

der flugleiter



 **FSBD**
Tagung – Stuttgart

 **Regional-Flughäfen**
Ärger aus Brüssel

 **Gleitweg**
Intercept von oben

 **Militärische Drohnen**



EINLADUNG

zur 11. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 12. und 13. September 2014 in 64295 Darmstadt

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



1. Vorschlag der Tagesordnung

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

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.

INHALT



16 Regionalflughäfen



34 Drohnen: Versuch einer differenzierten Betrachtung



56 Goodbye DC-10



65 Propeller-Fliegerei im hohen Norden

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF-Termine

Bericht aus dem Vorstand

07 | Die ersten hundert Tage, oder der Sprung ins eiskalte Wasser

FSBD

09 | Bundesfachbereichskonferenz in Stuttgart

IFATCA

12 | Fragen an IFATCA/EASA/SESAR Coordinator – Marc Baumgartner

DFS Regional

14 | Köln/Bonn stoppt die Zeit

DFS Militär

15 | Bitte warten... Der nächste freie Mitarbeiter ist gleich für sie da...

Regionalflughäfen

16 | Regionalflughäfen – neue Gefahr aus Brüssel?

20 | Problemfall Regionalflughäfen

21 | Flughafen Hahn mit modernisiertem Tower zum 20. Jubiläum

22 | GdF-Tarifarbeit an Regionalflughäfen

Politik

24 | Die Ignoranten

28 | Schwarz-rotes Streikverbot

32 | Joe's Corner

Aktuell

34 | Drohnen: Versuch einer differenzierten Betrachtung Teil 1: Kampfdrohnen, der Krieg und die Folgen

40 | Bierdrohne

41 | Vorsicht bei Gleitweg-Intercept von oben

Safety

44 | Unexpected Autopilot Behaviour on ILS Approach

Accidents/Incidents

46 | Report – Serious Incidents

MH 370

51 | Flug MH 370: Kuala Lumpur – Peking

52 | From a retired AF colonel, now a pilot for AA, flying the Boeing 777

53 | Flying Joe – B777

54 | Ehemalige

Aus der Luftfahrt

55 | Tue Gutes und rede darüber

Aiplanes

56 | Goodbye DC-10:

Ein 14-stündiger Abschiedsflug von Dhaka via Kuwait nach Birmingham

60 | Das Ende der L-1011 TriStar Ära

61 | Der Seahawk-Jumbo von Boeing

Airlines

62 | Nonstop in die Ferne

Luftfahrt allgemein

64 | Spektakulär – Tiefflug

65 | Propeller-Fliegerei im hohen Norden – unter dem Polarlicht ans Nordkap

Dubios Kurios

68 | Deutsche Sprache – schwere Sprache

Flying World

69 | UPS eröffnet Erweiterung seines europäischen Air Hubs am Köln Bonn Airport

Last Minute

70 | Lärmmacher



Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser!

Herzlich willkommen zur zweiten Ausgabe 2014 unseres Fachmagazins „der flugleiter“, welches sich, das zeigt sowohl die Auflagenzahl als auch die Seitenzahl der vergangenen Ausgaben, einer immer größeren Beliebtheit erfreut und fachlich auch weit über unseren Mitgliederkreis hinaus geschätzt und sehr gerne gelesen wird.

Es hat sich einiges getan in den vergangenen Wochen seit der letzten Ausgabe, und leider ist nicht alles so gekommen wie wir uns dies erhofft oder gewünscht haben.

Da wäre zum einen die europäische Regulierungsproblematik, welche uns nun ja schon eine lange Zeit beschäftigt. Die so genannte Regulierungsperiode 2 (RP2) wurde Anfang Februar von der EU-Kommission verabschiedet und die damit verbundenen Ziele werden in den nächsten Jahren spürbar alle Flugsicherungsanbieter, also auch die DFS, vor immense Herausforderungen stellen und über kurz oder lang auch für alle Mitarbeiter spürbar werden. Der Druck, die Kosten in den nächsten Jahren stetig zu verringern, dabei jedoch die angebotene Dienstleistung, und damit verbunden auch die Sicherheit, kontinuierlich zu erhöhen ist wohl ohne spürbare Einschränkungen auf der Personal- und Kostenseite nicht zu bewältigen.

Der letztmalige Versuch mittels eines europäischen „Action-days“ Ende Januar die Entscheidungsträger deutlich auf diese Missstände hinzuweisen, erwies sich leider als wenig erfolgreich, nicht zuletzt, da uns als GdF an solchen Tagen nur beschränkt legale Mittel zur Verfügung stehen.

Nun gilt es, sich mit dem nächsten Ziel der EU im Bereich der europäischen Luftfahrt auseinanderzusetzen.

Das Projekt Single European Sky (SES 2+) wurde unlängst im EU-Parlament in erster Lesung vorgestellt. SES2+ birgt nicht minder schwere Missstände und falsche Annahmen ähnlich der RP2. Da allerdings im Mai die Neuwahlen des EU-Parlament anstehen, wurde das weitere Entscheidungsverfahren vorübergehend ausgesetzt, jedoch mit der Ankündigung, dass im zweiten Halbjahr 2014 unter der Rats Herrschaft der Italiener auch dieses im EU-Parlament verabschiedet werden soll. Die Uhr ist also wieder am laufen, und die Zeit, überzeugend und wirkungsvoll in dieses Gesetzgebungsverfahren hineinzuwirken, beschränkt und absehbar.

Auf nationaler Ebene laufen im Moment die Bemühungen mit der DFS zum einen die Vergütungsverhandlungen für die Beschäftigten voran zu bringen, als auch die „Kurproblema-



tik“ für alle Beteiligten sinnvoll zu lösen. Zu beiden Themen wird in der nächsten Ausgabe mit Sicherheit ausführlich berichtet werden können.

In dieser Ausgabe möchte ich auf den Bericht der Bundesfachbereichskonferenz des FSBD, welche im März in Stuttgart stattgefunden hat, hinweisen. An dem dreitägigen Treffen wurde wie immer sehr konstruktiv und zielgerichtet diskutiert und in den verschiedenen Arbeitsgruppen Beschlüsse gefasst, die es nun gilt umzusetzen und in die richtigen Bahnen zu lenken.

Freuen Sie sich auch auf interessante Berichte zum Thema Regionalflughäfen, die damit verbundene Subventionsproblematik und (da schließt sich gewissermaßen der Kreis wieder) die auch in diesem Bereich vorhandene Ignoranz wie seitens der EU-Kommission mit diesem Thema umgegangen wird.

Des weiteren möchte Sie einstimmen auf einen Artikel zu dem doch sehr mysteriösen Verschwinden der Malaysian Boeing 777, bekannt als Flug Nummer MH370, in dem ein Pilot aus seiner Sicht Stellung bezieht, sowie ein weiterer Kollege generell über das Modell Boeing 777 Interessantes zu berichten weiß.

Wie immer bin ich überzeugt, dass das Redaktionsteam eine gesunde Mischung an verschiedensten Beiträgen in dieser Ausgabe zusammengetragen hat und ich allen Lesern nun viel Vergnügen beim Lesen wünschen darf.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

EDITORIAL

GdF – Termine

April 2014

02. – 04.	ATCEUC Spring-Meeting	
03.	FIS Arbeitsgruppe	
04. – 05.	FSTD Obleute Meeting	Fulda
07. – 10.	ICAO	Oklahoma City
10. – 11.	Arge EoD	
16.	FSBD Vorstandssitzung	
22.	FSTD Vorstandssitzung	Langen
23. – 26.	IFATSEA Executive Board	Prag
25.	Vorstandssitzung	

Mai 2014

05. – 09	IFATCA	Gran Canaria
13. – 14	MARC Meeting	Maastricht
15. – 17.	D.A.CH. Meeting	Dresden
20.	FSTD Vorstandssitzung	Langen
22. – 23.	AG FDB	

Juni 2014

11. – 12.	Vorstandssitzung	
12. – 14.	IFATSEA European Regional Meeting	Langen
23. – 27.	ICAO: Meeting NGAP Task Force in	Montreal
24.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt

Juli 2014

03.	Treffen GB CC DFS/GdF-FSBD	
15. -16.	MARC Meeting	
29.	Vorstandssitzung FSTD	Langen

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



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

www.lizenzverlust.de

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

Die ersten hundert Tage, oder der Sprung ins eiskalte Wasser



von
Jan Janocha

Deja-vu? Nein, diese Überschrift gab es tatsächlich schon einmal; in einer Ausgabe aus 2011 beschrieb mein Vorgänger, Matthias Maas, seine ersten Tage im Amt „Presse und Kommunikation“. Da ich so oft nach meinen „ersten Schritten“ gefragt wurde, dachte ich mir, diese von Matthias „geschaffene“ Kategorie nochmals aufleben zu lassen.

Neben ernstern Themen, schlaflosen Nächten und sehr stressigen Zeiten gab es auch sehr viel Lustiges zu berichten...

September: Nachdem ich auf der Bundesdelegiertenkonferenz in Darmstadt nach einer kurzen Vorstellung irgendwie „ganz schnell“ gewählt wurde, ging es tatsächlich auch „rasant“ weiter, noch auf der BundelKonf. Hier ein Gespräch, dort einige Nachfragen, eigentlich alles ganz ungezwungen und nett, nur konnte ich damals die Wörter: „...du musst mal eben...“, „...denk bitte unbedingt an...“ oder „...wir gehen davon aus, dass...“ noch nicht so richtig deuten...☺

In der nächsten Zeit bekam ich von Matthias Maas und den anderen Vorstandskollegen Input, Input, Input.

Bis jetzt hatte ich tatsächlich außer Schülerzeitung mit Presse so viel am Hut wie Lothar Matthäus mit Monogamie, aber das sollte sich ändern, und zwar schnell...

Oktober: Meine erste Vorstandssitzung. Interessant. Fast alles neu. Immer wieder stelle ich mir selbst die Frage: „wie bekomme ich jemals einen Überblick in die verschiedenen, komplexen Themen?“ (ich nehme die Antwort vorweg: Das geht schneller als man denkt). Im Oktober ein Medientrainings-Wochenende bei einem bekannten Fernsehmoderator in einem gemieteten Fernsehstudio. Während ich mich vor diesem Training noch fragte was das überhaupt genau bringen soll, fragte ich mich am Sonntagabend nach dem Training: wie sollte das ganze ohne eine solches Training überhaupt gehen??? Ich hatte ca. 50 Interviews in jeglicher Länge und Form zu absolvieren. Alles wurde von einem Kameramann aufgezeichnet und immer wieder gab es „debriefings“ und mir wurde gezeigt, was ich „falsch“ gemacht hatte bzw. was besser zu machen sei. Es war für mich schon verrückt bzw. faszinierend, auf was man alles achten muss bzw. was man unter keinen Umständen tun sollte. Außer jeder Menge neuer Erfahrungen, Eindrücke und nochmals Input, Input, Input war der Output dieses Seminars u.a., dass ich jetzt „anders“ Nachrichten schaue bzw. diese „wahrnehme“. Ich kann nur jedem empfehlen der sich für ein solches (oder ähnliches Amt interessiert) eine solche Schulung mitzunehmen! Es war total super und notwendig.

November: Ein Highlight im November war sicherlich der Besuch beim Jahrestreffen des Luftfahrtpresseclubs München. Neben wirklich interessanten Kontakten, die dort zur Pressewelt geknüpft werden konnten, wurde auch Einblick gewährt in so manche Einrichtung, die einem sonst verwehrt bleibt; so ging es zu einem Betrieb, der Belastungs- & Strukturtest an Airbustragflächen betreibt, zu Eurocopter in Donauwörth oder auch zur DLR in Augsburg. Das lustigste Erlebnis war allerdings ein ganz anderes: Als wir im Bus vor unserem Hotel in München warteten, wurden wir Zeuge folgenden Spektakels; der Eingang zum Hotel, der gerade noch wie ein ganz normaler Hoteleingang aussah, verwandelt sich in Sekunden zum Hochsicherheitsbereich. Plötzlich standen 7 ausländische militärische „Highranks“ vor der Tür Spalier und eine Armada von 5 schwarzen, abgedunkelten, deutschen Nobellimousinen mit ausländischem Diplomatenkennzeichen fuhren vor. Eine Abordnung von ca. 20 asiatischen Menschen kam aus dem Hoteleingang, mittendrin „Derjenige Welcher“ mit seiner kompletten Entourage. Es wurde das Spalier abgeschritten und vorne gewartet, einer aus dem Spalier lief nach vorne, kniete vor „Demjenigen Welchen“ und küsste selbigem die Füße! Gefesselt von dem Anblick bemerkte ich erst jetzt die 571 PS, die rechts neben der Entourage aufheulten. Der weiße Flügeltürer wurde vorgefahren, eine asiatische Schönheit in weiß (passend zum weißen AMG) trennte sich aus der Gruppe, drückte einem Bodyguard ihren (natürlich auch weißen) Hund in die Hand und stieg in den Rennboliden mit dem Stern. „Derjenige Welcher“ stieg parallel in die mittlere der schwarzen Limousinen und der Convoy setzte sich mit Sondersignal auf den Dächern in Bewegung.

Noch ziemlich baff vom Schauspiel, was vielleicht alles in allem 3 Minuten gedauert hat, sagte ein Mitfahrer im Bus nur: „das macht „Er“ jeden Tag. Er fährt jetzt zum Flughafen, da steht seine 737, mit der fliegt er jeden Morgen ein „Teerunde“ um München, der bewohnt doch die ganze 4te Etage des Hotels!“ Tja, thailändischer Kronprinz müsste man sein...

Dezember: Erste Bewährungsprobe für mich was die „direkte Pressearbeit“ angeht. 5. Dezember, LAG in Frankfurt, 10:30, Berufungsverhandlung. Unsere Abordnung geht ins Gerichtsgebäude und wir werden gleich abgefangen von zwei Kamerateams und unzähligen Journalisten. Erstmal relativ wenig sagen; ich merke, ich bin aufgeregt; auch wenn unsere Rechtauffassung in etwas weniger als 40 Minuten bestätigt werden sollte, so ist es doch mein erster Gerichtstermin als Vorstand „Presse und Kommunikation“. Verhandlung ist zu Ende, Erleichterung, aber sofort wieder Kameras und fragende Journalisten, ich bin konzentriert, vielleicht zu

konzentriert und dadurch nicht so locker wie ich gern wäre, aber draußen auf dem Weg in die Geschäftsstelle denke ich nur: „Danke, dass ich das Medientraining hatte!“ Bewährungsprobe bestanden.

Auf dem Weg nach Bremen merke ich dann wie gut die Netzabdeckung deutscher Mobilfunkanbieter auch IN der deutschen Bahn ist; ich habe die komplette Bahnfahrt Frankfurt – Hannover telefoniert. Spätestens jetzt wusste ich, was mein Vorgänger damit meinte als er mir riet ein „Diensthandy“ anzuschaffen.

Januar: Der Januar war vom „Action Day“ der ATCEUC geprägt. In dieser Zeit war der Umgang mit Journalisten zum Tagesgeschäft geworden. Selten hatte ich weniger als 5-10 neue Nachrichten auf der Mailbox, in der „heißen Phase“ waren es über 30. Nach unzähligen Telefoninterviews und –statements fühlte ich mich bereits etwas sicherer in diesem Metier und dachte mich könnte eigentlich nichts mehr erschüttern; doch da hatte ich mich getäuscht. Auch ich musste nicht nur miterleben wie aus „schwarz“ „weiß“ wurde und einem das Wort buchstäblich im Munde herumgedreht wird, sondern ich wurde auch mehrmals Zeuge einer mir ganz neuen „Interviewtechnik“ einiger Radiosender! Nach anfänglichem Smalltalk am Telefon im Glauben, es gehe um ein Statement oder ein Telefoninterview (diese Interviews werden am Telefon aufgezeichnet) passierte es doch unmittelbar vor dem Action Day mehrfach, das auf einmal von meinem Gesprächspartner (unabgesprochen!) gesagt wurde: „...so Herr Janocha, ich blende Sie nun gleich live ein, sie hören noch ein paar Sekunden Musik und dann sind sie live auf Sendung und der Moderator stellt Ihnen zwei-drei Fragen! Sind sie bereit? Es geht los, ich stell Sie durch!“ Beim ersten Mal konnte ich gar nicht so schnell reagieren wie ich wollte und konnte dann nur, zur Unzufriedenheit des Radiosenders aus der Hauptstadt sagen, dass die GdF zu diesem Thema keine Stellung bezieht.

Während ich mich tatsächlich in der Woche vor dem Action Day fast ausschließlich damit befassen musste die Tagespresse zu befriedigen, (es ist wirklich ein „Klinkenputzen“ und ein „quid pro quo“-Spielchen) bemerkte ich ganz nebenbei, dass mein Email-Postfach überlief!

Emails. Welches wunderbar anonymes Medium, um seine Meinung ungefiltert und hemmungslos loszuwerden, hier fallen auch die letzten Hüllen. Auf sämtliche Ausraster, Drohungen (auch meine eigene „Gesundheit“ betreffend) oder Beleidigungen möchte ich gar nicht eingehen, das würde diesen Artikel sprengen; aber an eine „Meinungsausserung“ erinnere ich mich besonders gut:

Familie A, die exakt an dem Tage des Action Days ihren Urlaub antreten wollte, beschrieb mir detailliert und auf den Cent genau welch großes „Loch“ denn dieser „Action Day“ in die Familienkasse reißen würde. Nach einer kurzer Beschimpfungsarie – wie sich doch unsere Gewerkschaft erdreisten könne, ihre Lotsen zur Teilnahme am Action Day aufzurufen – beschrieb mir Herr A exakt drei Möglichkeiten wie wir (die GdF) aus dieser Misere herauskommen könnten. Variante A: wir erstatten der Familie A die kompletten Urlaubskosten, Herr A war so freundlich, mir sämtliche Reiseunterlagen an die Mail zu heften, kulanterweise berechnete er uns für Druck- & Portokosten (er schrieb mir übrigens per Email), Telefongebühren und „Sonstiges“ lediglich 30 Euro (Pauschale). Variante B: wir bezahlen für die Dauer des Action Days bzw. dessen Auswirkungen ein Hotel für Familie A in Frankfurt (Herr A hatte netterweise bereits Zimmerraten im Hilton Airport Hotel recherchiert und „Durchschnittspreise“ angegeben, wie hoch die Restaurant Rechnungen der vierköpfigen Familie, die wir natürlich zu tragen hätten, wahrscheinlich ausfallen würden) und kommen für die „verlorenen Tage“ mittels einer Tagespauschale auf (Herr A hat sich schließlich Urlaub genommen und braucht 14 Tage Erholung und keinen Tag kürzer!). Variante C: wir stellen der Familie A einen „Blankogutschein“ aus für den Familienurlaub 2015. Herr A versicherte mir glaubwürdig, dass diese Variante für uns die „Beste“ sei, er wird auch (und das versprach er schriftlich) bereits im Herbst 2014 den Urlaub buchen um einen „Frühbucherrabatt“ zu erhalten und uns so die Sache nicht „unnötig teuer“ zu machen.

Dieses Beispiel war das einzige „Ereignis“ bei dem ich im Nachhinein „froh“ war, das der Action Day nicht stattgefunden hat, denn schon beim Lesen wusste ich: im Vorstand wird es uns sehr, sehr schwer fallen, eine genannte Variante von Herrn A zu prädestinieren; denn sie waren irgendwie alle gut! ☺

Bei allen lustigen Geschichten muss man doch sicherlich auch anmerken, dass das Vorstandsamt Presse und Kommunikation weit mehr Zeit erfordert als ich im Vorfeld gedacht hätte, nicht nur einmal wurde die Familie auf eine harte Probe gestellt. Es begegneten mir bis dato weit mehr Herausforderungen als erwartet. Allerdings hätte ich auch nie gedacht, dass es so viel Spaß macht wie bisher. Bedanken möchte ich mich daher vor allen Dingen bei Euch! Ihr habt mit euren zahlreichen Mails, in denen ich viel Zuspruch, Kritik und Anregungen erhalten habe, den Kontakt nie abreißen lassen. Mit der Bitte, das doch dringend beizubehalten, möchte ich diesen Artikel beenden und betonen: ich freue mich auf die nächsten 100 Tage ☺

Euer Jan Janocha



FSBD – Bundesfachbereichskonferenz in Stuttgart



von
**Hans-Joachim
Krüger**

Die diesjährige FSBD – Bundesfachbereichskonferenz fand in der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart statt. Schon die Anreise nach Stuttgart war für einige der Delegierten aufgrund der vorangegangenen Streiks im öffentlichen Dienst teilweise problematisch. Flugverbindungen mussten mehrfach bestätigt werden, Abflugzeiten wurden verschoben und der Verkehr um die Großbaustelle „Stuttgart 21“, in dessen Bereich das Tagungshotel lag, und von Umleitungen, Ampeln und Stillstand geprägt ist.

Pünktlich zum geplanten Tagungsbeginn begrüßte der Vorsitzende des GdF-Fachbereiches, Joachim Nolte, die zahlreich erschienenen Delegierten. Mit Beginn der Konferenz wurden zunächst die externen Gäste des Bundesvorstandes (der Bundesvorsitzende Matthias Maas, Petra Reineke und Axel Dannenberg) begrüßt. Veronika Gebhardt und der ÖMV Stuttgart wurde für die Organisation und Einladung zu dieser Versammlung gedankt. Das Catering in und um dieser Konferenz herum ließ keine Kritik zu und war hervorragend arrangiert. Aus dem militärischen Bereich wurden Leonhard Hörber, Peter Schilling und Roland Wystrichowski, sowie der Gesamtbetriebsratsvorsitzende der DFS, Peter Schaaf begrüßt. Mit Marc Baumgartner wurde gleichzeitig ein Gastredner für den weiteren Verlauf der Veranstaltung angekündigt.

Nach Überprüfung der Mandate und der Feststellung der Beschlussfähigkeit wurde der Bericht des abgelaufenen Jahres den Delegierten zur Kenntnis gebracht. Allumfassend war der 14-seitige Jahresbericht, der alle Berichte zu Konferenzen, Tagungen und Verhandlungen des letzten Jahres beinhaltete und folgende spezifischen Berichte zu folgenden Schwerpunktthemen aufwies:

- Rechenschaftsbericht Fachliches
- Rechenschaftsbericht Bereich FDB/LDM
- Rechenschaftsbericht Berufliches und Soziales
- Rechenschaftsbericht Vorstand/Internationales
- Besondere Aktivitäten, Öffentlichkeitsarbeit, Ziele und Pläne

Erklärende Worte des FSBD-Vorsitzenden zu den maßgeblichen Schwerpunktthemen wie z.B. über die FIS-Neusektorisierung, ICAS, Regionalflughäfen, Tarifkommission, rundeten den Bericht des Vorstandes ab.

Mit großem Interesse wurden der Kassenbericht und die Entwicklung bezüglich der Mitgliederzahlen der GdF erwartet. Während die Kassenzahlen alle im „grünen“ Licht dar stehen ist bei der Mitgliederentwicklung zu beobachten, dass u.a. aufgrund der eingeschränkten Ausbildungstätigkeit der stetige Aufwärtstrend bei den Mitgliederzahlen gestoppt wurde. Zwar liegen die Mitgliederzahlen immer noch auf einem hohen Level, dennoch ist ein minimaler Rückgang zu verzeichnen. Jörg Biermann erläuterte den Fachdelegierten die Mitgliederbewegungen eindrucksvoll an sehr speziellen illustren Excel-Tabellen. Der Bericht wurde von den Delegierten unter Beifall verabschiedet.

Neuwahlen

Nach dem Bericht von Vorstand und Kasse standen Neuwahlen für die Vorstandsfunktionen – Schatzmeister und Internationales zur Debatte und auf der Tagesordnung. Für diese beiden Funktionen standen beide bisherigen Vorstandsmitglieder zur Wiederwahl an. In einer relativ kurzen und zügigen Wahl wurde beiden bisherigen Bewerbern bzw. Amtsinhaber mit einstimmigen Ergebnis in ihren Ämtern bestätigt.

Gastredner Marc Baumgartner

Aus der Schweiz angereist und vom FSBD-Vorstand eingeladen: Marc Baumgartner. Der noch aktive schweizerische



Flugleiter, der sich nebenbei bei IFATCA bzw. bei EASA als Coordinator engagiert, erklärte dem Plenum die Hintergründe, die Tätigkeiten und die geplanten Maßnahmen die man im allgemeinen mit den Begriffen SESAR und SES verbindet. Für weitere Einzelheiten wird hier auf das Interview der Redaktion mit Mark Baumgartner im Anschluss an diesen Bericht der FSBD-Tagung hingewiesen.

Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe A – Interne Organisation

Wie alle Jahre zuvor ist die Arbeitsgruppe für Etat, interne und externe Kommunikation und für die Belange der Geschäftsstelle zuständig.

Wie aus den Vorjahren zuvor wird das Budget der GdF an dem tatsächlichen Ist gemessen und entsprechend angepasst. Die ausgearbeitete Vorlage wurde nach kurzer Diskussion erörtert und als solide eingestuft.

In der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit bzw. im Redaktionsteam hat es im vergangenen Jahr wesentliche personelle Veränderungen gegeben. Nicht nur das Jan Janocha das Amt des Pressesprechers und das Vorstandsamt für Presse- und Kommunikation übernommen hat, auch in der Funktion des Chefredakteurs der Zeitschrift „der flugleiter“ wurde der Staffelstab von Bernd Bockstahler an Hans-Joachim Krüger



übergeben. Im weiteren Verlauf berichtet der neue Chefredakteur Krüger über die weitere Ausrichtung der Gewerkschaftszeitung und fordert von den Mitgliedern mehr Berichte über regionale Flugsicherungs- sowie Gewerkschaftsthemen ein. Grundsätzlich sollen zukünftig Themenkomplexe aufgeführt werden, die dann von den örtlichen Mitgliederversammlungen gefüllt werden sollen. Aber auch neue Redakteure für eine Mitarbeit im erweiterten wie auch im näheren Umkreis der Redaktion werden gesucht. Ziel ist es ein Redaktionsteam aufzubauen, welches alle Mitglieder der GdF repräsentiert und eine Themenvielfalt garantiert.

Arbeitsgruppe B – Fachliche Angelegenheiten

In dieser Arbeitsgruppe stand zunächst die verschiedensten Betriebstechniken zur Diskussion.

Um jedoch auch einen Überblick über die ständigen Verfahren zu bekommen, kam in dieser Arbeitsgruppe der Wunsch auf eine ständige AG „Verfahren“ einzurichten. Die ÖMVen werden gebeten, Interessenten für diese Neueinrichtung zu benennen. Die genaue Größe und Zusammensetzung wird nach Arbeitsanfall und nach den ersten Erfahrungen mit der AG durch den FSBD-Vorstand festgelegt.

Die immer stärker anwachsende Nachfrage interner und externer Partner nach „Knowhow“ des Fachbereiches, die durch den Vorstand alleine nicht mehr zu befrieden ist, sollte durch eine neuen Arbeitsgruppe mit der Bezeichnung „ATM-Systems“ gelöst werden. Auch hierfür werden AG-Mitarbeiter gesucht, die sich mit den verschiedensten Systemen befassen und auch Lösungsansätze für möglich neue Systeme erarbeiten.

Eine weitere Diskussion ergab sich zu dem Thema Allwetterflugverfahren. Die oftmals sehr unterschiedlichen und örtlichen Verfahren an den verschiedenen Verkehrsflughäfen lassen die Vermutung aufkommen, dass diese örtlichen Vorschriften zu Betriebseinschränkungen führen können. Diese Vorschriften sollten überprüft und ggf. angepasst werden. Die einzelnen ÖMVen werden beauftragt hier Verbesserungsvorschläge für möglicherweise eine Vereinheitlichung der Vorschriften auszuarbeiten.

Ein weiterer Arbeitsauftrag an die ÖMVen wurde zum Thema „Penetration der Critical und Sensitiv Area“ gegeben. Gerade durch Fahrzeuge, Schleppvorgänge und rollende Luftfahrzeuge sind Gefahrenmomente an einer aktiven Piste gegeben, die es zu bearbeiten gilt und eine Überprüfung der TWR-BAO nötig erscheinen lassen.

Weitere Diskussionsschwerpunkte in dieser Arbeitsgruppe waren die Themen



- Safety (hier berichtet A. Schwassmann vom Flight Safety Forum 2014 in Langen),
- Luftraumstruktur (speziell die neuen Luftraumelemente RMZ (Radio Mandatory Zone) und TMZ, die im Rahmen von SERA erfolgen und den bestehenden Luftraum „F“ ersetzen. Darüber hinaus soll eine RMZ auch als Ersatz für beispielsweise den Kontrollzonensektor Egelsbach CTR Frankfurt und als zusätzliches Luftraumelement zwischen TMZ und Luftraum „D“ (nicht Kontrollzone) zum Einsatz kommen)
- Regionalflughäfen (hier Schließung des TWR in Paderborn und trotzdem den H24-Status zu erhalten)
- Vorfeld (hier konnte Dank einiger Vorfeldkollegen ein „Notice of Proposed Amendment“ (NPA) der EASA noch kurzfristig für die IFATCA kommentiert werden. Die GdF war als einzige Mitgliederorganisation in der Lage hier einen qualifizierten Bericht zum Thema „Vorfeld“ abzugeben.

Arbeitsgruppe C und D

Die Schwerpunktthemen Arbeitsgruppe C und der Arbeitsgruppe D waren im Bereich FDB, FMP und FIS angesiedelt. So wurde in der Arbeitsgruppe C sehr intensiv diskutiert und endete schließlich in der Erkenntnis, dass das FMP-Konzept der DFS doch einheitlich abgelehnt wurde.

Der FSBD fordert eine ausgewogene Einsatzverteilung, um die Professionalität und Einhaltung der Anforderung an den Berechtigungserhalt auf allen Arbeitsplätzen gleichermaßen zu gewährleisten. Gleichzeitig soll der FSBD-Vorstand weiter dafür Sorge tragen, dass die Berechtigungspflicht für den Einsatz als Flow-Coordinator umgesetzt wird.

Der Arbeitsgruppe D hingegen ging es mehrheitlich um die Neusektorisierung und Zentralisierung der FIS-Sektoren. Oliver Wessolek unterrichtete die Arbeitsgruppe anhand der DFS-Vorlage vom geplanten Stand der Zentralisierung. Dennoch stellte sich bei den Arbeitsgruppenmitgliedern ein eher schlechtes Gefühl für diese zentralistische Umsetzung ein. Daher wurde der FSBD-Vorstand beauftragt, sich für die Beibehaltung des dezentralen FIS-Angebotes einzusetzen und bei der DFS entsprechend in dieser Richtung aktiv zu werden und die Ablehnung des zentralistischen Grundgedankens deutlich zu machen.

Weiter in dieser Arbeitsgruppe wurde das Projekt „AVRE“, vielen auch bekannt unter dem Schlagwort „Raumtonaufzeichnung“ besprochen. Hier wurde anlässlich eines Treffens mit dem BMVI und der BFU die ablehnende Haltung der GdF deutlich gemacht. Die Raumtonaufzeichnung und der mögliche

Erkenntnisgewinn für die Untersuchung von möglichen Zwischenfällen ist als sehr gering einzustufen und darüber hinaus bestehen weiterhin erhebliche datenschutzrechtliche Bedenken. Auch die DFS lehnt zurzeit die Einführung des Projektes „AVRE“ ab, da dies mit erheblichen Kosten verbunden ist. Das Thema Kuren und die geplanten Neuregelungen wurden von Petra Reineke einerseits und Jan Janocha andererseits sehr ausführlich dargestellt und auch sehr lebhaft diskutiert. Die Kuren sind als Wesensmerkmale des Fluglotsen und des Betriebsdienstes anzusehen und dürfen daher aus berufsspezifischer Sicht nicht hinterfragt werden. In der folgenden Diskussion zeigt sich durchaus, dass eine mit den Kuren verbundene Steuerpflicht teilweise sogar akzeptiert und hingenommen wird. Skeptisch hingegen werden eine mögliche Verschärfung der Kurinhalte und eine stärkere Reglementierung des Kurablaufes angesehen. Mit einem klaren Beschluss an die Tarifkommission sich für den weiteren Erhalt der Kuren einzusetzen wurde dann das Thema beendet.

Zum Abschluss der 3-tägigen Veranstaltung in Stuttgart bleibt festzustellen, dass es für den Fachbereich sicherlich einige Baustellen zu bearbeiten sind und die untergeordneten Arbeitsgruppen viele Themen haben die aufgearbeitet und vorbereitet werden müssen. Der FSBD-Vorstand fordert gerade die jüngeren Mitglieder des Fachbereiches auf sich verstärkt zu engagieren, da gerade im Hinblick auf die anstehenden internationalen Veränderungen auch Auswirkungen in verschiedenen Flugsicherungsbereichen zu erwarten sind. Wer weiterreichende Informationen dieser Fachbereichsstagung erfahren möchte sollte möglichst mit einem der zahlreichen Delegierten Kontakt aufnehmen oder sich mit der Geschäftsstelle der GdF in Verbindung setzen.



Fragen an IFATCA/EASA/ SESAR Coordinator – Marc Baumgartner

Herr Baumgartner, die internationale Entwicklung für eine neue Luftraumgestaltung in Europa ist mit der Umsetzung von SESAR in eine neue Runde getreten. Welches sind die Hauptkriterien bei der Umsetzung von SESAR?

Baumgartner: Single European Sky ATM Research kurz SESAR genannt ist die technologische Säule der Single European Sky (SES) Projekt, dass von der EU in 2004 aus der Taufe gehoben wurde um den ATM Sektor zu modernisieren und die Liberalisierung und das Erreichen eines einheitlichen Europäischen Markt auch auf den Flugsicherungssektor auszuweiten. SESAR ist in 3 verschiedene Phasen eingeteilt. Definition (vor 2008), Development (2008 – 2016 mit einer vor kurzem erfolgten Verlängerung SESAR 2 bis etwa 2020) und „deployment“. Da die europäischen Forschungsgelder des „Horizon 2020“ (oder in alter Zählweise 8 Rahmenprogramm) aber bereits verteilt werden müssen hat die Europäische Kommission beschlossen einen Testlauf mit dem (Teil-) Deployment bereits jetzt zu tätigen. Dies wird in der Form der sogenannten Pilot Common Project (PCP) durchgeführt werden. Das PCP besteht aus 6 „ATM-Functions“ wovon 4 bindend für alle Staaten mit einer Einführungsregulierung bestimmt werden und 2 als bindende Orientierung der Staaten verschrieben werden. Die ATM-Functions können wie folgt beschrieben werden. Extended AMAN-DMAN, Time-based separation, Flexible use of Airspace, Free Route Airspace und initial use of i4D sowie SWIM.

Die EU Regulierung wird für den April 2014 erwartet und es wird ein sogenannter Deployment Manager ausgesucht werden, der dann den geographischen und betrieblichen Rahmen der verschiedenen ATM Funktionen bestimmen sollte und die Einführung vorantreiben muss.

Es wirken viele Abkürzungen auf die Mitglieder der GdF ein. SESAR, SES, FABEC um nur einige zu nennen – in welchem Zusammenhang stehen diese Abkürzungen und haben diese vermeintlichen Projekte eine gemeinsame Basis?

Baumgartner: Ein Kompendium mit all den Definitionen ist mittlerweile 23 Seite stark und es schwierig einen Überblick zu behalten. Der Single European Sky besteht im Moment aus 3 Liberalisierungspacketen (SES I – 2004, SES II – 2009, SES II+ im Moment noch im Gesetzgebungsverfahren). Es

gibt fünf Säulen unter dem SES. Rechtlicher und institutioneller Art; Flughäfen, Forschung, Safety und der „human factor“. Nach 10 Jahren Reformprozess haben wir mit 4 Basisregulationen (EC No 549/550/551/552/2004) gearbeitet, die durch verschiedene (rund 35) Ausführungsbestimmungen und Kommissionsentscheide ergänzt wurden. SES II+ schlägt einerseits einen Renovationsprozesses der Basisregulationen vor mit weitergehenden Liberalisierungsschritten und andererseits eine Vereinfachung der verschiedenen bestehenden Regelwerke. In diesen 10 Jahren wurden auf institutioneller Ebene rund 13 neue Gebilde geschaffen.

