Ausscheiden aus der Entgeltfortzahlung kein Arbeitgeberzuschuss zur privaten Krankenversicherung mehr gezahlt wird und dass zudem aufgrund der Krankenzulage und des fiktiven Krankengeldes keine Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung entrichtet werden, was letztlich im Alter zu geringeren Rentenansprüchen führt, wollte das Hessische Landesarbeitsgericht in seiner Entscheidung vom 14.11.2012 (6 Sa 237/11) nicht gelten lassen, denn das Bundesarbeitsgericht hatte in einer Parallelentscheidung vom 17.08.2011 (5 AZR 227/10) bereits deutlich gemacht, dass der vom Arbeitgeber geleistete Zuschuss zu den privaten Kranken- und Pflegeversicherungsbeiträgen nicht zur Nettovergütung während des Entgeltfortzahlungszeitraums hinzugerechnet werden könne. Es liege im Verantwortungsbereich des privatversicherten Arbeitnehmers, aus dem ihm während des Arbeitsentgeltbezugs zur Verfügung stehenden Einkommen in ausreichender Weise gegen die Belastungen im Krankheitsfall durch den Abschluss einer entsprechenden Krankengeldversicherung vorzusorgen. Im Übrigen sei nach Auffassung des Bundesarbeitsgerichts auf die Nettovergütung während der ersten sechs Wochen der Arbeitsunfähigkeit als Deckelungsbetrag abzustellen, weshalb es auf die denkbaren Nachteile, die in der Nichtabführung von Sozialversicherungsbeiträgen aus dem Krankengeld liegen, nicht ankommen könne. Die erneute Revision zum Bundesarbeitsgericht wurde nicht zugelassen und eine Nichtzulassungsbeschwerde hätte keine Aussicht auf Erfolg gehabt.

Es bleibt abzuwarten, ob es der DFS gelingt, in den noch offenen Parallelrechtsstreitigkeiten eine Methode zur Berechnung der Krankenzulage nach den Vorgaben des Bundesarbeitsgerichts zu entwickeln, die keine 33 Seiten umfassende gutachterliche Stellungnahme erfordert, oder ob die Tarifvertragsparteien am Ende schlicht eine einfachere Formel in den Manteltarifvertrag schreiben. Die reine Nettobetrachtung dürfte nicht zuletzt auch unter steuerlichen Gesichtspunkten Probleme aufwerfen, weil eine Krankenzulage, durch die das Nettoentgelt im Entgeltfortzahlungszeitraum überschritten wird, nach den entsprechenden einkommensteuerrechtlichen Regelungen nicht etwa nur nachgelagert, sondern primär voll zu versteuern ist.

# Wegfall der Rentenversicherungspflicht des Übergangsgeldes

**Liebe Kolleginnen und Kollegen,  
sehr geehrte Damen und Herren,**

nicht nur in den Reihen der Übergangsvorsorgten hat ein Rundschreiben des Geschäftsführers Personal vom 05.12.2012, in dem von einem Wegfall der Rentenversicherungspflicht des von der DFS gezahlten Übergangsgeldes berichtet wird, für erhebliche Unruhe gesorgt. Wir möchten die Gelegenheit nutzen, zur Besonnenheit aufzurufen und deutlich machen, dass die Nachteile, die aus dem Wegfall der Rentenversicherungspflicht des Übergangsgeldes erwachsen, bei weitem nicht so groß sind, wie teilweise befürchtet wird. Dies gilt umso mehr, als die Tarifvertragsparteien mit der Neufassung der Übergangsvorsorgungstarifverträge im Januar 2012 Vorkehrungen getroffen haben, um die gravierenden Auswirkungen eines Wegfalls der Rentenversicherungspflicht des Übergangsgeldes auszugleichen.

Aus der Entstehungsgeschichte des Tarifwerks der DFS heraus sollte deutlich werden, dass die Tarifvertragsparteien – auch die GdF – das Ziel hatten, das Übergangsgeld, das nach den ÜVersTV gezahlt wird, der Rentenversicherungspflicht zu unterwerfen, um sicherzustellen, dass der Eintritt in die Übergangsvorsorgung nicht zu Nachteilen im Hinblick auf die Rentenansprüche der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im operativen Dienst der DFS führt. Dieses gemeinsame Verständnis findet im § 6 Abs. 2 der alten Übergangsvorsorgungstarifverträge seinen Ausdruck.

Es mag sein, dass dieses gemeinsame Verständnis nicht ohne weiteres mit der diesbezüglichen Rechtsprechung des Bundessozialgerichts vom 26.11.1992 (7 RAR 46/92) in Einklang stand, denn das Bundessozialgericht sah als Voraus-

setzung für die Annahme eines rentenversicherungspflichtigen Vorruhestandsgeldes eine verbindliche Vereinbarung über das Ausscheiden des betroffenen Arbeitnehmers aus dem Erwerbsleben vor. Gleichwohl hat die Praxis der DFS, das Übergangsgeld rentenversicherungspflichtig zu zahlen, fast 15 Jahre der Überprüfung durch den Rentenversicherungsträger und durch die Krankenkasse als zuständige Einzugsstelle für die Sozialversicherungsbeiträge Stand gehalten. Es ist letztlich dem Betreiben einzelner Mitarbeiter zu verdanken, dass das Bundessozialgericht mit Urteil vom 24.09.2008 (B 12 R 10/07 R) gegen die erstinstanzliche Entscheidung des Sozialgerichts Frankfurt vom 08.11.2004 (S 25 KR 3729/02) zu der Einschätzung gelangt ist, dass die Übergangsvorsorgung der DFS keine Rentenversicherungspflicht begründet, weil die Übergangsvorsorgungstarifverträge keine Regelung zum endgültigen Ausscheiden aus jeglicher Erwerbstätigkeit vorsehen (was rechtlich auch wohl kaum möglich gewesen wäre). Mit Urteil vom 26.06.2009 (L 4 KR 2614/07) hat das Landessozialgericht Baden-Württemberg schließlich auch festgestellt, dass die nachträgliche Erklärung eines Mitarbeiters, aus dem Erwerbsleben auszuscheiden, die Rentenversicherungspflicht des Übergangsgeldes nicht „retten“ kann.

Es verwundert also wenig, dass die Deutsche Rentenversicherung Bund als zuständiger Rentenversicherungsträger und die BARMER GEK als zuständige Einzugsstelle für die Sozialversicherungsbeiträge schlussendlich trotz aller Bemühungen der DFS, die Rentenversicherungspflicht des Übergangsgeldes durch individualvertragliche Vereinbarungen sicherzustellen, die Rechtsprechung des Bundessozialgerichts und des Landessozialgerichts Baden-Württemberg umgesetzt haben mit dem Ergebnis, dass beide nun davon

ausgehen, dass das von der DFS gezahlte Übergangsgeld nicht (mehr) der Pflichtversicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung unterliegt. Die Auswirkungen dieser Entscheidung sind allerdings selbst dann, wenn die Bemühungen der DFS auf sozialgerichtlichem Wege eine andere Entscheidung zu bekommen, scheitern sollten, nicht so gravierend, wie es auf dem ersten Blick den Anschein hat.

Zunächst einmal ist es so, dass mit der Entscheidung der Deutsche Rentenversicherung und der BARMER GEK nicht automatisch alle bisher während der Übergangsvorsorgung gezahlten Pflichtbeiträge rückabgewickelt werden müssen, was zu Lücken in der Rentenversicherung und damit zu einer niedrigeren Rente aus der Deutsche Rentenversicherung führen würde. § 26 SGB IV sieht insoweit vor, dass Pflichtbeiträge, die nicht spätestens bei der nächsten Betriebsprüfung beim Arbeitgeber beanstandet worden sind, nicht ohne weiteres mehr beanstandet werden dürfen, wenn der Begünstigte (hier der Versicherte) auf die Rechtmäßigkeit der Pflichtbeiträge vertraut hat und wenn dieses Vertrauen unter Abwägung des Interesses an einer Rückabwicklung schutzwürdig ist. Auch dürfen Pflichtbeiträge dann nicht mehr erstattet werden, wenn nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Beiträge entrichtet wurden, mehr als vier Jahre vergangen sind. In diesen Fällen gelten die entrichteten Beiträge von Gesetzes wegen als Pflichtbeiträge.

Selbst wenn aber die von der DFS in der Übergangsvorsorgung gezahlten Rentenversicherungsbeiträge nicht als Pflichtbeiträge anzusehen sind, bedeutet dies nicht automatisch, dass sie rückerstattet werden. Eine Erstattung ist regelmäßig dann ausgeschlossen, wenn aufgrund der Beiträge schon eine Rente gezahlt wird (§ 26 Abs. 2 SGB IV). Mitarbeiter, die bereits im Rentenbezug stehen, sind nachträglich von der Entwicklung nicht mehr betroffen.

Auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich noch in der Übergangsvorsorgung befinden und bei denen die Pflichtbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung beanstandet werden, haben nicht automatisch eine Rentenversicherungslücke zu befürchten. Vielmehr werden gem. § 202 SGB VI Beiträge, die in der irrtümlichen Annahme einer Versicherungspflicht gezahlt und deshalb beanstandet wurden, als freiwillige Beiträge gewertet, wenn diese Beiträge nicht zurückgefordert werden. Erfahrungsgemäß tritt die Deutsche Rentenversicherung mit einem entsprechenden Anschreiben an den Arbeitgeber und den betroffenen Arbeitnehmer heran und fragt an, ob die zu Unrecht entrichteten Pflichtbeiträge zurückgefordert werden. Wir gehen in diesem Zusammenhang davon aus, dass die DFS von einer Rückforderung der zu Unrecht entrichteten Pflichtbeiträge absehen wird und raten auch jedem einzelnen Betroffenen, die zu Unrecht entrichteten Pflichtbeiträge nicht zurückzufordern, sondern als

freiwillige Rentenversicherungsbeiträge in der gesetzlichen Rentenversicherung zu belassen. Immerhin erhöht sich der monatliche Rentenanspruch nach dem aktuell gültigen Rentenwert um 56,89 € wenn für das ganze Jahr 2012 der Höchstbeitrag von 1.097,60 € eingezahlt wurde. Wenn nur der Mindestbeitrag von monatlich 78,40 € im Jahre 2012 gezahlt wurde, erhöht sich der monatliche Rentenanspruch dagegen nur um 4,06 €.

Diesem Umstand haben die Tarifvertragsparteien mit der Neufassung der Übergangsvorsorgungstarifverträge im Januar 2012 insoweit Rechnung getragen, als im § 6 Abs. 2 der Übergangsvorsorgungstarifverträge nun vorgesehen ist, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Übergangsvorsorgung, die eine freiwillige Versicherung in der Deutsche Rentenversicherung nachweisen, einen Arbeitgeberzuschuss in der Höhe erhalten, wie er von der DFS zu zahlen wäre, wenn die entsprechenden Beiträge als Pflichtbeiträge entrichtet würden. Was letztlich nicht zu vermeiden ist, ist die Tatsache, dass dieser Arbeitgeberzuschuss nicht mehr als steuerfreie Zuwendung im Sinne des § 3 Nr. 62 des Einkommensteuergesetzes angesehen werden kann. Die Arbeitgeberzuschüsse zur freiwilligen Versicherung in der gesetzlichen Rentenversicherung sind also zunächst voll zu versteuern.

Allerdings besteht die Möglichkeit, die Beiträge zur freiwilligen Rentenversicherung als Sonderausgaben gem. § 10 Abs. 3 des Einkommensteuergesetzes bei der Einkommensteuererklärung geltend zu machen. Aufgrund des Alterseinkünftegesetzes waren im Jahr 2005 60 % der Vorsorgeaufwendungen bis zu einem Höchstbetrag von 20.000,00 € für Alleinstehende bzw. 40.000,- € für Verheiratete als Sonderausgaben abzugsfähig. Der Prozentsatz der abzusetzenden Sonderausgaben erhöht sich bis zum Jahr 2025 um je 2 Prozentpunkte pro Kalenderjahr, sodass im Jahr 2010 bereits 70 % der Vorsorgeaufwendungen als Sonderausgaben absetzbar waren und der Prozentsatz im Jahr 2012 auf 74 % gestiegen ist. Im Ergebnis macht es keinen Unterschied, ob die Vorsorgeaufwendungen auf Pflichtbeiträgen oder auf freiwilligen Beiträgen beruhen, denn bei Pflichtbeiträgen wird der steuerfreie Arbeitgeberbeitrag von dem nach § 10 Abs. 3 EStG abzusetzenden Höchstbetrag wieder abgezogen.

Insgesamt raten wir also, von überstürzten Reaktionen auf die Ankündigung der DFS abzusehen und zunächst einmal die Reaktion der Deutschen Rentenversicherung abzuwarten. Sollten die bisher als Pflichtbeiträge gezahlten Beiträge als freiwillige Beiträge deklariert werden, sind diese Beiträge als Vorsorgeaufwendungen mit der entsprechenden Anlage zur Einkommensteuererklärung gegenüber dem Finanzamt geltend zu machen. Dadurch ist sichergestellt, dass die steuerlichen Nachteile, die die Übergangsvorsorgten durch Wegfall der Rentenversicherungspflicht des Übergangsgeldes erleiden, aufgehoben werden. *RA Stephan Brozeit*

# Wenn der Himmel einstürzt

Welche Folgen hätte das Ende der GdF für die Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder?

**Mit drei Schadenersatzklagen über insgesamt € 13.003.210,81 wegen angekündigter bzw. tatsächlich durchgeführter Arbeitskämpfmaßnahmen halten Lufthansa und Co. die GdF in Atem. Zwei dieser Klagen wurden in erster Instanz bereits abgewiesen, die Berufung läuft jeweils. Im dritten Verfahren steht der Verhandlungstermin an. Trotz der Etappensiege: Solange keines der Urteile rechtskräftig ist, muss der Ausgang der Verfahren als ein offener betrachtet werden. Grund genug, sich einmal mit der Frage auseinander zu setzen, welche Folgen es für die Tarifverträge der GdF hätte, wenn sie zur Zahlung eines derartigen Betrages verurteilt und aufgrund dessen zahlungsunfähig würde oder auch nur ihre Tariffähigkeit verlöre.**



von RA  
David  
Schäfer

Nicht oft, aber manchmal eben doch kommt es vor, dass eine Tarifvertragspartei sich auflöst oder in die Insolvenz gerät. Bisher betraf es regelmäßig Arbeitgeberverbände, mit deren Ende und den rechtlichen Folgen sich das Bundesarbeitsgericht (BAG) auseinandersetzen musste. Und wie immer in Angelegenheiten, die nicht oft vorkommen, ist die Lösung eines solchen Falls umstritten: Nach früherer

Auffassung des BAG (28.05.1997, 4 AZR 546/95) sollten Tarifverträge aufgelöster Tarifvertragsparteien ab sofort nur noch nachwirken, d. h. jederzeit durch eine anderweitige Regelung abgelöst werden können. Heute steht das Bundesarbeitsgericht auf dem Standpunkt, dass die Tarifverträge trotzdem normativ, und das heißt auch zwingend, weiter gelten und nach den üblichen Regelungen allenfalls gekündigt werden können (BAG, 23.01.2008, 4 AZR 312/01; 27.06.2000, 1 ABR 31/99, für den Fall der Eröffnung des Konkurses). Da die Auflösung einer Tarifvertragspartei normalerweise ein etwas längerfristiger Prozess ist, bleibt der Gegenseite in der Regel ausreichend Zeit, entsprechende Kündigungen auszusprechen. Nach Ablauf der Kündigungsfristen für die Tarifverträge tritt auch in diesen Fällen Nachwirkung ein, d. h. die Tarifverträge können dann abgelöst werden.

Früher oder später, so kann man es also zusammenfassen, kommt es zu der Situation, dass die Tarifverträge zwar noch gelten, aber jederzeit durch andere Regelungen ersetzt werden können. Regelungen, die dann nicht mehr die GdF schaffen wird, denn diese befindet sich in dem hier angenommenen Szenario ja in Auflösung.

Die ablösenden Regelungen könnten sowohl individualarbeitsvertraglicher als auch betriebsverfassungsrechtlicher sowie tarifvertraglicher Natur sein. Neue tarifvertragliche Regelungen setzten eine tariffähige Gewerkschaft im Unternehmen voraus. Die GdF hat für die Anerkennung ihrer Tariffähigkeit mehrere Jahre benötigt, es dürfte daher nicht zu

verhindern sein, dass nach Ablauf der Kündigungsfrist eine bereits etablierte Gewerkschaft wie ver.di, und sei sie im Unternehmen auch noch so schwach vertreten, das von der GdF hinterlassene tarifliche Vakuum zu füllen versucht. Es ist leicht nachzuvollziehen, dass eine solche Gewerkschaft jedenfalls bei der DFS im Gegenzug zur Einladung an den Tarif-

## Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

### Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel  
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Klaus Vosteen  
Fachanwalt für Sozialrecht

David Schäfer  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff  
Rechtsanwältin

Birgitta Schneider  
Fachanwältin für Familienrecht

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

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

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

tisch der DFS zu tariflichen Zugeständnissen bereit sein dürfte. Die tarifliche Entwicklung, die die Arbeitsbedingungen der Mitglieder der GdF bei der DFS, aber auch bei den übrigen Arbeitgebern seit dem jeweiligen Erscheinen der GdF genommen haben, wäre damit vorerst beendet.

Und es könnte noch schlimmer kommen: Die bisherige Entwicklung könnte nicht nur gestoppt, sie könnte von der nunmehr handelnden Gewerkschaft sogar umgekehrt werden. Grundsätzlich lösen die Tarifverträge dieser Gewerkschaft zwar nur bei ihren Mitgliedern die nachwirkenden GdF-Regelungen ab. Anders ist dies jedoch dann, wenn nach den Regelungen im Arbeitsvertrag für das Arbeitsverhältnis die in dem Unternehmen geltenden Tarifverträge in ihrer jeweiligen Fassung gelten. Gerade in jüngeren Arbeitsverträgen ist dies die Regel. In diesem Fall würden die neuen, von der der GdF nachfolgenden Gewerkschaft abgeschlossenen Tarifverträge Bestandteil des Arbeitsverhältnisses all derjenigen Arbeitnehmer werden, die eine derartige Klausel im Arbeitsvertrag stehen haben. Dann würden die nur noch nachwirkenden GdF-Tarifverträge hierdurch abgelöst.

Nicht ganz einfach, das Ganze. Wesentlich ist jedoch folgendes: Für den Fall einer Auflösung der GdF sind die von ihr abgeschlossenen Tarifverträge nicht „in Stein gemeißelt“. Abhängig von den konkreten Umständen bei dem jeweiligen Arbeitgeber können die Regelungen vielmehr durch Tarifvereinbarungen einer der GdF nachfolgenden Gewerkschaft abgelöst werden. Eine Gewerkschaft zu gründen, ist bekanntlich kein ganz einfaches Unterfangen, so dass damit zu

rechnen ist, dass die der GdF nachfolgende Gewerkschaft im Zweifel eine bereits etablierte Gewerkschaft wie ver.di wäre. Eine Auflösung der GdF würde bei der DFS und den übrigen Tarifpartnern der GdF die bisherige tarifvertragliche Entwicklung stoppen, wenn nicht gar umkehren.

Die Gründung einer „GdF 2.0“ dürfte zu spät kommen, um diese Entwicklung zu verhindern: Die GdF hat 10 Jahre benötigt, um den heutigen tarifvertraglichen Status in der Flugsicherung zu erreichen. Selbst wenn es gelänge, sich in jeder Hinsicht wieder genau so aufzustellen wie zuvor die GdF, dürfte dann mit ver.di bereits eine andere Gewerkschaft den Platz eingenommen haben. Die Situation entspräche der von 2004. Eine Auflösung der GdF bedeutet im schlimmsten Fall somit tarifvertraglich nichts anderes als eine Zeitreise 10 Jahre in die Vergangenheit.

„Geschichte wiederholt sich nicht, es sei denn als Farce“, soll Karl Marx gesagt haben. Die GdF tut derzeit auf juristischer und auf (tarif)politischer Ebene alles dafür, dass die Klagen erfolglos bleiben und ein derartiges Szenario gar nicht erst eintritt. Denn eine Auflösung der GdF wäre mehr als eine Farce, sie wäre für die Beschäftigten in der Flugsicherung ein echter Flurschaden in der Tariflandschaft.

*David Schäfer  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Rechtsanwälte Weißmantel & Vogelsang  
Bremen/Frankfurt*

## MAILBOX



### Sehr geehrter Herr Kästner,

herzlichen Dank für Ihren Kommentar hinsichtlich meines Beitrags über die B727. Es ist ein Kreuz mit den Bezeichnungen oder genauer mit den Bezeichnungen der jeweiligen Version der frühen Boeingjets. Eigentlich haben Sie Recht. Als die ersten B727 auf den Markt kamen, wurde die Lufthansa-version als B727-30 bezeichnet. Wobei die 30 eigentlich nur die „Kundennummer“ der Lufthansa (und der damaligen Condor) bei Boeing ist.

Auf der anderen Seite wurde die erste Serie in diversen Publikationen als B727-100 bezeichnet, wodurch die B727-30 dann zur B727-130 mutierte. Und stand ich vor dem Dilemma, welche Version ich nun wählen sollte. Und habe mich dann für B727-130 entschieden. Wenn ich Sie dabei ein wenig verwirrt habe, dann bitte ich um Nachsicht. Vielleicht hätte ich in meinem Beitrag ja auf diese Problematik hinweisen sollen.

Auf der anderen Seite freut es mich, dass Ihnen mein Beitrag gefallen hat.

Mit freundlichen Grüßen  
Werner Fischbach



# 2013 – ein Blick nach vorn



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Nun ist es da – das Jahr 13. Bringt es Glück oder bringt es Ungemach, wer weiß das schon. Eines steht jedoch fest: Im abgelaufenen Jahr 2012 wurden viele Signale und Zeichen gesetzt, deren Folgen und Auswirkungen in das Jahr 2013 hineinreichen. Die DFS hat ihre Führungsriege ausgetauscht, und es bleibt abzuwarten, wie sich die Neuen ins Licht setzen. Zwar ist ein Jahreswechsel – verbunden mit einem so nachhaltigen Personalwechsel – immer ein guter und angenehmer Anlass Vorsätze zu präzisieren und den Geist der Gemeinschaft hochzuheben, aber es sind eben oder leider nur Worte, deren Inhalt relativ schnell verpuffen kann.

