

AUSGABE 4/2024

→ DER TARIFABSCHLUSS
(INFO UND INTERVIEW)

→ FACHBEREICHS-
KONFERENZEN FSAD
UND FSTD

→ RABBIT HOLE – READBACK

→ KOMPAS

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



EINLADUNG



zur 21. Ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 20. und 21. September 2024 in Darmstadt

Ort: Maritim Hotel Darmstadt, Rheinstraße 105
Beginn: 20.09.2024, 10:00 Uhr · **Ende:** 21.09.2024, 16:00 Uhr



Am 19. September 2024 werden alle Fachbereiche ein gemeinsames Obleute-Meeting im Maritim Hotel veranstalten. Die Einladung erfolgt in einer gesonderten E-Mail. Wir möchten Euch jedoch an dieser Stelle bitten, dies bei Eurem Freistellungsantrag und der Reiseplanung zu berücksichtigen.

Tagesordnung: (Stand 29.04.2024)

- P.1** Eröffnung der Versammlung und Begrüßung durch den Bundesvorsitzenden
- P.2** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.3** Ablauf und Organisatorisches
- P.4** Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5** Genehmigung/Ergänzung der Tagesordnung
- P.6** Berichte
- P.7** Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8** Finanzen
- P.9** Bundesvorstandswahlen
- P.10** Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.11** Gastbeiträge
- P.12** Interne Organisation
- P.13** Verschiedenes
- P.14** Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz

Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung steht die Geschäftsstelle zur Verfügung.

Oliver Wessollek (Bundesvorsitzender)



Tarifverträge veröffentlicht **S. 7**



Bericht Bundesfachbereichs-
konferenz FSTD 2024 **S. 24**



Der Kampf gegen
die Kondensstreifen **S. 50**



Neues von den „Billigfliegern“ **S. 57**



Neue Heimat in Aussicht **S. 58**

Editorial	04
Termine	06
Aus dem Vorstand Tarifverträge veröffentlicht	07
Interview Fragen an das Bundesvorstandsmitglied Tarif und Recht	14
Spotter I	17
FSAD Bundesfachbereichskonferenz des FSAD in Erfurt	18
Interview Fragen an den FSAD-Fachbereichsleiter	20
Spotter II	23
FSTD Bericht Bundesfachbereichskonferenz FSTD 2024	24
Interview Fragen an den FSTD-Fachbereichsleiter	28
FSBD Aus dem FSBD	30
Recht Ende des Streikrechts oder Streiks ohne Ende?	31
Verbände IFAIMA Assembly und Global AIM in Lima, Peru.....	33
Verbände 14 th IFATSEA Africa Regional Meeting.....	36
Verbände Deutsches Flight Safety Forum (DFSF)	38
Verbände Why are flights delayed this summer?.....	39
ATC DFS-Jahrespressekonferenz in Langen	41
ATC Rabbit Hole oder Hole, Rabbit	42
ATC Richtungsweisender Spätzünder: Die DFS-Richtlinie KompAS	44
Joe's Corner Juni 2024	46
Berichte In eigener Sache ... die Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“	49
Berichte Der Kampf gegen die Kondensstreifen	50
Accidents „Go-Around“ in der letzten Sekunde.....	53
Leserbriefe	55
Kollegen ATC BBQ 2024 in Frankfurt	56
Airlines Neues von den „Billigfliegern“	57
Airlines Neue Heimat in Aussicht.....	58
Nach Redaktionsschluss Gewerkschaft der Flugsicherung widerspricht Ryanair!	59
Aus aller Welt Kurz und interessant	60
Impressum	62



von Oliver Wessollek,
Bundesvorsitzender

Liebe Leser und Leserinnen,

es ist geschafft! Unsere Tarifverhandlungen mit der Deutschen Flugsicherung GmbH sind erfolgreich abgeschlossen. Sie betreffen über 18 verschiedene Tarifverträge. Über 100 Verhandlungstage und knapp zwei Jahre hat es gebraucht, um ein gemeinsames Paket zu schnüren, das für beide Partner annehmbar und realistisch umsetzbar ist. Nicht immer waren diese Verhandlungen einfach und mehrmals drohte ein Scheitern, doch letztendlich kann man wohl beiden Seiten nur gratulieren: Mit Vernunft, Augenmaß und zielorientiert, aber vor allem auch respektvoll im Umgang miteinander ist ein Tarifabschluss unterzeichnet worden, ohne dass dazu ein Streik notwendig war oder auch nur angedroht werden musste. Es geht also, wenn man nur auf Augenhöhe und mit gegenseitigem Respekt verhandelt. Ich möchte mich bei allen Beteiligten für diese herausragende Leistung herzlich bedanken. Well done!

Auf der anderen Seite pöbelt eine fliegerische „Billigmarke“ die Mitarbeiter der europäischen Flugsicherungsunternehmen mit plakativen und populistischen Schlagzeilen in einem entsprechenden Video an und verunglimpft die hochqualifizierten und motivierten Kolleginnen und Kollegen in Europa. Nun, es gehört wohl neuerdings zum guten Ton, sich auf Kosten anderer zu profilieren und von seinen eigenen Problemen

abzulenken. Wir distanzieren uns von diesem Niveau und fordern alle in der Branche Tätigen auf, das „fingerpointing“ zu unterlassen und zu einer professionellen Zusammenarbeit zurückzukehren. In unserer Pressemitteilung haben wir uns ja schon vor unsere Mitglieder gestellt. Das werden wir auch weiterhin tun.

Fußball-Europameister ist Deutschland nun leider nicht geworden. Dafür haben unsere Kolleginnen und Kollegen im Luftverkehr wieder einmal neue Höchstleistungen abgeliefert: Spitzenwerte an Flugverkehr, und das zum größten Teil mit nur vergleichsweise geringen Verspätungen, trotz der teils widrigen Wetterverhältnisse. Ein Dank an alle, die dazu beigetragen haben.

Und wo wir gerade bei Höchstleistungen sind: Die Olympischen Spiele sind ja bekanntlich angelaufen. Eine fulminante Eröffnungsfeier in Paris mit einem fulminanten Sperrgebiet im französischen Luftraum! So etwas haben wir in Europa in dieser Form auch noch nicht gesehen: Im Umkreis von 80 NM um Paris kein Flugverkehr außer der hoheitlich notwendigen militärischen und polizeilichen Flüge. Dazu alle Pariser Flughäfen über mehrere Stunden geschlossen. Das nennt man konsequent umgesetzt. Fulminant muss aber auch die Leistung der Flugsicherungskollegen um dieses Sperrgebiet herum



gewesen sein. So etwa in Maastricht, Reims, Karlsruhe und Langen, die den kompletten Verkehr aufnehmen mussten, der um dieses riesige Sperrgebiet herumfliegen musste. Auch davor muss man seinen Hut ziehen!

Ist er nun da, der Sommer – oder doch nicht? Das Wetter ist in diesem Jahr besonders unzuverlässig und passt nicht immer zur Jahreszeit. Klimawandel hin oder her, eine verlässliche Wetterprognose scheint in unseren Breiten immer schwieriger zu werden. Dieser Tage reisen wieder sehr viele Nord- und Mitteleuropäer in den Süden Europas, um Sonne zu tanken. Nun scheinen jedoch diejenigen, die eigentlich vom Tourismus leben und daran interessiert sein sollten, dass viele Touristen kommen und dadurch die Konjunktur in ihrer Gegend ankurbeln, genug von den vielen Menschen zu haben. Oder ist zu viel einfach zu viel? Liegt es an den günstigen Ticketpreisen? Ist es immer noch ein Nachholeffekt von Corona? Vielleicht liegt es aber auch an der Verlagerung von Touristikströmen aufgrund der vielen Krisenherde in der Welt? Massentourismus ist selten gut für alle, oft nur für den ein oder anderen großen Konzern. Die Europäische Kommission hat einmal das Ziel ausgegeben: Fliegen soll für alle EU-Bürger möglich sein und alle sollten in Europa Urlaub machen können. Ist dabei vielleicht auch das Augenmaß verlorengegangen? So

wie bei der ein oder anderen Regulierung und den dazugehörigen Zielwerten? Dort, wo der Lobbyismus auf der einen Seite zu stark wird, fehlt auf der anderen Seite das Gegengewicht, um gesundes Wachstum und Stabilität im Gesamtsystem herzustellen.

Ich wünsche Ihnen wie immer eine ruhige und erholsame Sommerzeit. Entspannen Sie bei einem Buch oder vielleicht mit dem „der flugleiter“ im Urlaub?

Wo lesen Sie den „der flugleiter“? Senden Sie uns Ihre Fotos an fotos@gdf.de. Die schönsten Fotos aus Ihrem Urlaub mit dem „der flugleiter“ darauf werden wir mit Ihrer Zustimmung in unseren Social-Media-Kanälen veröffentlichen und prämiieren.

Ihr

Oliver Wessollek
Bundesvorsitzender

Voraussichtliche

GdF-TERMINE

AUGUST 2024

07.	APEG	online
19.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
20. – 21.	Vorstandssitzung Bund	Berlin
26.	Antragskommission	Frankfurt
29. – 30.	Tarifkommission DFS	Frankfurt

SEPTEMBER 2024

05.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
09. – 12.	IFISA Conference	Ottawa
12. – 19.	NATCA Safety Conference	Las Vegas
17. – 18.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
18.	APEG	online
19.	Obleute-Meeting alle Bereiche	Darmstadt
19.	Redaktionssitzung „der flugleiter“	Darmstadt
20. – 21.	Bundesdelegiertenkonferenz	Darmstadt
23.	ATOS International	London
26. – 27.	Vorstandssitzung FSBD	Bremen

OKTOBER 2024

09. – 11.	ATCEUC-Meeting	Hamburg
14. – 15.	FABEC Tripartite	
14. – 18.	IFATCA ERM	Skopje
15. – 16.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
18. – 23.	IFATSEA GA	Las Vegas
21.	FÜAM	
22. – 23.	Tarifkommission DFS	Frankfurt
23.	AG FVD	online

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Tarifverträge veröffentlicht

Tarifinfo 27.6.2024

Liebe Mitglieder,

nachdem die Tarifverträge nun unterschrieben sind und der Upload auf die Homepage soeben erfolgt ist, informieren wir Euch auf den folgenden Seiten schon einmal über die wichtigsten Veränderungen, um die wir in den letzten zwei Jahren mit der DFS gerungen haben.

Dabei ist es wichtig, vorab den Gesamtzusammenhang einmal kurz darzustellen:

2018 gab es erste vorsichtige Gespräche mit der DFS über eine Neuausrichtung der Lotsenkarrieren, die durch den Tod von Dr. Hann im Jahre 2020 abrupt unterbrochen wurden. Gegen Ende der Pandemie haben wir gegenüber Frau Dr. Boecker das Thema, inzwischen erweitert um weitere Berufsgruppen, wieder aufgegriffen, kamen aber zunächst nur schleppend voran. Durch den Wechsel in der Geschäftsführung hin zu Frau Wächter nahm die Dynamik wieder deutlich zu. Der finale Durchbruch hin zu konstruktiven und intensiven Verhandlungen ist uns dann nach der Kündigung von MTV, SR FS-Dienste und LoL-TV und durch die Kombination dieser Themen mit einer deutlichen Erweiterung des Vergütungsabschlusses und einer Zusage zur Neuordnung der betrieblichen Altersversorgung (bAV), insbesondere für zukünftige Beschäftigte, im März 2023 gelungen.

Von diesem Zeitpunkt an haben wir an mehr als 70 Verhandlungstagen Stück für Stück alle Probleme aus dem Weg geräumt. Im letzten Monat haben wir dann die maßgeblichen Tarifverträge unter Berücksichtigung der wertvollen Hinweise der Betriebsräte und der Tarifkommission fertiggestellt. Weitere derzeit bereits gültige Tarifverträge müssen redaktionell noch an die neue Tarifwelt angepasst werden und auch der Tarifvertrag zur betrieblichen Altersversorgung wird in den nächsten Wochen fertiggestellt. Zusammengefasst kann man sagen:

- Mit dem VTV haben wir effektiv der Inflation entgegengewirkt.
- Mit dem ETV haben wir gerechtere und transparentere Karrieren für alle geschaffen.
- Mit der neuen bAV haben wir das hohe Niveau unserer betrieblichen Altersversorgung für einen langen Zeitraum zukunftssicher gemacht.

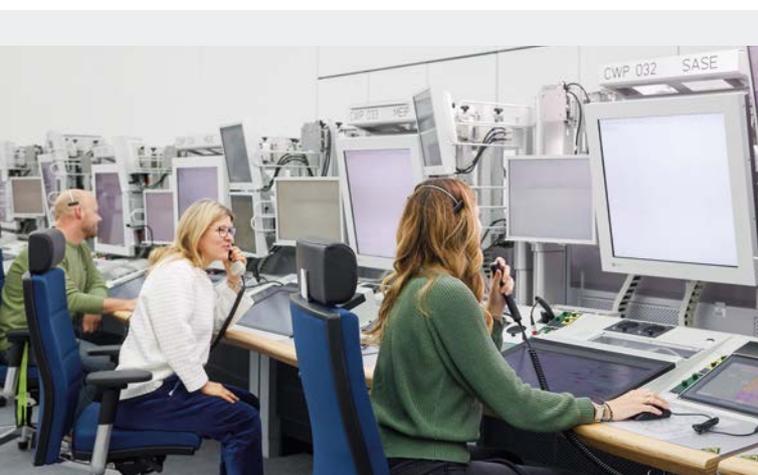
Die Kombination dieser drei zentralen Tarifverträge wirkt sich zukünftig sehr positiv für uns aus. Wir haben die einzelnen Komponenten aufeinander abgestimmt und für mehr Transparenz und Gerechtigkeit zwischen den verschiedenen Altersgruppen gesorgt. Es gab daneben an anderer Stelle auch noch Platz für kleinere zusätzliche Verbesserungen, aber es waren auch Kompromisse notwendig, um das Gesamtpaket erfolgreich abzuschließen.

Starten wir mit dem:

ETV 2025

Nach 14 Jahren wird das Schlichtungsergebnis (ETV 2011) abgelöst!

Beim neuen Tarifvertrag zur Eingruppierung ging es uns um die Behebung von strukturellen Problemen, von fehlerhaften Eingruppierungen, um Anpassungsnotwendigkeiten, die sich über die Jahre angesammelt haben, und ganz besonders um eine gerechtere Struktur. Nach viel gutem Zureden und einiger Überzeugungsarbeit ist die DFS letztlich auf unser Konzept eingegangen, allerdings verbunden mit dem Anspruch der DFS, hierbei



Kontrollzentrale München. Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

über die Laufzeit möglichst Kostenneutralität zu gewährleisten.

Um nicht alles komplett auf den Kopf zu stellen, haben wir die bekannte Struktur aus Bändern, Gruppen und Stufen beibehalten, allerdings mit anderer Einteilung der Bänder und neuer Zuordnung der Gruppen im Bereich ATOS (ehemals Bänder C und D).

Für den operativen Bereich bedeutet die neue Karrierestruktur, dass die Vergütungsgruppen mit wachsender Berufserfahrung durchlaufen werden und nicht mehr von der Wahrnehmung besonderer Aufgaben abhängig sind. Dafür gehören die bereits bekannten Sonderaufgaben, z.B. Ausbilder, Assessor, AfA (ehemals AfL), operative Sachbearbeitung, Pre-OJT usw., von nun an zum Berufsbild dazu und werden nicht mehr für die Eingruppierung berücksichtigt. Der prozentuale Anteil dieser Sonderaufgaben wächst über die Jahre an, beginnend bei 10% und endend bei bis zu 49% ab der Vergütungsgruppe 10. Einzelheiten zur Entwicklung in den neuen Berufsbildern sind in den SR FS-Dienste geregelt.

Maßgeblich für die Eingruppierung ist in allen Vergütungsgruppen das Tätigkeitsprinzip. Auf allgemeine Beschreibungen in den Obersätzen haben wir zugunsten der Benennung von konkreten Tätigkeiten weitestgehend verzichtet, da es in der Vergangenheit immer wieder zu Fehlinterpretationen und Streitigkeiten kam. Gibt es zukünftig neue Berufe/Berufsbilder in der DFS, klären GdF und DFS vorab die Eingruppierung.

Die neue Bänderstruktur haben wir gestrafft und mit einer aussagekräftigeren Namensgebung versehen:

Admin: Besteht aus dem alten A-Band. Hier haben wir eine neue Karrierestruktur hinterlegt: Die Mitarbeiter kennen von Beginn an ihre Zieleingruppierung und werden – je nach vorhandener Berufserfahrung – über mehrere Vergütungsgruppen dorthin entwickelt. Die Zieleingruppierung erreicht ein Berufseinsteiger nach spätestens 10 Jahren und die Entwicklung kann für erfahrene Mitarbeiter sowie bei besonderer Leistung ver-

kürzt werden. In einigen konkret im ETV hinterlegten Fällen kommt es durch die neue Struktur auch in diesem Band zu Höhergruppierungen bei unveränderten Tätigkeitsinhalten.

Semi-Ops: Besteht im Kern aus dem alten P-Band und wird nochmals erweitert um Tätigkeiten, die Kenntnisse (aber keine Erfahrung) aus den operativen Bereichen verlangen (Adaptionsdaten, Softwareentwicklung, BNL etc.). Auch hier verläuft die zukünftige Karriere in der gleichen zeitlichen Abfolge wie in den operativen Bändern, d. h. zunächst Erwerb der erforderlichen Qualifikation mit einer anschließenden Karriere über vier Vergütungsgruppen von der VG 7 in die VG 10.

ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel): besteht aus dem alten B-Band und gilt für die operativen Techniker und Ingenieure mit Berechtigungen oder Autorisierungen.

ATOS (Air Traffic Service Operations Specialist): besteht aus dem alten C- und D-Band. Mitarbeiter, die bisher als FB, FDB, FMP, PK, zFIS und Voko gearbeitet haben, werden zu ATOS.

ATCO I (Air Traffic Control Officer): besteht aus dem alten E-Band.

ATCO II: besteht aus dem alten F- und G-Band.

Berufseinsteiger im SemiOps- und den operativen Bändern werden von Beginn an hier geführt. Zugunsten eines einheitlichen ATSEP-Bandes verläuft die Karriere der ATSEP mit Technikerberechtigungen von der VG 4 bis zur VG 7. Die zusätzliche Vergütungsgruppe für alle operativen Karrieren konnten wir u. a. dadurch erreichen, dass wir die Sprungkarrieren (AfL, CISM, Kompetenzbeurteiler) und beschleunigte Karrieren abgeschafft haben.

Für Führungskräfte gilt grundsätzlich die Eingruppierung in die VG 11, hiervon haben wir im Admin-Band einige ausdrückliche Ausnahmen benannt.

Die heute sogenannten Sachbearbeiter FVK (zukünftig: operative Sachbearbeiter) kommen in die VG 11 ATCO

WEIL DER HIMMEL UNS BRAUCHT!



Foto: DFS

oder ATOS, sofern für ihre Tätigkeit operative Kenntnisse und Erfahrungen aus den jeweiligen Bereichen erforderlich sind, und zwar auch dann, wenn sie entgegen der Ausschreibung ohne operativen Hintergrund für eine solche Stelle ausgewählt werden. Fordert die DFS für die ausgeschriebene Stelle lediglich operative Kenntnisse, ist diese dem Semi-Ops-Band zugeordnet.

VTV und ZTV

Die mit der DFS bis Ende 2026 vereinbarten Tarifierhöhungen sind nach dem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen nun endgültig abgesichert. Wir haben uns im Rahmen der Verhandlungen auf eine dreimonatige Verlängerung der Laufzeit bis Ende März 2027 verständigt und dabei auch die Struktur der vergütungsrelevanten Regelungen vereinheitlicht und diese aus allen Tarifverträgen im neuen VTV Nr. 14 zusammengefasst. Der ZTV geht dabei vollständig im neuen VTV Nr. 14 auf und einige Zulagen wurden – auch mit Blick auf die neue Karrierestruktur – für die Zukunft gestrichen. Besitzstände in soweit sind in einem Überleitungsstarifvertrag geregelt.

Überleitung des Bestandes in die neue Tarifwelt

Wir wurden von dem Grundsatz geleitet: **Niemand soll durch die Überleitung Geld verlieren!** Besitzen Mitarbeiter Zulagen persönlicher Art oder nach ZTV, werden

diese bei Höhergruppierungen ggf. angerechnet. Sollte es im Rahmen der Überleitung in den nächsten Monaten zu Unstimmigkeiten kommen, haben wir vor, gemeinsam mit der DFS diese Fälle zu bündeln und im Rahmen der Clearingstelle möglichst schnell zu lösen.

Die Überleitung findet zum 01.01.2025 statt und läuft grundsätzlich wie folgt ab:

1. Zuordnung zu den neuen Bändern.
2. Beibehaltung der bisherigen Gruppe und Stufe.

Die weitere Vergütungsentwicklung verläuft unter Anrechnung der bereits in einer Gruppe und Stufe verbrachten Zeit.

Zusätzlich gilt für:

ATCO:

- Wer mindestens 22 Jahre in der VG 8 verbracht hat und noch nicht in der VG 10 ist, wird in die VG 10/2 eingruppiert.
- OJTs ohne ABG werden in die VG 5/1 eingruppiert, mit ABG in die VG 6/1, ggf. auch noch Stufe 2.
- Heutige OJTs werden mit EBG-Erwerb ab 2025 in die VG 7/2 und bereits nach 3 Jahren in die 8/1 höhergruppiert.

- Fachlehrer, Lehrgangisleiter oder operative Sachbearbeiter ATCO werden in die VG 11 höhergruppiert.

ATOS:

- In diesem Band haben wir die Gruppenzuordnung an diejenige bei ATCO angepasst, d.h. die bisherige Gruppe 7 heißt nun 9 etc.
- Wer mindestens 22 Jahre in der alten VG 5 verbracht hat, wird in die neue VG 10/2 eingruppiert (Flugberater: VG 9/3).
- OJTs ohne ABG werden in die VG 5/1 eingruppiert, mit ABG in die VG 6/1, ggf. auch noch Stufe 2.
- SV-ATOS, Fachlehrer, Lehrgangisleiter oder operative Sachbearbeiter ATOS werden in die VG 11 höhergruppiert.

ATSEP:

- Ingenieure, die mindestens 22 Jahre in der VG 7 verbracht haben, werden in die VG 10/2 eingruppiert.
- Ingenieure, die mindestens 25 Jahre in der VG 7 verbracht haben, werden in die VG 10/3 eingruppiert.
- Mit Erreichen der VG 10/3 entfällt die Zulage nach § 2 (4) ZTV Nr. 13.
- OJTs ohne Berechtigung werden in die VG 6/1, mit erster Berechtigung in VG 6/3 eingruppiert.
- Techniker, die 22 Jahre im Besitz einer Lizenz sind werden in die VG 7 eingruppiert, wenn sie sich bereit erklären, eine Ingenieurberechtigung inkl. Sonderaufgaben bis zu 25 % oder Sonderaufgaben bis zu 49 % zu übernehmen.

Semi-Ops:

- Mitarbeiter, die neu aus den Bändern A bis D in dieses Band kommen, werden in die Gruppe und Stufe eingruppiert, die gegenüber ihrem aktuellen Gehalt die nächsthöhere ist. Weitere Steigerungen erfolgen nach bekanntem Zeitablauf und unter Anrechnung von einschlägigen Vorbeschäftigungszeiten.
- Mitarbeiter aus dem P-Band werden nach 22 Jahren Tätigkeit im P-Band (unter Anrechnung von Vorbeschäftigungszeiten) in die VG 10 Semi-Ops eingruppiert.

Admin:

- Mitarbeiter, deren neue Zieleingruppierung höher liegt als ihre bisherige, werden höhergruppiert, wenn bzw. sobald sie die Tätigkeit zum Stichtag mindestens 48 Monate ausgeübt haben.
- Weitere Höhergruppierungen erfolgen ggf. gemäß Karriereplan.

Übergangsversorgung (ÜVers)

Im Bereich ATOS existieren heute zwei materiell unterschiedliche Arten der Übergangsversorgung sowie die Altersteilzeit für das AIS. Es war uns ein großes Anliegen, mit den vereinheitlichten Arbeitsbedingungen hier auch für **eine** einheitliche Übergangsversorgung zu sorgen.

Mit dem neuen Tarifvertrag ist uns dies auf bekanntem Niveau gelungen. Die bisher in zwei Tarifverträgen getrennt behandelten Berufsgruppen ATCO und ATOS wurden dabei in einem Tarifvertrag mit einheitlicher Laufzeit zusammengefasst.

Dabei wird die ÜVers für die Mitarbeiter im AIS und der Voko in mehreren Schritten über Jahre eingeführt. Mitarbeiter mit einer Altersteilzeit-Zusage oder diejenigen, die sich bereits in der Aktivphase der Altersteilzeit befinden, verbleiben in der ATZ.

- Mitarbeiter der Geburtsjahrgänge 1970 oder älter bekommen eine garantierte ATZ.
- Mitarbeiter der Geburtsjahrgänge 1971 bis 1980 haben Anspruch auf Übergangsgeld ab Vollendung des 60. (AIS) bzw. 61. (Voko) Lebensjahres.
- Mitarbeiter der Geburtsjahrgänge 1980 oder jünger haben Anspruch auf die volle Übergangsversorgung.

Im Zusammenhang mit dem Zukunftspaket haben wir einmalig mit der DFS vereinbart, dass Mitarbeiter, die bereits ihre ÜVers beantragt haben, diese nochmals zeitlich verschieben können, maximal aber bis zur regelmäßigen tariflichen Altersgrenze für ATCO bzw. ATOS. So kann der Mitarbeiter noch von den Höhergruppierungen ab dem 01.01.2025 profitieren und die DFS kann ihre Personalengpässe kurzzeitig abmildern.