Rechtliche Säule: 9 FAB, eine Staatenplattform (NSA), Network Manager, Performance Review Body
Flughäfen: ein Observatory
Forschung: SESAR
Safety: EASA
Human Factor: SES Expert Group on the social dimension (SEG)

Die gemeinsame Basis ist, dass das SES-Programm von der EU gesteuert wird.

Wie sind Ihre Möglichkeiten der Einflussnahme in den verschiedenen politischen Gremien und wie stimmen Sie sich mit ihren Fachgremien bzw. mit den Mitgliedsländern ab?

Baumgartner: Was SESAR und EASA angeht hat die IFATCA die Gelegenheit, in den verschiedenen Workpackages (300 für SESAR) und die Rulemaking Task Force (zwischen 5-10 für EASA), nach Wahl Einflussmöglichkeiten zu bekommen. Es arbeiten rund 40 Flugverkehrsleiter aus verschiedenen europäischen Mitgliederverbände als Vertreter der IFATCA in diesen Arbeitsgruppen. Da es sich eher um technische und fachliche Arbeit handelt werden vor allem die IFATCA globalen Strategien vertreten. Falls keine oder nur bedingt anwendbare Strategien vorhanden sind, schaut man auf die „best practices“ und lässt dann auch noch eine Portion „common operational sense“ walten.

Was den politischen Prozess des SES als Ganzes angeht ist die Einflussnahme eine unermüdliche Lobbyarbeit die von dem Executive Vice-President Europa, zusammen mit dem Liaison Officer European Union getätigt wird. Die Abstimmung mit den nationalen Fachgremien und Mitgliedsländer erfolgt praktisch exklusiv via Email außer während den Welt – und Europakonferenzen der IFATCA.

Die geplanten Regulierungsmaßnahmen der EU-Kommission haben in der Vergangenheit für großen Unmut gesorgt, welche Rolle spielen diese geplanten Maßnahmen bei dem Projekt SESAR?

Baumgartner: Für IFATCA als globaler Dachverband aller Flugverkehrsleiterverbände SESAR die Einzige Säule, die uns ohne Wenn und Aber Zutritt zu den Arbeiten gewährt. Bei den anderen Konsultationsgremien ist dies nicht der Fall. Da muss von Fall zu Fall mit den jeweiligen Institutionen verhandelt werden. SESAR ist ein Forschungsprogramm und daher haben die politisch motivierten Regulierungsmaßnahmen einen weniger großen Einfluss. Es darf aber festgestellt werden, dass sehr viel Hoffnung mit den sogenannten „deliverables“ oder Lösungen von SESAR verbunden sind, im speziellen was die Leistung (Performance) des ganzen Systems angeht.

Die Akzeptanz im europäischen Umfeld ist sicherlich nicht einheitlich, wo und wie treffen unterschiedliche europäische Ansichten bei der Gestaltung, bei der Umsetzung von SES oder SESAR aufeinander?

Baumgartner: Generell stellt man fest, dass in den letzten 12 Monaten die Nationalstaaten sich gegen den Reformprozess gestemmt haben. Den einen geht es zu schnell und den anderen zu weit. Reformstau oder Kompetenzgerangel sind angesagt. Benützt man netzwerkspezifische Analyse-Instrumente, die die Ko-evolution der Institutionen und der Technologie genauer analysieren, sieht man, dass vor allem der „Governance“ Teil sehr stark verändert wurde (13 neue Institutionen) wohingegen die Technologie sich nicht wirklich verändert hat. Dies wird sicherlich den ganzen betrieblichen und systematischen Reformprozess verlangsamen, da man sich vor allem mit dem institutionellen Umfeld beschäftigt hat.

Wie sieht die zukünftige zeitliche Entwicklung des Projektes aus und was sind die nächsten Ziele?

Baumgartner: Was den SES angeht werden wir die Umsetzung des SES II+ in abgeschwächter Form (zum Vorschlag) ab Ende 2014 umgesetzt werden oder aber durch die neue EU Kommission in ein SES III umgewandelt werden. SESAR 2 wird sicherlich bis 2020 weitergezogen. Parallel dazu dürften wir sicherlich erste Resultate der Deployment phase (PCP) in einigen Ländern sehen. Das Performance Scheme wird in die zweite Referenzperiode eintreten (2019) und die Vorbereitungen für die dritte Referenzperiode werden im kommenden Jahr beginnen. Die Kommission wird sicherlich auch einen Reformprozess vorschlagen was die Flughäfen angeht (Airport package), dass unter anderem auch Groundhandling und Slots einbezieht. Parallel dazu hat die Eurocontrol die sogenannten „Centralised Services“ (9 im gesamten) ins Leben gerufen und die „call for tenders“ werden im 2014 erfolgen.



ZUR PERSON

Name:
Marc Baumgartner

Profession:
Flugverkehrsleiter Genf
UAC, Wachleiter Genf ACC
(skyguide)

Kurzer Tätigkeitsbericht:

Als Wachleiter und gleichzeitig Flugverkehrsleiter in der U/ACC Genf. Für die IFATCA SESAR und EASA Koordinator Mitglied der Performance Review Commission (Eurocontrol) und der Performance Review Body (EU) seit 2011. Seit 2013 Vorsitzender der Untergruppe der PRB was OPS oder Quality of Service (Safety, Capacity, Environment) angeht.

Was die Zielsetzungen angeht, darf man davon ausgehen, dass die „high – level“ goals (50% Kostenreduktion bei gleichzeitiger 3fachen Erhöhung der Kapazität und einer Reduktion der Umweltverschmutzung um 10% sowie die Erhöhung der Sicherheit um Faktor 10) des SES I, II und II+ revidiert werden und den heutigen Realitäten (Verkehrsrückgang) angepasst werden.

Sie sind auch Flugleiter in der Schweiz wie klappt das Zusammenspiel zwischen ihrem Beruf und ihrem Engagement auf europäischer Ebene?

Baumgartner: Als Vorsitzender der Europäischen Region (EVP Europe 1998-2002) und dann als Präsident der IFATCA (2002-2010) hat mich mein Unternehmen (skyguide) immer in Form von rund 30 Arbeitstagen pro Jahr unterstützt. Von dieser Lösung durfte ich auch in angepasster Form, als SESAR und EASA Koordinator profitieren. Diese nebenamtliche Tätigkeit wurde somit zu meiner Hauptfreizeitbeschäftigung, die ich dank der wohlwollenden Unterstützung meiner Kollegen in der ACC Genf (in Sachen Tauschanfragen) und meines Verbandes weiterhin mit viel Enthusiasmus pflegen darf. Diese Unterstützung ist natürlich sehr motivierend.

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses interessante und sehr kurzfristige Interview.

Köln/Bonn stoppt die Zeit

– neue BV Gleitzeitvereinbarung –



Seit fast einem Jahr versucht der Wartungsstellenleiter Region West seinen Mitarbeitern in der Technik nun das „Gleiten“ beizubringen. Zähe Verhandlungen führten jetzt zum 1.4.2014 nun zu einer BV Gleitzeit und einer separaten Regelungsabrede.

Wie einige von ihnen vielleicht wissen, ist der Flughafen Köln ein Hochsicherheitstrakt. Hier werden alle EU Verordnungen durch den Flughafen umgesetzt bevor die Tinte der Unterschrift getrocknet ist. Dies führt zu einer Fahrzeug- und Personenkontrolle, die seines gleichen in Deutschland sucht.

Leider liegt der DFS Tower mitten im Sicherheitsbereich. Alle Mitarbeiter müssen also jeden Morgen eine ausgiebige Kontrolle ihrer Person und des Fahrzeugs über sich ergehen lassen, um zur Arbeit zu gelangen. Da wir nicht die einzigen sind, die diese Kontrollstelle passieren müssen, ist die Kontrollzeit teilweise sehr lang.

Dieser Fakt musste natürlich bei der Einführung der Gleitzeitregelung zu großem Widerstand der Belegschaft führen. Dieser Unmut sollte sich in einer guten Regelung auch in der BV wiederfinden. Diese Zeit ist ja nun ab dem 1.4. „Freizeit“.

Also bestand der BR zu Recht auf einer Zeitgutschrift. Diese wurde in einer Regelungsabrede zur BV separat beschlossen.

Auszug aus der RA:“ Mitarbeiterinnen oder Mitarbeitern deren Sicherheitskontrolle länger als 10 Minuten (Zeitraum vom Einfahren an Tor A, Flughafen Köln/Bonn, bis zum Verlassen des Tor A) dauert, haben Anspruch auf eine Zeitgutschrift im Umfang der tatsächlichen Kontrollzeit. Die Mitarbeiterin / der Mitarbeiter erhält die Gutschrift auf Antrag.“

Ist diese Regelung nun praxistauglich? Hier liegt nun die Beweisspflicht beim Arbeitnehmer. Auch ist letztlich den Kollegen nicht erklärt worden, warum 10 Minuten hinzunehmen sind, aber 11 Minuten gutgeschrieben werden?!

Daher hat sich der Fachbereich FSTD entschlossen, den Kollegen eine kleine Hilfestellung zu leisten. Ihnen wurde im Namen der GdF eine Stoppuhr überreicht. Mit diesem Hilfsmittel ist es jetzt für jeden Mitarbeiter einfach möglich, die genaue Zeit zu messen und sich diese dann per Antrag gutschreiben zu lassen.

Andre Vöcking

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Michael Nitschke
Rechtsanwalt

Daniel Staack
Fachanwalt für Arbeitsrecht

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

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

E-Mail: info@kanzlei-wv.de · Internet: www.kanzlei-wv.de

Bitte warten...

Der nächste freie Mitarbeiter ist gleich für sie da...

OAT (Operational Air Traffic) ist militärischer Flugverkehr mit besonderen Ansprüchen. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden wurden für OAT besondere Strecken und früher sogar Militärlotsen eingesetzt. Dies ist in vielen Ländern in Europa noch heute so, aber in Deutschland wurde früh die sogenannte Zivil-militärische Integration vorangetrieben. Zuerst arbeiteten die Militärlotsen aus den zivilen Kontrollzentralen heraus und nach und nach übernahmen sie dann auch zivile Lotsenaufgaben. Hinzu kommt, dass durch das Ende des Kalten Krieges, die militärische Luftfahrt rapide zurückgefahren wurde.

Heutzutage gibt es nur noch wenige speziell auf militärische Bedürfnisse zugeschnittene Sektoren. Der LCH (Lech)-Sektor in München z.B. oder der NTM (Nattenheim)-Offroute-Sektor in Karlsruhe (Rhein Radar). Wenn wir ehrlich sind, dann ist für die DFS Flugsicherung ein Geschäft wie jedes andere. Ob wir Socken oder Sicherheit produzieren interessiert viele Mitarbeiter außerhalb des Kontrollraums nur am Rande. Und stolz darauf etwas Besonderes in der DFS zu machen sind noch weniger. Da verwundert es nicht, dass das inzwischen kleine Pflänzchen OAT mit seinem kostspieligen Unterhalt, als unrentabel wahrgenommen wird. Also müssen „Optimierungsprozesse“ durchgeführt werden. Soweit kennen alle das Spiel.

Beim NTM-Sektor bei Rhein Radar ist nun etwas Neues passiert. Weil die Lotsen scheinbar nicht in der Lage sind OAT von GAT-Verkehr (z.B. Airliner) zu unterscheiden wurde eine neue Anweisung geschrieben, dass in Zukunft der Supervisor diese Aufgabe übernehmen soll. Hierbei soll der Supervisor auch entscheiden, ob es sich um besonderen oder normalen OAT-Verkehr handelt. Alles was „normal“ ist, soll auf dem GAT-Arbeitsplatz gearbeitet werden und alles „Besondere“ auf dem OAT-Arbeitsplatz. Und hier erschließt sich

dem Leser vielleicht auch die Überschrift. Denn wenn nun angrenzende Sektoren glauben, dass per ACT-Übermittelte Flugplandaten bei einem Lotsen landen und für die Übergabe anruft, dann erntet er nur ein „I do not know this flight!“. Denn nun muss der Flugdatenbearbeiter den Supervisor kontaktieren und ihm den Fall schildern. Dieser fällt eine Entscheidung und dann geht der FDB wieder an seinen Arbeitsplatz und bearbeitet den Flugplan, was natürlich auch noch ein wenig dauert, bis die neuen Schlüsselwörter an der richtigen Stelle stehen.

Erst dann bekommt ein Lotse bei Rhein diesen Flieger angezeigt. Für den Lotsen und den Flieger in Langen heißt es also: „Hold the line please“. Was bei einer F16 oder einem Eurofighter im Steigflug natürlich nicht das ist, was sich Lotsen traditionell unter safe and expeditious vorstellen.

Es gibt natürlich weitere Probleme, denn woher sollen angrenzende Lotsen wissen, was der Karlsruher Supervisor entschieden hat? Also rufen Riesling, Belga, Lippe und Langen fröhlich beim OAT-Sektor an und werden wie bei der Auskunft weitervermittelt. Wenn das mal nicht Fortschritt ist.

Aber bei aller Kritik geht mir die eine große Frage nicht aus dem Kopf: Warum das alles?

Bei jeder Änderung in einem komplexen System muss man sich fragen: Was kostet mich das? Bei so verwobenen Systemen gibt es keinen Gewinn an einer Seite ohne dass an einer anderen Stelle etwas verloren wird.

Aktuell sieht es hier bei dem Nutzen für die DFS oder die Kundschaft sehr mau aus. Und was die Führungsebene wirklich mit dieser Änderung verfolgt ist nicht offen kommuniziert worden. Eine offene Beteiligung und Entscheidungsfindung hätte sicher zu weniger offensichtlichen Problemen geführt und wie bekannt sein sollte: Der erste Eindruck zählt.

Bleibt nur zu hoffen, dass die Bemühungen die Probleme einzudämmen Erfolg haben. Aber bis auf weiteres wünsche ich allen ein fröhliches: „Hold the line please.“

Willy Baumann





➔ *Regionalflughäfen – Verschwendung von Steuergeldern oder wichtige Infrastruktur für die jeweilige Region.*
Photo: W. Fischbach

Regionalflughäfen – neue Gefahr aus Brüssel?

Während die Luftfahrt in anderen Teilen der Welt beachtliche Zuwachsraten verzeichnet, herrscht in Europa und ganz besonders in Deutschland Flaute. Fluggesellschaften, Flughäfen und natürlich auch die Flugsicherungsdienstleister haben darunter zu leiden. Den Regionalflughäfen droht nun aus Brüssel eine zusätzliche Gefahr.



von
Werner
Fischbach

Der Boom des europäischen Luftverkehrs scheint zumindest vorerst vorbei zu sein. Lufthansa hat mit „Score“ ein ehrgeiziges Sparprogramm aufgelegt und ihren ehemaligen Regionalpartnern Contactair und Augsburg Airways den Stuhl vor die Tür gesetzt. Air Berlin hat seit Jahren keine schwarzen Zahlen mehr geschrieben und hat sich wohl nur durch die Unterstützung ihres Partners

Etihaad am Leben gehalten. Regionalfluggesellschaften wie Cirrus und OLT Express sind ebenso vom Markt verschwunden wie Contactair und Augsburg Airways, nachdem die Lufthansa die Zusammenarbeit mit ihnen eingestellt hat. Auch für die in Friedrichshafen beheimatete österreichische InterSky scheint die Luft ebenfalls dünn zu werden – einer Meldung des Luftfahrtportals „airliners.de“ zufolge soll das 14. Monatsgehalt gestundet und in sechs Raten erst zwischen März und August ausgezahlt werden.

Belastende Faktoren

Natürlich sind es mehrere Faktoren, die für die wenig erfreuliche Entwicklung verantwortlich gemacht werden können. Da wäre die wirtschaftliche Entwicklung, die in vielen Teilen

der Welt nicht gerade positiv verläuft und natürlich die Wirtschafts- und Finanzkrise in den südeuropäischen Staaten. In Deutschland und Österreich werden die Fluggesellschaften durch die Luftverkehrsabgabe zusätzlich belastet. Eine Steuer, die, da die Airlines diese nicht oder in nur sehr geringem Umfang an ihre Kunden weitergeben können, für sie eine erhebliche Belastung darstellt. Dies schlägt sich natürlich auch bei den Flughäfen und nicht zu vergessen, auch bei der DFS, negativ zu Buche. Wenn weniger geflogen wird, dann kommt eben auch weniger Geld in die Kasse der Flugsicherungsdienstleister. Leider hatte sich die Hoffnung, dass die Große Koalition diese ungeliebte Steuer kippen könnte, nicht erfüllt. Obwohl es entsprechende Anzeichen gegeben hatte, schienen die großen Volksparteien dann doch etwas Angst vor ihrer Courage bekommen zu haben.

Ob jedoch ausschließlich die vielbeklagte Luftverkehrssteuer für den wenig erfreulichen Zustand der deutschen Luftverkehrswirtschaft verantwortlich gemacht werden kann, sei dahin gestellt. Denn die größte Herausforderung kommt vom Persischen Golf und wer beobachtet hat, wie die arabischen Airlines, allen voraus Emirates, Etihad und Qatar Airways, auf der Luftfahrtmesse in Dubai in einen wahren Kaufrausch verfallen sind, darf vermuten, dass die Fluggesellschaften in Europa (sowie in den USA) den Helm enger schnallen müssen (die Amerikaner scheinen ihr Heil in Fusionen zu sehen). Und in diesem Zusammenhang sollten sich

die Chefs der europäischen und amerikanischen Fluggesellschaften fragen, ob sie gut beraten waren, als sie einst lauthals die Liberalisierung und damit den (weltweiten) Wettbewerb zwischen den Airlines gefordert und durchgesetzt haben. Schließlich funktioniert Wettbewerb nur, wenn sich alle an dieselben Regeln halten und es musste den Herren in den Chefetagen eigentlich klar gewesen sein, dass sich ihre Konkurrenten in vielen Teilen der Welt nicht unbedingt an die vom Westen propagierten Regeln halten würden. Weil dort der Betrieb einer Fluggesellschaft als ein Teil der Wirtschafts- und Verkehrspolitik gesehen und entsprechend subventioniert wird. Wettbewerb scheint man sich bei Lufthansa und Co. anders vorgestellt zu haben.

Flughäfen in Zeiten der Krise

Flughäfen sind ein unverzichtbarer Bestandteil der Infrastruktur eines Landes. Und für ein hochentwickeltes Industrieland mit einer exportorientierten Wirtschaft gilt dies ganz besonders. Fluggesellschaften sind dies natürlich auch. Aber zwischen einer Airline und einem Airport bestehen ein paar Unterschiede. Denn ein Flughafen kann seine Infrastruktur bzw. seine Dienste nicht nur nach der Nachfrage zur Verfügung stellen bzw. vorhalten, sondern muss dies rund um die Uhr tun. Zwar kann er dies zu verkehrsarmen Zeiten mit weniger Personal erledigen, aber bestimmte Dienste müssen eben immer vorgehalten werden (was bekanntlich ja auch für die Flugsicherung gilt). Deshalb hat ihnen die Genehmigungsbehörde auch eine Betriebspflicht auferlegt.

Natürlich kosten diese Dienstleistungen Geld. Zuviel Geld, meinen die Airlines. Weshalb sie versuchen, die Flughäfen unter Druck zu setzen, um geringere Gebühren durchsetzen zu können. Gleichzeitig streichen die Fluggesellschaften, was ihnen niemand verübeln kann, zu Krisenzeiten ihr Streckennetz zusammen oder reduzieren ihre Flugfrequenzen. Was sich auf der Einnahmenseite der Flughäfen auswirkt. Nur dass diese im Gegensatz zu den Fluggesellschaften ihre Dienste nicht oder nur in einem eingeschränkten Rahmen reduzieren können. Dies bedeutet, dass dieser Misere mit

marktwirtschaftlichen Maßnahmen nur schwer beizukommen ist. Es sei denn, man versucht dies auf Kosten der Mitarbeiter zu tun. Indem die Gehälter gesenkt und die Arbeitszeiten erhöht werden. Deshalb leiden die deutschen Flughäfen und insbesondere die Regionalflughäfen ganz besonders unter der Krise.

Die Krux bei der ganzen Angelegenheit besteht also darin, dass man relativ einfach feststellen kann, was ein Flughafen die Kundschaft kostet. Oder wie hoch die Personalkosten eines Flughafens sind. Was man jedoch nicht feststellen kann, ist der Wert eines Flughafens. Womit nicht der Wert der Gebäude, der diversen Anlagen und technischen Systeme gemeint ist, sondern der Wert, den die Infrastruktur Flughafen für die Industrie, die Wirtschaft und den Tourismus darstellt. Dies kann nur festgestellt werden, wenn ein Flughafen nicht mehr existiert oder nur noch eingeschränkt funktionsfähig ist. Deshalb muss es im Interesse des Staates sein, über eine funktionierende Flughafeninfrastruktur zu verfügen. In einem Beitrag für die „German Aviation News“ hat der Geschäftsführer der IDRF (Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V.), Thomas Mayer, dies sehr gut zusammengefasst: „Wird über Infrastruktur verhandelt, müssen ... nicht die Luftfahrt oder noch viel weniger die Luftverkehrsgesellschaften an sich im Mittelpunkt stehen, sondern die Gesellschaft insgesamt und die von optimaler Mobilität abhängige Wirtschaft“. Deshalb ist der Staat eigentlich auch dazu verpflichtet, einen Flughafen, so er denn für die betreffende Region als notwendig erachtet wird, finanziell zu unterstützen. Auch wenn dies nicht mit marktwirtschaftlichen Prinzipien in Einklang gebracht werden kann und mit dem nicht gerade beliebten Begriff der Subvention belegt wird. Das mag gefallen oder auch nicht, aber bei Fragen der Infrastruktur sind marktwirtschaftliche Prinzipien fehl am Platz. Denn der Markt regelt hier gar nichts.

➔ *Der Tower des Bodensee-Airports hat schon bessere Tage gesehen. Photo: W. Fischbach*



Die Gefahr aus Brüssel

Nun ist die Forderung nach einer effektiven, staatlich subventionierten Flughafeninfrastruktur nicht mit einer Lizenz zum Gelddrucken gleichzusetzen. Und dies darf auch nicht dazu führen, dass jeder Landesfürst sich ein Denkmal in Form eines (Regional)Flughafens setzt und – etwas zugespitzt formuliert – an jeder Ecke ein solcher hochgezogen wird. Ein Flughafen ist schließlich kein Vergnügungspark, sondern seine Rolle besteht darin, Dienstleister für die lokale Wirtschaft und für die Mobilität der Bevölkerung zu sein. So kann durchaus gefragt werden, ob es unbedingt notwendig war, in Kassel einen neuen Regionalflughafen zu errichten, an welchem nur sporadisch Linienverkehr stattfindet. Zumal der Flughafen von Paderborn sich gerade mal einen „Katzensprung“ entfernt befindet. Aber der liegt bekanntlich nicht in Hessen, sondern in Nordrhein-Westfalen und man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, die Regierung in Wiesbaden wäre zu der Überzeugung gekommen, nach welcher ein Bundesland mit der politischen und wirtschaftlichen Bedeutung Hessens neben dem Luftverkehrskreuz Frankfurt unbedingt auch noch einen zweiten Airport haben müsse. Zu Sarkasmus neigende Leser könnten zu der Erkenntnis kommen, nach welcher die Sozis einfach nicht mit Geld umgehen können. Ebenso scheint es wenig sinnvoll zu sein, neben dem ohnehin notleidenden Flughafen von Saarbrücken den ehemaligen und praktisch vor der Haustüre liegenden Fliegerhorst von Zweibrücken zum Regionalflughafen auszubauen. Mit anderen Worten: in vielen Fällen dürfte auch ein gut ausgebauter Verkehrslandeplatz mit Luftraum F ausreichen, den Bedürfnissen der lokalen Wirtschaft zu entsprechen. Um jedoch irgendwelchen Missverständnisse vorzubeugen – die Kritik an diesen Regionalflughäfen darf nicht mit einer Kritik an der Tätigkeit unserer Kollegen an diesen Airports gleichgesetzt werden. Denn die sind nun einmal für eine sichere Verkehrsabwicklung zuständig und erbringen dort eben jene Dienstleistung, die für den Betrieb eines Flughafens nun einmal unverzichtbar ist.

Auch wenn an Regionalflughäfen nicht unbedingt Abfertigungsgebäude errichtet werden, die eher einem Glaspalast gleichen, so stellt sich die finanzielle Situation dieser Airports als etwas problematisch dar. Um es vorsichtig auszudrücken. Man muss nicht die unendliche und unerfreuliche Geschichte des Flughafens von Hahn, der sich mit dem etwas missverständlichen Zusatz Frankfurt schmückt, anführen, um die Lage einiger deutscher Regionalflughäfen zu beschreiben. Lübeck scheint noch nicht über den Berg zu sein, der „Black-Forest-Airport“ von Lahr ist zwar insolvent, hat aber immerhin einen neuen Investor gefunden. Und glaubt man einigen Berichten, so schlagen am Bodensee-Airport von Friedrichshafen die Kosten für das neue Terminal unangenehm auf die Bilanz durch. Der Flughafen hat zwar nun ein modernes funktionsfähiges Abfertigungsgebäude,

andererseits hat der Tower aufgrund seines Alters gute Chancen, zum Weltkulturerbe der UNESCO erklärt zu werden. So müssen die Controller mit einem etwas antiquierten Arbeitsplatz vorlieb nehmen, während die Passagiere sich über ein modernes Abfertigungsgebäude freuen können. Aber nun ja – die Controller kosten Geld, die Passagiere bringen's.

So ist leicht einzusehen, dass insbesondere Regionalflughäfen ohne Subventionen kaum überleben können. Das ist für sie übrigens kein Alleinstellungsmerkmal. Nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) schreiben 400 der 480 europäischen Airports rote Zahlen. Und sind damit auf Subventionen angewiesen. Nach Meinung der EU-Kommission ist dies ein unhaltbarer Zustand und sie möchte dem einen Riegel vorschieben. Mit der Aussage, sie wolle keine Geisterflughäfen mehr haben, hat sie einen Entwurf möglicher „Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“ erstellt. Der Entwurf hat es in sich und es kann gut sein, dass dadurch das Ende so manchen Regionalflughafens eingeläutet wird. Damit hätte sich zum Beispiel die Lufthansa durchgesetzt, die seit längerer Zeit die Subventionen für Regionalflughäfen als Steuerverschwendung anprangert und deren Schließung fordert. Außer jenen vielleicht, die sie in ihr Streckennetz aufgenommen hat. Und man darf in diesem Zusammenhang annehmen, dass die Brüssel-Lobby der großen Fluggesellschaften stärker ist als diejenige der IDRF oder der Regional- und Billigfluggesellschaften. Von letzteren ist Ryanair dafür bekannt, dass sie bevorzugt Regionalflughäfen anfliegt. Deren Geschäftsführer gerne jeden nehmen, weil sie eigentlich jeden brauchen. Ryanair CEO Michael O'Leary kann offensichtlich auf diesem Klavier ganz gut spielen und ist, so wird kolportiert, der Meinung, dass diese Airports ihm ob der Gnade, dass er sie in sein Streckennetz aufnimmt, etwas entgegen kommen sollten. Und ihm möglicherweise gar keine Gebühren in Rechnung stellen.

Der Entwurf des EU-Papiers unterschied in Betriebsbeihilfen und Beihilfen für die Infrastruktur. Betriebsbeihilfen waren nur für Flughäfen vorgesehen, die mehr als drei Millionen Passagiere pro Jahr verzeichnen. Sie konnten Finanzierungslücken bei den Betriebskosten für maximal zehn Jahre decken. Vorausgesetzt, der Wirtschaftsplan des Flughafens zeigte einen Weg auf, wie diese Lücke geschlossen werden konnte. Bei den Beihilfen für die Infrastruktur war eine bestimmte Staffelung vorgesehen, wobei sich diese Beihilfen nicht unbedingt auf die Investitionskosten beschränken mussten, sondern konnten auch Kosten umfassen, die sich durch Finanzierungslücken zwischen den Investitionskosten und dem Nettokapitalwert der geplanten Betriebsgewinne ergaben. Diese Beihilfen waren gestaffelt. Flughäfen, die mehr als fünf Millionen Passagiere verzeichnen, sollten gar nichts erhalten. Am besten dran waren jene Airports, die weniger als eine Million Passagiere verzeichnen. Denen konnten bis zu 75% der Infrastrukturkosten erstattet werden.

➔ Nach Beendigung der Zusammenarbeit mit Lufthansa musste auch Augsburg Airways den Betrieb einstellen.
Photo: DLH



Das kann man verstehen, muss man jedoch nicht. Denn abgesehen von der Tatsache, dass nach Meinung der ADV den kleineren Flughäfen nicht genügend Zeit bliebe, in eine rentable Größe hineinzuwachsen und dies zudem durch Einschränkung der Fördermöglichkeiten zusätzlich erschwert würde, drohte die Richtlinie in ihrer ursprünglichen Form der Bedeutung eines Flughafens für die lokale Wirtschaft, der Bevölkerung und in vielen Gegenden auch des Tourismus nicht gerecht zu werden. Er hätte die Politiker vor Ort entmündigt, die eigentlich besser beurteilen können als Brüssel, für was sie ihr Geld ausgeben wollen und für was nicht. Und er hätte auch die Interessen der Beschäftigten an diesen Flughäfen vernachlässigt. Und nicht zuletzt auch die Interessen unserer Kollegen, die an diesen Airports ihren Dienst verrichten.

Doch bekanntlich wird nicht alles so heiß gegessen wie es gekocht wird. Dies scheint auch für Brüssel zu gelten und so scheint die jetzt vorgestellte Beihilfe-Richtlinie der EU-Kommission nicht unbedingt das Ende der Regionalflughäfen zu bedeuten. Zumindest kann man so eine Pressemitteilung verstehen, welche die ADV am 18. Februar herausgegeben hat. „Die EU-Kommission hat erkannt, dass Flughäfen Arbeitsplätze sichern und volkswirtschaftlich von unverzichtbarer Bedeutung sind. Die vorliegenden Leitlinien sind ein Beitrag zu einer verantwortungsvollen EU-Luftverkehrspolitik“, wird ADV-Chef Ralph Beisel zitiert. Allerdings bedürfen nach Meinung der ADV noch zwei Punkte der Nachbesserung – die noch anhängigen Verfahren gegen einige Regionalflughäfen müssen zügig zu Ende gebracht werden und, was noch wichtiger ist, „die EU-Kommission muss anerkennen, dass Entscheidungen zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur in die Entscheidungskompetenz der Mitgliedsstaaten gehören.“

Natürlich ist das Bemühen, den Bau und Unterhalt von „Geisterflughäfen“ zu unterbinden, durchaus zu verstehen. Auf der anderen Seite muss jedoch die Entscheidung über die Entwicklung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur in den betroffenen Regionen bleiben. An den Wert einer Infrastruktur kann man ebenso wenig wie bei der Sicherheit ein „Preisschild“ kleben. Wer sie haben möchte, muss dafür auch etwas bezahlen. Es kann also nicht sein, dass die EU-Kommission die politischen Entscheidungssträger in den

Milliardengrab Ciudad Real Ein Geisterflughafen unter dem Hammer

MADRID – Oder richtiger: irgendwo südlich von Madrid. In der spanischen Provinz entstand für geschätzte 1,1 Milliarden Euro ein schicker neuer Airport – und floppte. Jetzt soll eine Versteigerung den Schlussstrich unter die Fehlinvestition ziehen.

Als Ciudad Real im Herbst 2008 öffnete malten sich die Bauherren aus der lokalen Politik 2,5 Millionen Passagiere im Jahr aus. Vorsorglich wurde das Terminal aber gleich auf eine Kapazität von 10 Millionen Passagieren ausgelegt.

Der Airport – ausgestattet mit einer 4.000 Meter langen Startbahn – war als Alternative zu Madrid-Barajas erdacht. Sogar ein Airbus A380 hätte hier landen können. Im April 2012 wurde Ciudad Real geschlossen, denn nur einige Günstig- und Ferienflieger hatten dem abgelegenen Flughafen überhaupt eine Chance gegeben. Vueling stellte als letzte Airline ihren Betrieb in Ciudad Real 2011 ein.

Der Insolvenzverwalter schickt das Gelände jetzt mit einem Startgebot von 100 Millionen Euro in die Auktion. Am 27. Dezember soll der Hammer fallen.

(Hoffentlich erfahren die umtriebigen Flughafeninvestoren aus Kassel nichts von der Auktion – die bieten sonst glatt noch mit, aero.de Red.)

© aero.de | 11.12.2013 16:26



Ciudad Real Airport, © PD

Mitgliedsländern und ganz besonders in den betroffenen Regionen entmündigt. Letztlich wissen die am besten, welche Infrastruktur bei ihnen zuhause erforderlich ist und was sie dafür auszugeben bereit sind.

Problemfall Regionalflughäfen

In letzter Zeit standen die Regionalflugplätze gleich mehrfach im Kreuzfeuer der Presse. Nicht zuletzt durch die von der EU-Kommission beschlossenen Deckelung der Subventionen kommt weiterer Ungemach auf die zahlreichen Regionalflugplätze zu. Aber nicht nur die strittigen Subventionen sind bzw. waren Thema, auch die Abwanderung oder auch die relativ schnelle Änderung/Streichungen von Routen oder Destinationen lassen nur schwerlich eine vernünftige Planung zu. Auch bedingt durch die Ticketsteuer haben einige Fluglinien ihren Flugplan schrumpfen lassen, und in erster Linie waren gerade die Flughäfen in der zweiten oder dritten Reihe die Leidtragenden.



von Hans-Joachim Krüger

Allerdings nicht alle Regionalflughäfen sind gleichsam von Verkehrsrückgängen oder gar Streichungen betroffen, auch der zu erwartende Subventionsstopp der EU wird nicht alle Regionalen treffen.

Flughäfen wie zum Beispiel Friedrichshafen kommen bereits seit jeher ohne fremde Hilfe aus, allerdings ist die Bodensee-Gegend zum einen Urlaubsregion mit sichtbarer Nähe zu den Alpen und auch die Wirtschaft ist rund um den Bodensee sehr gut vertreten. Das sind Aussichten und Bedingungen, die Airlines suchen, um alternativ von den großen Flughäfen zu fliegen.

Viele Landesregierungen in Deutschland haben es sich auf die Fahnen geschrieben, abseits der großen Flughäfen, nationale oder auch internationale Flugverbindungen von kleineren Orten anzubieten. National müssen nach München, Hamburg oder Berlin, international Flugverbindungen nach London, Paris oder Zürich angeboten werden. Unterstützt wird das Ansinnen der verschiedenen Landesregierungen von Airlines, die sich darauf spezialisiert haben, Kosten zu drücken und die kleinen Regionalflugplätze quasi in Geiselschaft nehmen. Hilfen bei Landegebühren oder Abfertigungen werden gefordert – und oftmals wahrscheinlich auch gewährt – um dann im Rampenlicht der Presse neue Flugverbindungen darzustellen. Die Kostendeckung verschwindet unter dem Deckmantel der Verschwiegenheit.

Ein Beispiel: Kassel

Wenn man z.B. den neuen Flughafen Kassel betrachtet, dann müssen die Augen der Steuerzahler tränen und enden wahr-

scheinlich in einem Tränenkrampf, wenn man die Unterhaltungskosten des Flughafens mit dem zu erwartenden Flugverkehr hochrechnet.

Kassel ist sicherlich ein Extrem-Beispiel, in wie weit Lokalpolitiker Visionen auf Kosten von Steuerzahlern durchsetzen. Dass operative Minusgeschäfte von Flughäfen durch Landesregierungen ausgeglichen werden, ist nahezu weit verbreitet und gerade der Flughafen Hahn (nicht der Einzige) im Hunsrück ist ein Paradebeispiel dieser Schuldenabwälzung. Gebeutelt wird der Hunsrück-Höhen Airport, oder auch Frankfurt-Hahn, noch zusätzlich dadurch, dass zu allem Überfluss auch noch einige namhafte Fracht-Carrier zukünftig eher zentral fliegen möchten, oder gar das Frachtgeschäft umstrukturieren.

