

# der flugleiter



 Betriebsratswahlen

 Frankfurt Südumfliegung

 Drohnen Hintergründe, Einsatzmöglichkeiten

 Eine Viscount für Speyer



# 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



**31**  
Südumfliegung erhitzt  
weiter die Gemüter



**52**  
Drohnen – ein wahrhaft  
komplexes Thema



**73**  
Die Billigflieger-Trends 2014



**76**  
Eine Viscount für Speyer

## 04 | Editorial

## 06 | Aus der Geschäftsstelle GdF-Termine

## 07 | ATCEUC From a disappointing process to a disastrous outcome!

### FSBD

## 08 | Allgemeine Infos

## 11 | Besuch des FSBD bei Rheinmetall Defence Electronics GmbH, Bremen

### Technik

## 12 | Bericht von der Fortsetzung der 10. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz Flugsicherungs-Technische Dienste

## 14 | EOD Briefing

## 16 | Bericht aus der Tarifkommission

### DFS Sozial

## 19 | Rettet die Kuren!!!

## 20 | „Ramsau“ – Kur wurde am 20. Dez. 2013 von Lotsen „abgeschlossen“ – hoffentlich nicht für immer!

### 2014

## 21 | Was bringt uns das Jahr 2014?

### Betriebsrat

## 23 | BR-Wahl 2014. Betriebsräte sind wichtig.

## 24 | BR-Wahl 2014. Was sollte ein zukünftiger Betriebsrat wissen?

### Politik

## 26 | Die Koalition bekämpft die Koalitionsfreiheit

### GdF-Intern

## 28 | Die GdF – Homepage / Die GdF im Internet

## 29 | Jetzt spottet auch „der flugleiter“

### Aktuell

## 31 | In FRA und der Region erhitzt die Südumfliegung weiter die Gemüter

## 40 | Das Urteil Südumfliegung FRA ist rechtswidrig

## 48 | Vereinigung Cockpit gegen weitere Beschränkungen am Frankfurter Flughafen

## 49 | Neues von der Lärmfront

## 52 | Drohnen – ein wahrhaft komplexes Thema

### DFS aktuell

## 61 | 10 Jahre AIS-C in Rödelheim, eine Erfolgsgeschichte?

## 62 | EUROCONTROL erweitert die Funktionalitäten

### Accidents

## 63 | Report: Atlas B742 at Dusseldorf on Jan 24<sup>th</sup> 2005, overran runway on landing

### Flying Joe

## 65 | Hype

### Presse

## 68 | Journalistische Handtaschenspielertricks

## 70 | Joe's Corner

### Ehemalige

## 72 | Heute: August 1976

### Airlines

## 73 | Die Billigflieger-Trends 2014

## 75 | Seamless Travel?

### Airplanes

## 76 | Eine Viscount für Speyer

## 79 | Dubios Kurios

## 81 | Bücher



von Matthias Maas,  
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder,  
liebe Kolleginnen  
und Kollegen,  
verehrte Leser!



Ich freue mich sehr, Sie alle mit dieser ersten Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahr 2014 begrüßen zu dürfen.

Ich hoffe Sie hatten alle die Zeit und Gelegenheit, im Kreise ihrer Familien, Angehörigen oder Freunde eine besinnliche und erholsame Weihnachtszeit zu verbringen und sind gut in das Neue Jahr gestartet.

Nun jedoch, nach nur wenigen Tagen im neuen Jahr, hat uns der Alltag mit all seinen Sorgen und Problemen wieder erreicht, wenn nicht sogar – im Vergleich zum Vergangenen, versucht zu überholen.

Da wäre zum einen die kurz vor den Weihnachtsfeiertagen aufgetretene **Problematik der Regenerationskuren** und die damit neu verbundene „Besteuerung“, da das Finanzamt Langen inzwischen an dieser Stelle einen geldwerten Vorteil zu erkennen glaubt.

Zur vorübergehenden Beruhigung aller Kollegen, welche in 2014 Anspruch auf diese Kur haben, konnte sehr kurzfristig für das nun begonnene Jahr zwischen der Geschäftsführung der DFS und der GdF eine Lösung gefunden werden, welche aber die entstandene Problematik zunächst nur aufgeschoben hat und zwingend erforderlich macht, mit der DFS (eventuell unter Einbindung der Finanzbehörde) eine für alle Seiten zufrieden stellende dauerhafte Lösung zu finden.

Ein weitaus schwierigeres „Ungemach“ droht aus der Richtung der neuen Bundesregierung und des ausgehandelten Koalitionsvertrages der Großen Koalition.

Leider haben sich die bis zum Schluss befürchteten Gerüchte bewahrheitet. Man will nun von Regierungsseite ziemlich schnell das Thema „**Tarifeinheit: Ein Betrieb – Eine Gewerkschaft – Ein Tarifvertrag**“ angehen. Da hat die Lobbyarbeit verschiedener Arbeitgeberverbände, allen voran der BDA, ganze Arbeit geleistet. Was die Sache allerdings verschlimmert und mich, als überzeugten Arbeitnehmervertreter und Gewerkschafter mit Leib und Seele geradezu beschämt, ist, dass sich ebenfalls führende Gewerkschaftsfunktionäre zum wiederholten Male mit vor diesen Karren spannen lassen. Da kann und darf man sowohl den DGB als auch die IG Metall hervorheben. Bleibt nur zu hoffen, dass die dort agierenden Herren von ihrer eigenen Basis rechtzeitig zur Vernunft gebracht werden und erkennen, wer eigentlich ihre Klientel ist und sie mit Mitgliedsbeiträgen finanziert.

Untätig sind wir diesbezüglich schon seit längerem nicht und werden auch in den nächsten Wochen unsere Bemühungen mit ebenfalls betroffenen Klein- und Spartengewerkschaften beraten, wie wir diesem Trend entgegentreten, um die vom BAG gerichtlich gefestigte Koalitionsfreiheit und die damit verbundene Tarifpluralität in ihrer jetzigen Form zu bewahren. Lesen Sie dazu auch den Beitrag unseres Rechtsanwalts David Schäfer.



Als weiteres wichtiges Thema beschäftigt uns natürlich weiterhin die **EU-Kommission**. Sie fordert mit ihrer Uneinsichtigkeit bezüglich der gewünschten Regulierung des europäischen Luftraumes mit den Projekten Single European Sky (SES2+) sowie der Regulierungsperiode 2 (RP2) den europäischen Dachverband im Bereich Flugsicherung (ATCEUC) nahezu heraus, die am 10. Oktober 2013 geplanten, dann aber ausgesetzten Aktionen eines europaweiten Actiondays, nun doch mit möglichst großer Wirkung und Vielfalt durchzuführen.

Zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe wird dieser Actionday sehr wahrscheinlich bereits stattgefunden und hoffentlich eine dementsprechende Wirkung erzielt haben. Lassen Sie es mich an dieser Stelle aber erneut wiederholen: **Sollte sich an den Vorgaben und Zielen der RP2 nicht deutlich etwas ändern, werden sich Aktionen dieser Art wiederholen, bis die Sturheit und Ignoranz einiger federführender Eurokraten in Brüssel der Einsicht und Vernunft zu realistischen und umsetzbaren Vorgaben weicht.**

Abschließend möchte ich Sie gerne auch noch auf zwei weitere Themenschwerpunkte in dieser Ausgabe hinweisen.

Freuen Sie sich auf eine interessante Berichterstattung zum derzeit viel diskutierten Thema der Drohnen in der Luftfahrt, sowie (schon fast als „Dauerbrenner“) das Neueste, d.h. den

aktuellen Stand – im Fall der so genannten „Südumfliegung“ am Flughafen Frankfurt – auch bezogen auf das Urteil des OLG Kassel.

Darüber hinaus bin ich mir sicher, dass unser Redaktionsteam für jeden etwas Interessantes in diesem Heft untergebracht hat und wünsche Ihnen allen viel Vergnügen beim Lesen dieser ersten Ausgabe im Jahr 2014.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas  
Bundesvorsitzender

# EDITORIAL

# GdF – Termine

## März 2014

01. – 06.	IFATSEA Working Group	Madrid
04. – 05.	Marc Meeting	Madrid
10. – 11.	FSBD Vorstandssitzung	Bremen
12. – 13.	Flight Safety Forum	
25.	FSTD Vorstandssitzung	Langen
27.	erweiterte Vorstandssitzung FSBD	Stuttgart
28. – 30.	Bundesfachbereichskonferenz 2014	Stuttgart

## April 2014

02. – 04.	ATCEUC Spring-Meeting	
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

*Kein Anspruch auf Vollständigkeit!*



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

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

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

# From a disappointing process to a disastrous outcome!

Last October, ATCEUC was given assurances that the European Commission (EC) was finally willing to discuss our views on the performance scheme, regarding the lack of real safety targets and the unrealistic cost efficiency targets.

Having this in mind, all 28 unions members of ATCEUC decided unanimously to postpone the Action Day scheduled for the 10<sup>th</sup> of October 2013. By doing so, ATCEUC and the European ATCOs showed again their commitment to contribute to a reasonable proposal and gave a new opportunity to the EC to engage in an effective dialogue and to take due account of our concerns and proposals.

But just one day after our meeting with EC, and our previous rejection of the PRB proposal, already including over-ambitious targets, we came across with an EC's proposal even more unrealistic, clearly showing that the former declaration of good faith, in solving the things out through an open dialogue, was a big fraud.

ATCEUC has been calling for the EC to take our views on board and to redraft its proposal because the unrealistic cost reduction and the unreasonable traffic forecast will endanger the ANSP ability to continue the safe provision of air navigation services. At the same time, a clear description of the interdependencies and trade-offs between the four KPAs, as stated in the regulation, is still missing. Nevertheless, the EC continues to show a stubborn and arrogant attitude against staff representatives, ANSPs and also the Member States.

Thus, the outcome of the last SSC was not a surprise for ATCEUC. The EU Member States have rejected the proposed RP2 targets, even though the EC has attempted hopelessly to step back to the PRB proposal. However, as it had happened in Vilnius, during the informal ministers meeting, the EC was again isolated and no consensus was achieved, forcing to add a decisive ad hoc SSC meeting to the calendar, to be held on the 4<sup>th</sup> of February.

ATCEUC has no doubts that EC will continue to push forward with its attempt to smash costs without taking into account the interdependencies of the whole system.

Those who may think this was a clear blow to EC pretensions shall not forget the actual SES2+ package which, if approved, will give total powers the EC to set the performance targets without having the States obstructing or even influencing the process.

The SES2+ proposal will lead unequivocally to the worsening of labour and social conditions in the ATM industry and consequently putting the entire safety chain and service quality at risk. Both dossiers – the RP2 targets and the SES2+ package – are of great importance and bring high risks for the European ATCOs and ANSPs future.

## ATCEUC has already issued its position:

- asking for a realistic and flexible approach, considering the actual economic depression in Europe;
- calling for the regulator to freeze the actual RP1 targets on costs and capacity;
- demanding that the EC takes due account of realistic traffic figures before setting cost targets;
- requesting for an assessment period, during the RP2, to evaluate and correct targets, if the assumptions on which they were defined are not being fulfilled;
- rejecting the approach made on Safety KPA, which does not measure how the system is performing on safety, ignoring the interdependencies and trade-offs between safety, costs, capacity and environment;
- asking to clearly identify the percentage of inefficiency of EU airspace attributed to ATM and to other actors; and
- suggesting a collaborative and comprehensive approach to motivate staff.

Although ATCEUC has repeatedly shown its commitment to a real discussion, the EC has continuously disregarded our opinion. This forces ATCEUC, once again, to stand firm by re-suming **ATCEUC Action Day!**

[On January 29<sup>th</sup>, ATCOs around Europe will demonstrate their disappointment regarding EC's method, and their disagreement on the EC proposals for the RP2 targets and SES2+ package.](#)

**ATCEUC represents 28 unions and it's the voice of 14000 ATCOs across Europe.**

On behalf of ATCEUC Executive Board



Volker Dick  
ATCEUC President  
Aix-en-Provence, 13<sup>th</sup> January 2014

*Aufgrund des Redaktionsschluss konnten die Hintergründe, die zur Absage des „Action Day“ für Deutschland führten, hier leider nicht mehr berücksichtigt werden. Wir möchten hier auf die aktuellen Pressemitteilungen der GdF e.V. verweisen.*

# Allgemeines

**Der Jahresausklang des Jahres 2013 gestaltete sich für den FSBD etwas ruhiger als erwartet und war eher von den teils berichteten vorbereitenden Maßnahmen für den Jahresbeginn 2014 geprägt.**

Dies lag nicht nur daran, dass man die übliche natürliche Weihnachtspause zu erwarten hatte, sondern auch daran, dass die entscheidenden Meldungen aus der europäischen Ebene zum Debattenthema RP2 für die eine oder andere Veränderung, die zum Beispiel auch eine organisatorische Verpflichtung der GdF und seines FSBD im Rahmen einer erneuten terminlichen Auflage des ATCEUC-Actiondays bedeutet hätten, zunächst ausblieben. Dieses Thema kündigt sich allerdings bereits bei Drucklegung dieses Flugleiters wieder verstärkt für das erste Quartal 2014 an. Hierüber wird dann umgehend und fortgesetzt berichtet. Wir bitten auch die jeweiligen zeitnahen Ankündigungen zu beachten.

Zwischenzeitige Aufregung erzeugte zwar die Meldung einer Besteuerung der tariflichen Kuren, die dann jedoch eine schnelle einvernehmliche Zwischenlösung mit der DFS bis Ende des Jahres 2014 erfuhr. Dieses Zwischenmoment darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine endgültige Klärung der möglichen Steuerpflicht noch aussteht. Dass es sich hier im Hinblick auf die Bedeutsamkeit und Erhalt der Regenerationskuren nicht allein um einen sachlichen Mehrwert handelt, für den man sich einsetzen sollte, sollte bei Jedem auf der Hand liegen.

Der FSBD hatte im vierten Quartal 2013 die Ankündigungen des DFS Geschäftsbereiches Center zu einer möglichen Zentralisierung aufmerksam verfolgt und frühzeitig zu einem gemeinsamen Fachgespräch auf den jeweiligen Leitungsebenen gebeten, dem die DFS gerne nachgekommen ist. Dieses

fand am 10. Jan. 2014 in der Unternehmenszentrale statt. Stand der Zentralisierungsfrage heute ist, dass auf Seiten der DFS bislang vorrangig eine Wirtschaftlichkeitsüberprüfung stattgefunden hat, die noch nicht in ein Verhältnis zu den hauseigenen Ankündigungen einer gleichbleibenden Dienstleistungsqualität bei einer Zentralisierung gesetzt wurde, woran sich allerdings das Projektvorhaben ebenfalls nach Meinung des FSBD im Sinne guter Flugsicherung messen lassen muss. Wenngleich dem Geschäftsbereich Center dies, auch in Verbindung mit der konkreten Benennung von fachlichen Ausgangspunkten, von der FSBD – Vertretung deutlich genannt wurde, waren diese Gespräche konstruktiv, insofern sich eben auch der weitere fachliche Austausch zu konstruktiver Inaugenscheinnahme der Entwicklung zugesichert ist.

Besonderer Dank des FSBD-Vorstandes gilt hier intern auch den FIS-Kollegen, die uns vorbildlich engagiert in der Aufbereitung der Fachdebatte unterstützt haben. Dem Thema konnte die richtige Plattform gegeben werden.

Aus der Mitgliederverwaltung teilen wir mit, dass die diesjährigen Bestätigungen über die gezahlten Mitgliedsbeiträge mit einem Anhang zu den persönlichen Mitgliedsdaten und der Umstellung auf den SEPA-Zahlungsverkehr versehen wurde. Diesen bitten wir sorgfältig auf seine Richtigkeit zu überprüfen.

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

# Fachliches

**AG CAT II/III**

**Die AG hat zwischenzeitig weiter getagt und hat auf der nächsten Sitzung zusätzlich Vertretungen der VC – Vereinigung Cockpit eingeladen.**

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



# Bereich Flugdaten- bearbeiter (FDB)

## AG FDB

Das Treffen der Arbeitsgruppe fand im Dezember statt. Verschiedene Themen wurden behandelt. Dazu u.a.:

## AIS

In der Sitzung wurde u.a. über eine Untersuchung berichtet, die zur Zeit im Bereich des AIS für Aufregung sorgt. In der dortigen Analyse wurde festgehalten, dass das AIS „zuviel“ Service leisten würde. In einem Testbetrieb soll nun die telefonische und faxbasierende Flugplanaufgabe und –beratung eingeschränkt werden. Im Nachbarland Österreich wurde dieser Versuch auch schon mal begonnen, bevor dieser aber wieder zugunsten der bewährten Beratungsleistungen eines guten AIS verworfen wurde. Der FSBD bleibt am Ball.

## Ü59

Das Konzept Ü59 für FDB wurde für die tarifliche Weiterbearbeitung an die Tarifarbeitsgruppe Ü55 übergeben.

## BAG-FDB

Siehe u.a. Bericht Tarifebene aus Bereich „Beruflich und Soziales“.

## FIS-Zentralisierung

Die Arbeitsgruppe beschäftigte sich auch mit diesem Thema und erstellte für die fachliche Bewertung einer möglichen Zentralisierung eine Pro & Conraliste, um diese in einen seriösen und fachlich sinnvollen Zusammenhang der Debatte stellen zu können. Diese fanden bereits Eingang in das bereits erwähnte Gespräch des FSBD bei der DFS zu deren Planung einer möglichen FIS-Zentralisierung durch die Leitungsebene des Geschäftsbereich Center am 10. Jan. 2014. Am Vorabend des 10. Januar besuchte die dafür vorgesehene FSBD-Vorstandsgruppe, bestehen aus O. Wessollek/Vorstand FDB/LDM, Roman Schütz/ Vorstand Berufliches & Soziales und dem Leiter FSBD, Joachim Nolte, zusätzlich die Kollegen des Langener Centers. Dies insbesondere zum einen Gespräch mit den örtlichen FIS-Kollegen.

## FMP-Berechtigung

Im Gespräch mit dem Leiter des DFS-Geschäftsbereich Center wurde dem FSBD die Ergebnisse eines DFS-seitigen

Workshops vorgestellt. Demnach hat man festgestellt, dass die Tätigkeit Flow Koordinator in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat und in Zukunft weiter gewinnen wird. Allerdings wurde auch festgestellt, dass weitere Optimierungen in diesem Bereich aus Sicht der DFS notwendig sind.

So plant die DFS die Auflösung des Tarifmerkmals „ATM Spezialist“ derart, indem der Flow Koordinator 70% seiner Gesamttätigkeit als ein eingesetzter Flow Koordinator idealerweise ausüben soll und die restlichen 30% der Tätigkeit sollen durch eine berechtigungspflichtige Tätigkeit im Bereich der Verwendung als FDB ausgeübt werden. Welche dies beim Letzteren wären, bleibt zunächst offen.

Die DFS möchte einerseits die Proficiency der Flow Koordinatoren, so die Begründung der DFS für diese Vorstellungen, erhalten oder erhöhen. Sie gibt allerdings auch an, dass sie nach eigener Feststellung z.Zt. einen Überhang an ausgebildeten Flow Koordinatoren hat. Zukünftig sollen diese auswahlbeschränkt aus dem Mitarbeiterpool der FDB hervorgehen. Die Ausbildung selbst soll weiter standardisiert werden und dem „UTP“-Modell angepasst werden.

Nach weiteren, bisherigen Vorstellungen der DFS plant man die disziplinarische Zuordnung der Flow Koordinatoren an die Supervisor FVK, die fachliche Zuordnung bzw. Ansprechpartner des Fachlichen werden die Flow Manager Assistenten.

Enttäuschend aus Sicht des FMP-Konzeptes des FSBD, an das sich die DFS in seinen Merkmalen angelehnt haben möchte, teilt man DFS-seitig nicht die Auffassung einer Berechtigungspflicht für die Flow Koordinatoren. Damit ist die Aufgabe zur Durchsetzung einer solchen weiterhin aufgegeben.

Die vielen Neuorientierungen im Bereich FDB deuten auf eine notwendige Ausrichtung im Hinblick auf die hauseigenen Vorstellungen zu einem Gesamtkonzept FDB.

**Ansprechpartner: Vorstand FDB/LDM**  
(oliver.wessollek@gdf.de)

# Bereich Beruflich und Soziales

## Tarifebene

Im Bereich Berufliches und Soziales gab es in den vergangenen Monaten, trotz der Weihnachtstage, einige zum Teil große Themenkomplexe. Zum einen ist natürlich nach wie vor das Thema „Altersgrenze Fluglotsen/FDB“ bzw. „Übergangsvorsorgung“ in der Bearbeitung. Noch immer sind wir in Ge-

sprächen mit der DFS, um die Tarifvertragstexte an die Rechtsprechung anzupassen. Die Gespräche sind derzeit vertagt, aber insgesamt doch auf einem ganz guten Weg. Näheres zu Inhalten dazu findet Ihr in diesem Heft im „Bericht aus der TK“.

Der zweite Schwerpunkt der Arbeit der vergangenen Wochen/Monate ergab sich aus der wieder aufgenommenen Validierung zu den „Sonderregelungen“. Nun fragt man sich, warum schon wieder validiert wird, da die letzte Validierung ja erst im Frühjahr 2013 abgeschlossen wurde und der Validierungszeitraum ja bekanntermaßen 2 Jahre beträgt. Die Arbeitsgruppe, die sich mit der Validierung beschäftigt, hat aber im Zuge der letzten Runde festgestellt, dass der kumulierte Arbeitsaufwand aus 2 zurückliegenden Jahren ein nahezu nicht zu bewältigendes Pensum an Erhebung und Auswertung darstellt.

Daher haben wir uns vorgenommen, die nächste (also die jetzige) Validierungsperiode halbjährlich zu bearbeiten. Dazu wurden für die bereits abgelaufenen 6 Monate 18 Stichprobentage des abgelaufenen Verkehrs ausgelost, die entsprechenden Sekordaten der Besetzungszeiten bereits bei der DFS angefordert und wir werden, sobald die Merkmalstabellen für die einzelnen Sektoren überprüft wurden, mit diesem Auswertungsteil beginnen. Analog dazu wird dieser Prozess dann für die nächsten drei 6-Monats-Abschnitte fortgesetzt. Um Einflussnahmen auf die Validierungsergebnisse zu verhindern, werden die schrittweise gesammelten Ergebnisse allerdings bis zum vollständigen Abschluss der Validierung nicht veröffentlicht und weder der DFS noch den Mitgliedern bekannt gemacht. Nicht unerwähnt bleiben soll an der Stelle, dass die LIZ der DFS uns auf diesem Wege bislang sehr, sehr offen und konstruktiv unterstützt. Beispielhaft sei genannt, dass wir von der DFS auf unsere Anfrage hin mit deutlich verbesserten PoLo-Daten ausgestattet werden, die uns das mühselige Aufbereiten der bislang gelieferten „Roh-Daten“ ersparen und wir so einen ganz erheblichen Teil der Auswertearbeit einsparen.

## Internationales

### IFATCA-Ebene

Auf fachlicher Ebene gab es erfreulicher Weise bereits Rückmeldungen zu dem Angebot der IFATCA, als Sachverständiger bei verschiedenen SESAR-Projekten die IFATCA zu vertreten. Interessenten zu den folgenden Themen-Schwerpunkten können sich weiterhin gerne bei [jonathan.boetig@gdf.de](mailto:jonathan.boetig@gdf.de) bewerben oder weitere Informationen einholen:

- Novel taxiing applications and needs (GND ATCO)
- Future ATM investment mechanism (ATCO with economical background)
- Contingency procedure
- Future communication
- SWIM organisation, work and validation.

### ATCEUC/ SES- Ebene

Nur auf den ersten Blick erfreulich erscheinen mag die Tatsa-

ch, dass die Staatenvertreter auf dem 52. Single Sky Committee (SSC) am 17. und 18. Dezember die geplante Abstimmung über die Vorgaben der Regulierungsperiode 2 vertagt haben. Die Zielvorgaben für diese Periode von 2015 – 2019 hätten bereits am 1. Januar 2014 veröffentlicht werden sollen – jetzt ist für die grundsätzliche Abstimmung ein Ad-Hoc SSC Meeting am 4. Februar angesetzt worden. Beunruhigend sind in diesem Zusammenhang auch immer noch die Planungen für das SES 2+ Programm, ausser dem bekannten „Unbundling of Services“ (FS-Technik, AIS) droht hier noch die totale Machtverlagerung an die Europäische Kommission. Wichtige Entscheidungen könnte sie dann im Alleingang treffen, ohne Einfluss der Mitgliedsstaaten.

### FSBD- beruflich-sozial

Weitere Themen der Vorstandsarbeit waren darüber hinaus zum Beispiel die Frage nach einer „Loss of Licence – Versicherung“ für Azubis (Anfrage der „Alten Leipziger“ nach Rahmenvertrag wurde als unnötig erachtet) und natürlich die für alle überraschende Nachricht über die Steuerpflicht unserer Kuren. Dazu, und zu vielen anderen Themen, findet Ihr allerdings mehr im „Bericht aus der TK“ in diesem Flugleiter.