Loss of Licence

Wie bereits in unserer letzten TK-Info erwähnt, ist es uns gelungen, die operativen Bereiche ATOS und ATSEP in den LoL-TV zu integrieren, soweit sie für ihre Tätigkeit eine medizinische Tauglichkeit nachweisen müssen. Die neue Regelung gilt auch für die jeweiligen Supervisor bzw. Teamleiter mit Berechtigung.

Bis zum 51. Lebensjahr (ATSEP, ATOS) bzw. 47. Lebensjahr (ATCO) steht die anderweitige Weiterbeschäftigung im Vordergrund. Ist diese nicht möglich, erfolgt eine Abfindung durch einen Einmalbetrag im Rahmen der Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Zukünftig schon ab dem 47. Lebensjahr (ATCO) bzw. ab dem 51. Lebensjahr (ATSEP, ATOS) gibt es im Fall der Untauglichkeit eine Untauglichkeitsversorgung (70% mit Abschlägen von 0,3 Prozentpunkten für jeden vorzeitigen Monat). Die bekannten vollen 70% bekommen ATCO zukünftig ab dem 52. Lebensjahr, ATSEP und ATOS ab dem 56.

Betriebliche Altersversorgung

2018 haben wir auf Initiative der DFS schon einmal die Umstellung der bAV auf eine kapitalmarktorientierte Beitragszusage verhandelt. Damals scheiterte es an den unterschiedlichen Vorstellungen darüber, welche durchschnittliche zukünftige Rendite wir für die Beiträge zugrunde legen, um zu ermitteln, wie hoch die Beiträge im Rahmen der Umstellung sein müssten, um am Ende eine gleichwertige Versorgung zu erzielen. In dieser Runde konnten wir uns diesbezüglich einigen und wir werden nach Teil A und B nun einen Teil C im Versorgungstarifvertrag haben.

Alle Neueinstellungen ab dem 01.01.2025 kommen auf jeden Fall in den Geltungsbereich des neuen Teil C. Bestandsmitarbeiter bis zum 60. Lebensjahr werden zu gegebener Zeit noch das Angebot erhalten, mit einem individuellen Startbaustein, der bei der o.a. Renditeannahme zu einer gleichwertigen Versorgung gegenüber Teil A und B führt, noch in das neue System zu wechseln. Ältere Mitarbeiter werden die Möglichkeit erhalten, ihre Versorgung gemäß Teil A oder B mit Renteneintritt in Teil C zu wandeln, damit sie auch die Möglichkeit erhalten, bei der Auszahlung noch das Modell der 5 bis 20 Raten zu wählen.

Die neue bAV hat eine Laufzeit von 15 Jahren und wir sind stolz darauf, dass es uns wieder gelungen ist, entgegen dem allgemeinen Trend das Niveau der bAV für einen langen Zeitraum zu sichern!

Derzeit laufen noch die Gespräche und Verhandlungen mit den großen Finanzdienstleistern zur Kapitalanlage und Verwaltung. Die Auswahl und Regelung werden sich noch einige Monate hinziehen. Erst wenn das komplette Anlagekonzept steht, wird für jeden Mitarbeiter das individuelle Wechselangebot erstellt. Wir gehen heute davon aus, dass dies erst im nächsten Jahr passiert. Natürlich halten wir Euch auf dem Laufenden und werden Euch im Zusammenhang mit den Angeboten beraten.

MTV und SR FS-Dienste

Zu beiden Regelungen gab es letztendlich von beiden Tarifvertragsparteien Anliegen, die wir – neben der Neustrukturierung insgesamt – im Rahmen der Verhandlungen aufgenommen haben. Einige davon seien im Folgenden kurz vorgestellt:

Im MTV:

1. Die Vergütung während der Dienstreise ist nun unmissverständlich geregelt. Neu ist auch, dass über 12 Stunden hinausgehende Zeiten gutgeschrieben werden.
2. Die Vergütung für Überstunden wurde auf 125% festgeschrieben.
3. Das Überstundenkontingent wurde mit 36h innerhalb von 60 Tagen, max. 155 pro Kalenderjahr etwas erweitert.
4. Die Regelung zur Kurzarbeit wurde mit einer entsprechenden Verhandlungsverpflichtung mit der GdF versehen.
5. Der MTV-A enthält eine Übernahmeverpflichtung für Azubis.
6. „Projektarbeit“ wurde klarer abgegrenzt und der Stundenaufbau begrenzt.
7. Die Teilzeitmöglichkeiten wurden eindeutiger umrissen und Alleinerziehende gestärkt.
8. Arbeitsbefreiung ist jetzt auch für den Todesfall der Schwiegereltern vorgesehen.
9. AMZ und UV wurden definiert und Zeitzuschläge bei UV geregelt.



Foto: DFS

10. Die Sonderzuwendungen für Geburt und Jubiläen wurden deutlich erhöht, bei Eheschließung jedoch gestrichen.
11. Das Sterbegeld wird auf 3 Monate verlängert.
12. Eine übersichtlichere Regelung für den Nachweis der AT-Tage wurde geschaffen einschließlich der Möglichkeit, bei Bruchteilen eine Stundengutschrift zu wählen.
13. Sonderurlaube müssen nun eindeutig zeitnah gewährt werden.
14. Die Fortbildungsmöglichkeiten im administrativen Bereich wurden verbessert.

SR FS-Dienste:

1. Die Möglichkeit, sonstige anrechenbare Zeiten wegen des Zeitaufwandes bei besonderen Zugangsanforderungen für Sicherheitsbereiche zu berücksichtigen, wurde auch auf Mitarbeiter außerhalb der SR FS-Dienste erweitert.
2. Für operative Sachbearbeiter an den Niederlassungen gelten die Arbeitsbedingungen der SR FS-Dienste analog den Supervisors.

3. Während der Maßnahmen zum Lizenzerhalt gelten auch für sie die Arbeitsbedingungen entsprechend den operativ tätigen ATCO, ATOS oder ATSEP.
4. Die Arbeitsbedingungen im Bereich ATOS wurden auf dem höchsten Niveau zusammengeführt. Im Rahmen der Überleitung kann für einen Karenzzeitraum, längstens aber bis der ATOS entsprechende Aufgaben wahrnimmt, anstelle der Gewährung der längeren Pausen etc. eine entsprechende Zeitgutschrift erfolgen.
5. Während der Wahrnehmung von Sonderaufgaben bleibt die wöchentliche Arbeitszeit unverändert.
6. Für die Wahrnehmung von Medex-Terminen gilt an allen Niederlassungen nun eine einheitliche Regelung: Grundsätzlich erfolgt sie an einem Arbeitstag bzw. der Arbeitgeber kann auch außerplanmäßig einen Arbeitstag auf den Ereignistag legen. Ist dies nicht möglich und der Termin liegt an einem freien Tag, erfolgt eine pauschale Entschädigung in Form einer Zahlung in Höhe des Gegenwerts von 4 Stunden incentiviertem Dienst.
7. Ausnahmen bei der maximalen Boardzeit werden auf das absolut Notwendigste reduziert.

8. Schichtfolge und Freizeitblock werden präziser definiert.
9. Bei Wechselschichtdienst (14 Schichten in der Zeit von 20 Uhr bis 6 Uhr) in der Technik entsteht der Anspruch auf eine Regenerationskur bereits ab dem 35. Lebensjahr.
10. Die DFS kann zukünftig bis zu 8 incentivierte Zusatzdienste pro Jahr spätestens mit dem Arbeitsstapenplan einseitig am Anfang oder Ende einer Schichtfolge einplanen. Hierdurch darf ein Freizeitblock von 48 Stunden nicht unterschritten werden.
11. Die DFS kann mit dem Schichtplan im Kalenderjahr bis zu vier Schichten als sogenannte Flexischichten kennzeichnen, die sie mit einem Vorlauf von mindestens drei Tagen verschieben kann, allerdings nicht auf eine Nachtschicht. Zuschläge für Schichtverschiebung fallen nicht an.

Entlastung älterer Mitarbeiter in den SR FS-Dienste

Gesundheitliche Vorsorge war schon immer ein wichtiges Thema für die GdF. Dies kann man in unseren Tarifverträgen nachlesen, z. B. im KTV, dem TV zum Langzeitkonto oder dem LoL-TV. Insbesondere gilt dies natürlich für die Sonderregelungen FS-Dienste. Studien zufolge steht Schichtarbeit im Zusammenhang mit einer deutlich kürzeren Lebenserwartung und diversen gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Um hier entgegenzuwirken, hat die GdF seit 20 Jahren die Arbeitsbedingungen im Schichtdienst kontinuierlich verbessert. Die Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit, Regelungen zu den Freizeitblöcken (inkl. Nachtdiensten), die Erhöhung der Urlaubstage, die Begrenzung der maximalen Boardzeiten und natürlich die Kur führen zu einer deutlichen Verbesserung der Situation.

Einen weiteren Schritt gehen wir jetzt mit älteren Mitarbeitern. Sie konnten zwar schon immer ihre wöchentliche Arbeitszeit um bis 25% reduzieren, eine Anrechnung auf die Höhe der Übergangsvorsorge findet in Zukunft allerdings nicht mehr statt. Wir gehen daher von einer erhöhten Nachfrage aus. Die Nachtdienste müssen ältere Mitarbeiter bei ATCO und ATOS nicht mehr leisten.

Eine weitere Besonderheit gilt für langjährige Schichtarbeiter, aus o.g. Gesundheitsfürsorge werden für diese Mitarbeiter keine Schichtdienste mehr geplant.

Soweit die „grobe“ Zusammenfassung, genauere Beschreibungen findet Ihr natürlich in den Tarifverträgen. Auch wenn wir uns gemeinsam mit der DFS dieses Mal besonders viel Mühe dabei gegeben haben, die Texte verständlich und eindeutig zu formulieren, handelt es sich dennoch um abstrakte Regelungen, die jetzt auf die Realität treffen. Es werden sicherlich in den nächsten Wochen und Monaten einige Fragen auftauchen, die Ihr Euch allein mit den Tariftexten nicht eindeutig beantworten könnt. In den kommenden Monaten werden wir daher verstärkt auf den geplanten Betriebsversammlungen und zum Teil auch in eigenen Roadshows Eure Fragen beantworten. Und für die Fälle, die auch wir nicht haben kommen sehen, werden wir gemeinsam mit der DFS auch die eigens dafür vorgesehene Clearingstelle nutzen.

Bevor Ihr Euch also über die Tarifverträge ärgert, weil sie vermeintlich einen Fall nicht oder nicht richtig regeln, bevor Ihr Gerüchten aufsitzt: Fragt uns, wir versuchen, zur Klärung beizutragen. Und bitte beachtet auch: **Für die Umsetzung haben wir jetzt über ein halbes Jahr Zeit, die Tarifverträge treten erst zum 01.01.2025 in Kraft!**

Eure Tarifkommission

Fragen an das Bundesvorstandsmitglied Tarif und Recht Rüdiger Purps



Rüdiger Purps

Redaktion: Hallo Rüdiger, bereits im Mai/Anfang Juni wurde vonseiten der GdF und auch von der Deutschen Flugsicherung (DFS) verkündet, dass es eine großartige Tarifeinigung gebe und diese einen enormen inhaltlichen wie auch zeitlichen Rahmen in Anspruch genommen habe.

Warum hat es jetzt nochmals knapp vier Wochen gebraucht, um die Einzelheiten zu veröffentlichen und wie lange wurde insgesamt verhandelt?

R. Purps: Zum Zeitpunkt der Einigung am 21.05. waren nicht alle Tarifverträge redaktionell endverhandelt. Wir hatten mit der DFS ursprünglich den 31.12.2023 als Enddatum für die Verhandlungen anvisiert. Trotz intensiver Verhandlungen und Bemühungen war dann auch der Wunschzeitraum Mitte März nicht zu halten und wir landeten schließlich beim spätmöglichsten Termin, dem 21.05. Das war für die Verhandlungen ein Termin wie der berühmte Hexensabbat an den Börsen. In den nachfolgenden vier Wochen bis zur Veröffentlichung wurden die Vereinbarungen in Tariftexte formuliert.

Verhandelt haben wir seit 2018, zweimal gab es längere Unterbrechungen, 2020 durch den Tod von Dr. Hann und durch Corona. Nach dem Neustart 2022 stockten die Verhandlungen bereits ab November 2022. Bis März 2023 gab es nur noch Gespräche mit der Geschäftsführung, um die Verhandlungen wieder aufnehmen zu können, intensiv ging es ab Mai 2023 weiter.

Redaktion: Wenn man die Tarifinfo zunächst überfliegt, muss man feststellen, dass eigentlich alles, was das Tarifrecht zu bieten hat, angesprochen und tarifiert wurde. Wie viele Mitstreiter hattest Du GdF-seitig, die Dich unterstützten und mit Dir die Detailfragen klärten?

R. Purps: Eine ganze Menge, es waren ca. 40 bis 50 Personen. Jeder Fachbereich hat seine tarifliche Expertengruppe. In der Anfangsphase haben wir in den einzelnen Gruppen den ETV diskutiert und auf eine einheitliche operative Karriere gedungen und dies immer mit der Tarifkommission abgestimmt. Nachdem unser Konzept feststand, haben wir eine Verhandlungskommission (VK) aus den Reihen der Tarifkommission (TK) gewählt und mit diesen zwölf Tarifexperten unter großer Verschwiegenheit nur noch intern verhandelt. Alle acht Wochen wurde dann der TK Bericht erstattet. Diese Vorgehensweise war sehr wichtig, denn bei den erwartbaren langen Verhandlungen wären zu viele Köche kontraproduktiv gewesen.

Das hat von den aktiven Gewerkschaftern aus der Konzeptphase natürlich viel Geduld erfordert. Dafür möchte ich mich nochmal ausdrücklich bedanken.

Redaktion: Bei der Vielzahl der angesprochenen Themengebiete gab es sicherlich einige Punkte und Diskussionen, die vielleicht ausführlicher und auch intensiver behandelt werden mussten. Kannst Du einige dieser Kernpunkte nennen?

R. Purps: Wenn man nach 14 Jahren (ETV 2011) einen Paradigmenwechsel vollzieht, dann fällt man doch immer



wieder schnell in alte Denkweisen zurück. Das ist bei den Verhandlungsparteien in der Anfangsphase nicht leichtgefallen. Besonders die einheitliche Karriere über 22 Jahre, die Möglichkeit der Anweisung von Sonderaufgaben, der Wegfall von Sprungkarrieren und die Kombination aus allem hat uns dann doch sehr gefordert.

Nachdem wir uns auf die künftige Karriere geeinigt hatten, musste das Bestandspersonal analysiert werden; das war besonders im administrativen Bereich eine herausfordernde Aufgabe. Mein besonderer Dank gilt hier Catja Gräber, ohne deren umfassendes Wissen wir das alles nicht so hinbekommen hätten.

Die besondere Herausforderung bestand in der Frage, wie man die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die neue Tarifwelt überführen kann. Das hat unglaubliche Geduld gefordert und verständlicherweise Emotionen auf beiden Seiten geweckt.

Redaktion: Die DFS informierte die Fachpresse und die Öffentlichkeit auch während der Jahrespressekonferenz über die „richtungsweisende“ Tarifeinigung und lobte dabei den Verhandlungspartner (damit war sicherlich die GdF gemeint) für die sachliche und zukunftsorientierte Zusammenarbeit. Wie beurteilst Du die Zusammenarbeit mit der DFS?

R. Purps: Die Ausgangslage waren Verhandlungen in ungekündigten und zeitgleich gekündigten Tarifverträgen. Dafür braucht es eine Menge Vertrauen und gegenseitige Transparenz. Beides war gegeben und somit bestand eine solide Grundlage für erfolgreiche Verhandlungen.

Neben Zeiten, in denen gute Fortschritte bei den Verhandlungen erzielt wurden, gab es auch viele frustrierende Tage. Wenn man aus Bremen, Hamburg, München und Essen anreist und am Ende des Tages nur einen Paragraphen verhandelt hat und dies häufiger geschieht, ist diese Frustration sicherlich nachvollziehbar. In dieser Zeit prägte sich die Frage: „Was macht eigentlich die

DFS so lange?“ Für die DFS mag frustrierend gewesen sein, wie sehr wir uns als Gewerkschaft einig waren, zügig Ergebnisse präsentierten und auch entsprechend schnelle Antworten erwarteten. Gegen Ende der Verhandlungen, also in der heißen Phase, waren alle entsprechend dünnhäutig und urlaubsreif.

Im Nachgang sieht man das natürlich durch eine andere Brille, vergisst manches und ist einfach nur erleichtert und froh über den erfolgreichen Abschluss. Vielleicht ist die Art und Weise unserer Verhandlungen ein Beispiel für andere Arbeitgeber und Gewerkschaften. Es geht eben auch anders!

Redaktion: Wann und wie ist es eigentlich zu diesem Monster-Tarifwerk gekommen, in dem das bisherige Tarifgebilde nahezu komplett überarbeitet wurde?

R. Purps: Das begann zunächst mit der Idee einer neuen Lotsenkarriere, dann kam die ATOS-Idee dazu. Damit erschien der Gedanke, eine einheitliche, operative Karriere zu schaffen, gerecht und vernünftig. So weit gedacht, stellte sich auch der Admin-Bereich als überholungsbedürftig heraus. Schließlich muss man wissen, dass einige Tarifverträge voneinander abhängig sind, und so kommt eins zum anderen. Einige Themen und Ideen mussten wir dennoch in die Zukunft verschieben, sonst hätten wir bei einem Paket von diesem Umfang den Überblick verloren! Es war schon in der jetzigen Gestalt eine enorme Herausforderung für beide Seiten.

Redaktion: Die Tarif-Info der GdF ist zwar jetzt veröffentlicht und auch in dieser Ausgabe nachzulesen, aber es gibt sicherlich viele Einzelpunkte und Fallbeispiele, die die Kolleginnen und Kollegen direkt berühren. Wie planst Du/plant Ihr die weiteren – vielleicht auch individuellen – Informationen?

R. Purps: Wir gehen da mehrstufig vor. Die Tarifinfo war nur der erste Schritt, es folgten und folgen die ver-

sprochenen Roadshows mit der DFS im Juli und August. Wir besuchen jede Betriebsversammlung sowie die ÖMVen. E-Mails, die uns erreichen, versuchen wir zügig zu beantworten.

Jetzt braucht es aber auch Geduld von den Mitgliedern! Die Betriebsräte und die DFS arbeiten derweil an den Eingruppierungen, dies wird voraussichtlich bis Ende November dauern. Danach werden alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zeitgleich informiert. In der Clearingstelle sollen schwierige Probleme vorab gelöst werden.

Redaktion: Gab es einen Zeitpunkt, zu dem die Verhandlungen auf der Kippe standen? Und wie ging es dann weiter?

R. Purps: Zweimal, 2020 und 2022. Als wir dann im März 2023 das Gesamtpaket mit der DFS angeschoben haben, war allerdings auch klar: Wir sind zum Erfolg verdammt. Ein Scheitern hätte unwiderrufliche Konsequenzen gehabt, den bis dahin erfolgreichen Weg von ruhigen und vernünftigen Verhandlungen hätten wir nicht mehr fortführen können.

Streik oder Streikdrohungen waren nie eine wirkliche Option. Stattdessen reifte ab Anfang 2024 die Erkenntnis, dass die vielen fertigen Verträge und Paragraphen uns ein Gefühl gaben von „too big to fail“. Das hat uns über einige Konflikte hinweggetragen, zudem saßen auf beiden Seiten auch vernunftbegabte Menschen.

Redaktion: Kann der Tarifbereich nach den jahrelangen Verhandlungen jetzt auch mal durchatmen?

R. Purps: Leider nicht. Wie schon gesagt, jetzt wird viel informiert und erklärt werden müssen. Die neuen Tarifverträge sind ja zunächst theoretische Produkte, die jetzt auf die Realität treffen. Da wird die Clearingstelle anschließend gefordert sein, Anpassungen vorzuneh-

men. Zum Jahresende verhandeln wir dann in München für die Vorfeldkontrolle und 2025 dann für Frankfurt.

Die neue betriebliche Altersvorsorge wird voraussichtlich Ende August unterschriftsreif sein, wenn die Strukturen aufgebaut und die Anbieter ausgewählt wurden, dann kann die DFS 2025 die Angebote an die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verschicken. Ab da werden wir wieder viel informieren müssen, weitere Roadshows werden ebenfalls geplant. Wenn 2026 mal keine Krise eintritt, dann könnten wir alle mal durchatmen, das ist auch nötig, denn 2027 wird sehr spannend, die SR FS-Dienste, die Vergütung und die Übergangsvorsorge stehen dann an ...

Redaktion: Wie wird mit der Erwartung von weitreichenden Höhergruppierungen durch den neuen ETV umgegangen?

R. Purps: Wenn man auf die Ziele und Zwecke der einzelnen Tarifverträge schaut, dann wird deutlich, dass flächendeckende Höhergruppierungen nicht das Ziel des ETVs sind. Es wären dann ja nur Tarifierhöhungen durch die Hintertür, die heutigen ungerechten Strukturen würden bestehen bleiben. Genau dabei geht es beim ETV, um Gerechtigkeit. Ein Beispiel: Die Tätigkeit eines Mitarbeiters ist X, der ETV legt dann die entsprechende Eingruppierung und Vergütung für X fest. Heute wird uns zu häufig aber nach Y bezahlt. Ab nächstem Jahr haben wir nicht alle, aber viele solcher Probleme gelöst.

Klar sollte auch sein, dass flächendeckende Vergütungserhöhungen ausschließlich durch den Vergütungstarifvertrag geregelt werden.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und wünscht Dir und Deiner „Mannschaft“ weiterhin eine gute Verhandlungstaktik für die weitere Arbeit und auch für die kommende Informations- und Vorstellungsreise alles Gute.



Anadolu Jet A321: In neuen Farben zeigt sich die türkische Airline in diesem Jahr, wie hier bei der Landung in Hamburg im Mai zu beobachten war. Foto: Gerrit Griem



LOT Embraer 195: Die polnische Fluggesellschaft hat mehrere Sonderbemalungen auf ihren Fliegern; hier wird auf die polnische Region Masuren aufmerksam gemacht. Foto: Gerrit Griem



Electra Airways A320: Für diverse Charterunternehmen fliegt dieser in Bulgarien registrierte A320 der Electra Airways; hier aufgenommen bei der Landung auf dem Hahn im Juli. Foto: Gerrit Griem



One Air B747: Ebenfalls auf dem Hahn gesichtet wurde die B747 in der neuen Bemalung der One Air. Die mittlerweile 33 Jahre alte Maschine war früher für Air Canada und diverse Frachtairlines unterwegs. Foto: Gerrit Griem



Lufthansa A320: Anlässlich der Europawahl trug dieser A320 der Lufthansa „Yes to Europe“-Sonderbemalung; hier beim Abrollen von der Northwest-Bahn in Frankfurt im Mai. Foto: Gerrit Griem



Democratic Republic of Congo Boeing 737: In Hamburg bei der DLH-Werft schauen immer wieder „Leckerbissen“ für die Spotterwelt zu Wartungsarbeiten vorbei, wie hier im Juni die B737-900 aus Zentralafrika. Foto: Gerrit Griem



Krämerbrücke Erfurt . Foto: Petra Allhoff

Bundesfachbereichskonferenz des FSAD in Erfurt



von Andreas Miltner

Am 6. und 7. Juni 2024 fand die Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des FSAD statt. Tagungsort war das Hotel Krämerbrücke in Erfurt. An der Veranstaltung nahmen die Delegierten und der Vorstand des FSAD teil. Als Gäste konnten Vertreter des Bundesvorstands, der Fachbereiche

FSBD und FSTD, die Berater der GdF sowie der Redakteur des „der flugleiter“ begrüßt werden.

Nach Vorstellung und Abstimmung der Tagesordnung berichteten die Vorstände des FSAD aus dem zurückliegenden Jahr. Jörg Waldhorst über seine Tätigkeit als Vorsitzender, Catja Gräber skizzierte den Stand des Tarifpakets „Zukunft DFS“, und Andreas Miltner gab einen Einblick in den Kassenbericht und die positive Mitgliederentwicklung.

Wahlen des Vorstands

Nach der Entlastung des Vorstands standen zur turnusmäßigen Wahl alle drei Vorstandsämter an. Die bisherigen Amtsinhaber hatten sich im Vorfeld der Konferenz

bereit erklärt, erneut zur Wahl anzutreten. Es gab keine weiteren Kandidaten.

Catja Gräber für das Amt Vorstand Tarifliches, Berufliches, Soziales, **Andreas Miltner** für das Amt Vorstand Kommunikation und **Jörg Waldhorst** für das Amt Leiter des Fachbereichs.

Alle wurden einstimmig wiedergewählt und bedankten sich für das ihnen entgegengebrachte Vertrauen.

Als Stellvertreter des Vorstands Tarifliches, Berufliches, Soziales wurde Marco Haushofer gewählt.

Berichte aus dem Bundesvorstand

Oliver Wessollek, Yvonne Dalitz, Thomas Ullrich, Oliver Strack und Thorsten Wesp berichteten von der Arbeit des Bundesvorstands. Die Vertreter der Fachbereiche FSTD, André Vöcking, und FSBD, Sebastian Sachs, berichteten aus ihren jeweiligen Fachbereichen.