So darf die neue Geschäftsführung der DFS sich sofort mit der GdF zusammensetzen, um die aufgeschobenen Vergütungsverhandlungen fortzuführen. Ein erster „harter Brocken“, wie man so sagt.

In ihrem Neujahrsanschreiben an die Mitarbeiter der DFS zeigen die drei neuen DFS-Geschäftsführer eine umgängliche Tonart. Man darf – wie schon gesagt – gespannt sein, wie sich das Geschehen entwickelt, sobald das Konfliktfeld „Tarifverhandlungen“ erstmalig betreten wird.

Die DFS wird im neuen Jahr aber nicht der einzige Tarifpartner der GdF sein. Tarifverhandlungen stehen an für die Kollegen an kleineren Airports und bei der Lufthansa. Im Falle der Lufthansa muss die dortige Geschäftsführung zuvor jedoch noch „überzeugt“ werden, dass zwischenzeitlich zumindest einige ihrer Mitarbeiter, z.B. die Einsatzsteuerung, von der GdF vertreten wird.

Aber auch für die GdF stehen im neuen Jahr große Herausforderungen an. Es beginnt im März mit dem zehnjährigen Bestehen der GdF, verbunden mit den Fachbereichstagungen im Bremen. Dicht gefolgt wird dieses Event von einer nachzuziehenden Bundesdelegiertenkonferenz, bei der schließlich auch ein neuer Vorsitzender für die GdF gewählt werden soll. Erst mit einer neuen Mannschaft sollten danach auch neue Ziele angepeilt werden. So gesehen ist eine Prognose für weitere Arbeitsfelder relativ schwierig.

Auf dem erweiterten „Arbeitsplan“ stehen für das Jahr 2013 aber noch – und keineswegs last not least – einige Gerichtsverfahren vor dem Arbeitsgericht in Frankfurt. Angesetzte Termine sind bereits mehrfach verschoben worden und bedürfen einer neuen Festlegung. In der Hauptsache werden vor dem Arbeitsgericht die Regressforderungen einiger Flug-

gesellschaften, der Fraport und der DFS gegen die GdF zu verhandeln sein. Da jetzt schon zu erkennen ist, dass das Medieninteresse für diese Gerichtsverfahren relativ groß ist, wird die Presseabteilung der GdF auch verstärkt als Interviewpartner gefordert sein. (s. mehr dazu in dieser Ausgabe)

Auf europäischer Ebene wird man weiterhin versuchen, den Luftraum der Mitgliedsstaaten neu zu ordnen. FABEC – das Zauberwort wurde vielfach benutzt – nur die Zauberformel hat irgendwo größere Rechenfehler und zusätzlich Akzeptanzprobleme. Darüber hinaus werden ab Mai des laufenden Jahres in den entsprechenden Brüsseler Gremien neue Kriterien für die Regulierungsphase II erarbeitet. Die Ergebnisse werden zeigen, ob der Luftraum erneut realitätsfremd gemaßregelt werden soll.

Für die Flugsicherung intern stehen weiterhin zwei Projekte auf der Tagesordnung, deren Vorplanungen bereits weit zurückliegen. Die Einrüstungen der Center mit dem Flugsicherungsmodul „P2“ sollen ein technischer Schritt in die Zukunft werden.

Ein weiterer Step into the Future ist das vermeintliche Remote Tower Center. Auch hier hat es bereits weitergehende Vorplanungen gegeben. Wann aber verkehrssärmere Flughäfen von einem virtuellen Towercenter bedient werden, steht noch in den Sternen.

2013 wird also sehr sicher ein Jahr mit gewissen und nicht wenigen Unsicherheitsaspekten, deren Ausgang nicht ohne weiteres vorhergesagt werden kann.

# Be-Freiung

**Alles Neu macht normalerweise der Mai. Bei uns ist es bereits der Januar. Drei neue Geschäftsführer, eine neue Geschäftsverteilung, neue Ansichten über das Aussehen einer Organisation.**



von  
Daniela  
Franke

*Dies hat die neue Geschäftsführung mit Anerkennung für alle drei Berufsfelder in der DFS ausdrücklich in ihrem Brief an die Mitarbeiter der DFS formuliert. Ein neuer Ton: Freundlich, verbindlich, wertschätzend. Für die Unternehmenszentrale und Niederlassungen werden gleichermaßen Neujahrsempfänge geplant. Immer wieder wird von gemeinsamer Zielerreichung gesprochen,*

*von Akzeptanz und Vertrauen – aber auch von Erwartungen. Doch wie kann das geschehen? Wie wird man das jahrelange Spannungsfeld zwischen Zentrale und Niederlassungen besänftigen? Wie ermöglicht man das bereichsübergreifende Denken in einem Unternehmen, auf denen alle Seiten von Konflikten gebeutelt wurden. Im Folgenden werden ein paar Ideen – in Hinsicht auf Organisationsmodelle aber auch Steuerungsprozesse skizziert.*

Eine Gesamtschau auf das letzte Jahrzehnt lässt in der DFS eine zunehmende Dominanz der Zentrale erkennen. Von einstigen regionalen Strukturen wurden viele Prozesse gebündelt und in Langen, Clustern oder zentralen Betriebsstätten zusammengezogen. Zentralisierung hat Vor- aber auch Nachteile, die eigentlich extrem gründlich gegeneinander abgewogen werden müssten.

Langen ist ein riesiger Standort, an dem inzwischen gut die Hälfte der DFS-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt ist. Tausende Menschen werden zu einer größtenteils anonymen Gemeinschaft, die nicht mehr überschaubar ist.

Die Niederlassungen gelten als Profitcenter. Die zentralen Prozesse befinden sich in diesem Kontext zumeist in der Rolle des Dienstleisters und sollten schnelle Reaktionszeiten, praktikablen anforderungsgerechten Service, Information und Innovation liefern. Der Anspruch unserer dezentralen Einheiten ist eine höhere Eigenverantwortlichkeit. Der Weg dahin scheint noch lang zu sein, da die Tendenz der letzten Jahre eher gegenläufig war.

Erwähnenswert ist die gefühlte Entfernung zwischen der Unternehmenszentrale und dem Center in Langen. Geografisch kaum zweihundert Meter, gefühlt eher der Abstand vom Mond bis zur Erde. Weshalb ist das so? Wahrnehmung und Wirklichkeit klaffen hier weit auseinander. Diese Spaltung lässt sich auch in vielen anderen politischen Organen, Gremien und getroffenen Entscheidungen wiederfinden.

Eine Ursache ist – wie in allen dezentral organisierten Unternehmen – die Ausrichtung und Einstellung des Top-Managements, welches zumeist der zentralen Einheit angehört. Abgesehen von den europäischen Vorgaben und möglichen Synergien bei der Zusammenlegung von Diensten sind aber auch Kontrolle und Machtbestrebungen Ursachen der bisherigen Entwicklung. Gerade Rationalisierungsvorgaben sind einfacher, wenn die Mitarbeiter „weit weg“ sind und man diese persönlich nicht kennt. Eine dezidierte, realistische Kosten-Nutzen-Analyse für einen absehbaren Zeitraum gab es bei den großen Konzentrationsprojekten nicht immer. „Politische Entscheidung“, nannte man die, welche keine schwarzen Zahlen unter dem Strich sichtbar werden lassen.

Wie der aktuelle Verkehrsrückgang zeigt, unterliegen auch wir dem diskontinuierlichen Wandel der gesamten Weltwirtschaft und kritischen, kostenbewussten Kunden. Hochqualifizierte Arbeitnehmer sind wählerisch und anspruchsvoll, was ihre Arbeitsbedingungen betrifft und setzen das auch durch. Die derzeitigen Zielvereinbarungssysteme sind dem nicht mehr gewachsen und auch wenig transparent. Sie sind auch ein Indikator für das Wertebewusstsein im Unternehmen.

Für eine Neuausrichtung der DFS wäre eine Möglichkeit die Anwendung des Beyond Budgeting (BB), einem produktiven und zeitgemäßen Managementsystem, dem große renommierte Unternehmen auf der ganzen Welt angehören. Der Umsatz der DFS ist zwar nur im preisfinanzierten Geschäft steuerbar, aber auch andere Größen können den Erfolg einer effizienten und erfolgreichen Flugsicherung nachhaltig beeinflussen. BB ist die Möglichkeit, ein dezentrales Unternehmen anders zu steuern und einen Teil der Entscheidungsmacht vertrauensvoll in die Belegschaft und an die Standorte abzugeben. Immer wieder kamen im Rahmen von BR- oder AR-Wahlen Diskussionen auf, wenn es um den Status der „Leitenden Angestellten“ ging. Selbst dieser Titel geht bei vielen praktisch ins Leere, weil der Entscheidungsspielraum begrenzt ist. Allein aus dieser immer wiederkehrenden Diskussion ist der Handlungsbedarf für eine Flexibilisierung ersichtlich.

Bei uns ist es schon Gewohnheit, sich in administrativen Prozessen gegenseitig zu kontrollieren. Das kostet Zeit und Ressourcen. Dabei wird oft vom Blick auf die Bedürfnisse der Kunden oder interner Anforderer abgelenkt. Mitarbeiter, die in Unternehmen erfolgreich sind, arbeiten mit Netzwerken und rufen Informationen und Leistungen da ab, wo sie im Unternehmen am professionellsten „produziert“ werden. Dabei verzichteten sie auf den Anspruch, das Rad neu zu erfinden oder Redundanzen zu schaffen. Genau so ist es in einem leistungsfähigen Team, Unterschiedlichkeit wird als

Vorteil genutzt und nicht jedes mal eine Abstimmung oder kreisende Diskussionen herbeigeführt, die leider meistens alles auf den „kleinsten gemeinsamen Nenner“ zusammenschumpfen.

Wie mit vielen Dingen in Leben fällt es schwer, Entscheidungen auch mal loszulassen. Organisation und Führungskräfte haben das zu lernen, damit wirkliche Handlungsfreiheit an allen Stellen entsteht. Sicherlich wird es immer Begrenzungen geben, seien das finanzielle Mittel, unverzichtbare Regelwerke oder Ressourcen. Doch diese sollten nur noch einen Rahmen darstellen, in dem sich Mitarbeiter und Teams relativ ungestört bewegen können. Zielsetzungen bleiben beweglich, weil sich im Unternehmen und seiner Umwelt jeden Tag etwas ändern kann. Eine starre Planung, für die man sich hier soviel Mühe gemacht hat, kann morgen schon völlig obsolet sein. Sofern Planung nötig ist, dann erfolgt sie besser kontinuierlich und anlassbezogen.

Bei uns gibt es jeden Tag eine Flut an Informationen. Drückt man die alle aus, kann man die ganze UZ damit tapezieren. Doch aus den wirklich bedeutsamen und entscheidungsrelevanten Dingen wird oft ein Geheimnis gemacht, weil sie Macht bedeuten. Das Wort „Macht“ bestimmt wiederum unseren Arbeitsalltag. Wie hat sie sich bisher geformt? Wie viel Verantwortung liegt auf einer Stelle oder einem Amt? Welche Mehrheiten und Beziehungen hat man im Unternehmen? Was kann eine Entscheidung bewirken?

Extreme oder verkrustete Machtverhältnisse können Erneuerungsprozesse massiv behindern. Machtdenken engt das Bewusstsein ein und unterdrückt Kreativität und Erneuerung. Legt ein Führender beispielsweise Wert darauf, alles wissen und kontrollieren zu wollen, haben die Mitarbeiter keinen Bedarf und keine Chance, selbst Risiken zu tragen oder essenzielle Entscheidungen zu treffen – eine „geeignete“ Methode, Potenzial und Freude am Engagement zu unterdrücken.

Der Individualisierung im Unternehmen wurden Maßnahmen wie die Mitarbeiterbeurteilung nach dem „Kompetenzmodell“, standardisierte Assessmentcenter oder die konsequente Zentralisierung des Kommunikationsbereiches entgegengestellt. Menschen gleich zu machen ist jedoch unmöglich. Der Vorteil der Unterschiedlichkeit liegt schon im Wort – Vielfalt. Vielfalt an Ideen, Kreativität und Talenten. Auch wenn für bestimmte Berufsgruppen ähnliche Neigungen Grundlage sind, stellt das noch keine Notwendigkeit für kollektive Gleichmacherei dar.

Zur Zeit wird in der DFS die zentrale Betriebsdienststruktur „COO“ und der Personalbereich auf den Prüfstand gestellt. Das BBT schlägt dazu beispielsweise folgende Eckpunkte vor:

- Flache Hierarchien und Deregulierung
- Einräumung von weitgehenden Entscheidungsspielräumen auf allen Ebenen
- Lebendiger, enger Kontakt mit Kunden, europäischen Partnern und Politik
- Zutrauen und Herausforderungen für die Mitarbeiter
- Möglichst kleine, flexible Teams und Einheiten
- Balance und wertschätzendes Verhalten zwischen Zentrale und dezentralen Einheiten
- Kultur der Offenheit, des Wissensaustausches und des kooperativen Wettbewerbs
- Kollektive Belohnung für Zusammenarbeit und Unternehmenserfolg

Da die Arbeitnehmervertretungen zwangsläufig ein Spiegelbild des Unternehmens sind und auch dort der Wunsch nach Veränderungen offenbart wurde, können diese Maßnahmen durchaus ein Weg sein.

Es bleibt abzuwarten, inwieweit sich geplante Neustrukturierungen in diese Richtung bewegen. Eine derartige Unternehmensphilosophie schenkt allen mehr Freiräume und basiert auf Vertrauen. Doch dieses braucht Geduld und Achtsamkeit, um entstehen und wachsen zu können.

Es ist anstrengend, etwas Neues zu entdecken. Also ziehen wir es vor, zu bleiben, wie wir sind. Und da liegt die eigentliche Schwierigkeit.

-Krishnamurti-



## Zeitreise

Mit Ende des Jahres 2012 überraschte die DFS mit einer firmeneigenen Jubiläumsschrift zum 20-jährigen Bestehen. 20 Jahre, Joe sieht nachdenklich in den Spiegel und erkennt, dass auch an ihm die letzten 20 Jahre nicht spurlos vorbeigegangen sind. Viele Jahre davon war Joe als „Betriebler“ bei der DFS und gab Anweisungen für einen höheren Flightlevel oder gab andere Flugkurse auf. Jedenfalls war kein Tag wie der andere und jeder neue Arbeitstag brachte neue Aufgaben.

Nach wie vor war diese Arbeit und der direkte Kontakt zu Piloten und seinen Kollegen, das was seinen Beruf eigentlich ausmachte.

Seit 20 Jahren nun gibt es die DFS, vor 20 Jahren wurden die Kollegen, wie auch Joe selbst, vor die Alternative gestellt – Privatisierung ja oder nein? Beamtenjob kündigen? In eine neue Arbeitsumgebung am alten Arbeitsplatz starten? Mit diesen plakativen Fragen war jeder Bedienstete der auslaufenden Bundesanstalt konfrontiert, und ein Jeder musste diese Fragen ganz individuell klären. Ein hoher Prozentsatz entschied sich für den Neuanfang, und es herrschte so etwas wie eine Aufbruchstimmung. Neue Geschäftsführung, neuer Tarifvertrag, neue Arbeitszeiten, neue Zuordnungen, Betriebs- statt Personalräte – es war die Zeit des Wechsels im Enthusiasmus.

Getrübt wurde dieser Enthusiasmus aber recht bald durch die Tatsache, dass sich vermeintlich kleine Berufsverbände unabhängig vom Tarifdiktat einer großen Gewerkschaft machen wollten. Und mit dem Beschluss, selbst tariffähig zu werden, wurde ein großer Keil zwischen die Belegschaft der DFS und deren damaligen Geschäftsführern getrieben. Statt aufeinander zuzugehen, wurde der neuen Gewerkschaft und damit den ehemaligen Berufsverbänden das Leben schwer gemacht, wo es nur ging.

Für die ersten Aufsichtsratswahlen der DFS wurden die eigenen Bediensteten quasi ausgeschlossen und düpiert – es wurde kein Wahlvorschlag der GdF zugelassen. Heraus kam ein inakzeptables Ergebnis mit Leuten im Aufsichtsrat, die so niemand wollte. Erst Jahre danach, nach offizieller Zulassung als Gewerkschaft durch den Instanzenweg der deutschen Arbeitsgerichte, wurde der DFS-Geschäftsführung ge-

zeigt, dass die GdF die Mitarbeiter der DFS auf ihrer Seite hat und seitdem wird der Aufsichtsrat der DFS in erheblichem Maß von der GdF beeinflusst.

Ein richtiges Vertrauensverhältnis, ein gemeinsames „Let's Go“ ist nie richtig gelebt worden. Von Seiten der DFS-Geschäftsführung wurde immer gemauert, Beschlüsse unterlaufen. Joe stellt fest, dass in den vergangenen 20 Jahre eine Unzahl von Arbeitsdirektoren bei der DFS anheuerte und nach relativ kurzer Zeit mit einem standardisierten 5-Zeilen-Text im Intranet von der Belegschaft verabschiedet wurden.

Überhaupt stellt Joe fest, ist die interne Kommunikation der DFS nach wie vor ein Hauptproblem. Zwar hat die DFS im vergangenen Jahr einen Neustart mit ihrer Mitarbeiterzeitung begonnen, aber wenn man die Jubiläumsausgabe des Jahres 2012 ansieht, ist dies ein Rückfall in alte Zeiten und Propaganda pur. Anstatt mit Anstand auf die vergangenen 20 Jahre zurück zu blicken, erhalten die drei Auslaufmodelle (die Geschäftsführer der DFS im Jahre 2012) alle Zeit und noch mehr Papier, ihre vergangenen Jahre zu rechtfertigen.

Aber schon vor 10 Jahren wurde damals eine große Party zum ersten runden Geburtstag geplant. Joe denkt mit Schrecken an die Peinlichkeiten im Jahre 2003. Auch der nachfolgende Spruch: „Die DFS muss schlanker werden“, stammt aus dieser Zeit. Heute weitere 10 Jahre später arbeiten so viel Mitarbeiter bei der DFS wie nie zuvor, die damals in Auftrag gegebene Festschrift vermodert in irgendeinem Keller, ein Betriebsfest zum Jubiläum für die Mitarbeiter gab es damals wie heute nicht.

Nun wird es im Jahre 2013 einen Neuanfang für die DFS geben. Ein Neuanfang bedeutet aber nicht, dass jetzt das Rad neu erfunden wird, nein – die DFS ist ein bundeseigenes Unternehmen und so gesehen unterliegt dieses Unternehmen den Richtlinien der Bundesregierung wie auch den manchmal (um es milde auszudrücken) nicht immer zu verstehenden Forderungen aus Brüssel.

Für die Zeitreise der nächsten 20 Jahre wünscht sich Joe mehr Fachleute in den entscheidenden Gremien bei der DFS, beim Bund und auch in Europa und ein kommunikatives Aufeinanderzugehen, bei dem die Mitarbeiter in die wesentlichen Veränderungen mit eingebunden werden.



## Sinkflug: Deutsche Luftfahrt in Not



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Der stete Sinkflug der deutschen Luftfahrtunternehmen hat, wie allgemein bekannt, bereits letztes Jahr begonnen und nun mit der Pressemitteilung und der vermeintlichen betriebsbedingten Entlassung von 900 Mitarbeitern von Air Berlin eine neue Sinkrate erhalten.

Der deutschen Luftfahrt steht ein Jahr der Stagnation bevor! Es gibt kaum ein Luftfahrtunternehmen, sei es nun Fluggesellschaft, Flughafenbetreiber oder auch die Flugsicherung, bei dem die Einnahmen nicht wegbrechen. Man stöhnt allerorts und keiner schaut so richtig zuversichtlich in die Zukunft. Zwar wird Deutschland für seine Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik und die historisch niedrigen Arbeitslosenzahlen im europäischen Vergleich bewundert, dennoch ist das im Bereich der Luftfahrt eher umgekehrt.

Pleiten, Eurokrise, Luftverkehrssteuer, Kerosinverteuerung, Nachtflugverbote, Fluglärmdiskussionen, Überangebote oder schlicht nur Managementfehler – die Negativschlagzeilen für die Luftfahrtunternehmen sind vielfältig und haben sicherlich verschiedene Ausgangspositionen. Gerade in letzter Zeit haben deutsche Fluggesellschaften (z.B. XL-Airways,

GermanSky) den Flugbetrieb eingestellt oder lassen ihre Betriebsgenehmigung ruhen. Andere Airlines reihen die internen Sparprogramme ohne Übergang aneinander und versuchen, durch neue Geschäftsführer wieder Licht ins Dunkel zu setzen. Die Konkurrenz der ausländischen Low-Cost-Carrier wetzt hingegen die Messer und freut sich, dass deutsche Fluggesellschaften gleich reihenweise Flugrouten einstellen, Flugzeuge verkaufen und sich stückweise vom Binnenmarkt zurückziehen.

Immer wieder, so ist zu hören, wird die Luftverkehrssteuer als Hauptgrund des Passagierrückgangs bei den bundesdeutschen Flughäfen angegeben. Außer in Deutschland wird noch in Österreich diese sinnlose Steuer erhoben, während im gesamten europäischen Umfeld über die Einzelmaßnahme der beiden Länder eher gespöttelt wird und Flughäfen wie Amsterdam, Prag oder Bratislava höhere Abfertigungszahlen beschert. In Deutschland hingegen warten nur die HUB-Airports Frankfurt und München sowie Berlin und Düsseldorf mit positiven Verkehrszahlen auf. Für den Flughafen Berlin sind dies allerdings die einzigen positiven Schlagzeilen des ansonsten schwer gebeutelten Luftfahrtstandorts. Über die selbstverschuldete Flughafenmisere der Hauptstadt zu berichten wäre müßig, da hier schlicht und ergreifend so viel zerstört wurde, dass selbst eine Aufarbeitung

der Fehler mittlerweile Jahre dauert. Zur Erinnerung: Berlin hatte ein mal drei funktionierende Flughäfen – Tempelhof, Tegel und Schönefeld. Tempelhof wurde ohne Not geschlossen und ist nun Spielwiese, Tegel arbeitet auf Höchstlast, der Zusammenbruch der Infrastruktur steht kurz bevor und über Schönefeld bzw. den Neubau BER stehen nahezu täglich neue Horrormeldungen in den Gazetten. Der vermeintliche Neubau wird als kernsanierter Altbau irgendwann mal vielleicht ein Flugzeug abfertigen und mit den heutigen Passagierzahlen an die Belastungsgrenze stoßen. Mitarbeiter, die bereits heute auf dem Flughafen BER ihre Flughafeneinweisung erhalten haben, können Jahre später ihren Enkelkindern von dem modernsten Altbau ohne Flugbetrieb erzählen. Der Luftfahrtstandort Berlin wurde kontinuierlich zerredet und ohne jegliches Konzept aus den Reihen der Politik zerstört.