### Ansprechpartner:

#### FSBD Vorstand für Berufliches & Soziales

([roman.schuetz@gdf.de](mailto:roman.schuetz@gdf.de))

che, dass die Staatenvertreter auf dem 52. Single Sky Committee (SSC) am 17. und 18. Dezember die geplante Abstimmung über die Vorgaben der Regulierungsperiode 2 vertagt haben. Die Zielvorgaben für diese Periode von 2015 – 2019 hätten bereits am 1. Januar 2014 veröffentlicht werden sollen – jetzt ist für die grundsätzliche Abstimmung ein Ad-Hoc SSC Meeting am 4. Februar angesetzt worden. Beunruhigend sind in diesem Zusammenhang auch immer noch die Planungen für das SES 2+ Programm, ausser dem bekannten „Unbundling of Services“ (FS-Technik, AIS) droht hier noch die totale Machtverlagerung an die Europäische Kommission. Wichtige Entscheidungen könnte sie dann im Alleingang treffen, ohne Einfluss der Mitgliedsstaaten.

### MARC/MOSAIC, FABEC- Ebene

### Ansprechpartner: FSBD Vorstand für Internationales

([jonathan.boetig@gdf.de](mailto:jonathan.boetig@gdf.de))



## Besuch des FSBD bei Rheinmetall Defence Electronics GmbH, Bremen

Am 14. November 2013 nahm eine kleine Vorstandsdelegation des FSBD die Möglichkeit zu einem Ortsbesuch im Forschungs- und Entwicklungsbereich von Rheinmetall Defence Electronics GmbH in Bremen wahr.

Zweck für den FSBD war u.a., sich eine technische Vorstellung von den dort angebotenen außersensorischen Systemen zu machen, da diesen in zukünftigen Planspielen über veränderte Bodenverkehrs- oder auch Towerkonzepte eine ungleich höhere Bedeutung zukommen könnte.

Nach einer allgemeinen Einführung in die Geschichte und die Unternehmensbereiche von Rheinmetall, die neben militärischen Sparten insbesondere auch eine Bandbreite von zivilen Produktsegmenten wie Metall- und Motorenbau enthalten, bekamen die Besucher aus dem FSBD eine werksinterne Führung durch einige Entwicklungssparten von Rheinmetall, in denen man sich vom dortigen Gelände aus betätigt. Hier wäre als Kennzeichen von Rheinmetall der technische Vorsprung und die Kompetenz im Simulatorenbau hervorzuheben (sehr wissenswert u.a. der Bau von Flug- und Helikoptersimulatoren).

Hauptaugenmerk für den FSBD-Besuch war dann die Vorführung einer zwei-Komponenten-Außensensorik (FIRST, SEOSS) für einen vorgesehenen Flugbetrieb an Flughäfen. Später kam man dann darüber in einen gemeinsamen anfänglichen fachlichen Austausch. Die eine Komponente der Sensorik erfasst in (360°-)Rundsicht die Flugkörper, während die andere im Mo-

odus einer unmittelbaren Einzelobjektverfolgung das Flugziel in Trennschärfe und in Einzelbilddarstellung fokussiert. Auch wenn es sich in der Vorführung um ein seriennahes Modell der Sensoranlage handelte, so beeindruckte diese einerseits durch ihre Mobilität und äußere Handlichkeit (kann mit wenigen Handgriffen und aufgrund geringen Gewichts versetzt werden), mehr noch aber was andererseits die Flugzielverarbeitung und die Darstellungsmöglichkeiten der Luft- bzw. Bodenlage angeht (präzise Wärmebilder, die insbesondere bei Allwetterbetrieb Vorteile hätten, allerdings auch den Tagesbildmodus, der das reale 'gesehene' Bild eines Lotsen der Außensicht auf die Monitorflächen wiedergibt, neben den erwähnten Bildausschnitten, die sich unmittelbar an ein Flugziel in der Verfolgung heften können (siehe Bild). Allem kann man nachträglich von hier aus ein positives Potential aussprechen.

In einem Anschlussgespräch wurden dann die spontanen Erfahrungen der praktischen Vorführung von Rheinmetall zwischen dem FSBD und den begleitenden Mitarbeitern – Herr Schieder und Herr Marquardsen – ausgetauscht. Im Vordergrund stand hier kein politisches Gespräch, sondern ein rein fachlicher Austausch über das Gesehene, der sich im Kern auf Fragen sinnvollen Technikverständnisses und auf ein konkurrenzfreies Lernen von einander bezog und von dem beide Seiten (Industrie und Fachvertretung) profitieren könnten. Gerade auch durch diese Art sich inhaltlich zu bewegen, legitimiert sich die fachliche Ebene der GdF als seriöser und kompetenter Gesprächspartner der allgemeinen Luftverkehrsdebatten.



# Bericht von der Fortsetzung der 10. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz Flugsicherungs-Technische Dienste

**Am 11.01.2014 fand in Berlin die Fortsetzung der 10. Ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz FSTD statt. Das Wichtigste nachfolgend im Überblick.**



**von  
Thorsten  
Wehe**

Auf europäischer Ebene hat sich bis zur Konferenz nichts Neues mehr ergeben. Alle Entscheidungen zur europäischen Regulierung werden in den nächsten Wochen erwartet. Auch die erste Lesung im europäischen Parlament zum SES 2+ Paket soll Ende Januar 2014 erfolgen. Bitte verfolgen Sie die aktuellen Mitteilungen der GdF.

Der europaweite „Action Day“, zu dem die ATCEUC aufgerufen hat, ist der 29. Januar 2014. Bei Redaktionsschluss ist eine Beteiligung der GdF geplant. Da die GdF „nur“ die Fluglotsen zu Arbeitskampfmaßnahmen aufruft, bestärkte der Vorstand FSTD die Idee der Münchner Kollegen, sich in der Technik mit „AM“ oder „U“ zu beteiligen und sich so mit den Lotsen solidarisch zu erklären.

Die Delegierten wurden umfangreich zum Thema Besteuerung der Regenerationskur informiert. Für die Vergangenheit und das Jahr 2014 konnte die DFS mit dem Finanzamt eine pauschale Besteuerung vereinbaren. Die entstehenden Kosten übernimmt die DFS. Wie sich das Thema ab dem Jahr 2015 weiter gestalten wird, ist derzeit noch offen.

Die Delegierten haben die grundlegende Diskussion zum Thema Regenerationskur fortgesetzt. Zum einen ging es um die Gruppe der Anspruchsberechtigten und zum anderen um

die Anpassung der Regenerationskur an die Vorgaben des Finanzamtes. Alle waren sich einig, die Regenerationskur für die Technik zu erhalten. Erkannt wurde aber auch die Notwendigkeit einer Anpassung der Regenerationskur an die Vorgaben zur Steuerfreiheit. Ist die Steuerbefreiung nicht möglich, haben sich die Delegierten für die Schaffung einer Möglichkeit zum persönlichen Ansparen des Betrages für die Pauschalbesteuerung bzw. eines Modells zur Finanzierung der Regenerationskur ausgesprochen. Die Delegierten haben nach intensiver Diskussion beschlossen, der Arge Tarif den Auftrag zur Ausarbeitung eines neuen Modells für den Anspruch auf Regenerationskur zu erteilen. Die Intentionen des Fachbereichs werden in der Tarifkommission vorgetragen und sollen dann mit Vertretern der DFS in einer Expertengruppe erörtert werden. Die wichtigste Forderung ist ein an die heutige Realität angepasstes und gerechtes Modell für den Kuranspruch und das Kurintervall. Dabei soll das neue Modell die heute bestehenden Ansprüche im Wesentlichen erhalten. Die Belastung und Beanspruchung durch Wechselschichtdienst und die Anforderungen im operativen Dienst sind nicht weniger geworden.

In der Tarifbeobachtung zur Umsetzung des ETV gibt es intensive Gespräche zwischen der DFS und GdF, aber noch keine konkreten Ergebnisse. Für die im Februar 2014 beginnenden Verhandlungen VTV, VTV-A und ZTV hat die Tarifkommission am 13.01.2014 eine Forderung zur linearen Steigerung um 3,6 % mit einer Laufzeit von 12 Monaten rückwirkend ab dem 01.01.2014 beschlossen. Die DFS strebt nach eigenen Angaben eine längere Laufzeit an.



Des Weiteren fand ein „Spitzentreffen“ zwischen Robert Schickling (DFS) und Mitgliedern des Fachbereichsvorstandes FSTD statt. Inhaltlich wurde erst einmal von beiden Seiten ein Interesse an einer zukünftigen, intensiven fachlichen Zusammenarbeit bekundet. Zwei der wichtigsten Themen sind Inhalt eines Folgetreffens am 15.01.2014 gewesen. Diese betreffen die zukünftige Organisation der Inbetriebhaltung in der DFS und die Gestaltung von Fachkarrieren im Bereich Technik.

Die Vertreter der TK berichteten, dass in der Tarifkommission das Thema eines Teilzeit-TV besprochen wird. Der Wunsch nach einem Teilzeit-TV wurde von der DFS adressiert. Mit diesem Instrument beabsichtigt die DFS u.a. ihre Einsparziele zu erreichen. Im Ergebnis der Diskussion wurden die Mitglieder der Tarifkommission aufgefordert, die Überlegungen zu diesem Tarifvertrag auf die Einführung einer Altersteilzeit auszuweiten.

Der Vorstand FSTD plant für das Jahr 2014 eine Mitgliederbefragung zum Thema Sicherheit in der Flugsicherungstechnik. Die Fragen werden z.Z. noch final ausgearbeitet. Dabei werden die Themen aus der letzten Mitarbeiterbefragung im Jahr 2004 u.a. um das Thema Führungskräfte ergänzt. Das

Versenden der Unterlagen an alle Mitglieder ist spätestens im 2.Quartal 2014 geplant. Der Vorstand und die Delegierten bitten die Mitglieder im FB FSTD, sich zahlreich an der Befragung zu beteiligen.

Günter Schnause informierte von einem Treffen mit Vertretern der AXA Versicherung zum Thema Berufsunfähigkeitsversicherung am 16.12.2013. Mittlerweile sind alle Missverständnisse zu den speziellen Bedingungen und Anforderungen im Bereich Technik ausgeräumt. Besonderes Augenmerk wurde noch einmal auf die Berechtigungen, auf die gleichartigen Arbeitsaufgaben von Technikern und Ingenieuren und auf eine vereinfachte Gesundheitsprüfung gerichtet. Ein konkretes Angebot mit Beispielrechnungen und konkreten Tarifen wird in den nächsten Tagen erwartet. Der Vorstand wird die Mitglieder mit einer Fachbereichsinfo entsprechend informieren.

**Die 11. Ordentliche Bundesfachbereichskonferenz FSTD wird am 11. September 2014 stattfinden.**



Sie produzieren

täglich 100% Sicherheit

Ihre Krankenversicherung auch ?

Wir finden für Sie die Beste !

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






Ihre Versicherungsmakler Petersen + Hettich



## EOD Briefing



von  
Andreas  
Schmelzer

### Was macht ein EOD (Engineer on duty) wenn er gerade nicht im Schichtdienst tätig ist?

Er trifft sich mit seinen Kolleginnen und Kollegen zum ersten wichtigen EOD Briefing. So geschehen vom 25.10.-27.10.2013 in der wunderschönen tschechischen Hauptstadt Prag. Aber noch einmal zum Anfang. Im Sommer diesen Jahres ist am Ufer des Mains eine Idee geboren worden. Nach einem Arbeitsgruppentreffen in Frankfurt kam das Verlangen, doch mal einen bundesweiten Erfahrungsaustausch unter den EODs zu organisieren. Drei Mitglieder der GdF Arbeitsgruppe EOD/SL1 aus Karlsruhe, Bremen und München waren sofort von dieser Idee begeistert. Schnell war auch die Entscheidung getroffen, nach Prag an die schöne Moldau zu reisen. Kurzerhand wurden Flyer gedruckt, die Kollegen per Email informiert und eine eigene Webseite eingerichtet. Jeder EOD wurde persönlich eingeladen, mit uns nach Prag zu reisen.

Schnell fanden sich einige Kolleginnen und Kollegen. Trotzdem, darauf sei an dieser Stelle hingewiesen, dass dies eine ganz private Veranstaltung ohne jegliche Sponsoren gewesen ist.

Am 25.10. war es dann endlich soweit. Insgesamt 6 Kollegen kamen mit dem Flugzeug oder dem Auto nach Prag und trafen sich am Abend in der Prager Innenstadt zum ersten Kennenlernen. Ich kann euch berichten, der erste Gulasch und das erste Pilsner Urquell werden lange in unserer Erinnerung bleiben.

Das ganze Wochenende stand im Zeichen des EOD. Es wurden Erfahrungen zu den Dienstplänen ausgetauscht, es wurde über höhenverstellbare Tische auf den neuen „Brücken“ diskutiert, über den Anspruch der Kollegen im Schichtdienst auf Erholungskuren, es gab einen regen Austausch über die doch sehr unterschiedlichen Arbeitsweisen am Arbeitsplatz und nicht zuletzt wurde auch über die Umsetzung des Ergebnisses der GdF Arbeitsgruppe EOD/SL1 geredet.

Mit großer Neugier verfolgten alle Kollegen die Ausführungen der Münchener über die baldige Umsetzung des GdF

Konzeptes. Ab Januar wird hier die Doppelbesetzung des EOD eingeführt. Das Konzept der Doppelbesetzung wurde gemeinsam mit der DFS erarbeitet und wird nun erstmals an einer Niederlassung umgesetzt. Eine Notwendigkeit ergab sich unter anderem, aus den gestiegenen Anforderungen an den Arbeitsplatz durch die Übernahme des SL1 (Service Level) für die Sprachkommunikationssysteme und die hohen Sicherheitsanforderungen an den Arbeitsplatz und an die Kollegen. Die Kollegen waren sich einig, dass die Doppelbesetzung ein echter Zugewinn an Sicherheit, Servicequalität und Professionalität an den Arbeitsplatz EOD ist. Gleichzeitig gibt es den von den Kollegen in München so dringend geforderten 6/4er Dienstplan. Dieser bietet ihnen jetzt eine echte Möglichkeit zur Regeneration und Erholung in einem verlängerten Freizeitblock.

Ein weiterer wichtiger Punkt war die Forderung nach höhenverstellbaren Tischen. Diese werden nach den derzeitigen Plänen der DFS auf den neuen „Brücken“ in den Centern wohl nicht mehr eingerüstet. Das führt doch zu sehr großen Unmut unter den Kollegen und wird in der Forderung von fast allen Kollegen unterstützt. Was daraus wird? Wir lassen uns überraschen!

Zum Thema Kuren gab es auch ein eindeutiges Statement der Kolleginnen und Kollegen. Die Kurintervalle sollten so bleiben wie sie sind. Die Kur ist ein wichtiger Bestandteil zu Gesunderhaltung und Regeneration und zum Ausgleich der Belastungen und Beanspruchung durch den Wechselschichtdienst.

Aber es gab auch Momente in Prag, welche nicht im Zeichen der Arbeit und des EOD standen. So stand am Samstag erst einmal ein ausgiebiger achttündiger Stadtbummel durch Prag auf dem Programm. Der Wettergott meinte es gut und beglückte uns mit Sonne und sommerlichen Temperaturen. Zunächst ging es vom Hotel zu Fuß zur Prager Burg, durch die Altstadt, durch das jüdische Viertel und an der Moldau zurück zum Hotel. Unterwegs durfte natürlich die eine oder andere Stärkung nicht fehlen.

Beim gemeinsamen Abendessen wurde dann schon über das „zweite wichtige EOD Briefing“ geredet. Alle waren sich einig, dass sollten wir jetzt jedes Jahr machen. Die Reise nach Prag wird bei uns allen lange in Erinnerung bleiben. Der Termin 24.10.-26.10.2014 steht auch schon fest und wurde von allen fest im Kalender vermerkt. Um die Organisation werden sich vermutlich wieder die diesjährigen Organisatoren Linda Tännny, Christian Manthey und Andreas Schmelzer kümmern. An dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank dafür. Alle EOD's werden wieder rechtzeitig angeschrieben und Neuigkeiten sind jederzeit im Internet (<http://www.eod-briefing.de>) zu finden.

Auf ein erfolgreiches 2tes WEB (wichtiges EOD Briefing)!



Photos: © by A.S. Photo 2013



# Bericht aus der Tarifkommission

## Liebe Kollegen,

zuallererst möchte ich den Lesern, stellvertretend im Namen aller TKler, einen guten Start ins neue Jahr wünschen.

Auch wir TKler sind schon wieder ins Jahr gestartet. Geradezu nahtlos. Denn an Themen mangelt es nicht und so war der Jahreswechsel für Eure Tarifvertreter eher unmerklich. Vor allem das Thema „Kuren“ und „Vergütung“ hat uns ja alle irgendwie auf Trab gehalten. Und hält es noch...

## Vergütungsrunde

Auf ihrer letzten Sitzung des Jahres 2013 wurde die TK der GdF ja von der Nachricht überrascht, die Kuren müssten ab Januar 2014 versteuert werden. Auch die europ. Entwicklungen zu SES2+ und zur Regulierungsperiode 2 waren zu diesem Zeitpunkt, Mitte Dezember, noch nicht in einer eindeutigen Richtung unterwegs, und sie sind es bis heute nicht.

Unter diesen Umständen konnte und wollte die TK sich auf ihrer Dezember-Sitzung nicht darauf festlegen, eine Forderung für die anstehenden Vergütungs-Tarifverhandlungen zu formulieren. Daher haben wir uns, Gespräche über die Kuren und deren Steuerpflicht abwartend, ins neue Jahr vertagt und uns am 13. Januar 2014 zu unserer 1. außerordentlichen Sitzung im Jahr 2014 getroffen. Auf der haben wir uns nun, nach langer, vielschichtiger und ausführlicher Diskussion und vielerlei strategischen Abwägungen und Überlegungen dazu entschlossen, mit einer ganz einfachen und unkomplizierten Forderung in die aktuelle Tarifverhandlung zu gehen: Wir fordern 3,6% lineare Gehaltssteigerung bei einer Laufzeit von 12 Monaten. In die Entstehung dieser Forderungslage sind natürlich die vielerorts getätigten Abfragen, teilweise sogar Umfragen in Fragebögen und deren Auswertungen eingeflossen.

Diese haben gezeigt, dass es grundsätzlich zwei Strömungen zu geben schien: eine in Richtung Nullrunde und eine in Richtung eines Inflationsausgleichs. Im Gegensatz dazu steht eine kürzlich veröffentlichte und den Medien zu entnehmende Studie, wonach einzig in Deutschland die **Reallöhne seit 2009 nicht größer sondern kleiner geworden** sind (Studie des „WSI“ – der gewerkschaftsnahen Hans-Böckler-Stiftung). Dies und die Aussicht auf einen positiven Jahresabschluss der DFS mit ins Kalkül ziehend, haben wir uns schnell von einer Nullrunde bzw. einem simplen Inflationsausgleich gelöst. Wir alle hoffen auf eine schnelle und unkomplizierte Verhandlungsrunde, deren erste und bisher einzige Termine für den 6. und 13. Februar 2014 angesetzt sind.

## Kuren

In der Einleitung bereits angedeutet und in mehr als einer TK-Info ausführlich beschrieben, ist das Thema Kuren und die damit verbundene Steuerpflicht des „geldwerten Vorteils“, den die Kuren laut Finanzamt Langen darstellen. Wie auch inzwischen bekannt sein dürfte, konnte der Vorstand Tarif und Recht (P. Reinecke) mit der DFS eine Übereinkunft erzielen, dass für das Jahr 2014 die geschuldete Steuerlast für die Kurteilnehmer von der DFS getragen wird. Dafür an dieser Stelle unser Dank an die Beteiligten, dass so schnell und pragmatisch eine Lösung gefunden werden konnte, die die Kollegen vor plötzlichen und unerwarteten Mehrbelastungen erst einmal schützt. Klar ist allerdings nunmehr auch, dass diese Regelung am 31.12.2014 spätestens endet und ab dem folgenden Jahr jeder Kurteilnehmer für seine Kur Steuern zu entrichten hat. Wie, in welchem Zeitraum und Umfang, muss noch geklärt werden. Viel wichtiger und im laufenden Jahr ein Hauptanliegen der TK wird es allerdings sein, darauf hinzuwirken, die Kuren von der Steuerpflicht wieder zu befreien und den ursprünglichen Status wieder herzustellen. Klar ist dann allerdings auch, dass sich die Kuren in ihrer Ausgestaltung etwas verändern werden bzw. verändern müssen. Es sei an dieser Stelle auf den betreffenden Artikel bzw. die FSBD-Info in diesem Heft hingewiesen, die sich näher mit dem Thema Kuren beschäftigt.

Festzuhalten bleibt an dieser Stelle, dass die TK eine neunköpfige Arbeitsgruppe gebildet hat, die sich sofort und mit aller gebotenen Eile und Intensität des Themas annehmen wird und das Ganze hoffentlich auf einen guten Weg bringen kann.

## Teilzeitmodelle, Personalentwicklung

Im Dezember hat sich eine kleinere Delegation der TK mit Vertretern der DFS getroffen, um sich ausführlich über die Entwicklung des Personalstandes für den operativen Bereich informieren zu lassen. Dabei wurden uns sehr ausführliche Zahlen der Entwicklung des Personalkörpers, v.a. oder **ausschließlich für den Bereich FVK** vorgestellt und für die mittelfristige Zukunft (3-6 Jahre) Personalüberhänge aufgezeigt. Obwohl der Bereich Tower im selben Zeitraum wohl eher unterdeckt bleiben wird, wird es im Bereich Center, so die Darstellung der DFS, in diesem Zeitraum zwischenzeitlich einen Überhang von etwa 150 Lotsen, von der DFS liebevoll „Kapazitäten“ genannt, geben. Ob diese Zahlen belastbar sind, basieren sie doch auf den geringen Prognosen zur Verkehrsentwicklung, werden wir versuchen zu überprüfen. Leider hat es die DFS zu diesem Zeitpunkt auch versäumt, uns ebenso tiefgründige und detaillierte Zahlen und Analysen für die übrigen Bereiche zu präsentieren. Dies ist noch offen und muss auf folgenden Terminen noch nachgeholt werden.



Schlussfolgerung der DFS ist jedoch, diese Überkapazitäten durch möglichst attraktive Teilzeitmodelle und eine Reduzierung – wohlgerne nicht durch eine Einstellung – der Ausbildung abzufedern. Über weitere Lösungsmöglichkeiten, wie z.B. den vorzeitigen Eintritt in die ÜVers o.ä. wurde noch nicht diskutiert. Diese Gespräche stehen noch ganz am Anfang und müssen, zumindest aus Sicht der DFS, vertieft werden und evtl. dann auch in den Status „richtiger“ Tarifverhandlungen gehoben werden.

### Altersgrenze/Übergangsversorgung

Diese Tarifgespräche begleiten uns ja nun schon eine ganze Weile. Noch einmal zur Erinnerung: der in den „Sonderregelungen“ vorgesehene „automatische“ Eintritt in die Übergangsversorgung mit Vollendung des 55. (Lotsen) bzw. 59. (FDB) Lebensjahres ist richterlich als nicht rechtmäßig beurteilt worden. DFS und GdF arbeiten seit einiger Zeit daran, möglichst ohne Kündigung des Tarifvertrages diesen Zustand zu beheben.

Die Zielstellung ist dabei ganz klar: ungeachtet der Formulierung darf sich am derzeitigen Status, nämlich dem Anspruch auf Eintritt in die Übergangsversorgung bei Erreichen der jeweiligen Altersgrenze nichts ändern. Auch die Möglichkeit, wie bisher verfrüht mit entsprechenden Abschlägen „zu gehen“, soll unangetastet bleiben. Oder einfach gesagt: Es darf keine Verschlechterung eintreten. Gleichzeitig bietet sich dabei natürlich für uns die Gelegenheit, das Konzept „Altersgrenze für Fluglotsen“ (erst im März 2013 in Bremen verabschiedet) umzusetzen bzw. einzuarbeiten. Aufgrund des ungekündigten Zustandes der Tarifverträge sind natürlich beiderseitig die Durchsetzungsmöglichkeiten etwas eingeschränkt und beide Seiten sind mehr oder weniger darauf angewiesen, zu einem einvernehmlichen Ergebnis zu kommen. Bislang sind wir auf genau diesem Wege ein gutes Stück vorangekommen.

Es ist deutlich geworden, dass die DFS kein Interesse an einem grundsätzlichen „Einreißen“ der Altersgrenze 55 bzw. 59 hat. Wichtiger ist der DFS eine Planbarkeit in Bezug auf Weiterbeschäftigung bzw. Ausscheiden der Mitarbeiter, um rechtzeitig und sinnvoll ausbilden und nachführen zu können. Aus dem Konzept der GdF „Altersgrenze für Fluglotsen“ haben sich auch Möglichkeiten bzw. Kriterien ergeben, unter denen eine Weiterbeschäftigung über das 55. oder 59. Lebensjahr hinaus vorstellbar oder für uns sinnvoll ist. Dies sind Maßnahmen oder Regelungen, die die besonderen Belastungen eines Wechselschichtdienstes und einer langjährigen Tätigkeit in eben diesem abmildern sollen. Gleichzeitig sollen diese Punkte natürlich helfen, die Altersgrenze von 55/59 Lebensjahren zu erhalten und ein erodieren dieser Grenzen zu vermeiden. Beispielhaft sei hier eine vorwiegend an Wochentagen liegende Einsatzplanung der entsprechenden Kollegen genannt.