Überarbeitetes Fachbereichsstatut

Mit dem nächsten Tagesordnungspunkt stand die komplette Überarbeitung des Fachbereichsstatuts auf der Agenda. Anlass für die Überarbeitung waren Änderungen in GdF-weiten Dokumenten. Gleichzeitig erfolgte

eine Anpassung der Struktur an das Statut des FSBD zur besseren Vergleichbarkeit und zum einfacheren Auffinden von Informationen.

Arbeitsgruppe Künstliche Intelligenz (KI) gegründet

Weiter ging es mit dem Thema KI und den möglichen Auswirkungen eines Einsatzes auf die Berufsgruppen im administrativen Bereich. Jörg Waldhorst stellte das Arbeitspaket vor, Stefan Krauß führte anhand einer Präsentation in das Thema ein. Dabei erläuterte er den EU Artificial Intelligence Act und zeigte beispielhaft verschiedene mögliche Anwendungen des „Copilot“.

Das übereinstimmende Fazit war: Berufsbilder und Tätigkeiten werden sich durch den Einsatz von KI relativ schnell verändern und wir als Gewerkschaft müssen dies aktiv begleiten.

Die Fachbereichskonferenz beschloss einstimmig die Etablierung einer regelmäßig tagenden AG KI, besetzt mit Stefan Krauß, Marco Haushofer und Maik Forscher, die gleichzeitig auch Ansprechpartner für das Thema im Fachbereich sein werden.

Rationalisierungsschutz und Vorruhestand

Ein neues mögliches Tarifziel wurde von Catja Gräber vorgestellt: Rationalisierungsschutz und Vorruhestand mit neuem Ansatz.

Betriebsratsarbeit <--> Gewerkschaftsarbeit

In einem weiteren Vortrag „Abgrenzung Betriebsratsarbeit zur Gewerkschaftsarbeit“ beleuchtete sie die Aufgaben von Gewerkschaft, Betriebsrat und Gesamtbetriebsrat. Neben der Erläuterung des gesetzlichen Günstigkeitsprinzips erhielten die Anwesenden einen Einblick in den Geltungsbereich von Tarifverträgen, den Tarifvorbehalt, Probleme bei der Umsetzung von Tarifverträgen sowie die Abgrenzung von Betriebsvereinbarungen und Tarifverträgen.

Belastungssituationen

Marco Haushofer berichtete über „Stress und psychische Belastung“ und daraus resultierende Handlungsfelder. Dabei erläuterte er die Systematik von Stress, Maßnahmen zur Selbstfürsorge und zeigte Statistiken zu Krankheitstagen. Überraschend für viele ist die Tatsache, dass es auch in den Admin-Bereichen ausgebildete CISM Peers gibt. Weniger überraschend ist, dass die Fälle von Arbeitsverdichtung und Burn-Out zunehmen. Die in der folgenden Diskussion entstandenen Ideen für mögliche gewerkschaftliche Maßnahmen wurden für die Arbeit in anderen Gremien aufgegriffen.

2025 wird man zusammen mit dem FSBD neue (Konferenz-)Wege beschreiten: Am 26. und 27. März findet die gemeinsame Bundesfachbereichskonferenz in Frankfurt am Main statt.



Foto: Petra Allhoff

Fragen an den FSAD-Fachbereichsleiter Jörg Waldhorst



Redaktion: Jörg, in Erfurt wurdest Du erneut in Deinem Amt als FSAD-Fachbereichsleiter eindrucksvoll bestätigt. Es war eine Wiederwahl – welche Ereignisse in Deiner letzten Amtszeit sind Dir in Erinnerung?

J. Waldhorst: Zuallererst möchte ich mich bei den Delegierten bedanken, die mir erneut das Vertrauen geschenkt haben. Ich freue mich auf eine weitere Amtszeit in einem tollen Fachbereichsteam, aber auch im Bundesvorstand.

Ich beantworte die Frage durch die Fachbereichs-Brille: In Erinnerung sind mir die aufregende Zeit im Fachbereichsvorstand mit Catja Gräber und Thomas Ullrich und natürlich die Wahl von Thomas in den Bundesvorstand der GdF, wo ich ihn monatlich zu den Bundesvorstandssitzungen wiedersehen kann. Dann der Einstieg von Andreas Miltner als Fachbereichsvorstand Kommunikation. In unseren fachlichen Gremien haben wir immer tarifliche Entwicklungen diskutiert und wie sie sich auf die nicht-operativen Angestellten auswirken können. Außerdem werden die letzten zwei Jahre durch einen wirklich ordentlichen Zuwachs an Mitgliedern markiert, was für mich einerseits eine Form der Anerkennung und Unterstützung darstellt und gleichzeitig ein großes Interesse an unserer Gewerkschaftsarbeit zeigt.

Redaktion: Wie sehen Deine Pläne für die künftige Amtsperiode aus?

J. Waldhorst: Neben der Funktion, den Fachbereich zu leiten, das heißt Themen der Mitglieder und der von den Mitgliedern gewählten Delegierten voranzubringen und zu vertreten, bin ich außerdem Mitglied des Bundesvorstands der GdF. Wir haben hier noch viele wichtige Themen zu entwickeln, zu erörtern und voranzubringen. Ein großes Thema ist immer noch die begonnene Neuordnung der GdF in ihrer Struktur, die den Arbeitstitel „GdF 2.0“ trägt.

Hier hat schon eine gewisse „Entschlackung“ stattgefunden: Die Beiträge werden nicht mehr durch die Fachbereiche eingezogen, sondern zentral durch Erledigung der GdF-Geschäftsstelle. Ein anderes Beispiel sind die Fachbereichsstatuten. Jeder Fachbereich hat eine eigene Historie und eigene Aufgaben. Ich nenne hier zuallererst die Fachbereichsarbeit. Die GdF ist nämlich vor allem auch ein Fachverband, hervorgegangen aus den zwei Fachverbänden VDF (Verband deutscher Flugleiter) und FTI (Verband deutscher Flugsicherungstechniker und -ingenieure). Wir passen aktuell die Statuten so an, dass sie eine gleichförmige Struktur haben, sodass sich die Mitglieder sofort besser zurechtfinden. Auch inhaltlich wurde vieles entschlackt, was thematisch überholt ist oder sich in anderen Dokumenten der GdF wiederfindet.

Was sind die Pläne? GdF 2.0 ist noch nicht fertig. Wir wollen die Zuordnung der Mitglieder zum nächsten Jahr aktualisieren. Über die Jahre sind gleiche Berufsgruppen teilweise auf zwei oder drei Fachbereiche verteilt. Das wollen wir wieder vereinheitlichen, um gezielter Fachbereichsarbeit machen zu können. Diese Zuordnung wird aber einen Berg an Arbeit bedeuten, da wir in aller Regel nur den Stand der Tätigkeit des Mitglieds zum Zeitpunkt des Beitritts haben.

Wir wollen die Fachbereichsarbeit im FSAD neu beleben. Wir haben viele neue Mitglieder. Bisher bleibt viel Arbeit an wenigen Delegierten hängen. Ich wünsche mir daher mehr Input und Mitarbeit vonseiten der Mitglieder. Außerdem werden Ende November GdF-weit die Delegierten neu gewählt. Für den FSAD stehen durch den Aufwuchs der Mitgliedschaft fast 50 Prozent mehr an Delegiertenämtern zur Verfügung. Ich wünsche mir, dass sich auch neue und jüngere Mitglieder zur Wahl aufstellen. Die Kandidatur wird Anfang November per Mailing abgefragt, es ist also noch etwas Zeit, sich Gedanken zu machen. Es gibt zwei feste Termine im Jahr, an denen Delegierte ihr Stimmrecht ausüben – die Fachbereichskonferenz und die Bundesdelegiertenkonferenz. Hierfür gibt es Freistellung durch die GdF, es entsteht keinerlei Gehaltsverlust an solchen Tagen.

Außerdem wünsche ich mir eine Belegung von Arbeitsgruppen – zurzeit werden bei uns die möglichen Auswirkungen der Künstlichen Intelligenz auf unsere Berufsgruppen untersucht. Ein spannendes Thema. Es gibt aber immer noch tarifliche Themen rund um unsere Arbeitswelt – Überlastung und auch die Altersteilzeitregelungen sind hier zwei Beispiele.

Redaktion: Die GdF ist in ihrem administrativen Fachbereich zurzeit noch etwas unterrepräsentiert. Hast Du eine Vorstellung, wie Du die Mitgliederzahl in Deinem Fachbereich steigern willst?

J. Waldhorst: Zunächst, und da knüpfe ich an das vorher Gesagte an, verteilen sich viele nicht-operative Mitarbeiter auf alle Fachbereiche. Ein Punkt ist also eine neue Zuordnung.

Ich bemerke seit mehreren Monaten ein reges Interesse und durchaus großen Zuspruch für die GdF-Themen. Die neuen Mitglieder haben bemerkt, dass das Geld nicht einfach so vom Himmel auf unsere Bankkonten fällt. Nur durch die grundgesetzlich verbrieft Mitbestimmung und somit durch vernünftige Verhandlungen kommen diese

sehr guten tariflichen Ergebnisse heraus, wie wir sie derzeit erleben dürfen. Das überzeugt viele. Ich nenne hier nochmal das Beispiel Vergütung, aber auch die Etablierung einer Standardkarriere im nicht-operativen Bereich. Mitarbeiter haben von nun an eine Zieleingruppierung, auf die sie sich innerhalb eines bestimmten Zeitraums zubewegen. Diese Standardkarriere ist allerdings so flexibel, dass man das Ziel auch eher erreichen kann. Auch im MTV sind einige „Goodies“ eingearbeitet worden. Die Kolleginnen und Kollegen beschäftigen sich aktuell sehr intensiv mit den Neuerungen. Ich habe bereits mehrfach festgestellt, dass man in persönlichen Gesprächen viel schneller und gezielter auf Themen eingehen kann, die für den Gesprächspartner von Interesse sind.

Redaktion: In aller Munde sind zurzeit die KI (Künstliche Intelligenz), aber auch eine weitere Arbeitsverdichtung in der Verwaltung. Wie willst Du diesen und ggf. auch weiteren Problemen entgegenreten?

J. Waldhorst: Hier muss ich mich noch etwas kurzfassen, da wir am Anfang der Bearbeitung dieses Themas sind. Was aber feststeht, ist, dass gerade die einfachen Tätigkeiten durch KI ersetzt werden, und zwar schon heute. Das ist Vor- und Nachteil zugleich. Mitarbeiter werden so von Routinetätigkeiten, die unter Umständen viel Zeit in Anspruch nehmen, entlastet und können sich konzentriert komplexeren Tätigkeiten zuwenden. Das können Belegbuchungen im Controlling oder die Sichtung von Bewerbungen im Personalbereich sein. Andererseits können gerade ausschließlich einfache Tätigkeitsprofile komplett durch KI ersetzt werden! Wir werden sicherlich, gesamtwirtschaftlich gesehen, punktuell durchaus Stellenabbau sehen. Es werden alle gefragt sein, sich aus ihrer Tätigkeit heraus weiterzubilden, um nicht eines Tages ersetzbar zu sein. Bei diesem Thema fällt mir ein, dass ein neu verhandelter Punkt die Bildungstage sind. Auf zehn Jahre gerechnet, stehen jedem DFS-Mitarbeiter maximal 20 Bildungstage zur Verfügung, somit im Schnitt zwei pro Jahr. Im Schnitt heißt, man kann auch mehrere Tage am Stück nehmen, um sich fachlich weiterzubilden.



Redaktion: Zum Schluss eine eher private Frage. Du kennst die Flugsicherung auch von der anderen Seite, d. h. Du fliegst hin und wieder – wie bist Du mit den von Dir in Anspruch genommenen Diensten der Flugsicherung zufrieden?

J. Waldhorst: Ich fliege mit Flugzeugen des DFS-Fliegerclubs und nehme ZFIS immer in Anspruch. Und ich bin begeistert. Das Niveau der DFS war qualitativ schon immer sehr gut. Nur ein Beispiel: Die FIS-Sektoren sind sehr groß. Alle FIS-Spezialisten wissen sofort, wo sie hinschauen müssen, wenn ein Pilot reinruft und eine Positionsmeldung mit Ortsnamen nennt. Da gibt es sicherlich viel mehr Möglichkeiten der Positionsmeldung als in Bezug zu Nav aids oder intersections. Das beeindruckt mich immer wieder, wenn man bedenkt, dass die Kolleginnen und Kollegen praktisch jeden Tag in einem anderen Sektor tätig sind. Selten bekomme ich auch mal eine dringende Situation über Funk mit, wie zum Beispiel Motorprobleme. Ich bin dann immer beeindruckt, mit welcher Ruhe und Konzentration der betroffene Pilot bis zur Landung begleitet wird.

An Schönwettertagen mit viel Sichtflugverkehr oder auch bei schlechter Funkabdeckung in dem einen Sektor und Übernahme eines Teils des Verkehrs durch den Nachbarsektor findet extrem viel Sprechfunk auf einer Frequenz statt. Pilotenseitig ist das auffällig, da man mitunter sehr lange warten muss, bis man den Einleitungsruf tätigen kann. Dann hört man schon mal die Meldung „Verkehrsinformation nicht möglich“.

Auch wenn ich mir vielleicht ein „Bashing“ anhören muss: Rein aus Nutzersicht würde ich mir eine bessere technische Qualität des Sprechfunks wünschen – es rauscht mir doch zu oft. Das kenne ich aus dem Luftraum in den österreichischen Alpen, nicht nur tief unten im Tal, sondern auch in FL 95 über den Kämmen. Dort ist es aber insgesamt nachvollziehbar, da die Antennen sicherlich nicht immer auf den Berggipfeln stehen können. Aber auch dort habe ich es schon erlebt: Bei Weiterflug in einem Tal war der Sprechfunk nach Wechsel auf die slowenische Frequenz glasklar, wie ich es davor und danach noch nie erlebt hatte ... Es gibt also Möglichkeiten.

Ich lande des Öfteren auf Verkehrsflughäfen, gerade im Norden, oder bewege mich hin und wieder in der Kontrollzone Frankfurt. Auch hier ist das Niveau – für mich logischerweise – top: Man wird mit einem Motor genauso behandelt wie mit zwei Turbinen – Safety kennt da keinen Unterschied.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview, wünscht Dir eine erfolgreiche Amtsperiode und hofft auf eine weiterhin sehr gute Zusammenarbeit.



Qantas B737: Aus Perth in Westaustralien stammen folgende interessante Bilder, wie diese B737 in Retro-Bemalung der Qantas kurz vor dem Aufsetzen. Foto: Gerrit Griem



Amas Bolivia ERJ-190: Dieser höchstselten Flieger aus Bolivien ist für die australische National Jet Express unterwegs und transportiert u. a. Arbeiter zu den Minenfeldern im Outback. Foto: Gerrit Griem



Skippers Aviation Fk100: Skippers Aviation ist eine kleine Regional-Airline aus Westaustralien und bedient mit ihrer Flotte entlegene Ziele entlang der Küste und im Outback. Foto: Gerrit Griem



Maroomba Airlines DHC-8: Die kleine Flotte der Maroomba Airlines aus Perth besteht aus 2 Flugzeugen und ist hauptsächlich im Charterverkehr von und nach Perth unterwegs. Foto: Gerrit Griem



Aerlink Australia ATR72: Ebenfalls im Charter- und auch Frachtverkehr tätig ist Aerlink Australia mit Sitz in Perth, die ausschließlich ATR42 und ATR72 in ihrer Flotte hat. Foto: Gerrit Griem



Toll Aviation B737: Diese ehemalige Olympic B737-400 flog vor 25 Jahren noch in Europa für die griechische Airline; heute transportiert sie zuverlässig Fracht im 5. Kontinent; hier bei der Landung in Perth im April. Foto: Gerrit Griem

Bericht Bundesfachbereichskonferenz FSTD 2024



Bernd Bündenbender

Die 21. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz des FSTD fand am 14. und 15.06.2024 statt. Tagungsort war das Maritim-Hotel am Flughafen Düsseldorf, das mit nahezu allen Verkehrsmitteln schnell und einfach zu erreichen ist.

Am Tag zuvor traf sich der Vorstand des FSTD zu einer Vorstandssitzung, die hauptsächlich die Organisation der darauffolgenden Bundesfachbereichskonferenz zum Inhalt hatte. Angesichts einiger Überraschungen, die das Tagungshotel für uns bereithielt, erwies sich diese Vorbereitung als dringend notwendig. Offenbar funktionierte die interne Kommunikation des Hotels nicht ganz so reibungslos wie gewohnt. War zunächst der Tagungsraum „Kairo“ angekündigt, zeigten die Displays in der Lobby jedoch „Teneriffa Nord“ an. Auf Nachfrage endete diese kleine Weltreise dann im Raum „Moskau“, was sich angesichts der aktuellen Weltlage etwas merkwürdig anfühlte.

Eine weitere Überraschung waren die zusätzlichen Buchungsoptionen, die heutzutage offenbar nicht mehr

in einer Tagungspauschale enthalten sind. So wurden Zusatzgebühren für jede Steckdosenleiste erhoben mit der Argumentation, dass die Teilnehmer ihre Laptops ja auch in der Lobby aufladen könnten. Nach Aushandlung eines Sonderpreises konnte den Teilnehmern ein Akkulade-Tourismus zwischen Tagungsraum und Lobby erspart werden. Dass auch ein Rednerpult nur gegen Entgelt erhältlich war, versteht sich von selbst.

Den FSTD können solche Widrigkeiten natürlich nicht aus dem Takt bringen und so eröffnete der Leiter des Fachbereichs André Vöcking die 21. Bundesfachbereichskonferenz 2024 am 14.06.2024 um 10:07 Uhr Lokalzeit.

Zunächst entschuldigte André Vöcking die Vorstandskollegen Thomas Schuster und Robert Stubbe, die leider nicht an der Konferenz teilnehmen konnten.

Nach der Begrüßung der Gäste, von denen hier besonders Roger Suter, Präsident der schweizerischen Schwesterorganisation SATTa, und Simon Krienke, Leiter TO/MV, hervorzuheben sind, stand die Festlegung der Konferenzleitung auf der Tagesordnung. Aufgrund der Abwesenheit von Thomas Schuster, der normalerweise diese Aufgabe traditionell und professionell übernimmt, schlug André Vöcking sich als Konferenzleiter vor, da die umfangreichsten Wortbeiträge ohnehin seiner Person zugeordnet waren. Die Versammlung bestätigte ihn einstimmig als Tagungsleiter.

Die formalen Punkte Akkreditierung der Gäste und die Genehmigung der Tagesordnung erfolgten ebenfalls ohne Gegenstimmen.

An dieser Stelle gab es für die zahlreichen Gäste Gelegenheit, einige Worte an die Versammlung zu richten. In diesem Rahmen gab es interessante Informationen aus allen Bereichen des Bundesvorstands und der Geschäftsführung der GdF.

Schlag auf Schlag ging es nach einer kurzen Pause dann mit der Berufung der Personen für die sitzungsüblichen Gremien weiter.



André Vöcking und Dirk Wendland.

Zunächst wurde Bernd Büdenbender einstimmig zum Schriftführer der Bundesfachbereichskonferenz gewählt.

Die Aufgabe der Mandatsprüfungskommission übernahmen, ebenfalls einstimmig gewählt, Sebastian Wehrmann und Andreas Luhn.

Auch die Besetzung des Wahlausschusses erfolgte mit der einstimmigen Wahl von Andreas Luhn und Sven Spengler.

Im Anschluss an diese in kürzester Zeit sehr effizient durchgeführten Wahlen wurde eine Mandatsprüfung für den ersten Sitzungstag durchgeführt. Von 30 möglichen Delegierten waren 19 persönlich anwesend und brachten 4 Stimmendelegierungen mit, sodass 23 Stimmen im Raum verfügbar waren. Die Versammlung war damit beschlussfähig und die einfache Mehrheit war daher mit 12 Stimmen erreicht. Die Bestimmung der $\frac{3}{4}$ -Mehrheit war nicht erforderlich, da keine Entscheidungen anstanden, für die diese nötig gewesen wäre.

André Vöcking bedankte sich bei der Mandatsprüfungskommission und nutzte die Gelegenheit für eine Anmerkung. Etwas enttäuscht war nicht nur er von der ausbaufähigen Teilnehmeranzahl. Einige ÖMVen waren leider gar nicht vertreten, sodass auch im späteren Berichtsteil keine Informationen aus diesen Bereichen für das Plenum verfügbar waren. Der Vorstand bittet in diesem Zusammenhang alle Delegierten, die aus welchen Gründen auch immer nicht teilnehmen können, um eine rechtzeitige, aktive Absage. Ganz besonders wichtig ist, in diesem Fall eine Stimmendelegierung nicht zu vergessen.

Zur Abstimmung stand in dieser Bundesfachbereichskonferenz nur ein Antrag, der vom FSTD-Vorstand selbst eingebracht wurde. Es handelte sich um eine Geschäftsordnung für den FSTD, die der Vorstand in seiner letzten Klausurtagung ausgearbeitet hatte.

In dieser Geschäftsordnung gibt sich der Vorstand FSTD eine Struktur in Form von Ressorts und beschreibt deren Kernaufgaben. Gelebt wurde dies schon immer, und die Absicht war, dies nun auch schriftlich und für alle

Mitglieder nachvollziehbar zu dokumentieren. Diese Geschäftsordnung ist nicht in Stein gemeißelt, sondern erfährt bei Bedarf auch Veränderungen. Diese werden dann künftig den Delegierten vorgestellt.

Der Antrag wurde ohne Gegenstimmen angenommen. Gegen Mittag wurde die Tagesordnung für einen besonderen Anlass unterbrochen:

André Vöcking verabschiedete Dirk Wendland.

Dirk Wendland, ein Urgestein und Mitbegründer der Gewerkschaft der Flugsicherung, blickt auf eine jahrzehntelange, wegweisende Gewerkschafts- und Berufsfachverbandstätigkeit zurück. Es gibt wahrscheinlich niemanden im Umfeld der Flugsicherung, der seinen Namen nicht kennt. Auch viele Jahre nach seiner langen Amtszeit als Leiter des Fachbereichs FSTD hat Dirk den Fachbereich weiter in einer Referententätigkeit in allen Fragen maßgeblich unterstützt. Es ist nicht möglich, seine Leistungen in diesem Bericht angemessen zu würdigen.

Die Versammlung verabschiedete sich von Dirk Wendland mit lang anhaltenden „Standing Ovation“.

Anschließend nahm Tagesordnungspunkt 8 einigen Raum ein. Es handelte sich um den Bericht des Leiters des Fachbereichs. André Vöcking konnte über zahlreiche Besprechungen mit verschiedensten Vertretern der DFS und einige internationale Veranstaltungen berichten. Insbesondere im internationalen Bereich ist die GdF mit dem FSTD mittlerweile über alle Kontinente hinweg ein hoch angesehener und sehr geschätzter Kooperationspartner geworden, der viele Dinge voranbringt.

Aber auch nationale Themen, quasi „vor der eigenen Haustür“, waren selbstverständlich ausführlicher Berichtsgegenstand. Von der Einführung der RiLi KompAS über Sachstände bei MAKAN, Ausführungen über allgemeine Gespräche mit der DFS, interne Entwicklungen im FSTD, Sachstände zu GdF 2.0 bis hin zu Berichten aus unterjährigen ÖMV-Kontakten und Ankündigung modernerer Kommunikationskonzepte war für jeden Teilnehmenden etwas Interessantes dabei.



Das FSTD-Plenum im Raum „Moskau“.

Vorgezogen wurde danach TOP 11. Zwischenzeitlich war Gastredner Simon Krienke eingetroffen und die Gelegenheit günstig, seinen Vortrag über die Richtlinie KompAS zu starten.

Herr Krienke hielt unter dem Titel „Flugsicherungstechnik: Sicherheit, Kompetenz, Hochverfügbarkeit“ einen sehr detaillierten und wortgewandten Vortrag, der mit der Geschichte der Richtlinie begann. Nochmals ausdrücklich betont wurde die außerordentlich effiziente und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen DFS, Gesamtbetriebsrat und Gewerkschaft, die es ermöglichte, in kürzester Zeit diese Mammutaufgabe zu bewältigen. Hier konnten die Anwesenden abermals feststellen, dass diese Richtlinie keine „Erfindung“ der DFS ist, sondern auf europäischem Recht basiert und eine Umsetzung alternativlos ist. Die recht komplexen Inhalte der Richtlinie konnte Herr Krienke mit seinem empathischen Vortragsstil sehr gut in Richtung Zuhörer transportieren. Dabei nahm er oftmals die Beantwortung potenzieller Fragen der Betroffenen schon im Vorgriff in seine Ausführungen mit auf. Hier spielte sicherlich die Tatsache eine Rolle, dass Herr Krienke bereits sehr viele Informationsveranstaltungen zu absolvieren hatte und daraus einen reichhaltigen Erfahrungsschatz mitbrachte.

Ein Tenor seines Vortrags war der Aufruf, diese Richtlinie nun tatsächlich zu leben. Die „Richtlinien-sind-nur-Empfehlungen“-These, wie sie von einzelnen Führungskräften der DFS zu hören war, sollte endgültig nur noch eine amüsante Fußnote in der Entstehungsgeschichte sein. Alle Berechtigungsinhaber wurden ermutigt, die Richtlinie exakt umzusetzen und auf keinen Fall Workarounds zu erfinden, um reale Praxis und Anforderungen aus

der Richtlinie in irgendeiner Form anzunähern. Sofern diese beiden Welten nicht zusammenpassen, muss an der täglichen Arbeit etwas geändert werden. Dies liegt im beiderseitigen Interesse von Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Gerade die älteren Kolleginnen und Kollegen werden die eine oder andere Gewohnheit aufgeben und sich neu orientieren müssen. Auch auf Seiten der DFS werden einzelne bequeme Regelungen nicht mehr aufrechtzuerhalten sein. Herr Krienke betonte immer wieder, dass die Abteilung TO/MV bei Fragen, aber insbesondere auch bei Problemen und Meinungsverschiedenheiten, jederzeit ansprechbar ist. Kompromissbereitschaft, Vertrauen, ein gutes Miteinander und Verlässlichkeit aller Beteiligten sind die Grundpfeiler für die weiteren Entwicklungen auf diesem Gebiet.