Gerade Air Berlin wollte auf dem neuen Flughafen ein großes Drehkreuz eröffnen und spekulierte damit, dass man am neuen Standort so etwas wie neue Luft (sprich Finanzen) bekommt. Durch wilden Zukauf verschiedener Airlines versuchte Air Berlin dem – inzwischen ebenfalls schwächelndem – Krösus der deutschen Luftfahrtbranche, dem Lufthansakonzern, die Stirn zu bieten, aber die gesamten Expansionspläne sind mittlerweile so gut wie zurückgefahren, Strecken eingestellt, Flugzeuge verkauft, Mitarbeiter entlassen, Aufgaben verlagert – gute Unternehmensführung hört sich anders an. Schließlich und endlich gingen alle Expansions- und Restrukturierungsmaßnahmen bisher ins Auge.

Kurz vor Weihnachten lud der Lufhansakonzern zu einer großen Pressekonferenz nach Köln ein. Kernaussage dieser PK: Die Lufthansa zieht sich von fast allen Airports zurück und bündelt ihren Verkehr in Frankfurt und München. Alle anderen Flughäfen werden zukünftig von Germanwings angefliegen und sollen den irischen und britischen Billiganbietern

Ryanair und Easyjet Paroli bieten. Es ist schon auffällig, dass gerade Ryanair stückweise von den kleinen Flughäfen in der Provinz allmählich zu den größeren Flughäfen zieht. So ist die irische Billigfluggesellschaft schon heute in z.B. Schönefeld, Bremen, Leipzig und auch Köln/Bonn vertreten und wird weiter in die Nischenmärkte eindringen, je mehr sich Lufthansa/Germanwings und vor allen Dingen Air Berlin von dort zurückziehen.

Auch die zunehmenden Diskussionen über Nachflugverbote, Flugrouten etc. haben dem Luftfahrtstandort nicht geholfen. Wahlkampf und wirtschaftliche Interessen passen zusammen wie Feuer und Eis. Wenig sachliche Argumente werden stark emotional vorgetragen und bilden in der Öffentlichkeit eine Meinung gegen den Wirtschaftsstandort Deutschland. Dazu gehören allerdings nun eben auch Flughäfen mit all ihren positiven (Arbeitsplätze) wie auch negativen (Lärm und Flugrouten) Seiten. Hier einen annehmbaren Kompromiss zu schaffen, sollte für die Politiker – egal welcher Farbe und Gesinnung – das oberste Gebot sein.

Die einseitige Luftverkehrssteuer trifft besonders die deutschen Passagiere und auch Luftverkehrsgesellschaften. Obwohl diese die Steuer in ihrer vollen Höhe an die Passagiere weitergeben, stöhnt man über weniger Buchungen und halbleere Flugzeuge. Verbunden mit steigenden Kerosinpreisen wird die Mixtur ein gefährliches Unterfangen und hat in der Vergangenheit bereits zahlreiche Arbeitsplätze gekostet. Auch hier ist die Politik gefordert, in der europäischen Luftfahrt Chancengleichheit herzustellen.

Im Jahre 2013 finden bekanntlich Bundestagswahlen statt, und im Vorfeld darf man darauf setzen, dass es erneut öffentliche Diskussionen über den Luftfahrtstandort Deutschland geben wird. Ob dies jedoch die jetzige düstere Stimmung aufhellt, darf bezweifelt werden.



# Cpt. Blunt: Unseriös

Mehdorn ist gegangen. Gegangen worden. Etihad wird aktiv, will Gewinn sehen. Schnell. Die 30%-Beteiligung soll sich rechnen. Also kommt jetzt der Hammer raus. Verschieben von Flugzeugen und Piloten zu den Billigairlines NIKKI und LGW und weg vom AIR BERLIN Stammhaus. Macht 30% geringere Kosten, wird gerechnet (Zahlen, die selten stimmen, aber gut aussehen).

LUFTHANSA hat es ja schliesslich vorgemacht bei der AUA im letzten Jahr! Deren Piloten wurden umgesetzt zu Tyrolean und dürfen dort ab sofort zu deutlich niedrigeren Gehältern weiterarbeiten. In Flugzeugen, wo nach wie vor AUA draufgemalt ist. Oder sie dürfen gehen. Was an die Hundert gegen Abfindung gemacht haben. Die fliegen heute in China und am Golf und sind kreuzunglücklich, weil sie ihre Familie nicht mehr sehen und (in China) privat keiner mit ihnen zu tun haben möchte. Für 10.000,- US\$ netto. Und? Was machen sie mit dem Geld? Was können sie damit anfangen? Geld ist nicht alles...

Neuen Copiloten bei LGW, die gerade von Air Berlin als deren low cost-Carrier aufgebaut wird, werden 1650,- € netto geboten. Die Hälfte davon geht drauf für die Rückzahlung des Ausbildungskredits von 75.000,- €. Das ist auch bei Lufthansa üblich, nur sind die Einstiegsgehälter dort (noch) auskömmlich genug, dass sich damit leben lässt.

Als Kapitän gibt es später vielleicht 3000 – 4700,- € brutto. Na herzlichen Glückwunsch zu einem sorgenfreien Leben...

Outsourcing, Lohndumping, on behalf-Fliegen, Optimierung der Einsatzplanung bis kein Privatleben mehr möglich ist – das ist der Trend heute. Erosion der Arbeitsbedingungen und Gehälter, Pilotentraining auf absolutes Minimum reduziert (siehe Air France und Air Berlin und andere...). Trotz Krankheit wird gearbeitet – sonst droht der Jobverlust.

Über die Mitnahme von extra Sprit über das Minimum hinaus wird firmenseitig Buch geführt, ein Ranking erstellt und offen ausgehängt. Checker wird man so nicht, wenn man auffällt! Billigere Piloten als auf dem Heimatmarkt gibt es immer. Noch sind es die aus Südosteuropa, demnächst dann die von den Philippinen. Oder China.

Billiger geht immer. Und das zahlende Publikum in seiner tumblenden Ahnungslosigkeit applaudiert auch noch. Akademiker verweisen auf ihre eigene Malaise der Zeitverträge nach dem Studium und der auch dort üblichen Niedriglöhne. Wo bei hier natürlich auch der typisch deutsche Neidkomplex auf den besser verdienenden Nachbarn eine Rolle spielt. Also Applaus, wenn dessen Einkommen in die Nähe des eigenen sinkt.

An den Umständen des Pilotenjobs hat sich nichts geändert! Hohe Verantwortung, unregelmässige Tages- und Nachtdienste auch an Feiertagen, eine „gefahrengeneigte Tätigkeit“, Stress, drohender Lizenzverlust bei gesundheitlichen Defiziten und daraus folgende Arbeitslosigkeit („nicht vermittelbar“) usw. In Gazetten werden immer wieder mal Flug-



*Wohin geht seinen Weg...*

*K&M*

schüler taumelnd vor Glück über die Sonne über den Wolken vorgeführt (Zitat: Geld ist nicht alles...) – sie haben keine Ahnung, was sie erwartet.

Auch der geringe Anteil der Pilotenkosten an den Gesamtkosten des Flugbetriebs hat sich nicht geändert (3-7%). Ich alleine könnte Millionen sparen dadurch, dass ich einzelne unfähige Geschäftsleiter herausschmisse, wenn man mich ließe. Leute, die autorisiert qua Position, größten Schaden produzieren können und es auch tun. Schauen wir mal nach Berlin und Stuttgart 21. Andere Baustelle, gleiche Probleme. Lesen Sie mal bei WIKI unter „Peter Prinzip“.

Die Piloteneinkommen sollen also nach unten gezogen werden. Nicht nur Gehälter, auch Tarifverträge betreffend Flugdienstzeiten und Ruhepausen. Und Altersversorgung. Weg damit! Unnütze Kosten, die der Dividende abträglich sind! Liest man, was diesbezüglich in der Welt berichtet wird, vermute ich eine koordinierte Aktion der Airlinechefs mindestens europaweit.

Was die EU-Rechtsprechung heute schon an Arbeitszeiten zulässt, bringt jeden Piloten im Laufe seiner 40 Jahre im Beruf ins Grab. Eher früher als später. Wer hat etwas davon, wenn alle Airlines in Europa (sicherlich untereinander abgestimmt) dasselbe tun? Vordergründig der Passagier in Form niedrigerer Ticketpreise. In der Hauptsache aber der Aktionär in Form von Dividende.

Beinhardter Kapitalismus macht sich breit. Ich habe es noch anders erlebt und freue mich auf einen Ruhestand mit Firmen- und Staatsrente. Immerhin kann ich noch 40% meines letzten Netto-Einkommens erwarten.

Wie aber sieht es für Piloten bei den kleineren Airlines in Deutschland aus? Denen droht die Staatsrente und bestenfalls eine Lebensversicherung über 100.000,- €, von denen die Hälfte als Steuer abzuziehen ist.

Das nenne ich Absturz! Apropos Absturz: Wir werden Abstürze sehen wegen Spritmangels, nicht hinreichend qualifizierten oder übermüdeten Piloten am Steuer und aus anderen Gründen. Ein Absturz reicht nicht, um die Öffentlichkeit aufzuwecken. Nun – sie werden genug weitere bekommen. Erst dann wird der mediale Aufschrei gross sein und Änderungen am System kommen. Solange gilt es, auf bessere Zeiten zu warten.

Liebe Lotsen – Sie lesen dies, weil sie in einer starken Gewerkschaft sind und das ist gut so. Auch Ihre jetzigen Arbeitsbedingungen sind nicht gottgegeben und werden auch in Zukunft immer wieder angegriffen werden. Und zu verteidigen sein! Und wenn Ihnen manches noch so stinkt – ohne Gewerkschaft gehen Sie (erst recht) unter.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Vertretern Fortune dabei.

## Off the tape

You gotta love this one even if you've never lived in Melbourne. Some of you (pilots...) will enjoy this more than others.... Victorians can be so polite!

**Melbourne Tower:** „Saudi Air 511 – You are cleared to land on runway 9R.“

**Saudi Air:** „Thank you Melbourne. Acknowledge cleared to land on infidel's runway 9R Allah be Praised.“

**Melbourne Tower:** „Iran Air 711 – You are cleared to land on runway 27L.“

**Iran Air:** „Thank you Melbourne. We are cleared to land on infidel's runway 27L. – Allah is Great.“

Pause....

**Saudi Air:** „MELBOURNE TOWER – MELBOURNE TOWER!“



**Melbourne Tower:** „Go ahead Saudi Air 511...“

**Saudi Air:** „YOU HAVE CLEARED BOTH OUR AIRCRAFT FOR THE SAME RUNWAY GOING IN OPPOSITE DIRECTIONS. WE ARE ON A COLLISION COURSE. ... .. INSTRUCTIONS, PLEASE!“

**Melbourne Tower:** „Proceed to your destination and tell Allah we said „Hi“



# 2012 – Eines der sichersten Jahre der Luftfahrt

The Aviation Safety Network released the 2012 airliner accident statistics showing a total of 475 airliner accident fatalities, as a result of 23 fatal airliner accidents.\*

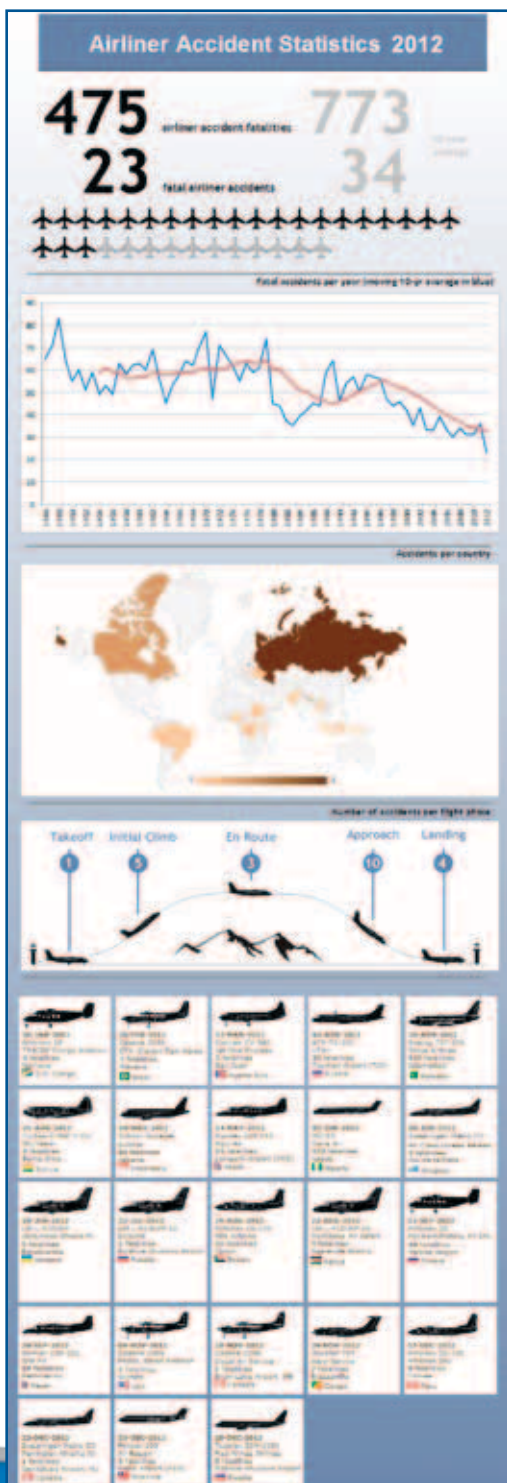
The year 2012 was an extremely safe year for civil aviation, Aviation Safety Network data show. The Aviation Safety Net-

work recorded a total of 23 fatal airliner accidents, resulting in 475 fatalities and 36 ground fatalities. Both figures are extremely lower than the ten-year average of 34 accidents and 773 fatalities. In fact, 2012 was the safest year since 1945 by number of accidents. The number of accidents involving passenger flights was the lowest since 1945: eleven accidents, as compared to the ten-year average of 16 accidents. The low number of accidents comes as no surprise, according to ASN President Harro Ranter: "Since 1997 the average number of airliner accidents has shown a steady and persistent decline, probably for a great deal thanks to the continuing safety-driven efforts by international aviation organisations such as ICAO, IATA, Flight Safety Foundation and the aviation industry." Also, 2012 marked the longest period without a fatal airliner accident in modern aviation history. This record period of 68 days ended on January 30 with the crash of an Antonov 28. The Bhoja Air Boeing 737 accident on April 20 ended the longest period (632 days, since July 28, 2010) without an airliner accident killing over 100 people.

The worst accident happened on June 3, 2012 when a Dana Air MD-83 crashed while on approach to Lagos, Nigeria, killing 153 on board and ten on the ground. Three out of 23 accident airplanes (13%) were operated by airlines on the E.U. "black list" as opposed to 25% the year before. The E.U. added a total of 38 airlines to their list of airlines banned within the EU, and removed two airlines based on improved safety records. Africa still is the least safe continent, accounting for 22% of all fatal airliner accidents while the continent only accounts for approximately 3 percent of all world aircraft departures. This is also reflected by the fact that, on average, African nations score 4.5 on a scale of 10 in aviation safety audits performed by the International Civil Aviation Organisation (ICAO). And the airlines of several nations are not allowed to fly into the E.U. (14) and United States (6).

The Aviation Safety Network is an independent organisation located in the Netherlands. Founded in 1996. It has the aim to provide everyone with a (professional) interest in aviation with up-to-date, complete and reliable authoritative information on airliner accidents and safety issues. ASN is an exclusive service of the Flight Safety Foundation (FSF). The figures have been compiled using the airliner accident database of the Aviation Safety Network, the Internet leader in aviation safety information. The Aviation Safety Network uses information from authoritative and official sources.\*

*Harro Ranter  
(Quelle: <http://news.aviation-safety.net/author/aviationsafetynetwork/>)*





# RYANAIR

## Geschäftsmodell mit Kratzern



von  
Werner  
Fischbach

Ryanair ist zweifellos eine der erfolgreichsten, wenn nicht gar die erfolgreichste Billigfluggesellschaft Europas. Sie betreibt eine der modernsten Flotten, gilt als sichere Fluggesellschaft und setzt auf weiteres Wachstum. Vor wenigen Tagen hat der irische Low-Cost-Carrier bei Boeing zwei weitere B737-800 übernommen und betreibt damit mehr als 300 Flugzeuge. Allerdings scheint das Geschäftsmodell der Iren in der letzten Zeit ein paar Kratzer erhalten zu haben.

Dass Ryanair bevorzugt kleinere Flughäfen anfliegt und mit den dortigen Managern besondere Tarife hinsichtlich der Gebühren aushandelt, wird schon lange vermutet. Die EU-Kommission sieht darin eine Gewährung von unerlaubten Beihilfen und hat ein Prüfverfahren gegen 18 europäische Airports eingeleitet. In Deutsch-

land gegen die Regionalflughäfen von Hahn, Weeze und Lüneburg. Ryanair-Chef Michael O’Leary sieht dies natürlich etwas anders und wirft der EU-Kommission einen Rachezug gegenüber den Low-Cost-Airlines und den Regionalflughäfen vor. Diese Verfahren, so erklärte er im Mai letzten Jahres bei einer Pressekonferenz in Hahn, wären unnötig und schaden den drei Regionalflughäfen. Bleibt zu hoffen, dass die EU-Kommission endlich „zu Potte kommt“ und Ergebnisse präsentiert. Denn schließlich laufen diese Verfahren seit 2008. Das ist etwas lang und wird vom Geschäftsführer des Flughafens Hahn berechtigterweise kritisiert.

## ✈ ✈ AIRLINES



# AIRLINES ✈ ✈

Dieser Gebührenstreit sagt jedoch nichts über die Qualität und den Sicherheitsstandard Ryanairs aus. Allerdings haben sich in der letzten Zeit einige Zwischenfälle ereignet, die den irischen „Billigflieger“ in die Schlagzeilen brachten. Da war die „Fahrerflucht“ einer Ryanairbesatzung in Barcelona, als sie mit der rechten Tragfläche das Höhenruder einer B767 touchiert hatte und trotz entsprechender Hinweise ihrer Passagiere gestartet war (siehe „flugleiter“ 4/2012, S. 48/49) oder die Ereignisse vom 26. Juli 2012, als gleich drei Ryanairflüge Luftnotlage erklärten, nachdem sie wegen eines Unwetters über Madrid nach Valencia auswichen und dort Probleme mit der verbleibenden Spritmenge bekamen (siehe „flugleiter“ 5/2012, S. 18ff.). Schließlich sollten auch noch die Vorfälle von Memmingen und von Eindhoven erwähnt werden. In Eindhoven hatte sich eine Ryanair-Besatzung ohne Startfreigabe „vom Hof gemacht“. Dass sie zuvor auch noch eine andere als die von ATC zugewiesene Rollbahn benutzte, ist dabei fast unerheblich. Und in Memmingen hatte eine B737-800 der irischen Airline beim Sichtanflug die Mindestflughöhe unterschritten. Ein Vorgang, auf welchen noch zurückzukommen ist.

Nun unterlaufen auch Besatzungen anderer, durchaus renommierter und für ihren hohen Sicherheitsstandard bekannten Fluggesellschaften hin und wieder ein paar Arbeitsfehler. Was natürlich auch für Fluglotsen gilt. Schließlich sind wir Menschen fehlbare Wesen. Sicher ist schon mancher Pilot bei einem Sichtanflug etwas tiefer geraten als er dies eigentlich geplant hatte, oder ist – aus welchen Gründen auch immer – zur „falschen“ Höhe gesunken oder gestiegen. Der Verfasser dieser Zeilen kann sich noch an die Crew einer Condor B727 erinnern, die sich ohne Startfreigabe in Richtung Kanaren aufmachte. Und auch die Besatzungen anderer Fluggesellschaften sahen sich schon mal gezwungen, aufgrund der verbleibenden Treibstoffmenge, Luftnotlage zu erklären („fuel emergency“). „Shit happens“. Die Frage dabei ist nur, wie damit umgegangen wird. Sowohl innerhalb der jeweiligen Airline bzw. Organisation als auch in der Öffentlichkeit, wenn ein derartiger Vorfall publik geworden ist. Es ist also eine Frage des „Safety Managements“ und der „Public Relation“.

Wie gut (oder schlecht) das „Safety Management“ von Ryanair funktioniert bzw. welche Sicherheitskultur dort gepflegt wird, kann natürlich von Außenstehenden nicht beurteilt werden. Dies können letztlich nur die Piloten tun. Die haben einer Pressemeldung der Vereinigung Cockpit und des Luftfahrtnewsportals „aero.de“ zufolge übrigens im November letzten Jahres mit der „Ryanair Pilot Group RPG“ eine eigene Organisation gegründet, um ihre Interessen hinsichtlich Sicherheit, Arbeitsbedingungen und Gehalt gegenüber dem Management zu artikulieren. 99,3% sämtlicher Piloten haben im Dezember die RPG beauftragt, ihre Interessen zu vertreten; 94,6% der Abstimmenden waren dafür, das „gegenwärtige System der Interessenvertretung durch das Management“ zu beenden. Was darauf schließen lässt, dass bei Ryanair bisher vom Management mehr oder weniger in „Gutsherrnart“ entschieden wurde, was gut oder schlecht für das Personal ist.