Geht es nun nach der EU-Kommission, werden zukünftig die Betriebsbeihilfen auf maximal 10 Jahre gedeckelt. Bei dieser Verordnung entscheiden aber auch die jährlichen Passagierzahlen über die Höhe und Dauer der Beihilfezahlen. Man darf gespannt sein, wie die Verantwortlichen der verschiedenen Regionalflughäfen im Zusammenspiel mit den jeweiligen Landesregierungen mit diesen Voraussetzungen umgehen. Vollerorts wird schon gemunkelt, dass nach dem Ende der Subventionszeit auch das Ende für so manch einen Regionalflugplatz näher rückt.

Photo: Thomas Williges



Flughafen Hahn mit modernisiertem Tower zum 20. Jubiläum

Der Flughafen Hahn feierte Jubiläum. Vor zwei Jahrzehnten haben hier zivile Maschinen die US-Luftwaffe abgelöst. Nun kämpft der Airport mit Schulden – und macht mit einem ungewöhnlichen Turm auf sich aufmerksam.



Einen neuen Blickfang hat sich der Flughafen Hahn zu seinem Jubiläum gegönnt: Am 20. Jahrestag der ersten zivilen Flugzeugstarts wurde zur Eröffnungsfeier auch der auffällig umgestaltete Tower in Betrieb genommen. Eine riesige blau-grüne Weltkarte auf einer Textilfassade umspannt nun das Gebäude – der abgelegene defizitäre Hunsrück-Airport gibt sich international.

Nicht nur das Äußere, auch die Statik des achtstöckigen Turms wurde saniert. Insgesamt schlug die Umgestaltung mit fast 1,6 Millionen Euro zu Buche. «Der Tower ist das Herz eines jeden Flughafens. Er ist eines der prägnantesten Gebäude am Platz und sollte auch dementsprechend ins Auge fallen», betonte der neue Hahn-Geschäftsführer Heinz Rethage.

Dem Beginn der zivilen Luftfahrt vorausgegangen war eine rund 40-jährige Nutzung durch die US-Luftwaffe. Die ersten zivilen Flüge am 22. Mai 1993 brachten Sonnenhungrige nach Mallorca. Das ehemalige Offizierskasino diente als Terminal. 1994 ergatterte der Hahn die seltene und vergebens gerichtlich beklagte Nachtfluggenehmigung. 1999 startete der irische Billigflieger Ryanair hier seinen Flugbetrieb. Ein Jahr später betraten die ersten Passagiere das neue größere Terminal. 2001 gab sich die Betreibergesellschaft den mitunter belächelten Namen Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH – bis zur Main-Metropole sind es 120 Kilometer.

2007 verbuchte der ehemalige US-Fliegerhorst mehr als vier Millionen Passagiere. Den Spitzenwert bei der geflogenen Fracht erreichte er 2011 mit 286 000 Tonnen. Seitdem sinken die Zahlen wieder – und der Hahn ist in finanzielle Turbulenzen geraten. Der rheinland-pfälzische Landtag verabschie-

dete im Frühjahr 2013 einen Nachtragshaushalt mit 80 Millionen Euro für den Flughafen. Er gehört zu 82,5 Prozent dem Land Rheinland-Pfalz, zu 17,5 Prozent Hessen und soll in Absprache mit der EU-Kommission strategisch neu ausgerichtet werden.

Schlagzeilen hat am Hahn auch die Pleite der Frachtfirma Air Cargo Germany (ACS) gemacht, an der die russische Logistikgruppe Volga-Dnepr zu 49 Prozent beteiligt ist. Nun drohen dem Land Rheinland-Pfalz Kreditausfälle von fast zehn Millionen Euro. Das erhitzt auch noch immer die Gemüter im Landtag.

Quelle: dpa

Photos: Rainer Bexten



GdF-Tarifarbeit an Regionalflughäfen

Das Ziel der GdF war bereits seit ihrer Gründung, für alle in Deutschland beschäftigten Fluglotsen annähernd gleiche Arbeitsbedingungen durchzusetzen. Die GdF orientierte sich dabei am Tarifwerk der DFS, was als wesentliche Bausteine eine der verantwortungsvollen Tätigkeit entsprechende, angemessene Vergütung, die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer Übergangsversorgung vor Erreichen des Regelrentenalters, die regelmäßige Teilnahme an Regenerationskuren und den Anspruch auf in der Arbeitszeit enthaltene, bezahlte Regenerationspausen enthält.

Die Durchsetzung dieser Konditionen im Rahmen von Tarifverhandlungen verlangte und verlangt von den GdF-Mitgliedern vor Ort einiges an Stehvermögen, weil die wirtschaftliche Situation der meisten Regionalflughäfen nicht einfach ist und einzelne Forderungen wie z.B. die Einrichtung einer Übergangsversorgung immer wieder auf immense Vorbehalte stoßen.

Mittlerweile hat die GdF aber an den meisten Regionalflugplätzen Tarifverträge für ihre Mitglieder abgeschlossen und die Flughäfen Finkenwerder, Friedrichshafen, Hahn und Kassel sollen im Folgenden als Beispiel dafür dienen, wie unterschiedlich sich Tarifarbeit im Bereich der kleineren Flughäfen gestalten kann.

Für alle vier Flughäfen war im Laufe des vergangenen Jahres zu entscheiden, ob und welche der aufgeführten Tarifverträge zum 31. Dezember 2013 gekündigt werden sollten:

- Finkenwerder – Entgelt-Tarifvertrag
- Friedrichshafen – Mantel-, Entgelt- und Versorgungs-Tarifvertrag

- Hahn – Mantel-, Entgelt- und Versorgungs-Tarifvertrag
- Kassel – Entgelt-Tarifvertrag

Während für Finkenwerder, Friedrichshafen und Kassel nach Rücksprache mit den jeweiligen Mitgliedern die Kündigung der genannten Verträge durch die Tarifkommission Regio beschlossen wurde, kamen die GdF-Mitglieder am Flughafen Hahn zu der Ansicht, dass das Umfeld für die Aufnahme von Tarifverhandlungen aufgrund der wirtschaftlichen Lage des Flughafens und der geplanten Umstrukturierungsprozesse ausgesprochen schwierig sei. Deshalb einigten sie sich mit der Tarifkommission und den Verantwortlichen aus dem Tarifbereich der GdF darauf, die Tarifverträge nicht – wie ursprünglich beabsichtigt – zum 31. Dezember vergangenen Jahres zu kündigen.

Die den Kündigungen der übrigen Tarifverträge folgenden Verhandlungen verliefen am Flughafen Finkenwerder am einfachsten.

Hier hatten sich die Forderungen der GdF am Abschluss der IG Metall für die übrigen Airbus-Angestellten vom Frühjahr 2013 orientiert und nach nur zwei Verhandlungsrunden mit den Vertretern der Airbus Operations GmbH konnte mit Wirkung vom 1. Januar 2014 eine Vergütungssteigerung um 3,4 % und ab 1. Januar 2015 eine weitere Steigerung von 2,2% vereinbart werden. Gleichzeitig wurde, ebenfalls zum 1. Januar 2014, die pauschale Abgeltung für die Rufbereitschaft erhöht und deren Anzahl auf maximal zwei Wochenenden pro Monat begrenzt.

Photo: Rainer Bexten





Photo: Rainer Bexten

Weitaus schwieriger gestalteten sich die Tarifgespräche am Flughafen Kassel, dessen Geschäfte im Passagierbereich sich seit der Neueröffnung im April vergangenen Jahres wegen der Stagnation im Luftverkehr nur sehr langsam anlassen, auch wenn beim IFR-Verkehr im Vergleich von 2012 zu 2013 ein Verkehrszuwachs zu verzeichnen ist.

Die letzte Vergütungsanpassung der Kasseler Lotsen datierte vom Januar 2012 und Schwerpunkt der Verhandlungen sollte – neben einer angemessenen Vergütungserhöhung – die Umstellung von der bisher pauschal gezahlten Zeitzulage für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit auf eine auf die tatsächliche Arbeitsleistung bezogene prozentuale Abgeltung sein, eine Veränderung, die für den Flughafen keine höheren finanziellen Aufwendungen zur Folge haben würde. Daher akzeptierten die Vertreter des Flughafens diese Forderung relativ schnell, während es bei der Vergütungserhöhung erst in der vierten Runde zu einer Einigung kam. Zuvor war zu klären, dass die vom Flughafen gewünschte längere Laufzeit für die GdF auch eine entsprechende jährliche Anpassung beinhalten würde. Dieser Sichtweise wollten sich die Flughafenvertreter zunächst nicht anschließen und die Tarifverhandlungen wurden deswegen im Januar vorübergehend ausgesetzt. Ende Februar erfolgte eine erneute Kontaktaufnahme und im März konnten sich die Tarifparteien auf einen Tarifabschluss mit dreijähriger Laufzeit einigen, der – neben der oben erwähnten Umstellung der Zeitzuschläge – für 2014 und 2015 Gehaltssteigerungen von je 2,5% beinhaltet und für 2016 eine weitere Vergütungserhöhung von 2 % vorsieht.

Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe stand das Verhandlungsergebnis noch unter Zustimmungsvorbehalt der entsprechenden Gremien beider Seiten.

Die Tarifverhandlungen am Flughafen Friedrichshafen begannen ähnlich mühsam wie in Kassel. Grund war weniger

die wirtschaftliche Lage des Flughafens. Vielmehr wurde von den Vertretern des Flughafens gleich zu Beginn der Verhandlungen die Notwendigkeit einer weiteren Ausgestaltung der Übergangsvorsorge mit Verweis auf das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) in Frage gestellt.

Die Einführung einer Übergangsvorsorge für Fluglotsen war mit Abschluss des Tarifvertrages „Betriebliche Versorgungsleistungen“ im April 2010 vereinbart worden, basierend auf dem sogenannten Ansparmodell, bei dem der Arbeitgeber jährlich 10% des Bruttojahresgehaltes für jeden Lotsen zurücklegt. Schon damals war ersichtlich, dass für Mitarbeiter, die in den folgenden 5 Jahren das 57. Lebensjahr vollenden würden, die vereinbarte Finanzierung nicht hinreichend wäre, um bei Eintritt in die Übergangsvorsorge ein Einkommen in Höhe von 70% des bisherigen Gehaltes zu realisieren.

Es bestand also dringender Handlungsbedarf, der aber von den Vertretern des Flughafens mit Verweis auf eine fehlende Verhandlungsverpflichtung bestritten wurde. Nach intensiven Diskussionen erklärten sich die Arbeitgeber dann doch bereit, über Möglichkeiten eines vorgezogenen Ruhestandes für die betroffenen Arbeitnehmer zu sprechen. Als ein für alle Beteiligten gangbarer Weg stellte sich dabei ein Tarifvertrag über Altersteilzeit heraus.

Dadurch könnte für die Kollegen die Chance eines frühzeitigen Ausscheidens aus dem Arbeitsleben aufrechterhalten werden und für den Flughafen Friedrichshafen würden die damit verbundenen finanziellen Belastungen in einem für die Eigentümer vertretbaren Rahmen bleiben.

Ob ein diesbezüglicher Abschluss zustande kommt, hängt vom weiteren Verlauf der Tarifverhandlungen ab, in dem noch eine angemessene Vergütungserhöhung für die nächsten drei Jahre zu vereinbaren ist.

Petra Reineke



Die Ignoranten



von
Jörg Biermann

Dem Grundgedanken eines einheitlichen Europas folgend verzichten die Mitgliedstaaten zunehmend auf eigene Souveränität, indem nationale Zuständigkeiten an die Europäische Union abgetreten werden. Die Rahmenbedingungen für unser privates, öffentliches und wirtschaftliches Leben auf dem EU-Kontinent werden ganz erheblich aus dem mitunter fernen Brüssel bestimmt.

Durch den **European Action Day** unseres europäischen Dachverbandes ATCEUC sind die GdF-Mitglieder direkt mit den skurrilen Regulierungsvorstellungen der EU-Kommission konfrontiert worden. Anlässlich dessen fällt auf, dass dies in unserem unmittelbaren beruflichen Umfeld nicht die einzigen, der Expertenmeinung zuwider laufenden Entscheidungen sind. Drei Beispiele:

1. SEPA – Single European Payment Area



Die EU hat zum Stichtag 1. Februar 2014 für Unternehmen und Vereine in 33 Ländern die Umstellung auf das europäische Zahlungssystem SEPA mit seiner 22-stelligen IBAN-Kontonummer beschlossen (flugleiter 6/2013). Kalendarisch auf der Zielgeraden angelangt, hing jedoch europaweit vielerorts die arbeits- und kostenintensive Umstellung dem Stichtag hinterher (GdF nicht! ☺); es drohte ein Tohuwabohu bei Überweisungen und Lastschriften.

Fachleute wie Georg Fahrenschon, Präsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes, schienen davon nicht wirklich überrascht zu sein. In einem Zeitungsinterview bewertet er SEPA grundsätzlich positiv, den Umstellungsmodus jedoch kritisch:

*„ ... Es ist allerdings richtig, dass wir bereits beim Start der Entwicklung der SEPA-Zahlverfahren eine kundenfreundliche und marktorientierte Umstellung vorgeschlagen haben. Dazu gehörte auch eine deutlich längere Umstellungsfrist. Das hätte sich auch positiv auf die Akzeptanz der neuen Bezahlverfahren ausgewirkt, denn der Umstellungsdruck wäre für alle Beteiligten erheblich geringer gewesen. **Brüssel hat diesen Weg jedoch rigoros abgelehnt.**“*

Nun erwägen die Brüsseler Eurokraten eine Verlängerung der Umstellungsfrist um ein halbes Jahr bis 1. August 2014, jedoch fehlt es noch an der finalen Courage. Die Zustimmung des EU-Parlaments sowie des Ministerrats lässt auf sich warten (Stand Anfang März 2014). Viele Banken handeln da pragmatischer. Trotz EU-Stichtag 1.2.2014 akzeptieren sie von ihren Kunden einfach weiterhin das alte Überweisungsformat noch bis August.

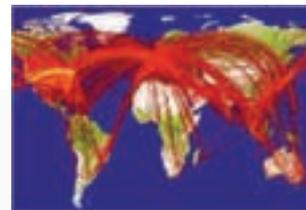
2. Flugdienstzeiten für Piloten



Am 09.10.2013 beschließt das EU-Parlament entgegen Empfehlungen medizinischer Studien und Experten eine Neuregelung der Flugdienstzeiten für europäische Flugzeugbesatzungen, zum 01.01.2014 sind die neuen Bestimmungen in Kraft getreten. Dadurch verlängert sich nach Darstellung der Piloten-

vereinigung Cockpit (VC) die zulässige Nachtflugdienstzeit auf nunmehr 12,5 Stunden; in Kombination mit Bereitschaftsdiensten kann sich die Wachphase eines Piloten auf sage und schreibe 22 Stunden summieren. Federführend bei der Ausarbeitung war die Europäische Flugsicherheitsbehörde EASA, der man eine ausgeprägte Wirtschaftsnähe nachsagt. Sie ignorierte sogar ihre eigenen in Auftrag gegebenen Studien, wonach Dienstzeiten von mehr als 10 Stunden ein Sicherheitsrisiko darstellen. Ebenso eindeutig haben sich namhafte Institute positioniert, so die VC.

Nachdem der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments die Vorschläge zur Neuregelung noch ablehnte, brachte sie anschließend Verkehrskommissar Siim Kallas (*2002/03 Ministerpräsident der Republik Estland*) im Schnelldurchgang mit der erforderlichen Mehrheit durch das EU-Parlament. Ob sich angesichts einer solchen Überrumpelungsmethode alle Abgeordneten vor dem Abstimmungstermin mit dieser Thematik der Flugsicherheit für Millionen direkt betroffener Flugreisender in der gebotenen Tiefe befasst haben, darf mit mehr als einem Fragezeichen versehen werden.



Wir von ATC, so scheint es, sind beim Thema Flugdienstzeiten für Piloten auf dem ersten Blick allenfalls kopfschüttelnde Zaungäste. Bei näherer Betrachtung relativiert sich das. Das gleiche, solche Flugdienstzeitverlängerungen absegnende Gremium, strebt mit seiner SES-Verordnung u. a. eine Verdreifachung der Kapazitäten bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit um den Faktor 10 (!) an. Das bedeutet nichts anderes als eine weitere Verkehrsverdichtung im europäischen Luftraum mit allen damit einhergehenden Folgeerscheinungen.

Bereits heute verlangen Flugsicherungen den Piloten unmittelbar einiges ab:

- Ein immer engeres Geflecht von Luftstraßen,
- dicht beflogene Nahverkehrsbereiche am Zielflughafen
- unabhängig parallele Anflüge,
- reduzierte Staffelung im Endanflug,
- reduzierte Landebahnstaffelung,
- anspruchsvolle Rollverkehrsführungen um nur einige Beispiele zu nennen.

Ein Baustein unserer Verkehrsabwicklung beruht dabei auf einer belastbaren und reaktionsschnellen Cockpitbesetzung am anderen Ende des Äthers, was aber bei immer längeren Flugdienstzeiten in dem erforderlichen Umfang immer weniger gewährleistet ist. Der gesunde Menschenverstand bräuchte für diese Erkenntnis überhaupt keine wissenschaftlichen Studien. In der Partyszene werden Drogen und Aufputzmittel konsumiert, um sich so lange wach zu halten. Auch wir im Flugverkehrskontrolldienst sollten uns daher den von Brüssel ignorierten Gefahren bewusst sein und sie während der Ausübung unserer Tätigkeit stets mit bedenken. Auf die ersten Übermüdungserscheinungen im Cockpit muss man nicht warten, es gab sie bereits.

Daher nochmal zum „genießen“: Erhöhung der Sicherheit um den Faktor 10!

Weitere Infos unter: www.flugdienstzeiten.de

3. RP2 und SES2+



Per Verordnung 549/2004 hat sich das EU-Parlament die Vereinheitlichung des europäischen Luftraums ohne nationale Grenzen (*Single European Sky, SES1 und 2*) zum Ziel gesetzt, um dadurch

- die Gesamteffizienz des Luftverkehrs zu verbessern

- **die Luftraumkapazität zu verdreifachen (!)**
- **die Sicherheit um den Faktor 10 (!!)** zu steigern
- die Umweltverträglichkeit um 10% pro Flug zu verbessern
- **die FS-Gebühren für die Airlines zu halbieren (!!!)**
- Verspätungen zu minimieren

Den Airlines wurden Kosteneinsparungen in Milliardenhöhe durch SES versprochen. Das Eurocontrol Performance Review Body (PRB) dürfte das einflussreichste Beratergremium der EU-Kommission sein. Dessen Leiter ist Peter Griffiths, vormals Manager beim britischen Low-Cost-Carriers easyJet.

Ein Zwischenschritt zu SES sind parzellenartige staatliche Zusammenschlüsse zu Funktionalen Luftraumblöcken (FAB), wobei sich Deutschland, Frankreich und BeNeLux bekanntlich am FABEC abarbeiten. Auf das der nationale Eifer niemals erlahme, erlässt die EU jeweils für 5-jährige Regulierungsperioden (RP) Zielvorgaben an die Staaten und Flugsicherungsorganisationen. Momentan steht RP2 auf der Agenda. Dort drängt allen voran EU-Verkehrskommissar Siim Kallas mit aller Macht auf eine Senkung der Flugsicherungskosten, verbunden mit einer Abkehr vom Vollkosten-

deckungsprinzip. Unseren Arbeitgebern droht dabei die Luft zum Atmen auszugehen. Zwischen 70 und 80% fixe Personalkosten – für reine Dienstleistungsunternehmen nichts Ungewöhnliches – kann man in Krisenzeiten nicht so einfach kompensieren. Werden deswegen, wie in den Niederlanden, Fluglotsen entlassen, lauert die EU-Falle der Strafzölle für flugsicherungsbedingte Verspätungen.

Erschwerend aber vor allem: Die EU-Planungsvorgaben basieren auf fragwürdigen Annahmen. Nicht nur die vorgetragenen Bedenken der Arbeitnehmervertretungen wie ATCEUC, auch die vieler nationaler Regierungen und Flugsicherungsorganisationen verhalten:

- Passagierzuwachs (AEA 2013: +1,6%) ist nicht gleich Verkehrszuwachs (DFS 2012 -2,2%, 2013 -1,4%). Größere Flugzeuge, höhere Auslastung, Ausdünnung der Streckennetze, Verkleinerung der Flotten – die Zahl der Flüge sinkt, prognostizierte Kehrtwenden werden von vermeintlichen Experten im Jahresrhythmus in die Zukunft verschoben. Gem. DFS-Mobilitätsbericht 2011 wurde von Eurocontrol eine Trendwende in 2013 gesehen (Prognose 2012 Deutschland -1,2%, 2013 +1,3 %); im Mobilitätsbericht 2012 hoffte man in Brüssel auf 2014 (korrigierte Prognose 2013 um 230% nach unten auf -1,7%; 2014 +2,9%) 2014? Bis jetzt ein leichtes Plus, nicht annähernd 2,9%, aber das Jahr ist ja noch jung und die Hoffnung stirbt zuletzt. Der mittelfristige Ausblick des Flugzeugbauers Airbus lautet: Der weltweite Bedarf an Flugzeugen wird dynamisch wachsen – allerdings nicht in Europa.

- Der EU-Verkehrskommissar ließ sich zum Zeitpunkt des Action Days nicht von seiner base-level Annahme einer Gebührenfestsetzung auf Basis einer momentan utopisch anmutenden Verkehrssteigerung von +2,6% p. a. abbringen. Zwischenzeitlich wurde sogar mit einem high level von 3,6% p.a. gedroht. Je höher der planwirtschaftlich angenommene Verkehr, desto geringer die FS-Gebührenfestsetzung pro Flug für die Airlines.

Mittlerweile, nach dem Action Day, scheinen die im Single Sky Committee (SSC) vertretenen Staaten mit dem low-level Ansatz von 1,2% p. a. nicht ganz chancenlos zu sein. Beide, base- und low level, haben aber einen zusätzlichen Haken. Die Steigerungen setzen nicht auf den aktuellen Verkehrszahlen auf, sondern auf den Annahmen der RP1. Und die waren auch schon daneben, liegen aktuell 9% unter Plan. Gebührenmindereinnahmen gehen künftig teilweise zu Lasten der FS-Organisationen. Um dem zu entgehen, müsste der Verkehr in der RP2 um 5x1,2%+9% steigen. Lufthansa als bedeutendste europäische Fluggesellschaft hat die größte Flugzeugorder ihrer Geschichte getätigt. Allerdings nicht, wie in Asien, um die Flotte zu vergrößern, sondern um sie zu modernisieren.

Der Vorschlag von ATCEUC, sich in diesen schwierigen Zeiten erst einmal die Entwicklung für die nächsten Jahre in kürzeren Rhythmen anzusehen und auf Basis dessen näher an der Wirklichkeit zu planen, wurden bis zum Action Day ignoriert.

- ➔ Stichwort Staaten: Mit der Verabschiedung von SES2+ soll die Einflussnahme der Nationalstaaten auf die EU-Verordnung zur Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraums weiter zu Gunsten Brüssels beschnitten werden. Über die RP3 entscheiden die „EU-Experten“ dann wahrscheinlich völlig autark.
- ➔ Schwache Verkehrszahlen gleich geringere Einnahmen. Gleichzeitig wird von den Flugsicherungsorganisationen in der RP2 eine durchschnittliche Senkung ihrer Kosten um 2,1% erwartet, aufgesetzt auf Kostenannahmen deutlich unter den derzeit tatsächlichen. Zusätzlich dazu müsste auch das Defizit der wahrscheinlich zu optimistischen Verkehrsprognosen des EU-Kommissars in zweistelliger Millionenhöhe ausgeglichen werden.
- ➔ Die unit rate pro Streckenflug soll für die Airlines in der RP2 im Durchschnitt um 4,6% sinken, obwohl der Anteil der Flugsicherungsgebühren die Kostenstrukturen der Airlines mit lediglich gut 6% belastet. Für einen Flug von Kopenhagen nach Barcelona mit einem A320 kommen auf ATC knapp 10 Euro pro Passagier.
- ➔ Für einen deutschen Inlandsflug beträgt der Anteil der FS-Gebühren am Ticketpreis durchschnittlich 3,50 EUR. Jedes an Bord verteilte Nachrichtenmagazin ist teurer. Künftig soll ATC mehr Service für 1,75 EUR bieten.
- ➔ Die EU will Sicherheitsstandards verbessern, ohne dafür belastbare Parameter definiert zu haben. Der Hinweis, dadurch sei der Einfluss anderer Ziele auf die Sicherheit nicht messbar, findet kein Gehör.
- ➔ Die FS-Organisationen müssen sich an einem ambitionierten durchschnittlichen Verspätungsziel pro Flug messen lassen. Wie lang im Passagierterminal die Warteschlange vor der Sicherheitskontrolle ist, interessiert offensichtlich niemanden.
- ➔ ATC soll zwecks Spritersparnis und Umweltschutz den kürzesten Flugweg ermöglichen, ansonsten können Strafen auferlegt werden. Wenn die Airlines bei Flugsicherungsgebühren Sparpotenzial identifizieren, der Wind oder en-route Slots woanders günstiger sind, nutzen sie das Angebot häufig gar nicht. Beispiel Italien: Inlandsflug Mailand – Brindisi, Umweg via Kroatien.
- ➔ Stichwort unbundling: Für den Flugverkehrskontrolldienst immens wichtige Unterstützungsdienste will das EU-Parlament aus der bisherigen Sicherheitskette herausbrechen. *„Die Erbringung von Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdiensten (CNS) sowie von Wetter-, Luftraumgestaltungs- und Flugberatungsdiensten sowie die Aufbereitung und Bereitstellung von Daten zum allgemeinen Luftverkehr könnten unter Berücksichtigung der besonderen Merkmale dieser Dienste, unter Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und bei einer Verringerung der negativen Auswirkungen auf das Klima zu Marktbedingungen organisiert werden.“*

Soweit die drei Beispiele



Wenn man ferner durch Hochrechnung unterstellt, dass auf anderen Themenfeldern ebenso Fragwürdiges geschieht, was uns nur deshalb nicht bewusst ist, weil uns dort die Expertise fehlt, oder wir Nichtbetroffene sind, so ist eine gewisse kollektive Europamüdigkeit kaum verwunderlich. Die Einflussnahme der Wirtschaft durch Leute und Hebel wie Peter Griffiths' PRB auf die EU-Parlamentarier erscheint übermächtig. Demnächst steht wieder die Europawahl auf der Agenda. Wählen wir da wirklich durchweg unsere Volksvertreter?

Für viele Bürger und einige nationale Politiker – für Lobbyisten schon von Berufs wegen her weniger – scheint die EU mittlerweile den Status einer Naturkatastrophe erlangt zu haben: „Kommt von der EU, kann man sowieso nichts machen.“ Die vorherige DFS-Geschäftsführung vermittelte ihren Angestellten ebenfalls diesen Eindruck.

Solche Kapitulationstendenzen entsprechen unserem GdF-Selbstverständnis nicht. Wohl aber, dass jeder im Laufe seines Lebens den aufrichtigen Blick in den Spiegel ertragen können sollte. Demokratie ist eine facettenreiche, nicht immer einfache Regierungsform. Oberste Bürgerpflicht ist es deshalb, nicht zu resignieren, sondern sich vernehmbar zu empören, wenn etwas in die vermeintlich falsche Richtung läuft. Auch die jetzige DFS-Geschäftsführung tritt da erfreulich selbstbewusster auf als die alte Garde.

Nachdem sämtliche der GdF und ATCEUC zur Verfügung stehenden diplomatischen Mittel erfolglos ausgeschöpft worden sind, blieb als ultima ratio nur ein Action Day. Auch wenn der letztlich für die GdF durch das Verhalten der französischen „Kollegen“ mehr als beklagenswert verlief: Wir haben es gemeinsam versucht, bleiben weiter am Ball und müssen daher den Spiegel nicht fürchten. Möglicherweise haben GdF-Mitglieder da manch einem etwas voraus.

Kameraden

Am 12. März 2014 kam es auf der Plenartagung des EU-Parlaments in Straßburg zur „Ersten Lesung“ und Abstimmung über das Änderungspaket zum SES2+. Das Paket wird dann ab Mai den neugewählten Parlamentariern erneut zur Abstimmung vorgelegt. Weil am 12. März schon mal ordentlich vorgearbeitet wurde, müssen „die Neuen“ dann mit ihrer Meinungsbildung nicht mehr bei null anfangen.

Abschließend aber auch noch folgende Meldung. Angesichts des bis hierher Geschilderten nahezu eine Sensation!

Das Europäische Parlament setzt sich für Fluggastrechte ein!

Vorbehaltlich einer Einigung mit den Mitgliedsstaaten sollen ab Sommer dieses Jahres die Rechte der Passagiere gestärkt werden:

- Airlines müssen künftig auch bei technischen Defekten oder fehlenden Crew-Mitgliedern zahlen, nicht jedoch bei schlechtem Wetter oder Streik.
- Rückflüge verfallen nicht mehr, wenn der Hinflug nicht angetreten wurde.
- Schlichterstelle bei Streitigkeiten, in Deutschland SöP (Schlichterstelle für den öffentlichen Personenverkehr)
- Entschädigungen werden klarer definiert*

Strecke	Entfernung Km	Verspätung/Std.	Entschädigung EUR	Übernachtung EUR
Kurzstrecke (innereuropäisch)	bis 3.500	wie bisher 3	300 (bisher 250-400)	125
Mittelstrecke (Kanaren, Dubai)	3.500 – 6.000	erst ab 5	400 (bisher 600 EUR)	125
Langstrecke (Amerika, Asien)	ab 6.000	erst ab 7	600 (wie bisher)	125

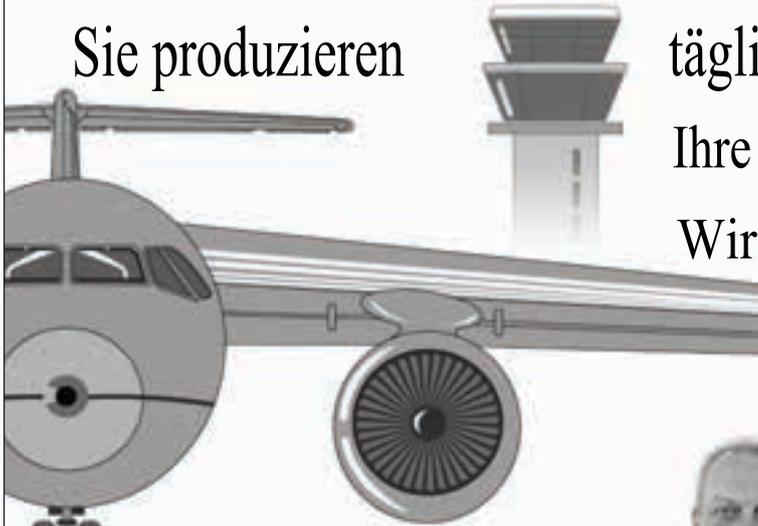
! * Mit dieser Entschädigungsregelung entschärfte das Parlament Vorschläge der EU-Kommission. Danach sollten die bestehenden Regeln deutlich verschlechtert werden. Etwa zwei Drittel der bisher Anspruchsberechtigten wären dann völlig leer ausgegangen!

Ein überaus kritischer Geist könnte anmerken, diese Neuregelungen kämen durchaus nicht überraschend. Eine Stärkung von Fluggastrechten birgt für Politiker beachtliches Sympathiepotenzial, wohingegen man bei Flugdienstzeiten oder Single European Sky getrost marktradikaler auftreten kann. Solche Spezialistenthemen gehen dem gemeinen Wahlvolk für gewöhnlich am Allerwertesten vorbei.

Aber mal Hand auf's Herz: Wer so denkt ist doch im Grunde nur ein Nörgler. Oder etwa nicht?

Am 25. Mai 2014 ist Europawahl





Sie produzieren

täglich 100% Sicherheit

Ihre Krankenversicherung auch ?

Wir finden für Sie die Beste !

Ihre Versicherungsmakler Petersen + Hettich

**Versicherungsbüro
Petersen & Partner**
Tel.: (07243) 71 98 03
E-mail: mail@lizenzverlust.de
www.buero-petersen.de

**Finanzcoaching
Daniel Hettich**
Tel.: (07641) 933 46 43
E-mail: daniel@fc-hettich.de
www.fc-hettich.de






Schwarz-rotes Streikverbot

von Detlef Hensche

aus „Blätter für deutsche und internationale Politik“ 1/2014, S. 34-38 / www.blaetter.de.



Schon einmal, im Jahr 2010, forderte die Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA), aufmüpfige Berufsgewerkschaften unter dem Deckmantel der Tarifeinheit einem Streikverbot zu unterwerfen. Die Bundeskanzlerin war dazu bereit. Was da-

mals – ironischerweise – an der FDP scheiterte, könnte heute mit dem Segen der SPD gelingen.

Auslöser der BDA-Initiative war eine Änderung der Rechtsprechung zum Problem sich überschneidender Tarifverträge. Haben konkurrierende Gewerkschaften für dieselbe Beschäftigtengruppe unterschiedliche Tarifverträge abgeschlossen, hatten die Arbeitsgerichte ursprünglich nur einen Tarifvertrag gelten lassen: den, der den Besonderheiten der betrieblichen Arbeitsverhältnisse am meisten gerecht wird („Spezialitätsgrundsatz“). Diese Rechtsprechung war schon immer auf Widerspruch gestoßen, da sie der zurückgesetzten Gewerkschaft die Freiheit verweigerte, eigenständige Tarifverträge abzuschließen.

Nur war der Streit darüber lange Zeit eher akademischer Natur: Solange die Branchengewerkschaften des DGB das Feld beherrschten und konkurrierende Verbände in Tarifgemeinschaften eingegliedert waren oder in Folgeverhandlungen dieselben Verträge abschlossen, entsprach das industriegewerkschaftliche Postulat „Ein Betrieb – eine Gewerkschaft – ein Tarifvertrag“ durchaus der sozialen Realität. Erst als die Tarifergebnisse in Zeiten der Arbeitslosigkeit und gewerkschaftlichen Schwäche hinter dem zurückblieben, was verteilungspolitisch möglich und volkswirtschaftlich notwendig war, zerbrachen einige der bisher praktizierten Tarifgemeinschaften. Insbesondere in den der Privatisierung preisgegebenen Sektoren des Verkehrs- und Gesundheitswesens verlor die Verallgemeinerungslogik des einheitlichen Tarifwerks des öffentlichen Dienstes ihre Anerkennung. So konnte es nicht überraschen, dass einige der bestehenden Berufsverbände meinten, auf sich allein gestellt besser zu fahren.

Damit aber war die soziale Grundlage der gerichtlich dekretierten Tarifeinheit entfallen. Folgerichtig verabschiedete sich das Bundesarbeitsgericht im Jahr 2010 von der Einheitsdoktrin. Von Stund an galt, was Verfassung und Tarifvertragsgesetz schon immer vorschreiben: Was tariffähige Ge-

werkschaften im Tarifvertrag durchsetzen, ist auf die Arbeitsverhältnisse der jeweiligen Mitglieder der vertrags-schließenden Gewerkschaft anzuwenden. Klinikärzte etwa, die Verdi angehören, fallen unter den Verdi-Tarifvertrag, Mitglieder des Marburger Bundes (MB) unter den von diesem abgeschlossenen Vertrag.