Aus dem Plenum heraus wurden dann noch einige Fragen zum Kompetenzerhalt und zur „Reklassifizierung“ von Systemen in der paritätischen Kommission gestellt und beantwortet, bevor Herr Krienke, nicht ohne der GdF nochmals für die gute Zusammenarbeit zu danken, mit Applaus für diesen Tag verabschiedet wurde.

In Abwesenheit der Gäste erläuterten Thorsten Wesp und André Vöcking im nichtöffentlichen Kreis noch den Kassenbericht 2023 und gaben einen Ausblick auf die Auswirkungen der ab 01.01.2025 gültigen neuen Budgetrichtlinie.

Mit dem Kassenbericht endete der erste Konferenztag mit der Vorfreude auf die Möglichkeit, am Abend gemeinsam das Eröffnungsspiel der deutschen Fußball-Nationalmannschaft zur EM 2024 exklusiv im Sitzungsraum verfolgen zu können.

Tag 2 startete um 09:30 Uhr mit der Fortsetzung der Vorstandsberichte. Aufgrund des noch vollen Programms und der begrenzten Zeit hielten Uwe Schindler, Matthias Eversberg, Bernd Büdenbender und Andrzej Klose ihre Beiträge eher im Telegrammstil und nur noch als Ergänzung des schriftlich vorliegenden Vorstandsberichts.

Andreas Luhn beantragte die Entlastung des Vorstands. Diese wurde einstimmig erteilt.

Nächster Programmpunkt waren die Wahlen für zwei Vorstandsämter. Nachdem die Wahlkommission, bestehend aus Andreas Luhn und Sven Spengler, ihre Plätze vor dem Plenum eingenommen hatte, wurde zunächst die Mandatsprüfung des zweiten Tages verkündet.

Von den 30 möglichen Delegierten waren 20 anwesend mit 5 Stimmendelegierungen. Die einfache Mehrheit lag somit bei 13 Stimmen.

Als standardmäßig geheime Wahl folgte die Wahl des Leiters des Fachbereichs. Im Vorwort erläuterte André Vöcking noch einige personelle Hintergründe innerhalb des FSTD-Vorstands und stellte Carla Martina Vogel vor, die sich in einem weiteren Wahlgang für den Vorstand bewerben würde.

Für die Wahl des Leiters des Fachbereichs gab es keine Gegenkandidaten und der Wahlgang ergab für André Vöcking 25 gültige Stimmen, davon 22 Ja-Stimmen und 3 Enthaltungen. André wurde damit wiedergewählt und nahm die Wahl an.

Mit Carla Martina Vogel stand die Besetzung eines weiteren Vorstandsamts zur Wahl. Carla bewarb sich für die Übernahme des Ressorts Regulation im FSTD. Timo Preuß, der dieses Vorstandsamt bislang innehatte, wechselte in den Referentenstatus und steht dem Vorstand weiterhin zur Mitarbeit zu Verfügung.

Die auf Antrag geheime Wahl des Vorstandsamts Regulation ergab bei 25 abgegebenen gültigen Stimmen ein klares Ergebnis: 24 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung. Carla nahm die Wahl an. Der FSTD-Vorstand freut sich auf die

Zusammenarbeit und wünscht der Kollegin viel Freude und Erfolg bei der künftigen Arbeit.

Wie schon vorab erwähnt, wechselte Timo Preuß in den Referentenstatus. Hierzu wurde er per Akklamation von den Delegierten einstimmig bestätigt.

Damit endeten die Wahlen, und nach einer 20-minütigen Pause begannen Markus Sievers, David Schäfer und Sven Spengler mit ihren mit Spannung erwarteten Ausführungen zu den damals noch nicht unterzeichneten Tarifverträgen. Die kurzweilig vorgetragenen Informationen nahmen einen umfangreichen Zeitraum in Anspruch und es entwickelte sich eine rege Diskussion. Auf einzelne Inhalte soll hier verzichtet werden, denn zwischenzeitlich sind die Verträge unterzeichnet und veröffentlicht.

Zu fortgeschrittener Stunde fehlten dann noch die Berichte aus den ÖMVn unter Tagesordnungspunkt 12.

Es wurden insgesamt 8 Berichte vorgetragen. Wie immer hat jede ÖMV ihre eigenen Sorgen und Probleme. Viele dieser Dinge sind Dauerbrenner und man hat den Eindruck, dass die Verantwortlichen der DFS die Stimmen der betroffenen Kolleginnen und Kollegen vielleicht wahrnehmen, aber in vielen Fällen eben nicht berücksichtigen, wenn nicht sogar ignorieren. Ganz besonders auffällig waren diesmal allerdings die Entwicklungen bei der FCS (Flight Calibration Services), bei der die Auswirkungen eines umfangreichen Sinneswandels beim BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) und der damit verbundenen Handlungen der DFS für Turbulenzen sorgen. Diese wurden als derart gravierend eingestuft, dass der FSTD-Vorstand nun sein besonderes Augenmerk auf die Beobachtung der weiteren Entwicklung dort gesetzt hat.

Nach Bekanntgabe des Tagungsorts der 22. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz 2025, Fulda am 16. und 17.05.2025, und des Schlussworts des Leiters des Fachbereichs André Vöcking endete die 21. Bundesfachbereichskonferenz des FSTD in Düsseldorf um exakt 15:52 Uhr Lokalzeit.

Fragen an den FSTD-Fachbereichsleiter André Vöcking



Redaktion: André, in Düsseldorf wurdest Du erneut, und damit zum vierten Mal, eindrucksvoll im Amt des Fachbereichsleiters bestätigt. Rückblickend auf die vergangene Amtsperiode – was waren die herausragenden Momente der letzten zwei Jahre.

A. Vöcking: Das ist gar nicht so einfach zu beantworten. Die letzten zwei Jahre ließen uns kaum Luft zum Atmen. Eindeutig dazu gehört die Einführung der Rili KompAS. Diese war extrem wichtig, um das Berechtigungswesen in der DFS in Verbindung mit der DVO(EU) 2017/373 auf ein sicheres Fundament zu stellen. Nicht minder wichtig waren auch die Einführung der Cloud-Struktur und die sichere Einbindung der ATSEP-Kollegen in diese neue Technikwelt. Durch unsere Mitarbeit konnten wir attraktive Arbeitsplätze gestalten und, was ganz wichtig ist, diese auch in der DFS verankern. Daneben haben uns auch nichtfachliche Themen beschäftigt. Der Wechsel von Kollegen aus dem technischen operativen Bereich in den FSBD ließ uns nicht einfach zur Tagesordnung übergehen. Ganz großes Thema waren natürlich die neuen Tarifverträge. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir hier ein Gesamtpaket geschnürt haben, in dem für jeden etwas dabei ist.

Redaktion: Welche Herausforderungen siehst Du in den kommenden zwei Jahren auf Dich zukommen?

A. Vöcking: Der Schwerpunkt liegt im Moment auf der internationalen Arbeit. Wir müssen wieder mehr Einfluss in den Entscheidungsgremien ICAO und EASA gewinnen, um wichtige Weichen für die Zukunft stellen zu können. Der Informationsfluss aus diesen Institutionen heraus ist aktuell sehr spärlich. Hierzu müssen wir unser Engagement bei ATCEUC und der IFATSEA weiter ausbauen. Diese Bemühungen sind sehr wichtig für ein gutes und sicheres Arbeitsumfeld der ATSEP-Kollegen, nicht nur national, sondern weltweit. Die Arbeit auf diesen Gebieten nimmt enorm viel Raum ein. Ich glaube



aber, dass wir im Fachbereichsvorstand dafür fachlich und personell gut aufgestellt sind. Die zweite Herausforderung ist und bleibt die nationale Regulierung. Hier bin ich sehr froh, kompetente Unterstützung für Uwe Schindler gewonnen zu haben. Carla Martina Vogel hat das Ressort Regulierung übernommen. Somit haben wir nun, zusammen mit unserem Referenten Timo Preuß, drei Personen, die sich in diesem Umfeld bewegen.

Redaktion: Die Technik wird weiterhin von einer zunehmenden Automatisierung und vielleicht auch von der KI (künstlichen Intelligenz) bedroht – Gefahren, die sicherlich nicht zu unterschätzen sind und wahrscheinlich auch im normalen Leben weiterhin an Bedeutung gewinnen. Wie will der Fachbereich darauf reagieren?

A. Vöcking: KI, oder besser AI, ist überall ein großes Thema. Der Fachbereich versucht auf allen Ebenen, dieses Thema zu begleiten und zu monitoren. Allerdings müssen die Erwartungen ein wenig gebremst werden. Es gibt im Moment noch keine konkrete Umsetzung in der operativen Flugsicherungswelt. Eine AI kann eigentlich nur dann Verwendung finden, wenn alle Voraussetzungen hierfür geschaffen worden sind. Eine AI in der Flugsicherung sollte nur rein fachlich angewendet werden

dürfen. Es ist sicherzustellen, dass sie nicht durch Dritte beeinflussbar ist. Sie darf daher nur innerhalb einer geschlossenen Flugsicherungscloud betrieben werden. Nur so kann eine Beeinflussbarkeit durch Dritte ausgeschlossen werden. Ich vermisse hier eine Regulierung durch die EASA oder sogar durch die ICAO. Alles, was wir in der Flugsicherungswelt haben, ist reguliert. Wo finden wir zum Thema AI in der Flugsicherung irgendwelche Konzepte? Noch gibt es diese nicht! Es liegt also an uns, initial solche Konzepte bei der ICAO und EASA mitzugestalten. Des Weiteren müssen alle Entscheidungen einer AI nachvollziehbar sein. Man muss zu jeder Zeit wissen, was im System passiert. Also müssen wir zuerst die Rahmenbedingungen definieren, bevor im operativen Geschäft auch nur ansatzweise an die Benutzung einer AI zu denken ist.

Redaktion: Das Berechtigungssystem in der Technik ist zwischenzeitlich anerkannt, und dies war auch ein Highlight der Verbandspolitik der GdF. Wie sieht es mittlerweile mit der internationalen Anerkennung und den Gesprächen auf internationaler Ebene aus?

A. Vöcking: Das Berechtigungswesen findet weltweit immer mehr Beachtung. Wir durften im Juni 2024 an der IFATSEA-Afrika-Konferenz teilnehmen. Hier werden die Flecken ohne Berechtigung auf der Landkarte immer kleiner. Teilweise wurde unser nationales Berechtigungssystem aus Deutschland nahezu 1:1 umgesetzt. Auch auf dem amerikanischen Kontinent wird unsere einmalige Expertise immer häufiger angefragt. Somit werden wir in naher Zukunft erneut einen Anlauf für den ICAO-Annex 1 wagen können. Gute Ausbildung, eine gute Qualifikation und ein guter Kompetenzerhalt auf gleichem Niveau weltweit kann von niemandem, der sich seriös in der Luftfahrt bewegt, abgelehnt werden. Sicherheit muss immer die höchste Priorität haben.

Redaktion: Die DFS weist in einer ihrer neusten Veröffentlichungen rund 1.100 Techniker und Ingenieure aus. Gleichzeitig bietet sie für das Jahr 219 neue Ausbildungsplätze an, davon ca. 40 in dualen Studiengängen

in Technik, IT und Management sowie neun IHK-Ausbildungsplätze im kaufmännischen Bereich und als Fachinformatiker. Wie beurteilst Du bzw. wie beurteilt der Fachverband diese Ausbildungsvorgaben?

A. Vöcking: Die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen ist immer gut und sinnvoll. Der Altersdurchschnitt in der DFS-Technik ist tatsächlich sehr hoch. Daher ist eine frühzeitige und überlappende Personalnachführung sehr wichtig. Das ATZ-Modell sollte hierfür ein nützliches Tool sein, um Abgänge und Ausbildung neuer Kollegen sinnvoll zu koordinieren. Leider stellen wir fest, dass gerade an TWR-Standorten trotzdem extreme Personalunterdeckung herrscht. Die Kollegen dort sind zahlenmäßig mittlerweile so dezimiert, dass eine qualifizierte Ausbildung bzw. ein Wissenstransfer nicht mehr möglich ist.

Redaktion: Wie beurteilst Du die Mitgliederentwicklung im Fachbereich Technik?

A. Vöcking: Mitgliederzuwachs ist überall ein Problem. Leider gilt das auch für den FSTD. Eine Mitgliedschaft in einer so wichtigen Interessenvertretung sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Nur Mitglieder haben auch eine Stimme und können etwas bewirken. Dazu gehören allerdings auch ausreichende Finanzmittel, die wir aus den Mitgliedsbeiträgen generieren. Treten die Kolleginnen und Kollegen nicht in die GdF ein, fehlt uns beides. Deswegen sollte jedes Nichtmitglied einmal in sich gehen und darüber nachdenken, woher die Arbeitsbedingungen und Errungenschaften, von denen es ebenfalls profitiert, kommen. Da hoffe ich sehr auf die Einsicht, sich solidarisch zu verhalten und seinen Beitrag zu leisten. Mindestens passiv, aber sehr gern natürlich auch aktiv.

Redaktion: Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview, wünscht Dir eine erfolgreiche Amtsperiode und hofft auf eine weiterhin sehr gute Zusammenarbeit.

Aus dem FSBD



von Thorsten Raue

In den letzten Wochen haben wir uns zum Austausch mit der DFS Aviation Services, kurz DAS, und mit der Deutschen Flugsicherung, kurz DFS, getroffen.

Die DAS stellte uns bei unserem Besuch hauptsächlich ihre Flugsicherungssysteme und ihre Ausbildungsörtlichkeiten vor. Zur Präsentation von Phoenix WebInnovation kann ich nur sagen, dass es ein rundum gelungenes Verkaufsgespräch war – wir waren ernsthaft kurz davor, eine Ausgabe für die GdF zu kaufen. Natürlich sind wir auch überrascht, dass ein Flugsicherungssystem mit exakt einem ATSEP in Betrieb sein kann – da stellt sich die Frage, was passiert, wenn diese eine Person im Urlaub, krank oder aus einem anderen Grund, wie Elternzeit, abwesend ist. Aber diesem Thema wird sich der technische Fachbereich annehmen, der dort deutlich bewanderter ist.

Mit der DFS trafen wir uns in Langen mit dem Leiter der Vorschriftenabteilung in einem der netteren Konferenzräume der UZ. Wir tauschten unsere Meinung über den aktuell von EASA noch vorgesehenen Abbau der CAT-I-Anlagen aus, den wir grundsätzlich ablehnen, worin uns die aktuellen GPS-Störungen bestärken. Außerdem wurden uns die aktuellen Softwareentwicklungen, wie CICIS (der Nachfolger des ATCISS) oder TANGE (der Nachfolger vom Tower FDPS), vorgestellt.

Bei beiden wurde betont, dass jetzt erstmal noch an der cloudbasierten Grundlage gearbeitet wird, was eine Abkehr von der lokal ablaufenden Software darstellt. Damit geht einher, dass die Ansprüche so einheitlich wie möglich sein müssen. Wenn in Hamburg und Stuttgart nicht mehr zwei unterschiedliche Systeme laufen, sondern aus beiden Standorten auf ein und dieselbe Web-Oberfläche in Langen zugegriffen wird, dann wird Stuttgart Funktionen und Informationen haben, die nur für ein kreuzendes Bahnsystem nötig sind.

Bleibt zu hoffen, dass dann MetFrog entweder flüssig läuft oder in die ewigen Softwarejagdgründe übergehen kann und von einem modernen DWD-System abgelöst wird.



Der Ansatz der DFS-eigenen Cloud führt hier zu einer anfänglich verlängerten Entwicklungszeit, aber wir stimmen hier den Kollegen und Kolleginnen aus dem technischen Fachbereich zu, dass bei einem Flugsicherungssystem die Kontrolle nicht einfach aus der Hand gegeben werden darf.

Die nähere Zukunft sieht erstmal ruhig aus – Europa verfällt in den sommerlichen Ferienschlaf.

Zu den Ausbildungsstätten gibt es nicht viel zu sagen, außer dass besonders die ACC-Simulatoren eher als PC mit zwei Monitoren zu beschreiben sind. Da gibt es andere Trainingsorganisationen, die sich Mühe geben, so nahe wie möglich an die zukünftigen ATCO-Arbeitsplätze heranzureichen – aber das zu einem anderen Preis.

Für uns stehen jedoch die auf der Konferenz angedachten Arbeitsgruppentreffen an und die ÖMV in Bremen, auf die ich mich schon sehr freue.

Euer Thorsten

Ende des Streikrechts oder Streiks ohne Ende?

Wie interessierte Kreise weiter daran arbeiten, ein Grundrecht zu entkernen



von David Schäfer

Es ist nur wenige Monate her, dass wir in Deutschland mit spürbaren Streikmaßnahmen im Verkehrsbereich und im Öffentlichen Dienst konfrontiert waren:

- Die GdL streikte in der Tarifrunde 2023/2024 in insgesamt sechs Streiks 287 Stunden im Personenverkehr und 299 Stunden im Güterverkehr,
- das Bodenpersonal der Lufthansa streikte im Februar und März 2024 insgesamt 196 Stunden, die Flugbegleiter im März jeweils einen Tag in Frankfurt und München,
- im gleichen Zeitraum streikte ver.di in Wellen und regional verteilt im Öffentlichen Dienst, im Nahverkehr und beim Sicherheitspersonal der Flughäfen.

Inzwischen wurden in all diesen Konflikten Lösungen gefunden. Presse und Öffentlichkeit haben sich dementsprechend wieder beruhigt.

Also alles wieder gut – zumal Claus Weselsky, aus Sicht seiner Gegner der menschengewordene Arbeitskampf, in den wohlverdienten Ruhestand geht? Keineswegs, wie wir spätestens seit der am 2. Juli bekannt gewordenen Initiative der FDP-Bundestagsfraktion zur Beschränkung des Streikrechts in Branchen der kritischen Infrastruktur wissen.

Und ich darf ergänzen: Das Thema der Einschränkung des Streikrechts ist auch außerhalb radikaler Splittergruppen wie der FDP keineswegs tot – im Gegenteil. Schon im Rahmen der Einführung des Tarifeinheitsgesetzes ging es weniger um die Eindämmung des befürchteten Tarifchaos durch konkurrierende Gewerkschaften, sondern eigentlich um weniger Streiks in der Daseinsvorsorge. Als mit diesem direkten Approach

kein Durchkommen zu erreichen war, verlegte man sich auf die Tarifeinheit. Und weil dieses Gesetz im Ergebnis das Streikrecht auch der Minderheitsgewerkschaft gar nicht einschränkt, hat es aus Sicht der Streikgegner enttäuscht. Das etwas erhöhte Streikaufkommen zum Jahreswechsel soll der Sache nun wohl neuen Schwung geben.

Es ist daher sicher kein Zufall, dass wir in der zweiten Jahreshälfte schon bei mehreren Tagungen zu diesem Thema als Redner und Diskutanten eingeladen sind. Auch die arbeitsrechtlichen Fachzeitschriften veröffentlichen immer wieder entsprechende Beiträge, zuletzt einen Meinungsaustausch zwischen dem Rechtsanwalt Thomas Ubbert, der z. B. die Bahn oder die Lufthansa in Auseinandersetzungen ums Streikrecht vertritt, und uns. Interessierte Kreise halten das Thema also am Köcheln.

Aber wie ernst ist es nun? Dass sich die Politik am Streikrecht selbst lieber nicht die Finger verbrennt, hat sich beim Tarifeinheitsgesetz gezeigt. Auch ist die Meinung in der Öffentlichkeit zum Bahnstreik und seinen Folgen sicherlich geteilt, zumal die Deutsche Bahn ganz offensichtlich ihren Teil zur Eskalation beigetragen hat. Aber wie bei der jährlichen zweimaligen Zeitumstellung darf man damit rechnen, dass dieses Thema beim nächsten größeren Streik im schillernden Bereich der Daseinsvorsorge wieder aufkommt. Bei einem Streik in der DFS käme es jedenfalls mit Sicherheit wieder auf den Tisch. Und irgendwann ist es dann vielleicht so weit, dass sich eine entsprechende politische Mehrheit bildet und dem Druck der Gewerkschaften und ihrer vielen Mitglieder trotz.

Schon die Einschätzung dessen, was „systemrelevant“ ist und was nicht, ist bisweilen Meinungsschwankungen unterworfen: In den 80ern hätte eine Kinderbetreuung im Vorschulalter eher noch nicht dazu gehört, heute nach den Vorstellungen der FDP schon. Und wer hätte es vor Corona von der Versorgung mit Toilettenpapier,

Mehl und Nudeln gedacht? Dass die DFS Teil der „kritischen Infrastruktur“ in diesem Sinne wäre, darf als sicher gelten – auch wenn die Frage erlaubt sein muss, ob es wirklich zur Daseinsvorsorge gehört, jederzeit von Deutschland aus bzw. nach Deutschland zu fliegen.

Die FDP schlägt jedenfalls in diesen Bereichen einen Schlichtungszwang vor, d.h. auf Wunsch einer Tarifpartei muss eine Schlichtung versucht werden. Darüber hinaus verlangt sie eine dreitägige Ankündigungsfrist für Streikmaßnahmen und eine zeitliche Begrenzung von Warnstreiks auf 4 Stunden. Zwischen den Arbeitskämpfen müssen Abkühlungsphasen liegen und ein Notbetrieb von 50 Prozent der vollen Kapazität soll auch während des Streiks fortgeführt werden.

Es ist schon bemerkenswert, dass die FDP nun ausgerechnet bei denjenigen Beschäftigten das Streikrecht verkürzen will, die systemrelevante Arbeit leisten. Die meisten dieser Arbeitnehmergruppen kämen damit noch schlechter zurecht als die GdF, deren Streik sogar noch unter derart erschwerten Umständen Wirkung entfalten dürfte: 50 % weniger Kapazität im deutschen Luftraum würde sich wohl auch dann noch auswirken, wenn die Airlines aufgrund der Ankündigungsfrist vielleicht einen Teil der Verbindungen zusammenlegen oder ins Ausland verlegen könnten.

Also alles nicht so schlimm für die GdF? Keineswegs! Angeblich geht es bei diesen Einschränkungen des Streikrechts vor allem darum, die Interessen von unbeteiligten Dritten zu schützen. Allerdings werden sie dazu führen, dass sich die Streiks verlängern, weil sie sonst nicht den gleichen Druck auf die Arbeitgeberseite entfalten wie bisher. Wegen des Schlichtungszwangs und der Abkühlungsphasen gilt dies auch für die gesamte Arbeitskampfphase mit ihren Unwägbarkeiten für die Kunden. Und für Geschäfts- und Urlaubsreisende, für Eltern kleiner Kinder, für diejenigen, die ihren Müll abholen lassen, wird es nicht unbedingt besser, wenn sie mit drei Tagen Vorlauf wissen, dass die Dienstleistung nicht bzw. wahrscheinlich nicht erbracht werden wird, schon gar nicht, wenn diese Phase der Unsicherheit länger dauert.

Meiner Ansicht nach könnte auch genau das das Ziel dieses Vorstoßes sein: die streikende Gewerkschaft zu zwingen, ihren Streik dann zeitlich und ggf. räumlich weiter auszudehnen, um die gleiche Wirkung zu erreichen. Unabhängig davon, dass es ja auch in der Hand der Arbeitgeber läge, den Streik durch Verhandlungsbereitschaft und Zugeständnisse zu verkürzen, dürfte es allein die Gewerkschaft sein, der der öffentliche Gegenwind dann stärker ins Gesicht bläst. Und auf genau diesen Effekt setzen die Initiatoren womöglich.

Die GdF hat soeben ein umfassendes und weitreichendes Tarifpaket mit der DFS abgeschlossen, das die einzelnen Tarifbedingungen besser aufeinander abstimmt und viele Regelungen vereinfacht. Es wurden aber auch weitreichende materielle Verbesserungen vorgenommen und Bestandsregelungen nachhaltig abgesichert. Vor dem Hintergrund der geschilderten Diskussion und den drohenden Folgen ist das ein weiterer Beweis für die These, dass auch mächtige Gewerkschaften mit ihrem Streikrecht besonnen umgehen und damit schon für sich genommen ein ganz wichtiger Wert.

Ebenso bedeutsam ist aber auch, dass die GdF und jede andere Gewerkschaft dann, wenn es einmal darauf ankommt, von ihrem Streikrecht frei und unbeeinträchtigt Gebrauch machen kann. Schon im Interesse ihrer Mitglieder werden sie dies immer verantwortungsvoll tun. Holzschnittartige gesetzliche Regelungen helfen dabei nicht weiter, sondern verschlimmern die Situation nur. So war es übrigens auch beim Gesetz zur Tarifeinheit.