## Die juristische Keule

Sind irgendwelche mehr oder weniger gravierende Zwischenfälle in die Öffentlichkeit gelangt, dann reagieren Pressestellen erst einmal ausweichend, dementieren eventuell die ganze Angelegenheit und erklären der staunenden Öffentlichkeit, dass alles ganz anders gewesen wäre als dies in den Medien dargestellt worden war. Das ist eine völlig normale Reaktion und weshalb sollte dies bei Ryanair auch anders sein? Schließlich sind Pressestellen nicht unbedingt der Wahrheit verpflichtet. Ihre Aufgabe liegt bekanntlich darin, ihre Firma so gut wie möglich zu verkaufen. Und mit der Wahrheit nur scheinbar rauszurücken.

Doch damit scheint es der irische Carrier nicht immer zu belassen. Nach dem Zwischenfall von Valencia hatten der spanische Pilotenverband SEPLA und die Vereinigung Cockpit kritisiert, dass Ryanair ihre Piloten unter ökonomischen Druck setze und sie auffordere, für ihre Flüge so wenig Treibstoff wie möglich an Bord zu nehmen. Worauf Ryanair dem spanischen Verband mit einer Unterlassungsklage drohte, da ihre Äußerung dem guten Ruf der Fluggesellschaft schade (siehe auch „flugleiter“ 04/2012, S. 50).

Ähnliche Erfahrung musste auch das Luftfahrtportal „The Aviation Herald“ machen. Dieses existiert seit mehr als vier Jahren und berichtet über kleinere und größere Zwischenfälle, über Unfälle und Ereignisse, bei denen ein Unfall gerade noch einmal verhindert werden konnte. Da ist für jeden etwas darunter. Runway-in- und -excursions, Triebwerksausfälle, üble Gerüche im Cockpit, Verletzte durch Turbulenzen, „Non-Compliance“ mit Flugsicherungsverfahren und was sich sonst noch so ereignen kann. Und natürlich berichtet der Aviation Herald auch über Vorgänge, bei denen die Flugsicherung eine Rolle gespielt hat. Mehr als 12 000 Meldungen haben die Herausgeber dieses Portals seitdem „gepostet“. Für interessierte Leser, die den Aviation Herald noch nicht kennen, aber wissen wollen, was sich täglich weltweit auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt ereignet, dem sei dort ein Besuch empfohlen ([www.avherald.com](http://www.avherald.com)).

➔ *Beim Sichtanflug nach Memmingen zu tief gekommen – Ryanair B737-800 in Berlin-Schönefeld.*  
Photo: Bianca Renz



So berichtete der Aviation Herald auch über einen Zwischenfall, der sich am 23. September 2012 mit einer Ryanair B737-800 bei einem Sichtanflug auf Memmingen ereignet hat. Da war die Boeing unter die Sicherheitsmindesthöhe geraten. „In einer Entfernung von ca. vier nautischen Meilen (NM) zur Schwelle 24 kam es... zu einer Annäherung... an den Boden. Die geringste Höhe betrug... 450 Fuß (ft) über Grund“, schreibt die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) in ihrem Zwischenbericht. Auf den Vorfall soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden. Er trägt das Aktenzeichen BFU EX002-12 und kann auf der Homepage der BFU ([www.bfu-web.de](http://www.bfu-web.de)) abgerufen werden.

Natürlich hat auch der Aviation Herald über diesen Zwischenfall berichtet und bekam daraufhin Post von Ryanairs juristischer Abteilung. Dabei beklagten sich die Iren nicht über die Schilderung des Vorfalles an sich. Schließlich hatte sich dieser ja definitiv ereignet und war von der BFU ja veröffentlicht worden. Vielmehr störte sich Ryanair an einigen sarkastischen und zugegebenermaßen nicht ganz freundlichen Kommentaren, welche die Nutzer des Aviation Herald unter jeder Meldung anbringen können. Wobei diese Kommentare je nach Standpunkt und Gemütslage auch als beleidigend bezeichnet werden können. Und da der Betreiber einer Homepage für den Inhalt derselben verantwortlich zeichnet und es dabei unerheblich ist, ob sämtliche Inhalte aus der Feder des Betreibers stammen oder ob es sich dabei um Kommentare der Nutzer handelt, wurde der Aviation Herald aufgefordert, diese Kommentare von der Seite zu nehmen. Weil, so Ryanair, „these comments (and others such as these) are deeply damaging to Ryanair’s (Anmerkung: auf der Homepage steht an dieser Stelle nicht der Name der Fluggesellschaft, sondern „the airlines name“) good name and reputation for safety and may have consequences for bookings... Therefore we hereby notify You that any failure to immediately remove these comments (and others such as these) will result in the immediate issue of legal proceedings for defamation against You.“

Nach Rücksprache mit ihren Rechtsberatern haben sich die Betreiber des Aviation Herald entschieden, die betreffenden Kommentare von der Seite zu nehmen. Allerdings hatten sie sich entschlossen, das Schreiben Ryanairs zumindest in Teilen auf ihre Homepage zu stellen. Doch auch dies gefiel den Iren nicht so richtig, weil sie ihr Schreiben als vertraulich und privat („strictly confidential and private“) angesehen haben. Es also für die Öffentlichkeit nicht bestimmt gewesen war. Allerdings waren die Betreiber des Aviation Herald der Meinung, dass das Vorgehen Ryanairs für ihre Nutzer durchaus von Interesse wäre und weigerten sich, diesem Verlangen zu entsprechen. Daraufhin schien sich eine juristische

Schlammschlacht anzubahnen, auf die hier nicht detailliert eingegangen werden soll. Von Interesse ist jedoch, dass Ryanair – nach Darstellung des Aviation Herald – offensichtlich auch den Beitrag über den Vorfall von Memmingen entfernt bzw. modifiziert haben wollte und zudem eine Entschuldigung einforderte. Der Aviation Herald hat diesem Ansinnen nicht nachgegeben. Irgendwann hatte sich wohl auch beim Ryanair-Management die Erkenntnis durchgesetzt, dass sein Verhalten sich wohl eher als kontraproduktiv erweisen und einen beträchtlichen Schaden hervorrufen könnte. Am 10. Dezember teilte die Fluggesellschaft mit, dass sie die Auseinandersetzung nicht weiter verfolgen würde. Auch wenn der „Krieg“ damit beendet wurde, so bleibt die vom Aviation Herald geäußerte Vermutung, dass damit ein unangenehmes Medium mundtot gemacht werden sollte. Oder wie deren Betreiber sich ausdrückten: „The aim, to discipline the Aviation Herald. As such we see our editorial freedom seriously attacked.“

### Die Sache mit den Gebühren

Ins Rollen gebracht hat die Gebührengeschichte der „Cargo Forwarder“. Er berichtete im Dezember, Ryanair hätte gegenüber Eurocontrol und den europäischen Flugsicherungsdienstleistern für ihre B737-800 ein zu geringes Gewicht angegeben und damit über einen längeren Zeitraum hinweg zu wenig Flugsicherungsgebühren gezahlt. Dieser Bericht hat ein nicht unbeträchtliches Rauschen im deutschen Blätterwald hervorgerufen. „Trickst Ryanair bei den Flugsicherungsgebühren?“ wurde da gefragt. Wobei einige der Einfachheit halber das Fragezeichen gleich weggelassen haben. Die Fluggesellschaft dagegen erklärte in einer ersten Reaktion, dass sie sich völlig legal verhalte. „Ryanair’s 737 aircraft operate in full compliance with Boeing’s flex-weight-programme, as certified and approved by the Irish Aviation Authority (IAA) and will continue to do so“. erklärte Ryanairs Pressesprecher Stephan McNamara. Und fügte hinzu, dass weitere Fragen direkt mit Eurocontrol geklärt würden.

Um die ganze Geschichte zu verstehen, muss erläutert werden, dass Boeing für bestimmte Flugzeugmuster unterschiedliche maximale Startgewichte (MTOM/MTOW) festgelegt hat. Danach kann die B737-800 sowohl mit 67 Tonnen (genau 66 990 kg) und mit 75 Tonnen (genau 74 990 kg) zugelassen werden kann. Ryanair hat sich für die geringere und damit, was die Flugsicherungsgebühren betrifft, die billigere Variante entschieden und ihre Flugzeuge entsprechend in die irische Luftfahrzeugrolle eintragen lassen. Das ist zunächst einmal legal und sollte nicht beanstandet werden.

Nun soll hier nicht diskutiert werden, ob mit einem MTOM von 67 Tonnen und entsprechender „Pay Load“ Nonstopflüge von Hahn zu den Kanarischen Inseln durchgeführt werden können oder ob dies gerade mal beispielsweise von Bremen nach Salzburg reicht. Diese Frage muss in anderen Publikationen als dem „flugleiter“ diskutiert und geklärt werden. Ryanair hat für B737-800 das geringere Startgewicht auch bei

✈ ✈ AIRLINES

# AIRLINES

Eurocontrol, die bekanntlich die Flugsicherungsgebühren für ihre Mitgliedsorganisationen eintreibt, angegeben. Allerdings scheint Ryanair dabei eine kleine Vorschrift übersehen haben. Denn wenn ein Flugzeug mit unterschiedlichen maximalen Startgewichten zugelassen wurde, dann muss für die Berechnung der Flugsicherungsgebühren immer das maximale, vom Hersteller veröffentlichte Startgewicht angegeben werden. „Where an aircraft has multiple certified maximum take-off weights, the weight factor shall be established on the basis of the highest maximum take-off weight authorized for the aircraft by its State of registration.“ Und dies sind für die B737-800 eben 75 Tonnen und nicht nur 67!

Aufgefallen ist die ganze Angelegenheit bei diversen „Rampchecks“, die insbesondere auf dem Flughafen Hahn durchgeführt wurden. Danach wurde festgestellt, dass das Gewicht der überprüften Flugzeuge über dem von Ryanair angegebene MTOM lag. „We have largely relied upon the weight declarations of aircraft operators. However, we became aware some time ago that there is an issue with Ryanair's declarations and, for some months now, we have been actively attempted to address the issue with Ryanair, as well as reviewing the operations of the system more generally“, erklärte Eurocontrol.

Ryanair hat mit der Angabe des geringeren MTOM eine ganze Menge an Flugsicherungsgebühren gespart. Nach Angaben des „Cargo Forwarders“ 17 Euro für jeden Abflug von einem deutschen Flughafen. Das ist auf den ersten Blick nicht besonders viel. Aber allein bei den von und nach Deutschland durchgeführten rund 50 täglichen Flügen kommt einiges zusammen. Die Summe wird um einiges größer, wenn dies nicht nur für Deutschland, sondern für ganz Europa hochgerechnet wird. Etwa 1 500 Flüge führt Ryanair pro Tag innerhalb Europas durch, so dass der irische Low-Cost-Carrier nach Berechnungen des „Cargo Forwarders“ pro Jahr 42,5 Mio. Euro an Flugsicherungsgebühren einsparen konnte. Der DFS sollen, so wird berichtet, dadurch allein 370 000 Euro entgangen sein.

Der DFS sind diese Vorgänge bekannt. Allerdings möchte sie die vom „Cargo Forwarder“ gemachten Zahlen nicht bestätigen. „Sie stammen nicht aus unserem Haus“, erklärte eine Pressesprecherin. Allerdings wird nun in der Unternehmenszentrale sehr intensiv geprüft, ob und wie die DFS die entgangenen Gebühren eingetrieben könnte. Eine Entscheidung lag, Stand Ende Dezember 2012, noch nicht vor. Ob sich die DFS und die anderen Flugsicherungsdienstleister mit einer einfachen Entschuldigung und der Erklärung, es handele sich dabei um einen bedauernden Abrechnungsfehler, zufrieden geben werden, ist fraglich. Denn schließlich geht es hier nicht nur um Wettbewerbsvorteile für den irischen Billigflieger, sondern auch um entsprechende Benachteiligungen anderer Fluggesellschaften. Vor allem bei jenen, die wie TUIfly und Air Berlin ebenfalls B737-800 betreiben und das MTOM dieser Flugzeuge korrekt mit 75 Tonnen angegeben haben. Nicht auszuschließen, dass auch einige Flughäfen noch einmal nachrechnen, ob Ryanair ihnen bei den Lande- und Abfertigungsgebühren zu wenig gezahlt hat. Und letztlich geht es nicht nur um das Geld, das den europäischen Flugsicherungsdienstleistern entgangen ist, sondern auch um das Vertrauen, das diese in ihre Kunden setzen.

Letzten Berichten zufolge entrichtet Ryanair inzwischen die korrekten Flugsicherungsgebühren. „In any case, for 2013, we will apply what we consider to be the correct values of MTOW. In the case of Ryanair's 737-800 aircraft, this is 74 990 kg.“, erklärte Eurocontrol. Wie immer diese Angelegenheit auch ausgehen wird – aufgrund der Vorkommnisse der letzten Zeit hat das Geschäftsmodell Ryanairs einige Kratzer erhalten.

➔ *Bei den Flugsicherungsgebühren getrickst?  
Ryanair B737-800 in Berlin-Schönefeld.  
Photo: W. Fischbach*



# Nebel in Barcelona



von  
Hans-Joachim  
Krüger

Kurz vor Weihnachten lag Spanien unter einem Hochdrucksystem mit tagsüber zwar „Clear Sky“, aber dennoch waren die Sichten sehr trübe. Mit Sonnenuntergang verdichtete sich die Luft in Form von Nebel und fiel über den Flughafen Barcelona ein. Aber nicht nur der Flughafen Barcelona war von diesem plötzlich auftretenden Nebel betroffen. Auch alle anderen Flughäfen, die als direkte Ausweichflughäfen in Frage kamen, mit einer Ausnahme: Girona.

Für Barcelona kam erschwerend hinzu, dass lediglich eine Runway (25R) für Schlechtwetteranflüge in Frage kam. Infolge dieser Randbedingungen baute sich innerhalb kürzester Zeit ein Holding mit längeren Wartezeiten auf, verschlimmert durch die Tatsache, dass selbst naheliegende Flughäfen keine Flugzeuge mehr aufnehmen konnten und der einzig offene – Girona – sehr schnell an die Kapazitätsgrenze stieß.

Europaweit wurde durch CFMU-Meldungen versucht, den Verkehr Richtung Spanien zu stoppen bzw. großräumig um-

fliegen zu lassen. Piloten, die sich entschieden – statt in Spanien zu landen – wieder zurückzukehren oder einen Ausweichflughafen in Südfrankreich (z.B. Marseille, Perpignan oder Nizza) anzusteuern, wurden unverzüglich bedient und verließen das „Krisengebiet“ über Barcelona. Über dem Himmel von Barcelona spielten sich unbeschreibliche Dramen ab, da alle Piloten irgendwelche Ausweichflughäfen suchten und die vorhandenen relativ schnell meldeten – Sorry no Parkingplace! Darüberhinaus wurden voraussichtliche Anflugzeiten immer wieder zurückgesetzt und verlängert.

Der Wunsch eines Easyjet-Piloten, der schon länger im katalonischen Luftraum Ehrenrunden drehen durfte und beabsichtigte ebenfalls den Ausweichflughafen Girona anzusteuern, wurde wie folgt entgegnet: „Roger, standby, perhaps this time will be the same because there many traffics now in Girona, break break“. Die Besatzung entschied daraufhin nach Perpignan auszuweichen. Eine andere verzweifelte Stimme meldete sich im Funk von Barcelona Radar und bat darum, doch endlich landen zu dürfen mit den Worten: „Let the aircraft land and put them on taxiways, carparks, roof ... but on ground!“



✈ ✈ **AIRLINES**



# Walter Fröhlich

(\* 22.11.1921 in Frankfurt/M. + 23.01.2013 in Bad Soden)

## Ein Rückblick von Eike E. Lebermann

Als im Herbst 2011 die konzentrierte Suche nach den ersten Deutschen Fluglotsen nach dem II. Weltkrieg begann, fanden wir bei Walter Fröhlich noch alte Unterlagen, die uns zu einer Gruppe von 40 Mitkollegen führte, die damals „49'er Bremen-Boys“ genannt wurde und die tatsächlich unsere frühesten Vorgänger waren. Sie wurden aus nicht viel weniger als 8.000 Mitbewerbern von einer hochrangigen amerikanischen Expertenkommission ausgewählt. Jeder Aspirant sollte zwischen 21 und 32 Jahre alt sein, englisch gut beherrschen, Hochschulreife besitzen, eine praktische fliegerische Erfahrung von mindestens zwei Jahren haben und völlig gesund sein. Auf Walter mit über 1500 Flugstunden als Fluglehrer vor allem auf der JU-52 und der Messerschmitt 109 traf das alles zu. Er war schon von Jugend an von der Fliegerei fasziniert und machte noch als Schüler seine ersten Segelflug-Scheine.

Als der Krieg zu ende und den Fliegern der Sprit aus ging wurde Walter in den Berliner Häuserkampf geschickt. Dort erlitt er einen komplizierten Schulterschuss, der ihn vor der russischen Gefangenschaft bewahrte, und so traf man ihn schon im Sommer 1945 auf dem Heimweg nach Bad Soden, wo das Elternhaus ihn voller Freude aufnahm. Im Herbst desselben Jahres hatte er schon einen Job bei den Amerikanern als Link-Trainer für junge Rekruten, wurde auch hier wegen seiner Fähigkeiten und seines freundlichen Wesens mit besten Auszeichnungen bedacht, die ihm schließlich den Weg zu den Bremen-Boys öffneten. Nach bestandem Lehrgang machte er in Stuttgart am 25.04.50 seine Tower- und vier Monate später seine Anflug-Lizenz. Im Januar 1951 kam in Freising sein Zertifikat für die Flugsicherungs-Bezirkskontrolle dazu, im August 1952 die Zulassung für Frankfurt ACC.

## Walter Fröhlich: Frühe Episoden von Kollegen erzählt.

· Als ich 1960 von Stgt. nach Frankfurt versetzt wurde, (man brauchte dringend Leute für das Center und so wurden

eben die Jüngsten an den Außenstellen für diese Sache freigestellt), sagte mir ein dortiger Wachleiter, dass ich unbedingt versuchen sollte, ins Team 1 zu Walter Fröhlich zu kommen, was mir auch gelang, und was ich nie bereut habe. Walter war damals eine „Vaterfigur“ für uns Jungen. Er war ein guter, immer ansprechbarer und auf Ausgleich bedachter Wachleiter. Seine bekannte „Sparbüchse“ stand immer am Seniors-Tisch, wo man seinen Obolus (50 Pfg.) für gewisse Fehlverhalten (Zu-spät-Kommen, oder fehlerhafter Statistik oder fehlende Streifen für den Radar-Arbeitsplatz usw.) entrichten musste.

- Wenn ich manchmal zum Frühdienst zu spät – verschlafen und mit verquollenen Augen – erschien, war die erste Reaktion von Walter die Handbewegung zur „Sparbüchse“. Dann schickte er mich auf eine der breiten Fensterbänke im alten Center, wo ich mich ausschlafen konnte. Er selbst zog die dunklen Vorhänge zu, damit ich nicht gestört wurde. (Eines musste ich Walter jedoch versprechen, ich musste ihm immer erzählen was ich in den besagten Nächten erlebt hatte.)
- Ich erinnere mich an einen Konflikt, den ich als C-Controller im Odenwald-Sektor mit einem Radarcontroller hatte: Da hat Walter seine schützenden Hände über uns gehalten. Wir mussten zu ihm zum Rapport, er hat sich als Vertreter des Betriebsdienst-Leiters unsere Version des Vorfalls angehört und diese gegenüber den Airlines vertreten, was sehr fair war. Ich kam mit einer Ermahnung davon, und er sagte zu mir, ich müsste doch wissen, dass ich als C-Controller keine Steuerkurse zuweisen darf.
- Auch bei den diversen Team-Ausflügen war Walter immer für das gesamte Team zugänglich, kehrte nie den Chef heraus, lud uns zu sich nachhause ein und man kann rückblickend sagen, wir hatten immer ein freundschaftliches Verhältnis. Selbst die älteren Kollegen fühlten sich im Team wohl und schätzten Walter Fröhlich sehr.



→ Fast 40 Jahre in Betrieb – der alte Tower von West Palm Beach.  
Photo: Harald M. Helbig

## West Palm Beach zum Beispiel

Im März kann die GdF ihren zehnten Geburtstag feiern und eigentlich ganz stolz auf das bisher Geleistete zurückblicken. Das ist erfreulich. Unerfreulich ist jedoch, dass das Verhältnis zur DFS, dem größten deutschen Flugsicherungsdienstleister bedauerlicherweise als ziemlich zerrüttet angesehen werden muss. Die DFS, die seit mehr als 20 Jahren existiert, hatte sich bei ihrer Gründung ja vorgenommen, eine der besten Flugsicherungsorganisationen wenn nicht unbedingt auf der Welt, so doch zumindest in Europa zu werden. Änderungen standen ins Haus. Erste Reformprojekte waren das Betriebsstättenkonzept und die Verlagerung der Anflugkontroll- in die Bezirkskontrollstellen.



von  
Werner  
Fischbach

Gemäß dem altbekannten Motto, dass die Grausamkeiten zuerst über die Bühne gebracht werden müssen, machte sich die Führungsriege der DFS daran, das Flugsicherungshaus umzubauen. Wer sich vor diesem Umbau entschlossen hatte, einige Jahre in der flugsicherungstechnischen Diaspora zu verbringen, dürfte nach seiner Rückkehr Probleme gehabt haben, sich in dem neuen Gebäude zurechtzufinden. Eine der Aufgaben, die sich das Management vorgenommen hatte, war, die Anflug- in die Bezirkskontrollstellen zu verlagern. Dass dies der Politik des damaligen Verbands Deutscher Flugleiter (VDF) widersprach, störte auch jene nicht, die sich einst in diesem Fachverband engagiert und diese Politik mitverabschiedet und getragen hatten. Schließlich ist unser Kopf rund, damit die Gedanken ihre Richtung ändern können und was interessiert mich schon mein Geschwätz von gestern, wenn dieses einer glänzenden Karriere in der doch von uns so lange herbeigesehnten Organisation entgegensteht? Und wer weiß, vielleicht wollte sich jemand ja ein Denkmal bauen...