Gegen diese neue Rechtsprechung laufen die Arbeitgeber seither Sturm und rufen nach einer gesetzlichen Festschreibung der Tarifeinheit. Im Falle konkurrierender Tarifverträge soll kraft Gesetzes allein der Vertrag anwendbar sein, der die Mehrzahl der im Betrieb beschäftigten Arbeitnehmer aufgrund ihrer jeweiligen Gewerkschaftszugehörigkeit erfasst; dem Minderheitenvertrag soll die Anerkennung versagt sein. Doch die damit hergestellte betriebliche Geltung einheitlicher Tarifbedingungen ist nicht das eigentliche Anliegen der Arbeitgeber. Überhaupt ist es ein Stück aus dem Tollhaus, wenn ausgerechnet jene nach dem Einheitsvertrag rufen, die seit Jahren Belegschaften und Betriebsräten das Leben schwer machen, indem sie ein wahres Chaos unterschiedlicher Arbeitsbedingungen produzieren – durch flexible Betriebsorganisation, durch Betriebsteilung und -auslagerungen, durch Tarifflicht, durch Zeitarbeit und Werkvertragsarbeitnehmer, durch geringfügige Beschäftigungen usw. Unterschiedliches Vertragsrecht in einem Betrieb gehört infolgedessen längst zum Alltag.

Nein, was hier treuherzig als Rückkehr zur früheren Rechtsprechung eingefordert wird, erweist sich bei näherer Betrachtung als veritables Streikverbot. Der Kern der BDA-Initiative liegt nicht in der Tarifeinheit, sondern darin, dass die aus dem dominierenden Tarifvertrag folgende Friedenspflicht auch auf die konkurrierende Gewerkschaft erstreckt werden soll. Das ist neu und stellt nicht etwa die frühere Rechtsprechung wieder her. Diese hatte nämlich die Einheitsdoktrin aus guten, verfassungsrechtlichen Gründen nicht etwa dahin überdehnt, dass sie der konkurrierenden Gewerkschaft auch noch das Streikrecht beschnitten hätte. Genau dies aber soll in Zukunft geschehen.

»Der BDA gelang der Coup, den DGB vor ihren Karren zu spannen.«

Nachdem das Vorhaben in der letzten Legislaturperiode mit der FDP nicht durchsetzbar war, winkt nunmehr Erfolg. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Um den Koalitions- und Tarifpluralismus in geordnete Bahnen zu lenken, wollen wir den Grundsatz der Tarifeinheit nach dem betriebsbezogenen Mehrheitsbetrieb unter Einbindung der Spitzenorganisatio-

nen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber gesetzlich festzuschreiben. Durch flankierende Verfahrensregelungen wird verfassungsrechtlich gebotenen Belangen Rechnung getragen werden.“ Gewiss, das klingt harmlos. Wer hätte schon etwas gegen Verfahrensregeln einzuwenden, noch dazu wenn sie den „verfassungsrechtlich gebotenen Belangen“ Rechnung tragen sollen? Schaut man jedoch genauer hin, stößt man auf die mittlerweile übliche Chuzpe semantischer Schönfärberei. Wollten die Koalitionäre nämlich die Streikfreiheit unangetastet lassen, erübrigten sich besondere Verfahrensregeln.

Diskutiert werden in diesem Zusammenhang ein Anspruch der Minderheitsgewerkschaft auf Verhandlungsteilnahme und/oder die gesetzliche Erstreckung des Mehrheitsstarifvertrages auf die Mitglieder der Minderheitsgewerkschaft. Beide Vorschläge bestätigen jedoch vor allem eines – die geplante Streikbeschränkung.

Denn die Geltung des dominierenden Tarifvertrages auch für die Minderheit ist die konsequente Widerspiegelung der Ausdehnung der Friedenspflicht; ohne diese macht die Tarifstreckung keinen Sinn. Der Verhandlungsanspruch gibt

zwar Gelegenheit zu Gesprächen, aber nur in einem fremdbestimmten Zeitfenster: Schließt der Arbeitgeber mit der Mehrheitsgewerkschaft ab, schnappt die Falle zu und die Friedenspflicht tritt in Kraft. Ein Streik kleinerer Gewerkschaften für die eigenen, abweichenden Ziele ist damit ausgeschlossen.

Als die BDA vor drei Jahren die Initiative startete, gelang ihr der Coup, den DGB vor ihren Karren zu spannen. Doch währte die unappetitliche Allianz nicht lange; sie stieß bei Verdi auf beinahe einhellige Ablehnung, so dass sich zunächst Verdi, später auch der DGB aus der Partnerschaft verabschiedeten. Das hindert jedoch nunmehr die IG Bergbau ChemieEnergie, die IG Metall und den DGB nicht, die Absicht der großen Koalition mit Wohlwollen, wenn nicht gar mit Zustimmung zu begleiten. Damit stehen wir abermals vor einem breiten, auch von DGB-Gewerkschaften getragenen Bündnis zwecks partieller Aufhebung des Streikrechts.



Die Kurzsichtigkeit, die die DGB-Gewerkschaften zu einer Beteiligung bewogen hat, verblüfft. Selbst wenn sie hoffen, eine Handvoll konkurrierender Berufsverbände mit staatlicher Hilfe aus dem Tarifgeschäft verdrängen zu können, ist keineswegs sicher, ob der Schuss nicht nach hinten losgeht. Da der Gesetzgeber die Tarifeinheit nach dem betrieblichen Mehrheitsprinzip regeln soll, ist die Entscheidung in die Hände der Arbeitgeber gelegt. Denn allein diese bestimmen, welche Arbeitseinheiten zu einem Betrieb zusammengefasst bzw. ausgegliedert werden. Der Arbeitgeber erhält damit die Hoheit festzulegen, welcher Tarifvertrag kraft Mehrheit dominiert und welcher infolge gewerkschaftlicher Minderheitenpositionen nicht gilt, mit der Folge, dass dieser Gewerkschaft auch das Streikrecht genommen ist. Will etwa der Krankenhausbetreiber künftig dem Marburger Bund seine Gunst gewähren, ist es ihm ein Leichtes, die ärztlichen Leistungen in eine eigenständige GmbH auszulagern. Verdi, obwohl in der Klinik insgesamt mehrheitlich vertreten, würde in der Ärzte-GmbH in die Minderheitenrolle geraten und hätte bezüglich der Tarifierung ärztlicher Arbeitsbedingungen das Streikrecht verloren. Selbst der Solidaritätsstreik der übrigen Klinikbeschäftigten würde nach derzeitigem Stand der Rechtsprechung an der Friedenspflicht aus dem vom Marburger Bund abgeschlossenen Tarifvertrag scheitern!

Doch schauen wir uns die Begründung der Gesetzesinitiative einmal genauer an: Da wird die Öffentlichkeit mit der Gefahr einer ausufernden Verbandsvielfalt konfrontiert. Was für ein Unsinn! Seit Berufsverbände durch selbstständige Tarifpolitik von sich reden machen, haben sich ihre Zahl und die davon betroffenen Sektoren nicht erhöht. Es handelt sich unverändert um die Ärztevereinigung Marburger Bund (MB), die Vereinigung Cockpit der Piloten (VC), die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF), die Unabhängige Flugbegleiterorganisation (UFO) und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Ihre Zuständigkeit beschränkt sich auf die – ganz oder teilweise dem öffentlichen Dienst entwachsenen – Bereiche der Kliniken, des Luftverkehrs und des schienengebundenen Personenverkehrs. Dabei haben wir es bis auf eine Ausnahme mit gefestigten und seit Jahrzehnten bestehenden Verbänden zu tun; lediglich die UFO ist eine Neugründung aus dem Jahre 1992. Weitere tariffähige Gewerkschaften mit vergleichbarem Konfliktpotential sind nicht in Sicht.

Natürlich gibt es auch andere Berufsorganisationen in großer Zahl. Doch der Schritt zu einer tarif- und arbeitskampffähigen Gewerkschaft ist nicht leicht getan. Zum einen sind rechtliche Hürden in Gestalt sozialer Mächtigkeit und organisatorischer Leistungsfähigkeit zu überwinden. Zum anderen bestehen soziale Schwellen. Es ist ja kein Zufall, dass gerade Klinikärzte, Lokomotivführer, Piloten und Fluglotsen sich für

eine eigenständige Tarifpolitik unter Einschluss von Arbeitskämpfmaßnahmen entschieden haben. Es handelt sich um Berufsgruppen, deren Leistungen – derzeit – schwer zu ersetzen sind. Das Wissen um die betriebliche Schlüsselfunktion ist ein wesentlicher Faktor des kollektiven Selbstbewusstseins und damit der gewerkschaftlichen Konfliktbereitschaft. Auch diese Konstitutionsbedingungen der Arbeitskämpfungsfähigkeit halten die Anzahl streikfähiger Konkurrenzverbände im überschaubaren Bereich.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Wir wissen um die oft fragwürdige Rolle einiger Berufsorganisationen, gegen die sich die Gesetzespläne richten. Und es dient nicht dem sozialen Fortschritt, wenn einzelne Verbände sich dadurch zu profilieren versuchen, dass sie sich standespolitisch nach unten abgrenzen. Der gewerkschaftliche Zusammenschluss aller Beschäftigten in Betrieb, Verwaltung und Wirtschaftszweig ist ein hohes Gut, gerade wenn die Interessen der Schwachen nicht unter die Räder kommen sollen. Doch die Einheit zu schaffen und zu erhalten, ist politisch aufgegeben und nicht mit dem Büttel gesetzlichen Oktroys zu lösen.

»Was immer wieder verfangt, ist das Schreckbild der kleinen Zahl streikender Spezialisten mit breitflächigen Folgen.«

Vollends realitätsfern wird die Debatte mit der Warnung vor einer angeblichen Inflationierung von Streiks. Unter allen vergleichbaren Industrienationen zählt die Bundesrepublik zu den streikärmsten Ländern, unterboten nur noch von der Schweiz und Liechtenstein; von Nordkorea reden wir lieber nicht. Dieses Idyll sollen wenige Berufsverbände in „englische Verhältnisse“ stürzen? So zügellos können sich Piloten, Fluglotsen, Klinikärzte und Lokführer gar nicht gebärden, dass die soziale Ruhe signifikant gestört werden könnte. Wenn etwas an der Sozialordnung der Bundesrepublik pathologisch ist, so ist es die Entwöhnung von kollektivem, demokratischen Ungehorsam, keinesfalls jedoch die Gefahr überbordender Streiks.

Mittlerweile scheinen die Arbeitgeber selbst nicht mehr vom furchterregenden Störpotential einiger Berufsverbände überzeugt. Seitdem auch Piloten, Fluglotsen und Lokführer auf das Normalmaß kalkulierbarer Warnstreiks eingeschwenkt sind, machen die Arbeitgeber ein anderes Übel aus: die aus der Konkurrenzsituation geborene Radikalisierung der DGB-Gewerkschaften. So habe sich Verdi in der Tarifrunde 2012 mit der Forderung nach einer monatlichen Pauschale von 90 Euro für die Flughafenbeschäftigten zu profilieren versucht und damit zur Verschärfung des Tarifkonflikts beigetragen.

Auch der von Verdi organisierte Streik des Sicherheitspersonals in den Flughäfen muss als Beleg konkurrenzbedingter Imagepflege herhalten. Folglich müssten, so die krude Logik, die konkurrierenden Berufsverbände einem Streikver-



Photo: EFF (CC BY 2.0)

bot unterworfen werden, damit die Branchengewerkschaften auf dem Boden maßvoller Tarifpolitik bleiben! Ob sich der DGB auch dieses Argument zu eigen macht?

Solche argumentativen Krücken muss man nicht ernst nehmen. Was dagegen immer wieder verfängt, ist das Schreckbild der kleinen Zahl streikender Spezialisten mit breitflächigen Folgen. Mit diesem Bild lehren auch die Medien gerne das Gruseln. Kein Streik von Fluglotsen, Piloten und Lokführern ohne die reflexartige Vorführung wartender Fahr- und Fluggäste und ohne die, nie belegte, Aufsummierung volkswirtschaftlicher Schäden. Die, letztlich erfolglose, Arbeitsniederlegung von 160 Fluglotsen im Frankfurter Flughafen habe den „gesamten Wirtschaftsstandort Deutschland bedroht“¹ und „20 000 Arbeitnehmern die Möglichkeit genommen“, ihrer Arbeit nachzugehen² – das ist übrigens einer der seltenen Fälle, in denen Arbeitgeber ein Recht auf Arbeit anerkennen.

Der Versuch, den Streik wegen seiner mittelbaren Folgen zu delegitimieren, ist so alt wie die arbeitsteilige und verflochtene Wirtschaft und weist weit über die Situation gewerkschaftlicher Konkurrenzen im Gesundheits- und Verkehrswesen hinaus. Namentlich für Sektoren der Daseinsvorsorge, gleich ob in öffentlicher oder privater Hand, werden immer wieder Streikeinschränkungen oder gar -verbote gefordert. Die Liste reicht von Bildungseinrichtungen, Beerdigungsanstalten über die Energieversorgung bis zur Presse.

Natürlich ist in Krankenhäusern, bei Feuerwehr und Rettungsdiensten eine existenziell notwendige Mindestversorgung aufrechtzuerhalten; die dazu einvernehmlich organisierten Notdienste waren nie streitig. Doch jenseits solcher, für Leben und Gesundheit Dritter unaufschiebbarer Leistungen sind mittelbare Streikfolgen hinzunehmen. Als der Verfassungsgeber die Koalitionsfreiheit und mit ihr das Recht auf kollektive Arbeitseinstellung garantierte, hat er den Streik in seiner Einbettung in eine arbeitsteilige Gesellschaft vorgefunden und einschließlich der damit verbundenen Ausstrahlung geschützt. Nicht nur die Arbeitgeber, auch Dritte haben die Streikfreiheit derer, deren Leistungen sie in Anspruch nehmen, zu akzeptieren. Im Übrigen sind es nicht die Arbeitnehmer und ihre Gewerkschaften, die die Störanfälligkeit der Wirtschaft durch exzessive Arbeitsteilung, durch Just-in-time-Produktion, durch Betriebsspaltung etc. auf die Spitze treiben. Die Hoheit über die Organisation der Arbeit liegt bei Unternehmern und öffentlicher Hand. Wenn der Flughafenbetreiber die Sicherheitsdienste zwecks Kosten-

senkung zu Dumpinglöhnen auslagert, beklage sich der streikbetroffene Fluggast beim Verursacher und nicht bei der Gewerkschaft!

»Man kann nur staunen, mit welcher Selbstverleugnung DGB-Gewerkschaften ein Streikverbot unterstützen.«

Vor diesem Hintergrund, der wohlfeilen Denunziation von Streiks sogenannter Funktionseliten und dem Ruf nach rechtlicher Disziplinierung, kann man nur staunen, mit welcher Selbstverleugnung DGB-Gewerkschaften ein Streikverbot unterstützen, das aus Sicht der Initiatoren und der von diesen gelieferten Begründung alles Zeug hat, als Einstieg in weiterreichende Restriktionen zu dienen. Ohnehin sind soziale Grundfreiheiten ungeachtet ihrer verfassungs-, ja völkerrechtlichen Verankerung keineswegs in Stein gemeißelt. Namentlich das Streikrecht steht, gleich einem Fremdkörper, immer wieder unter Rechtfertigungsdruck und muss sich mannigfaltiger Versuche der politischen und rechtlichen Einschränkung erwehren.

Bisher waren die deutschen Gewerkschaften in der langen Phase der Nachkriegsstabilität in dieser Frage durchaus erfolgreich. Gesetzliche Interventionen unterblieben, die Rechtsprechung hat die Streikfreiheit tendenziell gestärkt – sieht man einmal von fortgeschleppten Restriktionen ab, wie dem Verbot des Beamtenstreiks und der jüngst den kirchlichen Arbeitgebern zugespielten Befugnis, Verhandlungen mit den Gewerkschaften von deren Streikverzicht abhängig zu machen. Doch ein Blick über die Grenzen, etwa nach Portugal, Spanien und Griechenland, zeigt, wie verletzlich soziale Grundrechte sind. Ist in Zeiten der Krise die Klassenbalance gestört, halten sich die Sachwalter und Profiteure marktradikalen Umbaus nicht mit der Gewährleistung verfassungsrechtlicher Gebote auf, wenn es gilt, die Folgen ihrer Krise bei den Arbeitnehmern abzuladen. Aktuell wurden zum Beispiel in Griechenland auf Geheiß der Troika in kurzer Frist wesentliche Elemente der Tarifautonomie wie die überbetriebliche Verbindlichkeit, das Günstigkeitsprinzip und die Unabdingbarkeit von Tarifnormen abgeräumt. Wenn Gewerkschaften da in einem immer noch prosperierenden Land schon aus nichtigem Anlass eine gesetzliche Streikbeschränkung dulden, offenbart dies ein schwer nachvollziehbares Maß an Grundrechtsvergessenheit und lässt für die Standfestigkeit in existenziellen Herausforderungen nichts Gutes erwarten.

¹ Schreiben der Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) vom 17.10.2013.;

² BDA vom 9.10.2013.

Joe's Corner

Natürlich hat auch Joe, wie viele andere Kollegen auch, die Koalitionsverhandlungen verfolgt. Sie haben lange, für viele sicherlich zu lange gedauert. Aber gut Ding will bekanntlich ja Weile haben und so muss man annehmen, dass der Koalitionsvertrag auch ein besonders guter geworden ist. Für viele mag er ja ganz ordentlich ausgefallen sein, weil sich die Koalitionäre auf so wichtige Themen wie den gesetzlichen Mindestlohn, die Mütterrente oder die Vorratsdatenspeicherung geeinigt haben.

Ob Joe mit dem Ergebnis insgesamt zufrieden ist, kann er noch nicht sagen. Weil die in diesem Vertrag niedergeschriebenen Punkte ja in konkrete Politik umgesetzt werden müssen. Aber mit einem Punkt kann Joe ganz und gar nicht zufrieden sein. Nämlich mit den Plänen, die sich mit der Tarifvertragsfreiheit befassen. *„Um den bestehenden Koalitions- und Tarifpluralismus in geordnete Bahnen zu lenken, wollen wir den Grundsatz der Tarifeinheit nach dem betriebsbezogenen Mehrheitsprinzip unter Einbindung der Spitzenorganisationen der Arbeitnehmer und Arbeitgeber gesetzlich festschreiben. Durch flankierende Verfahrensregeln wird verfassungsrechtlich gebotenen Belangen Rechnung tragen“.*

So steht es im Koalitionsvertrag und auf den ersten Blick hört sich das ja auch gut an. Zumal die Koalition sich – Welch ein epochaler Fortschritt! – an die Verfassung halten möchte. Auf den zweiten Blick entpuppt sich das Ganze als eine Maßnahme, den kleinen, von interessierter Seite auch als Splittergewerkschaften bezeichneten Arbeitnehmervertretungen den Garaus zu machen. Oder genauer gesagt, ihnen das Streiken zu untersagen. Ganz abgesehen von der Tatsache, dass die GdF nach dem *betriebsbezogenen Mehrheitsprinzip* innerhalb der DFS (aber eben nur da) die mächtigere Gewerkschaft ist und sich eine derartige Regelung für sie nicht negativ auswirken dürfte, so ist dies kein Anlass, die Hände in den Schoß zu legen. Ganz einfach, weil damit elementare Arbeitnehmerrechte außer Kraft gesetzt würden. Denn wenn zukünftig in einem Betrieb nur der Tarifvertrag der Mehrheits- oder dominierenden Gewerkschaft gelten soll und diese mit dem Arbeitgeber einen Tarifabschluss tätigt, dann gilt dieser gemäß der angestrebten Regelung für alle Arbeitnehmer. Und es gilt für sie damit auch die Friedenspflicht. Daraus ergibt sich, dass die anderen Gewerkschaften, die den kleineren Teil der Arbeitnehmer vertreten, von ihrem Streikrecht keinen Gebrauch mehr machen, damit deren Interessen auch nicht mehr vertreten und gegebenenfalls auch nicht mit einem Streik durchsetzen können. Mit anderen Worten: die im Artikel 9 Absatz 3 des Grundgesetzes niedergeschriebene Koalitionsfreiheit und damit das Recht, eine Gewerkschaft zu gründen, wäre damit – je nach Standpunkt – auf elegante oder auch auf recht fiese Art und Weise außer Kraft gesetzt. Joe neigt eher der zweiten Sichtweise zu. Denn

eine Gewerkschaft, welche die Interesse ihrer Mitglieder nicht mehr durchsetzen kann, verliert an Attraktivität und wird ganz einfach irgendwann an Auszehrung eingehen. Die Väter des Grundgesetzes dürften da wohl eine andere Vorstellung gehabt haben, als sie die Koalitionsfreiheit an prominenter Stelle im Grundgesetz festgeschrieben haben.

Nun ist es bekanntlich – um den ehemaligen Geschäftsführer der DFS zu zitieren – nicht ganz einfach, einen Tango zu dritt zu tanzen. Und deshalb sehen die Arbeitgeber Gewerkschaften wie den Marburger Bund, GDL, Vereinigung Cockpit, UFO und – last but not least – auch uns nicht mit besonderer Sympathie, beklagen lauthals den Tarifpluralismus und sehen sich von Spezialisten wie Ärzte, Piloten, Fluglotsen und Lokführer in Geiselnhaft genommen. Dabei ist es, wie es der ehemalige Chef der IG Medien, Detlef Hensche, in einem lesenswerten Beitrag in der Januarausgabe der Blätter für deutsche und internationale Politik ausdrückt, *„ein Stück aus dem Tollhaus, wenn ausgerechnet jene nach dem Einheitsvertrag rufen, die seit Jahren ... ein wahres Chaos unterschiedlicher Arbeitsbedingungen produzieren – durch flexible Betriebsorganisation, durch Betriebsteilung und -auslagerungen, durch Tarifflicht, durch Zeitarbeit und Werksvertragsarbeiter usw. Unterschiedliches Vertragsrecht in einem Betrieb gehört infolgedessen längst zum Alltag.“*

Auch wenn nach Joe's Meinung dies nicht unbedingt oder nur mit Einschränkungen auf die DFS zutrifft, so scheint dies doch eine präzise Beschreibung deutscher Zustände zu sein. Dass dies die Arbeitgeber und ihre Verbände wie der BDA ganz anders sehen und dass diese auch die stärkere Lobby haben, versteht sich von selbst. So ist ihr Bemühen um die Tarifeinheit in den Betrieben auch nichts Neues. Bereits 2010 hatte der BDA gefordert, den kleineren Gewerkschaften unter dem Vorwand der Tarifeinheit das Streikrecht zu verwehren und ihnen somit den Garaus zu machen. Angela Merkel schien damals mitmachen zu wollen, aber das Vorhaben scheiterte am Widerspruch der FDP. Was angesichts der Wirtschaftsnähe dieser Partei einem Treppenwitz der Geschichte gleichzukommen scheint. Doch was damals durch die Liberalen verhindert wurde, scheint nun ausgerechnet mit Hilfe der SPD realisiert zu werden. Und das erlaubt sich Joe als einen Skandal zu bezeichnen. Die Genossen scheinen auf der einen Seite machversessen und auf der anderen geschichtsvergessen zu sein.

Joe's Corner

Das Erstaunliche dabei ist, dass es dem BDA nicht nur gelungen ist, die Genossen, sondern wie bereits 2010 auch den DGB und einige seiner Mitgliedsgewerkschaften (nein, ver.di ist da nicht dabei) vor seinen Karren zu spannen. Doch 2010 hielt diese unheilige Allianz zwischen den Arbeitgebern und den Gewerkschaften nicht lange. Zunächst schienen sich ver.di und danach auch der DGB an ihren eigentlichen Auftrag oder auch an ihr gewerkschaftliches Selbstverständnis zu erinnern und zeigten dem BDA die rote Karte. Die Zeiten haben sich geändert. Irgendwie scheint es dem BDA gelungen zu sein, die an die Wand gemalte Gefahr von „englischen Verhältnissen“ so plastisch zu vermitteln, dass die SPD sich die BDA-Sicht der Dinge zu eigen gemacht hat. Nicht nur Joe, sondern wir alle, kennen das zu genüge. Erlauben sich Fluglotsen, Piloten oder Lokführer bei festgefahrenen Tarifverhandlungen für ein paar Stunden oder Tage die Arbeit niederzulegen, dann werden sofort Gefahren für den Wirtschaftsstandort Deutschland an die Wand gemalt und in den Medien wird dann von tausenden von Passagieren berichtet, die wahlweise von uns, den Piloten, dem Kabinenpersonal oder den Lokführern in Geiselnhaft genommen werden. Dass der angebliche Schaden, der dem Wirtschaftsstandort Deutschland angeblich zugefügt worden war, noch nie mit Zahlen belegt worden ist, scheint niemanden zu interessieren.

Dabei gehört Deutschland zu den streikärmsten Ländern und da sollen ein paar Splittergewerkschaften in der Lage sein, den sozialen Frieden zu stören? Allein das ist nicht besonders glaubhaft. Aber nun haben die Arbeitgeber eine neue Gefahr entdeckt, für welche wir verantwortlich gemacht

werden. Durch die von den Arbeitgebern entdeckte Militanz der kleinen Branchengewerkschaften sollen nun die DGB-Gewerkschaften radikalisiert und gewissermaßen zu überzogenen Forderungen gezwungen worden sein. Und diese Maßlosigkeit, die offensichtlich bei ver.di und Co. eingezeichnet ist, kann angeblich nur bekämpft werden, wenn Marburger Bund, GdF, VC und UFO der Garaus gemacht wird. Joe ist fast versucht, dies als Paranoia zu bezeichnen. Allerdings als eine durchaus realistische.

„Wenn Gewerkschaften da in einem immer noch prosperierenden Land schon aus nichtigem Anlass eine gesetzliche Streikbeschränkung dulden, dann offenbart dies ein schwer nachvollziehbares Maß an Grundrechtsvergessenheit und lässt für die Standfestigkeit in existenziellen Herausforderungen nichts Gutes erwarten“, schreibt Detlef Hensche in seinem o.a. Beitrag. Deshalb hofft Joe, dass sich nicht nur der DGB, sondern auch die SPD daran erinnern, dass die im Grundgesetz festgeschriebene Koalitionsfreiheit nur dann zur Geltung kommen kann, wenn das Streikrecht als elementarer Bestandteil unseres demokratisch verfassten Staates bestehen bleibt. Und dass es nicht nur für den DGB und seine Mitglieder gilt, sondern auch für die Branchengewerkschaften. Wenn sich DGB und SPD jedoch beim Thema Streikrecht vor den Karren der Arbeitgeber spannen lassen, dann verleugnen sie nicht nur ihre Geschichte, sondern fallen vielen Arbeitnehmern in den Rücken. Meint

Joe





Drohnen

Versuch einer differenzierten Betrachtung

Teil 1: Kampfdrohnen, der Krieg und die Folgen

Drohnen haben im Allgemeinen einen schlechten Ruf. Das ist, man muss es leider sagen, in erster Linie dem Friedensnobelpreisträger Barack Obama selbst zu verdanken, der den geheimdienstlich koordinierten Einsatz bewaffneter Drohnen erheblich ausgeweitet hat, insbesondere im Grenzgebiet zwischen Afghanistan und Pakistan. Seither ist die Nutzung unbemannter Flugobjekte in der öffentlichen Wahrnehmung untrennbar verbunden mit der gezielten Tötung Verdächtiger, grausamen Kollateralschäden sowie völker- und verfassungsrechtlichen Fragwürdigkeiten.



von
Jens Lehmann

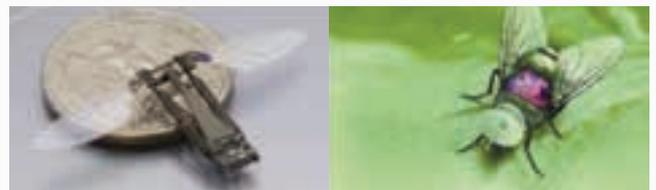
Jeder Autor, der sich mit einem solch, fast in jeder Beziehung komplizierten Thema wie „Drohnen“ beschäftigen möchte, muss sich vorher genau überlegen, welcher der beiden möglichen Betrachtungsweisen zu Drohnen er sich bedienen möchte: positiv oder negativ.

Die „befürwortende“ Betrachtungsweise: Drohnen sind effizient, da sie weniger Kosten

verursachen, als vergleichbare herkömmliche oder konventionelle Einsätze. Auch am taktischen, also vor allem dem gefechtsbegleitenden Einsatz bewaffneter Drohnen gibt es kaum Kritik: für Soldaten im Kampf können Drohnen die gleiche Unterstützung bieten wie Flugzeuge, Hubschrauber und Raketen – allerdings eben deutlich kostengünstiger, präziser und ohne Lebensgefahr für Piloten, und sie sind mit ihrer Elektronik dabei mindestens ebenso leistungsfähig. Drohnen sind sicherer, da der Pilot selbst nicht in Gefahr ist. Ohne Zweifel sind Kampfdrohnen nützlich, da sie sog. „3-d-Jobs“ (*dirty, dangerous, dull*) erledigen, sie können meist gezielter und präziser eingesetzt werden, da bei ihren Angriffen meist weniger Zivilisten sterben, als bei konventionellen Einsätzen.

Die „ablehnende“ Betrachtungsweise: Der Einsatz von „Kampfdrohnen“ ist unethisch, da sich der Angreifer selbst nicht in Gefahr begibt, wodurch die Hemmschwelle für einen Kampfeinsatz herabgesetzt wird, da Kosten und Risiko geringer werden, wodurch es wiederum häufiger zu Einsätzen kommt. Krieg wird zum Videospiele, da die Piloten ihre Drohnen per Joystick und Bildschirm aus sicherer (auch emotional sicherer) Entfernung lenken, sie sind unmenschlich und längst nicht so präzise wie behauptet. Kampfdrohnen verletzen außerdem die Rechtsstaatlichkeit, da dem „Ziel“ durch die Tötung eine ordentliche Gerichtsverhandlung verwehrt wird.

Beide Betrachtungsweisen sind für sich genommen einseitig, unkritisch, zu wenig differenziert. Dieser Artikel soll versuchen einen Weg zu finden, um über Drohnen informiert und konstruktiv (mit)reden und beurteilen zu können. Denn eines muss klar sein: (Kampf-) Drohnen werden nicht ver-





schwinden, das Gegenteil ist der Fall: sie werden immer häufiger eingesetzt – nicht nur beim Militär, sondern in fast allen Bereichen des Lebens. Gerade deswegen sollte man eine kritische, informierte gesellschaftliche Debatte anstreben, wie man diese Technologie regulieren will.

Grundsätzliche Überlegungen

Es macht zunächst keinen grundsätzlichen Unterschied, ob eine Drohne zum Einsatz kommt, ein Kampfflugzeug oder eine Rakete, die von einem Unterseeboot abgefeuert wird: auch der Soldat im Flugzeug oder im U-Boot ist im Moment des Einschlags nicht direkt vor Ort, sieht den Einschlag nicht. Der Soldat jedoch, der eine Kampfdrohne fernsteuert, erlebt an seinem Bildschirm, fast live und in High Definition, die Auswirkung des Angriffs sehr viel deutlicher als seine Kameraden. Er sieht, hochauflösend in perfektem HD, die Toten, die Verwundeten, die Verletzungen, das Leid. Wie man mit dieser Realität von Tod und Verwundung verantwortlich umgeht, ist seit langem ein Ausbildungsziel für Drohnenpiloten bzw. Operateure. Dass der Drohnenpilot selbst dabei nicht sein Leben riskiert, ist zunächst keineswegs ein moralischer Makel. Im Gegenteil: eine Demokratie ist ethisch geradezu verpflichtet, die eigenen Soldaten möglichst gut zu schützen.

Wenn man über dieses Thema im Allgemeinen aber auch differenziert schreiben möchte, erscheint es dem Autor zunächst notwendig, den Einsatz von Kampf-Drohnen v.a. durch die USA etwas genauer zu beleuchten.

Drohneneinsätze am Beispiel der USA

Zunächst ein paar Zahlen: Die USA nutzen vor allem im Grenzgebiet zu Pakistan, in Afghanistan, im Jemen und in Somalia Drohnen zur Aufklärung und dem „gezielten Töten“ (targeted killing) Terrorverdächtiger. Laut der „New America Foundation“ gab es seit 2004 rund 360 nachgewiesene Drohnen-Einsätze. Hierbei wurden 2044 bis 3377 Menschen getötet, davon 258 bis 307 Zivilisten. Laut dem „Bureau of Investigative Journalism“ gab es in Pakistan jedoch etwa 371 Einsätze, bei denen 2505 bis 3584 Menschen getötet wurden, hiervon waren 407 bis 925 Zivilisten. US Senatorin Lindsey Graham hatte Anfang 2013 sogar von insgesamt (Pakistan, Jemen, Somalia) 4700 Toten gesprochen. Wie kommt es zu diesen doch sehr unterschiedlichen Zahlen?

Während die Drohnen-Einsätze im Jemen und Somalia durch das US Militär durchgeführt werden, koordiniert bisher der US amerikanische Auslandsnachrichtendienst CIA (Central Intelligence Agency) alle Einsätze in Pakistan, die dadurch der Geheimhaltung unterliegen. Somit werden weder offizielle Statistiken veröffentlicht, noch gibt es Stellungnahmen. Einsätze, Personal, Ziele – alles unterliegt der Geheimhaltung. Daher beruhen alle Statistiken, z.B. vom Bureau of In-

vestigative Journalism oder der New America Foundation, vor allem auf Zeugenaussagen und Berichten.

Grund für die hohe Zahl an zivilen Opfern ist einer anderen Studie zufolge die unpräzise Steuerung der Geräte. Zwischen der Aufnahme von potentiellen Zielen am Boden und der Übertragung des Videos in die Steuerungszentrale der CIA an der US-Ostküste liege eine zeitliche Verzögerung, die ein exaktes Schießen unmöglich mache. Dies hätten selbst die Firmen eingeräumt, die an der Entwicklung der Drohnen beteiligt waren. Auch das Argument, Drohnenangriffe erhöhen die Sicherheit der USA vor Terroranschlägen, lassen die Forscher nicht gelten. „Diese Behauptung ist bestenfalls unklar“, heißt es in der Studie.

Die USA proklamierten lange Zeit, dass sie im „Krieg“ mit Al-Qaida, Taliban und anderen Gruppierungen sind – und wurde bis Anfang 2009 durch das Schlagwort des „War on Terror“ bekräftigt und öffentlich zelebriert. Dies wirft zunächst die grundsätzliche Frage auf, ob ein Staat mit einer „ideologischen Gruppierung“ überhaupt im Krieg sein kann? Weiterhin werden die Einsätze, wie erwähnt, nicht durch das Militär sondern durch die CIA ausgeführt – die CIA ist jedoch nicht wirklich Teil des Militärs. Außerdem wurden seit 2010 vermehrt sog. „signature strikes“ durchgeführt, bei denen Terrorverdächtige getötet werden, obwohl deren Identität nicht abschließend vorher geklärt wurde oder werden konnte. Letztlich sind zum einen fadenscheinige Begründungen und Rechtfertigungen, zum anderen die völlige Intransparenz die Hauptgründe, weswegen die Vereinten Nationen Anfang des Jahres 2013 Untersuchungen zur Rechtmäßigkeit der US Drohnen-Angriffe eingeleitet haben. Mit zumindest ungewissem Ausgang.

Dies sind jedoch Fragen US amerikanischer Politik und sollten nicht alleine den Diskurs über Drohnen bestimmen. Natürlich ist es wichtig zu klären, inwieweit diese Einsätze legitim sind und sich an internationale Menschenrechte und die Genfer Konventionen halten. Zur Zeit werden beide Debatten jedoch vermischt. Bisher wird vor allem über den Einsatz von bewaffneten Drohnen durch die USA zur Verfolgung „terroristischer Gruppierungen“ oder von Einzelpersonen in Pakistan, Afghanistan, Jemen und Somalia gesprochen. Eine weitere Studie von Forschern der Stanford Law School und der New York University School of Law vom September 2012 ergab, dass nur etwa 2% der Drohnen-Opfer zu den „ranghohen Zielen“ gezählt werden können. Damit sei laut dieser Studie auch eine rechtliche Legitimation der Drohnenangriffe nicht zu halten, weder nach US-Recht noch nach internationalem.