Momentan sind die Gespräche dazu vertagt, da die DFS sich zu einem ganz speziellen Punkt unserer Vorstellungen zur Umsetzung noch etwas tiefere Gedanken machen möchte.

Aber insgesamt sind wir dort auf einem guten Weg und ich bin guter Dinge, dass wir diese Gespräche auch recht bald zu einem positiven Abschluss bringen.

### Regionalflughäfen

#### Finkenwerder

Ende Oktober wurden seitens GdF Tarifverhandlungen mit dem Regionalflughafen Finkenwerder aufgenommen. Die Tarifverhandlungen mit der AIRBUS Operations GmbH konnten nach nur zwei Verhandlungsrunden noch im November erfolgreich abgeschlossen werden. Das Ergebnis wurde von der zuständigen TK Regio inzwischen einstimmig angenommen. Mit Wirkung vom 1. Januar 2014 steigt die Vergütung unserer Kollegen am Flughafen Finkenwerder um 3,4 %, und ab 1. Januar 2015 um weitere 2,2%. Ebenfalls zum 1. Januar erhöht sich die pauschale Abgeltung für die Rufbereitschaft auf 400 und die Anzahl der Rufbereitschaften wird auf maximal zwei Wochenenden (2 Samstag und 1 Sonntag) pro Monat begrenzt. Gleichzeitig mit dem Abschluss des Tarifvertrages über zwei Jahre und der Verlängerung der Laufzeit des Manteltarifvertrages um ein Jahr auf den 31. Dezember 2015 wurde eine Verhandlungsverpflichtung zur Nachbesserung der Übergangsversorgung vereinbart.

## 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 0 99-0  
Fax: 0421/96 0 99-11

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

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

Für die Flughäfen Kassel und Friedrichshafen befinden wir uns noch in laufenden Tarifverhandlungen mit den Forderungspaketen, die in der TK-Info vom 19.12.2013 schon einmal ausführlich vorgestellt wurden (in Friedrichshafen geht es um das Thema Übergangsvorsorge und in Kassel wesentlich um Vergütung und Zulagen). Beide Verhandlungsrunden laufen und zumindest für Kassel ist bereits eine neue Verhandlungsrunde für den 15.01.2014 angesetzt.

### **Vorfeldkontrolle Frankfurt**

Am 3. Dezember 2013 fand ein weiteres Gespräch mit dem Arbeitsdirektor der Fraport AG, Herrn Michael Müller und den zuständigen Abteilungsleitern, den Herren Vorndran und Dr. Prüm, statt. Gegenstand dieses Gespräches waren zunächst die derzeit anhängigen Klagen gegen die Fraport zur Umsetzung der zum 1. Januar 2012 mit der GdF abgeschlossenen Tarifverträge für die Vorfeldkontrolle. Hierzu gab es ein Angebot von Seiten des Arbeitgebers für den Fall einer möglichen Beendigung der Klagen. Ob das Angebot ausreichend ist, werden wir im Januar gemeinsam mit unseren Mitgliedern entscheiden. Unsere Mitglieder werden dann auch zu bewerten haben, was von dem Angebot der Fraport zu halten ist, nun doch einen eigenen Betriebsrat bei der FRA Vorfeldkontrolle GmbH zu bilden – unter der Voraussetzung einer Verlängerung der Laufzeit der Tarifverträge.

Nächster Punkt war die Situation in der Verkehrszentrale (VZ). Hier plant die Fraport strukturelle Veränderungen, die es mittelfristig ermöglichen sollen, u. a. die Aufgaben der VZ in Kombination mit zusätzlichen Disponententätigkeiten durch Mitarbeiter der Fraport AG wahrnehmen zu lassen, und das mit insgesamt weniger Personal als heute in der VZ. Der Bestand der VZ Arbeitsplätze bei der FRA Vorfeldkontrolle GmbH über 2016 hinaus wäre damit massiv bedroht.

Ein erster Schritt in diese Richtung erfolgte bereits im Sommer diesen Jahres mit der Ausschreibung von fünf Stellen für „Sachbearbeiter Vorplanung Flugbetrieb“. Die zukünftigen Sachbearbeiter, die bei der Fraport AG angestellt sein werden, übernehmen auch Aufgaben aus dem Bereich der VZ. Vergütet werden sie nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst. Die Entlohnung wird damit unter der liegen, welche die VZ Mitarbeiter heute erhalten. Die Höhe der Vergütung in der VZ wurde von den Fraport Vertretern auch als einer der Hauptgründe für die vorgesehenen Umstrukturierungen angeführt. Allerdings erwähnten sie auch, dass der Abschluss der Tarifverträge mit der GdF nicht den Anstoß für die geplanten Veränderungen gegeben habe. Vielmehr sei es unabhängig davon erforderlich, ineffiziente Prozesse in der Fraport zu verbessern und dazu ähnlich gelagerte Tätigkeiten zusammenzufassen.

Anfang Januar werden wir mit den Kollegen der VZ im Rahmen einer Mitgliederversammlung beraten, wie sich die GdF zu den geplanten Veränderungen positionieren soll. Der Beschäftigungssicherung wird dabei sicherlich eine besondere Bedeutung zukommen. Weiterhin wird in die Überlegungen mit einzubeziehen sein, dass die Tarifverträge mit der FRA Vorfeldkontrolle GmbH derzeit nicht gekündigt werden können und zudem ein Tarifvertrag Beschäftigungsschutz mit der Fraport AG existiert.

### **Ausblick**

Unschwer zu erkennen ist, dass es keinen „ruhigen“ Start ins Jahr 2014 geben wird und dass eine Menge komplexer Themen schon jetzt die Agenda für das Jahr bestimmen. Vergütung, Kuren, Altersvorsorge sollen da mal an erster Stelle genannt sein, gleichbedeutend mit den „Baustellen“ an unseren Regionalflughäfen bzw. bei FRAPORT. Aufgabenstellung wird es u.a. sein, neben vernünftigen Vergütungstarifverhandlungen, vor allem die Kur-Problematik zu lösen. Wie diese Lösung aussehen kann, muss die Arbeitsgruppe in ihren nächsten Sitzungen analysieren und erarbeiten. Auch die Delegierten des FSBD werden sich auf ihrer Jahrestagung im März 2014 in Stuttgart dieses Themas annehmen und an der Lösung mitwirken.

Apropos „mitwirken“: Im Frühjahr dieses Jahres werden im gesamten FSBD die Mitglieder der TK samt ihrer Stellvertreter neu gewählt. Wer also schon immer mal mitwirken wollte, mitdiskutieren und mitgestalten, wer vielleicht schon immer ein brennendes Thema für die TK hatte und das nun selbst einbringen möchte, der sei aufgerufen sich zur Wahl zu stellen und seine Niederlassung/Region zu vertreten oder aber zumindest als Stellvertreter „dabei zu sein“. Jeder, der zur TK bzw. dem Pool der Stellvertreter gehört, kann in Arbeitsgruppen gewählt oder „geschickt“ werden und dort seine Meinung, Erfahrungen und Wünsche einbringen. Für Näheres wendet Euch an Eure Obleute bzw. TKler vor Ort!

In diesem Sinne wünsche ich uns allen und den Lesern und Mitgliedern eine frohes und vor allem in unser aller Sinne positiv verlaufendes Jahr 2014!

*Roman Schütz  
FSBD-Vorstand Berufliches und Soziales*

# Rettet die Kuren!!!

## Liebe Kollegen,

wie Ihr bereits mehreren TK-Infos und dem „Bericht aus der TK“ entnehmen konntet, werden unsere Regenerationskuren seit kurzem vom Finanzamt Langen als geldwerter Vorteil betrachtet und sind somit zu versteuern.

Wie und warum, hat Petra Reinecke in den letzten Tarif- und TK-Infos dargelegt und soll hier nicht noch einmal umfänglich erklärt werden.

Worauf ich hier aber ausdrücklich hinweisen möchte, ist der Umstand, dass die mit der DFS jetzt kurzfristig für das Jahr 2014 gefundene Lösung der Übernahme der Steuerschuld für Kurteilnehmer spätestens **am 31.12.2014** endet. Danach ist jeder Teilnehmer zur Zahlung der anfallenden Steuern verpflichtet. Verpflichtet ist übrigens auch jeder, der in den Erfassungsbereich der Sonderregelungen fällt, an der Kur teilzunehmen. Ein Auslassen der Kur, in der fälschlichen Annahme sich so der Steuerpflicht zu entledigen oder aber einfach aus Ablehnung heraus, ist keine Option. Die Kuren sind für uns alle eine Dienstveranstaltung. Die Teilnahme daran ist nach wie vor **VERPFLICHTEND** und gilt als Arbeitszeit.

Mehr als diese Pflicht aber sind die Kuren eine Veranstaltung, die der Gesunderhaltung dient und die die speziellen Belastungen einer langjährigen Tätigkeit im Wechselschichtdienst abmildern soll und um die uns andere Arbeitnehmer beneiden.

Darüberhinaus sind die Kuren eine Errungenschaft, die in der Tariflandschaft zwar nicht einmalig, aber doch ungewöhnlich ist und als absolut erhaltenswert eingestuft werden muss. Auch wenn einzelne Kollegen vielleicht – v.a. in jungen Jahren – wenig Bedarf an einer derartigen vorbeugenden Regenerationsmaßnahme erkennen, oder individuelle Lebensumstände eine Kur beim Einzelnen vielleicht eher als terminliche Herausforderung erscheinen lassen. Es sollte sich ungeachtet dessen jeder Einzelne mal Gedanken darüber machen, dass diese Einrichtung von unschätzbarem Wert und ein Tarifmerkmal ist, welches unter gar keinen Umständen leichtfertig hergegeben werden darf. Denn für die große Mehrheit der Kollegen **stellt eine Kur v.a. in fortgeschrittenem (Dienst-)Alter eine unschätzbar wertvolle Regenerationsmaßnahme dar.**

Vor allem aber für die Kollegen, die eine Kur schon heute eher als lästige Pflicht ansehen, dürfte die spätestens ab 2015 hinzukommende Steuerschuld, die sich aus der Kur ergibt, einen weiteren Grund für deren Ablehnung bzw. gar für ein Fernbleiben von der Kur darstellen. Oder es könnte dazu verleiten, die Kur nach eigenen Regeln zu verbringen. Getreu dem Motto: „Jetzt zahl ich schon dafür, dann mach ich auch, was ICH will!“ Wenn auch verständlich, so wäre ein solches Verhalten doch in erheblichem Maße schädlich bei dem Bemühen, die Kuren wieder in ihren ursprünglichen Status der Steuerfreiheit zurückzusetzen.

Ob dieses überhaupt möglich ist und wenn ja, unter welchen Maßgaben, muss die zu diesem Thema gebildete Arbeitsgruppe der TK in den nächsten Wochen herausfinden. Es ist klar, dass das nicht von heute auf morgen erreicht werden kann. Deutsche Gerichte und Behörden brauchen ihre Zeit... Darüber hinaus wird sich die Arbeitsgruppe, wie auch die Delegierten des FSBD auf ihrer Tagung dieses Jahr in Stuttgart, mit alternativen Lösungs- und Gestaltungsmöglichkeiten beschäftigen. Dabei gibt es verschiedenste erste Ansätze. Von einem schlichten Akzeptieren des Umstandes bis hin zu einer Neugestaltung des Kurmodells, ist vieles denkbar. Was hingegen völlig undenkbar ist, ist eine langsam schleichende Abkehr oder gar Aufgabe der Kuren. Die GdF, und ich denke auch die überwältigende Mehrheit der Mitglieder, hält die Kuren für ein absolut unschätzbar wertvolles Gut in unserem Tarifgefüge.

In diesem Sinne: genießt Eure Kuren! Denn dazu sind sie da.

*Roman Schütz*  
FSBD-Vorstand Berufliches und Soziales



## „Ramsau“ – Kur wurde am 20. Dez. 2013 von Lotsen „abgeschlossen“ – hoffentlich nicht für immer!

Am 20. Dez. 2013 verließen zum vorläufig letzten Mal Angehörige der Betriebsdienste den wunderschönen Kurort „Ramsau-Berchtesgaden“ und somit das beliebte Kurhotel der Familie Lichtmanegger.

Seit über 10 Jahren fanden dort in angenehmer Atmosphäre die Regenerationskuren statt, die viele schöne Erlebnisse in dem alpinen Wander- und Skigebiet nahe Salzburg und Berchtesgaden beinhalteten.

Auch wenn die bisherigen Vertragsverhältnisse zum Kurbetrieb eine Verlängerung mit dem Standort nicht möglich machten, so wird uns „unsere Kur auf der Ramsau“ sehr fehlen. Es wäre schön, wenn dies nur ein übergangswises Phä-

nomen ist und der Weg nochmal für das „Rehlegg“ für eine Wiederauflage zum Kurort freigemacht wird. Das Interesse von Lotsen und Hotel gemeinsam ist groß, weswegen davon auszugehen ist, dass es für Interessierte vielleicht die eine oder andere Möglichkeit eines Wanderrevivals oder ähnliche Aktionen vor Ort gibt, die die einmalige Atmosphäre weiterhin am Leben erhält.

Von hier aus wünschen wir dem Rehlegg alles Gute, sagen „Danke“ für eine schöne Zeit und „Servus“ mit Blick auf ein Wiedersehen!

*Joachim Nolte, Bremen*



# Was bringt uns das Jahr 2014?



von  
Hans-Joachim  
Krüger

*Viele Fragezeichen werden dieses neue Jahr prägen, das kann man wohl mit Sicherheit voraussehen und -sagen. Zwar ist für Deutschland nach langem Hin und Her eine neue Regierung etabliert, wie es jedoch mit einer demokratischen Regierungsmehrheit von über 70 Prozent weitergeht, steht in den Sternen. Praktisch ohne Opposition kann diese neue Regierung Gesetze beschließen, die in ihrer Tragweite – auch für den Luftverkehr – eine besondere Bedeutung haben können. Nach den sich hinziehenden Koalitionsverhandlungen sind jedoch bereits einige Eckpunkte bekannt geworden, die in direktem Maße auch auf die Luftfahrt in Deutschland einwirken werden.*

## Die „Ticketsteuer“ bleibt

Nennen wir z.B. die Luftverkehrsabgabe, die so genannte „Ticketsteuer“. Sie wird Deutschland „erhalten“ bleiben und wirkt somit auch weiterhin als Wachstumsbremse für die gesamte deutsche Luftfahrt. Flughäfen und Fluggesellschaften beklagen Einnahmeverluste in teilweise zweistelligen Bereichen – Auswirkungen, die auch die Flugsicherung unmittelbar zu spüren bekommt. Ein zusammengestrichenes Flugprogramm bringt zwangsläufig weniger Gebühren in die Kassen des Staatsunternehmens DFS. Die Fluggesellschaften selbst haben mit ihren Sparprogrammen bereits Maßnahmen eingeleitet, die direkt auch die Mitarbeiter betreffen. Somit sind gerade in der Zukunft die Gewerkschaften gefordert, hier einen sozialen Gegenpol zu schaffen. Aber es muss jedoch gesagt werden, dass auch viele Probleme der Fluggesellschaften (speziell bei Air Berlin) hausgemacht sind und ihre Hintergründe in verfehlten betrieblichen Entscheidungen haben. Dass aber jetzt ausgerechnet einer der damaligen Air Berlin – Manager den verplanten Airport Berlin-Brandenburg auf Vordermann bringen soll, ist wahrscheinlich der Gag des Jahrhunderts. Man darf gespannt sein, welche Fortschritte oder besser welche Schlagzeilen der Pleitenairport dieses Jahr produziert.

## Parteien weiterhin in Konfrontation mit den „Spartengewerkschaften“

Noch einmal sei die Koalitionsvereinbarung erwähnt und der dort niedergeschriebene Wille der Regierungsparteien, die Gewerkschaftsebene neu zu ordnen. Die Lobbyarbeit des DGB und anderer namhaften Unternehmen hat sich insofern „gelohnt“, als dass man den Spartengewerkschaften (z.B. UFO, VC, GdF, GdL usw) zukünftig das Leben schwerer, wenn nicht unmöglich machen möchte. Der erste Aufschrei einiger Spartengewerkschaften wurde bereits vernommen, weitere Maßnahmen sind mit Sicherheit zu erwarten, sobald Einzelheiten aus dem Arbeitsministerium bekannt werden.

Schließlich und endlich ist, wenn es denn so kommt wie man es erwartet, ein langwieriger Prozess durch alle möglichen politischen und juristischen Instanzen zu erwarten.

## Schwerpunkte der GdF-Arbeit

Im Fokus des Jahres 2014 stehen in der ersten Jahreshälfte die allgemeinen Betriebsratswahlen. Für die GdF heißt es, die Mitglieder zu sensibilisieren und auf die Wichtigkeit der Betriebsratsarbeit hinzuweisen (lesen Sie dazu auch die Artikel zu diesem Thema in dieser Ausgabe, die Red.). Ein Engagement als Arbeitnehmervertreter, um die Abläufe im Betrieb mit zu gestalten und mit zu bestimmen, sollte für GdF-Mitglieder das höchste Gebot sein. Daher hier der Aufruf, sich nicht nur an der Betriebsratswahl zu beteiligen, sondern mit einer BR-Kandidatur das besondere, persönliche Engagement aufzeigen. Die BR-Wahl findet zwischen März und Mai 2014 statt.

Auf europäischer Ebene wird mit einer harten Auseinandersetzung zwischen der EU-Kommission und speziell der europäischen Dachgewerkschaft ATCEUC gerechnet. Zwischen den Regulierungsmaßnahmen der EU-Kommission und den



Ansichten der Gewerkschaften klaffen Welten, und bisherige Gespräche brachten bisher keine Annäherung. Im Gegenteil, die Fronten sind noch mehr verhärtet, und eine Wiederbelebung des zunächst abgesagten „Aktionday“ für Gesamturopa liegt im Bereich des Möglichen.

Politikregional wird über den Jahreswechsel in Hessen gemacht, und auch hier sind Auswirkungen und Eingriffe in den Luftverkehr zu befürchten. Grüne und CDU unterhalten sich über eine Regierungskoalition und als Knackpunkt dieser Vereinbarung darf die weitere Entwicklung (oder gar der Stillstand bzw. ein Rückschritt) am Flughafen Frankfurt angesehen werden. Lärmdiskussionen, Nachflugbeschränkungen, An- bzw. Ablungsverfahren stehen auf der Prüfliste. Die Politiker sind gut beraten, den Flughafen Frankfurt als Jobmaschine zu betrachten. Weitere Einschränkungen für den Rhein-Main-Airport können den Luftverkehrsknotenpunkt in Frage stellen und die Rezession der deutschen Luftfahrtindustrie beschleunigen.

### Was passiert in der DFS?

Für den Bereich der DFS wird mit der Umsetzung des Spar- und Kürzungsprogramm gerechnet. Auch hier sind harte Diskussionen zwischen den Tarifpartnern zu erwarten. Nicht zu letzt stehen für den Bereich der DFS in diesem Jahr erneut Tarifverhandlungen an. Zwar sollte, wie in allen anderen Bereichen der Luftfahrt, zunächst die Arbeitsplatzsicherung vorrangig sein, aber dennoch dürfen schwierige Verhandlungen zu den anstehenden Vergütungsfragen erwartet werden, wie in nahezu allen Bereichen der Luftfahrt.

Die Krise in der deutschen Luftfahrt wird sich im Jahr 2014 zunächst fortsetzen. Ob ein Turnaround geschafft wird, muss man großen Zweifeln betrachten. Probleme der hiesigen Fluggesellschaften sowie langläufiger Passagierrückgang und Stagnation in der Fracht sind alles andere als gute Verheißungen für das kommende Jahr.

Durch die Aufgabe von innereuropäischen Routen, auch hier speziell bei Air Berlin, drücken nun vermehrt andere europäische Fluglinien in den deutschen Markt. In wie weit diese zukünftig die bisherigen Ausfälle kompensieren können, bleibt abzuwarten. Aber für den einen oder anderen Flughafen sind mittlerweile Flugverbindungen durch die irische Fluggesellschaft Ryan Air ein Rettungsanker der besonderen Art. Zwar meldet man sich mit zunehmenden Passagierzahlen zu Wort, aber unter dem Strich wird für viele Flughäfen eher günstigenfalls eine rote/schwarze Null übrig sein. Besondere Beachtung muss man im kommenden Jahr hierbei dem Regionalflughafen „Hunsrück-Hahn“ widmen. Dort haben die finanziellen Probleme gerade in letzter Zeit mehrfach Schlagzeilen gemacht. Ein Grund dafür ist darin zu suchen, dass sich zwischenzeitlich mehr und mehr Fluggesellschaft

ten vom Hunsrück verabschiedet und ihre Flüge wieder Richtung Rhein-Main oder gar nach Luxemburg verlagert haben.

Im Ganzen betrachtet sind die Randbedingungen für das Jahr 2014 nicht gerade berauschend, sondern eher ernüchternd. Alles in allem darf man für das kommende Jahr die eine oder andere positive, wie auch negative Überraschung erwarten.

## Off the tape

- ATC:** "HLF69MB, behind landing Boing 767 line-up runway 25, behind."  
**HLF69MB:** "But we need three minutes behind the Boing 767 due to wake turbulences."  
**ATC:** "Confirm, behind landing 767?"  
**HLF69MB:** "Verstehe ich auch nicht, das kam von links!"  
 \*\*\*\*\*
- EZY14Y:** "Which SID may we expect?"  
**ATC:** EZY14Y, expect ... stand-by one."  
 \*\*\*\*\*
- ATC:** "FGFKA, after landing expedite leaving the runway!"  
**FGFKA:** "Roger, after landing expect leaving the runway."  
 \*\*\*\*\*
- X-Air 234:** "X-Air-Operations, from X-Air 234."  
**Voice:** "You're on guard."  
**X-Air 234:** "X-Air-Operations, from X-Air 234."  
**Voice:** "You're on guard, bonehead!"  
**Voice:** "Thank you, also for the bonehead!"  
 \*\*\*\*\*
- ATC:** "Does your ATR have 4- or 6-blade props?"  
**Pilot:** "We have two props!"

## Sorry Correction

Eigentlich soll es ja nicht vorkommen, aber leider passiert es immer wieder. Dass trotz mehrmaligen Korrekturlesens einige Fehler unentdeckt bleiben. Und so haben sicherlich einige aufmerksame Leser festgestellt, dass die Typenbezeichnung der Lockheed Superconstellation eben nicht L-149, sondern **L-1049** lautet. Und wer Informationen über den Starfighter auf dem Firmendach erhalten wollte, kam bei [www.starfighter-zuffenhausen.de](http://www.starfighter-zuffenhausen.de) nicht weiter. Die richtige Adresse lautet:

[www.starfighter-stuttgart.de](http://www.starfighter-stuttgart.de). Asche auf mein Haupt.

WeFis

## BR-Wahl 2014

## Betriebsräte sind wichtig



von  
Hans-Joachim  
Krüger

**Bundesweit werden im Zeitraum von März bis Mai 2014 neue Betriebsräte gewählt. Mit der Bestellung der Wahlvorstände wurden die Wahlen eingeleitet. Jetzt werden Kandidaten für die verschiedensten Listen angesprochen, vielerorts sind diese Vorbereitungen auch schon abgeschlossen oder in der finalen Phase. Die GdF ist gefordert, die Ergebnisse der vergangenen Wahlen zu halten, wenn nicht sogar zu verbessern. Für den Bereich der DFS ist die GdF zwar federführend, dennoch ist die Akzeptanz der Betriebsräte sehr unterschiedlich. Während im Betriebsdienst und in den verschiedenen Center/Tower-Niederlassungen der DFS das Engagement von Betriebsräten von einer breiten Schicht von Mitarbeitern getragen wird, ist die Zustimmung in der Unternehmenszentrale in Langen doch verbesserungsfähig. Zwar war der Informationstag der GdF im Foyer der DFS durchaus nachfrageträchtig, und es konnten einige Mitarbeiter für die GdF sensibilisiert werden, aber dennoch muss für den Bereich der DFS-Unternehmenszentrale eine kooperative und informative Zusammenarbeit angestrebt werden. Verschiedene Gruppierungen von Angestellten arbeiteten manchmal zwar intensiv an den vielschichtigen Themen der DFS, aber nur selten gab es für diese Tätigkeiten auch eine Anerkennung der dortigen Mitarbeiter.**

Es ist sehr auffällig, dass vorwiegend Betriebsräte in der Unternehmenszentrale mit Misstrauen behaftet sind, obwohl gerade in der Unternehmenszentrale sehr viele Vorurteile gegen die Betriebsräte vorherrschen.

Sei es nun durch Vorgesetzte oder nur unter Kollegen und Kolleginnen, Betriebsräte werden in ihrer Arbeit nahezu verfeuert. Hier muss eine neue Philosophie mit der Neuwahl einziehen, dazu gehört, dass die Basis über die Arbeit der Betriebsräte nachhaltig informiert werden muss. Betriebsräte sind Kolleginnen und Kollegen, die für Kolleginnen und Kollegen Probleme ansprechen, vorbringen und an wichtigen Entscheidungen der Firma/Betrieb mitwirken. Ein Misstrauen, wie auch immer geartet, ist Fehl am Platz. Jedem Mitarbeiter steht es offen, sich als Betriebsrat über eine Liste oder auch individuell zu bewerben. Das Engagement für den Arbeitsplatz, für die Kolleginnen und Kollegen und auch für die Firma sollte im Vordergrund stehen. Die Zusammenarbeit in anderen Gremien mit anderen Kollegen können sehr informativ und interessant sein.