In einer entsprechend eingerichteten Arbeitsgruppe wurde den Vertretern des Gesamtpersonalrats und des VDF schnell klar, dass es dabei weniger um betriebliche als um betriebswirtschaftliche Dinge ging und sie eigentlich von vorneherein auf verlorenem Posten standen. Dass jedoch mit der Umsetzung dieser Maßnahme all jenen Controllern, die bisher den Verkehr im Nahbereich eines Flughafens effizient und mit großer Professionalität abgewickelt hatten, die Hälfte ihrer Flugsicherungsidentität als Tower- und Approachcontroller gewissermaßen über Nacht genommen wurde, schien bestenfalls als Kollateralschaden eingestuft worden zu sein.

Doch das ist lange her und es macht keinen großen Sinn auf diesem Pferd noch lange herumzureiten. Wenn das Pferd tot ist, sollte man absteigen. Sagt zumindest ein indianisches Sprichwort. Dennoch darf man sich fragen, ob hier nicht die ersten Schritte unternommen wurden, die das Vertrauen in die Führung in kleinen Schritten erodieren ließ. „Liberty dies by inches“, sagt ein Sprichwort. Was für die Freiheit gilt, scheint auch für das Vertrauen seine Berechtigung zu haben.

Doch dann schwappte im Dezember letzten Jahres eine Meldung über den Atlantik, die eigentlich als Provinzposse eingestuft werden kann. Schaut man etwas genauer hin, dann



steckt da mehr dahinter. Denn es geht genau um die Frage, wo eine Anflugkontrollstelle angesiedelt werden sollte – an dem jeweiligen Flughafen oder irgendwo in der Prärie (um in amerikanischen Dimensionen zu bleiben). Und sie erinnert an die damalige Tower-Approach-Arbeitsgruppe, bei welcher dem GBR- und dem VDF-Vertreter auch vorgeworfen wurde, sie sollten doch ihren beschränkten Blick einmal in die USA werfen. Dort würden die Tower „stand-alone“ betrieben und die Anflugkontrolle sich an einem anderen Ort befinden. Deren Einwände, dass dies auf verkehrsreiche Gebiete mit mehreren verkehrsreichen Flughäfen zuträfe und dies sowohl von VDF als auch vom GBR auch für Berlin, wo zu damaliger Zeit noch drei internationale Verkehrsflughäfen existierten, als sinnvoll angesehen werde, wurde genauso wenig ernst genommen wie der Hinweis, dass in den USA sehr wohl Tower und Anflugkontrolle zusammen an einem Ort und von Controllern mit einer gemeinsamen Zulassung betrieben werden. Wie in West Palm Beach zum Beispiel.

### Zwei Kontrolltürme an einem Platz

Der West Palm Beach International Airport (KPBI) befindet sich im Südwesten Floridas, etwa drei Seemeilen westlich der Stadt West Palm Beach entfernt. Er verfügt über drei Pisten: 9L/27R (3 050 x 46 m), 9R/27L (979 x 23 m) und 13/31 (2 113 x 46 m). 2010 wurden nicht ganz sechs Millionen Passagiere (genau waren es 5 887 723) abgefertigt und im Jahr zuvor hatten die Controller 153 056 Flugbewegungen abgewickelt. Auch wenn West Palm Beach es bei den Verkehrs- und Passagierzahlen nicht mit Mega-Airports wie Chicago – O'Hare, Atlanta, John F. Kennedy oder Los Angeles aufnehmen kann, so handelt es sich hier doch alles andere als um einen Feld-, Wald- und Wiesen-Airport, der sich in einer Gegend befindet, die von den Amerikanern als „right in the middle of nowhere“ bezeichnet wird. In Deutschland würde er zusammen mit Hamburg, Köln-Bonn und Stuttgart im soliden Mittelfeld rangieren.

Dass der Flughafen über zwei Towers verfügt, ist eine besondere Geschichte, die wie bereits erwähnt, auf den ersten Blick wie eine Provinzposse anmutet und die den Staat 19,2 Mio. US\$ gekostet haben soll. Diese Summe wird im Internet verbreitet; ob sie der Realität entspricht, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. Der alte, ca. 29 Meter hohe Kontrollturm steht auf der Südseite des Flughafens. Er ist nahezu 40 Jahre alt und befindet sich in einem desolaten Zustand. Deshalb hat die FAA (Federal Aviation Administration) auf der anderen Seite des Flughafens einen neuen, ca. 81 Meter hohen Tower errichten lassen. Er ist fertig gestellt und verfügt über moderne technische Einrichtungen. Das Ganze hat nur einen Schönheitsfehler – die Controller wickeln den Verkehr immer noch von ihrem alten, maroden Tower aus ab.

Die Gründe hierfür sind schnell erklärt und liegen bei den Plänen der FAA. Die wollte mit der Inbetriebnahme des neuen Kontrollturms die Anflugkontrolle (TRACON – Terminal Radar Approach Control) schließen und sie in das TRACON von Miami verlegen. Doch die Controller und ihr Verband, die NATCA (National Air Traffic Controllers' Association), waren

dagegen. Aus Gründen der Sicherheit. Oder genauer, der Redundanz. Denn die, so argumentierte die NATCA, wäre nicht vorhanden. Fiele das TRACON in Miami aus irgendwelchen Gründen aus, so würde dadurch auch die Anflugkontrolle von West Palm Beach sprichwörtlich im Dunkeln sitzen. Wenn West Palm Beach jedoch über eine eigenständige Anflugkontrollstelle verfügen würde, dann könnte diese als Redundanz für Miami und die dortige als Redundanz für West Palm Beach fungieren. Zusätzlich drohte sie mit einer Klage, sollte die FAA ihre Pläne weiter verfolgen. Als dann die NATCA von Politikern Südfloridas (South Florida's congressional delegation) unterstützt wurde, gab die FAA ihre Pläne auf und entschloss sich, am Fuße des neuen Towers eine Anflugkontrollstelle einzurichten. Sie soll 2015 in Betrieb gehen. Um den neuen Kontrollturm trotzdem nutzen zu können, werden zurzeit von dort Leitungen zur alten Anflugkontrolle, die sich am Fuße des alten Kontrollturms befindet, verlegt. Die Arbeiten sollen bis Ende 2013 beendet sein. Und bis dahin müssen die Controller ihren Dienst noch in ihrem alten, maroden Tower verrichten.

Auch wenn das Pferd tot ist: Fragen der Redundanz wurden bei der damaligen DFS Tower-Approach-Arbeitsgruppe von vorneherein ausgeschlossen. Vielleicht weil damit der Plan, die Anflugkontrollstellen in die Bezirkskontrolle zu verlegen, mit einem ärgerlichen und vor allem einem teureren Handicap behaftet gewesen wäre? Don't cry over spilled milk. Das Pferd ist tot! Oder?

→ Der Sun Sentinel berichtete am 3. Dezember über die Tower von West Palm Beach.





## TSA erhöht Zahl der Unfallopfer

So könnte man, mit entsprechendem Sarkasmus ausgerüstet, eine Kurzmeldung überschreiben, die am 19. Dezember in der Wochenzeitung DIE ZEIT erschienen ist. Dort trägt sie die simple Überschrift „Flugsicherheit“ und sie bezieht sich auf eine Meldung des Londoner „Guardian“. Nun ist das mit dem Abschreiben von Artikeln so eine Sache. Was irgendwie an eine Sendung des früheren Südwestfunks erinnert: „Papa, Charlie hat gesagt, sein Vater hat gesagt...“ TSA steht übrigens für „Transportation Security Administration“.

Der ZEIT-Meldung zufolge beschäftigen das Militär, die Polizei sowie die privaten und öffentlichen Sicherheitsdienste in den USA bereits jeden fünften Arbeitnehmer. Darunter fällt auch die nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 gegründete TSA, welche für die Sicherheit an den Flughäfen (mit) zuständig ist. Sie alleine kostet den amerikanischen Steuerzahler jährlich acht Milliarden US Dollar.

Allerdings ist es der TSA bis heute noch nicht gelungen, einen des Terrorismus verdächtigen Menschen zu verhaften. Das mag natürlich auf die abschreckende Wirkung, welche die TSA auf potentielle Bösewichter ausüben mag, zurückzuführen sein. Allerdings scheinen die Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen der TSA (Einsatz von Nacktscannern, erniedrigende Untersuchungen und, so berichtet DIE ZEIT, „sexuell zudringliches Abtasten“) auch für normale, also harmlose und unschuldige Passagiere zu viel des Guten zu sein. So hat die Cornell Universität aus Ithaka (New York) bereits vor fünf Jahren ausgerechnet, dass wegen des Sicherheitswahns der TSA viele Passagiere vom Flugzeug auf das Auto umgestiegen sind und dies zu zusätzlichen 500 Unfalltoten pro Jahr geführt hat. Das entspricht in etwa vier vollbesetzten Boeing 737. Und erinnert an die alte Weisheit, nach welcher das Gefährlichste beim Fliegen die Fahrt zum Flughafen wäre.

Irgendwie scheint sich die Tätigkeit der TSA also kontraproduktiv auszuwirken. Sie deshalb aufzulösen und sich auf Sicherheitsmaßnahmen, die im Rest der Welt zur Anwendung kommen, zu besinnen, ist jedoch auch keine Lösung. Aus zwei Gründen: Wegen der abschreckenden Wirkung der TSA auf potentielle Terroristen und, was noch viel bedeutsamer ist, wegen den Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt. Denn die TSA beschäftigt 60 000 Menschen. *WeFis*

→ Weniger Passagiere wegen Sicherheitsmaßnahmen  
Photo: Harald M. Helbig



Transportation  
Security  
Administration



➔ *Das ATTAS vor der Flugwerft des Deutschen Museums.*  
Photo: DLR

## ATTAS im Deutschen Museum

Als das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) am 27. Juni letzten Jahres ihren „fliegenden Simulator“ ATTAS (Advanced Technologies Testing Aircraft System), eine modifizierte VFW-614, außer Dienst gestellt hatte, war noch nicht klar, wo dieses besondere Flugzeug seine letzte Heimat haben würde. Nun ist diese Frage gelöst – es ist das Deutsche Museum in München. Oder um präzise zu sein: dessen Flugwerft auf dem Sonderlandeplatz Oberschleißheim.

Allerdings bedurfte der Flug vom DLR-Forschungsflughafen Braunschweig nach Oberschleißheim besonderer Vorbereitungen. Denn der Sonderflugplatz darf, abgesehen von den Flugzeugen der dort ansässigen Luftsportvereine und den dort stationierten Hubschraubern der Bundespolizei, nur mit einer Sondererlaubnis (PPR) angefliegen werden. Zudem liegt der Platz in der Münchner Kontrollzone und die Asphaltfläche kann mit ihren 808 x 15,6 Metern nicht unbedingt als „jetfreundlich“ bezeichnet werden. Deshalb wurden in Braunschweig schwere Teile der Sensoren und Messanlagen ausgebaut, um den Bremsweg in Oberschleißheim so weit wie möglich zu verkürzen. Und natürlich müssen, da Oberschleißheim nur VFR angefliegen werden kann, auch die Wetterbedingungen stimmen.

Am 7. Dezember letzten Jahres passte alles so machte sich die VFW-614 zu ihrem letzten Flug auf. Nach einer problemlosen Landung (die Piste war zusätzlich von der Polizei sowie von der Oberschleißheimer und der Münchner Flughafenfeuerwehr „gesichert“ worden) rollte das ATTAS zur Flugwerft. Dort wird es in der gläsernen Werkstatt „besuchergerecht“ hergerichtet. Dabei werden auch die in Braunschweig ausgebauten Messinstrumente wieder installiert. Das Deutsche Museum wird dann in der Lage sein, nicht nur eine ganz besondere VFW-614 zu präsentieren, sondern mit diesem Flugzeug, so der Luftfahrtkurator des Museums, „ein ganzes Forschungsfeld in seiner wissenschaftlichen und technischen Entwicklung zu dokumentieren“. Die dazu erforderlichen Arbeiten sollen etwa ein Jahr lang dauern. *WeFis*





## JET Airways India

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

*Thomas Williges  
GdF-Mitflugreferent*

*Quelle: JET Airways India,  
Photos: JET Airways India, Privatarchiv Thomas Williges*



# Ein Neues Jahr in Gonder (Äthiopien)

Seit fast drei Jahren setzt sich der Flugleiter für das Spendenprojekt „Out of Danhsa“ ein und hat einige Leserinnen und Leser dafür gewinnen können. Erfreulicherweise hat jetzt auch die DFS, genauer gesagt das L&P-Team, einen Aufruf unter „Gemeinsam Gutes tun“ gestartet. Dies ist also nun eine gemeinsame Aktivität im sozialen Bereich und hoffentlich von langer, erfolgreicher Dauer. Es ist selbstverständlich, dass es Rückfragen zur Verwendung und Glaubwürdigkeit des Projektes gibt. Im Folgenden möchte ich zum Verlauf und zu den Rahmenbedingungen in Äthiopien etwas detaillierter berichten.



von Daniela Franke

Wer im Internet recherchiert, stößt auf ein sehr niedriges durchschnittliches Jahreseinkommen pro Kopf in diesem Land und fragt sich, weshalb wir monatlich fast fünfhundert Euro aufbringen müssen, um den Kindern eine stabile Lebensgrundlage zu sichern. In Äthiopien gibt es ca. 40 Prozent Arbeitslose und drastische Preiserhöhungen. Die Inflation liegt bei über 10 Prozent, die Teuerungsrate im letzten Jahr betrug bis zu 31,5 Prozent (Angabe Weltbank), leider vor allem für Grundnahrungsmittel, Schule und Kleidung. Jeden Tag sterben tausende Kinder und Erwachsene an Hunger, es gibt keinerlei soziales System. Durch die hohe Sterblichkeitsrate beträgt das Durchschnittsalter lediglich 17,8 Jahre. 53 Prozent der Menschen dort sind Analphabeten.

Die durchschnittliche Lebenserwartung liegt bei maximal 50 Jahren, die Mutter unserer drei Waisen ist nur 28 Jahre alt geworden und – wie auch ihr Mann – an Unterernährung und an einer bei uns als harmlos einzustufenden Krankheit gestorben. Das kleine Einkommen der Familie als Bauern und die Unterstützung aus Deutschland reichen nicht aus, um sie zu retten. Um die Kinder vor dem gleichen Schicksal zu bewahren, war es notwendig, sie aus dem armen und gefährlichen Norden in eine sichere Stadt zu bringen, wo es halbwegs sauber ist und es medizinische und schulische Versorgung gibt. Die Stadt Gonder war geeignet, ist aber in Äthiopien mit einer relativ teuren Lebenshaltung verbunden.

Es geht in diesem Spendenprojekt nicht nur darum, eine Hand Reis zu opfern, sondern den Kindern Sicherheit und eine Chance zu geben, für sich selbst zu sorgen, nach dem sie einen ordentlichen Beruf gelernt haben. Außerdem sollen sie in ihrer Heimat verbleiben, statt zu emigrieren. Da ihre Tante Genet Ghebru für ihre Reinigungstätigkeit in der UZ einen niedrigen Lohn erhält und bisher keine Firma ihren Mann als Hausmeister auf Grund

seines Alters und seiner Herkunft einstellen möchte, konnten die kleinen Beiträge, die die beiden irgendwie aufbrachten, nicht mehr wirksam helfen. Deswegen haben sich Kollegen damals entschlossen zu helfen. Wir haben ausgerechnet, dass jedes Kind einen Mindestbedarf von ca. 150 Euro im Monat hat. Davon werden Miete, Schule, Arzt, eine 24h-Betreuerin, Kleidung, Lebensmittel und Transport für die drei und die gebrechliche Oma finanziert. Wenn die Älteste, Elisabeth, Abitur machen möchte (sie ist eine der besten Schülerinnen), muss sie nach Addis Abeba, deswegen gehen wir von einem Bedarf von 500 Euro aus. Viele Fotos haben uns belegt, dass die Kinder keineswegs im Luxus leben und deren Wohnung oder Klassenzimmer gemessen an unserem Lebensstandard nicht einmal akzeptabel wären.

Das Finanzamt hat die Sache als gemeinnützig anerkannt und stellt die entsprechenden Belege aus. Leider ist es so, dass man mit 50 Euro pro Monat, wie oft von großen Organisationen angegeben, zwar ein Kind vor dem Hungertod bewahren, aber ihm keine wirklich gesicherte Zukunft geben kann. Im Gegensatz zu Deutschland gibt es in Äthiopien keinerlei Krankenkassen, Sozialversicherung bzw. kostenloses Schulsystem, alles muss selbst im vollem Umfang aufgebracht werden. Den Kindern geht es zur Zeit gut und das ist Euer Verdienst! Damit das so bleibt und die Zukunft gesichert ist, freuen wir uns über weitere Patenschaften oder Einzelspenden. Die Aktion ist privat, und es kann absolut sichergestellt werden, dass die Kinder das Geld direkt monatlich erhalten.

Ich stehe für alle Helfer jederzeit gerne für Auskünfte zur Verfügung und verbleibe mit herzlichen Grüßen und den besten Wünschen für uns alle, Eure Daniela Franke.

#### Spendenkonto:

**Hilfsprojekt „Out of Dansha“ – Villa Kunterbunt e. V.**

**BLZ 508 400 05 · KTO 620 322 800**

**Villa Kunterbunt e. V. · Nelkenweg 20 · 64291 Darmstadt**



# Aktionstag „Walkout for Safety“

## Europas Piloten und Kabinenbesetzungen demonstrieren für Flugsicherheit

In ganz Europa demonstrierten am 22. Januar Piloten und Kabinenbesetzungen gegen die von der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) geplante Flugdienstzeitregelung. Eine der europaweit größten Aktionen fand ab 10:30 Uhr im Terminal 1, Abflughalle A des Frankfurter Flughafens statt. Rund 200 Piloten und Kabinenangestellte machten „auf ungewöhnliche Art“ auf die Gefahren durch Übermüdung von Flugbesetzungen aufmerksam.

„Die EASA hat bei der Erarbeitung sicherer Flugdienstzeitregelungen versagt“, sagt Ilja Schulz, Präsident der Vereinigung Cockpit (VC). „Die Behörde ist beratungsresistent und hat die Chance verpasst, die Flugdienstzeiten auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse sicher zu gestalten.“ Schulz kritisiert weiter, dass die EASA stattdessen den Wünschen der Fluggesellschaften zu weit nachgegeben hat. Kostenargumente seien vor die Passagiersicherheit gestellt worden.

Die VC kritisiert vor allem die geplante Dauer von Nachtflügen. Wissenschaftliche Erkenntnisse belegen, dass es bei Dienstzeiten von mehr als 10 Stunden zu gefährlicher Übermüdung kommt. Dennoch sollen nach dem Willen der EASA 11 Stunden zur Regel werden. Weiterhin soll die neue Regelung Piloten gestatten Flugzeuge zu landen, nachdem sie schon mehr als 22 Stunden wach sind. „Man muss kein Wissenschaftler sein um zu verstehen, dass ein Mensch nach 22 Stunden nicht mehr ausreichend leistungsfähig ist um ein Flugzeug sicher zu landen.“ so Jörg Handweg, Pressesprecher der Vereinigung Cockpit.

Schon durch relativ kleine Änderungen kann man zu einer Regelung der Flugdienstzeiten kommen, die Übermüdung besser vermeidet. „Wir appellieren an die Vernunft der Politiker. Sie müssen sich jetzt für sichere Flugdienstzeiten einsetzen.“, so Schulz.

# „Neue Flugdienstzeiten bedeuten mehr Ruhe für Piloten!“

## BDL-Präsident zum Protest der Pilotengewerkschaften gegen EASA-Neuregelung

„Mit der geplanten Neuregelung der Flugdienstzeiten durch die EU wird noch einmal verschärft, was auch vorher schon ein Spitzenstandard war: Für Europas Piloten gelten in Zukunft noch begrenztere Flugdienstzeiten und noch ausgehntere Ruhezeiten. Damit bleibt die europäische Luftfahrt die sicherste der Welt“, sagte BDL-Präsident Klaus-Peter Sieglöch in Berlin.

„Die Luftfahrt unterstützt die strenge Neuregelung der Flug- und Ruhezeiten für Piloten, die die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) als die zuständige neutrale europäische Behörde vorsieht. Sicherheit ist für uns immer das oberste Gebot, denn wir tragen gemeinsam mit unseren Piloten die hohe Verantwortung für unsere Passagiere und Crews“, sagte der Präsident des Deutschen Luftverkehrsverbandes.

Gemäß der Neuregelungen gilt in Zukunft zum Beispiel bereits für Flugeinsätze um 17 Uhr – und nicht mehr wie zuvor

ab 19 Uhr – die Nachtdienstregelung von maximal 11 Stunden Flugdienstzeit. Ebenfalls begrenzt wurden u.a. die maximalen Dienstzeiten in einem Monat. Klar vorgeschrieben sind auch die Mindestruhezeiten zwischen Dienstzeinsätzen.

„Im Durchschnitt fliegen die Piloten rund 660 Stunden im Jahr – rein kalkulatorisch sind das 83 mal 8 Stunden. Das zeigt, wie deutlich die Dienstzeiten unserer Piloten und Pilotinnen darauf ausgerichtet sind, dass sie sich zwischen ihren Flügen auch erholen können“, sagte Sieglöch.

„Es ist eine Verunsicherung der Passagiere, wenn gewerkschaftliche Wünsche in der Öffentlichkeit als neutrale Sicherheitsstandards propagiert werden. Weil es um Sicherheit geht, ist es wichtig, dass eine unabhängige Stelle die Standards setzt und nicht gewerkschaftliche oder wirtschaftliche Interessenvertreter“, sagte Sieglöch.

*Anmerkung der Redaktion: Wenn man es nicht schwarz auf weiß vor Augen hätte, man würde es nicht für möglich halten.*

# Ryanair

## Piloten führen erste unternehmensweite Abstimmung zur Interessenvertretung durch

Erstmals haben Ryanair-Piloten aller Basen an einer Abstimmung darüber teilgenommen, wie sie sich ihre Interessenvertretung gegenüber dem Management vorstellen.