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

IFAIMA Assembly und Global AIM in Lima, Peru



von Lars Ilchmann

Den Auftakt zur diesjährigen Global AIM in Lima, vom 21.-23. Mai, bildete die 17. General Assembly der International Federation of Aeronautical Information Management Associations (IFAIMA) am 20. Mai. Die Versammlung war neben der geplanten Tagesordnung von einem regen fach-

lichen Austausch der Vertreter der sechs anwesenden Mitgliedsorganisationen geprägt. Nachdem die im letzten Jahr einstimmig gewählte Präsidentin Funmi Adeyemi die Versammlung eröffnete, konnte erfreulicherweise fünf neuen Mitgliedsanträgen zugestimmt werden. Es folgten die Berichte der IFAIMA-Vertreter aus den verschiedenen ICAO-Regionen sowie des Vorstandes. Da-

bei stachen besonders die Bemühungen hervor, mittels IFAIMA als Fachverband in verschiedenen Gremien und Arbeitsgruppen von ICAO und Eurocontrol mitzuwirken. Durch die verstärkte internationale Zusammenarbeit sollen insbesondere Themen wie Sprachzertifizierung, Ausbildungs- und Trainingsstandards sowie das Lizenzwesen innerhalb des AIM-Bereichs besser bewältigt und einheitlich geregelt werden können. Um in diesem Zusammenhang als IFAIMA möglichst handlungsfähig zu bleiben, ist neben der Gewinnung neuer Mitgliedsorganisationen auch eine organisatorische Veränderung notwendig: Die Verlegung des Sitzes der IFAIMA von Portugal nach Brüssel soll in Zukunft die Arbeit des Vorstands erheblich vereinfachen. Da die IFAIMA unter anderem das Eurocontrol-Projekt PPFDE (Flight Plan and Flight Data Evolution) beobachtet, wurde sich im Folgenden kritisch mit den Folgen einer möglichen Implementierung von VFR-Flugplänen in das Network



IFAIMA Global Konferenz. Foto: IFAIMA

Manager (NM) System auseinandergesetzt. In Anbetracht der Komplexität dieser Entwicklung wurden vor allen Dingen die möglichen negativen Auswirkungen auf die Datenqualität diskutiert. Außerdem wurde besprochen, inwiefern besonders auf europäischer Ebene die Gefahr einer zukünftigen Auslagerung der AIS-Stellen von den Flugsicherungsorganisationen zu bewerten ist.

Am Ende der Versammlung weckte Lars Ilchmann mit der Präsentation des neuen ATOS-Berufsbildes großes Interesse für die Arbeit der GdF und des ATOS-Projekts. Dies war die erste Präsentation des ATOS vor nicht-europäischem Publikum. Die Einführung eines gemeinsamen Oberbegriffs – dem ATOS (ähnlich ATCO oder ATSEP) – bringt viele Vorteile bezüglich Ausbildung, Kompetenz- und Qualitätssicherung sowie der Lösung struktureller Probleme mit sich. Die Bestrebungen gingen auch be-

reits innerhalb der Mitgliedsorganisationen der IFAIMA sowie im Rahmen der Global AIM in dieselbe Richtung, wenn auch unter anderen Namen. Die Türkei regte 2023 in Kairo in einem Entwurf einen ähnlichen Gedanken an, bei dem AIS/ARO und FDP als gemeinsame Gruppe „AIM Specialists“ – AIMS – zusammengeführt werden sollen. Bisher ging es aber eben nicht über nationale Vorschläge hinaus. Die Einführung des ATOS in der DFS und die europäischen und internationalen Vorstöße im ATOS-Projekt bis hin zur Vorstellung bei ICAO in Montreal im September konnten die anwesenden Mitgliedsorganisationen überzeugen und werden als zukunftsweisendes Konzept vonseiten IFAIMA und der anwesenden Mitglieder – einstimmig – fortan offiziell unterstützt.

Am Dienstag begann dann die Global AIM-Konferenz, wobei in diesem Jahr das Thema „Conquering AIM Challenges Together“ im Zentrum stand. Mehr als 200 Teilnehmende aus 31 verschiedenen Staaten, 3 internationale Organisationen sowie 8 Industriepartner profitierten von der Möglichkeit, sich während 25 Vorträgen und vielen Diskussionsrunden gemeinsam mit diesem Thema auseinanderzusetzen. Zu Beginn wurden von den Entwicklungen des ICAO Global Air Navigation Plan berichtet sowie die Herausforderungen bei der Digitalisierung von AIS-Daten analysiert. Im Folgenden wurden die Ergebnisse einer Umfrage präsentiert, die den aktuellen Stand der Entwicklung von AIS zu AIM zeigte und nochmals unterstrich, dass die Verfügbarkeit von digitalen Datensätzen global gesehen noch deutlich verbessert werden muss. Im weiteren Verlauf wurden die Vorteile und Probleme des AIRAC-Systems aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet und eine konsequentere Einhaltung der vorgegebenen Zeitintervalle für die Bereitstellung der Daten gefordert.

Am zweiten Konferenztage standen Themen rund um NOTAM, digitale Kartensätze sowie die Ausbildung von AIM-bezogenen Tätigkeiten im Fokus. Neben einem neuen Konzept für NOTAM wurden Erfahrungsberichte über verschiedene Lösungen, wie z. B. QGIS, für die Erstellung digitaler Karten vorgestellt. Dabei sind die Datenqualität, Automatisierung sowie die Interoperabilität mit anderen Formaten und Systemen von zentraler Bedeu-



IFAIMA Mitgliederversammlung. Foto: Marvin Hillenbach



Vertreter der GdF – Lars Ilchmann und Marvin Hillenbach.

tung. Bezüglich der menschlichen Faktoren im AIM-Bereich wurde sich für die Einführung einer einheitlichen Sprachzertifizierung vonseiten ICAO ausgesprochen, die Wichtigkeit von effektiven Trainingsmaßnahmen betont und wurden Methoden zur Kapazitätsmessung vorgestellt. Am späten Nachmittag wurden diese Themen in einer interaktiven Podiumsdiskussion noch einmal aufgegriffen, um unter den Teilnehmenden ein möglichst breites Stimmungsbild einzuholen.

Am dritten und damit letzten Tag der Global AIM 2024 wurde der Blick auf die zukünftige Weiterentwicklung des Aeronautical Information Management zu einem System Wide Information Management (SWIM) gelenkt. Neben der Vorstellung komplexer Datenkataloge standen auch Aspekte wie Absprachen zur Qualitätssicherung sowie die unterstützende Rolle von künstlicher Intelligenz im Vordergrund. Auch wenn vonseiten ICAO (z. B. PANS-IM) sowie auf europäischer Ebene (SESAR) verstärkt an der Entwicklung von Rahmenbedingungen gearbeitet wird, gelingt der Fortschritt nur in kleinen Schritten und ist von großen regionalen Unterschieden geprägt. Es wird vermutlich noch einige Zeit dauern, um ein System zu schaffen, in dem die Bereitstellung und Nutzung aller relevanten Daten auch über die bekann-

ten Formate, wie z. B. AIXM, hinaus funktionieren. Aus diesem Grund appellierte die IFAIMA abschließend, den Willen zur Bewältigung dieser Herausforderung aufrechtzuerhalten und sowohl in Personal als auch technische Entwicklungen zu investieren.

Abschließend sei noch zu erwähnen, die GdF stellt ja den Vize-Präsidenten und den Schatzmeister der IFISA, dass hier eine vertiefte Kooperation zwischen IFISA und IFAIMA vereinbart wurde in Form eines Memorandum of Understanding. Diese Vereinbarung gilt nun zur gegenseitigen Unterstützung zwischen den großen Verbänden weltweit – IFATCA, IFISA und IFAIMA.

14th IFATSEA Africa Regional Meeting



Zum ersten Mal war der Fachbereich FSTD der GdF als Gast zum 14ten IFATSEA AFRICA REGIONAL MEETING eingeladen. Die Konferenz fand im quirligen Casablanca in Marokko statt.

Dieses afrikanische Regional Meeting war geprägt von einem möglichen Einzug der KI in die Flugsicherungswelt. Hierzu gab es diverse Podiumsdiskussionen und interessante Beiträge in den Länderberichten. Es zeigte sich, dass eine große Skepsis gegenüber einer Technik besteht, die Entscheidungen treffen kann, die nicht für jeden nachvollziehbar sind. Im Ergebnis der Diskussionen waren sich am Ende

alle Teilnehmer einig, dass zunächst eine vernünftige Grundlage für den Betrieb einer solchen Software geschaffen werden muss.

Für uns besonders bemerkenswert war, dass auch für das Jahr 2024, während der General Assembly der IFATSEA, wieder der Thorsten Wehe-Award verliehen werden soll. Hierzu haben die afrikanischen Länder eine Kommission gebildet, die diese Aufgabe übernimmt. Jedes Land konnte hierzu Kandidaten vorschlagen. Wir sind sehr gespannt auf die Nominierungen und den oder die Preisträger 2024.

In unserem Gastvortrag ging es um die Umsetzung der DFS-Flugsicherungscloud in vollständiger Verantwortung von ATSEP. Dieses Konzept stieß auf einiges Interesse im Auditorium. Anwesende Fachleute aus dem



Marokko – das Gastgeberland des IFATSEA-Regional-Meetings. Foto: GdF

Bereich Cloud-Computing/AI hoben hervor, dass eine selbstbetriebene Cloud im Flugsicherungsumfeld die sicherste und sinnvollste Lösung darstellt. Auch sei sie für eine spätere Nutzung von KI-gestützten Tools eine notwendige Voraussetzung.

Neben mehreren Podiumsdiskussionen und Vorträgen zum Themenbereich AI und den regulären internen Sitzungen der Regionalgruppe Afrika stand am Donnerstag ein Besuch der Kontrollzentrale Nouaceur am Flughafen Casablanca auf dem Programm. Es war sehr interessant zu sehen, dass auch viele Tausend Kilometer entfernt an vielen Stellen ähnlich wie in Deutschland gearbeitet wird und vertraut anmutende Systeme zum Einsatz kommen. Jedoch wäre so ein Präsenzbesuch von ca. 30 Personen in einem operationellen Betriebsraum in Deutschland undenkbar.



Die GdF-Vertreter in Casablanca: Andre Vöcking und Uwe Schindler.



Das Teilnehmerfeld. Foto: GdF

Deutsches Flight Safety Forum (DFSF)



Das diesjährige DFSF fand am 06./07.03.24 in Manching (nahe Ingolstadt) bei der Airbus Defence and Space GmbH statt, die dankenswerterweise die Lokaltäten zur Verfügung gestellt hatte (das DFSF selbst hat kein Budget). Aus diesem Grund durften die beiden „süddeutschen“ Vertreter

im FSBD, Patrick Thormann und Sebastian Sachs, nach Manching fahren und der Einladung der VC (Vereinigung Cockpit) folgen, die Initiator und gemeinsam mit dem LBA, der DFS und dem General für Flugsicherheit Ausrichter des DFSF ist. Bei diesem Forum kommen jährlich die Safety-Vertreter/Beauftragten der verschiedenen Branchen im deutschen Luftverkehr zusammen. Aufgrund der teilweise sehr sensiblen Themen wird auf eine Aufzeichnung der Veranstaltung in jedweder Art verzichtet. Was während des DFSF diskutiert wird, bleibt beim DFSF. Die gewonnenen Erkenntnisse dürfen aber natürlich mit in

die jeweiligen Firmen/Abteilungen genommen werden. Für uns persönlich war es die erste Teilnahme am DFSF, und wir waren sehr beeindruckt von den zahlreichen Beiträgen aus den verschiedenen Bereichen im Luftverkehr. Nach Abschluss des ersten Tages wurden wir von Airbus zur Besichtigung der Endmontage des Eurofighters und in das werkseigene Messerschmitt-Museum eingeladen. Wir durften in einem Starfighter Platz nehmen und erfahren, dass der Eurofighter komplett in Handarbeit gefertigt wird. Flugzeugteile aus vier Staaten (Großbritannien, Spanien, Italien und Deutschland) werden in der Endmontage zusammengesetzt. Da der Eurofighter nur nach Bestellung gefertigt wird, gibt es keine „aus dem Regal“. Die Bundesregierung hatte einer Erneuerung zugestimmt und somit grünes Licht für die 4. Generation des Eurofighters gegeben. Diese hat mit der ursprünglich ersten Version eigentlich nur noch das Design gemein, wurde uns während der Führung erklärt. Nach der Besichtigung trafen sich die meisten Teilnehmer noch zum gemeinsamen Abendessen in einem Ingolstädter Brauhaus. Wir bedanken uns für die Einladung bei der Vereinigung Cockpit und bei der Airbus Defence und Space GmbH.



Teilnehmerfeld des Flight-Safety-Forum in Ingolstadt. Foto: DFSF

Why are flights delayed this summer?

The International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA), has long highlighted the need for maintaining and increasing staffing levels in the cyclical and rapidly growing aviation industry, drawing attention from stakeholders such as the European Commission and individual States.

IFATCA has relentlessly emphasised the risks and negative consequences on the Network's performance due to inadequate or delayed recruitment, inconsistent financial policies, excessive lobbying, and cost-cutting regulations on essential services.

Indeed, the Single European Sky Performance Scheme has led to short term measures by States and Air navigation service providers, which have reduced the number of staffing, delayed the needed investment to modernise the sometimes-outdated infrastructure and jeopardises the transition to a digital infrastructure.

Further, the Performance Scheme has not evolved and increases fragmentation in the provision of air traffic services. After more than 10 years of existence, the interdependencies of the Key Performance Areas (KPA) is still not measured and leads to a weak compartmentalised approach to managing the performance.

Today, the European Air Traffic Control (ATC) System faces multiple challenges – a faster than predicted recovery of traffic post-COVID-19, high seasonal demand for holiday destinations, airspace restrictions due to security concerns, increased demand for staff availability and flexibility, an aging air traffic workforce and an ongoing training wave of the new generation of air traffic control officers (ATCOs).

Traffic figures in many crucial areas in the Network exceed 2019 levels, with some regions delivering **more than 125% above 2019 capacity** and surpassing 2023 figures – **while the European airspace availability has decreased by approximately 20% compared to 2019 due to the ongoing war in Ukraine** and security-related restrictions. Combined with the limitations on overflying Russia, **traffic is being rerouted through already high demand areas during the summer season.**



The resilience of the ATC system and its staff has been severely tested. Fatigue and system limits are being stretched after years of underinvestment. As predicted by IFATCA, the shortage of ATCOs and other staff cannot be addressed quickly enough to meet the continuous and growing demand. As a reminder, it takes an average of three years to train an ATCO, while the number of applications remain insufficient (lately).

The primary objective of ATC is to operate ALL flights in a safe, orderly, and efficient manner. When factors such as weather, staffing, or technical issues prevent the system from ensuring 100% safe operations, it is the duty of ATC to reduce capacity to safeguard passengers, crews, and the interest of the public. Consequently, this may result in delays and/or cancellations, but the priority is the safe arrival of all aircraft and passengers – 24/7!

IFATCA believes that collaboration and shared ambitions for a safe, stable, and efficient ATC system are crucial for achieving expected growth and reducing aviation's CO₂ impact.

The limits of the ATC are numerous and nearly reached, but they do not lie in the efficiency and/or the flexibility of the staff dedicated to the safe operation of the Network. IFATCA's published "Staff Shortage Heat Map" clearly illustrates the critical staffing deficits across Europe's ATC sectors, which are directly linked to the delays now affecting airlines and passengers.

Whereas the Network Manager and the Air Navigation Service Providers try to provide the most efficient service, the users behaviour is ruining daily all the network centric efforts which are being carried out. Erroneous and biased communication will not assist in the current situation.

To conclude, IFATCA acknowledges the constraints of the current ATC system and calls for a round table of all stakeholders to develop sensible, professionally and operationally driven solutions to protect and enhance the European Network for the benefit of the European aviation industry and its staff. **These solutions have existed for years but require strong political support to be further developed and implemented.**

To tackle these challenges, IFATCA calls as a matter of urgency for:

1. ***Sustainable Funding***: Adequate investment in ATC infrastructure and workforce
2. ***Strategic Recruitment***: Comprehensive programs for hiring and training air traffic controllers
3. ***Collaborative Solutions***: Policies that balance between cost-efficiency with operational reliability, always prioritising safety.

4. ***A new European Approach***: A Network centric approach with an integrated ATC management of airspaces, modelled after a high-performance international public platform.

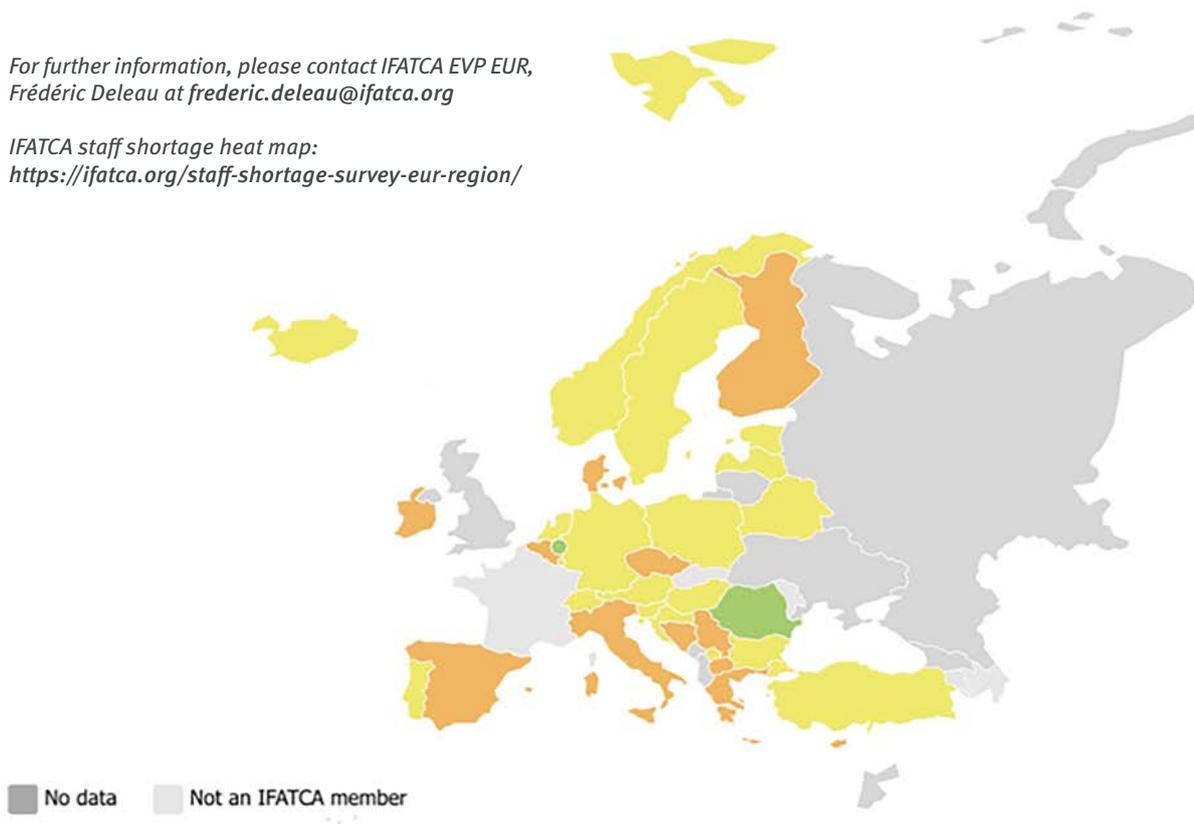
IFATCA reaffirms its total commitment to the women and men involved in the safe, stable, and efficient operations of the European Network. Despite the challenging conditions and well-documented staff shortages in many areas, the staff is tirelessly going the extra mile to deliver the best services possible daily. However, fatigue is becoming a serious concern.

Safety and Security shall remain the absolute priorities under all circumstances.

– END of communication –

For further information, please contact IFATCA EVP EUR, Frédéric Deleau at frederic.deleau@ifatca.org

IFATCA staff shortage heat map: <https://ifatca.org/staff-shortage-survey-eur-region/>



DFS-Jahrespressekonferenz in Langen

Sicher durch bewegte Zeiten



von Hans-Joachim Krüger

Im Mai und Juni laden nahezu alle großen Firmen zu Jahrespressekonferenzen ein, um das vergangene Geschäftsjahr zu bilanzieren und zu kommentieren und anschließend einen Ausblick auf das bereits laufende Jahr zu geben.

So lud auch die DFS Anfang Juni zur üblichen Jahrespressekonferenz nach Langen ein, und unter der Leitung von Fabio Ramos, Leiter der DFS-Unternehmenskommunikation, referierte DFS-CEO Arndt Schoenemann über die Geschäftszahlen des Unternehmens.

Auffallend ist und war, dass die Bundesrepublik Deutschland nach der Corona-Krise Probleme hat, das Vor-Corona-Niveau zu erreichen. Während Europa bereits an der 100-Prozent-Marke kratzt, hinken der Flugverkehr und die damit verbundene Erholung in Deutschland um fast 20 Prozent hinterher. Aufgrund der Corona-Krise verzeichnete die DFS einen Gebühreneinnahmeverlust von 1,2 Milliarden Euro und muss diese über eine Gebührenerhöhung wieder einspielen. Ein weiterer Grund für die schwache Luftverkehrserholung sind die weiterhin relativ hohen Nebenkosten und auch die gerade wieder erhöhte Ticketsteuer. Im aktuellen Vergleich der internationalen Flugsicherungsgebühren liegt die DFS im oberen Mittelfeld und hat eine sehr ausgewogene Gebührentabelle. Dies mag auf der einen Seite verwundern, auf der anderen Seite, so stellte Arndt Schoenemann fest, überfliegt jede dritte Maschine im europäischen Luftraum den deutschen Airspace und nimmt Dienste der Deutschen Flugsicherung wahr. Diese Überflügeinnahmen sind dann auch ein großer Bestandteil der Gebühreneinnahmen. Die vielen Überflüge haben die Ursache in der aktuellen politischen Lage und den damit verbundenen Flugverbotszonen im Osten Europas.

Die Personallage bei der DFS wurde als stabil bezeichnet. Immerhin stehen im DFS-Konzern 5.700 Mitarbeiter in Lohn und Brot, wobei bei der DFS selbst knapp über



5.000 Mitarbeiter beschäftigt sind (davon ca. 2.200 Beschäftigte im FVK, ca. 1.100 Beschäftigte in der Technik und ca. 2.000 Beschäftigte in Verwaltung und Ausbildung). Für das Jahr 2024 plant die DFS mit 219 Auszubildenden (136 Lotsenausbildung, 10 Duales Studium Fluglotse, 40 Duale Studiengänge in Technik, IT und Management, 9 IHK-Auszubildende, kaufmännisch und Fachinformatiker, sowie 24 operative Spezialisten).

Weitere Investitionen werden für die Technik aufgeführt. Schoenemann bezeichnete die DFS als technologischen Taktgeber mit dem Ziel, diese Position weiter auszubauen und zu ergänzen. Geplant sind im Einzelnen die Förderung digitaler Systeme, eine flexible Systemarchitektur sowie Digitalisierung, Automatisierung und ein zeitgemäßer Datenaustausch.

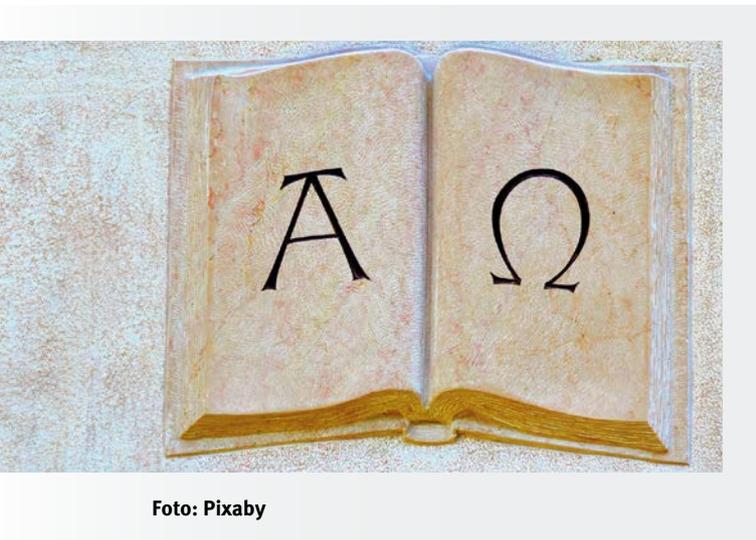
In seinen weiteren Ausführungen bezeichnete der CEO der DFS den neuesten Tarifabschluss mit der GdF als eine vernünftige und verantwortliche Tarifeinigung mit Augenmaß. Die Komplexität der Vereinbarungen umfasst die Themenbereiche: betriebliche Altersvorsorge, Karrieremodell Fluglotsen, neues Karrieremodell für betriebsunterstützende Funktionen, Technik und Administration, größere Flexibilisierung beim Lotseneinsatz, kurzfristige Einsatzplanung. Im Nachsatz bedankte sich Schoenemann für die guten und sehr inhaltvollen Verhandlungen und Unterredungen, auch wenn die Dauer der Verhandlungen allen Beteiligten sehr viel abverlangte.

Rabbit Hole oder Hole, Rabbit



Wieder einmal hat mich ein Kollege auf ein Thema aufmerksam gemacht, das ich so interessant fand, dass ich mich ein wenig eingraben musste. Und wieder war die Frage auf den ersten Blick ganz harmlos: „Muss bei einem Readback eigentlich das Callsign an den Anfang oder an das Ende?“

Nun weiß ich aus Gesprächen mit Piloten, die ja hauptsächlich (aber nicht ausschließlich, hat sich herausgestellt) vom Thema Readback betroffen sind, dass zwischen gewissen Firmen hier große Differenzen herrschen. Da wird von einer Gruppe mit voller Inbrunst der Anfang propagiert und von einer anderen Gruppe mit mindestens gleich großer Hingabe das Ende des Funkspruchs.