Arbeitsverdichtung, Überstunden, Restrukturierungen waren in der Vergangenheit die Schlagwörter, die jedem Mitarbeiter ein Gänsehautfeeling offerieren. Warum es zu solchen

unliebsamen Maßnahmen kommt, kann man manchmal nur verstehen, wenn man sich direkt mit der Materie befasst und seine Einwände direkt geltend machen kann.

### Interessen bündeln

An dieser Stelle wäre es unter normalen Umständen der einfachste Weg, sich zu solidarisieren und Interessen zu bündeln. Gemeinsam mit Kollegen aus anderen Bereichen mittels Betriebsrat und Gewerkschaft für ein angemessenes Ansehen von Person und Arbeitsplatz einzutreten, ist gefordert. Dennoch scheuen sich die meisten Mitarbeiter für Ihre Interessen einzutreten und mit der „Rückendeckung“ Gewerkschaft selbstbewusst aufzutreten.

Die GdF hat z.B. für alle Bereiche der DFS den Erhalt einer betrieblichen Altersversorgung und einen Rationalisierungsschutz erkämpft, obwohl (noch) nicht alle Bereiche gleich gut organisiert sind.

Die GdF fordert Sie persönlich auf, sich für ihren Arbeitsplatz zu engagieren. Wir bieten Ihnen die nötige Unterstützung und die entsprechende Fortbildung.

Über die Hintergründe von Arbeitsrecht und Betriebsverfassung werden Sie in speziellen Lehrgängen informiert. Erfolgreiche Betriebsratsarbeit verlangt und fördert eigeninitiatives Handeln seiner WählerInnen und MandatsträgerInnen. Dieses muss zielgerichtet sein und wird nur dann wirksam, wenn der Schulterschluss mit der GdF erfolgt. Ein Betriebsratsgremium sollte die Vielfalt des jeweiligen Betriebes widerspiegeln. Sind im eigenen betrieblichen Umfeld einige KollegInnen bereits in einer Gewerkschaft organisiert, fällt den bisher zaghaften Unorganisierten der Zugang zu einer Gewerkschaft leichter.

Die GdF hat bei den BR-Wahlen 2014 – insbesondere in der DFS-Unternehmenszentrale- das Ziel, sich durch hochmotivierte Kandidaten und Kandidatinnen aus allen Bereichen und Nebenstellen zu repräsentieren.

### Also nicht vergessen und aktiv werden:

**Von März bis Mai 2014  
sind Betriebsratswahlen!**



## BR-Wahl 2014

# Was sollte ein zukünftiger Betriebsrat wissen?



von  
Hans-Joachim  
Krüger

### Betriebliche Mitbestimmung

Die betriebliche Mitbestimmung hat ihre ersten Schritte bereits im Jahre 1920 begonnen. Aber erst im Jahre 1952 begann sie – mit dem erstmals erlassenen Betriebsverfassungsgesetz (BetrVg) – wirklich zu laufen. Zwischenzeitlich wurde das BetrVg mehrfach modifiziert und teilweise erweitert.

Auch heutzutage wird das BetrVg nicht selten in den Medien erwähnt. Sei es nun, dass es nach wie vor Firmen gibt, die die betriebliche Mitbestimmung gerne umschiffen (z.B. Lidl) oder dass einzelne Faktoren des Gesetzes auf der parlamen-

tarischen Prüfung stehen und – je nach politischer Gesinnung der Parteien – der Pegel der Mitbestimmung mal mehr Richtung Arbeitgeber oder Arbeitnehmer ausschlägt.

Das Betriebsverfassungsgesetz räumt den Arbeitnehmern in Betrieben ab einer bestimmten Betriebsgröße das Recht ein, einen Betriebsrat zu wählen. Wenigstens 5 wahlberechtigte Arbeitnehmer müssen ständig beschäftigt sein – davon sollten 3 Arbeitnehmer auch für einen möglichen Betriebsrat wählbar sein. Die Amtszeit eines Betriebsrates beträgt 4 Jahre und wird in diesem Jahr zwischen dem 1. März und dem 31. Mai 2014 durchgeführt. In Betrieben, die noch ohne Betriebsrat sind, kann jederzeit ein Betriebsrat gewählt werden. Hierbei sind jedoch die Einzelheiten des BetrVg sehr genau zu beachten.

### Die allgemeinen Aufgaben des Betriebsrates sind

- sich der Belange der Arbeitnehmer anzunehmen, deren Anregungen an entsprechender Stelle vorzutragen und die Beschäftigung eines Betriebes zu fördern und zu sichern.
- Darüber hinaus hat ein Betriebsrat darüber zu wachen, dass die geltenden Vorschriften (z.B. Arbeitssicherheit, Arbeitsschutz, Arbeitszeitregelungen) eingehalten werden und besitzt bei deren Umsetzung teilweise auch ein Initiativrecht.

Der Informations- und Beratungsanspruch eines gewählten Betriebsrates umfasst neben den bereits erwähnten Themen zur Arbeitssicherheit und Arbeitsschutz auch die Personalplanung.

Technische, organisatorische Veränderungen sowie personelle Einzelmaßnahmen, wie Einstellung, Umgruppierungen, Versetzungen oder Kündigungen, sind mit dem Betriebsrat zu beraten oder teilweise mitzubestimmen.

Zum Beispiel ist der Betriebsrat vor jeder Kündigung anzuhören und kann bei bestimmten Gründen auch widersprechen. Bei einem berechtigten Widerspruch muss der Arbeitgeber einen gekündigten und gegen seine Kündigung klagenden Mitarbeiter bis zum rechtskräftigen Abschluss eines Kündigungsschutzprozesses vorerst weiterbeschäftigen.

Auch bei weiteren nicht durchgeführten mitwirkungs- und mitbestimmungsfähigen Einzelpunkten steht dem BR-Gremium der Gang vor das Arbeitsgericht offen. Maßnahmen, die der Zustimmung eines Betriebsrates bedürfen, werden auch erst nach dessen ausdrücklicher Zustimmung wirksam.





So hat der Betriebsrat bei folgenden Punkten mitzubestimmen, wenn nicht zwingend andere, vorrangigere tarifliche Regelungen bestehen:

- **Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit einschließlich der Pausen sowie die Verteilung der Arbeitszeit auf die einzelnen Wochentage**
- **Mehrarbeit / Überstunden**
- **Fragen der Betriebsordnung und des Verhaltens der Arbeitnehmer im Betrieb**
- **Einführung und Anwendung von techn. Einrichtungen, mit denen eine Leistungs- und Verhaltenskontrolle möglich ist**
- **Arbeitsschutz**
- **Entlohnungsgrundsätze**
- **Urlaubsgrundsätze / Urlaubsplan**
- **Sozialeinrichtungen**
- **Grundsätze über das betriebliche Vorschlagswesen und Gruppenarbeitsgrundsätze**
- **Betriebliche Weiterbildung**

Allein um all diese Punkte als neugewählter Betriebsrat zu beachten, ist eine entsprechende Schulung und Fortbildung

zum Thema Betriebsverfassungsrecht unumgänglich und sollte möglichst immer aufgefrischt werden. Es besteht sogar eine gesetzliche Verpflichtung, entsprechende Fortbildungsmaßnahmen zu besuchen.

Die hier aufgeführten Punkte zur betrieblichen Mitbestimmung sollten grundsätzlich in dem gesetzlich vorgeschriebenen Meeting (Monatsgespräch) zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber angesprochen werden. Darüber hinaus sollten so genannte Geschäftsführungsgespräche zwischen dem Arbeitgeber und Betriebsrat über aktuelle Entwicklungen/Vorfälle die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat stärken.

Sollte es zwischen einem Betriebsrat und dem Arbeitgeber zu einzelnen Punkten – auch nach längeren Diskussionen – keine Einigung geben, so kann eine Einigungsstelle angerufen werden, über die Besetzung sollten sich die Teilnehmer dann allerdings wieder einigen.

# LASTTAXI

Mobil: 0177 - 310 82 73

Peter Doll - Frankfurter-Str. 71 - 63263 Neu-Isenburg  
Tel: 06102 - 59 95 59 - E-Mail: dollpeter@web.de



## „Es gibt nichts Unmögliches“

Hier ein Auszug aus unseren Dienstleistungen:

- Haushaltsauflösungen, Umzüge
- Besorgungs-, Bank- und Postfachfahrten
  - Transporte aller Art
- Kurierfahrten, Dokumentenfahrten
  - Direktfahrten, Terminfahrten

*Und all diese Dienstleistungen führen wir natürlich verantwortlich, flexibel, schnell und zuverlässig aus.*

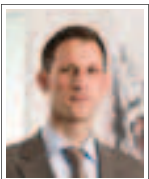
### RUFEN SIE UNS AN

0177 – 310 82 73 oder 06102 – 59 95 59

[www.lasttaxi-kurier.de](http://www.lasttaxi-kurier.de)

# Die Koalition bekämpft die Koalitionsfreiheit

**Der Koalitionsvertrag zwischen Union und SPD ist erst wenige Wochen alt, doch schon streiten die Kabinettsmitglieder lauthals über seine Umsetzung: Kommt die Vorratsdatenspeicherung? Stellt die Arbeitnehmerfreizügigkeit für Bulgaren und Rumänen ein Problem dar oder nicht? Ist für die Energiewende eigentlich Sigmar Gabriel zuständig oder doch die bayerische Landesregierung? Zu jeder dieser Fragen gibt es in der Regierung Merkel mindestens zwei Meinungen. Nur in einem Punkt besteht bei Union wie SPD größtmögliche Eintracht: Die so genannte Tarifeinheit soll gesetzlich geregelt werden. Worum geht es?**



von  
David  
Schäfer

Im Tarifrecht hatte die arbeitsgerichtliche Rechtsprechung in der Vergangenheit den Grundsatz der so genannten „Tarifeinheit“ entwickelt. Nach dem Prinzip: „Ein Betrieb, eine Gewerkschaft, ein Tarifvertrag“ war danach bei Vorliegen von Tarifverträgen konkurrierender Gewerkschaften nur einer im Betrieb anwendbar – und zwar derjenige, der von seinem Geltungsbereich her den Betrieb

am umfassendsten abdeckte, der also für den Betrieb insgesamt der speziellere war. Gegen diese faktische Einschränkung der Gewerkschaftsfreiheit der Berufsgewerkschaften regte sich schon von Beginn an Widerstand. Mit den eigenständigen Tarifabschlüssen von Marburger Bund, VC, GDL und der GdF ausschließlich für die Gruppe der Lotsen an den Regionalflughäfen wurde dieser Grundsatz in der Praxis bereits geschleift, bevor sich 2010 endlich auch das Bundesarbeitsgericht (07.07.2010, 4 AZR 549/08) von seiner bisherigen Rechtsprechung verabschiedet hat. Damit war auch offiziell die Türe offen für berufsspezifische tarifliche Sonderregelungen der Sparten Gewerkschaften.

In der großen Koalition haben nun zwei Parteien zusammengefunden, die bereits in ihren Wahlprogrammen jeweils die Wiederherstellung der Tarifeinheit versprochen und dieses Ziel – von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt – auch in ihren Koalitionsvertrag aufgenommen haben:

*„Um den 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 Verfahrensregelungen wird verfassungsrechtlich gebotenen Belangen Rechnung getragen.“*

In der letzten Legislaturperiode war ein ähnlicher Vorstoß aus dem Hause der Arbeitsministerin von der Leyen noch an verfassungsrechtlichen Bedenken der FDP gescheitert. Die

jetzige Regierung hat hingegen offensichtlich den festen Willen, eine Regelung zu treffen, die wieder dazu führt, dass in jedem Betrieb nur ein Tarifvertrag gilt – und zwar derjenige der Gewerkschaft, die in diesem Betrieb über die meisten Mitglieder verfügt. Gerade erst hat Innenminister de Maizière gegenüber dem Deutschen Beamtenbund noch einmal die entsprechende Absicht der Koalition bekräftigt. Es geht also nicht um reine Koalitionslyrik wie beim gemeinsamen Einsatz für mehr helmtragende Radfahrer. Die meinen das ernst.

Die Koalition gibt damit dem intensiven und langjährigen Drängen der Arbeitgeberlobbyisten nach, die ein entsprechendes Gesetz schon seit der o.a. Aufgabe der Tarifeinheit durch das BAG fordern, wobei sie zunächst offen vom DGB und dessen Mitgliedsgewerkschaften unterstützt wurden. Die Frage, ob es überhaupt einen Bedarf dafür gibt, „den Koalitions- und Tarifpluralismus in geordnete Bahnen zu lenken“ braucht man sich bei einem derartigen Bündnis offensichtlich gar nicht mehr zu stellen. Die Realität zeigt, dass die Tarifpartner und die Rechtsprechung bisher auch sehr gut so mit mehreren Gewerkschaften im Betrieb zurecht gekommen sind. Und auch das BAG (a.a.O.) vermochte ausdrücklich keine tatsächlichen Anhaltspunkte dafür zu erkennen, dass die Tarifpluralität das Gemeinwohl oder die Tarifautonomie gefährde. Aber manchmal geht es in der Politik eben nicht um Sinn und Unsinn einer Entscheidung, sondern nur noch darum, endlich Handlungsfähigkeit und Einigkeit zu demonstrieren oder eine Interessengruppe ruhig zu stellen.

Anstelle der Erforderlichkeit des Vorhabens widmen wir uns also seinem möglichen Inhalt, soweit er in den kargen Worten des Koalitionsvertrages überhaupt zum Vorschein kommt. Dazu muss man wissen, dass das BAG in seiner o.a. Entscheidung zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die Verdrängung des Tarifvertrags einer Gewerkschaft – und nichts anderes erfolgt nach dem Grundsatz der Tarifeinheit – mit Blick auf das Grundrecht der Koalitionsfreiheit verfassungswidrig ist, weil sie die betroffene Gewerkschaft in ihrer Handlungsfreiheit massiv einschränkt.

Das Problem sehen Union und SPD auch. Deswegen wollen sie mit „Verfahrensregelungen“ eine Lösung hierfür schaffen. Dabei könnte es darum gehen, der „Minderheitenge-

werkschaft“ einen Platz am Verhandlungstisch der „Mehrheitsgewerkschaft“ einzuräumen oder einen eigenen Verhandlungsanspruch für die Dauer der Verhandlungen der „Mehrheitsgewerkschaft“. Auch andere Alternativen wie die Erstreckung des Tarifiergebnisses der „Mehrheits-“ auf die Mitglieder der „Minderheitsgewerkschaft“ werden diskutiert. Eines ist jedoch klar: die Wiedereinführung des Grundsatzes der Tarifeinheit ergibt für seine Verfechter nur Sinn, wenn der „Minderheitsgewerkschaft“ die Möglichkeit genommen wird, weiterhin autonom zu entscheiden, wann und wie sie ihre eigenen tariflichen Interessen ggf. mit dem Mittel des Streiks verfolgt.

Es ist offensichtlich, dass eine irgendwie geartete „Partitipation“ am Katzentisch keine eigenständigen Tarifverhandlungen um einen eigenen Tarifvertrag ersetzen können. Die „Minderheitsgewerkschaften“ würden durch derartige Verlegenheitslösungen in der Ausübung ihrer Grundrechte gegenüber den „Mehrheitsgewerkschaften“ arg benachteiligt. Tarifverhandlungen auf Augenhöhe setzen Mächtigkeit und Durchsetzungsfähigkeit voraus. Ohne die Möglichkeit, schlimmstenfalls selbstbestimmt zum Mittel des Streiks zu greifen, sind sie – wie es das BAG formuliert – nur „kollektives Betteln“. Den verfassungsmäßigen Bedenken des BAG gegen das Prinzip der Tarifeinheit wird man so wohl nicht wirksam begegnen können. Und dabei ist die frühere Rechtsprechung zur Tarifeinheit nicht einmal so weit gegangen, der konkurrierenden Gewerkschaft das Streikrecht abzusprechen. Der Eingriff in die Handlungsfreiheit der „Minderheitsgewerkschaft“ wäre somit zukünftig noch viel größer als nach der Einheitsdoktrin der früheren Rechtsprechung, der sich lediglich auf die Anwendbarkeit der Tarifverträge bezog.

Hinzu kommen allerhand praktische Probleme: Wer prüft die Mehrheitsverhältnisse der Gewerkschaften im Betrieb? Was, wenn diese sich ändern, ggf. sogar mehrmals? Sollen etwa die Tarifverträge der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation UFO, wenn sie unter den Kabinenmitarbeitern der Lufthansa mehr Mitglieder hat als die VC unter den Piloten, die Tarifverträge der VC verdrängen? Und was ist, wenn z.B. der Marburger Bund zwar nur die Krankenhausärzte vertritt, in

der Belegschaft aber mehr Mitglieder hat als ver.di? Stehen die Pflegekräfte dann ohne Tarif da? Und werden ver.di und Co. ein Gesetz, nach dem sie eventuell selbst hier und dort in die Rolle der „Minderheitsgewerkschaft“ geraten könnten, überhaupt wollen?

Ein frommer Wunsch ist schnell in den Koalitionsvertrag aufgenommen – gerade, wenn man sonst nicht viele Gemeinsamkeiten gefunden hat und sich über das Kleinklein der rechtlichen Umsetzbarkeit erst mal keine Gedanken macht. Aber auch eine Regierung kann nicht einfach ein Gesetz schaffen, weil alle Beteiligten es so wollen. Es muss schon verfassungsgemäß sein. Und selbst wenn das Gesetz trotz der bisher gescheiterten Anläufe und der massiven rechtlichen Einwände überhaupt zustande kommt und der Bundespräsident es über alle Bedenken hinweg unterschreibt, wird es ganz sicher Gegenstand einer Verfassungsbeschwerde werden, so wie es beispielsweise auch bei der gesetzlichen Regelung zum Abschuss von Flugzeugen im Luftsicherheitsgesetz der Fall war. Und dabei wird im Rahmen der verfassungsrechtlichen Zulässigkeit auch die oben bereits gestreifte Frage eine Rolle spielen, ob es denn ein Erfordernis für eine derartige Einschränkung der Koalitionsfreiheit gibt.

Ein verfassungsrechtlich unbedenkliches Gesetz zur Tarifeinheit ist also nach dem derzeitigen Stand der Dinge kaum zu erwarten, eher ein Verfassungsbruch mit Ansage. Die GdF wird sich – wie bereits beim ersten Vorstoß der Tarifeinheitslobby – mit den übrigen betroffenen Sparten- und Berufsgewerkschaften zusammentun und ständig abstimmen, um dieses gesetzgeberische Vorhaben aufzuhalten und erforderlichenfalls sein Ergebnis durch das Bundesverfassungsgericht überprüfen und aufheben zu lassen.

*David Schäfer  
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Weißmantel & Vogelsang  
Bremen, Frankfurt*





# Die GdF – Homepage

## Die GdF im Internet

Die GdF – Homepage ist „under construction“. Umfangreiche Maßnahmen zu ihrer Erneuerung werden zur Zeit von Markus Maske, dem neuen Webmaster der GdF, in Angriff genommen, um die Webseite der GdF noch informativer zu gestalten, dazu gehört auch ein neues Layout. In enger Absprache mit dem bisherigen Webmaster, Frank Willmeroth, wird nun der Internetauftritt restrukturiert und bietet zukünftig sowohl einen besseren allgemeinen Teil als auch einen übersichtlichen Mitgliederbereich. Die Redaktion stellt Ihnen den „Macher“ der neuen Webseite vor:

### Zur Person: Markus Maske

Ich heiße Markus Maske, geboren vor 46 Jahren in Flensburg, tätig in der Niederlassung Maastricht. Begonnen hat meine ATC-Laufbahn 1988 bei der Bundeswehr. 1993 ging es in die überörtliche Flugsicherung und in der Folge dann in die DFS.

### Interviewfragen an Markus Maske

*Herr Maske, Sie sind der neue Webmaster der GdF und erschaffen einen neuen Internetauftritt der Gewerkschaft. Wie sind Sie an diese Aufgabe gekommen und wo sahen sie die ersten Baustellen auf der bisherigen Internetplattform?*

**Maske:** Über unsere Delegierten habe ich den Kontakt mit dem damaligen Pressesprecher Marcus Garske und dem Webmaster Frank Willmeroth aufgenommen. Wir haben uns dann Mitte 2013 in Frankfurt getroffen und das weitere Vorgehen abgesprochen.

Sicherlich war das größte Problem der bisherigen Internetplattform das in die Jahre gekommene Content-Management-System (CMS). Die Pflege und Darstellung von Inhalten war sehr kompliziert und entsprach nicht mehr unbedingt dem, was man heute gewohnt ist.

Als erstes musste aber ein neuer Hoster gefunden werden, da man auf der alten Plattform das geplante System nicht einrichten konnte. Zudem hat man beim neuen Hoster vollständige Kontrolle über das System.

*Wie wird sich die neue Homepage gestalten und wird es auch weiterhin bei GdF.de bleiben?*

**Maske:** Die bekannte Adresse [www.gdf.de](http://www.gdf.de) wird natürlich erhalten bleiben. Sobald alle Vorbereitungen abgeschlossen sind, wird die Domain umziehen. Für den neuen Auftritt wird ein modernes CMS genutzt. Der Aufbau orientiert sich an der alten Seite. Die Navigation befindet sich dann in der Kopfzeile der Seite. Aktuelle Inhalte werden jetzt direkt präsentiert und müssen nicht mehr im Einzelnen aufgerufen werden.

*Welche Besonderheiten wird die zukünftige Homepage beinhalten und wie ist der neue Auftritt geplant?*

**Maske:** Die neue Seite wird zweisprachig sein. Natürlich sind nicht alle Inhalte sofort auf Englisch verfügbar, sie wer-

den mit der Zeit nachgeführt. Zukünftig kann man sich direkt auf der Startseite oben anmelden. Damit können unsere Mitglieder dann sofort auf alle Inhalte zugreifen.

Eine weitere Neuerung ist, dass die neue Seite auch auf mobilen Endgeräten optimal dargestellt wird.

*Wie sehen die zeitlichen Vorgaben aus und ab wann wird die „Baustelle Internet“ freigegeben?*

**Maske:** Der vollständige Umzug ist am letzten Wochenende im Januar 2014 geplant. Danach ist der alte Auftritt Geschichte und nicht mehr erreichbar. Die neue Seite funktioniert aber bereits seit Oktober 2013.

*Der Mitgliederbereich ist und war bisher mit einem Passwort erreichbar, das nur über den Webmaster verteilt wurde. Wie wird sich zukünftig der Zugang in den Mitgliederbereich gestalten?*

**Maske:** Die Zugänge der Mitglieder sind von der alten Seite nicht auf das neue System migriert worden. Daher muss man sich, sofern man keine Mail mit seinen Zugangsdaten erhalten hat, vor dem ersten Login registrieren. Einige Kolleginnen und Kollegen haben dies bereits gemacht.

Die bei der Registrierung angegebene Kombination aus Name und Mitgliedsnummer wird dann geprüft und der Zugang freigeschaltet. Die Mitgliedsnummer ist dabei zwingend notwendig. Während der Registrierung legt man dann sein Passwort fest, das aus mindestens 8 Zeichen bestehen muss. Sollte das Passwort einmal vergessen worden sein, kann ein Neues direkt über die Homepage angefordert werden.

*Auch zukünftig wird es mäßig aber regelmäßig Änderungen für den Internetauftritt geben. An wen sollen sich die Mitglieder wenden, wenn aktuelle Änderungen vorgenommen werden sollten?*

**Maske:** Technische Änderungen finden hauptsächlich im Hintergrund statt, der Nutzer merkt davon meistens nicht. Kritik oder Verbesserungsvorschläge können die Mitglieder jederzeit im integrierten Forum loswerden oder sie wenden sich über das Kontaktformular direkt an mich. Ich möchte aber an dieser Stelle auch Frank Willmeroth danken, der die ganzen Jahre das alte System am Leben erhalten hat.