Verfügten die US-Streitkräfte 2001 noch über lediglich 54 dieser unbemannten Flugobjekte, sind es laut aktuellen Studien heute schon mehr als 6000 Stück. Bis ins Jahr 2020 sollen für über 36 Milliarden Dollar weitere Drohnen angeschafft werden. Die US Luftwaffe hat kürzlich sogar gemeldet, dass erstmals mehr Piloten für die Bedienung der Drohnen ausgebildet würden als für den Lufteinsatz in Kampffjets.

Einsatzspektren – faszinierend und beunruhigend

Die amerikanische Großdrohne Global Hawk hat ein maximales Startgewicht von über 12 Tonnen, eine Spannweite von mehr als 35 Metern und bei 36 Stunden Flugzeit eine Reichweite von mehr als 25.000 Kilometern. Sie kann bewegliche Live-Bilder direkt ins Pentagon liefern – und macht große Aufklärer wie die SR-71 oder U2 vergessen. Der Global Hawk kann nonstop von Berlin nach Tokio und wieder zurückfliegen und während des Fluges ALLE SMS und TV-Sender aufzeichnen, die er finden kann.

Es geht jedoch nicht immer nur um die zugegeben sehr medienwirksamen Drohnen wie „Global / Euro Hawk“, „Reaper“, „Predator“ oder ähnliche Groß-Drohnen.

Weit weniger bekannt sind dagegen zum Beispiel sogenannte „Terminator-Drohnen“ zum Kämpfen und „Mücken-Drohnen“ zum Überwachen oder zur Zwangsmedikation Genetischen Materials, Viren oder Psychopharmaka. Als einfaches Tötungs-Insekt mit tödlichem Gift sind sie auch bestens geeignet. Das israelische und das US-Militär entwickeln seit geraumer Zeit Überwachungsdrohnen, die Tieren wie Moskitos, Libellen, Schmetterlingen oder auch Thunfischen zum Verwechseln ähnlich sehen.

Diese Tier- und Insekten-Hightechdrohnen sollen im Falle von Katastrophen eingesetzt werden – und im Kampf gegen den Terror. Berichten zufolge hat das US-Militär riesige Summen in die Miniaturisierung von Überwachungsdrohnen fließen lassen und entwickelt derzeit Mikro-Insekten Drohnen, die in ganzen Schwärmen von fliegenden Insekten-Spionen weiter eingesetzt werden könnten. Ein Team von Forschern

an der Johns Hopkins University hat in Zusammenarbeit mit der US Air Force Office of Scientific Research auf der Wright-Patterson Air Force Base in Arlington, Virginia, geholfen, solche Drohnen zu entwickeln. Zum Beispiel geht es dabei auch um ein sog. „Micro Aerial Vehicle (MAV)“, das verschiedene Spionage-Aufgaben übernehmen wird. Die Insekten-Drohnen können überall mühelos eindringen und ihre Arbeit verrichten: als fliegende Kamera, mit Mikrofon zum Abhören oder wortwörtlich als fliegende Mini-Spritze zum Injizieren aller Art von Drogen und Giften. Das neue Gerät verfügt über die Fähigkeit, genauestens auf der menschlichen Haut zu landen und verwenden dann ihre Super-Mikrometer große Nadel, um DNA-Proben zu nehmen oder alle denkbaren Flüssigkeiten zu injizieren, um dann wieder abzufliegen und unbemerkt zur Basis zurückzukehren. Die gestochenen Menschen werden nichts Außergewöhnliches fühlen, der Schmerz des Einstichs fühlt sich, wie bei einem echten Mückenstich, ganz natürlich an, nur eben ohne Brennen und der Schwellung – dafür aber möglicherweise mit dem sicherem Tod. Besonders interessant wird es zum Beispiel bei sog. bei „RFID-Chips“, denn diese Insekten-Drohnen können auch einen Mikro-Radio-Frequenz-Identifikation (RFID)-Verfolgungs- und Spionage Chip direkt unter der Haut injizieren.

Zahlen und Fakten

Ein paar weitere Zahlen und Fakten:

- In den vergangenen fünf Jahren hat alleine Großbritannien etwa 2,5 Milliarden Euro für den Kauf und für die Entwicklung von Drohnen ausgegeben. Weitere zwei Milliarden Euro wurden gerade für die Weiterentwicklung der unbemannten Fluggeräte bewilligt
- US-Präsident George W. Bush startete den regelmäßigen Drohneneinsatz im Jahr 2004. Bis zu seinem Amtsende im Januar 2009 befahl er insgesamt 52 Drohneneinsätze. Seit her hat Mr. Obama bald 300 Drohneneinsätze angeordnet, die ersten zwei gleich drei Tage nach Amtsübernahme.



- Seit Präsident Obama die USA regiert, wird im Durchschnitt alle 4 Tage ein tödlicher Drohnen-Angriff durchgeführt, ohne offizielles UNO-Mandat oder sonstige internationale Legitimation
- 76 Staaten besitzen heute Drohnen, die genaue Anzahl ist unbekannt
- Derzeit entwickeln etwa 50 Staaten weltweit ihre eigene Drohnentechnologie
- 16 der 27 EU Mitgliedsstaaten entwickeln derzeit eigene Drohnen
- mind. 400 verschiedene Drohnen gibt es in der EU
- Die EU hat seit 2004 etwa 400 Mio Euro für Drohnenentwicklung ausgegeben, vorrangig für Aufklärung, Polizeikräfte, Grenzüberwachung und andere Sicherheitskräfte
- Weitere ca. 315 Mio Euro wurden von der EU für drohnenbasierte Projekte ausgegeben
- Die European Defense Agency hat darüberhinaus 2005-2011 für knapp 200 Mio. Euro in 39 individuellen Projekten Drohnen für land-, wasser- und luftgestützte Operationen entwickeln lassen
- Der Euro Hawk hat den deutschen Steuerzahler bis zu seiner einstweiligen Stilllegung ca. 562 Mio Euro gekostet – das Gesamtprojekt hatte einen Umfang von 1,5 Mrd. Euro
- Die EU hat im Dezember 2013 unter dem Namen „Horizon 2020“ ein neues „R&D – Research & Development“-Programm aufgesetzt, das von 2014-2020 einen Umfang von 77 Mrd. Euro (!) hat.
Das Vorgängerprojekt, das von 2007 bis 2013 lief, ist bereits auf 51 Mrd. Euro dotiert

Statistiken über Drohnenunfälle sind nur sehr schwer zu bekommen oder gar nicht vorhanden. „Das US Militär bestätigte nach intensiven Recherchen den Totalverlust von mehr als 100 Großdrohnen von den Typen „Predator“ von General Atomics sowie „Global Hawk“ von Northrop Grumman“, sagt Chris Cole, der die Website „Drone Wars UK“ betreibt. Die amerikanischen Streitkräfte verfügen derzeit über ca. 6000 aktive Drohnen verschiedenster Größe. Laut Mr. Cole „fallen kleinere Drohnen so oft vom Himmel, dass es sehr schwierig ist, deren genaue Anzahl festzustellen“.

Der Smartphone-App „Drones+“ (die tödliche Drohnen-Attacken tracken kann und diese dann auf einer Weltkarte markiert) wurde von Apple mit der Begründung „die App sei verwerflich und primitiv“ der Zugang zum AppStore verwehrt.

Psychosoziale Folgen für die Operateure bzw. Drohnenpiloten

Wie gehen nun Drohnen-Piloten bzw. -Operateure mit ihren sehr spezifischen Belastungen um?

Vor allem in den vergangenen drei Jahren gab es eine zunehmende akademische Aufmerksamkeit für Drohnen-Piloten und ihre Psyche. Es ist richtig, dass sie selbst nicht in Gefahr sind und das Geschehen „nur“ über Bildschirme und Lautsprecher erfassen. Jedoch ist es falsch zu glauben, dass sie es dadurch nicht als real wahrnehmen würden. So belegen mehrere Studien, dass bei Drohnen-Piloten posttraumatische Belastungsstörungen teils häufiger auftreten als bei Soldaten vor Ort. Es drängt sich die Frage auf: Warum ist das so?



Die Piloten müssen eine Vielzahl von Sensoren und Kameras gleichzeitig beobachten und auswerten. Ein Großteil der Aufklärungsarbeit ist extrem monoton, gleichzeitig müssen die Piloten oft stundenlang ständig aufmerksam sein, um nicht wichtige Ereignisse zu übersehen. Drohnen-Piloten leisten Aufklärung, Tötung und Schadensreport (battle damage assessment) – was zuvor durch unterschiedliche Einheiten geleistet wurde.

Durch hochauflösende Kameras sind sie so wesentlich näher am Geschehen, als z.B. Kampffjetpiloten. Da sie ihr Ziel teils über Wochen beobachten und verfolgen ist die emotionale Belastung – in diesem Aspekt – eher mit der eines Scharfschützen zu vergleichen. In den USA kommt erschwerend hinzu, dass die Drohnen-Piloten abends nach Hause gehen, einkaufen und mit ihren Kindern spielen und somit einen ständigen Wechsel zwischen Kriegsgeschehen und Familie haben, was zu zusätzlicher Belastung führt. So sind für Soldaten im Einsatz der Zusammenhalt der Truppe, die gemeinsamen Erlebnisse und die resultierende emotionale Bindung wichtige Eckpfeiler für die psychische Verarbeitung des Kriegsgeschehens – dies fehlt den Drohnen-Piloten. Aber das ist nicht der einzige Unterschied zu Kampffjetpiloten vor Ort. Wer direkt im Einsatzgebiet kämpft, muss ständig um sein Leben fürchten. Wer Tausende Kilometer weit weg vor einem Bildschirm sitzt, muss das nicht. Der Drohnenpilot mag nicht direkt mit dem Tode bedroht sein, dafür ist er einem ganz anderen Druck ausgesetzt: er verfolgt seine Opfer stunden-, manchmal tagelang. Er weiß, wo sie wohnen, wie sie leben und wer zu ihrer Familie gehört. Dann feuert er die Drohne ab und bleibt mit der Kamera in HD dabei. Er sieht den Angriff, die Leichen, die Verletzungen, den Schaden. Der Pilot im Kampffjet fliegt über sein Ziel, feuert ab und verlässt sofort den Angriffsort. Er fühlt deutlich weniger mit seinem Opfer mit als der Drohnen-Pilot.

Obwohl ein Drohnen-Operateur tausende Kilometer weit weg ist, ist er durch die Kameras und Sensorik „hautnah“ dabei – und trotzdem sicher. Außerdem fühlt es sich intuitiv „falsch“ für ihn an, dass er so viel Macht hat, obwohl er so weit weg ist.

Die Bedenken, dass durch den Einsatz von Drohnen Krieg zum Video-Spiel würde, dadurch Töten leichter fällt und öfter geschieht, scheinen zumindest nach heutigen Untersuchungen nicht belegbar.



Drohnen scheinen für die menschliche Psyche eher ein Paradoxon darzustellen: Man sieht, hört und fühlt, als wäre man direkt im Geschehen und doch ist man weit weg in Sicherheit. Es fühlt sich „irgendwie falsch“ an, dass man demjenigen, den man tötet, nicht gegenübersteht.

Eine weitere Studie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass einer von zwölf Drohnenpiloten und einer von 17 Kampffjetpiloten durch den Job psychosoziale Probleme bekommt. Als diese Zahlen nach Alter, Beschäftigungslänge, Ausbildung und Herkunft kontrolliert wurden, sind die Unterschiede verschwunden. Das bedeutet, Drohnenpiloten werden genauso oft psychisch krank wie Kampffjetpiloten. Die Arbeit der beiden Gruppen mag sich auf den ersten Blick unterscheiden, die Folgen sind aber die gleichen. Drohnenpiloten haben genauso häufig Angststörungen, posttraumatische Belastungsstörungen und neigen genauso zu Drogenmissbrauch und Selbstmordgedanken wie Piloten im Einsatzgebiet. Am meisten leiden die beiden Gruppen unter Anpassungsschwierigkeiten, das heißt, es fällt ihnen schwer, nach dem Einsatz in den Alltag zurückzukehren. Danach kommen Depressionen und schließlich Probleme in der Partnerschaft.

Der Greifswalder Psychologe Harald J. Freyberger erläutert, dass man aus der Forschung wisse, „dass Distanz zu Irrationalität führt“. Die Fragestellung seiner durch ihn durchgeführten Studie lautete, wie Menschen es mental verarbeiten können, nachmittags eine Drohne zu steuern und dabei Menschen möglicherweise zu töten und nur wenige Stunden später sitzen genau diese Drohnen-Piloten dann mit ihrer Familie beim Abendbrot oder kommen gerade rechtzeitig heim, um die Kinder ins Bett zu bringen. Freyberger warnte in diesem Zusammenhang, dass „die Kommandeure aufpassen müssen, was sie ihren Soldaten damit zumuten“.

Über ein Drittel aller Operateure ferngesteuerter Spionage-Drohnen sowie 30% aller Piloten bewaffneter Kampf-Drohnen, mit denen Jagd auf Extremisten im Nahen Osten gemacht wird, sind „emotional erschöpft“, wie eine Studie der Air Force ergeben hat. Die Operateure aus Militärstützpunkten in Nevada und Kalifornien klagten über häufige Schichtwechsel, die geisttötende Monotonie und die ständig steigende Belastung.

Akuter Nachwuchsmangel

„Es gibt einfach nicht genug Leute“, sagt Air Force Psychologe Wayne Chappelle, der im Jahr 2010 laut der Zeitung USA

Today eine sechsmonatige Studie durchgeführt hatte. „Man muss ununterbrochen in hohem Maße wachsam sein und visuelle und auditive Informationen verarbeiten, oft stundenlang.“ Dies sei aufgrund der ständigen Monotonie sehr belastend für die Operateure. Etwa 25% der Bediener des Global Hawk sowie 17% der Predator- und Reaper-Piloten leiden der Studie zufolge unter Depressionen und Angstzuständen. 65 bis 70% der Personen mit Zeichen psychischer Erkrankungen nehmen allerdings keinerlei ärztliche Behandlung in Anspruch, wie der Forscher herausfand. Etwa ein Drittel der Drohnenpiloten und Koordinatoren arbeiten 50 bis 60 Stunden pro Woche oder mehr, wie die erfassten Daten aufzeigten. Anders als bei Kampffjet-Piloten sind der maximalen Einsatzdauer von Drohnenpiloten praktisch keine Grenzen gesetzt. Obwohl sie den Boden nie verlassen, können Drohnen-Piloten sozusagen einen ganzen Arbeitstag „in der Luft“ verbringen. Der längste Flug einer Predator-Drohne wird mit 40 Stunden angegeben.

Die neueste Version des Kampffjets F/A-18 hingegen ist auf eine Einsatzdauer von gut zwei Stunden ausgelegt. Jeder Dritte leide zudem an Burnout. Für die Studie wurden rund 900 Mitarbeiter der US Air Force befragt. 17% davon waren Frauen und 60% verheiratet. Aufgrund der extrem hohen Burnout-Rate in diesen Bereichen hat die Air Force im November 2013 weiteres Personal eingestellt.

Der zunehmende Einsatz von Drohnen durch die US-Streitkräfte hat zu einem Mangel an Piloten für die unbemannten Kampfflugzeuge geführt. „Grund dafür sind neben den hohen Anforderungen auch die mangelnden Aufstiegschancen innerhalb der Armee“, schreibt Luftwaffen-Oberst Bradley Hoagland in einer Studie der Denkfabrik Brookings Institution. Und weiter: „die Luftwaffe schafft es derzeit einfach nicht, für ihre Bedürfnisse die ausreichende Zahl an Drohnen-Piloten auszubilden“ so Oberst Hoagland. Ein Grund dafür sei die unzureichende Bewerberzahl. „Traditionelle“ Piloten haben viel bessere Entwicklungs- und Aufstiegschancen innerhalb einer Armee. Außerdem sind die „operationalen Anforderungen“ an die Lenker der ferngesteuerten Drohnen deutlich gestiegen.“

Die US-Luftwaffe zählte den Angaben zufolge im vergangenen Jahr 1300 Drohnen-Piloten, das sind rund 8,5 Prozent aller Piloten. Vier Jahre zuvor lag ihr Anteil noch bei 3,3 Prozent. Inzwischen bildet die US-Luftwaffe mehr Drohnenpiloten als Kampffjet- und Bomberpiloten zusammen aus. Nicht mitgerechnet sind die Drohnen-Piloten im Dienste der CIA, die unter anderem in Pakistan und Jemen mutmaßliche Terroristen bombardieren. Dennoch hält der Personalbestand mit dem Bedarf nicht Schritt. „Das Verhältnis von Crews zu Einsätzen ist bei den unbemannten Flugzeugen nicht so gut, wie wir es gerne hätten“, sagt Generalleutnant Larry James gegenüber der Nachrichtenagentur Reuters. Das Problem dürfte sich aber mit dem Rückzug der amerikanischen Bodentruppen aus Afghanistan und dem Irak eher noch verschärfen: „Wer Augen am Boden verliert, wird mehr Augen in der Luft wollen“, sagt James.

In diesem Zusammenhang auch zu erwähnen ist die weniger bekannte Tatsache, dass die Deutsche Lufthansa schon seit 2011 Drohnen-Piloten der Luftwaffe der Bundeswehr ausbildet. Dies bestätigte eine Lufthansa-Sprecherin auf eine Anfrage der BILD-Zeitung.

„Seit 2011 wird die fliegerische Grundausbildung von Drohnenführern der Bundeswehr von Lufthansa Flight Training in Bremen durchgeführt.“ Militärische Inhalte würden dabei nicht vermittelt, sagte die Sprecherin. Dies decke die Bundeswehr selbst ab. Die „Bild“-Zeitung zitierte darüber hinaus einen Lufthansa-Ausbilder mit der Sorge, die Fluglinie könnte ins Visier von Terroristen geraten. „Wir befürchten, dass die zivile Flotte der Lufthansa zur Zielscheibe von Terroristen werden könnte, wenn wir Militärpersonal trainieren“, hieß es in dem Bericht.

Welche Rolle können Drohnen im Bezug auf die Opfer / Ziele haben?

Kampf-Drohnen können bei der Bevölkerung in einem Kriegsgebiet auch ein Gefühl der Ohnmacht auslösen, da es keine Soldaten gibt, gegen die sie ihre Wut und ihren Ärger richten können. Gerade in den betroffenen pakistanischen Gebieten lebt die Bevölkerung unter ständiger Angst, da sie wissen (und hören), dass Drohnen alles überwachen. Der Einsatz von Drohnen kann daher extrem nachteilige Effekte für den agierenden Staat haben.

Im Falle der USA gehen einige Forscher daher sogar von einem negativen Effekt aus:

gerade durch den exzessiven Einsatz von Kampf-Drohnen hilft die USA den entsprechenden extremistischen Gruppierungen bei der Rekrutierung neuer Mitglieder. Ein Drohneneinsatz ist immer ein Angriff aus dem Hinterhalt. Und was tut dann ein Mensch, dessen Familie ausgelöscht wurde, von einer fremden Macht, die Maschinen zum Töten schickte? Sich achselzuckend seinem Acker zuwenden und das Feld weiter bestellen? Die unmaßgebliche Meinung des Autors: wohl kaum, eher zieht er in den Krieg. Doch es sind keine fremden Soldaten da, um gegen sie zu kämpfen, also wird er „Terrorist“.

Letztlich stellt eine Kampf-Drohne, also „ferngesteuertes Töten“, unser bisheriges Verständnis von Krieg in Frage. Ist es noch 'Krieg', wenn eine Partei gar keine menschlichen Verluste in Kauf nehmen muss?

Die offizielle Einschätzung der US-Regierung, was die Genauigkeit der Drohnen anbelangt und das Argument, der Einsatz reduziere die terroristische Bedrohung, seien schlichtweg „falsch“, heißt es in einer im September 2012 veröffentlichten

Studie der Juristischen Fakultät der Stanford University sowie der New York University. Neun Monate lang forschten die Wissenschaftler – Juradozenten und ihre Studenten – in den USA und in Pakistan, führten Interviews mit Opfern der Drohnenangriffe, mit Augenzeugen, Experten und Journalisten, werteten Tausende von Dokumenten und Artikeln aus – und kamen dann zu diesem vernichtenden Urteil. Dabei ging es nicht nur um die rechtliche Beurteilung der Einsätze in Teilen der pakistanischen Stammesgebiete, sondern auch um ihre Wirksamkeit, darum, was sie vor Ort verursachen und ob sie tatsächlich die terroristische Gefahr für die USA reduzieren.

Alles eine Frage der Ethik?

Sind Drohnen nun ethisch bedenklich oder nicht? Nicht mehr als viele andere Waffen des Westens, die zurzeit im Einsatz sind. Es gibt grundsätzlich keine ethisch neutralen Waffen. Das heißt, (Kampf-)Drohnen sind gleichermaßen so fair, unfair oder heimtückisch wie ein Stealth-Bomber, ein Panzer oder die damalige Erfindung des preußischen Zündnadelgewehrs. Das heißt aber nicht, dass die Frage ihres Einsatzes allein auf ihre (angebliche) Effektivität reduziert werden sollte. Ethisch entscheidend ist nicht bzw. nur selten die Technik, sondern die militärische Einsatzleitung, also der Mensch, der die Situation beurteilen muss und den Befehl zum Einsatz gibt. Darum muss zum einen das Mandat des Auslandseinsatzes klar (begrenzt) sein und zum anderen sollte eine entsprechende „Dienstweisung“ oder ein „Code of Conduct“ ausformuliert werden, wie und wann bewaffnete Drohnen zum Einsatz kommen (dürfen).

Dabei gilt die Regel: Je geregelter oder klarer umrissen, desto legaler wäre ihr Einsatz. Hier sollte m. E. die gesellschaftliche Debatte ansetzen, gerade weil manche Staaten sich bemühen werden, die Drohnen in der Grauzone des internationalen Rechts zu belassen. Da gilt die Regel: Je unregelter, desto weniger illegitim. So jedenfalls sollte die ethische Grundposition in der Bundesrepublik Deutschland keinesfalls lauten.

Es gibt keinen sauberen Krieg – auch keinen sauberen Drohnenkrieg.

If knowledge can create problems, it is not through ignorance that we can solve them.
(Isaac Asimov)



Bierdrohne

Im Dezember letzten Jahres war der Internethändler Amazon mit der Idee, seine Waren zukünftig mit Hilfe von Drohnen an seine Kunden auszuliefern zu wollen, an die Öffentlichkeit gegangen. Was ihm eine Menge kritischer und auch spöttischer Kommentare eingebracht hatte. Doch nun machte die amerikanische Brauerei Lakemaid Beer aus Stevens Point in Wisconsin Nägel mit Köpfen. Sie setzte eine, mit sechs Rotoren ausgerüstete Drohne ein, um den Biernachschub von zahlreichen Eisfischern, die ihrem Hobby auf den zugefrorenen Seen nachgehen und dabei in diversen, mobilen Unterkünten hausen, sicherzustellen. Vorbild für diese etwas ausgefallene Logistiklösung war nicht nur Amazons Idee, sondern auch die Tatsache, dass der Biernachschub bereits vor einigen Jahren bei einem Musikfestival in Südafrika auf diese Weise erledigt worden war.

Wie das Ganze funktionierte? Einer der nach dem Bier dürstenden Eisfischer rief die Brauerei an, gab die GPS-Daten seiner Position auf dem zugefrorenen See an und schon wurde der erforderliche Six-Pack (oder auch mehrere davon) per Drohne zu eben dieser Position geliefert. Dieser Vorgang war auf einem Video festgehalten worden und eben dieses Video sollte zum Ende dieser etwas außergewöhnlichen Logistikkette beitragen. Denn damit bekam auch die Luftfahrtbehörde FAA davon Kenntnis. Die wurde recht schnell aktiv und stellte fest, dass damit gegen vier, eventuell sogar gegen fünf Vorschriften verstoßen wurde. Zwar dürfen in den USA Drohnen von Privatpersonen, gewissermaßen zu Spaßzwecken, betrieben werden. Vorausgesetzt, sie bewegen sich in einer Höhe von weniger als 400 Fuß AGL. Diese Vorgabe wur-

→ *Muss am Boden bleiben – Bierdrohne der Lakemaid-Brauerei. Photo: Lakemaid Beer*



de zwar von der Bierdrohne erfüllt. Aber da es sich dabei um einen Versorgungsflug, und damit um einen kommerziellen Einsatz, handelte, hat die FAA diesen Drohneneinsatz untersagt. Denn kommerzielle Einsätze von unbemannten Luftfahrzeugen sind in den USA generell verboten. Weshalb der Amazon-Werbefilm, der auch bei uns über die Fernsehschirme flimmerte, außerhalb der Vereinigten Staaten hergestellt worden war.

Mit der FAA-Entscheidung waren natürlich weder die Brauerei, die für den Biernachschub eine etwas größere und leistungsstärkere Drohne einsetzen wollte, als auch die Eisfischer einverstanden. Deshalb starteten sie eine Petition zur Erhaltung dieser „Luftbrücke“. 99.000 Unterschriften von Unterstützern konnten sie sammeln. Und das waren genau 1.000 zu wenig. Denn für die Annahme einer Petition sind 100.000 Unterschriften erforderlich. Und deshalb bleiben die Bierdrohnen der Lakemaid-Brauerei am Boden. Die FAA kann hin und wieder ein ganz schöner Spaßverderber sein. Oder?

WeFis

Off the tape

APP: „Speedbird 12, can you be down to 4,000 feet by XYZ VOR?“

A/C: „I suppose so, but I don't think I can bring the aircraft with me.“

(Quelle: AVWeb)

ooOOoo

Nach einer Runway-Excursion auf einer „slippery runway“:

TWR: „What was the braking action?“

A/C: „Poor on the runway, but fair to good on the grass!“

(Quelle: The Controller)

ooOOoo

Approach: „United 773, turn right, heading 180, for spacing.“

A/C: „Right turn, 180. United 773. What's up?“

APP: „Well, our computers have the ability to suggest a specific vector to help us get the required spacing. So the computer says you gotta go south for a while.“

A/C: „Oh. Well, our computer says that direct to the airport for the visual will work.“

APP (laughing): „Yeah, but my computer trumps your computer.“

(Quelle: AVWeb)

Vorsicht bei Gleitweg-Intercept von oben



In „der flugleiter“ Ausgabe 01/2014 berichtete Werner Fischbach unter der Überschrift „Neues von der Lärmfront“ über Steep Segmented Approach Erprobungen des DLR. Als erfahrener Fluglotse machte er keinen Hehl aus seinen Vorbehalten, den Gleitweg von oben statt wie üblich von unten zu erfliegen.



von
Jörg Biermann

Die Empfehlungen eines Safety Alert des Dutch Safety Boards vom 18. November 2013 bestätigen Werners Gespür. Es ist hier keinesfalls beabsichtigt, mittels des niederländischen Berichts die wissenschaftliche Seriosität der DLR-Versuche anzuzweifeln. Der Querverweis auf eine gewisse Affinität der Themen darf aber kein Grund zur Beanstandung sein, denn das Gleitwinkelsignal wurde nun mal weder vom Betreiber noch von hartgesottene Hollywoodraufbolde (*Bruce Willis, Stirb Langsam 2*) für das DLR steiler eingestellt. Vielmehr „stürzte“ man sich aus FL80 kommend (*Standard 5.000 FT*) oberhalb des FAP aus gut 6.500 FT (*Standard 5.000 FT*) mit 4,49° von oben bei etwa 4,5 NM Endanflug auf den mit 3,0° bzw. 3,2° veröffentlichten Gleitwinkel des ILS EDDF RWY25R. Laut DLR bestätigten Messstationen am Boden die angestrebten verringerten Geräuschemissionen. Angesichts der aktuellen Warnung aus den Niederlanden kann daher ein „VORSICHT“ gar nicht frühzeitig genug ausgesprochen werden, denn es wäre nicht der erste Fall aus der Rubrik „Lärmschutz vor Sicherheit.“



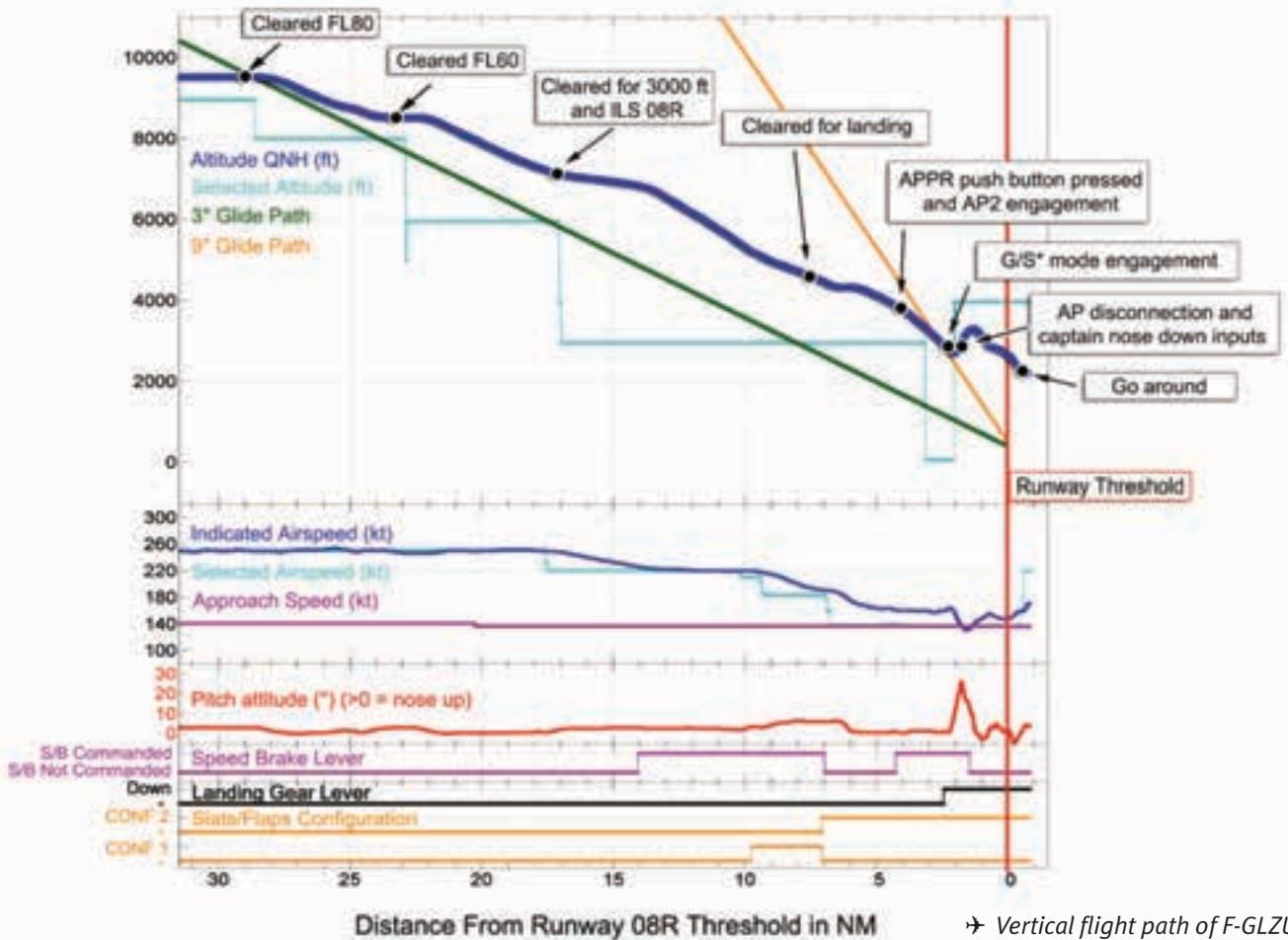
Potential severe pitch-up upset when intercepting the ILS glide slope FROM ABOVE, which can lead to (approach to) stall conditions

➔ *Example of glide slope capture with a pitch upset above 3 degree glide path. Photo: Dutch Safety Board*

maht das Dutch Safety Board. Berichtet wird von einer Störung während des ILS-Anflugs einer B737-800 auf den Flughafen Eindhoven, der zu einem stickshaker führte (*Warnung des Piloten vor einem bevorstehenden Strömungsabriss durch Vibration des Steuerknüppels; hier ursächlich durch eine Erhöhung des Anstellwinkels mit einhergehendem Geschwindigkeitsverlust*). Anschließend bestätigten pitch-ups bei Annäherung an den Gleitwinkel von oben im Einflussbereich seiner 9 Grad Nebenkeule.

Ein Abschlussbericht zu Eindhoven wird im Mai 2014 erwartet. Die Internet-Adresse des vorab veröffentlichten Safety Alerts lautet: <http://www.onderzoeksraad.nl/uploads/phase-docs/336/ao32006d4578veilighedswaarschuwing-en-def-181113.pdf>

Desweiteren verweisen die Niederländer darin auf einen ähnlich gelagerten Fall vom 12.3.2012, Anflug auf Paris Charles de Gaulle. Dabei erhöhte ein A340-300 mit der Registrierung F-GLZU seinen Anstellwinkel innerhalb von 12 Sekunden um 25 Grad nach oben. Der Kapitän konnte die Situation durch ein beherztes auto pilot disconnect, nose-down entschärfen, um dann mit einem Fehlanflugverfahren noch relativ glimpflich aus der Sache heraus zu kommen.



→ Vertical flight path of F-GLZU.

Dieser komplette Bericht „**Approach above glide path, interception of ILS sidelobe signal, increase in pitch angle commanded by autopilot**“ der französischen Flugsicherheitsbehörde BEA von September 2013 ist im Internet veröffentlicht unter <http://www.bea.aero/docspa/2012/f-zu120313.en/pdf/f-zu120313.en.pdf>

Gleitwegsender

erzeugen sowohl unterhalb, in erster Linie aber oberhalb ihres eingestellten Soll-Gleitwegwinkels weitere unerwünschte, jedoch technisch nicht vermeidbare Nebenkeulen. Die

Baureihen der Sendeanlagen können grob in B-Type-, o-Ref-Type- (beides Seitenband-Bezugssysteme) und M-Type (2-Frequenzsystem) unterschieden werden.

M-Type-Anlagen

generieren nach den Untersuchungsergebnissen unserer niederländischen Nachbarn im Bereich ihrer 9°-Nebenkeule ein entgegengesetztes Signal (steigen statt sinken), im Bereich der 6°-Nebenkeule wurde beides gemessen; sowohl korrekte als auch entgegengesetzte Signale.

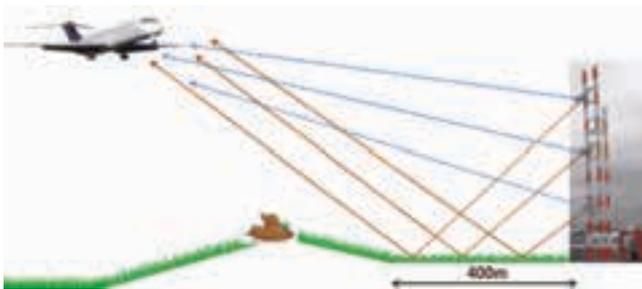
→ Cross section view of the M-array ILS antenna system. Schematic overview of the “Fly up”(blue) and “Fly down”(brown) indication. Photo: Dutch Safety Board



B-Type Gleitweganlagen sind hierzulande ein Auslaufmodell. M-Types hingegen verrichten nicht nur in NL, sondern weltweit – auch in Deutschland – äußerst zahlreich ihren Einsatz.

Signalausbreitung

Die Signale eines Gleitwegsenders werden den Anflügen nicht ausschließlich im gewünschten Anflugwinkel gerichtet entgegen gebracht sondern beziehen auch den Erdboden mit ein. Dort werden sie reflektiert und je nach Geländeerief mehr oder weniger gestreut, sodass dem Flugzeugempfänger allenfalls ein gemitteltes Signal zur Verfügung gestellt werden kann. Senken, ansteigendes oder abfallendes, kurz: unebenes Gelände kann da niemand brauchen.