In diesem Fall wurde das Thema wahrscheinlich durch das neue NfL 2023-1-2726 Sprechfunkverfahren auch noch angefacht, weil der Satz

„Ein Gespräch im Sprechfunkverkehr ist von der empfangenden Flugverkehrsdienststelle oder dem Luftfahrzeug mit dem eigenen Rufzeichen zu beenden.“

entfallen ist.

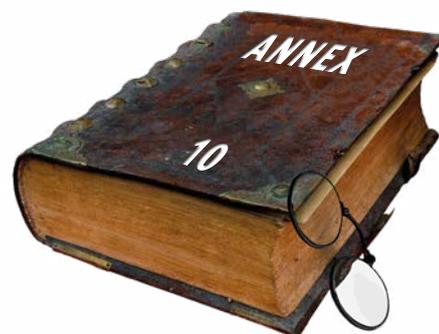
Wie immer stellt sich die Frage, welcher Eingang zum Kaninchenbau denn der erfolgversprechendste ist: ICAO, EASA oder eine nationale Regelung. Ich habe mich diesmal gleich für den globalen Weg entschieden und werde mich danach in den anderen Abzweigungen umsehen – hoffentlich mit Wissen und Zitaten gewappnet, was ja immer die Suche beschleunigt.

Und wenn es um Sprechfunk geht, ist immer das Doc 4444 die erste Anlaufstelle – auch PANS-ATM (*Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management*) genannt. Unter 4.5.7.5 stehen die entsprechenden Vorschriften für Readbacks: Was muss zurückgelesen werden? Wer liest zurück? Wer muss genau zuhören? Muss man CPDLC zurücklesen?

Also relativ kurz und knackig der Standard: Die Flight Crew muss zurücklesen. ATCOs müssen genau zuhören. Und CPDLC scheidet gänzlich aus.

Die Struktur eines Readbacks aber wird nicht beschrieben. Wenn es um solche fundamentalen Grundlagen geht, dann muss man meistens in einen Annex schauen.

In diesem Fall *Annex 10 Aeronautical Telecommunications* und ganz speziell *Volume 2*. Hier in der aktuellen Version 17 vom Juli 2016.



Und hier fiel mir schon gleich auf, dass es kleine, aber feine Unterschiede gibt. Es fängt schon bei der Definition an:

“A procedure whereby the receiving station repeats a received message or an appropriate part thereof back to the transmitting station so as to obtain confirmation of correct reception.”

Hier wird genau darauf geachtet, dass die empfangende Station zurücklesen muss. Also explizit nicht nur die Flight Crew. Was das wohl zu bedeuten hat?

Weiter geht es in 5.2.1.9 EXCHANGE OF COMMUNICATIONS:

5.2.1.9.2.2 PANS.— “An aircraft station should acknowledge receipt of important air traffic control messages or parts thereof by reading them back and terminating the readback by its radio call sign.”

Zum Glück müssen wir uns keine Sorgen um die Interpretation von *important* machen – das klärt ja Doc 4444 auf, das hier auch in einer Note referenziert wird. Aber hier steht klar und deutlich: „... den Readback mit ihrem Funkrufzeichen **abschließt**.“

So weit, so gut. Das hört sich für mich deutlich und abschließend an und das wird auch vom darauffolgenden Beispiel bestätigt:

“CLEARED TO DESCEND TO NINE THOUSAND FEET
— TWA963.”

Die etwas ungewöhnliche Form der Freigabe liegt daran, dass das gewählte Beispiel die für uns ungewohnte Form der Übertragung durch eine Network Station, also über Funker, darstellt.

Dann bleibt nur noch zu klären, wann denn jemand anderes als eine Flight Crew zurücklesen muss. Hier gilt grundsätzlich:

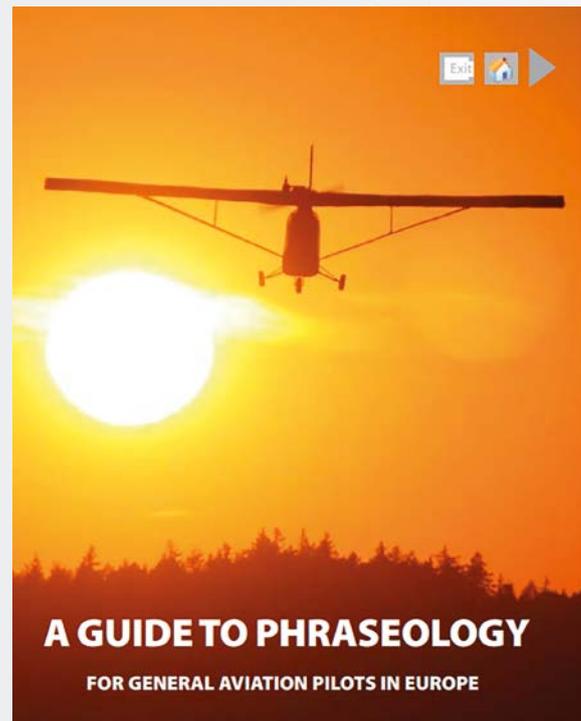
5.2.1.9.2.3.1 PANS.— “An aeronautical station should acknowledge position reports and other flight progress reports by reading back the report and terminating the readback by its call sign ...”

Es gibt also Fälle, in denen ein ATCO oder eine Network Station zurücklesen muss und auch in diesem Falle gilt, dass das Rufzeichen ans Ende gehört.

Dann bleibt noch die Frage zu klären, warum der oben erwähnte Satz aus dem *NfL Sprechfunk* verschwand.

Hier kenne ich zumindest einen Teil der Antwort: Das *NfL* spiegelt in seiner aktuellen Form die Sprechfunkvorschriften aus SERA (*Standardised European Rules of the Air*) und diese enthalten faktisch nicht alle Paragraphen aus *Annex 10*.

Warum genau Teile der Vorschriften aus dem Annex nicht in SERA übernommen wurden, weiß man nur in Köln bei der EASA, denn im *Guide to Phraseology* des EASA General Aviation Safety Teams wird an zwei Stellen betont, dass bei einem Readback das Rufzeichen ans Ende gehört – also unbekannt ist es nicht.



© EASA

Im *Annex 10* habe ich noch ein paar vielversprechende Abzweigungen gefunden, die ich aber ignorieren musste. Jetzt gibt es erstmal Urlaub und mal schauen, was sich danach für Fragen auftun.

Richtungsweisender Spätzünder: Die DFS-Richtlinie KompAS



von Carla Martina Vogel

Die Richtlinie KompAS soll als Wegweiser durch den bisherigen „Verordnungsdschungel“ führen. DFS-interne Richtlinien und Vorgaben wurden mit der regulierten Gesetzeslandschaft in einem Dokument zusammengeführt. Im Fokus steht die Sicherstellung der hochwertigen Ausbildung unserer ATSEP sowie der Erhalt der Kompetenz. Der Weg bis zur Inkraftsetzung der Richtlinie zum 01.01.2023 war allerdings steinig.



von Uwe Schindler

Seit einiger Zeit ist eine neue Richtlinie in aller Munde: die Richtlinie KompAS. KompAS steht für

„Ausbildung und Kompetenz für ATSEP“, wobei ATSEP wiederum „Air Traffic Safety Electronics Personnel“ bedeutet.

ATSEP ist jeder befugte Mitarbeiter, der befähigt ist, „Ausrüstung Funktionaler Systeme zu betreiben, in-stand zu setzen¹ außer Betrieb zu setzen und wieder in Betrieb zu nehmen.“²

Woher kommt nun konkret der Antrieb, diese Richtlinie ins Leben zu rufen?

Bereits 2009 wurden erste ATSEP-Ausbildungsanforderungen in Eurocontrol SPEC. 132 „ATSEP Common Core Content for Initial Training“ formuliert, die aber noch nicht verbindlich war.

Erst mit der Verabschiedung der EU-Durchführungsverordnung DVO (EU) 2017/373, speziell des Annex XIII, in Verbindung mit der EASA-Grundverordnung VO (EU) 2018/1139 nahm die ganze Angelegenheit weiter Fahrt auf.

Wie der Titel der DVO (EU) 2017/373 verrät, ist diese eigentlich schon seit 2017 in Kraft und verlangt mit Wirkung zum 02.01.2020 europaweit von den ANSPs (Air

Navigation Service Provider) ein „Ausbildungs- und Kompetenzbeurteilungsprogramm“, das in der DFS den Arbeitstitel „APP“ bekam. Jeder Flugsicherungsanbieter (ANSP), der ATSEP beschäftigt, muss also so ein Ausbildungs- und Kompetenzbeurteilungsprogramm erarbeiten, in dem alle Pflichten und Verantwortlichkeiten für Ausbildung, Qualifikation und Autorisierung von ATSEP beschrieben sind.

Wie oben bereits beschrieben, betrifft dies ATSEP, die Inbetriebhaltungstätigkeiten in einem funktionalen System der Flugsicherung durchführen. Ein funktionales System ist als „eine Kombination von Verfahren, Personal und Ausrüstung, einschließlich Hardware und Software, zur Erfüllung einer Funktion im Bereich ATM/ANS und sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes“ definiert³. Gleichzeitig stellt ein funktionales System einen Dienst dar, zu dessen Erbringung die DFS als ANSP zertifiziert ist.

Nachdem diese Durchführungsverordnung (DVO (EU) 2017/373) innerhalb der DFS zunächst wenig Beachtung fand, schaltete sich das BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung) ein und setzte der DFS eine Frist zur Umsetzung des in der Verordnung geforderten Ausbildungs- und Kompetenzbeurteilungsprogramms bis zum 01.01.2023.

In einer gemeinsamen Kraftanstrengung setzten sich daraufhin Anfang des Jahres 2022 DFS, Gesamtbetriebsrat und GdF zusammen und arbeiteten die heute vorliegende Richtlinie unter dem Arbeitstitel „APP“ in ungewöhnlich kurzer Zeit aus.

Die Regelungen der FSPersAV gelten aufgrund der nationalen Gesetzgebung weiter, sodass diese als Ergänzung der EU-Verordnung zu sehen ist und auch für besondere Sachverhalte sorgt, die das Verständnis der Gesamtsituation nicht unbedingt erleichtern.

Die Richtlinie KompAS setzt somit sowohl die Anforderungen der DVO (EU)-Verordnung 2017/373 als auch die der FSPersAV in einem einzigen Dokument um. Auch bisher separat geregelte, DFS-interne Vorgaben wie z. B. Aus- und BerFST⁴ oder Vorgaben zum theoretischen Kompetenzerhalt sind in diesem Dokument aufgegangen.

¹ entspricht Inbetriebhalten gem. BA-Technik

² vgl. Anhang 1, Begriffsbestimmung Nr. 20 zur DVO (EU) 2017/373

³ vgl. Anhang 1, Begriffsbestimmung Nr. 56 zur DVO (EU) 2017/373



Für das Berufsbild ATSEP regelt die Richtlinie die Ausbildung dieser Gruppe und beschreibt den Verlauf von der Grund- und Spezialausbildung bis zu den Erlaubnisausbildungen für Systeme und Ausrüstungen. Für die Phase nach abgeschlossener Ausbildung enthält das Schriftenwerk die benötigten Anweisungen für den Erwerb und Erhalt von Qualifikationen sowie in Bezug auf eine umfangreiche Nachweisführung.

So sind die Nachweiszeiten zum Kompetenzerhalt, der schon länger bekannte theoretische Kompetenzerhalt (PROKOM), die Durchführung des praktischen Kompetenzerhalts in Form von „Beobachtungen“ und die (digitale) Nachweisführung per COMPROplus die Bestandteile, die in der Summe eine komplexe Dokumentation und somit Nachweisführung ausmachen.

Aus dem Bereich der FSPersAV sind diesbezüglich für Erlaubnis und Berechtigung u. a. die bekannten Anforderungen an medizinische Tauglichkeit, persönliche Eignung und die Mindestzeiten enthalten und einzuhalten. Als markantes Merkmal kann die Etablierung der „Befugnis“ gewertet werden. Die „Befugnis“ markiert eine DFS-Autorisierung für ATSEP, mit der die Inhaber in die Lage versetzt werden, an Systemen und Ausrüstungen im Funktionalen System zu arbeiten. Der Unterschied zur staatlichen Berechtigung besteht darin, dass das BAF hier keine Erlaubnis- und Berechtigungspflicht nach FSPersAV festgestellt hat. Dennoch ist aufgrund der Zuordnung zum Funktionalen System der betroffenen Systeme und Ausrüstungen für diese eine entsprechende Ausbildung und Qualifikation nachzuweisen. Diese „Befähigung“ ist nicht zu verwechseln mit dem staatlichen Modell, dem „rosa Schein“. Die DFS erkennt die staatlichen Berechtigungen ebenso als Befugnis an.

Zur Sicherstellung der Einhaltung und Anwendung der Rili KompAS wurde eine DFS-interne Fachaufsicht geschaffen: die neue Säule „Operational Staffing ATSEP“ (OS ATSEP) innerhalb der Abteilung TO/MV (Vorschriften und Lizenzierung).

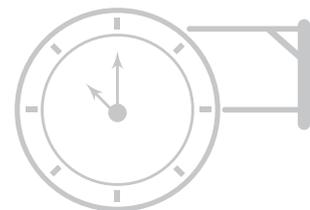
Die Einführung dieser Richtlinie führte anfangs zu viel Verwirrung und Verunsicherung. Viele Mitarbeiter fragten sich, was sich die DFS denn da wieder ausgedacht habe, denn sie bewerteten einige Regelungen als praktisch kaum umsetzbar. Einige empfanden diese gar als Erschwernis ihrer Tätigkeit, mitunter sogar als Gefährdung ihrer Berechtigungen. Teilweise gipfelten diese Interpretationen in der Aussage, dass eine Richtlinie nur eine Art „Empfehlung“ sei und man sich die Passagen aussuchen könne, die gerade in die aktuelle Arbeitswelt passen und die man darin problemlos erfüllen kann. Viele Kolleginnen und Kollegen äußerten die Sorge, dass sie, falls sie aus irgendeinem Grund die DFS-Befugnis nicht halten können, gleichzeitig auch ihre staatliche Berechtigung verlieren. Dem ist keineswegs so, denn die Berechtigung hat ihre Wurzeln in der FSPersAV und basiert auf anderen Regeln. Zuständig ist und bleibt hier das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

Selbstverständlich entbehren alle diese Sichtweisen jeglicher Grundlage. Die DFS hat sich diesmal nichts selbst „ausgedacht“, und eine DFS-Richtlinie ist bindend als Ganzes und nicht nur in Teilen anzuwenden. Eine Wahlfreiheit ist dabei nicht gegeben: Regelungen der EASA sowie der FSPersAV werden durch das Dokument mit Leben gefüllt.

Es ist manchmal unbequem, aber dringend notwendig, altvertrautes Verhalten aufzugeben, daher sollten wir alle die neue Richtlinie KompAS als eine Chance ansehen, das hohe Kompetenzniveau in der DFS nochmals ein Stück weiter auszubauen ... im Sinne unserer Dienstleistung: die Sicherheit von Passagieren und Flugzeugbesatzungen.

Die DFS, der Gesamtbetriebsrat und die GdF haben mit der Richtlinie KompAS in vertrauensvoller Zusammenarbeit gemeinsam den Grundstein dafür gelegt.

⁴ Aus- und BerFST: Durchführung der Ausbildungs- und Leistungskontrollen für das erlaubnispflichtige flugsicherungstechnische Personal (AusFST), Erhalt von Berechtigungen für das erlaubnispflichtige flugsicherungstechnische Personal (BerFST)



Joe's Corner

Juni 2024

Joe hat Freunde. Und es macht Joe große Freude, diese Freundschaften zu pflegen. Als sich nun Joe vor ein paar Tagen mit diesen Freunden unterhielt, erfuhr er durchaus Interessantes.

Achtung Teaser: Dubai.

Vor dem Ein- zunächst ein kurzer Rückblick:

„Es begab sich aber zu der Zeit, dass ein Gebot von der Geschäftsführung ausging, dass alle Welt als Geschäftsfeld geschätzt würde. Und diese Schätzung war die allererste für diese GF und geschah zu der Zeit, da Dieter K. Statthalter von Berlin war. Und da machte man sich auf, auch die GF mit all ihren Strategen, um neue Geschäftsfelder zu erschließen.“ So weit, so biblisch. Frei nach Lukas 2.

Joe hat recherchiert: Nachdem die BFS (Bundesanstalt für Flugsicherung) 1993 als DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) privatisiert wurde, erzielte die damalige Geschäftsführung der Ruf nach Beratungsleistungen – ein eigener Bereich „Consulting“ ward geboren. Bis zum Jahr 2004 wurde das internationale („Dritt-“) Geschäft immer weiter ausgebaut, und da „Consulting“ schon bald nicht mehr „fancy“ genug war, wurden dieser DFS-Bereich kurzerhand in „Aeronautical Solutions“ umbenannt und „flugsicherungsnahe Produkte“ weltweit feilgeboten.

Es folgten mit „The Tower Company“ (TTC), „Air Navigation Solutions Ltd.“ (ANSL) sowie weiteren Repräsentanzen in Singapur und Peking weitere Markterschließungen. In dieser dynamischen Zeit übernahm die DFS-Tochter Air Navigation Solution Ltd. die Flugsicherung in London-Gatwick und Edinburgh – die „DFS Aviation Services GmbH“ (DAS) als 100%-ige DFS-Tochter erblickte das Licht der (Geschäfts-)Welt. Ein weiteres DAS-Engagement folgte dann noch in Manama/Bahrain zur Gestellung und das Management des dortigen Flugsicherungspersonals sowie eine Projektpartnerschaft für RTC-Dienste in Litauen. Zuletzt konnte Joe in den einschlägigen Medien lesen, dass die „Lima Airport Partners“, Betreiber des Flughafens und Teil der Fraport-Gruppe, die DFS-Tochter DAS als neuen Dienstleister für die Vorfeldkontrolldienste am Flughafen in Lima/Peru ausgewählt hat. Zur Eröffnung des neuen

Terminals im Jahr 2025 wird die DAS die Apron Management Services auf Remote-Vorfeldkontrolldienste umstellen und den lokalen Rollverkehr fortan von einem Betriebsraum innerhalb des neuen Terminals mit Kameratechnologie aus der Ferne steuern und überwachen. Joe wünscht „toi, toi, toi“.

All diese Aktivitäten der DAS wurden sowohl in der hauseigenen Postille als auch im DFS-Intranet ausgiebig gewürdigt. Bei diversen Veranstaltungen wurde die Umtriebigkeit des „DFS-Weltgeschäfts“ in schönen Worten hervorgehoben. Stolz war und ist man auf all diese Geschäftsfelder – scheint das sog. Drittgeschäft doch zu boomen. Die DFS-Gruppe wird größer und größer und ihr Organigramm ähnelt inzwischen dem Oktopus der Organisation „Spectre“ aus dem gleichnamigen James Bond-Film, ist aber natürlich weniger böse. Mittlerweile ist die DAS an 18 Standorten in sieben Ländern aktiv und sie – so wurde dies Joe berichtet – bemüht sich wohl derzeit zusätzlich noch um die Ausbildung des Lotsennachwuchses für das Upper Area Control Center in Maastricht, um die Multi-RTC Services in Finnland und um die Flugsicherungsdienste in Birmingham.

„Respekt, wer's selber macht.“ Sagt ja schon die Baumarktkette Toom.

Und dann das:

Joe sprach mit seinen Freunden und erfuhr, dass der Vertrag von Serco in Dubai zum Jahresende ausläuft und die DFS eben diese Serco als Flugsicherungsanbieter ablöst. Donnerwetter!

„Holla die Waldfee“, dachte Joe! Wie vom Schlag getroffen saß Joe auf einmal ganz aufrecht, denn die Lotsinnen und Lotsen vor Ort in Dubai wissen dies bereits seit Ende März. Ganz offiziell. Von Serco.

Und in Deutschland – NICHTS! Kein Wort. Kein Artikel. Keine Intranet-Meldung. NICHTS. Fehlanzeige. Und das, obwohl man doch sonst so stolz auf all die neuen Geschäftsfelder ist.

Und das, obwohl doch das pulsierende, ständig wachsende und sehr beeindruckende Drehkreuz Dubai mal eine ganz andere „Hausnummer“ ist. Kein Wort. Kein Artikel. Kein Statement. NICHTS.

Dazu sollte man vielleicht noch wissen, dass die Serco Group plc. ein an der London Stock Exchange notier-

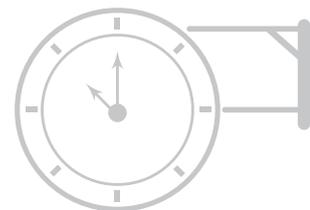
tes britisches Dienstleistungsunternehmen ist, das mit 51.877 Mitarbeitern (2021) in Europa, dem Nahen Osten, in Ostasien, Australien und Nordamerika aktiv ist und mit dem Schwerpunkt auf der Betreuung von Regierungen auf der ganzen Welt – die Dienstleistungen umfassen Justiz, Migration, Verteidigung, Raumfahrt, Kundenservice, Gesundheit und Transportwesen – etwa 4,5 Mrd. Euro Umsatz macht. Diese Leistungen umfassen Service-design und -beratung, strukturierte Ressourcenbeschaffung, komplexes Programmmanagement, umfassende Systemintegration, Fallmanagement, Engineering sowie Asset- und Facility-Management. Ein, dem tieferen Wortsinn nach, erfolgreiches und weltweit operierendes Großunternehmen. Das verloren hat. Gegen die DAS.

Die DAS hat offiziell etwas mehr als 350 Beschäftigte. Und macht Minus.

Joe hat sich umgehört: Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete die DAS gegenüber dem Vorjahr zwar eine Steigerung der Umsatzerlöse – das Jahresergebnis fällt aufgrund von Sondereffekten (im Wesentlichen Abschreibung des Beteiligungsbuchwertes der ANSL) negativ aus. Durch den Wegfall der Dienstleistungen am Flughafen Gatwick im Oktober 2022 und das Ausbleiben der Kompensation der entsprechenden Umsätze, ist das DAS-Jahresergebnis 2023 insgesamt mit einem EBIT von -10 Mio. Euro sowie einem Jahresfehlbetrag von -5 Mio. Euro deutlich negativ.



DFS-Campus in Langen. Foto: GdF



Und dann Dubai?

Joe denkt sich: Vielleicht wurde den Wüstensöhnen der Vereinten Arabischen Emirate in Dubai bei der Unterbreitung des DAS-Angebots eventuell nicht „en detail“ erklärt, dass nicht überall „DFS“ drin ist, wo „DFS“ draufsteht – sie bekommen ja schließlich „nur“ die DAS – weil juristisch gar nicht anders möglich. Das muss aber der Sache und dem durchaus guten Ruf der DFS ja keinen Abbruch tun.

Fakt ist: Serco hat die Ausschreibung für den Vertrag zur Anbietetung von Flugsicherungsdiensten in Dubai gegen die DAS verloren. Zum Erstaunen aller. Möglicherweise muss es im Reich der Spekulation verbleiben, weshalb sich ein Unternehmen dieser Größe und wirtschaftlichen Stärke aus dem so boomenden Markt am Golf geschlagen gibt und zurückzieht. Vielleicht, weil die Flugsicherung im Allgemeinen kein besonders gewinnbringendes, sondern eher kompliziertes, hoch reguliertes und am Ende wenig beeinflussbares, volatiles Geschäft ist und man seine „shareholder“ nur schwerlich mit „schnellen Dollars“ befriedigen kann? Vielleicht, weil die zunehmenden (Personal-)Probleme zu komplex und unlukrativ werden? Sollen das doch andere lösen.

Joe glaubt: Mit noch mehr Geld allein wird es nicht gelingen.

Nun weiß Joe von seinen Freunden, dass die Lotsinnen und Lotsen in Dubai sehr gut verdienen, was sicherlich für viele ein sehr starkes Argument ist, dort zu arbeiten. „Großes Geld“ kann anziehend wirken. Dies ist sicherlich auch den exorbitanten Lebenshaltungskosten, den teuren Mieten (die immer ein Jahr im Voraus bezahlt werden müssen), dem Leben in der „Expatriate-Bubble“ sowie den hohen Stromkosten der 24/7-laufenden Klimaanlage geschuldet. Die DAS wird also mindestens dasselbe Gehalt wie Serco bezahlen müssen, damit die Kolleginnen und Kollegen nicht durch alle offenen Fenster und Türen fliehen. Aber wird das reichen? Wohl kaum.

Es darf also munter spekuliert werden, was die DAS seiner Eminenz, Scheich Mohammed bin Rashid Al Maktoum, möglicherweise alles versprochen hat, um diesen Vertrag zu bekommen. Vorrangig dürfte es wohl darum gehen, das durchaus eklatante Personaldefizit bei Lotsinnen und Lotsen zeitnah zu beheben – also „zz“, ziemlich zügig.

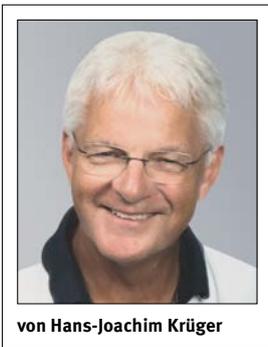
Die DAS wirbt dazu bereits in den sozialen Medien für „Air Traffic Control Officer's – Dubai (DXB&DWC)“, also für Tower und Approach. Da jedoch schon die DFS-Mutter gelegentlich Probleme damit hat, die eigene Personalsituation auf einem befriedigenden Niveau einpendeln zu lassen, stellt sich Joe natürlich die Frage, wie dies zusätzlich auch noch für andere Flugsicherungen geschehen soll – ohne die eigenen Dienststellen und den selbst so dringend benötigten Nachwuchs zu kannelalisieren. Denn es werden für Dubai nur Lotsinnen und Lotsen mit mindestens drei Jahren Erfahrung gesucht. Vielleicht, so darf man weiter spekulieren, hat die DFS deshalb noch nichts veröffentlicht? Immerhin wirbt die DAS neben guten und interessanten Arbeitsbedingungen auch mit „sonnigem Wetter“. Das könnte den Ausschlag geben.