*Herr Maske, die Redaktion bedankt sich für dieses Interview*

# Jetzt spottet auch „der flugleiter“

Ein **Spotter** ist eine Person, die sich mit dem gezielten Beobachten von Objekten oder Phänomenen, dem sogenannten **Spotting** (von engl. to spot, beobachten, ausmachen, erkennen bzw. orten, lokalisieren), beschäftigt. Darüber hinaus werden der Begriff Spotting und die Bezeichnung Spotter in einer Vielzahl anderer Bedeutungen – vor allem im englischsprachigen Raum – verwendet, so bei der digitalen Filmbearbeitung, beim Klettern und Gewichtheben. Als Spotter werden in den USA aber auch Detektive, Streckenspieler im Motorsport und Assistenten von Scharfschützen bezeichnet. (Zitat: Wikipedia)

## Die „Flugzeugspotter“

Unter den zahlreichen Freunde und Fans dieses „Sports“ finden sich natürlich auch GdF-Kollegen. In den vergangenen Jahren hat „der flugleiter“ immer wieder mit Dank faszinierende Aufnahmen von Flugzeugen mit besonderer Lackierung, bei Starts und Landungen auf Airports, die nicht alle Tage angefliegen werden und anderes mehr erhalten und veröffentlicht. Das Beobachten und Fotografieren von Flugzeugen (Planespotting) wird natürlich fast immer und überwiegend in unmittelbarer Nähe eines Flughafens betrieben. Meistens versuchen die Akteure, landende oder startende Flugzeuge zu fotografieren. Der Planespotter muss für eine gute Sicht auf die Start- und Landebahn oft kilometerweit gehen. Für die Wahl des Standortes ist aber auch die Lichtsituation und Tageszeit ausschlaggebend. Auch das Wetter ist ein wichtiger Faktor, da meist auf größere Entfernung fotografiert werden muss und so auch der geringste Dunst zu einer Beeinträchtigung der Bildqualität führt. Mit anderen Worten könnte man mit etwas Humor die Planespotter als „cavok-Fotografen“ bezeichnen.

Viele der so entstandenen Flugzeugfotos werden auf Webseiten hochgeladen und dort in Datenbanken archiviert. Bei den größten Flugzeugbilderdatenbanken (z. B. Airliners.net) werden allerdings nur qualitativ hochwertige Bilder akzeptiert, wobei die Standards je nach Seite unterschiedlich hoch liegen. Dazu wird jedes Bild von einem sogenannten „Screeener“ begutachtet und dann entweder in die Datenbank aufgenommen oder abgelehnt. Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass es – außer dem zuvor erwähnten „Airliners.net“ – sehr, sehr viele andere Datenbanken dieser Art gibt. Wie so oft liefert auch hier ein Besuch bei „Wikipedia“ eine Fülle von Informationen.

Viele Planespotter konzentrieren sich darauf, möglichst viele verschiedene Flugzeuge zu fotografieren. Oft benutzen sie dazu Verzeichnisse der Flugzeuge einer Airline und ihrer Registrierungen, um dann die bereits fotografierten Maschinen abzuhaken. Ältere Flugzeugtypen sind bei vielen Spottern,

besonders in Europa, begehrt, genauso wie seltene Sonderlackierungen, die von Airlines zu besonderen Anlässen, wie zum Beispiel Jubiläen oder den Olympischen Spielen, gezeigt werden. Die Anfänge des Hobbys, so eine oft gehörte Aussage, findet man im Krieg: Hier wurde der Flugverkehr besonders intensiv beobachtet und – soweit möglich – die einzelnen Flugzeuge notiert. Auch heute noch findet man Spotter, die Flugbewegungen nur mit Fernglas und Notizblock festhalten.

## 2001 – Auswirkungen auch für Spotter

Seit den Terroranschlägen 2001 in den USA werden Spotter vielerorts kritisch beäugt; an manchen Flughäfen herrscht mittlerweile sogar ein generelles Fotografierverbot. So ist es beispielsweise am Pariser Flughafen Charles de Gaulle verboten, ohne einen entsprechenden Ausweis Flugzeuge zu fotografieren. Eine andere Betrachtungsweise ergibt allerdings einen Zugewinn an Sicherheit eben durch die ständig anwesenden Spotter und Fotografen an Flughäfen und Landebahnen. Am Flughafen Leipzig/Halle, wo jeder vierte Passagier ein US-Soldat sein soll, werden von Pazifisten im 24-Stunden-Rhythmus sämtliche Flüge aufgezeichnet, um dort stattfindende Militärtransporte zu dokumentieren. (Zitat „Wikipedia“) Militärische Fluganlagen sind in einigen Ländern vom Fotografieverbot belegt, Es kam vor, dass Spotter als Spione verdächtigt und sanktioniert wurden.

## Ein neues Ressort im „flugleiter“

Bei der ersten Redaktionssitzung am 14. Januar konnte Chefredakteur Achim Krüger den Kollegen (GdF-Mitglied) Thomas Williges begrüßen, der – ebenso wie Rainer Bexten und andere – schon öfter mit schönen Fotos der Redaktion zu einem attraktiven Layout verholfen hat. Mit Freude konnte Achim Krüger zur Kenntnis nehmen, dass Thomas sein Interesse an einer intensiveren Mitarbeit in der Redaktion aussprach. Thomas Williges erläuterte, dass er zu diesem Vorhaben bereits in der Vergangenheit nicht untätig war. Er habe sich, betonte er „im Kollegenkreis nach Spotttern umgeschaut, die uns in Zukunft mit Fotos versorgen wollen: So z.B. Michael Stappen, Jost Gruchel, Rainer Bexten, Björn Schmitt, um nur einige zu nennen. Dazu werden sich noch einige Jungs aus „meinem“ Schweizer Forum gesellen.“

Zu seinem Vorhaben, für den „flugleiter“ aktiv zu werden, führte er weiter aus, dass er „im Laufe der Zeit eine kleine Datenbank aufbauen wolle, auf die wir dann zurückgreifen können. Wenn uns mal das Material ausgehen sollte, muss ich mir was überlegen, bzw. mal wieder selbst auf Tour gehen“, betonte er weiter. Die anwesenden Mitglieder der Redaktion quittierten diese „Drohung“ mit Humor. Als Premiere präsentiert „der flugleiter“ in dieser Ausgabe einige Bilder mit jeweils einer kurzen Story dazu.



Photo: Michael Stappen

➤ **A319 AIR SERBIA:** Air Serbia heißt nicht mehr JAT und gehört jetzt zu Ethiad. Daher trug der neue A319 im Dezember 2013 die arabische A6- Registrierung. Hier bei Start von Düsseldorf nach Belgrad.



Photo: Michael Stappen

➤ **A320 AEROFLOT:** Dieser schöne A320 mit der Registrierung VP-BNT trägt die Retro-Bemalung der Aero-Flot und war im Dezember in Düsseldorf zu bewundern.



Photo: Michael Stappen/Jost Gruchel

➤ **A320 AIR BERLIN/ETHIAD:** Ganz frisch aus dem Paintshop mit Ethiad-Mischbemalung und „Moving Forward“-Aufschrift zeigte sich dieser Air Berlin A320 am 21.01.2014 in Düsseldorf.



Photo: Tis Meyer

➤ **AN225 ADB:** Ein seltener Gast in Zürich war diese Antonov Design Bureau An225 mit dem Kennzeichen UR-82060, die dort eine Gasturbine für das Kraftwerk des bahrainischen Aluminiumherstellers Alba in Bahrain abholte. Sie verließ unter großer Anteilnahme mehrerer tausend Zuschauer Zürich am 27.09.2013



Photo: Michael Stappen

➤ **ATR72:** Air Berlin hatte sich wegen technischer Probleme an ihren Dash8-400 bis Ende des Jahres eine Avanti ATR72 ausgeliehen. Hier die D-ANFE im Oktober 2013 in Düsseldorf.



Photo: Michael Stappen

➤ **BELUGA:** Im letzten Oktober gab es heftigen Wind in Norddeutschland, weswegen der Beluga F-GTSB auf dem Weg nach Bremen eine unfreiwillige Zwischenlandung in Düsseldorf einlegen musste.

# NAH-VERKEHR FRANKFURTER SEITENSTAFFELUNG

## In FRA und der Region erhitzt die Südumfliegung weiter die Gemüter

Grundlagen und Innenleben einer reduzierten, koordinationsfreien Seitenstaffelung.

### Erläuterung von 3 im Text häufig verwendeten Begriffen

#### 1. Südumfliegung:

Oberbegriff für 3 Abflugrouten mit der Kennung M (M-SID) von den Startpisten 25 mit zunächst südabdrehendem Kurs in nördliche Richtungen. Sie wurde im Zusammenhang mit der Eröffnung der 4. Piste in Frankfurt am 21.10.2011 eingeführt.

#### 2. Koordinationsfreier Abflugbetrieb, koordinationsfreie Seitenstaffelung

Ein abfliegendes Flugzeug auf der Südumfliegung und eines von Piste 18 dürfen bei jedem Wetter in gleicher Höhe direkt nebeneinander fliegen, obwohl der Abstand zwischen beiden deutlich unterhalb des sonst üblichen Radarstaffelungsmindestwertes von 3 NM liegt. Dafür bedarf es der navigatorischen Unterstützung eines UKW-Drehfunkfeuers (VOR).

#### 3. Abhängiger Abflugbetrieb

Die beiden zuständigen Lotsen für die Südumfliegung und der Piste 18 einigen sich permanent auf eine Startreihenfolge, welche dann, sollen beide Flugzeuge möglichst zügig hintereinander in die Luft, unter Beachtung von dauerhaft mindestens 1.000 Fuß Höhenstaffelung abgearbeitet wird.



### Chronik

**21.10.2011**

Im Zuge der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest (LBNW) am 21. Oktober 2011 wird mit Beginn des Winterflugplanes der überwiegende Teil der Nordabflüge bei Be-

triebsrichtung 25 auf die sogenannte Südumfliegung verlagert. Gründe: Lärmschutz und Konflikt mit dem Fehlanflug der neuen Landebahn. Dadurch wird ein neuer Konfliktpunkt mit dem Fehlanflug der Südpiste geschaffen. Die GdF hat frühzeitig auf die damit verbundenen Gefahren hingewiesen.



von  
Jörg Biermann



**13.12.2011**

Südumfliegung und Fehlanflug RWY 25L kreuzen sich kurz hinter dem Pistenende. Beide Routen dürfen nicht aus einer Hand sondern müssen von 2 TWR-Lotsen kontrolliert werden. Bereits am 13.12.2011 kommt es zu einer Annäherung eines auf der Südpiste durchstartenden A380 mit einem A320 auf der Südumfliegung, den die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) anschließend als schwere Störung einstuft. Der Untersuchungsbericht BFU 5X013-11 empfiehlt u. a. die Flug- und/oder betrieblichen Verfahren zu entzerren. Gelbe Karte für das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als Genehmigungsbehörde und die DFS als Verfahrensplanerin in Sachen Südumfliegung.

Der Untersuchungsbericht BFU 5X013-11 empfiehlt u. a. die Flug- und/oder betrieblichen Verfahren zu entzerren. Gelbe Karte für das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) als Genehmigungsbehörde und die DFS als Verfahrensplanerin in Sachen Südumfliegung.



**2012**

25. März 2012, ein neues Funkfeuer steht zur Verfügung. Die Südumfliegung wird nun durch Radial 015 des VOR Nauheim (VFM) definiert. In Verbindung damit vollzieht die DFS auch den ersehnten Verfahrenswechsel vom abhängigen zum koordinationsfreien Abflugbetrieb.<sup>2</sup> Zusätzlich zur Fehlanflugproblematik tre-

ten nun jedoch unvermutet auch noch teilweise erhebliche Kursungenauigkeiten beim Eindrehen auf diesen Radial über die 53 Grad Linkskurve kurz nach dem Start auf. Nach einigem Zögern erläutert die DFS Anfang Juni 2012 die Probleme öffentlich im world-wide-web mittels eines Briefing-Videos und schaltet wieder einen Gang zurück. Vorerst kein koordinationsfreier paralleler Abflugbetrieb<sup>2</sup> mehr zwischen der Südumfliegung und der Startbahn West (RWY18). Stattdessen wieder der bewährte, aber auch zähflüssigere abhängige Abflugbetrieb.<sup>3</sup> Ein Eckpfeiler der für das Jahr 2020 mit Milliardeninvestitionen angestrebten 126 Flugbewegungen pro Stunde ist unverhofft ins Wanken geraten. Der koordinationsfreie Abflugbetrieb wurde bisher (Stand: Anfang Nov. 2013) noch nicht wieder aufgenommen.

### 03.09.2013

Aufgeschreckt durch Lärmbelästigung und den Zuständen auf der Südumfliegung reichten mehrere Kommunen und Privatpersonen Klage gegen diese Route ein. Die gelb-rote Karte zückte am 3. September 2013 schließlich der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel, indem er mit seinem Urteil die Südumfliegung u. a. wegen Sicherheitsdefiziten beim koordinationsfreien parallelen Abflugbetrieb als rechtswidrig erklärte. Mit der Südumfliegung das genehmigte Ausbauziel zu erreichen, habe sich daher als unzutreffend erwiesen, diese Abwägungsentscheidung sei somit fehlerhaft und folglich willkürlich getroffen worden, so eine Gerichtssprecherin. Weil eine Revision nicht zugelassen worden ist, zieht das BAF umgehend in Erwägung, nach Vorliegen der Urteilsbegründung eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht einzureichen, was eine aufschiebende Wirkung hinsichtlich der Rechtskräftigkeit des VGH-Urteils bewirken würde. Eine Urteilsbegründung liegt mit Stand Anfang November 2013 noch nicht vor. Die Südumfliegung darf und wird somit vorerst unverändert weiter abhängig beflogen.

### 05.09.2013

Im Zusammenhang mit der Entwicklung möglicher Alternativrouten für den Fall der Urteilsvollstreckung gegen die Südumfliegung, wurde zwei Tage später der Direktor des BAF in der lokalen Presse mit den Worten zitiert, man fange jetzt an zu denken. Das stimmt mindestens ebenso nachdenklich wie erfreulich, denn das Datum des Denkbeginns liegt immerhin fast 2 Jahre nach Genehmigung der Südumfliegung durch seine Aufsichtsbehörde und etwa 9 Monate nach Zustellung der BFU-Sicherheitsempfehlungen.

**Bei so viel Wirbel um eine Abflugstrecke stellt sich die Frage, was an der Südumfliegung und der damit angestrebten koordinationsfreien Seitenstaffelung verfahrensplanerisch so besonderes ist.**



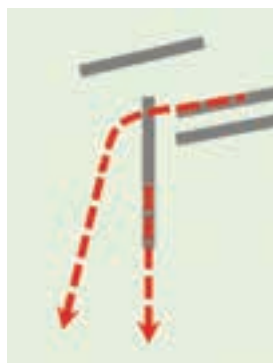
### Die „gute“ alte Zeit

Reifere Frankfurter TWR/APP-Jahrgänge werden sich vielleicht noch an den Kollegen E. erinnern. Sämtlichen Modeepochen trotzend, war sein Markenzeichen bis zum Ruhestand (und wahrscheinlich auch noch darüber hinaus) ein bräunliches Jackett, in welchem er die tägliche Arbeit vor dem Radarschirm zu verrichten pflegte. Geschätzt eine Schneiderarbeit aus den frühen 1960er Jahren. Daraus leitete sich ein ungeschriebenes lokales Frankfurter Flugsicherungsgesetz ab, wonach sich drei Dinge niemals ändern würden: „3 Meilen, 1.000 Fuß und das Jackett von E.“ Jeder neue Trainee hatte das verinnerlicht, noch bevor er den Aufbewahrungsort der Betriebsanweisung Flugverkehrskontrolldienst (BA-FVD) im Kontrollraum kannte.

### Sag niemals nie

Dieses „Gesetz“ ist so nicht mehr gültig – und das liegt nicht am Jackett. Wer meint, Kollege E. habe in einem schwachen Moment an einem Altkleidersammelcontainer Halt gemacht, ist eindeutig auf dem Holzweg. Die Radarstaffelungsmindestwerte – 3 NM lateral oder 1.000 Fuß vertikal – sind nicht mehr in Stein gemeißelt. Routenkonstrukte wie die Südumfliegung kommen neuerdings auch mit deutlich weniger aus.

### Südumfliegung meets RWY18-SIDs



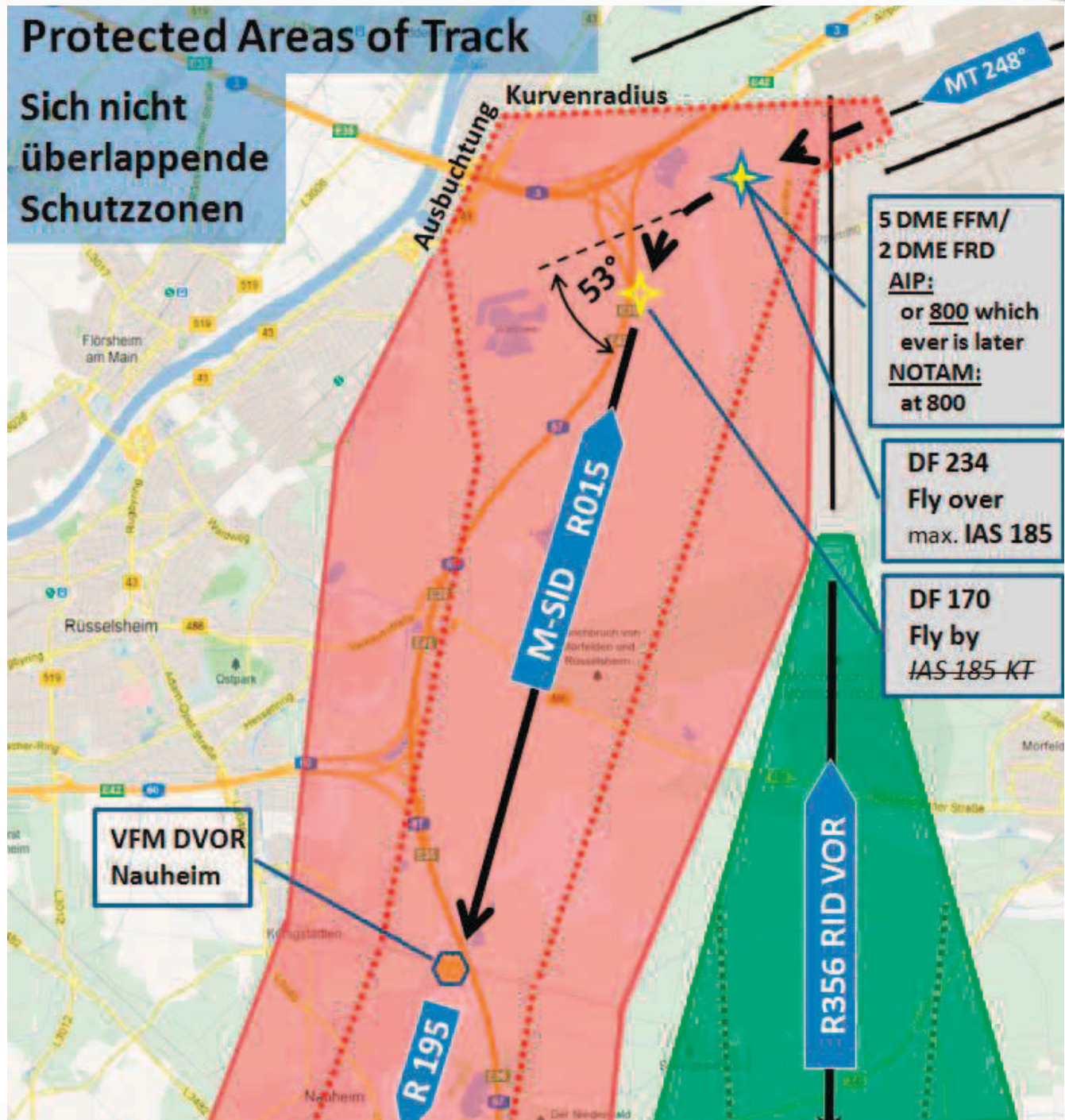
Solange die Südumfliegung noch nicht mit einem Funkfeuer hinterlegt war (21.10.2011 – 24.03.2012), durften die Abflugströme der beiden Pisten nur koordinationsabhängig<sup>3</sup> zueinander abfliegen. Die Südumfliegung müssen derzeit alle LFZ-Muster, außer 2-strahlige Jets der Wirbelschleppenkategorie Heavy Richtung Norden nutzen (A330, B757-B787).

### Schutzzonen statt Radarstaffelung zwischen Abflugrouten

Seit 25. März 2012 beliefert das Funkfeuer Nauheim (VFM) exklusiv die Nutzer der Südumfliegung mit navigatorischer Unterstützung. Somit darf ab sofort auf die Höhenstaffelung verzichtet werden, weil nach einer neuen ICAO-Richtlinie mit VOR nun stets Seitenstaffelung vorhanden ist, sowohl bei CAVOK wie auch bei IMC, Starts mit geringer Sicht (LVTO) oder CAT3. Für ein akzeptables Sicherheitsniveau sollen statt Radarstaffelung durch TWR und DEPARTURE „sich nicht überlappende Schutzzonen nach den Kriterien der Hinderisfreiheit in Verbindung mit einem UKW-Drehfunkfeuer“ sorgen. Damit erübrigte sich die TWR-interne Koordination; die Redewendung „**Koordinationsfreie Seitenstaffelung für abfliegende Luftfahrzeuge**“<sup>4</sup> fand Einzug in den lokalen Sprachgebrauch.



## Frankfurter Schutzzonen

**Einige Erläuterungen zu der Schutzzonendarstellung**

- Es handelt sich um Hindernisschutzzonen
- Die lateralen Abstände betragen in etwa:
  - DF170 → RWY18 ~ 1,0 NM
  - R015 → Pistenende RWY18 ~ 1,5 NM
  - VFM → R356 ~ 2,0 NM
- Die jeweiligen Abmessungen der äußeren und inneren Schutzzonenbereiche basieren vorrangig auf Radial 015 VFM

(Südümfliegung RWY25) des auf einem ausgedienten Auto-  
bahnparkplatz neu errichteten Funkfeuers Nauheim. Das  
Spannungsfeld „Lärmschutz für die westlichen Ortschaften“  
vs. „... do not overlap“ (Kapazität) verdeutlicht den sehr ge-  
ringen Spielraum bei der Grundstückssuche für VFM.

- Ein Geschwindigkeitslimit von max. 185 kt IAS soll den Kur-  
venradius begrenzen, ist als  $V^2$  aber für manch einen auch  
zu langsam ( $V^2$  = sichere Abhebegeschwindigkeit ab 35 FT  
über der Piste bis zum zweiten Steigflugsegment, i. d. R.  $V^1$   
+ 10 Kt). Wer die Vorgaben der Südümfliegung nicht schafft,

kann alternativ weiterhin die alten und kürzeren (!) Nordabflurouten bekommen.

- Entweder/oder-Bedingungen wie „5 (2) DME or 800, whichever is later“ sind für die Flight Management Systeme (FMS) in den Flugzeugen anspruchsvoll. Nach schlechten Erfahrungen mit Kursungenauigkeiten wurde die AIP-Version durch NOTAM überschrieben, um möglichen Fehlerquellen entgegen zu wirken. Fester Drehpunkt, feste Höhe ist eindeutiger, verdoppelt allerdings auch den erforderlichen Steiggradienten von mindestens 4,1% (250 FT/NM) auf mindestens 8,5% (520 FT/NM).
- Die Abflüge RWY18 bedienen sich zwar auch des Leitstrahls 356 der VOR RID, dieses Funkfeuer wäre aber für die reduzierte Seitenstaffelung nicht zwingend erforderlich, weil der „... do not overlap ...“ Beitrag allein von der Schutzzonenverschlingung der Südumfliegung erbracht wird.

### Konventionelle Kontrolle

Da Radarstaffelungsmindestwerte für diese IFR-Flüge nicht mehr zu Grunde gelegt werden, wird das Thema in unseren Vorschriften unter der Überschrift „Konventionelle Kontrolle“ abgehandelt.

Nebeneffekte (ob gewollt oder nicht ist unbekannt):

- 1.) Solange sich zwei abfliegende Flugzeuge innerhalb ihrer benachbarten Schutzzonen bewegen und sei es, entgegen aller Wahrscheinlichkeitsberechnungen, formationsflugartig mehr oder weniger dicht entlang ihrer einander zugewandten Außengrenzen, spricht aus Sicht der Betriebsanordnung grundsätzlich erst einmal nichts dagegen. Zwar sollen „geeignete“ Maßnahmen ergriffen werden, wenn ein Flugzeug „wesentlich“ abweicht, aber wann genau es „wesentlich“ wird, bleibt im Gegensatz zu eindeutigen Radarstaffelungsmindestwerten offen. Die Gnade der geschützten Zone.
- 2.) Wo Mindestabstände zwischen zwei Flugzeugen in unterschiedlichen Zonen weder durch ICAO noch durch nationale Institutionen definiert sind, kann es auch keine meldepflichtige Staffelungsunterschreitung („confliction“) mehr geben, egal wie nahe sich die beiden irrtümlich gekommen sind. Die Statistiker am grünen Tisch dürfte das erfreuen.
- 3.) Während Kollegen bei ACC/UAC schon bei 900 Ft Höhenunterschied und 4,9 statt vorgeschriebener 5,0 Meilen, oder im Nahverkehrsbereich eines Flughafens (TMA) bei 2,9 statt 3,0 Meilen lateralem Abstand das Formblatt Staffelungsunterschreitung aus der Schublade zu holen haben, schnellstmöglich vom Kontrolldienst abgelöst

werden sollen und Anspruch auf psychologische Betreuung (CISM) haben, stehen bei Frankfurt Tower und Departure selbst bei Abweichungen von den nochmals reduzierten TMA-Abständen die Vorschriftenampeln weiterhin auf Dauergrün.

### Wie funktioniert das nun mit diesen Schutzzonen?

#### Laterale Staffelung nach ICAO

Nach ICAO gibt es mehrere Möglichkeiten der lateralen Staffelung, so u. a. auch auf Basis „... between aircraft on instrument flight procedures using protected areas.“ In ergiebiger Ausführlichkeit ist das alles in den “Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management, bzw. – Aircraft Operations“ (PANS-ATM, Doc 4444; PANS-OPS Doc 8168), beschrieben.