In dieser ersten Abstimmung ihrer Art bei Ryanair erklärten die Piloten mit überwältigender Zustimmung, dass das bisherige, vom Ryanair-Management organisierte System mit sofortiger Wirkung durch ein neues, von der Pilotenschaft selbst entwickeltes Repräsentationssystem ersetzt werden soll, das die Interessen der gesamten Pilotenschaft vertritt – unabhängig von der Vertragsart, dem Rang oder der jeweiligen Basis. Damit soll gewährleistet werden, dass die Piloten der Ryanair zukünftig ihre Wünsche und Sorgen hinsichtlich Sicherheit, Arbeitsbedingungen und Gehalt ohne Angst vor Benachteiligung gegenüber dem Management vertreten können.

Das Votum stellt eine Neuheit für alle Gruppen von Ryanair-Angestellten dar. In 2013 sind weitere Abstimmungen geplant.

Die Ryanair Pilot Group umfasst alle Piloten bei Ryanair. Als Vereinigung von Verkehrspiloten gilt ihr Hauptinteresse der Sicherheit im Flugverkehr. Ziel der Abstimmungen bei Ryanair ist es, eine gerechte Vertretung der Pilotenschaft zu etablieren, um die Arbeitsbedingungen bei Ryanair positiv zu beeinflussen.

Weitere Informationen:  
RPG – Ryanair Pilot Group  
[www.ryanairpilotgroup.com](http://www.ryanairpilotgroup.com)  
[media@ryanairpilotgroup.com](mailto:media@ryanairpilotgroup.com)



## Elektronischer Datenaustausch zwischen Piloten und Flugsicherung

Skyguide setzt ein neues System für den Datenaustausch zwischen dem Flugzeug-Cockpit und den Kontrollzentren von Genf und Dübendorf ein. Es erhöht, so die Schweizer Organisation, Kapazität und Sicherheit im Datenverkehr zwischen Piloten und Flugverkehrsleitenden.

Das System namens Controller Pilot Data Link Communication (CPDLC) gehört seit dem 13. Dezember 2012 zum Arbeitsplatz der FlugverkehrsleiterInnen im Kontrollzentrum der skyguide in Genf und seit dem 10. Januar 2013 in Dübendorf. Die FlugverkehrsleiterInnen können so von ihrem Radarbildschirm aus den Piloten Anweisungen geben, die im Flugzeug-Cockpit als vorformatierte elektronische Kurzmitteilungen angezeigt werden. Das Instrument bringt, so die allgemeine Überzeugung, die Automatisierung der Flugsicherungssysteme einen Schritt voran.

### Mehr Kapazität und Sicherheit

Das Potenzial von CPDLC ist enorm, wird aber derzeit vor allem wegen der noch ungenügenden Ausrüstung der Flugzeuge wenig ausgeschöpft. Dank CPDLC konzentrieren sich die FlugverkehrsleiterInnen auf Aufgaben mit hoher Wertschöpfung und werden von bestimmten Routinekommunikationsvorgängen entlastet, die nicht mehr über Funk, sondern über elektronische Datensysteme ablaufen.

Das Tool verspricht zwei Vorteile: Erstens verringert es die Arbeitsbelastung der FlugverkehrsleiterInnen und erhöht so die Kapazität, zweitens verbessert es dank den klaren und eindeutigen Data Link-Dialogen die Sicherheit, meint skyguide.

### Skyguide an der Spitze

Die Inbetriebnahme von CPDLC bildet die erste Phase der europaweiten Erneuerung der Technologie für Datenverbindungen zwischen Boden und Luft. CPDLC gehört zum Projekt Link2000+, einem Tragpfeiler des SESAR (Single European Sky ATM Research)-Programms, das die Modernisierung der Flugverkehrsinfrastrukturen in Europa bezweckt.

Die schweizerische Flugsicherung steht in diesem Gebiet an der Spitze der Technologie. Skyguide bietet nach den Kontrollzentren von Eurocontrol in Maastricht und der deutschen Flugsicherung DFS in Karlsruhe als dritter Anbieter CPDLC an, geht aber noch einen Schritt weiter. Während sich der europäische Auftrag auf Flüge oberhalb von 28 500 Fuss (rund 8,5 km über dem Meeresspiegel) beschränkt, bietet skyguide CPDLC an allen Sektoren seiner zwei Kontrollzentren an. Darüber hinaus enthalten die CPDLC-Meldungen von skyguide auch Geschwindigkeitsanweisungen und Transpondercodeänderungen.

# BDLI zur Luftfahrtstrategie der Bundesregierung

Der Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) hat es begrüßt, dass die Bundesregierung eine zivile Luftfahrtstrategie beschlossen hat. Sie weist damit dem Industriesektor Luft- und Raumfahrt für Deutschland eine besondere, strategische, technologische und industriepolitische Bedeutung zu und bekennt sich zur Förderung dieses Industriesektors. Der BDLI sieht es als wichtige Weichenstellung für die Luftfahrtindustrie an, dass die Bundesregierung dementsprechend das Luftfahrtforschungsprogramm mit dem LuFo V fortsetzen will.

Der BDLI begrüßt es in einer PM ebenfalls, dass in der Strategie festgehalten ist, dass das BMVg eine militärische Luftfahrtstrategie vorlegen wird. Damit ist eine gute Basis dafür geschaffen, den außergewöhnlichen Wachstumskurs, den die Luftfahrtindustrie während der vergangenen 15 Jahre eingeschlagen hat, auch in Zukunft erfolgreich beibehalten zu können.

Die Luftfahrstrategie zeigt dabei die ambitionierte Haltung der Bundesregierung für die nächsten zehn Jahre auf, die für die Unternehmen Anhalt und Orientierung, jedoch nicht bindend sein kann. Aus Sicht des BDLI dürfen politische Zielsetzungen auf nationaler Ebene nicht im Widerspruch zu unternehmerischen Notwendigkeiten internationaler Industriestrukturen und Lieferketten stehen.

Oberste Prämisse für die BDLI-Unternehmen muss sein, langfristig die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrtindustrie im europäischen und internationalen Kontext weiter zu steigern. Der BDLI ist sicher, in dieser Zielsetzung mit der Bundesregierung einig zu sein. Der BDLI betont, dass er der Bundesregierung für eine Fortsetzung des Dialogs auf hoher Ebene zur Verfügung steht. Er ist bereit, den Umsetzungsprozess der Luftfahrtstrategie aktiv und konstruktiv zu begleiten.

# Beratungsleistungen für Russland

**DFS entwickelt Betriebskonzept für den Flughafen Novosibirsk-Tolmachevo**

**Im Dezember 2012 beauftragten der sibirische Flughafenbetreiber JSC Airport Tolmachevo und die westsibirische Niederlassung der russischen Flugsicherungsbehörde State ATM Corporation die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit der Entwicklung eines Betriebskonzepts zur gleichzeitigen Nutzung der zwei Start- und Landebahnen am Flughafen Novosibirsk-Tolmachevo. In diesem Zusammenhang wird die DFS auch satellitengestützte An- und Abflugverfahren ausarbeiten. Die Implementierung des simultanen Pistenbetriebs soll in einem Jahr erfolgen.**

Die russische Flugsicherung führt den an- und abfliegenden Luftverkehr am Flughafen Novosibirsk-Tolmachevo momentan entlang von Flugrouten, die durch die Lage von Funknavigationsanlagen am Boden definiert werden. Diese Verfahren werden in dem Projekt neu festgelegt. Gleichzeitig soll die DFS auch von den Navigationsanlagen unabhängige und damit flexible satellitengestützte Routen planen. Im Rahmen des neuen Betriebskonzeptes wird die DFS außerdem Arbeitsprozesse der Flugverkehrskontrolle sowie die Infrastruktur des Flughafens untersuchen, beispielsweise die Zahl der Rollbahnen oder der Parkpositionen.

„Wir freuen uns sehr auf das Projekt. Die DFS hat als eine der ersten europäischen Flugsicherungsorganisationen An- und Abflugverfahren entwickelt, die allein auf Satellitennavigation basieren. Mit dieser Erfahrung können wir JSC Airport Tolmachevo und die russische Flugsicherung optimal unterstützen“, erklärt Carsten Wiltschko, Projektleiter der DFS.

„Der parallele Betrieb beider Pisten steigert die Effizienz. Und durch die Einführung von satellitengestützten An- und Abflugrouten bekommen Lotsen und Piloten mehr Handlungsmöglichkeiten, gleichzeitig erreichen wir eine kürzere, genauere und effizientere Flugführung. Mit der DFS haben wir einen sehr erfahrenen Partner für unser Projekt gewonnen“, ergänzt Eugene Y. Yankilevich, Generaldirektor von JSC Airport Tolmachevo.

AIRPORTS



# AIRPORTS ✈ ✈

✈ LED-Lampen beleuchten bereits eines der Vorfelder am Münchner Airport. An den 34 Meter hohen Masten auf diesem Vorfeld im Osten des Münchner Flughafens sind die LED-Lampen bereits in Betrieb. Sie verbrauchen etwa 50 Prozent weniger Energie als die herkömmliche Beleuchtung.

**50 Prozent weniger Energieverbrauch und deutlich längere Lebensdauer:**

## Münchner Airport rüstet Vorfeld- und Außenbeleuchtung auf LED-Technik um

Der Münchner Airport verbucht einen weiteren Erfolg beim Umwelt- und Klimaschutz: Die Flughafen München GmbH (FMG) hat damit begonnen, die herkömmliche Vorfeld- und Außenbeleuchtung gegen moderne LED-Technik auszutauschen. Zuvor wurde die Eignung der Lampen für die Zwecke des Flughafens zusammen mit der Herstellerfirma in umfangreichen Tests geprüft.

Bereits jetzt leuchten Lampen auf Teilen der Vorfelder im Nordosten des Airports, an mehreren Straßen sowie Parkplätzen nicht mehr im gewohnten Gelb der herkömmlichen Natriumdampflampen, sondern im Weiß der LED-Technik. Die auf dem Münchner Airport verwendeten LED-Lampen brauchen etwa 50 Prozent weniger Energie als die herkömmliche Beleuchtung und haben mit rund 17 Jahren eine eineinhalbmal so lange Lebensdauer. So können schon jetzt, nach der ersten Phase der Umstellung, jährlich rund 122.000 Kilo-

wattstunden Strom und damit 70 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Langfristig kann nach der Umrüstung aller 3000 Lampen der Vorfeldbeleuchtung und 10.200 Lampen der Außenbeleuchtung auf dem Flughafen eine jährliche Einsparung von mehr als 5.000 Tonnen CO<sub>2</sub> erzielt werden. Bereits abgeschlossen wurde die Umstellung des Parkhauses P20 auf LED-Beleuchtung. Dies senkt den Strombedarf um 39 Prozent und hat somit eine jährliche Einsparung von insgesamt 860 Tonnen CO<sub>2</sub> zur Folge.

Mit diesen Maßnahmen trägt die FMG einem zentralen Ziel ihrer Nachhaltigkeitsstrategie Rechnung: Danach sollen die von der Flughafengesellschaft beeinflussbaren CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2020 das Niveau des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes aus dem Jahr 2005 unabhängig vom bis dahin zu erwartenden Verkehrswachstum nicht überschreiten.

# Eröffnung des Hamad International Airports in Doha am 1. April 2013

**Zwölf Airlines fliegen den neuen Flughafen in der ersten Phase nach der Eröffnung an. Der 15,5 Milliarden US-Dollar teure Airport wird neuestes internationales Drehkreuz.**

Das Emirat Qatar bereitet sich auf die Eröffnung des neuen Hamad International Airports in Doha vor, der von der nationalen Fluggesellschaft Qatar Airways betrieben wird. Die Vorbereitungen für die erste Phase der Eröffnung am 1. April 2013 laufen auf Hochtouren. Die Einzelheiten zur schrittweisen Eröffnung wurden im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung von Qatar Airways, dem Hamad International Airport Operational Readiness and Airport Transitions Team und der Zivilluftfahrtbehörde in Qatar bekanntgegeben, bei der mehr als 100 Flughafenvertreter und Führungskräfte der Airline anwesend waren.

Während der ersten Phase des 15,5 Milliarden teuren Mega-Projekts werden zwölf internationale Fluggesellschaften ihren Flugbetrieb ab 1. April 2013 an den neuen Airport verlagern, darunter auch Fluggesellschaften aus dem Low-Cost Segment.

In der zweiten Jahreshälfte wird Qatar Airways selbst den gesamten Flugbetrieb an den neuen Hamad International Airport verlagern. Bisher lief das Flughafenprojekt unter dem Namen New Doha International Airport (NDIA). Im Rahmen des stufenweisen Ausbaus des Flughafens wird der bisherige Doha International Airport bis zur vollständigen Verlagerung des gesamten Flugbetriebs zum Hamad International Airport in der zweiten Jahreshälfte 2013 weiter in Betrieb bleiben.

Vorstandsvorsitzender der Zivilluftfahrtbehörde in Qatar, Abdul Aziz Al Noami: „Acht Jahre nach der Grundsteinlegung sind wir nun nur noch wenige Wochen von der Eröffnung und Inbetriebnahme des neuen Flughafens entfernt. Innerhalb der nächsten Wochen werden auch die Einrichtungen für den Frachtverkehr und das Catering betriebsbereit sein.“

Ab März werden Spediteure und Frachtagenten ihre Import- und Exportsendungen am Hamad International Airport abwickeln. Der reine Frachtflugbetrieb wird weiterhin am Doha International Airport stattfinden, von wo aus die Sendungen zu den neuen Frachteinrichtungen gebracht werden. Der Cargo-Flugbetrieb von Qatar Airways und anderer Frachtfluggesellschaften soll voraussichtlich ab Sommer 2013 an den Hamad International Airport verlagert werden.

Auch die Catering-Einrichtungen werden in den kommenden Monaten schrittweise in Betrieb genommen. In der Anfangsphase wird hier das Catering für diejenigen Airlines koordiniert, die bereits am neuen Flughafen starten und landen. Ab Sommer 2013 werden die Catering-Einrichtungen mit einer Kapazität von etwa 100.000 Mahlzeiten pro Tag für die Belieferung beider Flughäfen verantwortlich sein.

Seit mehr als sechs Monaten werden die Abläufe in den verschiedenen Flughafeneinrichtungen im Passagier- und Frachtbereich getestet. Testläufe im Terminalbereich, bei de-



✈ ✈ **AIRPORTS**

# AIRPORTS ✈ ✈

nen Hunderte von Passagieren gleichzeitig abgefertigt werden sollen, werden noch vor der Eröffnung im April stattfinden. Der Hamad International Airport wird eine anfängliche Kapazität von 28 Millionen Passagieren im Jahr haben – ab 2015 werden die Kapazitäten auf 50 Millionen Fluggäste pro Jahr ausgeweitet.

Qatar Airways Chief Executive Officer Akbar Al Baker: „Als Betreiber und größte Airline am neuen Hamad International Airport freuen wir uns darauf, in einigen Wochen Fluggesellschaften und Passagiere an unserem neuen Heimatflughafen willkommen zu heißen. Der hochmoderne Flughafen wird unserem Land auf internationaler Ebene noch mehr Auftrieb geben. Und das ist noch lange nicht das Ende der Erfolgsgeschichte.“

„Ende dieses Jahres wird Qatar Airways den gesamten Flugbetrieb an den Hamad International Airport verlagern. Bis dahin sollen alle Airport Lounges fertig und voll einsatzfähig sein, sodass unsere Passagiere sich auf ein erstklassiges Reiseerlebnis freuen können.“

Vorstandsvorsitzender der Zivilluftfahrtbehörde in Qatar (QCAA), Abdul Aziz Al Noiami, spricht bei einer Veranstaltung in Doha über die Eröffnung des Hamad International Airports, bei der Qatar Airways als Betreiber des Flughafens eine tragende Rolle spielt.

Über 100 Flughafenvertreter und Führungskräfte der Airline nahmen an der Veranstaltung in Doha teil, bei der es um die

Vorbereitungen für die Eröffnung des neuen Flughafens am 1. April 2013 ging.

**Qatar Airways** ist eine der am schnellsten wachsenden Fluggesellschaften weltweit. Die Airline mit Sitz in Doha bietet mit einer modernen Flotte von 116 Flugzeugen weltweite Verbindungen zu über 120 Urlaubs- und Geschäftsreisezielen in Europa, dem Nahen Osten, Afrika, auf dem Indischen Subkontinent, im Fernen Osten, Australien und Amerika. Bis zum Jahr 2015 soll die Flotte auf über 170 Flugzeuge aufgestockt und mehr als 170 Ziele sollen im weltweiten Streckennetz von Qatar Airways bedient werden.

Bei den Skytrax World Airline Awards 2012 wurde Qatar Airways zum zweiten Mal in Folge zur Airline des Jahres gewählt.

In Deutschland bietet Qatar Airways zurzeit 32 wöchentliche Verbindungen nach Doha ab Frankfurt, München und Berlin an. In Österreich fliegt die Airline täglich ab Wien. In der Schweiz bietet Qatar Airways tägliche Verbindungen nach Doha ab Zürich und Genf an.

Weitere Informationen zu Qatar Airways gibt es im Internet auf [qatarairways.de](http://qatarairways.de).

## FRA: Neue Infokioske unterstützen Passagiere bei Orientierung

Passagiere, Abholer und Besucher können sich am Frankfurter Flughafen künftig noch einfacher orientieren: Die Fraport AG stellt derzeit in beiden Terminals rund 90 neue, so genannte Infokioske auf, die mit dem zentralen Informationssystem des Flughafens verbunden sind und einen schnellen und einfachen Zugriff auf alle flugrelevanten Informationen ermöglichen.

Die Infokioske der neuen Generation sind mit Barcode-Scannern ausgestattet. Wenn Passagiere ihre Bordkarte vor das Lesegerät halten, zeigt ihnen das Gerät auf einem Terminalplan automatisch den schnellsten Weg zu ihrem Gate an und informiert darüber hinaus beispielsweise über den aktuellen Status des Fluges oder Änderungen bei Abflugzeit und -gate. Die Geräte lassen sich über große Touch-Screens einfach bedienen. Deren Anzeige ist höhenverstellbar und passt sich so der Größe des Benutzers an.

Die Infokioske sind Teil des Serviceprogramms „Great to have you here!“, mit dem die Fraport AG seit rund zwei Jahren

das Abfliegen, Ankommen und Umsteigen am größten deutschen Luftverkehrsdrehkreuz noch einfacher, schneller und komfortabler machen will.



# Flughafen Frankfurt am Main oder „Die unendliche Geschichte“

Es war im Sommer 1945 als Amerikaner – zusammen mit deutschen Kriegsgefangenen – in Frankfurt am Main eine 1.800 m lange und 45 m breite Piste bauten, die heutige RWY 07R/25L. Da der Luftverkehr zur „Luftbrücke“ (in Berlin) dieser Piste schwer zusetzte, baute man eine Parallelpiste, die am 22.12.1949 in Betrieb gehen konnte. Leider beachtete man seinerzeit die vorgeschriebenen Abstände nicht, sondern nutzte lediglich 518 m Zwischenraum. Notwendig sind wenigstens 760 m – was also liegt näher, als die Pisten um 242 m zu verschieben? ZU EINFACH, doch nicht in Frankfurt. 1958 taucht ein Gutachten auf, welches den Neubau einer Nord-Südbahn vorsieht.

„Die nehmen wir“, diesen Satz meinte man überall zu hören, außerdem ist da mit vielen Gegner zu rechnen und insgesamt wird sie sehr komplex. Am Ende sind auf dieser 4.000 m langen Piste nur Starts nach Süden möglich, bei einer Hauptwindrichtung in FRA aus West oder Ost, der wohl beste Vorschlag. Planfeststellung 1968, Inbetriebnahme 1984.

Jetzt wollen wir aber noch eine Piste, Nummer 4, das schien die Reaktion auf die „Süd-Spitzenbahn“. Nach vielen Vorschlägen und Simulationen wird die schließlich nun die sogenannte Nordwestbahn ausgewählt. 1.405 m Abstand zur „alten“ Nordbahn und um 3.567 m versetzt. Diese „Versetzung“ wählt man, um den geforderten Abstand von 760 m zu verringern, aber immer noch unabhängige Pisten zu haben. Was läge also näher als zu bestimmen, dass man dabei auf der weiter entfernten Piste (das ist bei Betriebsrichtung 25 auf der neuen Piste) startet und auf der näheren Piste (also auf der „alten“ Rwy 25) landet?

Geht leider nicht, die neue Piste dient nur dem landendem Luftverkehr! D.h. um die Vorzüge eines unabhängigen Sys-

tems zu genießen: Pro 150 m Versatz müssten die Pisten um 30 m weiter als 760 m verschoben werden.

## Eine kleine Rechnung:

Versatz 3.567 m dividiert durch 150 ergibt 23,78.

23,78 mal 30 m ergibt 713,4 m.

760 m plus 713,4 m ergibt 1.473,4 m.

Hoppla, um 73,4 m zu wenig, dann sind unabhängige Verfahren eigentlich nicht möglich? Doch! Wir überschreiben die ICAO Regel und sind auch mit 1.400 m zufrieden. Was hat man nicht alles betrieben, um die Kapazität des „alten“ Systems zu erhöhen.

- HALS/DTOP – Ein- und wieder abgebaut.
- Wirbelschleppenwarnsystem – Ein- und Abgebaut.
- Staggered Approaches, obwohl die Pisten zu nahe sind.

Alles nützte nichts, also ein letzter Versuch, eine neue Piste.

Natürlich nur für Landungen, selbstverständlich nur mit ILS anzufliegen, dann benötigt man schon ein zweites, falls eins ausfällt. Dann noch einen Steiggradienten für das Fehlflugverfahren, doppelt so hoch wie der normale, den ganz sicher nicht jedes Luftfahrzeug fliegen kann. Ein Chemiewerk im Anflug, kein Problem, wird gekauft und verlegt. Ein See mit Vögeln? Da kaufen wir ein Warngerät. Den Instrumentenanflug auf 3,2° anheben, ist zwar nicht ICAO konform, aber da wir ja sowieso zwei davon haben und es auch spannend für den Losten wird – akzeptiert es der Pilot oder verlangt er die andere Piste – so macht es auch Sinn.