Viele, vor allem die jüngeren Lotsinnen und Lotsen in Dubai, sind bei der DANS angestellt, der Dubai Air Navigation Services. Werden dann die von der DAS angestellten, nach ihrem Lizenzerwerb auch bei der DANS angestellt sein oder bleiben sie bei der DAS? Bis zum Redaktionsschluss blieb dies ein weiteres Rätsel.

Joe selbst und auch die geeigneten Lesenden dürfen also gespannt sein, wann und wie die DFS sich offiziell zu all dem äußert und wie sich dieses neue Drittgeschäft am Golf entwickeln wird. Es wird ganz bestimmt interessant – und hoffentlich keine neue, teure Abschreibung wie Gatwick, denkt sich

Joe

In eigener Sache die Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“



von Hans-Joachim Krüger

Die Geschichte der Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“ ist lang und hat seinen Ursprung bereits im Jahre 1953. Was früher als Mitteilungsblatt, ungebunden und zumeist auf 2–4 Seiten aufgeteilt war, hat sich im Laufe der Jahre zu einer sehr lesbaren und vielseitigen Lektüre entwickelt.



Um diese Lektüre „der flugleiter“ mit Leben bzw. mit aktuellen Themen zu versorgen hat sich um den Chefredakteur ein Redaktionsteam aus allen Sparten der GdF zusammengefunden. Die Redakteure sind in ihrer Eigenschaft als Redaktionsmitglied allesamt ehrenamtlich unterwegs und schreiben ihre Artikel in ihrer Freizeit. Ebenso entspringen die meisten Bilder die im „der flugleiter“ veröffentlicht werden den Kamerablenden von Mitgliedern.

Wie wird nun eine Ausgabe der Mitgliederzeitschrift zusammengestellt?

Eigentlich ruht die Redaktionsarbeit während des gesamten Jahres so gut wie nicht. Mit der Veröffentlichung der aktuellen Ausgabe beginnt eigentlich auch schon die Vorarbeit für die nächste Ausgabe.

Zunächst steht das Einsammeln von Informationen und auch das Feedback der letzten Ausgabe auf dem Aufgabenzettel, gefolgt von Antworten, Anfragen das Abstecken einen Terminplanes. Während dieser Zeit ist das Email-Postfach der Redaktion die wichtigste



Informationsgrundlage.

Knapp 14 Tage nach der letzten Veröffentlichung steigt dann das Arbeitspensum und das Sammeln von Informationen geht in ein Sondieren und ggf. Nachfragen über. Das Redaktionsteam wird über den nächsten Redaktionsschluss informiert und gebeten eventuelle weitere Themen anzumelden. Grundsätzlich werden keine Themen vorgegeben und die einzelnen Redakteure sind unabhängig und frei in ihrer Themenauswahl.

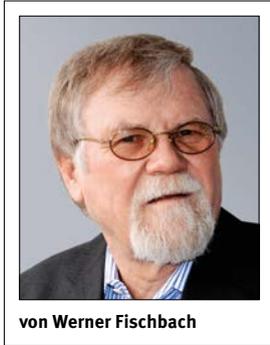


Das Einsammeln der eingereichten Artikel geht schließlich bis zum verkündeten Redaktionsschluss und werden von Chefredakteur bearbeitet und eine entsprechende Bildersequenz zugeordnet. Danach wird entschieden, wie und wo der entsprechende Artikel einzuordnen ist. Die Ausgabe „der flugleiter“ ist in gewisse Kategorien eingeteilt. Es beginnt mit den GdF-spezifischen Themen (aus dem Bundesvorstand, Fachbereichen und Rechtsabteilung), gefolgt von ATC-National wie International sowie Berichte aus der Luftfahrt bevor der „soziale“ Teil mit Kollegenberichten, Buchvorstellungen, Airlines, Airports, Aircraft und schließlich Kurz & Interessant das Programm abschließen.

Nach erfolgreicher Umsetzung in die einzelnen Kategorien, Überprüfung der Formatierung und auch der Rechtschreibung wird die Ausgabe für das Layout vorbereitet. Das Layout findet mit dem externen Layoutbüro „lithoarts“ statt und Punkt für Punkt bzw. Artikel für Artikel werden gemeinsam besprochen und eine mögliche Bilderauswahl festgelegt. Nach weiteren 8 Arbeitstagen wird dann das „Erstlingswerk“ von Seiten des Layout-Büros an den Chefredakteur zurückgesandt und im Gleichschritt werden alle Beteiligten Redakteure über dieses „Erstlingswerk“ informiert und gebeten mögliche Änderungswünsche oder fehlerhafte Textpassagen anzumelden bzw. zu berichtigen.

Nach erfolgreicher Korrekturschleifen wird dann dem Layout-Büro der Druckauftrag erteilt und weitere 8–10 Tage wird dann die neue Ausgabe auf die Reise bzw. auf den Postweg geschickt.

Der Kampf gegen die Kondensstreifen



Bei dem Bemühen, den Klimawandel einzuschränken, steht die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Vordergrund. Doch es gibt auch andere Effekte und Erscheinungen, die unser Klima anheizen. Kondensstreifen zum Beispiel. So widmete sich das Deutsche Zentrum

(DLR) der Frage, ob und wie man diese verhindern oder zumindest reduzieren könnte.

Wird über die Klimawirkung des Luftverkehrs gesprochen, so weisen die Vertreter der Luftverkehrswirtschaft, also die Fluggesellschaften und ihre Interessenverbände, gern darauf hin, dass der CO₂-Beitrag

des Luftverkehrs im Vergleich zu anderen Emittenten äußerst gering ist. Meist werden dabei Beträge von zwei bis drei Prozent genannt.

Das soll auch gar nicht angezweifelt werden. Aber die Klimawirkung des Luftverkehrs ist, so stellt das DLR fest, deutlich größer als die reinen CO₂-Emissionen. Dazu kommt, dass diese Emissionen meist in großen Höhen erfolgen und deshalb anders wirken. Denn sie sind dadurch besonders klimawirksam. Das DLR bezeichnet diese Emissionen als Nicht-CO₂-Effekte. Sie haben gegenüber CO₂ eine geringere Lebensdauer und wirken auf die Atmosphäre sowohl kühlend als auch erwärmend, wobei der wärmende Effekt überwiegt. Zu diesen Nicht-CO₂-Effekten müssen auch die Kondensstreifen gezählt werden, die sich, da sie dem Wind ausgesetzt sind, im Laufe der Zeit zu Cirren (Eiswolken) ausbilden und große Teile des Himmels bedecken.



Langlebige Kondensstreifen beeinflussen das Klima. Foto: British Airways

So haben die Forscher des DLR-Instituts für Physik der Atmosphäre erforscht, unter welchen Bedingungen langlebige Kondensstreifen entstehen und ob es Gebiete gibt, in denen keine Kondensstreifen produziert werden. Wenn es derartige Gebiete gibt, könnte man den Luftverkehr durch diese Gebiete leiten und dadurch den wärmenden Effekt der Luftverkehrsemissionen verhindern oder zumindest minimieren. Denn wenn keine Kondensstreifen entstehen, so können sich dadurch auch keine Cirrus-Wolken bilden. Von den Cirren, die durch „normale“ meteorologische Vorgänge (Aufgleitbewölkung) entstehen, einmal abgesehen. Durch eine Änderung der Flughöhe oder durch eine alternative Streckenführung müsste die Bildung von Kondensstreifen zu verhindern sein, meinten die Forscher und haben in Zusammenarbeit mit der Kontrollzentrale für den Oberen Luftraum in Maastricht (MUAC – Maastricht Upper Area Control Center) entsprechende Untersuchungen angestellt.

Die Durchführung der Untersuchungen

Dabei muss es zunächst darum gehen, Lufträume zu finden, in denen die Bildung von Kondensstreifen ausgeschlossen werden kann. Wichtig ist dabei eine genaue Vorhersage der relativen Feuchte in den entsprechenden Lufträumen. Denn „langlebige Kondensstreifen“, so stellt Dr. Klaus Gierens vom DLR fest, „benötigen eine sogenannte Eisübersättigung. Das heißt, die relative Feuchtigkeit bezüglich von Eis muss 100 % oder mehr betragen, damit die Eiskristalle, aus denen der Kondensstreifen besteht, nicht gleich wieder sublimieren.“

Um Gebiete, in denen die Bildung langlebiger Kondensstreifen und nachfolgend auch „Kondensstreifen-Cirren“ ausgeschlossen werden können, zu finden, ist eine exakte meteorologische Vorhersage erforderlich. Was die Meteorologen vor einige Probleme stellen dürfte. Denn schließlich handelt es sich beim Wetter um eine dynamische Angelegenheit, die sich mit den synoptischen Systemen bewegt. „Das Wetter ist ein atmosphärischer Zustand, bei dem Regelmäßigkeiten und Unregelmäßigkeiten sich regelmäßig und unregelmäßig abwechseln“, hatte schon der Meteorologe und Mathematiker Siegfried Schöpfer etwas sarkastisch festgestellt.

Dennoch haben es die Meteorologen geschafft, exakte Vorhersagen zu erstellen; das DLR konnte im MUAC mit

seinen Untersuchungen beginnen. Dazu wurden Flüge über Nordwestdeutschland und den Beneluxländern entsprechend den Vorhersagen angepasst. Dabei wurden an jedem zweiten Tag, an dem gemäß der Wetterprognose die Bildung von langlebigen Kondensstreifen zu erwarten war, Flüge um 2.000 Fuß nach oben oder nach unten verschoben. An den anderen Tagen wurde in die Flugverläufe nicht eingegriffen.

Anschließend wurden die Flugverläufe mit Satellitenbildern miteinander verglichen, wobei die Flüge, bei denen keine höhenmäßige Änderung vorgenommen wurde, als Referenz dienten. Dabei konnten die Forscher feststellen, dass an Tagen, an denen vertikale Änderungen im Flugverlauf vorgenommen worden waren, die Bildung von langlebigen Kondensstreifen tatsächlich weniger oft vorkam. Die Untersuchungen konnten also erfolgreich abgeschlossen werden. „Vermeidung langlebiger Kondensstreifen erfolgreich nachgewiesen“, konnte das DLR stolz verkünden.

Und die Flugsicherung?

Die Zusammen- und vor allem Mitarbeit mit dem MUAC bzw. mit den beteiligten Controllern wurde vom DLR als durchaus positiv beurteilt. Allerdings stellt sich die Frage, wie sich die Vermeidung von langlebigen Kondensstreifen auf die Flugsicherung im Gesamten auswirken wird. Vor allem, darauf weist Dr. Gierens hin, weil die Untersuchungen zu Corona-Zeiten durchgeführt worden sind. Und da war das Verkehrsaufkommen ziemlich gering, sodass mögliche Konflikte zwischen den Controllern und den Forschern umschifft bzw. minimiert werden konnten. Da inzwischen das Flugverkehrsaufkommen wieder zunimmt, dürfte dies etwas anders aussehen.

So stellt sich zunächst die Frage, wie die Flugsicherung reagieren wird, wenn die Nachfrage die zur Verfügung stehende Kapazität überschreitet. Normalerweise regelt die Flugsicherung dies mit Slots für die betroffenen Teile des Luftraums. Und hier ergibt sich eine weitere Frage.

Bekanntlich werden Slots erlassen, um die Kapazität eines Flughafens nicht zu überschreiten oder um Engpässe, die durch das Umfliegen von Beschränkungsgebieten entstehen, zu vermeiden. Doch die Flughäfen bzw. ihre Nahverkehrsbereiche und die Beschränkungsge-



In Zusammenarbeit mit dem MUAC forschte das DLR über die Vermeidung langlebiger Kondensstreifen. Foto: Eurocontrol

biete haben festgelegte Grenzen, die auf den Radarkarten dargestellt werden können. Gebiete, die zukünftig zur Vermeidung langlebiger Kondensstreifen eingerichtet werden, haben, da sie meteorologischen Einflüssen unterliegen, variable laterale und vertikale Grenzen. Hier Slots zu erlassen, dürfte die Luftraumverwalter vor einige Probleme stellen.

Doch Slots nicht aus Gründen des Verkehrsaufkommens und damit aus Gründen der Sicherheit zu erlassen, sondern um die Bildung von langlebigen Kondensstreifen zu vermeiden, dürfte ganz sicherlich den Protest der Luftraumnutzer hervorrufen. Weil sich derartige Regelungen auch negativ auf die Kapazität des Luftraums und der Flugsicherheit auswirken dürften. Dr. Gierens hat dieses Problem sehr wohl erkannt: „Die Sache (d. h. die Vermeidung langlebiger Kondensstreifen, Anmerkung des Verfassers) sieht aber anders aus, wenn der Luftraum voll ist, insbesondere weil es dann nicht reicht, einzelne Flüge aus den eisübersättigten Gebieten herauszuhalten.“

So ergibt sich dabei die Frage, welchem Ziel Vorrang eingeräumt werden soll. Der Vermeidung langlebiger Kondensstreifen oder der zügigen und sicheren Verkehrs-

abwicklung? Noch ist die Antwort leicht abzusehen. Es wird wohl die effektive und sichere Abwicklung des Luftverkehrs sein. Noch. Aber wenn die Folgen des Klimawandels immer drängender werden, dann wird der Aspekt der Vermeidung langlebiger Kondensstreifen wohl an Gewicht zulegen. Auch wenn sich dies negativ auf die Luftraumkapazität auswirken wird. Und das Grundprinzip der Flugsicherheit, nach dem der Sicherheit absoluten Vorrang einzuräumen ist, aufgegeben würde.

Doch der BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft) und das DLR wollen der Sache auf den Grund gehen und haben ein „100-Flüge-Programm“ ins Leben gerufen. Dass die DFS und das DLR dabei gewissermaßen als Geburtshelfer fungierten, soll nicht verschwiegen werden. „Mit diesem Programm wollen wir im Praxisbetrieb testen, wie mittels intelligenter Flugplanung Treibhauseffekte verringert werden können“, erklärte Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des BDL. Dr. Gierens und sein Institut „Physik der Atmosphäre“ haben da schon mal vorgearbeitet.

„Go-Around“ in der letzten Sekunde



von Werner Fischbach

Eigentlich sind sich Piloten dessen bewusst, dass man an einem kontrollierten Platz ohne entsprechende Freigabe weder starten noch landen sollte. Weil dies schlimmstenfalls in einem Disaster enden kann. Dennoch wird immer wieder über Vorfälle berichtet, bei denen gegen diese Regel verstoßen wird.

Der Zwischenfall, über den hier berichtet werden soll, ereignete sich am 27. Februar letzten Jahres am Logan-Flughafen von Boston (KBOS). Da befand sich ein Embraer-190-Jet der Fluggesellschaft jetBlue (N179JB), der von Nashville (KBNA) nach Boston unterwegs war, im Anflug auf die Piste 4R, während gleichzeitig ein Learjet LR-60 (N280LJ) des Unternehmens „Hop-a-Flight“ für seinen Flug nach Fort Lauderdale (KFL) zur Piste 9 rollte. Da sich die beiden Pisten kreuzen, hatte die Besatzung des Learjets lediglich eine Freigabe erhalten, auf die Piste zu rollen und dort anzuhalten („line-up and wait“). Diese Anweisung wurde von der Learjet-Crew bestätigt; die Emb-190 wurde zur Landung freigegeben.

Der Zwischenfall

Die Absicht des Controllers ist leicht nachzuvollziehen. Er wollte den Learjet erst dann zum Start freigeben, wenn der Embraerjet die Kreuzung der beiden Pisten passiert hatte und gelandet war. Die Planung des Controllers ist also in keinsten Weise zu kritisieren. Auch die Tatsache, dass zum Zeitpunkt des Zwischenfalls die Nacht bereits angebrochen war, hatte keinen Einfluss auf das, was nun folgen sollte. Zudem herrschten Sichtflugbedingungen.

Doch dann begann der Learjet mit seinem Startlauf, ohne eine Startfreigabe erhalten zu haben. Der Controller, zusätzlich durch sein „Airport Surface Detection Equipment“ (Model X – ASDE-X) alarmiert, reagierte schnell, indem er die jetBlue-Crew anwies, den Anflug abubrechen und einen „Go-Around“ durchzuführen. Doch damit konnte er die Gefahr einer Kollision der beiden Flugzeuge nicht völlig beseitigen. Denn die Emb-

190 hatte die Ausschwebphase („Landing Flare“) bereits eingeleitet und befand sich lediglich 30 Fuß über der Pistenchwelle. Eine andere Quelle berichtet, dass sich die Embraer lediglich zehn Fuß über der Pistenhöhe befunden hätte. Die Gefahr, dass sich die beiden Luftfahrzeuge in der Luft oder auf der Kreuzung der beiden Pisten treffen würden, war nicht auszuschließen. Aber was blieb dem Controller schon anderes übrig? Seine Entscheidung, die jetBlue-Maschine zu einem „Go-Around“ aufzufordern, ist deshalb nicht zu kritisieren.

Bleibt noch anzumerken, dass sich ein dritter Pilot im Cockpit des Emb-190 befand. Dabei handelte es sich um einen Co-Piloten jetBlues, der „dead head“ nach Hause flog. Über den Vorfall befragt, sagte er, dass die Besatzung beim Passieren von 19.000 Fuß ihre Kopfhörer aufgesetzt hätte und er deshalb den Funkverkehr nicht mithören konnte. Aber er hatte die Vorgänge im Cockpit mit einer Videokamera aufgezeichnet. Und so konnte er festhalten, wie der Learjet unmittelbar vor der Embraer die Kreuzung der beiden Pisten passierte. Allerdings konnte der Learjet nur unscharf abgebildet werden; zu sehen ist mehr oder weniger nur ein Schemen, der über die Kreuzung „huschte“.

Der Flug des Learjets nach Fort Lauderdale verlief ohne weitere Zwischenfälle. Allerdings wurde die Besatzung während des Flugs gebeten, nach der Landung den Tower von Boston anzurufen. Da wurde der Captain darüber informiert, dass sie ohne Freigabe gestartet waren und deshalb ein anderes Flugzeug in einen „Go-Around“ gezwungen hätten.



Schematische Darstellung des Zwischenfalls. Quelle: NTSB

Die Vorgänge im Cockpit des Learjets

Für die Verkehrssicherheitsbehörde NTSB (National Transportation Safety Board) war sehr schnell klar, wer für diesen Zwischenfall verantwortlich war. „*The Hop-a-Jet flight crew taking off without a takeoff clearance which resulted in a conflict with a JetBlue flight that had been cleared to land on an intersecting runway.*“ Mehr ist dem Untersuchungsbericht des NTSBs nicht zu entnehmen.

Damit, so scheint es, ist die Angelegenheit für die Unfalluntersucher beendet. Was jedoch bleibt, ist die Frage, weshalb einer erfahrenen Cockpitbesatzung (der Captain war immerhin schon über 60 Jahre und hatte mehr als 22.000 Stunden in seinem Flugbuch stehen, der Co-Pilot konnte jedoch erst auf 388 Stunden an Bord eines Learjets zurückblicken) ein derart gravierender Fehler unterlaufen konnte. Der Co-Pilot hatte den Flug als „Pilot Flying (PF)“ durchgeführt.

Der Kapitän führte später aus, dass sie eine Rollfreigabe zur Piste 9 erhalten hatten, dabei die Piste 04L überqueren durften und dabei die Rollbahnen E und M benutzen sollten. Als sie sich auf der Rollbahn M befanden, hörten sie eine Freigabe, die sich wie eine Freigabe zum Rollen zum Startpunkt anhörte. „*They had heard a clearance that seems to be Line Up and Wait.*“ Er glaubte, diese Freigabe zurückgelesen zu haben, aber seinen Vorstellungen entsprechend wären sie auch zum Start freigegeben worden. „*He probably responded to the clearance, but in his mind, they were cleared for take-off.*“

Als der Learjet den Startpunkt der Piste 9 erreicht hatte, fragte der Co-Pilot seinen Kapitän, ob sie eine Startfrei-

gabe erhalten hätten. Als dieser seine Frage positiv beantwortete, leitete er den Startvorgang ein. Ohne dass der Controller darauf reagiert hatte. Anzunehmen ist, dass dieser ein anderes Problem zu lösen hatte. Und weshalb sollte er sich in diesem Moment dem Learjet widmen? Denn schließlich hatte er diesen lediglich zum Aufrollen auf die Piste freigegeben. Eine Startfreigabe hatte er der Learjetcrew nie erteilt; sie wurde von dieser auch nie zurückgelesen. Was natürlich auch nicht verwunderlich ist. Denn schließlich kann eine Freigabe, die nie erteilt wurde, auch nicht zurückgelesen werden.

Der Kapitän der Embraer 190 erklärte später, dass sie im kurzen Endteil zur Piste 4R hörten, wie der Controller einem anderen Flugzeug die Anweisung, zum Startpunkt zu rollen und dort zu halten, erteilte. Doch dies sollte die Embraer-Piloten nicht weiter beunruhigen. Denn ein Flugzeug, das auf einer anderen Piste auf die Startfreigabe warten sollte, konnte für ihren Flug keine Gefahr darstellen. Schließlich ist dies ein völlig normales Verfahren.

Als der Controller die Emb-190 zum „Go-Around“ aufforderte, befand sich das Flugzeug schon in der Ausschwebphase und hatte die Pistenschwelle bereits überflogen. Der Co-Pilot, der ebenfalls als PF agierte, hatte den Autopiloten bereits deaktiviert. Ein „Go-Around“ in der letzten Sekunde gewissermaßen.

Weshalb der Kapitän glaubte, er habe eine Startfreigabe erhalten, ist dem Untersuchungsbericht nicht zu entnehmen. Vielleicht hatte er gemäß dem alten Motto „Think ahead of the aircraft“ eine Phase übersprungen und befand sich mental bereits in der Abflugphase.

Glücklicherweise ist bei diesem Zwischenfall in Boston niemand zu Schaden gekommen. Das ist auch gut so, denn ein Start ohne die dazugehörige Freigabe kann gefährlich sein und im schlimmsten Fall zu einer Katastrophe führen. Ältere Leser des „der flugleiter“ werden sich an den 27. März 1977 erinnern, als auf dem Los Rodeos-Flughafen von Teneriffa zwei B747, eine der amerikanischen PAN AM und eine der niederländischen KLM, auf der Piste kollidierten. 583 Menschen kamen damals ums Leben, weil die KLM-Maschine ohne Freigabe startete, obwohl sich der andere Jumbo noch beim „Back Track“ auf der Piste befand. Allerdings gibt es eine kleine Parallele – der Co-Pilot des KLM-Flugs hatte seinen Kapitän gefragt, ob sie wirklich zum Start freigegeben wären. Was dieser bejahte!



Im „Flare Out“ zum „Go-Around“ aufgefordert – jetBlue E-190.
Foto: Dave Monteverdi/Wikimedia CC by s.a. 4.0

LESERBRIEFE

Leserbrief – zur Ausgabe 3/2024

Sehr geehrter Herr Sachs!

Ihr umfassender Bericht über die letzte IFATCA GM ist eine Wohltat an detaillierter Berichterstattung, denn nur so bekommen wir einen Eindruck über das, was sich in unserem Beruf um uns herum wirklich so alles tut. Das nationale Engagement in IFATCA ist sehr wichtig, denn es wurde Zeit, dass das britische Übergewicht dort endlich ein Gegengewicht bekam.

Warum ich schreibe? Es ist der Austritt der russischen ATCA (früher FATCU), an dessen internationalem Auftritt ich 1992/93 recht intensiv beteiligt war. Ich hatte damals den Vorsitzenden, Konussenko, und neuen Chef von Rosaeronavigatsia, Evsiukov, als Gäste zu mir nach Bayern eingeladen und die FATCU daraufhin mit Schreibmaschine, Vervielfältigungsapparat und diversem anderen Bürogerät versorgt, nachdem die Gewerkschaften DAG und ÖTV dies abgelehnt hatten.

An der 1972'er FATCU GM in Moskau habe ich damals selbst teilgenommen und in dieser Zeit als Liaison für



FATCU zur IFATCA fungiert. Dass die russischen Kollegen aus der IFATCA ausscheiden und somit isoliert sind, muss und sollte nicht sein. Es gibt Wege, dies zu vermeiden.

Ein Beispiel hierzu ist meine 1973'er (Nicosia & Ankara), 1974'er (Tel Aviv) und 1975'er (Melbourne) erfolgreiche Intervention zum dreimaligen Versuch, die Türkei aus der IFATCA zu verbannen. Man darf nicht aufgeben, wenn die Politiker versuchen, die Tätigkeiten und den Einfluss ihrer beruflichen Vereinigungen zu unterbinden.

Mit Gruß vom Bodensee,
Frank W Fischer

Antwort von Sebastian Sachs (FSBD):

Grüß Gott Herr Fischer,

vielen lieben Dank für Ihr Feedback!

Natürlich ist das Austreten der Russen für uns in der IFATCA-Familie ein derber Rückschlag, aber die Rückkehr (sollte dieser Wahnsinn im Osten jemals beendet werden) steht unseren russischen Freunden immer offen. Tatsächlich war der Austritt nur logisch, da der Verband schon seit mehreren Jahren den Mitgliedsbeitrag nicht mehr bezahlen konnte und damit eine Suspendierung mit anschließender Terminierung zwangsweise gefolgt wäre.