Die Initialzündung erfolgte mit dem ICAO Circular 324 AN/186 „Guidelines for lateral separation of arriving and departing aircraft on published adjacent instrument flight procedures“. PANS-ATM erfuhr damit durch einen neu eingefügten Absatz b) eine entscheidende Ergänzung.

Demnach ist ausreichende Lateralstaffelung vorhanden, ...

#### By use of different navigation aids or methods. ...

Lateral separation of arriving and/or departing aircraft, using instrument flight procedures, will exist:

- a) where the distance between RNAV 1, Basic RNP1, RNP APCH, and/or RNP AR APCH tracks is not less than 13 km (7 NM); or
- b) where the protected areas of track using obstacle clearance criteria do not overlap and provided operational error is considered.

RNAV = Area navigation, RNP = Required navigation performance

Punkt a) entfällt, weil Frankfurter SIDs mindestens bis zur MRVA konventionell zu fliegen sind. Die RNAV (GPS) –Varianten sind lediglich als sekundäre Overlay-Versionen zugelassen.

**Neu:** Wenn b), wie im Bild der Frankfurter Schutzzonen, erfüllt ist, liegt Lateralstaffelung an. Ein VOR ist dafür nicht zwingend vorgeschrieben, damit erreicht man aber die kleinste mögliche protected area of track (Schutzzone). Und wo Lateralstaffelung anliegt, erübrigt sich die Höhenstaffelung. Das wiederum ist nichts Neues; Lateralstaffelung oder 1.000 Fuß.

## Zielgruppe

Grundsätzlich kann man sagen, dass diese Möglichkeit der konventionellen Staffelung für **beengte Lufträume** von besonderem Interesse sein kann. Dort, wo die konkurrierenden Start-/Landebahnen weit genug auseinander liegen und/oder die angrenzende Umgebung die Kreativität des Verfahrensplaners nicht sonderlich beschneidet, sollte ein angemessener Verkehrsdurchsatz auch mit herkömmlicher Radarstaffelung problemlos erreichbar sein.

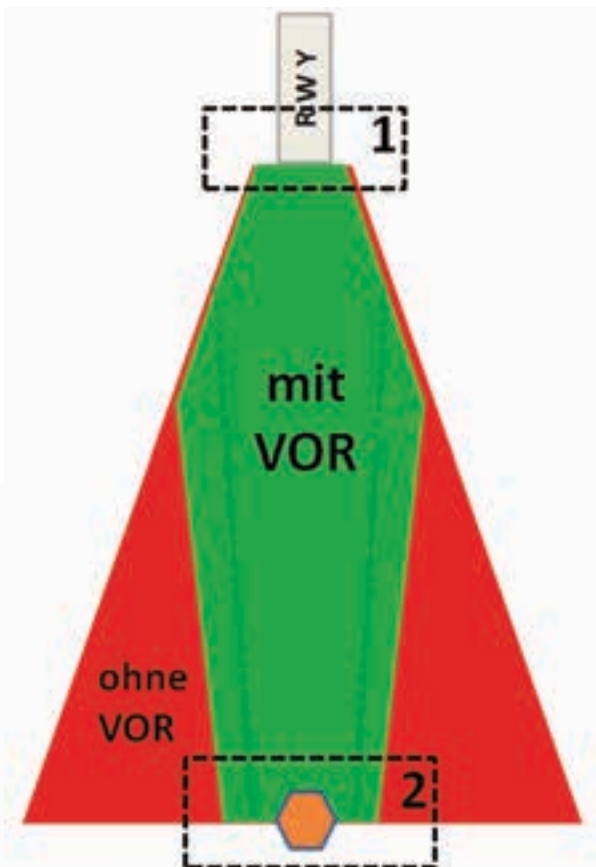
## Geometrie von Hindernisfreiflächen als Schutzzonen (protected areas of track)

Hindernisfreiflächen sind so dimensioniert, dass sie alle denkbaren Parameter wie

- maximal mögliche Startlaufstrecke mit Überflug des Pistenendes in 16 Fuß Höhe,
  - minimale Steigleistungen,
  - erlaubte navigatorische Ungenauigkeiten;  $\pm 15^\circ$  Abweichung gilt noch als Geradeausflug
  - Fluggeschwindigkeiten und die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Kurvenradien,
  - Gewicht (Trägheit der Masse),
  - Windeinfluss
- usw. berücksichtigen.

## Der erste Drehpunkt

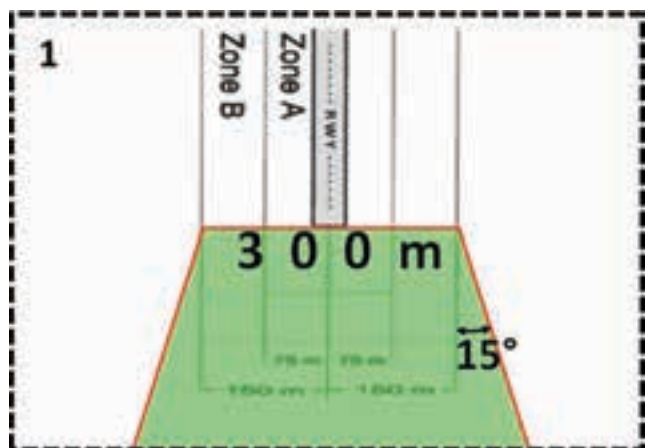
nach dem Start darf frühestens bei 400 Fuß über Grund gesetzt werden; frühestens bei 800 Fuß, wenn die vorgeschriebene Kursänderung  $15^\circ$  überschreitet (Südümfliegung



Frankfurt: DF234, dann Kursänderung um  $53^\circ$  nach links). Die sog. „track guidance“, also die maximale Streckenlänge über Grund ohne navigatorische Unterstützung eines Funkfeuers unterhalb der Minimum Radar Vectoring Altitude (MRVA) darf nach dem Start 10,8 NM nicht überschreiten. Ist eine Kurve dabei (Kurve = Kursänderung  $\rightarrow 15^\circ$ ) dürfen von den 10,8 NM danach maximal 5,4 NM ohne Funkfeuer „on track“ zurückgelegt werden. Die Lage des Fly-over Drehpunktes DF234 und die Grundstückssuche für das dazu gehörige Funkfeuer VFM standen also in unmittelbarer Abhängigkeit zueinander.

## Der Urtyp einer Hindernisschutzzone

hat die Form eines gleichschenkligen Trapezes. Es beginnt am Pistenende in 16 Fuß Höhe mit einer Grundseitenlänge von 300m. Ausschnitt 1 zeigt den nahtlosen Übergang von den RWY-Schutzzonen A und B zur Limitierung der „zeitweisen Hindernisse an Start- und Landebahnen“. Die Schenkel mit einem Öffnungswinkel von  $15^\circ$  würden das Schutzzonentrapez ohne Einbindung eines Funkfeuers kontinuierlich breiter werden lassen (roter Bereich). Kommt eine zweite Piste mit ins Spiel, wäre eine Überlappung nahezu zwangsläufig und das Projekt koordinationsfreier Abflugbetrieb damit gescheitert.



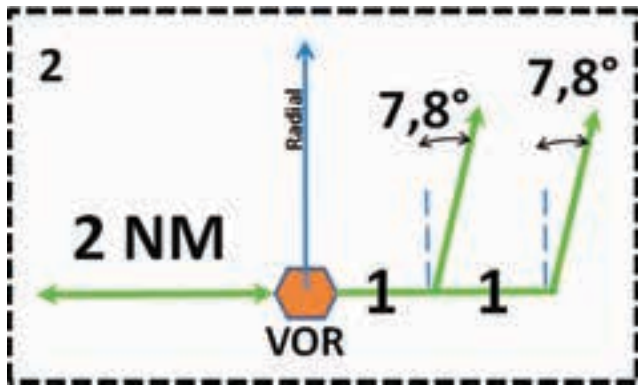
## VOR macht schlank

Abhilfe kann die bodenseitige Unterstützung der Kursgenauigkeit des Flugzeugs durch den Leitstrahl (Radial) einer VOR bieten. Dadurch darf sich der Schutzbereich zum Funkfeuer hin wieder verschlanken und zwar mit  $7,8^\circ$  auf einer Grundseitenlänge von jeweils 2 NM rechts und links des Senders. Bedingt durch die relative Nähe des VOR VFM kann bzw. muss dies im Frankfurter Modell auf der Südümfliegung bereits etwas südlich querab Pistenende RWY18 geschehen.

Eine Verschlinkung zum Funkfeuer hin rechtfertigt sich dadurch, dass dessen für navigatorische Zwecke zur Verfügung gestellte Signale umso präziser sind, je näher sich der Emp-

fänger (Flugzeug) am Sender befindet. Ferner wird das Flugzeug beim Senderüberflug aufgrund seiner noch relativ geringen Höhe so kurz nach dem Start, auf einen sehr kleinen, sich trichterförmig nach oben öffnenden Schweigekegel (cone of silence) oberhalb des VOR treffen. Nach Senderüberflug entfernt man sich wieder zunehmend, folglich setzen auch die Hindernisschutzzonen wieder mit 7,8 Grad verbreiternden Hüftspeck an.

Ab dort, wo Funkfeuer verschlankend wirken, gibt es zudem noch einen primären inneren und einen sekundären äußeren Schutzzonenbereich. Der primäre Innenbereich garantiert volle Hindernisfreiheit, ab der Grenze primär/sekundär bis zur äußeren Sekundärgrenze wird es kellertreppenförmig etwas schlechter, d. h. Hindernisse können anfangs ein wenig und dann nach außen hin immer etwas mehr von unten die Schutzzone durchdringen. Als Kompensation dafür nimmt die statistische Wahrscheinlichkeit ab, dass der Außenbezirk von Flugzeugen befliegen wird.



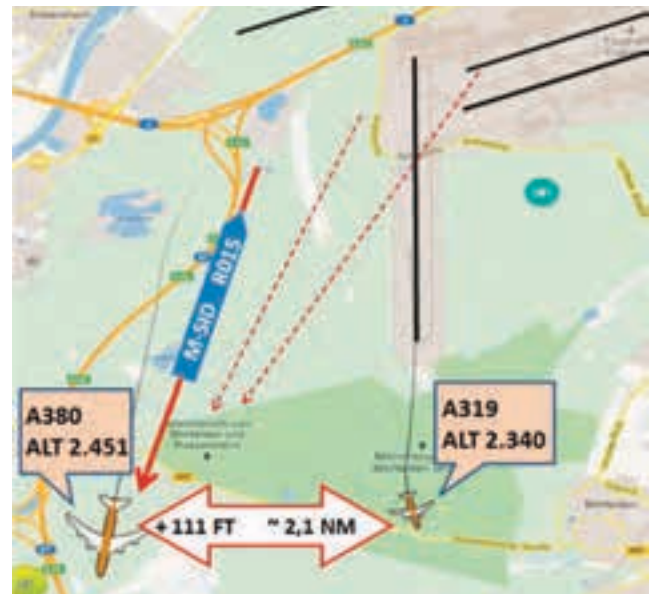
Statt VOR täte es im Grunde auch ein kostengünstigeres NDB, jedoch müsste aufgrund der Ungenauigkeit seiner ungerichteten Wellenausbreitung ein Öffnungswinkel von 10,3 statt 7,8 Grad angelegt werden. VOR macht also schlanker.

### VOR schlägt RNAV – Zeitgemäß?

Der obige Auszug aus ICAO verdeutlicht, dass man selbst in heutiger Zeit bei Verwendung von RNAV mit 7 NM noch wesentlich größere Schutzbereiche definiert, als unter Verwendung einer antiken VOR (siehe Abstände EDDF). Als die Südumfliegung im abhängigen Modus zu RWY 18 in Frankfurt anfangs noch ohne VFM geflogen wurde, zeigten die RNAV-Flugspuren mindestens die gleiche Genauigkeit wie jetzt mit Radial. Aus diesen Erfahrungen kristallisiert sich sogar eher ein Sicherheitsvorteil von RNAV gegenüber VOR-Radial heraus, weil der Radial-Intercept mit eventuellem Überschießen entfällt. So gesehen hat die etwas träge ICAO die DFS eine Menge Geld gekostet, weil ein VOR (ca. 500.000 EUR plus Nebenkosten) errichtet werden musste, ohne dass sich augenscheinlich die Kursgüte verbessert hat.

### Flugspuren

Das koordinationsfreie Abflugverfahren auf Basis sich nicht überlappender Schutzzonen bringt z. B. Konstellationen hervor, wie sie die realen Momentaufnahmen eines A380 und eines A319 zeigen.



Beide Flugzeuge gelten wetterunabhängig jederzeit als sauber gestaffelt. Wirbelschleppenstaffelung ist nicht erforderlich. Durch den A380 ist der Abstand sogar noch größer als planerisch vorgesehen, weil er den Drehpunkt ordentlich überschossen hat. Aufgrund der verbleibenden kurzen Entfernung in Verbindung mit seiner Massenträgheit kommt er gar nicht mehr dazu, auf die SID-Grundlinie zurück zu kehren. Er wird das Funkfeuer VFM überfliegen, ohne seinen Verfahrensschutzraum verlassen zu haben, aber auch, ohne jemals auf dem Radial geflogen zu sein, der dieses ICAO-

Verfahren erst legitimiert. Der leichte A319 hat nach dem Geradeausstart den anfänglichen Höhenunterschied zum A380 zügig aufgeholt.

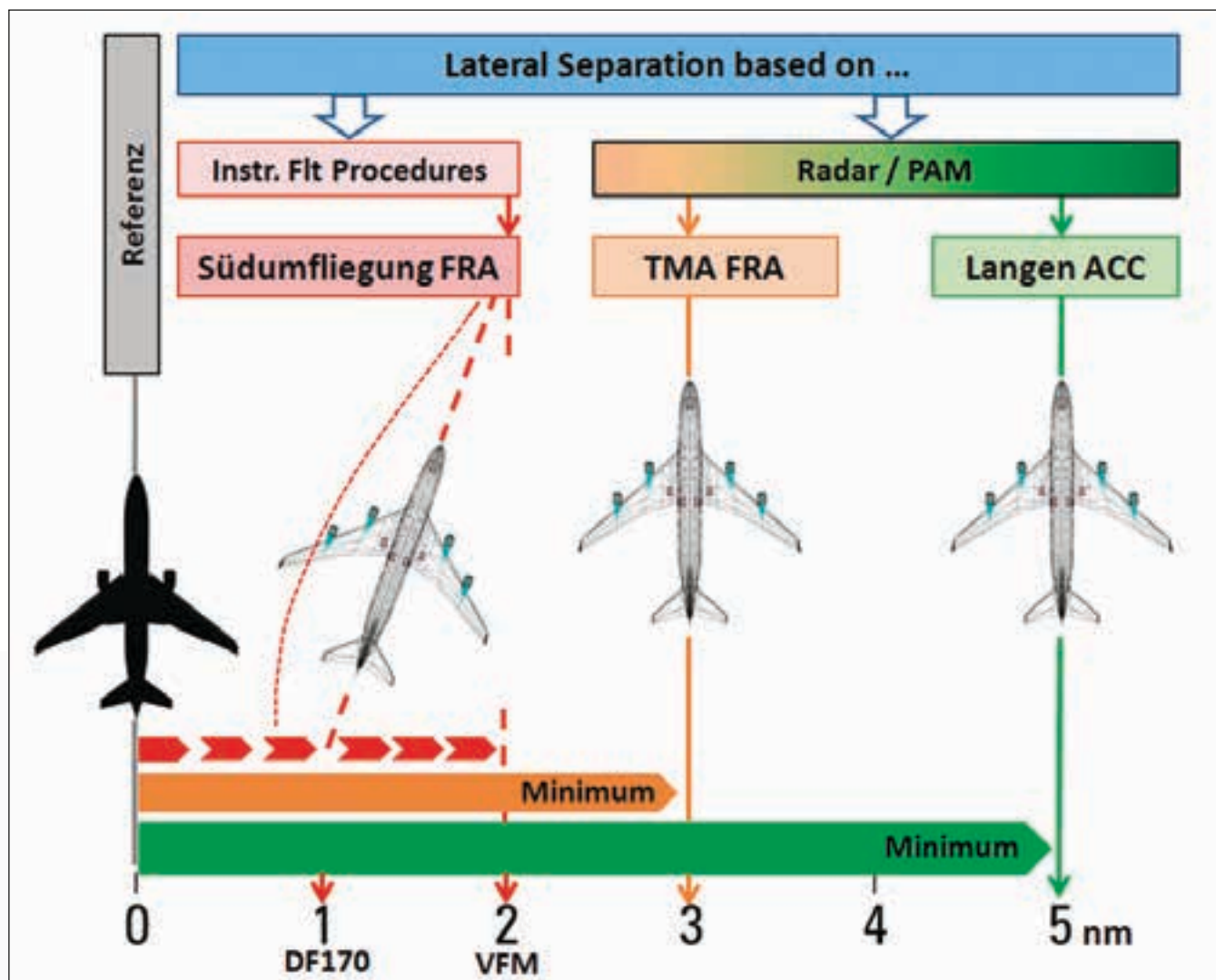
Was die Abstände betrifft, weicht der A380 für den Lotsen hier zur „guten“ Seite ab. Wesentlich problembehafteter sind die Flugspuren anderer Abflüge entlang der gestrichelten Linien. Nirgendwo wird immer exakt auf dem Strich geflogen. Das Abweichen hier aber schwerer zu Buche schlagen müssen als anderswo, ist konsequent dem Umstand geschuldet, dass man sich auch ohne Abweichungen bereits in einem Bereich mehrfach reduzierter Mindestabstände bewegt.

Keine 5, keine 3, jetzt nur noch gemittelt 1,5 NM Abstand. Soll es erlaubt sein, auch die nochmals zu unterschreiten? Für eine verantwortungsbewusste Flugsicherung sollte sich spätestens hier die Frage nach der Grenze des Vertretbaren stellen. Aufgrund zu vieler Vorkommnisse entlang der gestrichelten Linien hat die DFS die koordinationsfreie Seitenstafelung<sup>2</sup> derzeit ausgesetzt. Die folgende Darstellung soll die reduzierten Abstände bildlich vor Augen führen.

NOTAMs dienen derzeit übergangsweise als Reparaturbetrieb für die im FMS hinterlegten AIP-SIDs.

- Fester Drehpunkt anstatt „... whichever is later ...“
- Nach dem Drehpunkt direkt zur VOR. Drehpunktüberschießer sollen also keinen Radial-Intercept mehr fliegen, um ein möglicherweise erneutes Überschießen in Richtung Startpiste 18 zu vermeiden. Der Pilot soll also genau den Radial ignorieren, der dieses Verfahren ICAO-konform macht. Hätte man da nicht gleich Waypoint und RNAV statt teurem Funkfeuer zulassen können (ICAO)? Oder bewegt sich die DFS damit jetzt auf Nicht-ICAO-konformen Terrain (BAF)?

Die Abflugkarte wurde mit der dringenden Empfehlung „do not operate east of Ro15“ versehen. Die Menschen im Cockpit wissen, was gemeint ist, der Autopilot wird weiter sein Programm herunter spulen.



## Sezieren

Abschließend kann man sich noch die Mühe auferlegen, den entscheidende ICAO Absatz b) „where the protected areas of track – using obstacle clearance criteria – do not overlap – and provided operational error is considered zwecks näherer Betrachtung seines Innenlebens in seine drei Einzelbausteine zu zerlegen.

### 1.) „... using obstacle clearance criteria ...“

Die im Luftfahrthandbuch beschriebene Ideallinie jeder Standard Instrument Departure Route (SID) in Form von Kursen über Grund (tracks) oder VOR-Radialen wird unter Hindernisgesichtspunkten immer von einer, für den Fluglotsen unsichtbaren Schutzzone („protected area of track“) ummantelt, welche

- a) die startenden Maschinen vor der Bekanntschaft mit dort vorhandenen festen Hindernissen bewahren soll und
- b) für Bauherren in Flughafennähe eine zu beachtende Auflage darstellt.

**Diese Hindernisfreiräume sind nun für bewegliche Hindernisse in Form von fliegenden Luftfahrzeugen bis zu den Außengrenzen der äußeren Schutzzonenbereiche geöffnet worden.**

Das ist deshalb wichtig sich vor Augen zu führen, weil es wohl jeden Praktiker nachdenklich stimmen dürfte, dass eine solche Schutzzone weiterhin erst am Pistenende beginnt, obwohl Flugzeuge in aller Regel bereits wesentlich früher abheben. Für feste Hindernisse macht das Sinn, denn eine auf der Erdoberfläche angelegte Start-/Landebahn ist dort stets noch gesondert in die Zonen A und B bzw. 1 und 2 gebettet (Richtlinie „Zeitweilige Hindernisse in den Hindernis-

freiräumen von Instrumentenbahnen auf Flugplätzen“, NFL I-191/99). ICAO macht hier aber keine überarbeiteten Designvorgaben, sodass insbesondere ein unter Platznot leidender Verfahrensplaner das weiterhin gültige Angebot mit dem Pistenende dankbar annimmt.

Hindernisschutzzonen zum Schutz vor festen Hindernissen gelten nicht für IFR-Sichtan- und abflüge. Hier ist der Pilot für die Hindernisfreiheit selber verantwortlich (NFL I 106/2004 und 60/2011).

*Im Bild eine LH B747-400 am festen Hindernis „Checkerboard turn“ im Anflug zum ehemaligen Flughafen Hong Kong Kai Tak.*

Feste Luftfahrthindernisse müssen sich gewiss die Vorwürfe gefallen lassen, erstens überhaupt und zweitens auch noch ausgerechnet in Flughafennähe existent zu sein. Im direkten Vergleich mit beweglichen Hindernissen zeichnen sie sich aber zumindest dadurch aus, dynamische Abläufe nicht durch Positionsungenauigkeiten und Kursabweichungen zu dramatisieren. So gesehen ist es durchaus bemerkenswert, dass eine eher konservative ICAO die festen Hindernisschutzzonen nun auch – unter Auflagen – für mobile Hindernisse geöffnet hat.

Dieser Sinneswandel soll hier überhaupt nicht mit Pauschal-kritik belegt werden. Speziell Konstrukte wie das Frankfurter Modell sollten aber hinterfragt werden dürfen. Zwei bewegliche Hindernisse – mit etwa 350 km/h unterwegs – Abstand nochmals etwa 50% unter dem bereits reduzierten TMA Radar Minimum – voraus türmt sich keine Gebirgswand auf, welche die anstehende, präzise zu meisternde 53° Kurve als alternativlos erscheinen ließe: Muss das alles unter diesen



Umständen unbedingt sein? Sollte dieses Verfahren nicht besser Abflugstrecken mit flacheren Kurven vorbehalten sein?

### 2.) „... do not overlap ...“

Müssten die Zonen konsequent rückwärts Richtung Pistenmitte zu einem gemittelten  $V_{LOF}$ -Punkt verlagert werden, an dem Flugzeuge im Allgemeinen abheben, würden sich für diese Frankfurter Variante

- die Schutzzonen RWY 25 und RWY 18 überlappen,
- wäre keine konventionelle Seitenstaffelung mehr möglich
- wäre kein koordinationsfreier Abflugbetrieb RWY 25 zu 18 möglich
- wäre Radarmindeststaffelung (3 NM oder 1.000FT) durch ATC notwendig

Das alles ließe sich dann nur durch eine Verschiebung des Drehpunktes DF234 Richtung Westen vermeiden, was auch ganz im Sinne der BFU-Empfehlung zur Entzerrung der Verfahren wäre. Bislang gilt jedoch weiter die Maxime „Lärm-schutz vor Sicherheit“.

### 3.) „... provided operational error is considered“

Mittels dieses Schlussakkords überträgt die ICAO die finale Verantwortung sämtlicher Geschehnisse rund um ihren Absatz b) an die Mitgliedstaaten. Montreal gibt den Rahmen in Form einer Schutzzonendimensionierung vor und geht davon aus, dass die Staaten, ATC und/oder Aufsichtsbehörden vor Betriebsaufnahme anhand ihrer jeweiligen örtlichen Gegebenheiten eine Sicherheitsbetrachtung durchführen und etwaige Risiken angemessen berücksichtigen. Würde im Umkehrschluss eine Sicherheitsbewertung ein nicht akzeptables Risiko identifizieren, welches nicht oder nur mit erheblichen Flugbeschränkungen lösbar ist, die man aber nicht bereit ist zu tragen, wäre das Gebot der Logik: Absatz b) ist keine Option zur Erstellung lateraler Staffelung. Damit wäre der Satz „...provided operational error is considered“ zumindest aus Sicht der GdF verantwortungsbewusst ins Deutsche übersetzt worden.

### Fazit

Das Beispiel EDDF zeigt, dass eine stramme Kurve kurz nach dem Abheben so ihre Unwägbarkeiten in sich birgt. Selbst wenn man die einigermaßen zufriedenstellend in den Griff bekäme, bliebe immer noch der Kollisionskurs der Südumfliegung mit dem Fehlanflug der Südpiste – auf zwei verschiedenen Frequenzen. Nur weil ICAO eine neue Möglichkeit zur Herabsetzung der Lateralstaffelung geschaffen hat, muss das nicht für jeden Flughafen eine brauchbare Lösung sein.