Jetzt haben wir also zwei Parallelpisten mit zu wenig Abstand, also eigentlich doch wieder nur eine. Eine Startbahn nach Süden, wir nutzen von dieser 4.000 m Piste nur 25%. (Jede „normale“ runway hat vier Nutzungsmöglichkeiten: Starts und Landungen in je zwei Richtungen, also 100 Prozent.) Eine zweite Landebahn mit Einschränkungen, also unter 50%. Das sind weniger als zwei unabhängige Pisten? JA, muss man da wohl sagen.

Na ja, dann biegen wir uns halt die Verfahren so zurecht, dass die geforderte Kapazität erreicht werden kann. Was, Verfahren werden nicht nach Kapazität erarbeitet, sondern nach Kriterien der ICAO. Davon wollen wir aber nichts wissen, wir dürfen ja davon abweichen. Grundlage der Verfahrensplanung ist das ICAO Dokument 9643 SOIR. In diesem sind die Verfahren nach ICAO Annex 14, Doc 4444 und Doc 8168 für den Parallelbetrieb zusammengefasst. Eine interessante Feststellung liest man schon im Vorwort, denn schon hier geht es auch um Kapazität. Diese kann durch eine bes-

→ Continuous Descent Operation (CDO)



## Dedicated RWY Operations (DROps early morning)



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

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

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



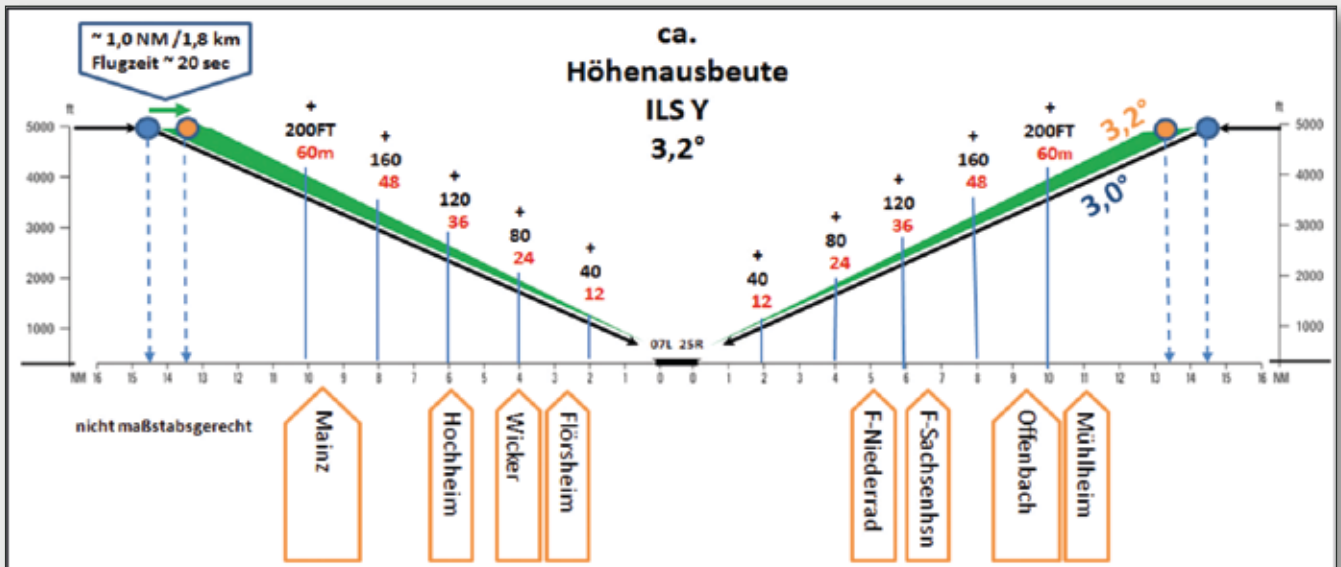
→ → → DROps leidet allerdings darunter, dass mit der 2.800 m langen Landebahn Nordwest (LBNW) als Ausbauvariante die Entscheidung für ein halbherziges, nun vollends desolates, mit nicht einkalkulierten Nebenwirkungen versehenes und zudem noch völlig unflexibles Pistensystem gefallen ist. Abzulesen u.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

sere Ausnutzung der bestehenden Systeme oder durch neue Pisten ermöglicht werden. Bei dem kostenintensiven Neubau soll auch mit bestehendem System die Kapazität erreicht werden? Die Verfahren in dieser Vorschrift dienen der Kapazitätsverbesserung, wenn unvorhergesehen mehr Nachfrage als geplant eintritt.

Dies soll wohl sagen, dass – obwohl man den Weg einer neuen Piste gegangen ist und diese nicht mit einem unabhängigen Verfahren simuliert hat – dennoch der geplante Landeverkehr nur mit diesen Verfahren, nach Aussage der DFS, zu bearbeiten sei. Man fühlt sich hier der Kapazität verpflichtet. Die unabhängigen Parallelanflüge stellen lt. ICAO (eben wegen der „Problematik“ die Staffelung auf den letzten 10 NM aufzugeben) auch nur ein Verfahren dar, die, wenn alle anderen Verfahren ausgeschöpft sind, greifen sollen.

In Frankfurt derzeit eher nicht, der Verkehr ist ein wenig rückläufig. Dazu der Fluglärmschutzbeauftragte der hessischen Regierung:

- September 2011 1.417 Flugbewegungen
- Juni 2012 1.424 Flugbewegungen
- 21.10.2012 659 Landungen max. 50 pro Stunde.
- Die Pisten 25L und 25R (ich beziehe mich hier lediglich auf diese Betriebsrichtung, die Verfahren der 07 sind ähnlich) liegen 1.918 m parallel, hier greift die Regel mehr als 1.525 m, und ein geeignetes Radar mit einer Genauigkeit der Azimut von 0,3 und einer Erneuerungsrate von 5 Sekunden ist vorhanden.
- Auf beiden Pisten werden die Luftfahrzeuge durch ILS geführt. Das ist der Fall.
- Das Fehlanflugverfahren divergiert um mindesten 30° von dem des anderen. Schauen wir mal nach. 25R erstmals auf 800 ft steigen, dann nach rechts 320° in die Kontrollzone von Wiesbaden und deren Anflugverkehr. 25L zunächst in Pistenrichtung bis DME 5,5, dann links 242°.
- Ein Hindernisgutachten erstellt? Davon ist auszugehen.



- Die Luftfahrzeugführer werden so früh wie möglich informiert. Durch die ATIS.
- Um den ILS Localizer Kurs anzuschneiden wird Radar benutzt. Natürlich.
- Die NTZ von mindestens 610 m ist eingerichtet und auf dem Radarsichtschirm eingeblendet.
- Getrennte Radarlotsen überwachen die beiden Anflüge und stellen, nach Aufhebung der 1.000 ft Staffelung, sicher: Das Nichteinfliegen der NTZ und die Staffelung im Endanflug.
- Falls keine fest zugeordneten Frequenzen für den Radarcontroller bis zur Landung zur Verfügung stehen, muss die Funkübergabe zum Turm so erfolgen, dass das höhere Lfz den Gleitweg noch nicht angeschnitten hat und die Radarcontroller, die die Anflüge beobachten, die Möglichkeit besitzen, die Anweisungen des Platzlotsen der entsprechenden Frequenz aufzuheben.
- Die Durchführung dieser Verfahren muss auf der ATIS ausgegeben werden.
- Für jede Piste ist ein separater Lotse einzusetzen.
- Der Radarvektor, mit dem der ILS Localizer Kurs angeschnitten wird, darf nicht größer sein als 30°, 1 NM davor muss die Höhe eingenommen sein und wenn das Lfz. auf dem Localizer Kurs stabilisiert ist, mindesten 2 NM die Höhe bis zum Anschneiden des Gleitweges einhalten kann.
- Die 1.000 ft oder 3 NM Staffelung sind bis 10 NM vor der Schwelle einzuhalten und dürfen nur aufgehoben werden, wenn das Lfz auf dem ILS Localizer Kurs stabilisiert ist und sich innerhalb der NOZ befindet. In Frankfurt sehr schwierig, es gibt keine NOZ, dafür sind aber nach BA-FVD die 10 NM großzügig auf 25 NM erhöht worden. Das ILS hat am Beginn der Piste eine Ablage von 105 m. Auf der Anzeige des Piloten ist dies ein voller Ausschlag, wenn er sich in dieser Entfernung von der Mittellinie befindet. Ein halber Ausschlag ist erlaubt, hier 52,5 m. Bei 25 NM beträgt diese Ablage bereits 1.320 m, halber Ausschlag 660 m. Bei einem Pistenabstand von 1.918 m bleiben 598 m für die NTZ, zu wenig. Der DOC beginnt auch erst in 25 NM, wie soll da ein Lfz schon stabilisiert sein?
- Jedes Paar eines parallelen Anfluges hat eine „high side“ und eine „low side“. Der Grund ist, vertikale Staffelung zu erstellen, bis das Lfz auf dem ILS Kurs stabilisiert ist. Die tiefere Seite soll dem Piloten ermöglichen, sich zeitig genug auf dem Endanflug zu stabilisieren, bevor der Gleitweg angeschnitten wird. Die höhere Anflugseite liegt 1.000 ft darüber und muss bis mindestens 10 NM vor der Schwelle eingehalten werden. Dieses Verfahren findet sich gar nicht in den Veröffentlichungen wieder.
- Die Aufgabe des Lotsen ist es, wenn ein Lfz von dem Kurs in Richtung NTZ abweicht, die Zurückführung auf die Kurslinie (nur zur Erinnerung 25 NM 2,5 dot entsprechen 660 m, bei 10 NM 296 m). Nur wenn in die NTZ eingeflogen wird, hat der „andere“ Lotse seinem Lfz. sofort einen Steigflug und einen Kurs anzuweisen, um dem abweichenden Lfz auszuweichen. In Frankfurt führt man aber lieber eine Besonderheit ein. Hat man es vorher eher leicht genommen und die Verfahren der ICAO ignoriert. Jetzt wird hier ein Verfahren eingeführt, nach dem in jedem Fall schon bei

der Abweichung (nicht dem NTZ Einflug) bei beiden Lfz umgehend Radar- oder Höhenstaffelung hergestellt wird.

- Die Radarbeobachtung ist beizubehalten, bis Staffelung nach Sicht hergestellt werden kann oder das Lfz gelandet ist oder im Falle eines Fehlanfluges sich mindestens 1 NM nach Pistenende befindet und Staffelung zu allem anderen Verkehr hergestellt ist. Diese Anordnung sollte man nochmal mit den Fehlanflugverfahren, die mindesten 5 NM parallel geführt werden vergleichen.
- In den nächsten Paragraphen werden die Grundlagen der NOZ beschrieben, hier liegt auch die eigentliche Arbeit der Lotsen – Abweichungen erkennen und Gegenmaßnahmen einleiten, dazu steht ihnen eine gewisse Distanz zur Verfügung. In Frankfurt nicht vorgesehen.
- Auf einen Punkt muss noch hingewiesen werden. ICAO schreibt ausdrücklich ein Training für Piloten und Lotsen vor. Die Airline Operators müssen ihr Personal schulen, vor allem über „immediate“ Ausweichmanöver, periodische Überprüfungen der Verfahren müssen von den Staaten und den Verantwortlichen definiert werden. Immediate ist ein Notfallverfahren, welches der Pilot sofort auszuführen hat.
- Im Titel der Anflugkarte sind diese Verfahren zu dokumentieren „closely spaced parallel runways“ und die Bezeichnung der Piste.

Wir sehen, dass diese Verfahren nicht ganz den ICAO-Verfahren entsprechen, die Verfahren in München sind auch nochmal verschieden

Die Frage ist auch erlaubt, ob alle diese Abweichungen veröffentlicht sind. Das ist nicht der Fall und die NfL legt auch nur fest, dass diese Verfahren durchgeführt werden können. Wann und bei welcher Anflugfrequenz ist nicht festgelegt.

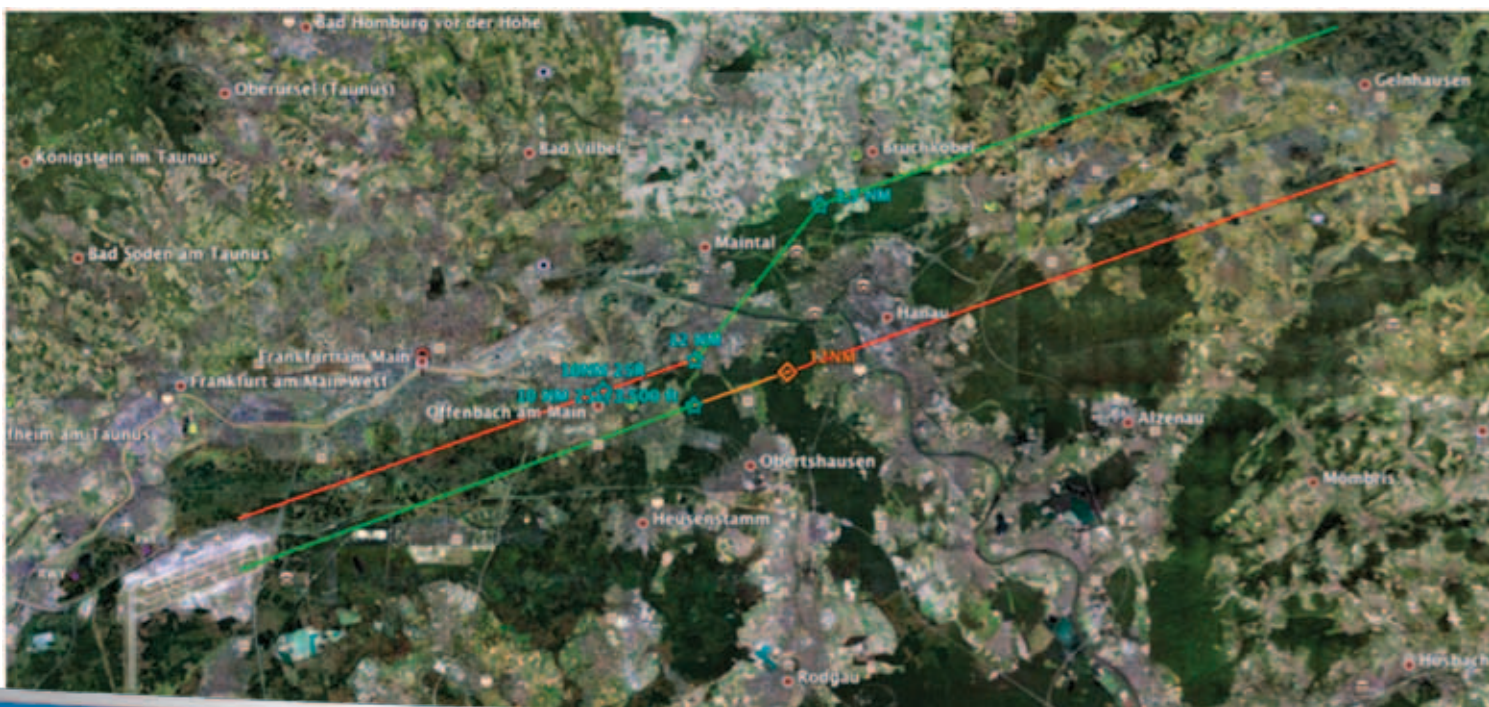


Die Frage ist auch, wird das Verfahren wirklich benötigt, muss immer wieder vom „normalen“ Anflug auf dieses Verfahren umgeschwenkt werden? Verfahren dienen dem Schutz der Lotsen, sie müssen so ausgelegt sein, dass ohne ein Eingreifen (sein Eingreifen) Sicherheit vorhanden ist. Wie ist der Betrieb der nicht unabhängigen Pisten 25L/C geregelt?

Beides sind Pisten sowohl für An- als auch Abflug. Ist das unabhängige System nicht in Betrieb, entstehen hier auch Freiheiten. Jetzt kann auch auf der Centerbahn gelandet werden. Die Verfahren in Frankfurt sind gewachsen und durch das nicht optimale Pistensystem nicht leicht zu durchschauen. Die Lotsen sind nicht zu beneiden, sie erstellen aber dennoch eine hohe Kapazität.

Warum überarbeitet man die Verfahren nicht dahingehend, die Konfliktpunkte auszuschließen? Warum nicht das unabhängige Verfahren in die ICAO Verfahren einbetten und leichter zu machen? Hier ist ein wirklicher „Schnellschuss“ der aber als Grundlage aufgenommen werden kann. Nicht immer ist es sinnvoll, alte Verfahren in neuer Umgebung umzuschreiben und sich gegen Neuerungen zu sträuben. Gemeinsam Lösungen zu bearbeiten, gegeneinander abzuwägen, das Beste zu nehmen und einzuführen.

Dann kommt die Kapazität von ganz alleine. *Michael Morr*



# Michael Morr – Zusatz zum Artikel:

Nachdem der Autor in seiner grundsätzlichen Darstellung sehr ausführlich die Situation und damit einhergehend die Problematik(en) am Flughafen FRA geschildert hat, dem überwiegenden Teil der fachlichen „flugleiter“-Leser sicher nicht ganz unbekannt, hat ihn die Redaktion darum gebeten, seinen Beitrag zu ergänzen bzw zu „präzisieren“. Denn erst jetzt, nach Inbetriebnahme der in FRA letztmöglich „baubaren“ Piste, könnte es wirklich interessant werden. Probleme, dieser Satz gilt ja nicht nur für die Luftfahrt, sind dazu da, gelöst zu werden. Wenn irgend möglich schnell, sachgerecht, praktikabel, bezahlbar und vieles andere mehr – vergessen wir an dieser Stelle nicht die „Vorschläge“, die Piste wieder zu schließen.

Und genau dies – bis auf Letzteres – verlangen die zahlreichen Kunden von Herrn Morr und seinem Unternehmen. Vor allem im Main-Taunus-Kreis zählen zu ebendiesen Klienten politische Gruppen und Parteien, Bürgerinitiativen, Interessenverbände und viele andere mehr. In zahlreichen Veranstaltungen mit ebenso zahlreichen Teilnehmern, aber natürlich auch im vielzitierten „kleineren Kreis“ versucht Michael Morr darzustellen, was unternommen werden könnte und/oder müsste. Nicht immer eine leichte Aufgabe – wahrhaftig nicht. Die Unkenntnis, ja teilweise wirkliche Ahnungslosigkeit in der Sache, erfordert es eigentlich, dass er auch seinen „zahlenden Kunden“ offen darlegt, dass manches Verfahren in Frankfurt eben nicht so „einfach“ zu lösen ist wie, sagen wir einmal, in Oslo.

Noch diffiziler wird es sehr häufig im Rahmen der großen öffentlichen Veranstaltungen. Was man dort ex publico an „Tatsachen“ zu hören bekommt, macht – um es einmal wohlwollend zu beschreiben – klar, welche eine komplizierte Angelegenheit der Luftverkehr in einem Ballungsgebiet, wie es das Rhein-Main-Gebiet nun einmal ist, darstellt. Oder, um – in dieser sehr emotionalen Angelegenheit – zumindest den Versuch zu wagen, etwas „Humor“ hineinzubringen: So viele Flugzeuge, wie sie täglich, stündlich, minütlich über die Kleingärten empörter Bürger „unkoordiniert und ohne jede Kontrolle“ hinwegdonnern, gibt es wirklich nicht einmal im Rhein-Main-Gebiet.

Als Pilotenveteran ist es mir in einer solchen Diskussion einmal spontan entfahren, dass ich mir dreimal am Tag eine Platzrunde mit Durchstarten einer B727 wünschte. Es gibt (und gab) in Sachen Lärm schon immer Unterschiede. --- doch, ich bin heil zu Hause angekommen. (KBB)

## Nachstehend „Kernaussagen“ von Michael Morr:

\* Das grundsätzliche Problem liegt darin, dass der unabhängige parallele Anflug als das allein seligmachende Verfah-

ren irgendwann festgelegt wurde, ohne andere Möglichkeiten zu untersuchen.

- \* Kreativität – Fehlanzeige. Dabei ist es gerade das, was einen guten Lotsen auszeichnet.
- \* Alle Untersuchungen zur Kapazität, alle Schnellzeitsimulationen wurden ohne diese Verfahren durchgeführt.
- \* Die Aussage – 70 Anflüge pro Stunde in dem vorgegebenen Verkehrsbeispiel sind möglich.
- \* Das Verfahren des langen, parallelen Anfluges war vielleicht optimal für die Landekonfiguration 25L/C und 07R/C, aber nicht für das System der drei Pisten.
- \* Die Frage sei erlaubt: Wer veröffentlicht Verfahren, die Luftfahrzeuge zwingen, in bis zu 4.000 ft mehr als 40 NM zu fliegen und hält sich noch für die „Reduzierer von CO<sub>2</sub>“? Mehr unnötigen CO<sub>2</sub> Ausstoß schaffen nur noch die „Tuktuk Fahrer in Bangkok“.

## Kommen wir zur Zukunft:

- \* Das Pistensystem liegt fest – bestätigt die Praxis den theoretischen Simulationswert?
- \* Zunächst müssen alle Verfahren gemäß ICAO verifiziert und – wenn notwendig – umgestellt werden.
- \* Es kann und darf nicht sein, dass die Verfahrensplanung einmal die Verfahren der ICAO nicht einführt, ein anderes mal darauf pocht und wieder ein anderes mal diese auch noch verschärft.
- \* Wenn alle Verfahren nach ICAO konstruiert sind, ergibt sich die Kapazität eines Systems mit der notwendigen Sicherheit.
- \* Danach können Verbesserungen erarbeitet werden, hier passen alle Ideen der „Point Merge“, „CDO“ hinein, um nur ein paar Verfahren zu nennen.
- \* Diese gilt es mit den Lotsen abzusprechen, auf Nutzen und Durchführbarkeit zu überprüfen und danach einzuführen.
- \* Dabei geht es hauptsächlich um die Sicherheit. Die GdF hat schon am 01.03.2011 die feste Überzeugung vertreten, dass die Südumfliegung einer Verkehrsplanung entspricht, wie es sie bisher noch nicht gegebenen hat und geben darf.
- \* Dennoch veröffentlichen die Verfahrensplaner am 08.03.2012 neue Abflugverfahren der 25L/C und 18, um diese Verfahren mit hohem Aufwand (Neubau einer DME/VOR) unabhängig zu planen.