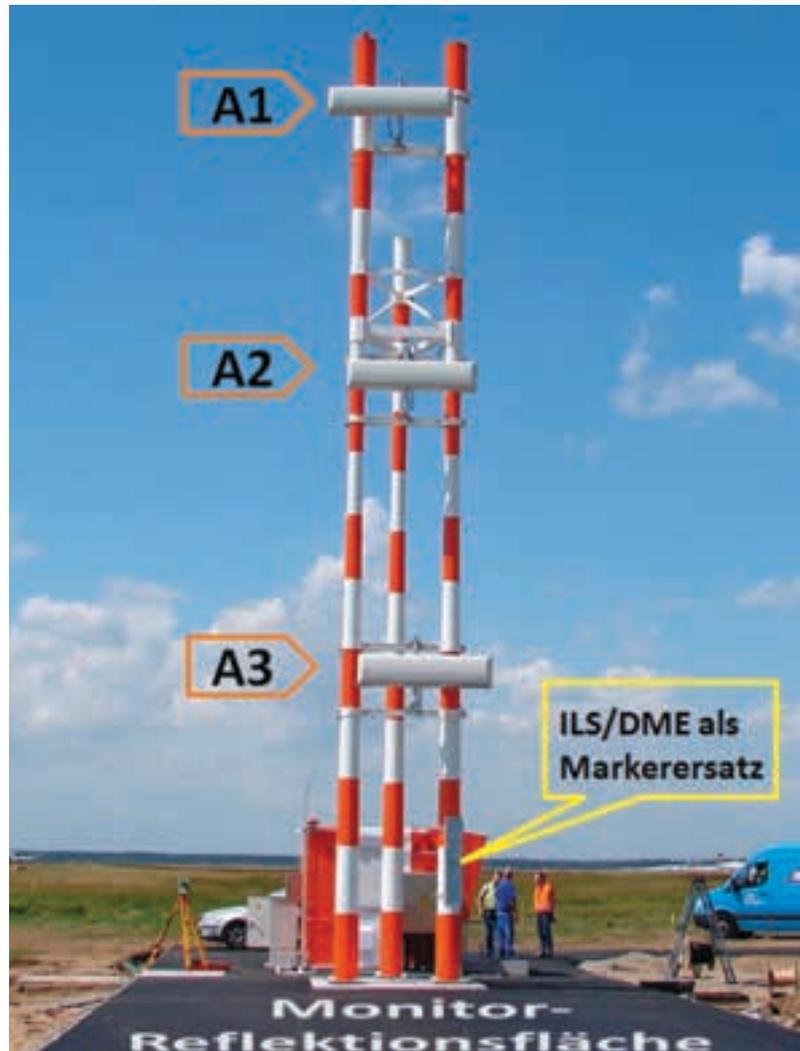
Obwohl technisch anspruchsvoller als eine o-Ref-Anlage, erfreuen sich die M-Types großer Beliebtheit, weil sie ihren Betreibern häufig einen aufwendigen Planierereinsatz ersparen. Sie begnügen sich vor der Antenne mit etwa 400m (eine Runde um den Sportplatz) möglichst ebenem Reflektionsgelände, während o-Ref-Anlagen mindestens 600m beanspruchen. Eine weiße Winterlandschaft bringt zusätzliche Unschärfen in die Signalstruktur. Äußerliches Erkennungsmerkmal von M-Type-Anlagen sind ihre drei am Antennenmast montierten Gleitwegsender A1-A3; gegenüber nur zwei einer o-Ref-Anlage. Der kleinere, asphaltierte Bereich vor der Antenne markiert die Monitorreflexionsfläche zur Messung des abgestrahlten Gleitwegsignals und dient weniger der Signalgüte im Anflugbereich.

Um auf Werner Fischbach zurück zu kommen: An ATC richtet das Dutch Safety Board die Empfehlung:



Adhering to prescribed navigation procedures reduces the flight crew workload and will position the aircraft to intercept the glide slope FROM BELOW.

„From below“ ist unbestritten fester Bestandteil unserer Standards. Dennoch kann es nicht schaden, wenn speziell Lotsen mit Approach-Lizenz von diesem offensichtlichen Gefährdungspotenzial des Gleitweg erfliens von oben schon einmal gehört haben. Die Safety-Abteilungen diverser Airlines haben das Thema ebenfalls aufgegriffen und ihre Piloten dahingehend sensibilisiert.



Vielleicht sollte man **in Verbindung mit ILS** vorsichtshalber ganz auf solch lärmschutzmotivierte Steilanflüge verzichten und z. B. auf ein dichteres Netz von GBAS¹ GLS² als ILS lookalike Anflug warten. Nicht-Präzisionsanflugverfahren wie RNAV (GPS) oder VOR kämen ebenfalls in Betracht, weil es auch dort weder einen Gleitwegsender noch dessen Nebeneulen gibt. Bremen an der Weser bietet bereits seit geraumer Zeit einen auf das globale Satellitennavigationssystem (GNSS) basierenden GLS-Anflug an; Frankfurt am Main wird folgen. Die dortigen Arbeiten am Ground Based Augmentation System (GBAS) schreiten voran, eine Inbetriebnahme wird in der zweiten Jahreshälfte 2014 erwogen.

¹ GBAS: Ground Based Augmentation System / Bodengestütztes Ergänzungssystem

² GLS: GNSS Landing System

Date: November 18, 2013



Unexpected Autopilot Behaviour on ILS Approach

Potential severe pitch-up upset when intercepting the instrument landing system (ILS) glide slope from above, which can lead to (approach to) stall conditions.

The particulars

- Different types of Instrument Landing System (ILS) glide slope systems are used worldwide. Signal characteristics in the area above the (standard) 3 degree glide slope are system dependent.
- Similar glide slope capture logic in automatic flight control systems (autopilot) is used for the majority of aircraft types currently in service worldwide.
- While intercepting the ILS glide slope signal from above the 3 degree flight path with the automatic flight control system engaged, the aircraft can capture a false glide slope resulting in an unexpected rapid pitch-up command (automation surprise).

Preliminary investigative findings

The Dutch Safety Board is investigating a severe and sudden pitch-up upset during an ILS approach to Eindhoven Airport in 2013. The airspeed dropped rapidly to a near stall situation (stick shaker). The crew carried out a go-around. During the investigation the Board has become aware of similar events. Analysis revealed that the common factor linking these events is the ILS antenna type; M-array (Capture effect) ILS antenna. The M-array ILS antenna type is used around the world, including at major airports and military air bases in the Netherlands.

Regulations mandate that ILS systems be periodically checked with a Flight Inspection in order to be certified for operational use. The Flight Inspection focuses exclusively on the 3 degree glide slope area. The signal characteristics in the area above the 3 degree glide slope were examined as part of the Dutch Safety Board's investigation. Flight tests

were conducted to measure the M-array antenna signal and determine the 'glide slope field' characteristics above the 3 degree glide path while established on the localizer.

Analysis of the measurements show that between the 3 and 9 degree glide path, signal strength changes. For the pilot this can result in observable movement of the ILS glide slope marker on the primary flight display. At this time two important characteristics of the M-array ILS antenna 'glide slope field' have been identified:

1. A signal reversal was always present at approximately 9 degree glide path.
2. A signal reversal was sometimes present at approximately 6 degree glide path.¹

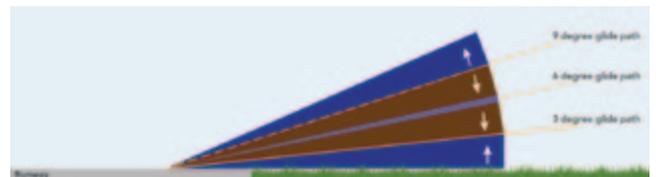


Figure 1: Cross section view of the M-array ILS antenna system. Schematic overview of the "Fly up"(blue) and "Fly down"(brown) indication.



Figure 2: Example of glide slope capture with a pitch upset above 3 degree glide path.

Depending on the glide slope field, signal reversal occurs occasionally at 6 degree, and always at the 9 degree glide path. This reversal activates the glide slope capture mode after which the autopilot follows the glide slope signal without restrictions. During flight tests the reversal resulted in the automatic flight control system commanding a severe pitch-up. Immediate flight crew intervention was required to regain aircraft control.

Furthermore the flight tests have shown that commonly available information on false glide slope (internet, manuals and literature) does not necessarily reflect glide slope signal characteristics of all ILS antenna types in use worldwide. For example, in some aircraft manuals it is noted that a false glide slope signal can be identified by a higher than normal descent rate. This particular description does not accurately reflect what happens when a false glide slope of an M-array antenna is captured.

Thus far the investigation has revealed that aircraft from four different manufacturers operated by different airlines have experienced a pitch-up upset caused by a false glide slope either under test conditions or during operation.

This investigative information has led the Dutch Safety Board to issue this Safety Alert to address the following safety concern: to generate awareness of different ILS signal characteristics and the potential of aircraft pitch-up upset due to capturing a false glide slope, which can lead to (approach to) stall conditions.

Related incidents

During the ongoing investigation the Dutch Safety Board was notified of a similar event with a different aircraft type at Amsterdam Airport Schiphol in 2011.

In 2012 the French Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) investigated a pitch upset of an Airbus A340 on approach to Charles de Gaulle Airport. Also in this case the airspeed dropped rapidly and the crew carried out a go-around. The Dutch Safety Board has been provided with information that the M-array antenna system is used at Charles de Gaulle Airport.

For more information www.bea.aero – report “*Approach above glide path, interception of ILS sidelobe signal, increase in pitch angle commanded by autopilot*”, September 2013.

Information for pilots; what can you do?

Pilots should be aware of the ILS glide slope signal characteristics and the dangers accompanying flying in the area above the 3 degree glide path during the approach. In particular the aircraft behaviour while flying on autopilot with the glide slope mode armed should be noted.

Information for operators; what can you do?

Operators should consider the need to implement additional operational procedures or provide additional guidance in order to mitigate the risks of unexpected autopilot behaviour when on ILS approaches.

If after reading this Safety Alert you think a similar occurrence has taken place within your company, please contact your investigation authority agency and provide any relevant information of the event.

Information for Air Traffic Control; what can you do?

Adhering to prescribed navigation procedures reduces the flight crew workload and will position the aircraft to intercept the glide slope from below.

Information for Aircraft Manufacturers; what can you do?

Aircraft Manufacturers should consider the need to provide additional guidance in order to mitigate the risks of unexpected autopilot behaviour when on ILS approaches.

What can the Aviation Authorities do?

Thought should be given by the Aviation Authorities to monitor and enforce the need for mitigating actions by the relevant parties to reduce the risk of false glide slope encounters.

This Safety Alert is not intended to apportion blame or liability to any party. The sole purpose of the Safety Alert is to inform the aviation community of a safety concern which has been identified by the Dutch Safety Board during an investigation.

The publication of the Final Report (Stick shaker warning during ILS approach, Boeing 737-800, May 31, 2013 – Eindhoven Airport) is scheduled for May 2014.



T.H.J. Joustra
Chairman of the Dutch Safety Board

¹ During measurements at two different Airports in the Netherlands the 6 degree glide path reversal was not always present.

Report – Serious Incidents



Approach above glide path, interception of ILS sidelobe signal, increase in pitch angle commanded by autopilot.

Aircraft	Airbus A340-300 registered F-GLZU
Date and time	13 March 2012 at 04 h 50 ⁽¹⁾
Operator	Air France
Place	On approach to Paris Charles de Gaulle Airport (95)
Type of flight	International public transport of passengers
Persons on board	Captain (PF) Co-pilot (PNF)
Consequence and damage	None

This is a courtesy translation by the BEA of the Final Report on the Safety Investigation. As accurate as the translation may be, the original text in French is the work or reference.

HISTORY OF FLIGHT

Note: the history of flight has been drawn up from flight data from the Direct Access Recorder, air navigation services' radar data and voice recordings as well as crew and controller testimony. The aircraft cockpit voice recorder (CVR) no longer contained the event flight at the time this was notified to the BEA.

The crew took off from Bamako (Mali) aerodrome on 12 March 2012 at 23 h 59 heading for Paris Charles de Gaulle (CDG) airport. On arrival, the ATIS indicated that the low visibility procedure (LVP) was in force. The crew prepared themselves for a CAT III precision approach.

The aeroplane was stable at FL90 at about 30 NM from the threshold of runway 08R. Autopilot 1 was engaged in HDG and ALT mode. The ATHR was engaged in SPEED mode. The speed was stable at 250 kt in accordance with the controller's request. The crew was in contact with CDG approach. They were cleared to intercept localizer 08R.

At 04 h 40 min 20, the controller cleared the crew to descend to FL80 and five seconds later the aeroplane, stable at FL90, passed above the 3° glide path. The crew was then cleared to descend to FL60. They selected an altitude of 6,000 ft on the FCU and the autopilot mode changed to OP DES. The autopilot captured the localizer 08R signal (LOC*) and then the LOC mode engaged. When the aeroplane descended to 7,220 ft, and was 17.5 NM from the threshold, or about 1,275 ft above the glide path, the controller requested that a speed of more

than 200 kt be maintained. The aeroplane's speed was about 250 kt. The crew read back and requested to continue the descent. The controller apologised for his omission then cleared the crew to descend to 3,000 ft to intercept the 08R ILS.

The crew selected 220 kt and 3,000 ft. The OP DES mode remained active. The aeroplane speed and rate of descent decreased⁽²⁾ which resulted in increasing the deviation from the glide path. The crew extended the airbrakes. When the aeroplane speed reached the target speed of 220 kt, the rate of descent increased again to a value of -1,840 ft/min⁽³⁾.

At 10 NM from the runway threshold and at an altitude of 5,500 ft, the approach controller requested that the crew maintain a speed of more than 160 kt and that they contact the tower. He did not inform the tower controller that the aeroplane was above the glide path. The crew selected a speed of 210 kt then 183 kt and wing slats/flaps configuration 1. Again, the rate of descent decreased and the aeroplane deviated from the 3° glide path.

The crew contacted the tower and indicated that they were 9 NM out. The aeroplane was at an altitude of 4,950 ft (1,750 ft above the glide path). The controller initially cleared the crew to continue the approach. The latter read back "Cleared to land 08 right... ". The controller indicated that he then checked that the CAT III ground services were clear then confirmed clearance to land.

The crew selected slats/flaps configuration 2 and retracted the airbrakes. About one minute later, they re-extended the airbrakes, set the G/S mode using the APPR switch and engaged autopilot 2. The glide deviation displayed on the PFD indicated to the crew that they were approaching the glide path from above. The aeroplane was 4 NM from the runway threshold, at about 3,700 ft (that is 2,100 ft above the glide path at 3°) and was located in an ILS signal sidelobe.

About 30 seconds later, the crew extended the landing gear. The glide path capture mode (G/S*) was activated when the aeroplane was 2 NM from the runway threshold at 2,850 ft (that is about 1,600 ft above the glide path at 3°). The ATHR changed to SPEED mode. The pitch attitude increased from 1° to 26° in 12 seconds. The PNF stated that he had called out the difference in the pitch attitude when the chevrons⁽⁴⁾ appeared. When the aeroplane pitched up, the speed dropped from 163 kt to 130 kt, the vertical speed changed from -1,600 ft/min to +3,300 ft/min. When the pitch attitude reached 26°, the crew disconnected both autopilots and the PF made a pitch down input almost down to the stop. The pitch attitude and vertical speed decreased. The crew retracted the airbrakes. The throttle levers were in the IDLE position. The speed was 143 kt and the ATHR disengaged. About 30 seconds later, autopilot 1 was engaged, the levers were repositioned on the CL setting and the ATHR was activated. The PF explained that he engaged autopilot 1 to perform a go-around on automatic⁽⁵⁾. The LOC and G/S modes were active and the ATHR was in SPEED mode. The speed was 147 kt. The aeroplane was directly above the runway threshold at an altitude of about 2,700 ft. The pitch attitude then decreased from 2° to -5° and the aeroplane descended.

The PF stated that he realised that the modes displayed on the FMA were not appropriate. He then disengaged the AP 8 seconds after having activated it and then displayed a pitch attitude of about 6° and placed the throttle levers in the TO-GA setting at an altitude of about 2,000 ft.

The crew made a second approach and landed without further difficulties.

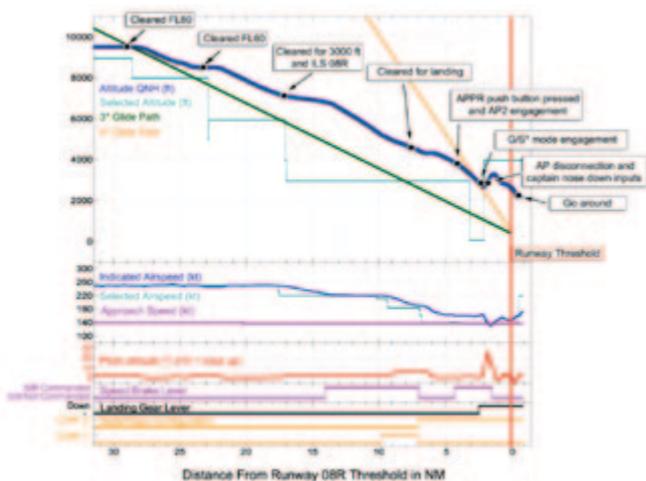


Figure 1: Vertical flight path of F-GLZU

ADDITIONAL INFORMATION

Crew testimony

The crew knew that they were above the ILS glide path. They explained that they tried to correct the path when the controller cleared them to intercept the ILS.

The controller's clearance strengthened their conviction that they were in a situation enabling them to meet this request.

The crew stated that they were tired on approach and not really aware of their distance in relation to the runway threshold. They had planned to continue the approach as far as the stabilisation altitude (1,000 ft).

Approach controller's testimony

The controller stated that because there was an aeroplane on parallel approach on runway 09L, he was not able to allow the F-GLZU to descend as it wished. He forgot to ask the F-GLZU crew to continue the descent when the separation became adequate. He realised this omission and that the aeroplane was above the glide path when the crew called him. He cleared them to intercept the ILS and to descend to 3,000 ft to enable them to intercept the path⁽⁶⁾. Having ensured the separation between the two aircraft on approach, he did not take into account the reference points at his disposal to ensure correct ILS interception. He said that, without the crew's objection, he had thought that the approach was feasible. After this last clearance, he focussed on managing other aeroplanes and did not check if his action had had the expected result. He transferred the crew to the following controller without informing him that the aeroplane was above the glide path.

Procedure for intercepting the glide path from above

Air France defined a procedure for intercepting an ILS glide path from above in autopilot for an Airbus A340:

Air France pilots are trained in this procedure but generally prefer to intercept the glide path from above in manual.

► Si capture G/S par le dessus :

Si l'avion est au-dessus du G/S, sa capture ne s'effectuera pas automatiquement. L'équipage doit capturer le G/S en mode V/S.

Quand LOC* ou LOC est engagé et que G/S est armé :

V/S..... SELECTE / ENGAGE

Ne pas dépasser - 2500 ft/min.

ALTITUDE.....SELECTEE

Sélectionner au FCU une altitude > à l'altitude avion.

NOTE

Si l'on atteint VFE, l'AP/FD maintient VFE en réduisant la V/S sans réversion de mode.

A l'engagement du mode G/S vert

ALTITUDE DE REMISE DE GAZ..... SELECTEE

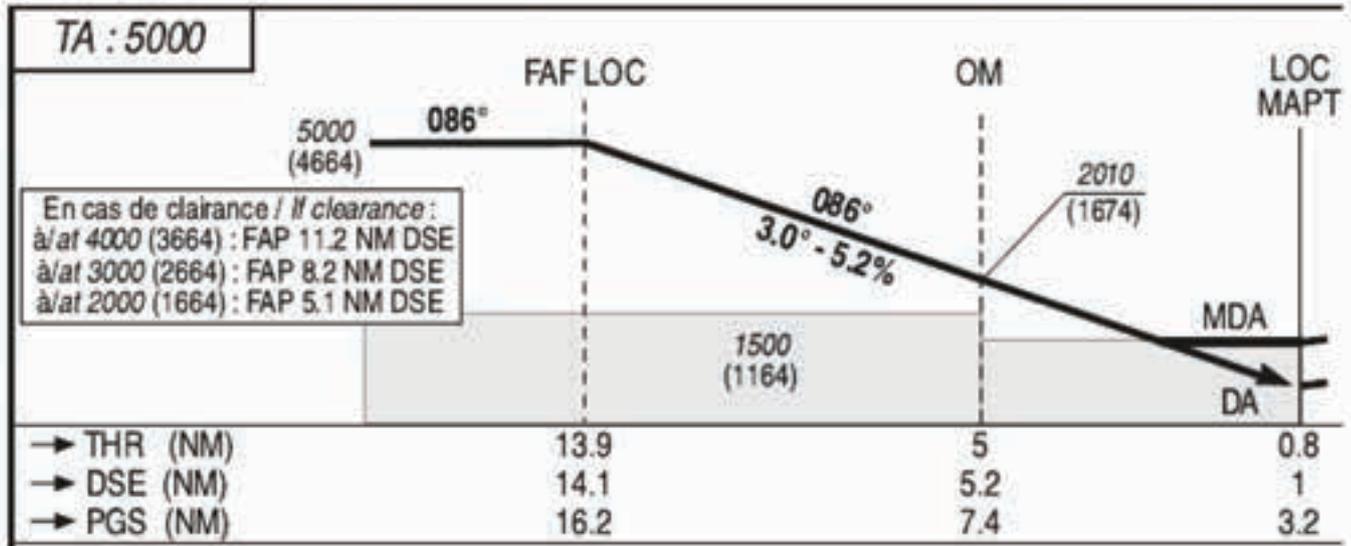
Sélectionner au FCU l'altitude de remise de gaz.

ILS CATIII RWY 08R approach procedure

The ILS CATIII RWY 08R AIP approach chart for 8 March 2012 defined the FAP position according to the clearance altitude given by the controller in the following way:

- At 5,000 ft, the FAP is about 14 NM from the runway threshold;
- At 4,000 ft, the FAP is about 11 NM from the runway threshold;
- At 3,000 ft, the FAP is about 8 NM from the runway threshold;
- At 2,000 ft, the FAP is about 5 NM from the runway threshold.

Figure 2: Extract from the AIP approach chart



Stabilised approaches

During a symposium on stabilised approaches in 2006, the DGAC published a handbook for aviation professionals entitled: “Stabilised approaches, good practice guide” <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/GUIDEBPDBLEGB.pdf>

The guide contains the following:

Radair vectoring

PILOTS
 You should be aware of your horizontal and vertical position in respect of a stabilised approach at all times when under radar control.
 Refuse clearances that send you too high and/or too fast; or would reduce separation due to a tail-wind or cause glide slope interception from above...

CONTROLLERS
 Make sure that radar vectors end on a published approach procedure at the right altitude before the final descent point (FAF/FAP).
 Take tailwinds into account during radar control particularly on final approach because they are an important contributory factor towards unstabilised approaches.

The French air navigation services provider (Direction des Services de la Navigation Aérienne DSNA) drew up a plan of action at the end of the symposium. Since then, controllers have been made aware during their training course of the concept of stabilised approaches. Assistance available on their radar screen is described in the operations manual:

“For CDG centrelines, it is advisable to:

- In the event of simultaneous approaches:
 · Have the intercept occur at the latest at the chevron
- ... “

The aeroplane should intercept the LOC signal at the chevrons and at the FAP altitude indicated on the diagram below (from the operations manual) so that interception is correct.

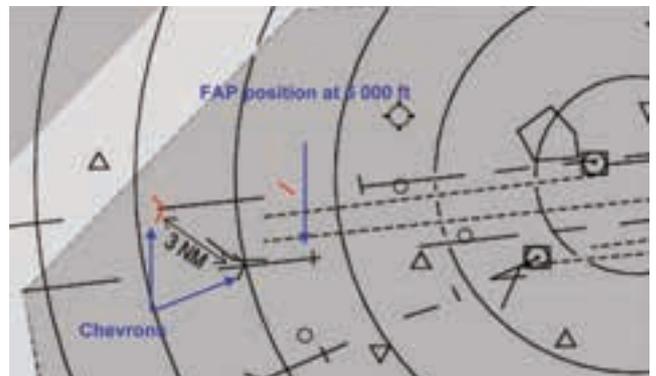


Figure 3: Visual reference points on the radar screen

The visual reference points are to allow levelling off before final descent (standard approach) and to ensure aircraft separation in the event of simultaneous approaches.

Those on the screen for runway 08R correspond to the position of the FAP at an altitude of 5,000 ft.

In LVP the controller must in particular obey the following additional constraints:

- Vi ≤ 180 kt at 15 NM from the threshold;
- Vi ≤ 160 kt at interception of the glide path.

Description of the ILS glide path signal

The simplified principle of the deviation direction of the glide path signal is described by the diagram below: the main lobe

at 3° forms the published glide path and a sidelobe is present at about 9° . In this sidelobe, the signs of deviation are inverted by design.

The arrows in the diagram below indicate how the signal is analysed by the AP:

- An arrow pointing up means that the autopilot interprets the signal as being below the glide path;
- An arrow pointing down means that the autopilot interprets the signal as being above the glide path.

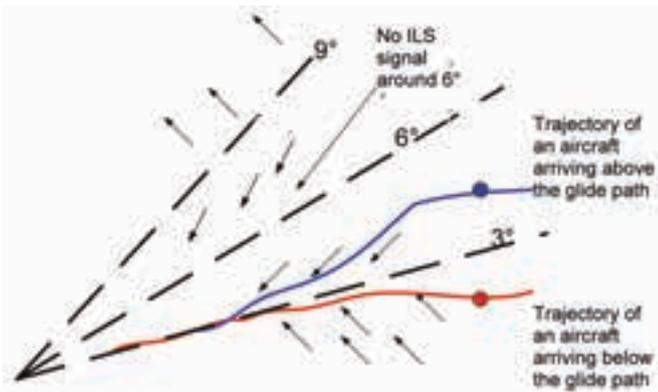


Figure 4: Direction of the ILS signal deviation

The parameters recorded by the aeroplane made it possible to determine that the ILS o8R sidelobe slope was close to 10° on the day of the incident.

Interception of the glide path signal

During this incident, in autopilot, the G/S* mode was engaged on an ILS signal of a sidelobe defining a descent slope of about 10° . The autopilot interpretation of the ILS signal led to an increase in pitch. This pitch up increase continued until it reached 26° . The crew then disconnected the autopilot and performed a missed landing.

Statistics on approaches above the glide path at CDG

The DSN has no systematic tool for analyzing recorded radar data to establish statistics on non-compliant approaches. Developments are currently underway to meet this need.

LESSONS LEARNED AND CONCLUSIONS

Flight path monitoring

Because of the air traffic constraints, the controller vectored the crew above the ILS glide path and requested they maintain high speeds. After a message from the crew, the controller realised that he had forgotten to clear descent continuation. When the aeroplane was about 1,200 ft above the glide path and 17 NM from the runway threshold, he estimated that the separation with another aeroplane on approach was adequate. He no longer took into consideration the visual references at his disposal on his radar screen and cleared the crew to intercept the ILS. The crew did not mention possible difficulties in carrying out the manoeuvre, which served to strengthen the controller's confidence in his strategy.

CDG controllers vector aeroplanes to carry out correct ILS interceptions, to ensure stabilised approaches for crews. The constraints of managing air-traffic may lead aeroplanes into unusual situations, particularly above the glide path.

With radar vectoring, best practice from the DGAC symposium encourages:

- Crews to monitor the aeroplane's trajectory, to refuse any request from ATC that does not appear feasible and not to delegate monitoring of their flight path.
- Controllers to vector the aeroplane to intercept the ILS and to make sure that the position and speed of the aeroplane are compatible with a published approach.

During this incident, the controller cleared the crew to intercept the ILS thinking that they would indicate any difficulty they had in carrying out the manoeuvre. The crew thought that, in LVP conditions, the controller was going to vector them as far as interception of the glide path and that he would not clear them to intercept it if it was not feasible. Thus each of them thought that the other would indicate to him/her if there was a problem during the approach.

Intercepting the glide path from above

The crew knew that they were above the path but were not aware of the short distance to the threshold. They thought they could intercept the path, while the recorded flight path showed that the aeroplane had deviated from it. This situation was linked to inadequate monitoring of their position, to the use of the autopilot in an unsuitable mode and was not in compliance with the operator's procedure (OP DES mode). In fact, this procedure provides, specifically, for the use of V/S mode to capture the glide path signal from above.

The aeroplane entered a sidelobe beam at 10° . The glide path indication strengthened the crew's conviction that they were getting closer to the path at 3° from above whereas in reality they were getting closer to the path at 10° from below. The crew set up the G/S mode while the aeroplane was beyond the FAP, 2,100 ft above the path and 4 NM from the threshold.

Autopilot capture of the sidelobe

The activation on autopilot of the glide path capture mode at 10° , corresponding to an ILS signal sidelobe, led the aeroplane to a nose-up attitude of 26° . Aeroplane systems do not check the consistency of the path signal with the other information available (DME distance, altitude).

Fatigue

The event occurred at 4 h 50, at a time when crew and controllers could be subject to a considerable degree of fatigue. The effects of fatigue may have led to an increase in the number of errors, omissions and reaction time and to a decrease in coordination (team work) and decision-making abilities.

Use of visual reference points by controllers

In order to favour a stabilised approach, the controller has visual reference points on the radar screen. These reference points are placed at the recommended altitude for glide path interception on the approach chart. If the controller gives an interception clearance at a lower altitude, he no longer has these reference points and can no longer estimate the deviation of the aeroplane vertically in relation to the published trajectory.

During this incident, the controller forgot to request the crew to descend. When he realised this, the aeroplane could no longer follow the published trajectory with an FAP at an altitude of 5,000 ft. The controller could not therefore use the only reference points available on his screen to check the flight path.

CONCLUSION

This serious incident was due to:

- Inadequate monitoring of the aeroplane's flight path by the controller and by the crew during the CAT III precision approach under radar vectoring;
- The crew's decision to continue the approach after the FAP when the aeroplane was above the glide path.

The following factors contributed to it:

- The absence of visual reference points on the controllers' radar screen for glide path interception at altitudes lower than 5,000 ft.
- The crew's use of an unsuitable method to intercept the glide path from above.
- The autopilot's capture of an ILS signal from a sidelobe, which generated an excessive increase in pitch attitude.

Flight crew and controller fatigue may have contributed to the occurrence of this serious incident.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Note: In accordance with Article 17.3 of European Regulation (EU) 996/2010 of the European Parliament and Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation, a safety recommendation shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident, a serious incident or an incident. The addressee of a safety recommendation shall inform the safety investigation authority which issued the recommendation of the actions taken or under consideration, under the conditions described in Article 18 of the aforementioned Regulation.

The Air France procedure relating to intercepting the glide path from above does not define operational limits for its ex-

ecution (deviation tolerated in relation to the flight path, meteorological conditions and position during the approach procedure). This lack of definition does not give crews adequate criteria to decide whether to continue an approach.

Consequently the BEA recommends that:

- EASA ensure that the national authorities ensure that all operators define explicit operational limits in their documentation providing pilots with assistance in the decision before intercepting the glide path from above. [Recommendation FRAN-2013-005]

Intercepting the glide path from above was identified in 2006, during a symposium relating to stabilised approaches organised by the DGAC, as being a warning of a non-stabilised approach. In a handbook published for this event, mention was made of advice for controllers as well as for pilots.

Consequently the BEA recommends that:

- DGAC ensure that operators and the DSNA be made aware of the lessons from the 2006 symposium organised by the DGAC relating to non-stabilised approaches. [Recommendation FRAN-2013-006]

Air traffic controllers have no tools enabling them to detect that an aeroplane is not on the published glide path and to follow any evolution in this deviation during the approach. Such a tool would enable controllers to vector an aircraft by checking its position in relation to the published glide path and help reduce the number of non-stabilised approaches.

Consequently the BEA recommends that:

- DGAC study the implementation of a system enabling controllers to determine the vertical position of an aircraft in relation to the published glide path. [Recommendation FRAN-2013-007]

The investigation showed that it was possible to intercept a sidelobe ILS glide path in autopilot without alerting the crew. Furthermore, under these conditions, the autopilot put the aeroplane in an unusual attitude (26° pitch-up) during a critical phase of the flight. This issue could well involve other aircraft in public transport.

Consequently the BEA recommends that:

- EASA ensure that aircraft ILS modes are not engaged on an ILS signal other than the one corresponding to the published descent path; that failing this, a system enabling the crew to be alerted be put in place; [Recommendation FRAN-2013-008]

And that

- EASA ensure that the activation of aircraft ILS modes in autopilot does not lead to inappropriate attitudes during approach. [Recommendation FRAN-2013-009]

Flug MH 370

Kuala Lumpur – Peking



von
Hans-Joachim
Krüger

Flug in die Nacht ohne Rückkehr

Es ist erstaunlich und unglaublich, dass in der heutigen Zeit ein Flugzeug quasi von der einen zur anderen Minute spurlos verschwinden kann, ohne das man genau weiß, welche Richtung eingeschlagen wurde, die genaue Absturzstelle ermittelt werden konnte noch was an Bord der Boeing 777 passiert ist.

Dass Flugzeuge verschwinden kam in der Vergangenheit schon öfters vor – bis zu 70 Flugzeuge unterschiedlicher Größe gelten zurzeit als vermisst und es fehlt jede Spur. Sicherlich gibt es nicht überall auf der Welt eine akzeptable Radarüberdeckung und die meisten der vermissten Flugzeuge sind schon seit Jahren vom Erdboden verschlungen und liegen entweder im ewigen Eis, im Dschungel oder gar in einem der Weltmeere.

Was ist nun bei MH370 schiefgegangen? Mit wieso, weshalb, warum fangen viele der in den öffentlichen Medien vorgestellten Theorien an, Spekulationen und wenig Fachverstand gepaart mit Sensationslust wurden vorgestellt und mit allerhand Grafiken untermalt. Fakt ist aber, dass ein Flugzeug vom geplanten Kurs erheblich abgewichen ist und dass zunächst niemand mitbekommen hat. Statt Kurs NordOst ging es zunächst Richtung Westen und anschließend, sofern man den Protokollen glauben darf Richtung Südpol. Hier nun die nächste „W“ Frage: Warum kann ein so großes Flugzeug vom Kurs abweichen, ohne dass das von irgendwelchen Bodenstationen bemerkt wird. In Europa fast schier unmöglich – in Amerika spätestens seit dem 11. September 2001 ebenfalls. In kürzester Zeit wären Alarmröten in der Luft um den entsprechenden Flieger einzufangen und zur Landung zu zwingen. Ob es in Asien, speziell in Malaysia, eine ähnlich gute Flugüberwachung gibt wie in Europa darf sicherlich bezweifelt werden, aber es ist schon eine Nachfrage wert.

Nun sollte man die Verhältnisse in Europa auch nicht zu hoch halten, gerade erst vor wenigen Wochen wurde durch einen Vorfall bekannt, dass die Luftverteidigung der Schweiz auch nur zu Bürozeiten „available“ war und ausgerechnet zu Zeiten der Nichtbesetzung es zu einem Vorfall kam, bei der Nato-Flugzeuge ein Passagierflugzeug in die Schweiz begleiteten.

Lange lagen über den Absturz des Air FRANCE Airbus, auf dem Weg von Rio zurück nach Paris, ebenfalls viele Gerüchte und Mutmaßungen. Der Airbus war zwar an einer der tiefsten Stellen des Atlantiks in Meer gefallen, aber an Hand der Flugroute konnte man das Absturzgebiet eingrenzen. In Ma-



Photo: Internet

laysia hingegen hat so richtig niemand die Flugroute verfolgt und erst Peilungen benachbarter Länder wie China oder Australien grenzen das Suchgebiet ein, um es im gleichen Schritt wieder zu erweitern. Allem Anschein haben weder Fluggesellschaften noch die großen Flugzeughersteller es bisher für nötig gehalten, zuverlässige Ortungstechniken für Flugzeuge in Not zu entwerfen. Flugrecorder sind zwar ein akrobates Medium um Vorfälle an Bord eines Flugzeuges zu ermitteln, aber was nützt es wenn man sie auf dem zerklüfteten Meeresuntergrund in bis zu 6000m nicht orten kann.