Und noch etwas sollte am Frankfurter Modell des unabhängigen, koordinationsfreien Abflugbetriebs nachdenklich stimmen:

Beim unabhängigen parallelen Anflugbetrieb oder bei herabgesetzter Staffelung im Endanflug dürfen die Mindestabstände ebenfalls deutlich unterschritten werden. Dennoch

sind keinerlei Probleme wegen Kursungenauigkeiten zu beklagen. Aus zweierlei einfachen Gründen:

### Der übliche Mindestabstand darf erst unterschritten werden, wenn

- 1.) die Flugzeuge zweifelsfrei auf dem Leitstrahl des ILS-Landekursseiner ausgerichtet sind (während des Eindrehvorgangs sind 1.000 FT Höhenstaffelung zwingend vorgeschrieben!) und
- 2.) die Verfahren kommen in Folge dessen ausschließlich im Geradeausflug zur Anwendung.

### Bei der Südumfliegung darf der Mindestabstand bereits deutlich unterschritten werden, obwohl

- a) noch eine 53 Grad Kurve zu bewältigen ist und
- b) noch gar nicht sicher gestellt ist, ob sich das Flugzeug anschließend überhaupt jemals ordentlich zu dem, diesen Verfahren zu Grunde liegenden Leitstrahl der VOR ausrichten wird.

### Unter den gegebenen Rahmenbedingungen der Südumfliegung

- geringe Abstände zu RWY18 und Fehlanflügen, dadurch
- geringe verbleibende Reaktionszeit für alle beteiligten Akteure
- anspruchsvolle Kursführung
- Trägheit der Flugzeugmasse

ist ein System etabliert worden, dessen Eigenschaften sich negativ potenzieren:

### Erhöhte Fehleranfälligkeit bei erheblich verringerter Fehlertoleranz

Daher ist es nicht verwunderlich, dass dem koordinationsfreien Frankfurter Abflugverfahren der Makel eines „bisher ist es immer gut gegangen“ anhaftet. Die DFS hat vernünftig gehandelt, unter diesen Umständen ein solches Verfahren auszusetzen.

### Never base ATC on assumption!

So war das jedenfalls mal, als gelegentlich noch Jackett im Kontrollraum getragen wurde.





# Das Urteil Südumfliegung FRA ist rechtswidrig

Vorrangig ein regionales Thema. Doch andere Flughäfen benötigen u. U. ebenfalls neue oder modifizierte An- und Abflugstrecken, womit auch dort Anwohnerproteste vorprogrammiert wären. Diese Klage war wegen eines Rechtsfehlers erfolgreich. Zu Fluglärm und Beteiligungsrechten an Flugverfahren aber wurden den Beschwerdeführern Grenzen aufgezeigt. Das könnte von überregionalem Interesse sein.

Ein Streifzug durch 66 Seiten schriftlicher Urteilsbegründung.



von  
Jörg Biermann

## Das Urteil

In dem Verwaltungsstreitverfahren ... gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF, Beklagte), hat der VGH – 9. Senat – aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 3. Sept. 2013 für Recht erkannt:

höchste Instanz, das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, für Klärung gesorgt hat. Die Südumfliegung wird daher gegenwärtig weiterhin in gewohntem Umfang koordinationsabhängig befliegen.

## Einige Begriffe vorweg

**BAF:** Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Seit der SES-Verordnung der EU-Kommission ist nicht mehr die DFS für die Festsetzung von Flugrouten zuständig sondern das BAF. Die DFS plant, entwickelt und beantragt beim BAF.

**FLK:** Nach § 32b LuftVG berät die örtliche Fluglärmkommission (FLK) eines Verkehrsflughafens die Genehmigungsbehörde, das BAF sowie die DFS über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und Luftverunreinigung durch Flugzeuge. Die DFS muss die FLK über beabsichtigte Maßnahmen (z. B. neue SID oder SID-Änderungen) informieren und ggf. eine Beratung einholen, bevor sie beim BAF beantragt werden können. Die neue schwarz/grüne Hessische Landesregierung möchte lt. ihres Koalitionsvertrages die Stellung der FLK weiter stärken.

**PFV, PFB:** Vor der Realisierung größerer Infrastrukturprojekte hat ein Verwaltungsakt in Form eines Planfeststellungsverfahrens (PFV) zu erfolgen, in dem alle Betroffenen ein umfassendes Beteiligungsrecht haben. Fraport beantragte im Jahr 2000 die Planfeststellung für den Flughafen ausbau. In dessen Verlauf wurden 212 Stellungnahmen von Behörden, Verbänden etc. sowie 127.000 Einwände von über 123.000 Einwohnern erörtert. Allein die Stellungnahmen zum Ausbau des Frankfurter Flughafens umfassten 1.900 Seiten, das Wortprotokoll am Erörterungstermin 18.000 Seiten. Ein PFV endet mit einem Planfeststellungsbeschluss (PFB), auf dessen Grundlage der erste Spatenstich erfolgen kann. Die erste Ausbaustufe wurde mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest (inkl. neuer Südumfliegung) im Okt. 2011 abgeschlossen – die juristischen Auseinandersetzungen nicht.



Es wird festgestellt, dass die Festlegung der Abflugstrecken mit der Streckenkennung MIKE

– MARUN2M, TOBAK2M, BIBTI2M –

... der 212. DVO zur LuftVO ... rechtswidrig ist und die Kläger in ihren Rechten verletzt. ...

... Die Revision wird nicht zugelassen.

## Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde innerhalb eines Monats (bis 6. Jan. 2014) nach Zustellung dieser Entscheidung angefochten werden und ist innerhalb von 2 Monaten (6. Feb. 2014) nach Zustellung zu begründen.

## Wie geht es vorerst weiter?

Wie in der Chronik unseres Artikels „Nah-Verkehr, Seitenstaffelung“ bereits erwähnt, beabsichtigt das BAF (Stand: Mitte Dez 13) von dieser Möglichkeit einer Nichtzulassungsbeschwerde Gebrauch zu machen. Obiges Urteil erlangt daher vorerst solange keine Rechtskraft, bis die nächste und



**Rechtsverordnung:** Die i. d. R. von der DFS entwickelten Flugrouten werden von BAF durch Rechtsverordnung als Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrsordnung festgelegt.

**Südmumfliegung:** siehe auch flugleiter Artikel „Nah-Verkehr, Seitenstaffelung“

**Unzumutbarer Fluglärm:** Wird für den VGH durch die Schwellenwerte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flu-LärmG) definiert.

	Tagzonen in dB (A)		Nachtzone in dB (A)	
	1	2	bis 31.12.10	ab 1.1.2011
Fluglärmbedingter Dauerinnenschallpegel	über 60	über 55	über 53	über 50
oder mehr als 6 Spitzenpegel			über 57	
oder mehr als 6 Maximalpegel				über 53
Außenpegel	jeweils um 15 dB (A) höher			

(16) Absatznummerierung aus der VGH-Urteilsbegründung. Die Textwiedergabe liegt so nahe wie möglich am Original, ist aber auch häufig durch ... gekürzt sowie gelegentlich mit in Klammern gesetzten Anmerkungen versehen.

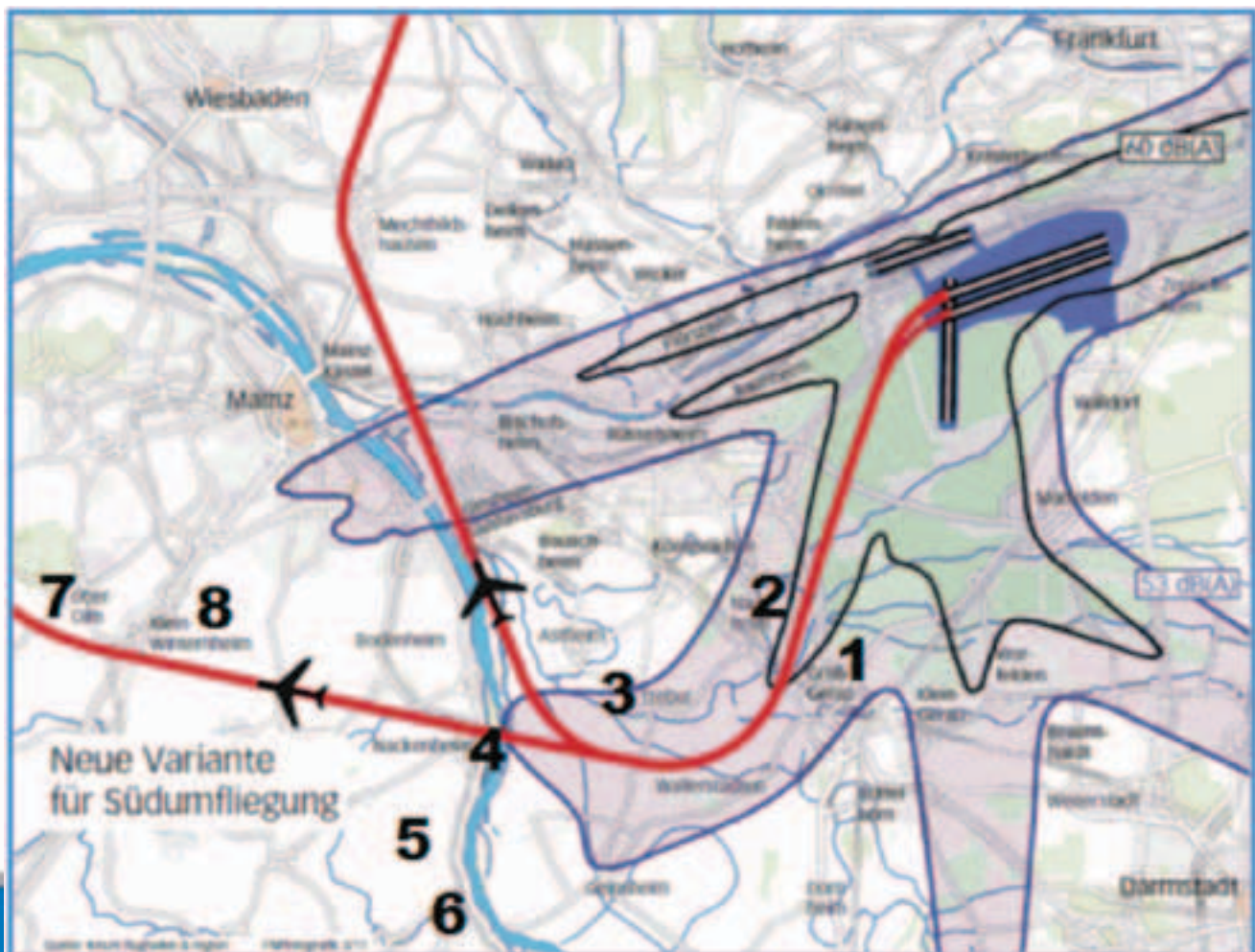
#### In eigener Sache:

Bei den folgenden, mit Absatznummerierungen versehene Passagen aus der Urteilsbegründung handelt es sich um eine subjektiv getroffene Auswahl aus 66 DIN A4 Seiten. Ein Anspruch auf Vollständigkeit ist also völlig abwegig. Ebenso bergen solche Auszüge stets die Gefahr, Sachverhalte aus dem Zusammenhang zu reißen. Wer die Energieleistung vollbringt, diesen Artikel zu Ende zu lesen, hat lediglich einen Appetitanreger verabreicht bekommen. Zur eigenen Meinungsbildung findet sich die komplette Urteilsbegründung mit dem Aktenzeichen 9 C 232/12.T z. B. unter [www.gruene-nauheim.de/?p=1616](http://www.gruene-nauheim.de/?p=1616)

#### Die Parteien

**Beklagte:** Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BAF

**Kläger:** Eine 13-köpfige Klärgemeinschaft bestehend aus der Stadt Groß-Gerau (1), den Gemeinden Nauheim (2) und Trebur (3), sowie aus den Ortsgemeinden Nackenheim (4), Lörzweiler (5), Nierstein (6), Ober-Olm (7) und Klein-Winternheim (8), sowie 5 Privatpersonen aus diesem Gebiet.



**Die Kläger haben die Feststellung der Rechtswidrigkeit begehrt. Den Klagen wurde stattgegeben. Ferner trugen sie vor:**

- weder ordnungsgemäß angehört
- noch sonst in angemessener Weise am Verfahren beteiligt worden zu sein.
- Die Route sei rechtswidrig,
  - weil sie unzumutbarem Fluglärm verursache und
  - dabei nicht ausreichend verkehrssicher sei und
  - nicht geeignet sei, das kapazitative Planungsziel der Planfeststellung zu erreichen.

**Südumfliegung – warum rechtswidrig?**

(16) Die Klage ist begründet, weil die Festlegung der Abflugstrecken mit der Kennung M ... an einem **Rechtsfehler** leidet.

(37) Die angegriffene Flugverfahrensfestlegung leidet an einem erheblichen Ermittlungsdefizit.



(46) Das BAF hat zwar ... die drohenden Lärmbelastungen hinreichend ermittelt... Die Wahl der hierfür verantwortlichen Flugverfahren weist jedoch **Abwägungsfehler** auf, die zu einer ... Rechtsverletzung der Kläger führen.

(77) Auch unterhalb der Unzumutbarkeitsschwelle brauchen Lärmbetroffene Belastungen nicht hinnehmen, wenn hierfür kein sachlicher Grund gegeben ist.

(78) ... die Beklagte (das auf die Zuarbeit der DFS angewiesene BAF) hat zu Unrecht die Annahme zugrunde gelegt, dass diese Flugstrecken (Südumfliegung) nach Inbetriebnahme der Funknavigationsanlage ( DVOR Nauheim, VFM) den zur Erfüllung der kapazitativen Anforderungen erforderlichen unabhängigen Betrieb der Abflüge von den Bahnen 25C/25L sowie der Bahn 18 ermöglichen.

(105) Abflüge von den Bahnen 25C/25L und 18 werden gegenwärtig zur Vermeidung etwaiger Sicherheitsrisiken nur abhängig voneinander im Reißverschlussverfahren betrieben, was eine erhebliche **Minderung der Kapazität** zur Folge

hat. ... Eine Abwicklung der im PFV ... zugrundegelegten 126 Flugbewegungen je Stunde ist auf diese Weise jedenfalls unstrittig nicht möglich.

(106) Dass die Beklagte – wie auch die DFS – dieser Fehleinschätzung erlegen und damit bei der Auswahl der festgesetzten Flugverfahren (Südumfliegung) von einem unzutreffenden Sachverhalt ausgegangen ist, ist auf ein Ermittlungsdefizit zurückzuführen.

(110) Entgegen der Ansicht der Beklagten genügt es zur Gewährleistung einer sicheren und flüssigen Verkehrsabwicklung nicht, wenn die Konstruktion eines Flugverfahrens theoretisch den Vorgaben der maßgeblichen ICAO-Dokumente entspricht, in der Praxis aber in relevantem Maße nicht sicher geflogen werden kann.

(110) Die ICAO-Dokumente geben lediglich weltweit zu beachtende Mindeststandards vor ... entbinden aber die zuständigen Luftverkehrsbehörden nicht von der Pflicht, zu prüfen, ... ob den Anforderungen auch im konkreten Einzelfall genügt wird. (Anm.: siehe auch ICAO-Bedingung für Lateralstaffelung Südumfliegung „... and operational error is considered“)

(110) Die Komplexität der Streckenführung, die Irregularien beim Betrieb einer DVOR, „Frühabdreher“ und „Überschießer“ sind nicht ausreichend berücksichtigt worden. Damit handelt es sich entgegen der von der Beklagten vertretenen Auffassung um einen **Fehler in der Verfahrensplanung** und nicht nur um Schwierigkeiten im operativen Betrieb.



Die weiteren von den Klägern vorgebrachten Punkte kann man in die Rubriken „Beteiligung“ und „Fluglärm“ unterteilen, wobei die Grenze teilweise fließend ist. Hier wird dem BAF und der DFS vom VGH eine nicht zu beanstandende, also sehr gute Arbeit attestiert, während die Kläger auf die Grenzen ihrer Rechte hingewiesen werden. Im Anschluss an den ausgewählten Textpassagen der VGH-Urteilsbegründung endet dieser Artikel mit den Kapiteln „Verschiedenes“ und „Fazit“.

## Beteiligung

(18) Formelle Fehler, die zu einer subjektiven Rechtsverletzung der Kläger führen sind nicht gegeben.

(19) Angesichts der typischen und – bei gleiche Lage der Streckenführung – auch gleichmäßigen Lärmbetroffenheit durch ein Flugverfahren ist es ... **weder geboten noch sinnvoll** durchführbar, **alle** potenziell **Lärmbetroffenen** vor Erlass der Rechtsverordnung (zur Inkraftsetzung der Flugroute) **anzuhören**.

• **FLK: Kläger monieren, als Lärmbetroffene dort teilweise nicht Mitglied gewesen zu sein.**

(18) Die vorgesehene Einrichtung einer (beratenden) **Fluglärmkommission** (§32b LuftVG), der u. a. Vertreter der vom Fluglärm ... betroffenen Gemeinden angehören, ... spricht ... dafür, dass der Gesetzgeber eine förmliche Beteiligung der Gemeinden bei der Festlegung von Flugrouten nicht wesentlich unterlassen hat, sondern weitergehende Anhörungsrechte der Gemeinden aus Lärmschutzgründen weder für geboten noch für sachgerecht hielt.

(33) Die Klägerinnen ... haben **keinen Anspruch auf Beteiligung in der FLK**.

(35) Fehler in der Zusammensetzung der FLK sind nicht ersichtlich, sie würden außerdem auch nicht zur Rechtswidrigkeit der hier angegriffenen Rechtsverordnungen führen.

(35) Nach LuftVG ... soll es bei der Obergrenze von 15 Mitgliedern in der FLK bleiben. (Anm.: Die Festlegung einer Obergrenze führt schon organisatorisch dazu, dass gar nicht jeder Interessent FLK-Mitglied werden kann und soll.)

(35) Im Verfahren der Festsetzung von An- und Abflugverfahren kommt der FLK als rein beratendes Gremium kein formelles Beteiligungsrecht zu.

(36) Im Übrigen dürften Interessensgegensätze der (FLK) Mitglieder schon durch die Zusammensetzung der Kommission vorgegeben sein.

### • Flugrouten: Kläger fordern Beteiligung

(20) Bei der Festlegung der Flugverfahren handelt es sich ... nicht um eine fachplanerische ... Entscheidung, die zwingend eine Anhörung der Betroffenen erfordern würde.

(21) Die Festlegung von **Flugverfahren** nach §27a LuftVG (z. B. SID, STAR) dient ... der sicheren und flüssigen Abwicklung ... der zugelassenen Kapazität (Anm.: 126 Flugbewegungen/Std. gem. PFB). Es handelt sich dabei ... in erster Linie um ein **sicherheitsrechtliches Instrument**, ... das der Verhaltenssteuerung dient und deren Adressat der Luftfahrzeugführer ist.

### Aus Sicherheitsrunden dürfen Lotsen von der Flugroute abweichen

(22) Dafür, dass entgegen der Ansicht der Kläger auch die Rechtsverordnungen (zur Festlegung der Flugrouten) ... dem



sicherheitsrelevanten Bereich zuzurechnen sind, spricht schon ... der Zusammenhang, wonach Anweisungen von Fluglotsen zwar Vorrang vor den Flugverfahren zukommt, beide Instrumente aber der sicheren Abwicklung des ... Verkehrs dienen.

### Eine Flugroute ist keine feste Straße

(23) Bei den Flugverfahren handelt es sich auch nicht etwa um eine Art Luftstraße... Schon nach allg. Sprachgebrauch ist unter einer Straße als einem Verkehrsweg ein körperlich gegenständlicher Bereich als Teil der Erdoberfläche zu verstehen.... Schienen- Schiffs- und Straßenverkehr

sind auf die Existenz der Verkehrswege angewiesen. Flugverfahren dagegen erschöpfen sich in den oben dargestellten Verkehrsregeln oder Verhaltensvorschriften für die Luftfahrzeugführer sowie auch für Fluglotsen; sie beschreiben allenfalls eine Linie, auf der das Flugzeug sicher das Ziel erreichen kann. Aus verschiedensten Gründen ist nicht vorgesehen, dass diese Ideallinie strikt einzuhalten ist, sondern davon **kann und muss ggf. aus Gründen der Sicherheit und Flexibilität abgewichen werden**, sodass es zu einer Streuung der Flugspuren sowohl zur Seite als auch in der Höhe kommt.

### • Wahrung der Rechte im PFV

(25) Diese Einschränkung der Abwägung (des BAF) führt nicht dazu, dass Betroffene rechtlos gestellt sind. Rechtsschutz wird (den Lärmbetroffenen) nämlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eröffnet.

(26) Lärmschutzbelange von Anliegern werden schon deshalb nicht zurückgesetzt, weil die generelle Zumutbarkeit ... des zu erwartenden Lärms im PFV ... und dem nachfolgenden Verfahren der Erstattung von Aufwendungen und/oder Entschädigungen nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche ... des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (§4,9, 10 FluglärmG) Beachtung finden.

(27) Effektiver Rechtsschutz gegen die Anlegung oder den Ausbau eines Flughafens und der damit verbundenen Beeinträchtigungen ... kann danach nur im Planfeststellungsverfahren gewährleistet werden. Die Festlegung von Flugverfahren unterliegt zwar ebenfalls gerichtlicher Überprüfung, die eigentliche Störquelle lässt sich in diesem Verfahren jedoch nicht mehr beeinflussen. Da die Flugrouten nicht zusammen mit der Entscheidung über ... den Ausbau des Flughafens (PFV) ... sondern in einem gesonderten Verfahren vom BAF festgelegt werden, ist die Ermittlung der Lärmbetroffenheit ... systemimmanent mit der Unsicherheit behaftet, dass die Verfahren für die An- und Abflüge noch nicht im Einzelnen feststehen. Daher muss im PFV (Anm.: nicht bei der anschließenden Routenfestlegung) jeder beteiligt werden ... der betroffen sein kann...

(28) ... da eine Südumfliegung bereits Gegenstand des PFV gewesen ist, ... hätte es (für die Kläger) nahegelegen, mit entsprechenden Belastungen zu rechnen und Bedenken ... zu äußern.

**(29) Für das PFV genügt eine prognostische Grobplanung der An- und Abflugverfahren...**

(31) Ginge man davon aus, dass die Öffentlichkeit in gleichem Maße wie im PFV bei der Festlegung der Flugverfahren zu beteiligen wäre, wäre dies im Übrigen auch mit der **erforderlichen Flexibilität der Flugverfahrensgestaltung** nicht zu vereinbaren. Jede Änderung der Verfahren hätte eine zeit- aufwendige Öffentlichkeitsbeteiligung vorauszugehen. Dies wäre jedoch gerade dann nicht zu verantworten, wenn die Flugverfahren aus Sicherheitsgründen zu ändern sind. (Anm.: Die DFS hat mit der koordinationsfreien Südumfliegung ein Sicherheitsproblem)

**• Kläger: Grundrecht auf kommunale Selbstverwaltung**

(32) Die ... an die Flugverfahrensfestlegung anknüpfende Einschränkung der kommunalen Planungshoheit ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Ein Anhörungsrecht ... ergibt sich auch nicht daraus, dass zur Errichtung der DVOR VFM Grund und Boden in Nauheim (Anm.: Klägerin 2) in Anspruch genommen worden ist.

**Fluglärm**

(24) Da das **BAF** keinen Einfluss auf den Umfang des Flugbetriebs hat (Anm. Verkehrsmenge von 126/Std. wird durch den PFB vorgegeben), verfügt es ... nicht ... über Gestaltungsfreiheit. Aus diesem Grund ist das BAF darauf beschränkt, den vorhandenen Lärm ... zu „bewirtschaften“. **Einen umfassenden Interessensausgleich ... kann es nicht gewährleisten.**

**• Festlegung von Flugverfahren nach Lärmgesichtspunkten**

(39) Bei der Festlegung der Flugverfahren auch unter Lärmschutzgesichtspunkten geht es im Kern allein um die **Vertei-**



**lung des Lärmpotentials.** (Anm.: Wahl zwischen Lärm bündeln oder streuen. Die Südumfliegung bündelt Lärm. Die GdF hat immer für eine Streuung plädiert.)