Ich kann Ihnen versichern, dass niemand von uns diesen Austritt wollte oder gefordert hat. Die IFATCA steht nach den COVID-Jahren stabil und professionell ihren Mitgliedern zur Verfügung. Iraner und Israelis saßen, ohne sich an die Gurgel zu gehen, im selben Raum.

Wir sind gespannt, was die Zukunft uns bringen wird, und tun alles in unserer Macht Stehende, um entsprechend gewappnet zu sein.

Sebastian Sachs

ATC BBQ 2024 in Frankfurt

Anfang Juni war es endlich wieder soweit! Die Kolleginnen und Kollegen von Frankfurt Tower und Approach luden, wie auch in den letzten Jahren, die Angestellten der am Flughafen stationierten Airlines (fliegendes Personal und operative Mitarbeiter) zum gemeinsamen Grillen ein.

Das Wetter spielte glücklicherweise mit und so war der Grillplatz an der Cargo City Süd des Frankfurter Airports am Nachmittag und Abend des 8. Juni gut gefüllt. So bot sich eine super Möglichkeit für Lotsen und Piloten, miteinander ins Gespräch zu kommen und sich besser kennenzulernen.

Durch die finanzielle Unterstützung der GdF war es uns auch dieses Jahr wieder möglich, unseren Gästen sowohl Essen als auch Getränke anbieten zu können, wofür wir uns herzlichst bedanken möchten.

Fotos: Tristan Horn

Pascal Stenzhorn



Neues von den „Billigfliegern“

Ohne Zweifel hat die Corona-Pandemie im Luftverkehrsmarkt eine gewaltige Delle hinterlassen. Doch inzwischen geht es wieder aufwärts – die Zahl der Flüge und der beförderten Passagiere nimmt wieder zu. Das ist eigentlich eine gute Nachricht. Und eine schlechte dazu. Denn im Vergleich zu unseren Nachbarländern ist der Zuwachs in Deutschland geringer als der Zuwachs innerhalb Europas. Deutschland ist damit das Schlusslicht. Das mag verschiedene Gründe haben. Ausschlaggebend sind sicherlich auch die Kriege in der Ukraine und im Nahen Osten. Also in unserer unmittelbaren Nachbarschaft. Zudem befindet sich unsere Infrastruktur in einem bedauernswerten Zustand. Wobei man dafür nicht nur die Ampelregierung allein verantwortlich machen sollte, sondern auch die jahrelange Untätigkeit vorangegangener Regierungen.

Marode Autobahnen und Brücken, die aus Furcht, sie könnten zusammenbrechen, abgebrochen und neu gebaut werden müssen, gehören ebenso dazu wie das seit Jahren vernachlässigte Eisenbahnnetz. Das sollte eigentlich dem Luftverkehr und da besonders den „Low-Cost“-Airlines in die Tasche spielen. So stellt sich die Frage, wie sich diese Airlines in der letzten Zeit entwickelt haben.

Die Studie des DLR

Seit längerer Zeit untersucht das Institut für Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) die Situation im „Low-Cost“-Segment und veröffentlicht alle sechs Monate einen entsprechenden Bericht („Low Cost Monitor“). Der aktuelle Bericht umfasst den letzten Winter sowie das Frühjahr 2024. Die Ergebnisse sind überraschend.

Während das Angebot sämtlicher Fluggesellschaften, also auch jenes der Netzwerk- und der „normalen“ Gesellschaften, gegenüber dem Vorjahr um fünf Prozent gestiegen ist, konnte das „Low-Cost“-Segment nur um drei Prozent wachsen. Wobei das Angebot der Billigfluggesellschaften fast vier Prozent unter dem des Vorjahrs lag. Da stellt sich auch die Frage, ob, wie vom Ryanair-Chef Michael O’Leary immer wieder beklagt wird, Deutschland nicht zu teuer ist. Dennoch verzeichnet die irische Fluggesellschaft auch in Deutschland ordentliche Zuwachsraten. Europaweit lagen sie bei rund fünf Prozent. Und was ganz erstaunlich ist – die Zuwachs-

raten Ryanairs lagen 15 Prozent über den Werten des Vor-Corona-Jahrs 2019.

Im Winter/Frühjahr 2024 waren in Deutschland 13 Fluggesellschaften, die dem „Low-Cost“-Segment zugeordnet werden können, tätig. Die größte Gesellschaft ist dabei Eurowings, gefolgt von Ryanair und Wizz. Zusammen mit easyJet decken diese vier Airlines 93 Prozent des Angebots ab. Während Ryanair und Wizz ihr Angebot erweitert haben, wurde bei easyJet reduziert.

Bei den Zielen hat Spanien die Nase vorne. Gefolgt von Deutschland, Großbritannien und Italien. Auch bei den Zuwachsraten (neun Prozent) stehen Ziele in Spanien an der ersten Stelle, während die Zahl der innerdeutschen Flüge um fünf Prozent zurückging. An den großen Drehkreuzflughäfen wie Frankfurt oder München spielen die „Billigheimer“ so gut wie keine Rolle. Nur beim KLM-Drehkreuz Amsterdam liegt der Anteil der „Low-Coster“ bei 15 Prozent. Rund 70 Prozent der Flüge in Europa werden von den klassischen Netzwerk-Fluggesellschaften durchgeführt.

Die größte Zahl der „Low-Cost“-Angebote ist am Flughafen Berlin zu finden; Düsseldorf, Hamburg und Köln folgen auf den nächsten Plätzen. In Europa bietet der Flughafen von Barcelona übrigens die größte Zahl der Niedrigpreisangebote. Kleinere Flughäfen wie Dortmund, Weeze oder Memmingen konnten ihr Angebot ausbauen.

Wefis



Ryanair konnte um fünf Prozent zulegen und der Flughafen Memmingen sein Angebot ausbauen. Foto: Stefan Gruber/Flughafen Memmingen



Im zukünftigen Lufthansa-Konferenzzentrum sollen die „Super Star Constellation“ und die Ju-52 ausgestellt werden. Darstellung: Lufthansa

Neue Heimat in Aussicht

Als sich die Lufthansa 2018 entschlossen hatte, die Restaurierung ihrer Lockheed L-1649 „Super Star Constellation“ (D-ALAN) in Auburn (USA) nicht zu Ende zu führen und den Betrieb mit ihrer Ju-52 (D-AQUI / D-CDLH) einzustellen, war die Trauer bei den Liebhabern historischer Flugzeuge groß. Denn damit wurden gleich zwei Ikonen der Luftfahrtgeschichte für immer am Boden gehalten. Aber der Unterhalt dieser beiden Flugzeuge, insbesondere der „Super Star“, war der Lufthansa offensichtlich zu teuer geworden. Vor nicht allzu langer Zeit erklärte Lufthansaschef Spohr, dass die Restaurierung des bekannten viermotorigen Flugzeugs durch den Kranich bis 2018 etwa 150 Millionen Euro verschlungen habe. So wurde die „Super Star Constellation“ auf dem Seeweg nach Deutschland verlegt.

Den Befürchtungen, beide Flugzeuge würden nun in der Schrottpresse landen, trat der Lufthansaschef entgegen. Sie sollen, so Spohr, bis zum hundertjährigen Jubiläum

der Lufthansa aufgearbeitet und der Öffentlichkeit präsentiert werden. Die Lufthansa wurde am 6. April 1926 durch die Verschmelzung der Deutschen Aero Lloyd AG und der Junkers Flugverkehr AG gegründet. Das hörte sich gut an; dennoch blieben einige skeptisch. Denn bekanntlich kann sich zwischen einer Ankündigung und der Realisierung ziemlich viel ereignen.

Doch jetzt ist klar geworden, was mit den beiden Oldtimern geschehen soll. Denn inzwischen hat die Lufthansa in Frankfurt mit dem Bau eines neuen Konferenz- und Besucherzentrums begonnen. Es soll in direkter Nachbarschaft des Lufthansa Aviation Centers (LAC) entstehen. Als Hauptattraktion sollen die „Super Star Constellation“ und die Ju-52 ausgestellt werden.

Die beiden Flugzeuge sind somit gerettet. Nur schade, dass sie nicht mehr in der Luft bewundert werden können.

WeFis

Gewerkschaft der Flugsicherung widerspricht Ryanair!

19.7.2024

Seit ein paar Tagen kursieren ein Video sowie eine Text-/Bild-Nachricht der irischen Fluggesellschaft Ryanair in den Social-Media-Kanälen. Dort wird sehr provokant auf die europäischen Flugsicherungsorganisationen und ihre angeblich schlechte Performance hingewiesen. Fluglotsen werden sogar als die wirklichen Bösewichte bezeichnet.

Die Gewerkschaft der Flugsicherung stellt sich vor ihre Mitglieder und verbittet sich derart unsachliche Kritik und inhaltlich falsche Darstellungen in Bezug auf das Flugsicherungspersonal und widerspricht den getätigten Aussagen seitens Ryanair vehement.

Unsere Mitglieder sind hochmotivierte Kolleginnen und Kollegen, die täglich dafür Sorge tragen, dass Tausende Flüge in Deutschland sicher und effizient durchgeführt werden können. Nicht zuletzt profitiert eben auch diese Fluggesellschaft von dem Servicegedanken unserer Mitglieder, z. B. tagtäglich mit Freigaben von direkten Routings und dem Angebot effizientere Flughöhen zu

fliegen. Dabei steht der Grundgedanke von Safety First immer im Vordergrund.

Die Verspätungssituation in Deutschland ist trotz gesteigerter Komplexität, neuer militärischer Anforderungen, extremer Wetterbedingungen und teilweise rekordverdächtig hoher Verkehrszahlen bei fast gleichbleibendem Personalstand vergleichsweise gering.

Durch den jahrelangen Druck und Lobbyismus insbesondere durch Vertreter von Ryanair, sowohl auf die Europäische Kommission als auch auf die Flugsicherungsanbieter, ist der finanzielle Druck auf die Air Navigation Service Provider (ANSPs) in Europa zugunsten einer Kostenersparnis für die Fluggesellschaften fortwährend gestiegen. Investitionen in Infrastruktur und moderne Systeme werden dadurch erheblich erschwert und die angemahnte Personalknappheit in Europa ist ebenfalls auf diesen Lobbyismus zurückzuführen.

Ryanair ist Teil des Problems!

Der Bundesvorstand der Gewerkschaft der Flugsicherung



Foto: Route66 - stock.adobe.com

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Im Mai hat die Mitgliederversammlung des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) Jens Bischof für zwei Jahre zu ihrem Präsidenten gewählt. Bischof ist CEO von Eurowings und hat seine Karriere bei Lufthansa Cargo begonnen. Bevor er die Leitung von Eurowings übernahm, hatte er die deutsch-türkische Sun Express geleitet.

oo00oo

Obwohl die staatliche Thai Airways Mitglied in der „Star Alliance“ und damit Partner der Lufthansa ist, möchte der Kranichflieger einer Meldung des Internetportals „AeroRoutes“ zufolge ein Code-Share-Abkommen mit „Bangkok Airways“ schließen. Dabei erhalten Flüge von Bangkok nach Koh Samui, Lampang, Luang Prabang, Male, Phnom Penh, Phuket, Siem Reap, Sukhothai, Trat sowie die Verbindung von Singapur nach Koh Samui auch Lufthansa-Flugnummern.

oo00oo

Einer Meldung des Internetportals „aero.de“ zufolge ist am 22. Mai ein Eurofighter im Endanflug von Manching offenbar mit einer Drohne kollidiert, die sich ohne Genehmigung im kurzen Endteil befand. Der Eurofighter konnte sicher in Manching landen und hatte nur leichte Kratzer davongetragen. Der Vorfall wird von der Polizei untersucht.

oo00oo

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) untersucht zusammen mit der Firma General Electric Aerospace (GE Aerospace) die Verbrennung von hundertprozentigem Wasserstoff unter realistischen Bedingungen. Die Untersuchungen werden vom DLR-Institut für Antriebstechnik in Köln durchgeführt. Dabei wird ein Triebwerk vom Typ Passport auf den Einsatz von Wasserstoff umgerüstet.

oo00oo

Der Schweizer Flugzeughersteller Pilatus hat mit Synhelion, ein „Spin-off“ der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETHZ), eine Kooperation ge-

schlossen, mit der die Skalierung von Solartreibstoffen weiterentwickelt werden soll. Pilatus möchte den Solartreibstoff nicht nur bei den von ihnen hergestellten Flugzeugen, sondern generell einsetzen.

oo00oo

Auf der diesjährigen ILA ist Emirates als erste internationale Fluggesellschaft der Luftfahrtinitiative aireg (Aviation Initiative für Renewable Energy in Germany) beigetreten. aireg setzt sich für die Verfügbarkeit und Verwendung erneuerbarer Energien in der Luftfahrt ein. Kurz darauf ist auch die Flughafen München GmbH der aireg beigetreten.

oo00oo

Die Condor-Schwester Marabu Airlines beabsichtigt ihre Basen in Hamburg und München zu schließen und dafür drei neue in Köln/Bonn, Nürnberg und Stuttgart zu öffnen. Marabu war einst mit der Unterstützung durch Nordica Airlines an den Start gegangen. Doch nachdem Nordica in finanzielle Schwierigkeiten geraten war, war Marabu gezwungen, sich neu zu orientieren.

oo00oo

Am 6. Juni haben Condor und Emirates eine Code-Share-Partnerschaft geschlossen. So können Emirateskunden auf Condorflüge umsteigen und Emiratesflüge werden mit einer Condorflugnummer versehen. So bekommt Emirates eine Flugverbindung von Berlin nach Dubai; Dubai wird dadurch zu einem Condordrehkreuz.

oo00oo

Anlässlich der ILA hat die Vereinigung Cockpit (VC) auf einen drohenden Personalmangel bei den Piloten hingewiesen und die Luftfahrtunternehmer aufgefordert, für gut ausgebildetes Personal zu sorgen. Gleichzeitig warnt der Pilotenverband vor den Überlegungen, die Anzahl der im Cockpit tätigen Piloten zu reduzieren. „Single Pilot Flights können keine Antwort auf den akuten Personalmangel sein“, erklärte die VC.

Während die Lufthansa vorgibt, die Lufthansa CityLine wegen tariflicher Restriktionen und alternder Flotte schließen zu müssen und sie durch die neue Lufthansa City zu ersetzen, hält die Flugbegleitergewerkschaft UFO dies für vorgeschobene Argumente. „Mit den vorgelegten Wechselbedingungen ... wird klar, dass Tariffucht das eigentliche Ziel ist“, meinte der UFO-Vorsitzende Vázquez Bürger.

oo00oo

Piloten, die den Incheon-Flughafen von Seoul an- oder von ihm abfliegen, berichten immer wieder von Störungen der GPS-Signale. Da der Flughafen nur 50 Kilometer von der Pufferzone zu Nordkorea entfernt liegt, werden Aktivitäten des nordkoreanischen Militärs als Ursache vermutet.

oo00oo

Einen besonderen, aber unangenehmen Rekord konnte easyJet bei einem Flug von Glasgow nach Faro verzeichnen. Denn da waren es nicht nur ein oder zwei Passagiere, die sich als Unruhestifter („unruly passengers“) hervorta-

ten, sondern gleich 26. Allerdings waren diese nicht an Bord des Flugzeugs unangenehm aufgefallen, sondern schon beim Boarden. Sie wurden von der Polizei in Empfang genommen und easyJet schloss sie vom Flug aus.

oo00oo

Ab Januar 2025 erhebt die Lufthansagruppe einen sogenannten Umweltkostenzuschlag für alle Flüge innerhalb der EU sowie über Großbritannien, Norwegen und der Schweiz. Die Preise dieses Zuschlags liegen zwischen einem und 72 Euro. Dies gilt auch für Tickets, die noch vor dem Stichtag gekauft werden.

oo00oo

Am Verkehrslandeplatz und ehemaligen Heeresfliegerplatz „Hungriker Wolf“ in Schleswig-Holstein hat die ADAC-Luftrettung am 1. Juli ihren neuen Standort in Betrieb genommen. Der zum Einsatz kommende Airbus-H-145-Hubschrauber hört auf das Funkrufzeichen „Christoph 67“ und kommt täglich von Sonnenaufgang bis -untergang zum Einsatz.



Demnächst im „Code-Share“ mit Lufthansa-Bangkok Air A319 – hier beim „Push back“ in Bangkok. Foto: W.Fischbach



Ankunft englisches Fußballteam in Dortmund. Foto: Flughafen Dortmund



Ausgabe 5/24 – 20.09.2024

Ausgabe 6/24 – 20.11.2024

Impressum

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

Geschäftsstelle: Frankfurt Airport Center 1 | Gebäude 234 | HBK 31
Hugo-Eckener-Ring | 60549 Frankfurt am Main
E-Mail: geschaeftsstelle@gdf.de | Homepage: www.gdf.de

Bankverbindung: Postbank Dortmund
IBAN: DE41 4401 0046 0756 5174 69 | BIC: PBNKDEFF

Verantwortlich für den Inhalt: GdF-Vorstand
Vorstand für Presse und Kommunikation: Thomas Ullrich

Redaktion: Hans-Joachim Krüger (Chefredakteur), Thomas Williges (Spotter, Airlines, Int. Affairs), Brigitte (Emmi) Enneper (Ehemalige), Frank Sasse, Jörg Biermann (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Melina Münch, Simone Lorenz (Redaktionelle Beratung), Jens-Michael Kassebohm (Facebook), Andreas Miltner (Allgemeine Dienste)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Melina Münch, Simone Lorenz, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Lars Ilchmann, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Sebastian Sachs, Mathias Wiegand, Thorsten Wesp, Miriam Kelm, Patrick Thormann, Hannes Rupprecht, Annette Gegenwart, Elisabeth Sieger, Andreas Miltner, Pascal Stenzhorn

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

Cover: ILA Berlin – Beluga (Foto: Achim Krüger)

U3: Tower Boston (Foto: Werner Fischbach)

U4: Momentaufnahme von Flightradar24.com – Sperrgebiet über Frankreich von GND bis UNL während der olympischen Eröffnungsfeier in Paris

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

Druck: ColorDruck Solutions – eine Marke der Print Media Group GmbH,
Niederlassung Leimen | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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

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

ISSN 0015-4563

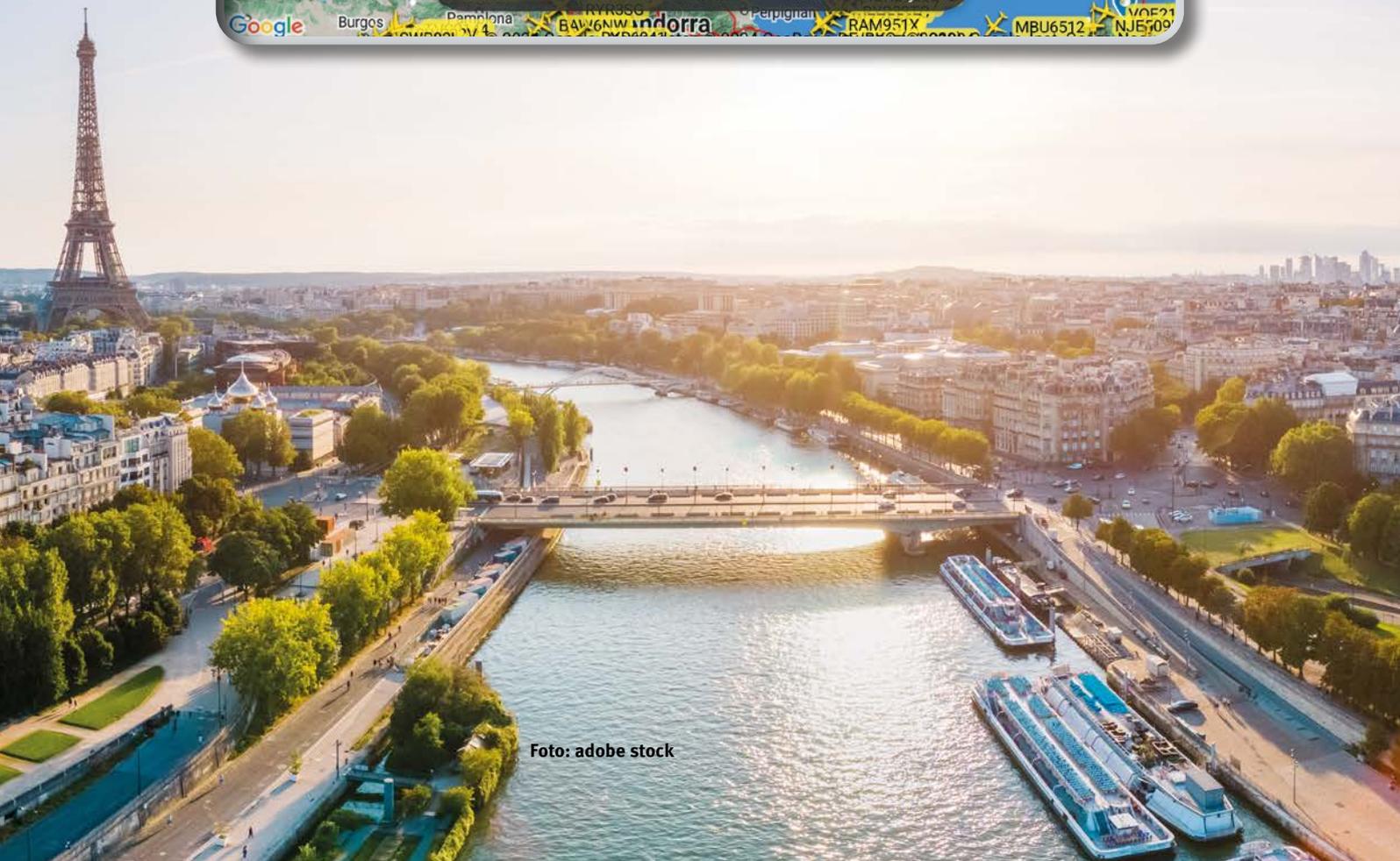
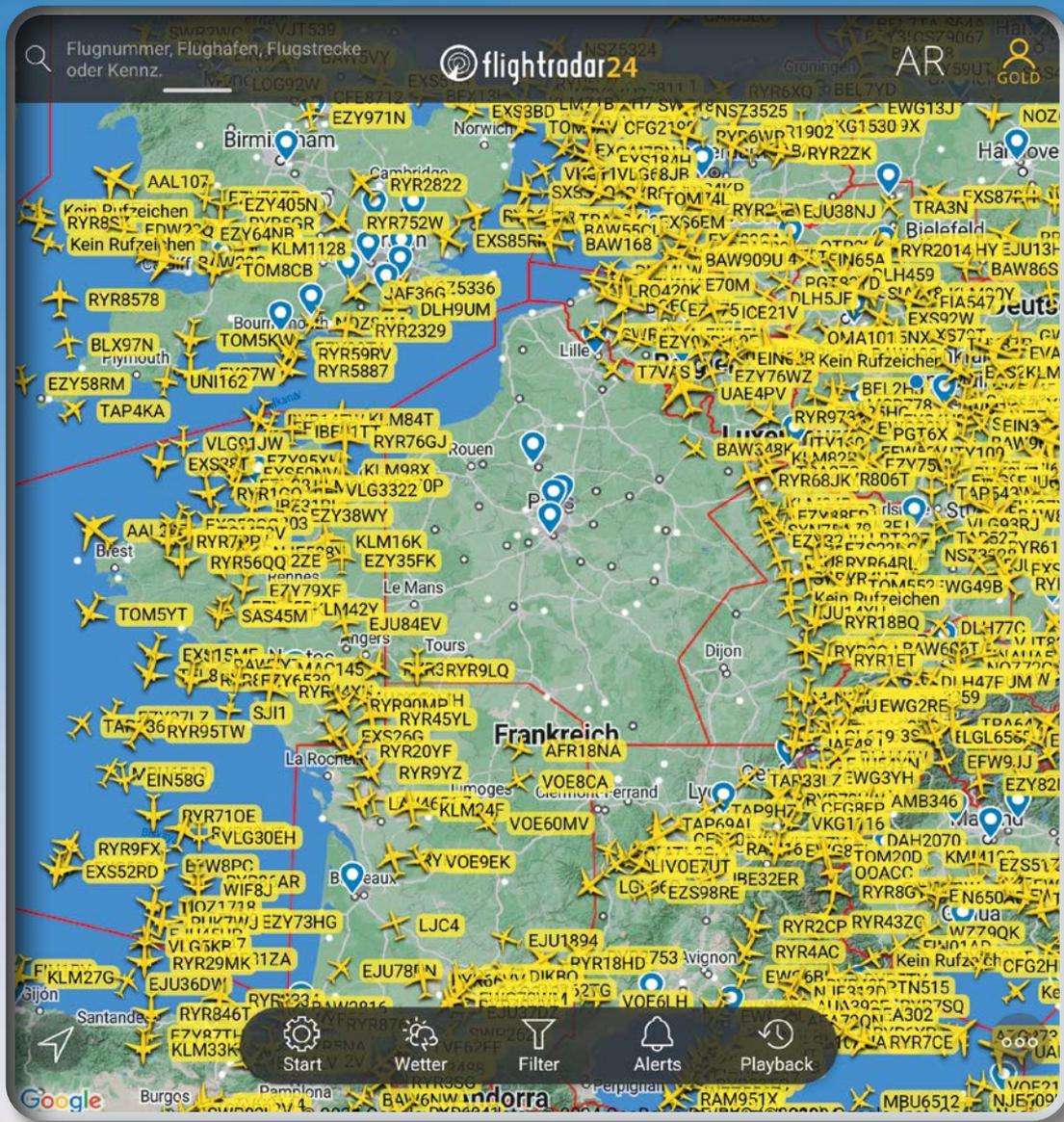


Foto: adobe stock