Es bleibt abzuwarten, wann tatsächlich die ersten Tickermeldungen die ersten gefundenen Teile der Boeing 777 vermelden. Das heißt dann aber immer noch nicht, ob man jemals erfährt was tatsächlich an Bord der Boeing 777 passiert ist und warum das Flugzeug so massiv vom eigentlichen Kurs abwich. Beim Air France Absturz war es der Zufall, der die Flightrecorder wieder an die Oberfläche brachte – und genau diesen Zufall benötigt es, um die Recorder der B777 in einem der stürmischsten Meere der Welt zu finden.

From a retired AF colonel, now a pilot for AA, flying the Boeing 777



Dear All,

Just a quick update with what I know about the Malaysia 777 disappearance. The Boeing 777 is the airplane that I fly. It is a great, safe airplane to fly. It has, for the most part, triple redundancy in most of its systems, so if one complete system breaks (not just parts of a system), there are usually 2 more to carry the load. It's also designed to be easy to employ so 3rd world pilots can successfully fly it. Sometimes, even that doesn't work...as the Asiana guys in San Fran showed us. A perfectly good airplane on a beautiful, sunny day...and they were able to crash it. It took some doing, but they were able to defeat a bunch of safety systems and get it to where the airplane would not help them and the pilots were too stupid/scared/unskilled/tired to save themselves

There's many ways to fly the 777 and there are safety layers and redundancies built into the airplane. It is tough to screw up and the airplane will alert you in many ways (noises, alarms, bells and whistles, plus feed back thru the control yoke and rudder pedals and throttles. In some cases the airplane's throttles 'come alive' if you are going to slow for a sustained period of time) All designed to help. But, it's also non-intrusive. If you fly the airplane in the parameters it was designed for, you will never know these other things exist. The computers actually 'help' you and the designers made it for the way pilots think and react. Very Nice.

Now to Malaysia. There are so many communication systems on the airplane. 3 VHF radios. 2 SatCom systems. 2 HF radio systems. Plus Transponders and active, 'real time' monitoring through CPDLC (Controller to Pilot Data Link Clearance) and ADS B (Air Data Service) through the SatCom systems and ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System) thru the VHF, HF and SatCom systems. The air traffic controllers can tell where we are, speed, altitude, etc as well as what our computers and flight guidance system has set into our control panels. Big Brother for sure! However, most of these things can be turned off.

But, there are a few systems that can't be turned off and one, as reported by the WSJ, is the engine monitoring systems (not sure what the acronym for that is, but I'm sure there is one....it's aviation...there has to be an acronym!). The Malaysia airplane, like our 777-200's, use Rolls Royce Trent Engines (as a piece of trivia....

Rolls Royce names their motors after rivers....because they always keep on running!) Rolls Royce leases these motors to us and they monitor them all the time they are running. In fact, a few years back, one of our 777's developed a slow oil leak due and partial equipment failure. It wasn't bad enough to set off the airplane's alerting system, but RR was looking at it on their computers. They are in England, they contact our dispatch in Texas, Dispatch sends a message to the crew via SatCom in the North Pacific, telling them that RR wants them to closely monitor oil pressure and temp on the left engine. Also, during the descent, don't retard the throttle to idle...keep it at or above a certain rpm. Additionally, they wanted the crew to turn on the engine 'anti ice' system as the heats some of the engine components.

The crew did all of that and landed uneventfully, but after landing and during the taxi in, the left engine shut itself down using it's redundant, computerized operating system that has a logic tree that will not allow it to be shut down if the airplane is in the air...only on the ground. Pretty good tech. Anyway, the point was, that RR monitors those engines 100% of the time they are operating. The WSJ reported that RR indicated the engines on the Malaysia 777 were running normally for 4 to 5 hours after the reported disappearance. Malaysia denies this. We shall see.

Parting shot. If you travel by air, avoid the 3rd world airlines. Their operators and maintenance are substandard. Substandard when traveling by Bus or Boat isn't so bad when the engines quit. You just stop on the water or by the side of the road. Not so in airplanes. My piece of advice....if traveling by air use 1st world airlines. So, that leaves USA, Canada, Australia, New Zealand, most of Europe, Japan and just a few others. Avoid the rest....just my opinion. If you get a real deal on air fare from 'Air Jabooti'...skip it. Oh, there are a lot of the 'developing' countries that use expatriate pilots from the 1st world. Emirates and Air Jordan come to mind and are very safe. As is Cathay Pacific. Air Pakistan and Egypt Air...not so much. Do the research or just drop me a note. I'll give you my opinion.

That is all!

B777

Zugegeben- der Fall des Verschwindens der MH370 hat viel Stoff für Spekulationen Halbwissender gegeben. Was man da nicht alles hat lesen können, besonders an den Tagen unmittelbar nach dem Verschwinden ...

Die Öffentlichkeit interessierte ganz besonders: Wie kann ein so großes Flugzeug heute einfach von den Radarschirmen verschwinden und auch sonst nicht geortet werden? Wo doch so viele Sender der verschiedensten Art an Bord sind? Vom Transponder bis zu den vielen Handys der Passagiere?

Feuer an Bord

Lithium-Ionen Batterien als korrekt deklarierte Fracht befanden sich an Bord im Frachtraum. 200 kg. Nach heutiger Gesetzeslage können versendende Firmen nach offizieller Prüfung durch staatliche Stellen sich zum geprüften, zuverlässigen Versender erklären lassen. Sie dürfen fortan ihre Produkte in Eigenregie luftfahrtsicher verpacken und zum Versand bringen. Der Transporteur, also die Airline, braucht dann die Sendung nicht mehr selbst auf korrekte Verpackung überprüfen. Soweit die Theorie.

In der Praxis gibt es nach wie vor menschliche Nachlässigkeiten und absichtliches Umgehen durch Falschdeklaration gegen Bestechung (besonders, aber nicht nur) in Dritte Welt-Ländern. So kommen Gifte, Rauschgift, Plutonium, Waffen und generell „gefährliche Güter“ eben doch auf Flugzeuge. Auch auf Passagierflugzeuge.

Diese Lilon Batterien sind in der Tat nicht ohne. Man findet sie in fast allen unseren alltäglichen Bürogeräten, Laptops, Handys, Pads, Uhren usw. Wenn sie aber einmal brennen – durch Selbstentzündung oder äußere Einflüsse – dann gibt es kein Halten mehr. Besonders an Bord: Es gibt kein Löschmittel, das einen solchen Brand löschen könnte. Allenfalls kann man kleinere, brennende Geräte in der Toilette im Handwaschbecken (aus Edelstahl) bis zur schnellstmöglichen Landung verstauen. Durch Aluminium und Kunststoffverkleidungen brennt das Zeug einfach durch.

Einzigste Option der Piloten wäre die schnellstmögliche Landung. Wo möglich. Über Land in Zentraleuropa eher kein Problem, wenn die Piloten das können. Über dem Atlantik oder den ewigen Weiten Sibiriens wird es eher „schwierig“ ...

Ich meine, dass wenigstens anfangs für einen Notruf noch Zeit gewesen sein müsste.

Schwelbrände in der Elektronik des Flugzeuges sind selten, aber sie passieren. Nicht nur in den Computerräumen abseits des Cockpits sondern eben auch genau im Cockpit. Löschen ist schwierig, weil man an das Innere der Geräte schlecht bis gar nicht herankommt. Lebensgefährliche Gase entwickeln sich, die Piloten müssen sofort die Sauerstoffmasken aufsetzen. Nach etwa 30 min ist der saure Stoff allerdings alle ...

Option der Piloten: Die in Frage kommenden Schaltkreise ausschalten. Die Lokalisierung der Brandquelle ist schwierig, denn die Klimaanlage verteilt den Rauch schön gleichmäßig. Und die einfach abschalten bringt weitere zusätzliche Probleme:

Notabstieg von der Reise Flughöhe unter der Sauerstoffmaske. Das alleine kann eine Zweimann-Crew schon ganz schön ins Schwitzen bringen. Dazu noch ein Elektrikproblem der geschilderten Größe und es wird trotz und wegen aller Checklisten und Procedures sehr schnell ganz, ganz eng ... Hat der Pilot durch Glück den richtigen Schaltkreis elektrisch totgelegt, ist das Problem noch lange nicht aus der Welt: die schwelende Isolation der Kabel schwelt weiter, z.T. angefacht durch den Strom der gesteuerten Kühlluft durch die Computerregale, auf die man schlecht verzichten kann. In unserem Fall der MH370 könnte das erklären, dass alle Kommunikationsgeräte ausgeschaltet werden mussten und die Reise Flughöhe verlassen wurde. Siehe auch 1998 Absturz der Swissair 111 (wiki).

Ich meine aber, dass wenigstens anfangs für einen Notruf noch Zeit gewesen sein müsste.

Entführung

Ist durch Terroristen ist heute nicht mehr so einfach mit der gut verrammelten Tresor-Cockpittür. Für einen Notruf per Funk oder Transponder hätte da Zeit sein müssen ...

Selbstmord der Piloten

Das wäre in der Tat eine Option. Aber auch Spekulation, an der ich mich nicht beteilige. Allerdings könnte ohne weiteres ein Flugzeug nach Abschalten der an Bord befindlichen Sendergeräte unentdeckt außerhalb der küstennahen Radar-Abdeckung „spazierenfliegen“. Und die reicht ja naturbedingt nur bis zum Horizont – also je nach Flughöhe 80-300 NM. In 1000 ft Höhe noch sehr viel weniger.

Keine Handy-Anrufe, sms oder emails von Passagieren aus dem Flugzeug!?

Na wie sollte das denn klappen? Dafür bräuchte man doch Empfangsgeräte am Boden in der Nähe! Bei Glück mag das aus 3000ft heraus gehen, aber sicher nicht aus 10 km Flughöhe. Und vor allem nicht über den Weiten eines Ozeans.

Lassen wir es dabei bewenden. Wenn Sie dies lesen, weiß man sicher schon mehr. Warten wir auf die Bergung der flightrecorder. Aber es bleibt als Fazit, dass sich all die Katastrophenpropheten auf ganz dünnem Eis bewegen.

Nicht nur in diesem Fall, sondern eigentlich immer. Stimmt's?

Es stand im „flugleiter“ Heute: August 1977

Sind doch alte Kamellen...

... ja, aber unsere berufliche Geschichte mit all ihren Erlebnissen für die Mitarbeiter bilden eine wichtige Basis in unserem Job. (wo kommen wir her?)

Also: lesen und vielleicht wundern oder sogar erinnern (für die Alten)

Ja, wundern kann man sich heute noch, dass die Flugsicherung mal eine Fachhochschule benötigte, um Fluglotsen und

Flugdatenbearbeiter (gehobener FVK und gehobener FDB) auszubilden. Wie im gedruckten alten Beitrag von 1977 beschrieben, galt es das Grundstudium der Verwaltung zu bestehen, um im Betriebsdienst weiter ausgebildet zu werden! FS-Lehrer wurden zu Professoren, Lotsen wurden zu Diplom-Kaufmännern erkoren.

Mit der Privatisierung war das dann wieder vorbei.

Grundstudium an der Fachhochschule – der Verbeamtung zweiter Schritt?

Die Ausbildung in der Flugsicherung ist trotz der Einführung der neuen LAPO, der Einsetzung und Wiederauflösung des Ausbildungsausschusses und der Planung großer Projekte, wie dem Schulneubau in Langen, immer noch verbesserungsfähig und verbesserungswürdig. Große Erwartungen könnten mit der Neugestaltung der Ausbildung im Rahmen einer Fachhochschule des Bundes verbunden werden.

Sieht man sich aber die Leitsätze an, die zu dieser Fachhochschule führen, so tauchen bereits erste Zweifel auf, ob diese Erwartungen für die Flugsicherung erfüllt werden können. Das Fachhochschulgesetz legt folgendes fest: Das Gesamtstudium gliedert sich in eine berufspraktische Studienzeit und in wissenschaftliche Fachstudien, letztere gliedern sich wieder in ein Grundstudium und Fachstudienzeiten. Die Studienzeit beträgt 3 Jahre und teilt sich in 18 Monate Grundstudium und Fachstudien und 18 Monate berufspraktische Studienzeit. Das bedeutet nur noch 18 Monate on-the-Job Training im Gegensatz zu den heutigen 24 Monaten.

Hier soll aber nicht das Gesamtkonzept der Fachhochschule analysiert werden, sondern es sollen Probleme aufgezeigt werden, die sich für die Flugsicherung durch die Einführung und Gestaltung des sechsmonatigen Grundstudiums ergeben können.

Grundstudium – Dauer: 26 Wochen = ca. 780 Stunden

Lehrfach	Unterrichtsstunden
Recht des öffentlichen Dienstes	
Staatsrecht	
Völkerrecht	
Bürgerliches Recht	
Verwaltungsrecht	
Gerichtbarkeit	
Beschaffungswesen	
Innere Organisation	
Geschäftsverkehr	
Einführung in die Psychologie	
Einführung in die Soziologie	
Einführung in die Volkswirtschaftslehre	
Einführung Betriebswirtschaftslehre	
Einführung Flugsicherung	20
Luftfahrtenglisch	70
Grundlagen EDV	30
	120 Std., zusammen ca. 15%
	660 Std., zusammen ca. 85%

Die Fachhochschule des Bundes wird aus verschiedenen Fachbereichen bestehen. Im Fachbereich 4 – Verkehrswesen – soll die Ausbildung im gehobenen Dienst des Deutschen Wetterdienstes und der Bundesanstalt für Flugsicherung durchgeführt werden.

Das Grundstudium soll universell sein und besitzt für alle Anwärter des gehobenen nichttechnischen Verwaltungsdienstes des Bundes die gleichen Lehrinhalte. Es wird damit die Basis für ein einheitliches sinnvolles Verwaltungshandeln gelegt. Um die Grundausbildung des Anwärters abzurunden und ihm Einblicke in die gesellschaftlichen und sozialen Zusammenhänge zu geben, sind Lehrveranstaltungen über Innere Organisation, Geschäftsverkehr, Einführung in die Psychologie und Soziologie, Volkswirtschaftslehre und Betriebswirtschaftslehre vorgesehen.

Das ist tatsächlich sehr universell, und der Entwurf für die Unterrichtsstundenaufteilung des Grundstudiums – im wesentlichen nach Vorgaben des Bundesinnenministeriums – ist diesbezüglich noch deutlicher.

Stellt man diese Stundenaufteilung in Beziehung zu der Gesamtstudienzeit von 3 Jahren und mißt man die Bevon der Lehrinhalte an den eindeutigen didaktischen Kategorien 'must know', 'should know' und 'could know', so muß man feststellen, daß 85% der Lehrinhalte des Grundstudiums in den Bereich des 'could know' fallen.

Und das zeitlich auf Kosten des on-the-Job Trainings, welches sich ja von jetzt 24 Monaten auf 18 Monate verkürzt.

Weiter muß überraschen, daß nach diesem Grundstudium mit diesen Lehrinhalten eine Prüfung vorgesehen ist, die über die Fortsetzung der Ausbildung entscheidet.

Gemäß Prüfungsordnung an Fachhochschulen wird dieser Abschnitt durch die Laufbahnprüfung des Grundstudiums abgeschlossen. Die schriftlichen und mündlichen Prüfungsfächer sind:

- Staatsrecht
- Verwaltungsrecht
- Bürgerliches Recht
- Einführung Flugsicherung
- Luftfahrtenglisch.

Bei einmaligem Nichtbestehen der Prüfung kann die Prüfung wiederholt werden, zweimaliges Nichtbestehen führt zur Entlassung. Auf Grund einer Prüfung in Stoffgebieten, die zu 85% in den Bereich des 'could know' fallen, wird darüber entschieden, ob ein Anwärter in die Bereiche des 'should know' und 'must know' vordringen darf. Das ist Didaktik verkehrt!

Die Durchführung des Grundstudiums in der vom Bundesinnenministerium geplanten Art macht zu Lasten der Fachausbildung lediglich Einheitsbeamte aus den Anwärtern, verbessert aber keinesfalls die Flugsicherungsausbildung. – Der zweite Schritt der Verbeamtung!

Soll das Ausbildungsziel ein Verwaltungslotse sein?

«Verwalte das Verwaltbare; verwalte nicht das Unverwaltbare, sonst verwaltest Du nur die Verwaltung!»*

VDF – Referat Ausbildung

*) Unbekannter Autor a.d. 20. Jahrhundert, möglicherweise Parkinson.

1977



→ 3.311 kg Hilfsgüter und 100 Computer nahm die B777 auf ihrem Auslieferungsflug mit. Photo: Boeing

Tue Gutes und rede darüber

Seit mehr als zehn Jahren nutzt Boeing seine Auslieferungsflüge nicht nur dazu, den Kunden ein neues Flugzeug auf den Hof zu stellen. Vielmehr setzt der amerikanische Flugzeughersteller diese Auslieferungsflüge auch für humanitäre Zwecke ein. Im Rahmen der „Humanitarian Delivery Flights“ werden seit 1992 die brandneuen Boeings in vielen Fällen nicht mehr leer, sondern mit diversen Hilfsgütern an Bord auf den Weg zum jeweiligen Kunden geschickt. Vorausgesetzt, der Kunde ist in jenen Teilen der Welt beheimatet, die der humanitären Hilfe bedürfen. Fast 50 Fluggesellschaften haben sich bisher an diesem Programm beteiligt, rund 150 dieser Auslieferungs- und Hilfsflüge wurden seitdem durchgeführt.

Die Tabelle der teilnehmenden Fluggesellschaften wird von Ethiopian Airlines angeführt. In den letzten zehn Jahren hat die afrikanische Fluggesellschaft auf diese Weise nahezu 70 Tonnen (genau waren es 68 039 kg) nach Äthiopien transportiert. Ende Januar wurde nun der 19. dieser Flüge mit ei-

ner B777-300ER durchgeführt. Wobei, um genau zu sein, das Flugzeug eigentlich an GE Capital Aviation Services (GECAS) ausgeliefert und von dort an Ethiopian Airlines verleast wurde. In Zusammenarbeit mit den Non-Profit-Organisationen „Seattle Alliance Outreach“ und „Evangelical Africa Mission Outreach“ wurden 3 311 kg medizinische Hilfsgüter für das Black Lion Hospital und 100 Computer, die vom Bellevue School District der Goba High School gespendet wurden, an Bord genommen.

Eigentlich eine gute Idee, die Auslieferungsflüge gleichzeitig für humanitäre Zwecke einzusetzen. Und natürlich ist es auch eine Chance für die Pressestellen, gute Nachrichten unter Volk zu bringen. Tue Gutes und rede darüber. Weshalb auch nicht? Auf die Pressemeldung des 20. Auslieferungsflugs an Ethiopian Airlines kann man jetzt schon gespannt sein.

WeFis



Goodbye DC-10: Ein 14-stündiger Abschiedsflug von Dhaka via Kuwait nach Birmingham

Text und Bilder von Tis Meyer; ergänzt und bearbeitet von Thomas Williges (Quelle: wikipedia)

Früher Morgen in Bangladeschs Hauptstadt Dhaka, erstes dezentes Morgenrot schimmert durch den Dunst. Trotz der frühen Uhrzeit herrscht rund um das Terminal des Hazrat Shahjalal Airport schon grosse Geschäftigkeit. Der Lärm hupender Fahrzeuge, verhandelnder Taxifahrer und schreiender Zeitungsverkäufer verschmilzt mit den morgendlichen Gebetsrufen des Muezzins zu einer einzigartigen Kakophonie. Ein Tag wie jeder anderer an Bangladeschs grösstem Flughafen – könnte man meinen. Denn tatsächlich ist es ein historischer Tag, markiert er doch das Ende einer Ära. Nicht bloss für Bangladesch, sondern für die gesamte Welt. Nach 43 Jahren im weltweiten Dienst steht heute der letzte Streckenflug einer Douglas DC-10 im Passagierbereich an.

Doch bevor wir einsteigen, entführe ich den Leser kurz in die Geschichte der DC-10:

Die McDonnell Douglas DC-10 ist ein dreistrahliges Großraumflugzeug des US-amerikanischen Flugzeugbauers McDonnell Douglas, je nach Version für den Mittel- oder Langstreckenbereich. Am 29. August 1970 fand der Erstflug statt. Die DC-10 war für lange Zeit nach der Boeing 747 das zweithäufigste und zweitschwerste Großraumflugzeug. Sie geht u.a. durch ihre Langlebigkeit in die Geschichte der Zivilluftfahrt ein. In den frühen 1980er-Jahren befand sich die Luftfahrt aufgrund hoher Treibstoffpreise in einer Krise. In dieser Zeit wurden die ersten Transatlantikflüge mit zweistrahligen Maschinen durchgeführt. Daher gingen die Bestellungen für die dreistrahligen Großraumflugzeuge zurück. McDonnell Douglas überbrückte die schwierige Zeit durch den Bau der KC-10-Tankflugzeuge für die US Air Force und einiger Frachter

für FedEx. Dies änderte jedoch nichts daran, dass die DC-10 ihren Zenit schon hinter sich hatte. So begann bereits in den frühen 1980er-Jahren die Entwicklung eines Nachfolgers, aus dem schließlich die McDonnell Douglas MD-11 wurde. Im Dezember 1988 wurde die DC-10-Produktion zugunsten der MD-11 eingestellt. Am 25. Juli 1989 wurde die 446. und letzte DC-10, eine DC-10-30, an Nigeria Airways ausgeliefert.

Nach über 30 Jahren im Flugbetrieb haben sich die meisten Fluggesellschaften aus wirtschaftlichen Gründen von ihren DC-10 getrennt – eine DC-10 verbraucht 35% mehr Treibstoff pro Passagier als eine Boeing 777-300ER. Aufgrund ihrer Langlebigkeit hat sich die DC-10 jedoch zu einem beliebten Frachter entwickelt. Viele ehemalige Passagiermaschinen erlebten einen „zweiten Frühling“ und wurden zu Vollfrachtern umgebaut. Einige DC-10 der ehemaligen Northwest Airlines überschritten die Marke von 120.000 Flugstunden – ein Wert, der bisher von keinem anderen Passagierflugzeug erreicht wurde.

Als vorletzte Fluggesellschaft musterte Northwest Airlines die DC-10 Anfang 2007 aus dem regulären Passagierdienst aus – den letzten Flug absolvierte in der zweiten Januarwoche 2007 eine DC-10-30 mit der Kennung N237NW auf der Strecke von Honolulu nach Minneapolis, sie gelangte danach zu World Airways und wurde dort schließlich ausgemustert. Bis Februar 2012 betrieb auch die US-amerikanische Fluggesellschaft Omni Air International zuletzt drei DC-10-Passagiermaschinen für Charterflüge der US Army und musterte diese schließlich ebenfalls aus. Damit war Biman Bangladesh Airlines der weltweit letzte Betreiber, der noch bis zum 18. Februar 2014 eine seiner einst vier DC-10 im Passagierdienst einsetzte, die vorletzte je gebaute.

Versammlung zu einem ganz besonderen Flug

Am Gate 2A treffen sich schliesslich zirka 35 Flugbegeisterte aus aller Welt, die keine Kosten und Mühen gescheut haben, um an diesem denkwürdigen Flug teilzuhaben. Bald werden

✈ ✈ AIRPLANES

AIRPLANES

sie zur wartenden DC-10 gefahren, wo gerade das Caterings abgeschlossen wird. Erst noch zögernd, dann immer zahlreicher verteilen sich die Enthusiasten auf dem Standplatz rund um die Maschine, um sie aus allen erdenklichen Winkeln abzulichten – wie dies auch die zahlreichen anwesenden Medienvertreter tun.

Bald ist es Zeit, ins Innere des 27-jährigen Flugzeuges emporzusteigen. Hier empfängt einem sofort der charakteristische Duft der Biman DC-10s: eine von Jahrzehnten fliegerischer Tätigkeit auf dem Indischen Subkontinent geprägte Mischung aus Curry, Schmieröl, Körpergeruch und Metall mit einer leicht modrigen Note und einem Schuss Raumspray, dessen kaschierende Wirkung aber chancenlos ist. Kaum hat sich die Nase an den so eigenen Geruch gewöhnt, ist es an den Augen, durch die ebenso unvergesslich gestaltete Kabine zu schweifen. Die Wände werden von blumigen Tapeten geziert, die Stoffbezüge der Sitze zeigen ebenfalls Blumenmuster und stechen je nach Kabinenteil in kräftigen Gelb-, Rot- oder Grüntönen ins Auge – ein Design, welches ursprünglich auf Singapore Airlines zurückgeht. Biman hatte ihre ersten beiden DC-10 im Jahr 1983 vom südostasiatischen Carrier übernommen, und mit ihnen das spezielle Interieur. Bei späteren eigenständigen Bestellungen bei Douglas wünschte Biman der Kontinuität wegen ebenfalls die reich geschmückte Kabinenvariante, und so blieb diese bis zur nun im Mittelpunkt stehenden, zweitletzten je gebauten DC-10, erhalten.

Ebendiese Maschine mit der Registrierung S2-ACR darf dann um 09:00 Uhr auch endlich selber in Aktion treten. Die Klimaanlage wird ausgeschaltet, um die Pressluft den Triebwerken zuzuführen – was netterweise auch dem sonoren Klangteppich ihres Hochfahrens die ungeteilte Aufmerksamkeit sichert. Als die recht langwierige Prozedur komplettiert ist, werden die Flaps ausgefahren, und unter frenetischem Winken der zahlreichen Zaungäste setzt sich die alte Dame langsam in Bewegung, der Piste 32 entgegen. Auf der gesamten Strecke dorthin säumen Flughafen-Angestellte und Bauarbeiter den Weg und winken der DC-10 begeistert zu. Über Jahrzehnte hinweg war sie als Flaggschiff der nationalen Airline ein Symbol von Fortschritt, Freiheit, Unabhängigkeit und nicht zuletzt von grossem Stolz gewesen, in einem Land, welches sich auf der Weltbühne seit jeher nur mit einiger Mühe zu behaupten weiss. Von entsprechender Achtung war die Beziehung der Bangladeschi zu „ihren“ DC-10 geprägt. Für Flüge in diesem



Statussymbol seines Landes trug man seine beste Kleidung und rasierte sich gründlich, um dann jede Minute an Bord zu geniessen und noch Monate später Familie und Freunden vom einmaligen Erlebnis vorzuschwärmen.

Unvergessliche Stunden an Bord

Ähnliche Gefühle empfinden auch die drei Dutzend Flug-Enthusiasten, welche mit zunehmendem Kribbeln beobachten, wie die begehrte DC-10 sich für ihren letzten Start vom Heimatflughafen in Stellung bringt. Nach einiger Wartezeit, während der die Spannung und die Vorfreude in der Kabine fast ins Unermessliche steigen, geht es endlich los. Im Cockpit werden die drei Schubhebel nach vorne geschoben und die drei General Electric CF6-50-Triebwerke entfalten ihre volle Kraft. Es braucht nicht lange, um die spärlich beladene Maschine auf Fluggeschwindigkeit zu beschleunigen, und bereits nach der Hälfte der gut 3 Kilometer langen Piste hebt sie ihre Nase in den diesigen Morgenhimmel, verliert den ach so gewohnten Boden unter den Rädern, und entschwindet schnell steigend in eine Nebelschicht.

Als diese durchquert ist, steigt die Maschine steil in den klaren blauen Himmel und legt sich in eine sanfte Linkskurve gegen Westen. Immer kleiner werden die schemenhaften Um-





risse der im Dunst verschwindenden Häuser und Landschaften Bangladeschs, als wir Flugfläche 300 mit bis zu 3'700 Fuss pro Minute rasant entgegen steigen. Kaum werden beim Passieren von 10'000 Fuss die Anschnallzeichen ausgeschaltet, setzt sich die begeisterte Meute an Bord in Bewegung und begibt sich auf Entdeckungsreise durch die riesige und interessante Kabine.

Nach dem Frühstücks-Service macht die Crew mit einem Stapel Zertifikaten die Runde, und überreicht jedem Passagier des historischen Fluges eine entsprechende Urkunde. Es folgen unzählige Gruppenfotos von Crew und Passagieren in der Kabine, bevor gleich das nächste Highlight angekündigt wird: Biman ist seit jeher bekannt für seine offenen Cockpittüren, und auch dieser Flug sollte keine Ausnahme sein. Der Kapitän lädt die Enthusiasten ein, seinen Arbeitsplatz zu besuchen – ein Ruf, welchem diese nur zu gerne folgen. Schnell erstreckt sich eine Menschentraube quer durch die vorderste Kabinensektion, und jeder wartet geduldig, bis er an der Reihe ist, voller Ehrfurcht das Meer an analogen Anzeigen, Schaltern und Knöpfen zu bestaunen. Sofort packt einem die Wehmut, dass diese Ära in wenigen Stunden zu Ende sein sollte.

Via Kuwait nach Europa

Nach diesem Höhepunkt verteilen sich die begeisterten Passagiere in einzelne Grüppchen. Man kennt sich innerhalb der überschaubaren Szene derer, welche rund um den Globus besonders seltenen Flugzeugtypen nachreisen, und so ist man rasch wieder im Gespräch. Vergangene Reisen lässt man Revue passieren, hoffnungsvolle Flotten-Entwicklungen werden besprochen und neue Trips ausgeheckt. Dies alles im stilvollen Ambiente der beinahe leeren DC-10, welche ruhig und ohne merkliche Erschütterungen Kuwait entgegenfliegt. Kurz nachdem der Überflug von Dubai mit seinen gut sichtbaren, künstlichen Palmsinseln das Einbiegen auf die

Goodbye DC-10: Ein 14-stündiger Abschiedsflug von Dhaka via Kuwait nach Birmingham“, so lautet die Headline des informativen und lesenswerten Artikels an dieser Stelle im vorliegenden „der flugleiter“.

Bei der Lektüre rüttelten die „Grauen Zellen“ des Unterzeichners, so unter dem Motto: Da war doch in deiner aktiven Zeit auch „so was“. Bei einem Blick auf die Dokumente und Fotos, die die Wände des Arbeitszimmers dekorieren, wurde es schnell klar und kehrte – unvergessen – aus der Erinnerung zurück.

„Bye, bye, bye DC-10“ so hieß es am 1. Oktober 1999 (!) auch bei Condor. Die Maschine startete in FRA, es ging nach Palma de Mallorca und zurück – eine Strecke, die sowohl der Besatzung als auch dem Flieger durchaus nicht unbekannt war. An Bord zahlreiche Crew- und Cabin-Besatzungen sowie einige geladene Gäste. Natürlich fehlte auch nicht typische Stimmung, die sich bei einem solchen Abschiedsflug immer einstellt. Es gäbe einiges zu erzählen – aber diese etwas längere Bildunterschrift soll in keiner Weise ein Artikel im Artikel werden. Vielleicht ein anderes Mal ...



Zielgerade markiert hat, wird der Sinkflug eingeleitet und ohne grössere Kurven die Bahn 33R des internationalen Flughafens von Kuwait angesteuert.

Nach einem sehenswerten Endanflug über die sandbraunen Landschaften des Wüstenstaats setzt die Maschine mit einer Geschwindigkeit von zirka 120 Knoten recht hart und bestimmt auf, und bremst sofort extrem stark ab. Offenbar hatte die Besatzung bei der Wahl der Stärke der Autobrake ausser Acht gelassen, wie leicht ihr Fluggerät war, und wie stark es daher auf den Einsatz der Bremsen reagieren würde. So kann die Bahn bereits nach einem Kilometer verlassen werden, was auch die weitgereisten Flugzeugfans an Bord beeindruckt. Es folgt ein stündiger Groundstop in Kuwait, bei dem die Maschine mit einem zweiten Satz Verpflegung ausgestattet sowie natürlich neu betankt wird. Insgesamt sollen auf der rund 13-stündigen Reise von Dhaka bis nach Birmingham etwa 110 Tonnen Kerosin mitgeführt werden – ein stattlicher Wert.

Als alles bereit ist für die Weiterreise, folgt mit dem neuerlichen Start-up ein weiterer Ohrenschaus, bevor wir uns auf den Weg zur Piste 33L machen. Von dort startet die DC-10 äusserst kraftvoll in den stahlblauen Himmel, um über die weitläufige syrische Wüste Kurs auf Europa zu nehmen. Für die Enthusiasten an Bord bedeutet dies weitere sechseinhalb Stunden: gute Gespräche, schöne Aussichten, sowie das eine oder andere Nickerchen auf den leeren Mittelreihen – Platz ist ja genügend vorhanden. Schliesslich überquert „BBC1015“ Deutschland via Passau, Nürnberg, Frankfurt und Aachen und taucht vielleicht gar auf dem Radarschirm des

✈ ✈ AIRPLANES

AIRPLANES

einen oder anderen „flugleiter“-Lesers auf. Für die Passagiere läutet dieser Überflug zeitgleich die letzte Stunde an Bord ein und Wehmut macht sich breit. Über dem Ärmelkanal wird der Sinkflug eingeleitet, und nach einem Holding hat die dreiköpfige Cockpit-Crew um 17:50 Uhr das Ziel der weiten Reise vor Augen: Die Piste 33 des Flughafens von Birmingham. Einmal mehr setzt die DC-10 wuchtig auf, bremst nun etwas schonender ab, und wird dann von einem Follow-Me-Car zu ihrem Aussenstandplatz geführt, wo sie mit 90-minütiger Verspätung ankommt – nicht, dass die längere Flugzeit irgendjemanden an Bord gestört hätte!

In den Folgetagen blieb die DC-10 in Birmingham, um übers Wochenende dreimal drei einstündige Rundflüge durchzuführen, und so vielen weiteren Fliegerfans Gelegenheit zu bieten, vom charakterstarken Flugzeug Abschied zu nehmen. Eigentlich wäre dann eine Überführung nach Seattle geplant gewesen, wo die DC-10 in einem Museum hätte ausgestellt werden

sollen. Bis selbiges jedoch ein freies Plätzchen für die Maschine gehabt hätte, wären die Biman-Crews auf dem Muster nicht mehr flugberechtigt gewesen – und ohnehin hatte die Airline zwischenzeitlich realisiert, dass sie die Triebwerke noch für einen stattlichen Betrag verkaufen kann. So wurde die Maschine nach wenigen Tagen zurück nach Dhaka geflogen, wo sie nun das gleiche Schicksal erwartet wie ihre einstmals stolzen Schwestermaschinen: ein langsames Dahinsiechen als Ersatzteilspender. Wenngleich dies ein unschönes Ende für die letzte Passagiermaschine ihrer Art ist, hilft sie so doch wenigstens mit, die Handvoll verbliebener Fracht-DC-10 noch einige Zeit in der Luft zu halten.

Bye Bye DC-10



Ende Februar wurde in Birmingham mit einer Serie von neun Rundflügen die McDonnell Douglas DC-10 aus dem Passagierdienst verabschiedet. Das letzte Exemplar des legendären Dreistrahlers versah seinen Dienst seit dem Erstflug bei Biman Bangladesh Airlines. Die Maschine mit der Kennung S2-ACR wurde als vorletztes Flugzeug dieser Baureihe überhaupt erst im Dezember 1988 produziert. Damit wurde sie nur gute vier Jahre vor dem ersten Airbus A340-200 der Lufthansa ausgeliefert. Das äußere und innere Erscheinungsbild der unter dem Taufnamen „New Era“ fliegenden Maschine lässt sie heute allerdings tatsächlich nicht mehr ganz zeitgemäß erscheinen.