- \* Leider musste es am 13.12.2011 zu einem Vorfall kommen, der gottseidank noch glimpflich abließ. Die BFU hat auch folgerichtig die Verfahren kritisiert, geändert sind diese noch nicht.
- \* Warum nutzt man nicht die Tatsache, dass der Luftverkehr nicht, wie prognostiziert, weiter steigt, sondern eher weniger wird?
- \* Kein Luftfahrzeugführer, kein Fluglotse und natürlich auch nicht die Bevölkerung möchte Luftfahrzeuge in niederen Höhen und mit hohen Triebwerksleistungen geführt sehen (hören).
- \* Zieht (und das ist nur eine erste Idee) die Endanflugstrecken 3 NM auseinander, führt das unabhängige parallele Anflugsystem nach ICAO Doc 9643 ein und nicht ein „DFS-Like“ und auch noch unterschiedlich an verschiedenen Flughäfen.
- \* Wenn CDO Verfahren, dann richtig. Es nützt nichts, die Fehler der anderen darzustellen, sondern die eigenen guten Verbesserungen. Natürlich ist ein CDO-Verfahren in Frankfurt, wie an vielen anderen Flugplätzen, machbar. Aber eben nur mit festgelegten Verfahren und Ausbildung. Natürlich kann der Flugzeugführer angewiesen werden, einen Punkt im Sinkflug mit einer festgelegten Geschwindigkeit anzufliegen. Besser eine Höhe im Leerlauf anfliegen, dann Horizontalflug (auch im Leerlauf) um die Geschwindigkeit zu reduzieren und dann erst ILS, nicht ein ILS über die 10 NM hinaus. Danach sind auch andere Verfahren möglich, aber die Einführung muss schneller gehen.
- \* Flugsicherung hat sich schon immer den Gegebenheiten angepasst, seien es politische oder technische. Warum also nicht auch praktische in einem nicht gerade optimiertem Pistensystem?
- \* Kleine Schritte führen zum Erfolg, gerne im „Großen“ planen, aber sicher und vernünftig umsetzen – dann wären auch HALS und WWWS eventuell nicht teuer eingeführt worden und Chemiewerke stünden noch am alten Platz.
- \* Hier vermisse ich auch wenig auch die GdF. Natürlich müsst ihr euch für die finanzielle und menschliche Seite der Mitglieder einsetzen. Wo bleibt der Elan zum Schutz vor Verfahren?

Ich wünsche mir ein Miteinander der handelnden Personen, einen Neuanfang in der Planung und die Kapazität erst nach Sicherheit und Umwelt in einer Kriterienliste, dann werde auch ich wieder von „meiner“ Flugsicherung reden, bei der ich sehr gerne bis auf meine letzten vier Jahre gearbeitet habe.

*Abdruck der Karten mit freundlicher Genehmigung der DFS.*



→ Die vorliegende Karte zeigt die ab dem 20. Oktober 2011 gültigen Verfahren für alle Abflugstrecken der Parallelbahnen in Richtung Osten (RWY 07) und alle Abflugstrecken von der Startbahn West (RWY 18).

Sie zeigt ebenso den nördlichen und südlichen Gegenanflug (Radarführungsstrecke), die Lastenausgleichsrouten für die Südbahn (grau dargestellt) und das segmentierte Anflugverfahren für die Ostbetriebsrichtung nachts (schwarz gestrichelt).

Obwohl einige der abgebildeten Abflugstrecken bei Ostbetriebsrichtung praktisch nicht befliegen werden (beispielsweise aufgrund von kreuzenden Anflugströmen), sind sie in der Karte dargestellt. Formal können diese Abflugstrecken von der Cockpitbesatzung mittels Flugplan aufgegeben werden, der verantwortliche Fluglotse jedoch entscheidet am Ende über die Freigabe dieser Route.

Die abgebildeten und im Text beschriebenen Verfahren für den Nachtflugbetrieb kommen in Abhängigkeit von einer noch ausstehenden gerichtlichen Entscheidung zur Anwendung.



→ Die vorliegende Karte zeigt die ab dem 20. Oktober 2011 gültigen Verfahren für alle Abflugstrecken der Parallelbahnen in Richtung Westen (RWY 25) und alle Abflugstrecken von der Startbahn West (RWY 18).



# Curriculum Vitae

Name: Morr Michael  
 Profession: Managing Director  
 Date of Birth: October, 26<sup>th</sup> 1951  
 Nationality: German  
 Parent Firm: Retired  
 Years with Firm: 15

## Key Qualifications:

Practical experience in Air Traffic Services TWR / APP and Centre.

Holder of an Instructor Pilot Licence and Trainer for Airline Pilots.

More than 20 years experience as controller, senior air traffic staff officer, commander of a military ATC centre in close partnership with the civil ATC unit.

Member of different workshops for the integration of military controllers into the DFS.

Contact Person for the implementation of 8,33 kHz.

Responsible for the restructuration of the complete German Airspace including ATS-Routes (EAMo4).

Realisation of more than 100 Fast-Time-Simulations for Airspace- and Airport-Capacity.

## Licensed by LBA for following theoretical staff in the ATPL training:

- Air Law
- Navigation
- Radio Navigation
- Flight Planning
- Operations
- Long-range incl. Celestial Navigation and Air Law
- JAR-FCL Course

Examiner for the Radio Telephony Licence and ICAO Language Proficiency

Holder of ICAO English Level 6

## Education:

1973: High School Diploma  
 1975 - 1978: Pilot Licence  
 Air force Academy,  
 ATC Course TWR / APP  
 Personnel Manager Course  
 Pilot Licence  
 1986: Staff Officer Course

## Assignments:

1978: Air Traffic Controller  
 1979 - 1981: Personnel Manager of 150 Officers  
 1982: Centre Course  
 1986: Operations Staff -  
 Officer EUROCONTROL  
 Maastricht  
 1991-1994: Commander of the Military  
 Area Control Centre Karlsruhe  
 1994- 1996: Head of Basic Training  
 at the ATS-Academy  
 1996: Head of ATM System Requirements  
 2000: Head of Simulations  
 2009 Retired  
 2009 Owner of an GmbH, working together  
 in a worldwide environment to 70, for  
 Airspace design, procedures, strate-  
 gic and all other relevant topics in  
 aviation and ATM.

## Countries of Work Experience:

Germany, Netherlands, France, Belgium, Switzerland, Russia, Ukraine, Bahrein, Australia, USA, Austria. Dubai

## Languages:

First language: German: native  
 English: excellent

# Andreas Fecker: Fluglärm – Daten und Fakten

Das mit dem Lärm ist eine besondere Sache. Und mit dem Fluglärm eine ganz besondere. Einerseits – Lärm macht krank. Fluglärm auch. Auf der anderen Seite hat jeder Mensch dabei seine eigene Einstellung zum Lärm. Der eine liebt den Sound von tiefergelegten und möglichst lauten Boliden, der andere fühlt sich bei ohrenbetäubenden Lautstärken in einer Disco recht wohl und wieder andere verbinden Fluglärm mit grenzenlosem Reisen und der Sehnsucht nach der großen weiten Welt. Oder ganz einfach weil sie Flugzeuge und das Fliegen toll finden. Wie meinte schon Wilhelm Busch? „Musik wird oft nicht schön empfunden, weil stets sie mit Geräusch verbunden!“ Eben! Zudem – Lärm machen immer nur die anderen!

Die ganz besondere Sache beim Fluglärm ist, dass er nach Meinung von umweltbewegten Menschen das Grundübel unserer Zivilisation darstellt und deshalb bis aufs äußerste bekämpft werden muss. Weil Fluglärm schädlich ist. Selbst dann, wenn Flugzeuge nur sehr schwer am Himmel zu erkennen sind. Sie machen Lärm und dagegen muss vorgegangen werden. Die lautstark vorgetragenen Proteste werden dann von den Politikern gerne aufgegriffen. Denn die wollen ja wieder gewählt werden und wer mag sich schon mit zahlreich protestierenden Bürgern anlegen? Allerdings sind Vorurteile unsere größten Denkfehler. Sachliche Debatten sind dann meist nicht mehr möglich.

Andreas „Andy“ Fecker, ehemaliger Fluglotse der Luftwaffe, Luftfahrtjournalist und Autor zahlreicher Bücher hat es dennoch versucht, die Fluglärmdebatte zu versachlichen. Und hat ein umfangreiches Werk abgeliefert, mit welchem die Zusammenhänge zu erklärt und aufgezeigt wird, wie Fluglärm erträglich gemacht werden kann. Wobei er natürlich auch die Rolle der Flugsicherung nicht vergisst und die neuesten Geheimwaffen wie den „Continuous Descent Approach“ oder die Anhebung des Gleitwegs auf 3,20 erwähnt. Aber irgendwann müssen ja, wie „Andy“ das auch ausführt, das Fahrwerk und Klappen gefahren werden und damit der Schub erhöht werden. Zudem kommt, dass anfliegende IFR-Flüge in 1 000 Fuß über Grund (genauer über der Pistenschwelle) stabilisiert sein müssen. Das heißt, dass diese Maßnahmen den unmittelbar in Flughäfen lebenden Menschen nicht besonders helfen werden. Doch das ist nur ein Teil der Ausführungen in diesem Buch. Der Autor führt diverse Studien an und vergisst die Bedeutung der Luftfahrt für unsere Volkswirtschaft ebenso wenig wie den berechtigten Wunsch der Menschen nach Ruhe.

Dabei stellt sich die Frage, ob eine Besprechung dieses Werks im „flugleiter“ überhaupt sinnvoll ist und ob dabei nicht „Perlen vor die Säue“ geworfen werden. Schließlich

wissen Fluglotsen, insbesondere die Tower- und Approachcontroller, was Fluglärm ist. Trotzdem ist „Andy“ Feckers Buch wichtig, weil es Zusammenhänge und Fakten aufzählt, die Controller zwar kennen, aber nicht immer und nicht sofort parat haben. Wenn sie sich zum Beispiel im Bekanntenkreis, in der Stammkneipe oder auf einer Veranstaltung mit dem Thema Fluglärm auseinandersetzen müssen. Weil mal wieder eine Boeing oder ein Airbus in zehn Metern Höhe übers Dach gebrettert ist oder weil der eine oder andere Diskutant wegen des unerträglichen Fluglärms einfach keine Ruhe findet. Und da ist es ganz gut, wenn man den Vorwürfen Fakten entgegensetzen kann. Gerade weil (Flug)Lärm lästig und gesundheitsschädlich ist. *WeFis*

**Andreas Fecker: Fluglärm – Daten und Fakten, 2012, Motorbuch Verlag Stuttgart, 224 Seiten mit zahlreichen Fotos, Skizzen und Tabellen, ISBN 978-3-613-034000-6, 19,95 €.**



Das Zeppelin-Luftschiff

# LZ 129 Hindenburg



Barbara Waibel

## Das Zeppelin-Luftschiff LZ 129 Hindenburg

Die ganze Geschichte des größten Luftschiffs aller Zeiten. Nach dem großen Erfolg ihres Prachtbildbandes LZ 129 Hindenburg – Luxusliner der Lüfte präsentiert Barbara Waibel in diesem kompakten neuen Buch in konzentrierter Form die Baugeschichte und den Flugbetrieb des wohl berühmtesten Zeppelins, der allzu oft auf sein tragisches Ende in Lakehurst reduziert wird. Brillante Bilder führen durch die Werkshallen, in denen die gewaltige Konstruktion zusammengefügt wurde. Der Betrachter nimmt Platz in den mondänen Salons des Luftschiffs und überfliegt auf dem Weg nach Nord- oder Südamerika den Atlantik.

Mit über 100 vorzüglichen Fotografien und Dokumenten aus den Beständen des Zeppelin-Archivs zeichnet Barbara Waibel die Geschichte des Luxusliners aus Friedrichshafen nach, von den ersten Entwürfen über den Bau des gigantischen Starrluftschiffes und die bejubelten Fahrten über den Atlantik bis zur Katastrophe von Lakehurst.

Faszinierende Aufnahmen verdeutlichen die wahrhaft gigantischen Ausmaße des Aluminiumgerippes. Der Leser blickt

den Arbeitern in der Montagehalle und der Schneiderei über die Schulter und genießt atemberaubende Einblicke in den Rumpf des Zeppelins. Kenntnisreich und gut verständlich beschreibt Waibel die komplexe Technik und die innovativen Lösungen für das Problem der Gewichtsreduzierung, vom Träger über die Möblierung bis zum Aluminiumflügel der Pinanofabrik Blüthner.

Kenntnisreich und unterhaltsam schildert Waibel die technischen und finanziellen Hindernisse, die bis zum Bau der „Hindenburg“ zu überwinden waren, die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen für den Linienverkehr und das unvergleichliche Reiseerlebnis der Atlantiküberquerungen. Ein Muss für jeden Zeppelinfreund!

Barbara Waibel ist eine der renommiertesten deutschen Zeppelin-Spezialistinnen. Die Historikerin leitet seit 1995 das Unternehmensarchiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH in Friedrichshafen. In der Vergangenheit ist sie mit zahlreichen Aufsätzen und Buchpublikationen zur Geschichte der Luftschiffahrt und ihres Pioniers, des Grafen Zeppelin, hervorgetreten.

## OLT stellt Betrieb ein – Daten & Fakten

Heute Nacht (28.1.2013) um 24 Uhr hat die Deutsche Regionalfluglinie OLT Express Germany den Flugbetrieb eingestellt, nachdem zuvor ein Restrukturierungsplan durch den holländischen Eigentümer abgelehnt worden war. OLT Express Germany wurde 2011 als Nachfolger der Ostfriesischen Lufttransport GmbH gegründet. Im September 2012 übernahm OLT Express Germany die Stuttgarter Contact Air, welche zuvor exklusiv im Dienste der Deutschen Lufthansa AG unterwegs war. Im Oktober 2012 wurde die Fluglinie als Low-Cost Airline repositioniert und ein erweitertes Streckennetz vorgestellt. In Bremen, Münster/Osnabrück, Dresden und Saarbrücken wurden Einsatzbasen eröffnet und Flugzeuge stationiert.

Die Neue Fluglinie beschäftigte fortan etwa 400-500 Mitarbeiter. Bereits im Dezember wurden drastische Streckenkürzungen durchgeführt. Anfang Januar wurde Kurzarbeit eingeführt. Unbestätigten Gerüchten zufolge lehnte der Holländische Eigentümer den Restrukturierungsplan ab, nachdem zuvor ein 25%iger Gehaltsverzicht von einem Teil der Angestellten abgelehnt worden war. Zuletzt umfasste das Streckennetz der OLT Express Germany folgende Strecken: Bremen nach: Copenhagen (in Kooperation mit SAS), Toulouse, Zürich (in Kooperation mit Swiss) Dresden nach: Hamburg, Wien, Zürich (in Kooperation mit

Swiss) Münster nach: München, Wien Saarbrücken nach: München. Die Flotte besteht aus 14 Maschinen. (10 Fokker 100, 3 Saab2000, 1 Saab340) Das Durchschnittsalter beträgt zum aktuellen Zeitpunkt 19,2 Jahre. Der Eigentümer der OLT Express Germany ist die niederländische Panta Holdings B.V. welcher auch die Fluglinie Denim Air ACMI und die Flugzeugleasingfirma Mass Jet Lease gehören. Mass Jet Lease ist Hauptleasinggeber der Fokker 100 von OLT Express Germany. Geschäftsführer der OLT Express Germany ist Prof. Dr. Joachim Klein, welcher von 2000 bis 2010 Vorstand der Eurowings Luftverkehrs AG und zwischen 2002 und 2008 auch hauptverantwortlich für den Aufbau des Lufthansa Billigfliegers Germanwings war.

Eine Übersicht bezgl. Flotte, Routen und weiteres finden Sie auch in der Luftfahrt Datenbank: <http://www.ch-aviation.ch/portal/airline.php?cha=OLT>

Max Oldorf über ch-aviation: Der Schweizer Luftfahrt Informationsdienstleister ch-aviation wurde 1998 gegründet und betreibt unter [www.ch-aviation.ch](http://www.ch-aviation.ch) die weltweit größte Luftfahrt Datenbank. Diese enthält Informationen zu über 37.000 Flugzeugen, 6.000 Fluglinien und Flughäfen sowie 3,5 Millionen Flugplandaten.

*Max Oldorf*

## Überwältigende Mehrheit der Ryanair Piloten fordert neues System zur Interessenvertretung

Eine Mehrheit der Ryanair Piloten hat sich an einer demokratischen Abstimmung daran beteiligt, wie ihre Interessen zukünftig gegenüber dem Unternehmen vertreten werden sollen. Die Abstimmung hat zwischen dem 18. und 25. Januar stattgefunden.

In dieser zweiten Wahl waren die Ryanair Piloten dazu aufgefordert worden, über Regelungen zur Interessenvertretung und zu Wahlprozessen abzustimmen. Beide wurden mit überwältigender Zustimmung von 99,4 bzw. 98,5 Prozent akzeptiert. Details zur Abstimmung und zum Ergebnis stehen unter <http://ryanairpilotgroup.com/aboutus.php> zum Download zur Verfügung. Dies war die zweite Wahl in einer Serie von Abstimmungen, die im Dezember 2012 gestartet wurden. Die Abstimmungen sollen festlegen, wie die Piloten vertreten werden wollen, was sie verhandeln wollen und wer sie vertreten soll.

In der ersten Abstimmung im Dezember 2012 sprach sich eine überwältigende Mehrheit der Piloten dafür aus, das von Ryanair etablierte Vertretungssystem mit sofortiger Wirkung einzustellen. Mit diesem System wurden nur 25 Prozent der Ryanair Pilotenschaft vertreten, während die übrigen 75 Prozent ohne jegliche Form der kollektiven Vertretung auskommen mussten.

99,3 Prozent der Piloten hatte zudem gefordert, dass eine neue Vertretung allen Piloten offenstehen muss – unabhängig von Basis und Rang im Unternehmen. Diese zweite Abstimmung hat gezeigt, dass die Pilotenschaft von Ryanair bei ihrer Vertretung gegenüber Ryanair demokratische Prinzipien einfordert.

In der Vergangenheit hat Ryanair deutlich gemacht, dass sie nur mit ihren eigenen Piloten verhandelt. Das legt nahe, dass die Piloten keinen Anspruch darauf haben sollten, ihre Vertreter selbst zu nominieren oder zu wählen – obwohl bei solchen Verhandlungen technische, rechtliche und finanzielle Expertise gefordert ist. In Italien aufkommende Besteuerungsthemen stellen die Defizite früherer Vertragsabschlüsse heraus und zeigen die Notwendigkeit unabhängiger Sachkenntnis für alle zukünftigen Verhandlungen. Die nächste Abstimmung wird ab dem 15. Februar 2013 beginnen. Die Piloten sollen dann darüber entscheiden, welche speziellen Themen ihre Interessenvertretung mit dem Unternehmen verhandeln soll und wer sie vertreten soll.

Weitere Informationen:  
RPG – Ryanair Pilot Group  
[www.ryanairpilotgroup.com](http://www.ryanairpilotgroup.com)  
[media@ryanairpilotgroup.com](mailto:media@ryanairpilotgroup.com)



→ A palm civet in a tree.  
Photo: Praveen



## Python hängt bei Qantas-Flug an Tragfläche

SYDNEY – Eine etwa drei Meter lange Python-Schlange hat bei einem Flug vom australischen Cairns nach Papua-Neuguinea an der Tragfläche eines Flugzeugs gehangen. Nach australischen Medienangaben vom Freitag entdeckte eine Passagierin das Tier und machte darauf aufmerksam. Ein Passagier hielt das Drama, das Fluggäste und Besatzung fesselte, auf Video fest. Die Schlange, die vom Wind gegen die Maschine gepetscht wurde, überlebte den rund 90-minütigen Trip einer Turbopropmaschine der australischen Fluggesellschaft Qantas nach Port Moresby am Donnerstag nicht. © dpa

## Incident: Air India A321 at Kozhikode on Dec 8<sup>th</sup> 2012, cat strike

An Air India Airbus A321-200, registration VT-PPU performing flight AI-997 from Kozhikode (India) to Sharjah (United Arab Emirates) with 168 people on board, was in the initial climb out of Kozhikode when the right hand engine (CFM56) needed to be shut down due to severe vibrations. The aircraft returned to Kozhikode for a safe landing about 15 minutes after departure. Passengers reported they observed sparks flying off the right hand engine and felt vibrations. The airport reported a first inspection of the engine revealed blade damage, fur of a cat like animal, supposedly a palm civet also known as toddy cat, were recovered from the engine core, remains of a palm civet were recovered from the runway. The toddy cats are common around the airport however had never created a threat so far. The flight was cancelled, the passengers were rebooked onto the next Air India Express flight early the following morning about 8 hours later. Asian Palm Civets or Common Palm Civets weigh up to 5kg/11lbs with a body length of up to 53 cm/21 inches and an additional tail length of 48 cm/19 inches.



### 2013 AUSLIEFERUNG

- 15.04.
- 15.06.
- 15.08.
- 15.10.
- 15.12.



### REDAKTIONS-SCHLUSS

- 15.03.
- 15.05.
- 15.07.
- 15.09.
- 15.11.

### IMPRESSUM

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

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

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

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

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

Thorsten Wehe (Technik, BR, TK), Ralph Reinwarth (Upper Airspace), Frank Willmeroth (Internet), Apron: Tobias Bartl (FRA), Alexander Novakovic (BER)  
**Redaktionelle Beratung:**  
Bernd Bockstahler, M. A.,

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

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**  
Michael Schäfer, Matthias Maas, Hans-Joachim Krüger, RA Dr. Klaus Vosteen, RA Stephan Brozeit, RA David Schäfer, Daniela Franke, „Joe“, „Cpt. Blunt“, Harro Ranter, Werner Fischbach, Eike E. Lebermann, Thomas Williges, Michael Morr, verschiedene Pressedienste und -agenturen

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

**Cover:**  
Patrick Kaiser

**U4:**  
shutterstock

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

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

„der flugleiter“ erscheint zweimonatlich, jeweils 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 Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage [www.GdF.de](http://www.GdF.de)

# SENSATION!

## Boeing 787 erhält Flugerlaubnis!

Boeing Dreamliner hebt doch noch ab!



GEKLÄRT UND  
UNGERÄT by käsekörser