Zum letzten, kommerziellen Passagierflug des Musters am 24. Februar 2014 fanden sich einige hundert Luftfahrtbegeisterte (teilweise aus den USA und Hong Kong angereist), Presse- und Fernsehvertreter sowie die Firmenspitze von Biman und dem Flughafen Birmingham gegen Nachmittag im Warteraum ein. Vor dem Abflug wurde das Ende dieser Ära mit Sekt und einer Torte gefeiert, auf der sowohl die DC-10 als auch ihr Nachfolger bei Biman, die Boeing 777-300, thronen. Anschließend wurden die Gäste dieses histori-

schen Fluges mit Bussen zur Vorfeldposition des Flugzeugs gefahren, wo vor dem Abflug ausgiebig Zeit zum Fotografieren gewährt wurde. Gegen 15:20 Ortszeit hob die mittlerweile 85.000 Flugstunden zählende DC-10 unter der Flugnummer BG8 zu ihrem letzten (Aus-)Flug mit 209 zahlenden Gästen ab, stieg auf 24.000 Fuß und nahm Kurs Richtung Glasgow. An Bord herrschte ausgelassene Stimmung und nach Ausschalten der Anschnallzeichen nutzten sämtliche Passagiere die Gelegenheit, diesen etwas in die Jahre gekommenen Vogel von innen zu begutachten. Vermutlich war dies der einzige Tag im Leben der als Nummer 445 gebauten DC-10, an dem jede Schraube an Bord mehrfach fotografiert wurde. Der Rückweg führte an der Mündung des River Mersey vorbei über Liverpool nach Birmingham, wo die Landung um 16:17 auf der Piste 15 erfolgte. Dem Anlass entsprechend wurde der Tri-Jet mit dem traditionellen „water cannon salute“ der Flughafenfeuerwehr begrüßt.

Pläne, das Flugzeug einem Museum in den USA oder Europa zur Verfügung zu stellen, haben sich wenige Wochen vor Außerdienststellung zerschlagen, zumal sämtliche Dokumentationen und Lizenzen für den Betrieb dieses Flugzeugtyps durch Biman Ende des Monats ausliefen. So startete S2-ACR am 25. Februar zum Überführungsflug nach Dhaka/Bangladesch, wo das Flugzeug ausgeschlachtet und anschließend verschrottet wird.

(c) Thomas Urbild & Philipp Kunert, 27.02.2014

Das Ende der L-1011 TriStar Ära

Text und Bilder von Kevin Gutt

Bearbeitet und ergänzt von Thomas Williges (Quelle: Wikipedia)

Seit der Einführung des neuen Airbus A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport) bei der Royal Air Force, läuft die aktive Zeit der Lockheed L-1011 TriStar langsam ab. Nach dem Falklandkrieg und insbesondere der umständlich durchgeführten Operation Black Buck erkannte die Royal Air Force, dass sie für zukünftige Einsätze neue Tankflugzeuge mit einer größeren Reichweite benötigte. Daher kaufte sie sechs Tristar 500 von British Airways und drei von Pan American World Airways. Die sechs Maschinen aus British Airways Beständen wurden zwischen 1982 und 1984 von Marshall Aerospace zu Tankflugzeugen – als Ergänzung zur Vickers VC10 – umgebaut. Die drei Flugzeuge aus Pan Am Beständen blieben weitgehend unverändert und wurden für den Soldatentransport eingesetzt. Insgesamt besitzt die RAF vier Varianten der Tristar 500. Bei den beiden K1-Varianten handelt es sich um Tankflugzeuge, die bis zu 136 Tonnen zusätzlichen Treibstoff transportieren können oder alternativ auch 187 Soldaten im Einsatz als Truppentransporter. Die vier KC1-Exemplare ent-

sprechen der K1, verfügen jedoch über eine zusätzliche Ladeluke, durch die Frachtpaletten verladen werden können. Darüber hinaus gibt es noch zwei C2-Ausführungen, welche weitgehend den zivilen Maschinen entsprechen und bis zu 260 Soldaten befördern können sowie eine C2A, die über zusätzliche militärische Kommunikations- und Kommandoerichtungen verfügt.

Alle Maschinen wurden zwischen 2003 und 2004 mit Raketenabwehrsystemen ausgestattet. Die TriStars der Royal Air Force sind alle der No. 216 Squadron in RAF Brize Norton unterstellt und sind die zurzeit zweitgrößten Tankflugzeuge der Welt.

Aufgrund des Alters der Maschinen war geplant, sie gemeinsam mit den VC10 bis 2010 im Rahmen des „Future Strategic Tanker Aircraft“-Programms durch den Airbus A330 MRTT zu ersetzen. Aufgrund von Verzögerungen der Auslieferung der A330 MRTT Flugzeuge, werden die TriStars voraussichtlich bis Sommer 2014 im Einsatz bleiben. Um die Ersatzteilversorgung der Flotte bis dahin zu gewährleisten, hat die RAF die kompletten Ersatzteillager der Air Transat aus Kanada und der bankrotten ATA Airlines aus den USA übernommen. Zurzeit sind noch sechs TriStar aktiv, werden aber nun nach und nach von der A330 MRTT abgelöst.

Die Royal Air Force in Deutschland

Viele Jahre konnte man die TriStar's der RAF auf dem Flughafen von Hannover-Langenhagen bestaunen. Die Royal Air Force wählte diesen Flughafen aus, um von hier die britischen Streitkräfte in Norddeutschland zu versorgen und in ihre weltweiten Einsätze zu schicken. In den letzten Jahren wurde insbesondere über die RAF Akrotiri in Zypern in das afghanische Einsatzgebiet geflogen.

Die Bilder zeigen mit den letzten Besuch der Royal Air Force TriStar mit dem Kennzeichen ZE705 auf dem Flughafen von Hannover. Mittlerweile werden diese Flüge schon mit dem neuen Airbus A330 MRTT geflogen.



AIRPLANES

→ Der Seahawk-Jumbo über der Innenstadt von Seattle. Photo: Boeing

Der Seahawk-Jumbo von Boeing

Dass sich Flugzeugrumpfe ja auch ganz gut für Werbezwecke einsetzen lassen, ist hinreichend bekannt. Und dass so mancher Airliner auch für die Werbung (und das dazugehörige Sponsoring) von Sportmannschaften erhalten muss, ist ebenso bekannt. So macht – wie in unserer letzten Ausgabe zu sehen war – eine B737 der Turkish Airlines Werbung für Borussia Dortmund und eine B737 der Tuifly für Hannover 96. Ein A320 der ehemaligen LTU warb für Hertha BSC und das Seitenleitwerk eines A321 der inzwischen verbliebenen Aero Lloyd trug das Vereinszeichen von Bayern München. Etihad Airways aus Abu Dhabi unterstützt seit langem den Formel 1 – Zirkus und hat unter anderem einen A320 und A340-600 mit ansprechenden Sonderlackierungen versehen. Um nur einige zu nennen.

Nun hat sich auch Boeing entschlossen, einer ihrer Testmaschinen, einen Boeing 747-8 – Frachter (N770BA) umzulackieren und auf das Footballteam der „Seattle Seahawks“ hinzuweisen. Die Sonderbemalung ist, so erklärte Boeing, den Fans des Football-Teams gewidmet und deshalb wurde das Seitenleitwerk mit der Zahl „12“ verziert. Weil die Fans der „Seahawks“ auch als 12. Mann bezeichnet werden. Rechtzeitig vor dem Endspiel („Super Bowl XLVIII“), das die Mannschaft aus Seattle erfolgreich bestritt, wurde der Frachtjumbo aus der Lackierhalle gerollt und am 30. Januar führte das Flugzeug einen Sonderflug durch, der über die „Space Needle“ und über das Heimatstadion der „Seahawks“, das „Century Link Field“, führte. Danach flog der Jumbo über den östlichen Teil des Staates Washington und malte eine imaginäre 12 an den Himmel.

Nun sponsert Boeing die „Seattle Seahawks“ seit mehr als zehn Jahren und deshalb darf natürlich gefragt werden, weshalb die Flugzeugbauer so lange brauchten, bis sie sich zur Sonderlackierung eines ihrer Firmenflugzeuge entschlossen. Ob es allein die Freude war, dass die Football-Mannschaft es bis zur „Super Bowl“ geschafft hat? Vielleicht war es ja auch ein wenig Sympathiewerbung. Denn Boeing hat einiges gut zu machen im Staate Washington. Im letzten Jahr fand eine ziemliche harte Auseinandersetzung zwischen dem Flugzeugbauer und der „International Association of Machinists

& Aerospace Workers (IAM)“ statt. Es ging um die Neuauflage des bestehenden Tarifvertrags, der von den Arbeitern so einiges verlangte. Nach Angabe der „World Socialist Web Site“ sollte unter anderem die Betriebsrente für Neueinstellungen

entfallen, das Lohnniveau sinken und die Selbstbeteiligung bei der Krankenversicherung erhöht werden. Die in der IAM organisierten Arbeiter lehnten dieses Ansinnen am 13. November ab, worauf Boeing drohte, die Produktion der B777X von Seattle nach South Carolina zu verlagern. Dort betreibt Boeing bereits eine zweite Endmontagelinie für die B787. Das konnte weder der IAM noch der ganzen Region von Seattle gefallen. Allerdings wurde weiterverhandelt und schließlich kamen beide Seiten zu einer Lösung. Während die IAM Einkommensbußen und schlechtere Pensionsbedingungen für neu eingestelltes Personal akzeptierte, sagte Boeing zu, die Endmontage und den Bau der Tragflächen der B777X in Seattle zu belassen. Auch die Inneneinrichtung des Flugzeugs und die Kabelbäume sollen im Großraum Seattle produziert werden. Die Zustimmung der IAM-Mitglieder war mit 51 zu 49 Prozent äußerst knapp. Wohl auch, weil sie nicht nur einige Kröten schlucken mussten, sondern weil die Laufzeit des neuen Vertrags extrem lange ist – er gilt bis 2024! Für Boeing ergibt sich somit eine über zehn Jahre andauernde Planungssicherheit. Was die Flugzeugbauer angesichts des engen Zeitplans für die Entwicklung und den Bau der B777X auch ganz gut gebrauchen können.

Dazu kommt, dass der Gouverneur des Bundesstaates Boeing weitere Steuererleichterungen für die nächsten zehn Jahre und in Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen in Höhe von zehn Milliarden US\$ in Aussicht stellte. Da kann man einem der Firmenflugzeuge schon mal eine Sonderlackierung spendieren. Oder?



→ Der Flugweg und die imaginäre „12“ über dem östlichen Washington. Photo: Boeing

Nonstop in die Ferne

Mehr Nonstop-Flüge in die Ferne: Seit die Drehkreuz-Flughäfen vor allem am Golf immer mehr an Bedeutung gewinnen, gibt es kaum noch neue Langstrecken-Flugverbindungen ab Deutschland. Jetzt gehen die Airlines wieder in die Vollen: mit neuen Strecken.

von Helge Sobik

Für Plane Spotter ist die Welt ein wenig langweiliger geworden, seit immer weniger exotische Airlines die großen deutschen Flughäfen ansteuern. Viele haben über die Jahre ihre Verbindungen eingestellt. Das wirtschaftliche Wagnis wurde zu groß, Deutschland direkt mit ihren Heimatländern zu verbinden – außer wenn es sich um beliebte Rennstrecken über den Wolken handelt, um erstrangige Wirtschaftsmetropolen oder auskömmlich zu bedienende Touristenziele. Viele vor allem kleinere Airlines aus Übersee konnten preislich, aber auch vom Service-Niveau und der Frequenz-Dichte nicht mehr mit den effektiv organisierten Vorzeige-Fluggesellschaften vom Persischen Golf mithalten, die in den Emiraten ein Mega-Drehkreuz neben dem anderen aus dem Wüstenboden stampften und vom Umsteigeverkehr vor allem Richtung Asien leben. Selbst die große Qantas fliegt deshalb nicht mehr nonstop von Frankfurt nach Sydney, sondern nur noch ab Dubai und lässt sich dort von Emirates mit Australien-Passagieren aus Deutschland zufüttern.

Jetzt aber tut sich wieder etwas. Vor allem Richtung Westen, wohin der Flug über den Golf ein enormer Umweg wäre, wollen die Airlines wieder wachsen und kündigen die Eröffnung einer ganzen Reihe neuer Nonstop-Fernstrecken an. Und selbst ein Kleiner aus der Nische beweist Mut und wagt es, den vor acht Jahren eingestellten eigenen Frankfurt-Flug nach Osten trotz aller Konkurrenz der Drehkreuz-Airlines wieder neu aufzulegen. Der Exot heißt Biman Bangladesh Airlines (www.biman-airlines.com), hat gerade seine Flotte neu bestückt und verbindet Frankfurt seit Ende März 2014 wieder zweimal die Woche mit der Hauptstadt Dhaka. Fürs



Erste landet die Triple-Seven-Boeing auf dem Hin- wie Rückweg in Rom zwischen, ab 2016 soll die Verbindung nonstop angeboten werden.

Dahinter will auch Miat Mongolian Airlines (www.miat.com) nicht zurückstehen, gleichfalls kein Riese im weltweiten Geschäft mit der Luftfahrt: Erstmals verbindet die mongolische Fluggesellschaft seit Beginn der Sommerflugplan-Periode zweimal pro Woche Frankfurt mit Ulan Bator.



Richtung Westen dagegen trauen sich die Airlines auch aus Zentraleuropa mehr zu: Lufthansa (www.lufthansa.com) nimmt ab 5. Juni die saisonale Sommer-Nonstop-Verbindung zwischen München und Toronto auf. Bereits seit 3. April geht es neu von München nach Mexiko City. Partner United Airlines hebt ab 25. April die neue tägliche Nonstop-Strecke von München nach Houston in Texas in den Flugplan. Condor (www.condor.com) hebt überraschend kurzfristig und noch rechtzeitig zur Fußball-WM ab Juni die brasilianische Millionenstadt Fortaleza als drittes Nonstop-Ziel in Brasilien neben Recife und Salvador da Bahia in den Flugplan. Geflogen wird jeden Freitag ab Frankfurt. Vom 10. November an will Condor zudem neu von Frankfurt in Namibias Hauptstadt Windhuk fliegen. Vorgesehen sind zwei Nonstop-Verbindungen pro Woche.



Photo: Jost Gruchel

✈ ✈ AIRLINES

AIRLINES

Air Berlin (www.airberlin.com) unterdessen erhöht die Frequenzen nach Kuba, in die Dominikanische Republik und in die USA. Ab Mai geht es nunmehr täglich von Berlin-Tegel nach Chicago und zwanzig Mal pro Woche von verschiedenen deutschen Airports nach New York. Auch Condor baut Richtung Karibik aus und verbindet ab 11. November Köln/Bonn nonstop mit Varadero auf Kuba.

Unverhoffte neue Konkurrenz droht den etablierten Airlines gleichwohl nun auch Richtung Westen. So hat Billigflieger Norwegian (www.norwegian.com), der als erster europäischer Billigflieger auch Langstrecken-Ziele in Nordamerika bedient, noch für 2014 die Ausweitung auf weitere Ziele in den USA angekündigt. Ab 3. Mai soll es z. B. vom Drehkreuz Stockholm aus nach Oakland bei San Francisco gehen, ab Ende Mai dann auch von Oslo aus. Außerdem sind Flüge nach Orlando in Florida geplant. Eingesetzt wird der so genannte Dreamliner – die neue Boeing 787. Und den Wettbewerb beleben wird auch die spanische Fluggesellschaft Air Europa (www.aireuropa.com), die von Madrid aus Langstreckenverbindungen vor allem nach Lateinamerika anbietet – und nun Zubringerflüge aus Deutschland bietet: seit Ende März zweimal täglich ab Frankfurt, ab Anfang Mai ebenfalls zweimal täglich ab München.



Richtung Asien setzen die Platzriesen bei ihren neuen Strecken dagegen einzig auf die Metropolen, wo der Markt groß genug sein dürfte, neben den Golf-Carriern bestehen zu können – und wo es genug Nachfrage nach dem im Vergleich zur Umsteige-Strecke über Doha, Dubai oder Abu Dhabi um einige Stunden kürzeren Flug geben dürfte: Lufthansa hat deshalb fünf wöchentliche Flüge von Frankfurt in die indonesische Hauptstadt Jakarta neu aufgenommen. Entsprechende Pläne soll auch die dort beimatete Airline Garuda (www.garuda-indonesia.com) verfolgt haben, die auf der Schwarzen Liste der EU stand und nach der Anschaffung neuer Boeings nun nicht mehr auf der Flugverbotsliste geführt ist – und jetzt wohl erstmal abwarten wird. Lufthansa fliegt mit einem A340 mit Zwischenstopp in Kuala Lumpur.



Air China (www.airchina.de) setzt ebenfalls auf eine Millionenstadt und nimmt am 6. Juni die Verbindung von München nach Shanghai neu auf. Geflogen wird zunächst viermal pro Woche. Bereits am 5. Mai starten die expansionsfreudigen Chinesen von Wien nach Shanghai – nach fünfzehnjähriger Pause. China Southern (www.csair.com/en) unterdessen startet ab Juni dreimal pro Woche von Frankfurt nach Guangzhou und landet auf dem Weg dorthin in Changsha zwischen – beides Städte mit nicht sonderlich vertraut klingenden Namen und doch jeweils über sieben Millionen Einwohner stark.



Air Berlin baut unterdessen noch etwas aus: Die Zahl der Flüge zwischen Berlin und Abu Dhabi wird ab Ende Oktober auf zwei pro Tag verdoppelt. Warum? Weil Partner und Anteilseigner Etihad Airways (www.etihad.com) dort sein großes Drehkreuz betreibt. Und sich Umsteiger zufüttern lässt.



Photo: Werner Fischbach



Spektakulär – Tiefflug



Propeller-Fliegerei im hohen Norden – unter dem Polarlicht ans Nordkap

Text und Bilder von Tis Meyer

Nicht nur Vielflieger kennen das Gefühl: Man jettet in seinem liebsten Transportmittel zwischen den Metropolen dieser Welt umher, schwebt über den Wolken – und wöhnt sich dabei trotzdem oft in der S-Bahn am Montagmorgen. In unseren Breiten-graden ist die Fliegerei zum Transportmittel der Massen avanciert und hat im Bestreben nach grösstmöglicher Sicherheit und Effizienz viel von ihrem ursprünglichen Pioniergeist und Romantik eingebüsst. Wer vor dem Start kein Kribbeln mehr spürt und die sanfte Landung am Zielort höchstens noch mit einem müden Lächeln und einem beiläufigen Blick auf die Uhr quittiert, für den ist es höchste Zeit, den Blick nach Norden zu richten.

Auf Staatskosten zum Flugspass

Kaum ein Land in Europa lässt einem die Faszination Fliegerei nämlich tagtäglich in einer solch „rohen“ und eindrücklichen Weise erleben wie Norwegen. Die landschaftlichen Vorzüge des Königreiches bedürfen keiner grossen Einführung mehr – entlang seiner 80'000 Kilometer messenden Küstenlinie warten hunderte zerklüftete Fjorde, einsame Buchten und idyllische Inseln auf wind- und wetterfeste Besucher. Weniger bekannt ist allerdings, wie leicht und fliegerisch unterhaltsam sich diese Gegenden erkunden lassen.

Norwegen wurde von der Natur so reich beschenkt wie nur wenige andere Länder der Welt. Diese Bemerkung zielt nicht bloss auf die sagenhaften Landschaften, sondern vor allem auch auf die Schätze, die darunter lagern: Reiche Öl- und Gasreserven, deren Verkauf und Export einem Fünftel des Bruttoinlandsproduktes ausmachen. Dies wiederum erlaubt es der viertreichsten Nation der Welt auch, unzählige ihrer abgelegenen Dörfer und Städtchen mit staatlich subventionierten Flugstrecken an die grösseren Zentren anzubinden: Im Jahr 2011 unterhielt Norwegen mit 61 Routen die grösste Anzahl sogenannter PSO-Strecken in Europa. Hauptsächlich werden diese von der im Jahr 1934 gegründeten Regional-Airline Widerøe bedient, welche eine Flotte von 42 Dash-8-Turboprops unterhält.

Was all dies mit der Attraktivität für Fliegerfans zu tun hat? Ganz schön viel. Der Grossteil der in diesem Schema bedienten Flughäfen ist nämlich äusserst spektakulär gelegen, verfügt über eine 800 Meter kurze Piste und ist entsprechend anspruchsvoll anzufliegen. Diese Umstände wiederum zaubern jedem Aviatik-Begeisterten ein breites Grinsen aufs Gesicht. Und dieses wird nur noch breiter, wenn man beim Blick aufs Bankkonto feststellt, dass solche Flüge oft mit Preisen unter 50 Euro zu Buche schlagen – gütiger Mithilfe des Staates sei Dank.





Spektakuläre Flugmanöver und einzigartige Landschaften

Um einen Eindruck des zu Erlebenden zu erhalten, versetze man sich in eine von Widerøes Dash-8-100 im Anflug auf den Nordkap-Flughafen von Honningsvåg. Kräftige Winde zu pfeifen und zerren an der kleinen STOL-Maschine, während sie an den übergroßen Propellern hängt und jede Schubänderung sofort mitmacht. Die Piloten kämpfen hart gegen die Elemente und führen ihr Flugzeug mit häufigen Korrekturen dem Localizer folgend in einem Winkel von 65 Grad zur Piste in den Fjord hinein. Mit 100 Knoten tastet sich die Dash langsam an den imposanten Felswänden entlang, welche aus dem linken Fenster zum Greifen nah' scheinen. Sie sind es, die einen direkten Anflug unmöglich machen und die Piloten 20 Sekunden vor der Pistenschwelle, 200 Fuss über Grund, zu einer engen Rechtskurve zwingen. Ein paar letzte Böen, ein paar intuitive Korrekturen, dann setzt die Maschine hart und bestimmt auf Piste 26 auf. Sofort entfalten die Propeller ihre Bremswirkung, die Passagiere werden in die Gurte gedrückt, während die Dash-8 innerhalb von 400 Metern zum Stillstand kommt und schliesslich zum winzigen Terminal rollt. Willkommen in Honningsvåg, willkommen im wilden Norden!

Doch dies ist bloss einer von 450 täglichen Widerøe-Flügen. Und so wird schnell offensichtlich, dass das dicht gewobene Netz an Flugverbindungen nicht nur dazu genutzt werden kann, Herz und Nervenkostüm in Schwung zu versetzen, sondern auch, um die atemberaubenden norwegischen Landschaften aus der Vogelperspektive zu bestaunen. Denn nur aus diesem einzigartigen Blickwinkel offenbart sich ihre ganze Pracht: Fjorde, Schären, Bergmassive und Fischerdörfer verschmelzen vor den Kabinenfenstern zu einer grossen, unvergesslich schönen Traumlandschaft. Widerøes kürzester Flug, zwischen Kirkenes und Vadsø, dauert gerade mal acht Minuten bei einer Flughöhe von 4'000 Fuss. Auch zwei Dutzend weitere Flugstrecken sind weniger als 100 Kilometer lang, entsprechend nah und wuchtig bleibt die eindrückliche norwegische Szenerie auch im tiefen Reiseflug. Landschaftlich äusserst reizvoll sind die Flüge im Dreieck

zwischen Tromsø, Alta und Hammerfest, wo eine besonders grosse Anzahl Bergmassive und Inseln die Passagiere in ihren Bann zieht. Als speziell sehenswert hat sich hier der Hüpfen zwischen Tromsø und Sørkjosen herauskristallisiert, da in geringer Höhe die Lyngen Alps überquert werden: eine auf einer schmalen Insel gelegene Bergkette, deren kantige Gipfel unmittelbar dem tiefblauen Meer zu entwachsen scheinen und auf respektable 1'800 Meter Höhe empor reichen. Eher vom fliegerischen Gesichtspunkt her reichhaltig sind Widerøes Multistopp-Nordrunden zwischen Tromsø im Westen und Vadsø bzw. Kirkenes im Osten. Hier legen die Dashes auf ihrem Weg entlang der windgepeitschten Nordküste Norwegens bis zu fünf Zwischenlandungen in den abgeschiedenen Fischerdörferchen an der Barentssee ein – so gibt es ganz viel Flug-Action zu Schnäppchenpreisen von oftmals unter 100 Euro.

Zudem ist es bei Widerøe noch immer ab und zu möglich, einen Flug auf dem Jumpseat zu verbringen und den Piloten bei ihrer durchaus harten Arbeit über die Schultern zu schauen. Die meisten Widerøe-Crews sind auch selber begeisterte Aviatiker und gerne bereit, ihre Faszination für ihr Land, ihr Flugzeug und den einzigartigen Flugbetrieb mit den weit angereisten Besuchern zu teilen. Sogar das Einbauen der einen oder anderen Schleife, um Gästen besondere Sehenswürdigkeiten wie das Nordkap aus der Nähe zu zeigen, soll ab und zu vorkommen.



Tromsø, Stadt der Polarlichter

Als Basis für einen längeren Aufenthalt bietet sich am ehesten die wunderschön gelegene Universitätsstadt Tromsø an, die auch Ausgangsort vieler interessanter Widerøe-Routen ist. Dazu ist Tromsø mit einem halben Dutzend täglicher Flüge ans SAS-Drehkreuz Oslo angebunden und bietet auch ein reichhaltiges Kultur- und Gastronomieangebot, sodass auch an flugfreien Tagen keine Langeweile aufkommt. Zudem ist die über dem Polarkreis gelegene Stadt die perfekte Basis, um eine weitere magische Attraktion des Nordens zu bestaunen: die Polarlichter. Klare Witterung und eine gewisse Sonnenaktivität vorausgesetzt, bieten die langen Nächte des nord-norwegischen Winters hier genügend Gelegenheit, nach den am Himmel tanzenden surrealen Formen Ausschau zu halten. Dazu fährt man am besten etwas aus der Stadt heraus, zum Beispiel zu einem nahen Fjord, um die Lichtverschmutzung hinter sich zu lassen. Diverse Anbieter in Tromsø haben allerdings auch spezielle Polarlicht-Touren im Programm, welche einem die Suche nach den besten Aussichtspunkten abnehmen.

Besonders empfehlenswert ist ein Besuch im Februar oder März. Zu dieser Jahreszeit herrscht noch immer während etwa zehn bis zwölf Stunden Dunkelheit, was genügend Zeit zur Nordlicht-Beobachtung gewährt. Andererseits ist es auch bereits wieder länger hell – perfekt, um die Widerøe-Dashes auf einigen spannenden Umläufen zu begleiten. Und schliesslich sind die Landschaften Nord-Norwegens zum Frühlingsbeginn meist noch tief verschneit und zeigen sich so besonders charmant.

Wer allerdings eher auf die fliegerische Komponente Wert legt, dem sei ein Besuch im Sommer ans Herz gelegt. Nicht nur bietet dann das 24 Stunden anhaltende Tageslicht viel Gelegenheit zum Absolvieren der Flüge, auch offeriert Widerøe im Sommer mit dem „Explore Norway Ticket“ eine besonders günstige Möglichkeit, sein Fluglogbuch zu füllen. Mit diesem Flugpass, welcher je nach Grösse des abgedeckten Gebiets zwischen 375 und 535 Euro kostet, kann nämlich während zwei Wochen nahezu unlimitiert auf dem Widerøe-Streckennetz geflogen werden – so viel man möchte oder erträgt. Einige besonders flugbegeisterte Personen haben es so schon auf 100 Flüge in zwei Wochen gebracht, denn schöne und interessante Routen gibt es im gesamten Land. Wer sich zum Beispiel nicht ganz so weit in den Norden vorwagen will, findet auch mit den direkt ab Oslo bedienten, tief in engen Fjorden gelegenen Flughäfen Sandane und Ørsta/Volda delikate aviatische Appetithäppchen.

Zu welcher Jahreszeit auch immer, Norwegen ist nicht nur landschaftlich, sondern auch fliegerisch immer eine Reise wert. Der spezielle Charme des äussersten Nordens am Ende eines langen Winters bleibt allerdings unübertroffen. Wenn man mit der kleinen Dash Kurs nimmt auf ein abgelegenes Dorf mit anspruchsvollem Flugplatz, im Reiseflug unter sich das einzigartige Winter-Wunderland bestaunen kann, und nach der Landung mit etwas Glück die Polarlichter über einem tanzen sieht, dann sind intensive Erfahrungen und lang währende Erinnerungen garantiert.



Deutsche Sprache – schwere Sprache

Ein kleiner Rechtschreibfehler an einem Airbus A321 der DLH



Frankfurter Fluglotsen



Wir suchen sozialpädagogische Fachkräfte

z.B. bei den Erlebnisbauten im Frankfurter Zoo als naturwissenschaftliches Angebot unseres Kita Bildungsnetzes.

Bildungsvielfalt für Frankfurt – von Anfang an. In unseren städtischen Kinderzentren. Von früh bis spät. Von der Krippe bis zum Hort. Und in Ihrer Nähe. **Gemeinsam leben lernen.**



PRESSEINFORMATION

UPS eröffnet Erweiterung seines europäischen Air Hubs am Köln Bonn Airport

200 Millionen US-Dollar Investition für hochmodernes europäisches Logistikzentrum ebnet den Weg für weiteren Handels- und Exportzuwachs und gewährleistet Zuverlässigkeit und Kapazitäten für Unternehmen jeder Größe.

Köln, Bonn, 25. März 2014 – UPS (NYSE: UPS) hat die offizielle Eröffnung der 200 Millionen US-Dollar teuren Erweiterung seines europäischen Air Hub am Köln Bonn Airport in Deutschland gefeiert. Dieser Standort von UPS dient als Europas Tor zur Welt des internationalen Handels und Exports. Die Erweiterung, deren Bau zwei Jahre gedauert und die bereits 200 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen hat, ist eine der größten Anlageninvestitionen in der Geschichte von UPS. Sie festigt die Position des Unternehmens als größter Arbeitgeber am Flughafen mit derzeit mehr als 2.500 Mitarbeitern.

„Durch diese Erweiterung haben wir nun eine Sortierfläche in der Größe von 15 Fußballfeldern, um einer wachsenden und voranschreitenden Exportwirtschaft gerecht zu werden“, sagte Cindy Miller, President UPS Europe. „All dies stellt sicher, dass das Köln Bonn Air Hub von UPS das europäische Herzstück des internationalen Express-Netzwerks unseres Unternehmens bleibt. Das Drehkreuz hat eine Schlüsselfunktion für den weltweiten Luftfrachtbetrieb von UPS und es ist eine der größten und modernsten Sortieranlagen überhaupt.“

Die Betriebsfläche misst jetzt mehr als 105.000 Quadratmeter. Zusätzliche acht automatische Sortieranlagen erhöhen die Paketsortierkapazität des Hubs um 70 Prozent auf 190.000 Pakete pro Stunde – etwa 53 Pakete pro Sekunde. Die Bandanlage ist etwa 40 Kilometer lang. Ein Paket braucht durchschnittlich nur 15 Minuten, um die Anlage vom Entladebis zum Beladepunkt zu durchlaufen.

Im Zuge der Erweiterung wurde die bestehende Anlage zusätzlich mit modernster Technologie ausgerüstet. Die Ge-

bäudeerweiterung selbst dient unter anderem der Abfertigung größerer Express-Frachtsendungen. Das Köln/Bonner Hub ist eine internationale Logistik-Drehscheibe für große multinationale sowie kleine und mittelständische Unternehmen in Europa, die das engmaschige weltweite Transportnetzwerk von UPS für ihre Handelsaktivitäten nutzen wollen.

„Das Köln/Bonn Hub ist unser Flaggschiff in Europa und leistet uns und den Anforderungen unserer Kunden nach wie vor gute Dienste“, sagte Cindy Miller. „Unsere strategische Investition in Deutschland, eine der exportstärksten Nationen der Welt, unterstreicht unser Engagement für die europäische Wirtschaft. Dies ist Teil einer langfristigen Strategie, unsere Kunden darin zu unterstützen, auf den wichtigen Handelswegen innerhalb Europas und zwischen Europa, Nordamerika und Asien erfolgreich agieren und Handel treiben zu können. Dies gerade mit Blick auf sich abzeichnende Freihandelsabkommen, die Wachstum für Unternehmen jeglicher Größe versprechen.“

Nordrhein-Westfalens Ministerpräsidentin Hannelore Kraft begrüßte anlässlich der offiziellen Inbetriebnahme der UPS Air Hub Erweiterung die Entscheidung des Logistikunternehmens UPS, sein Sortierzentrum am Flughafen Köln/Bonn auszubauen: „Wenn sich eines der weltweitführenden Logistikunternehmen für eine so große Investition entscheidet, zeigt dies, dass die Rahmenbedingungen in Nordrhein-Westfalen stimmen, und dass Vertrauen in das Wirtschafts- und Exportland Nordrhein-Westfalen und in die Beschäftigten besteht.“

Als früher Investor in ein europäisches Netzwerk mit Deutschland als Drehscheibe hat UPS in Europa mit jährlich soliden Wachstumsraten beim Exportvolumen große Erfolge erzielt. Durch die Erweiterung des Köln Bonn Hub kann UPS zuverlässig die Welt mit Europa und Europa mit der Welt verbinden wie nie zuvor und ist damit für kontinuierliches Wachstum im internationalen Express-Geschäft positioniert.



Lärmmacher



Nun drehen sie endlich wieder röhrend ihre Runden, die Formel-1-Boliden, und was gibt es Schöneres als diesen Testosteron-Krach. Jetzt aber droht eine neue Ära – die Formel E mit Elektroantrieb.

Soll das etwa heißen, dass diese Renner lautlos um den Parcours huschen? Keine Bange, die ersten Testfahrten mit heulenden Elektromotoren versprechen – wie die Süddeutsche Zeitung frohlockt – ein „packendes Klangspektrum“ und „ein akustisches Spektakel ähnlich einer Staffel startender Jets“. Ist doch schön, dass die Fliegerei als Messlatte für den erwünschten Krach im Motorsport taugt. Die ersten Rennen der Formel E beginnen im Herbst, und zwar mitten in Großstädten. Und im nächsten Jahr ist auch Berlin dran: Das Elektro-Rennspektakel soll auf dem stillgelegten City-Flughafen Tempelhof stattfinden.

Dann haben die Berliner endlich wieder den Lärm in den Ohren, den sie längst vermissen. Formel E sei Dank.

Quelle: „Flugpost“ /Aviatic-Verlag /Peter Pletschacher



REDAKTIONS-SCHLUSS

Ausgabe 3/2014
16. Mai 2014

IMPRESSUM

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Hans-Joachim Krüger
(Chefredakteur),
Lutz Pritschow (Int. Affairs),
Thomas Williges (Airlines, Spotter),
Harry M. Helbig (Aircrafts),
Emmi Enneper (Ehemalige),
Roman Glöckner (Berlin),
Thorsten Wehe (Technik),
Markus Maske (Internet)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Matthias Maas, Petra Reineke,
Jan Janocha, Achim Krüger,
Thomas Williges, Jörg Biermann,
Jens Lehmann, Detlef Hensche,
Werner Fischbach, Tis Meyer,
Michael Stappen, Kevin Gutt,
Jost Gruchel, Björn Schmitt,
Gerrit Griem, Marc Baumgartner,
Emmi Enneper, Helge Sobik,
Bernd Bockstahler, Flying Joe,
Thomas Urbild, Philipp Kunert

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

Cover: Thomas Williges

U4: Unknown

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

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

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

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

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

ISSN 0015-4563



→ **Avianca A319:** Dieser Avianca A319 mit der Kennung N690AV wurde im Februar auf seinem Überführungsflug von Hamburg nach Südamerika während eines Tankstopps in Teneriffa aufgenommen. **Photo: Kevin Gutt**



→ **Qatar B777 (One World):** In den Farben der One-World Allianz zeigte sich die Qatar B777 A7-BAB am 06.03.14 bei der Landung in Frankfurt. **Photo: Gerrit Griem**



→ **Cubana Il-96:** Cubana bedient regelmäßig Madrid und flog im August letzten Jahres mit der Ilyushin 96 CU-T1251 in die spanische Hauptstadt. **Photo: Tis Meyer**



→ **Qatar B777 (Barcelona):** Ein weiteres Highlight ist diese B777 A7-BAE von Qatar in der Sonderbemalung für den Fussballclub FC Barcelona. Hier ebenfalls bei der Landung in Frankfurt am 05.03.14. **Photo: Bjoern Schmitt**



→ **TUIfly B737:** TUIfly hat ihre B737-800 D-ATUM mit den neuesten Farben versehen und bediente auch Frankfurt am 24.02.14. **Photo: Michael Stappen**



→ **Thomas Cook A320 (Canary Island):** Sehr farbenfroh zeigte sich dieser A320 OO-TCL der belgischen Thomas Cook bei der Landung in Teneriffa im Februar. **Photo: Kevin Gutt**



GdF
Gewerkschaft der Flugsicherung