(41) §29 Abs. 2 LuftVG: Die Luftfahrtbehörden und die ... Flugsicherung haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Lärm hinzuwirken. Die Norm ... steht allerdings unter dem **Vorbehalt des Machbaren.**

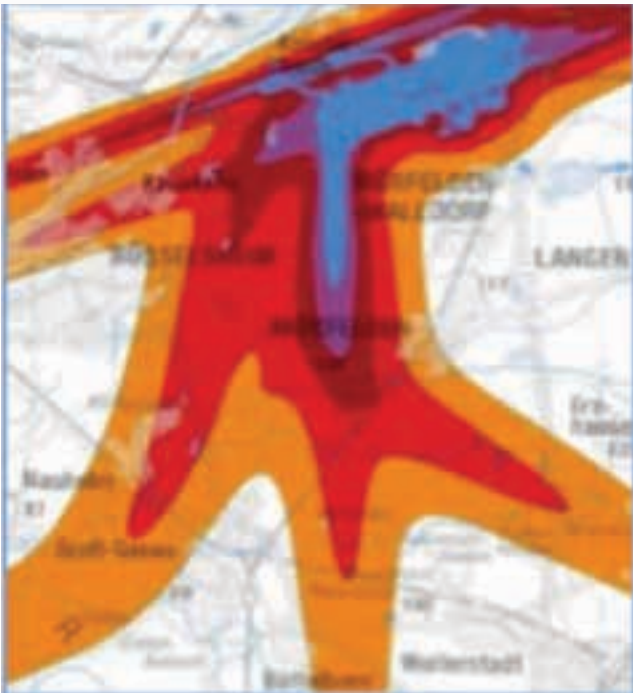
(42) Ein Flugverfahren durch das Lärmbelastungen unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle hervorgerufen werden, ist ... abwägungsfehlerfrei festgestellt worden .... Einer besonderen Rechtfertigung und **eines besonderen Nachweises, dass schonendere Lösungen nicht in Betracht gekommen sind, bedarf es nicht.**



(43) Daraus folgt, dass in Fällen, in denen Lösungen mit Lärmwirkungen sowohl unterhalb als auch oberhalb der Zumutbarkeitsgrenze zur Verfügung stehen, die Entscheidung für eine Lösung mit unzumutbaren Folgen einem besonderem Rechtfertigungszwang unterliegen. ...Hier können nur sicherheitsbezogene Erwägungen ein solches Flugverfahren rechtfertigen.

(43) Davon zu unterscheiden sind bloße Verteilungsfälle, bei denen ... Lärmbelastungen bei keinem Flugverfahren vermieden werden können und es deshalb nur darum geht, wer die Lärmbelastung zu tragen hat.

(43) Hier bleibt es dem ... **Gestaltungsspielraum des BAF** ... überlassen, ob die Flugbewegungen eher **gebündelt oder gestreut** werden... Ebenso bleibt es der Entscheidung des BAF vorbehalten, ob ... auf den Umfang der räumlichen Betroffenheit oder die Zahl der betroffenen Bewohner abgestellt ... werden soll.



#### • Lärmbetroffenheit ist nur grob zu ermitteln

(48) Der Umfang der Ermittlungspflicht in Bezug auf die Lärmbetroffenheit ... wird hier lediglich in einem groben Maßstab vorgegeben, es bedarf nicht der Ermittlung von Details.

(48) ... insbesondere da Flugverfahren sich im Gegensatz zu Verkehrswegeplanungen am Boden nicht in einer Weise festlegen lassen, die eine parzellenscharfe Festlegung (*Anm.: das einzelne Grundstück betreffend*) dahingehend zulässt, mit welchen Beeinträchtigungen Dritte (*Anm.: Grundstücksbesitzer*) zu rechnen haben.

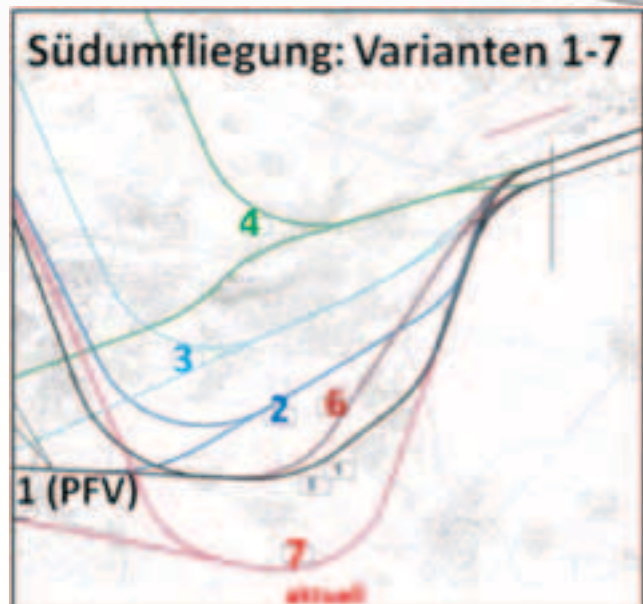
(48) Neben dem Flugzeugtyp, der Triebwerksleistung und dem Gewicht des Flugzeugs sind vor allem meteorologische Verhältnisse ... von Bedeutung... Deswegen ist die **Schallausbreitung nicht exakt vorhersehbar**. Dies zwingt bei der Ermittlung und Bewertung der Belastungssituation zu **Pauschalierungen**.

(48) ...das BAF kann sich darauf beschränken, anhand von aktuellem Kartenmaterial, das ... Aufschluss über die Siedlungsstruktur bietet, näher aufzuklären, wie groß der Kreis potenzieller Lärmbetroffener ist.

(79) **Ein Vertrauensschutz dahingehend, in unmittelbarer Nähe eines Flughafens auch künftig von Fluglärm verschont zu werden, besteht nämlich nicht.**

#### • Varianten der Südumfliegung

(49) Zur ausreichenden Wahrung der Lärmschutzbelange ... bei den ins Auge gefassten Varianten ... ist eine exakte **Spezifizierung** des Ausmaßes ihrer **Lärmbetroffenheit ... nicht erforderlich**. Bei der Wahl zwischen den verschiedenen Alternativen ... ist es dem BAF überlassen ... eher auf den Umfang der räumlichen Betroffenheit oder auf die Zahl der betroffenen Bewohner abzustellen...



(56) Die Herleitung der Betroffenheiten aus den Überflughöhen und -gebieten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Siedlungsdichten auf der Grundlage von aussagekräftigem Kartenmaterial ist ein tauglicher Ansatz zur Ermittlung der Lärmbelastung.

(59) Falls sich die Zulassung eines Flughafenausbaus ... nur rechtfertigen lässt, wenn bestimmte Gebiete von ... Fluglärm verschont bleiben, kann die Planfeststellungsbehörde klar stellen, dass der Schutz dieser Gebiete zu den tragenden Erwägungen des PFB gehört, denen sich das BAF nicht in Widerspruch setzen darf. Ein solcher Fall ist hier nicht gegeben.

(62) Zunächst schieden alle Verfahren aus, die unabhängig von der Art der Navigation dauerhaft mit dem Fehlanflug der Landebahn Nordwest und den Abflugverfahren der Startbahn 18 in Konflikt standen. (*Anm.: davon wurde im PFB ausgegangen, nicht jedoch von Konfliktfreiheit zum Fehlanflug 25L. Das wird daher vom Gericht auch nicht angemahnt*)

(63) In operativer Sicht hat die DFS die (Geradeaus) Streckenführung am besten beurteilt. (*Anm.: belastet Raunheim und Flörsheim, die auch bei Anflügen der Betriebsrichtung 07 Lärmbetroffene sind*) Aus diesem Grund diese Variante zu verwerfen, ist lt. VGH „rechtlich nicht zu beanstanden“. (*Anm.: „nicht zu beanstanden“ bedeutet offensichtlich nicht, dass es zwingend erforderlich gewesen wäre, auf Betriebsrichtung 07 Rücksicht zu nehmen.*)

#### • Sicherheit vor Lärmschutz

(75) Auch in der Kollision mit gewichtigen Lärmschutzinteressen haben sicherheitsrelevante Erwägungen Vorrang; der Schutz vor unzumutbarem Fluglärm ist von hoher Bedeutung, darf aber nach der Wertung des Gesetzgebers nicht auf Kosten der Luftsicherheit gehen. (*Anm.: Die DFS hat zwischenzeitlich bei der koordinationsfreien Südumfliegung Sicherheitsdefizite identifiziert*)

• **Alte SIDs und Modifikation Fehlanflug 25R sind keine Alternative**

(64) Die Beklagte hat nachvollziehbar ausgeführt, dass die herkömmlichen (*Nord- bzw. NW*) Abflugverfahren (*F-, G-, J-SID*) ... mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest nicht mehr konfliktfrei nutzbar seien und damit unter Zugrundelegung der durch die Planfeststellung vorgegebenen Kapazitäten nicht mehr die Anforderungen der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs erfüllten...

(65) Alternative Streckenführungen des Fehlanflugverfahrens (der neuen Landebahn Nordwest, RWY 25R) sind ausreichend geprüft worden, erfüllten aber die Kriterien nicht.

(65) **Eine Prüfung sämtlicher denkbarer Alternativverfahren ist weder erforderlich noch realisierbar.**

**Soweit die Auszüge aus der Urteilsbegründung**

**Verschiedenes**

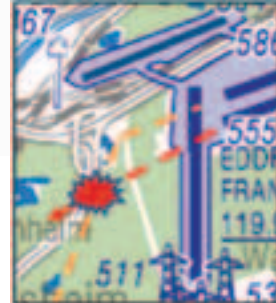
- Missverständnis bei Südumfliegung vs. Fehlanflug 25L?

Der PFB geht davon aus, dass die Kombinationen Südumfliegung/Fehlanflug 25R sowie Südumfliegung/RWY18 unabhängig voneinander zu betreiben sind. Weil letzteres nicht der Fall ist, wurde die Südumfliegung für rechtswidrig erklärt. Für die Kombination Südumfliegung 25C/Fehlanflug 25L war nie eine Unabhängigkeit vorgesehen. Auch darauf ist der Senat eingegangen. Er weist zu Recht auf den geringen Pistenabstand von 518 Meter hin, aufgrund dessen ein unabhängiger Betrieb nach den ICAO-Regularien ausgeschlossen ist. Deshalb beanstanden die Richter – zunächst nachvollziehbar – das Konfliktpotenzial Südumfliegung/Fehlanflug 25L nicht:

(88) VGH: Dementsprechend geht auch der PFB davon aus, dass diese Bahnen – wie stets in der Vergangenheit – in Abhängigkeit voneinander betrieben werden, **eine Minderung der festgelegten Kapazität ergibt sich daher daraus nicht.**

Bei allem gebotenen Respekt muss man allerdings anlässlich dieser Einschätzung zur Kapazität die Vermutung in Betracht ziehen, dass sich dem Senat der Umstand, dass zwischen abhängigem Betrieb und unabhängigem Betrieb kapazitätsmindernde Welten liegen können, möglicherweise nicht vollumfänglich erschlossen hat. Zur Ermittlung des Eckwertes von 126 Flugbewegungen/Std. wurde für die Anflüge 25L eine Mindeststaffelung von 3 NM oder Wirbelschleppenstaffelung unterstellt. Real wird wegen des Konfliktkurses der Südumfliegung aus Sicherheitsgründen 5 NM

Abstand oder Wirbelschleppenstaffelung angelegt. Zusätzlich können Abflüge 25C nur erheblich verzögert starten, weil sie den Durchflug dieser vergrößerten 5 Meilen-Zone abwarten müssen.



Selbst wenn es die jetzt im Namen des Volkes festgestellte Rechtswidrigkeit Südumfliegung/RWY18 nicht gäbe, müsste ein Erreichen des genehmigten Eckwertes von 126/Std. weiterhin, und zwar aufgrund dieser Risikozuschläge, angezweifelt werden. Deren alleiniger Verursacher ist wiederum die momentane Südumfliegung.

Nach der Logik seiner Urteilsbegründung, wonach die Flugverfahren sicher und flüssig die genehmigte Verkehrsmenge ermöglichen müssen, müsste der Senat die Südumfliegung folglich auch wegen dieser kapazitätsmindernden Auswirkungen auf die Landerate RWY 25R und die Abflugverzögerungen 25C für rechtswidrig erklären. Auch hier entspricht der Istzustand nicht dem angenommenen Planungswert, sodass die Begriffe „Ermittlungsdefizit“ und „Abwägungsfehler“ erneut im Raume stehen.

Sollte das Urteil wegen erfolgreicher Beschwerde des BAF nicht rechtskräftig werden und die Südumfliegung weiterhin in Kraft bleiben, kristallisiert sich hier für Anwälte sicherlich ein erneuter, erfolversprechender Klageansatz heraus.

• **Unterschied FRA – BER**

Der Senat erläutert auch den Unterschied zu den ebenfalls für rechtswidrig erklärten Flugrouten der Dauerbaustelle Hauptstadtflughafen.

(28) Die Situation (in FRA) unterscheidet sich insoweit ... vom Ausbau BER, da dort 2012 ohne erneute Umweltverträglichkeitsprüfung Flugstrecken festgesetzt worden sind, die erheblich von den im PFB zugrunde liegenden Streckenführungen abweichen.

• **BAF-Beschwerde: Wie könnte es danach weiter gehen?**

1. BAF-Beschwerde wird abgewiesen. Das Urteil wird damit zu einem momentan nicht abzuschätzenden Zeitpunkt rechtskräftig, Alternativrouten wären gefragt.
2. BAF-Beschwerde reicht erfolgreich Beschwerde ein, unterliegt aber letztinstanzlich erneut, Alternativrouten wären gefragt.
3. BAF reicht erfolgreich Beschwerde ein und obsiegt in einem erneuten Verfahren. Die momentane Südumfliegung könnte dauerhaft bleiben.

# HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF

4. Eine BAF-Beschwerde generiert auf alle Fälle Zeit. Die könnte dafür genutzt werden, die Südumfliegung relativ zügig einer erneuten Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen, die sie irgendwie besteht. So wären die aus Sicht der Beklagten (110) lediglichen „Schwierigkeiten im operativen Betrieb“ nachträglich und sicherlich zur allgemeinen Verwunderung behoben worden. Ein prägendes Ereignis für den Fall einer Neuauflage des Verfahrens.

## • BFU Sicherheitsempfehlung

Eine solche Behebung „operativer Betriebsschwierigkeiten“, oder „Fehler in der Verfahrensplanung“, wie es der Senat nennt, bliebe Stückwerk. Im Dezember 2011 ereignete sich eine schwere Störung zwischen einem auf der Südumfliegung der Centerpiste startenden A320 und einem zur Südpiste anfliegenden und durchstartenden A380. Ende 2012 veröffentlichte die BFU in ihrem Untersuchungsbericht 5Xo13-11 dazu u. a. die folgende Sicherheitsempfehlung 35/2012:

Das BAF sollte sicherstellen, dass die (DFS) Abflüge der Piste 25C (Anm.: Südumfliegung) und den Fehlanflug der Piste 25L durch Änderung von Flugverfahren und/oder betrieblichen Verfahren entzerrt.

Dabei sollte insbesondere erreicht werden, dass den Lotsen mehr Zeit zur Verfügung steht, etwaige Annäherungen frühzeitig zu erkennen, um ausreichende vertikale und/oder horizontale Abstände zwischen den beteiligten Luftfahrzeugen herzustellen.

Eine Umsetzung dieser in diesem Zusammenhang wichtigsten Sicherheitsempfehlung ist bis heute noch nicht einmal ansatzweise erfolgt.

## Fazit zum Urteil in 5 Punkten

1. Das Urteil des 9. Senats des VGH Kassel, sollte es eines Tages rechtskräftig werden, liefert für die dringend notwendigen Änderungen der Flugverfahren mehr Perspektiven, als sich alle Beteiligten im Vorfeld möglicherweise hätten vorstellen können.

(117) VGH: Die Entscheidung darüber, welche Abflugverfahren nunmehr ... festzulegen sind, obliegt allein der Beklagten (BAF). Dabei steht es ihr frei, an dem ... System der Südumfliegung festzuhalten und ggf. eine der schon erwogenen Streckenvarianten auszuwählen, die den Bereich der Abhängigkeit ... zu Piste 18 unberührt lässt (Anm.: (63) z. B. die operativ beste Geradeausvariante) oder diesen früher verlässt... was sich ... als die ausgewogenste Variante erweist.

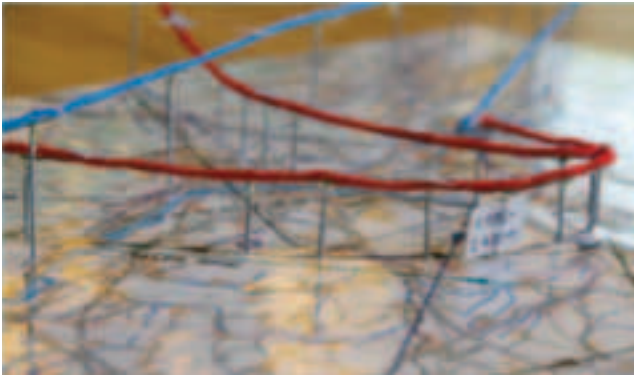
2. Das Urteil birgt zudem Beihilfen für die DFS zur Schließung einer derzeit noch offenen Flanke. Im Allerheiligsten ihrer Kernkompetenzen, bei der sicheren und flüssigen Abwicklung der in Aussicht gestellten Verkehrsmenge, muss man momentan offensichtlich – für die einen mehr, für die anderen weniger überraschend – einen sich abzeichnenden Lieferengpass in Betracht ziehen. Kapazitäten, die eine wesentliche Voraussetzung für den milliardenschweren Flughafenausbau gewesen sind.

(105) VGH: Eine Abwicklung der im PFB für den Prognosefall 2020 zugrundegelegten 126 Flugbewegungen je Stunde ist auf diese Weise jedenfalls unstreitig nicht möglich.

Ein gewisser Balanceakt mit modifizierter Routen besteht sicherlich immer darin, den etwas im Trüben liegenden

Grenzverlauf zwischen der erlaubten Ausschöpfungsbandbreite „*prognostischer Grobplanung (29)*“ und einer „*erheblich vom PFB abweichenden Streckenführung (28)*“ a lá Berlin gerichtsfest einzuschätzen, denn: Irgendeiner klagt immer und auf hoher See und vor Gericht ist man, laut einer Volksweisheit, angeblich allein in Gottes Hand.

**3. Der Ausgang des Verfahrens träge durchaus surreale Züge: Die „siegreichen“ Kläger haben im Grunde ein Recht auf mehr Flugbewegungen und infolgedessen auch auf mehr Fluglärm erstritten – allerdings fortan über Nachbars Garten.**



4. „Irgendeiner klagt immer“ muss sich nicht dauerhaft auf die Flughafenanrainer beschränken. Wenn eines Tages für die hiesige Luftfahrtbranche wieder bessere Zeiten anbrechen sollten (derzeitiger Eckwert 98/h, genehmigt 126/h), könnten auch bei Fraport und Fluggesellschaften Klagegedanken keimen, wenn weiterhin unzureichende örtliche Flugverfahren ihren wirtschaftlich effizienten Betriebsabläufen im Rahmen des PFB entgegen stehen. Daher sollte auch der Aufsichtsrat der DFS ein waches Auge darauf haben, welche Flugroutenvarianten von der bundeseigenen Flugsicherungsorganisation beim BAF beantragt werden. Die DFS pflegt mit Fraport und Airlines bestimmt ein ordentliches Geschäftsverhältnis. Mitunter sagt man jedoch auch – und das wohl nicht ganz ohne Grund – beim Geld höre sogar die Freundschaft auf.

5. Sicherlich obliegt dem BAF eine anders gelagerte Aufgabenstellung als der DFS, wäre da nicht noch das Damoklesschwert der unerledigten BFU-Empfehlung. **Dennoch sollte es für die beklagten Flugroutenverantwortlichen unter diesen Umständen wesentlich Schlimmeres im Leben geben als ein solches Streitverfahren verloren zu haben. Spürbare Schmerzen kann man sich jetzt nur noch selbst zufügen – beispielsweise durch eine erfolgreiche Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision.**

## Vereinigung Cockpit gegen weitere Beschränkungen am Frankfurter Flughafen



Die in den hessischen Koalitionsverhandlungen von CDU und Grünen angedachten zusätzlichen Betriebsbeschränkungen am Frankfurter Flughafen stoßen bei der Vereinigung Cockpit auf heftige Kritik.

„Der für ganz Deutschland wichtige Wirtschaftsmotor Flughafen Frankfurt stottert aufgrund der bestehenden Betriebsbeschränkungen schon jetzt. Weitere Einschränkungen belasten die deutschen Fluggesellschaften zusätzlich und bedrohen erneut auch Arbeitsplätze von deutschen Piloten“, so Ilja Schulz, Präsident der Vereinigung Cockpit.

Während sich die CDU auf Bundesebene zu einer Stärkung des deutschen Luftverkehrs bekennt, scheint Volker Bouffier

diese Position zur Beschaffung von Mehrheiten in Hessen leichtfertig zur Disposition zu stellen.

Damit riskiert er, dass das Herzstück der deutschen Luftfahrtinfrastruktur im harten internationalen Wettbewerb weiter an Boden verliert. Obwohl, wie kürzlich erst vom IFO Institut ermittelt, der Luftverkehr für 73% der Industrieunternehmen in Deutschland von erheblicher Relevanz ist.

„Ob er will oder nicht, mit Frankfurt liegt das bundesweit wichtigste Luftverkehrsdrehkreuz in Bouffiers politischem Einflussbereich. Damit trägt der hessische Ministerpräsident eine besondere Verantwortung für den deutschen Luftverkehr“, so Ilja Schulz. „Wir erwarten, dass er dieser Verantwortung im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit und der Arbeitsplätze Rechnung trägt.“

Quelle: PM der VC



→ Lufthansa A320 – zukünftig weniger  
Lärm durch Wirbelgeneratoren  
Photo: H. M. Helbig



## Neues von der Lärmfront

**Lärm ist bekanntlich unangenehm und gesundheitsschädlich. Deshalb sind Flughäfen, Fluggesellschaften und die Flugsicherung gut beraten, wenn sie daran gehen, denselben so gut wie möglich zu minimieren. Vorschläge dazu gibt es genügend. Ob sie alle zielführend sind, ist eine andere Frage.**



von  
Werner  
Fischbach

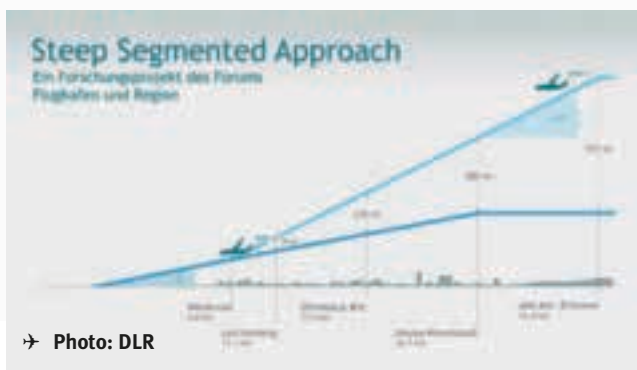
Bekanntlich wird auf verschiedene Art versucht, die Auswirkungen des Fluglärms einzugrenzen bzw. zu reduzieren. Wobei eine der Möglichkeiten darin besteht, bestimmte Gebiete nicht oder in einer möglichst großen Höhe zu überfliegen oder für die Zahl der Flugbewegungen eine Obergrenze einzuführen. Ersteres wird zurzeit bei den Anflügen auf den Flughafen Zürich praktiziert und wenn es nach den Politikern Südbadens geht, sollte dies auch weiterhin so sein. Dazu soll auch die Zahl der Flugbewegungen, die über deutsches Gebiet führen, gedeckelt werden. Darüber wurde im „flugleiter“ schon mehrfach berichtet, so dass es sich nicht lohnt, detailliert darauf einzugehen. Ein ähnliches Verfahren hatte sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer für Nordanflüge zum Flughafen Salzburg vorgestellt.

Doch damals wurde angenommen, dass es sich bei Ramsauers Verlautbarungen um einen Beitrag zum Bundes- und zum bayerischen Landtagswahlkampf handelt und diese Idee recht schnell wieder zu den Akten gelegt werden würde. Doch weit gefehlt. Der Mann meinte es Ernst. Dass dadurch der Flughafen Salzburg aufgrund der Topographie vor ernste Probleme gestellt würde, schien ihn nicht zu interessieren. Auf der österreichischen Seite (bis hin zum Verkehrsministerium) stößt dieser Vorschlag auf Unverständnis und hat einem Bericht des Luftfahrtportals „Austrian Aviation News“ zufolge auch Astrid Rössler, stellvertretende Landeshauptmännin und eine Ikone der Flughafengegner, auf die Barrikaden getrieben: „Ich halte diese Verordnung, die im Entwurf vorliegt, in der Sache für weit überzogen. Denn damit ist ein Betrieb des Flughafens gar nicht mehr möglich. Es kann also nicht sein, dass derartig einseitig von bayerischer Seite der Betrieb so stark eingeschränkt

wird.“ Gute Nachbarschaft sieht irgendwie anders aus. Und ganz abgesehen davon, dass Peter Ramsauer offensichtlich übersehen hat, dass ca. 30% der Salzburger Fluggäste aus dem benachbarten Bayern kommen und irgendwie den Flughafen für sich nutzen, scheint ihm der deutsch-schweizerische Grenzlärmkrieg alleine nicht zu genügen. Mal sehen, wie sich der neue Verkehrsminister dazu stellt.

Eine andere Möglichkeit der Lärmreduzierung besteht natürlich in der Gestaltung der An- und Abflugverfahren. Festgelegte An- und Abflugstrecken sind ein alt bewährtes Mittel, um möglichst dicht besiedelte Gebiete vom Lärm zu entlasten. Mit den „Standard Instrument Departure Routes (SIDs)“ bietet sich zumindest bei den Abflügen eine Möglichkeit dazu. Die dichte Besiedelung in den Ballungsgebieten, also dort, wo sich die wichtigsten deutschen Flughäfen befinden, schränkt diese Möglichkeit der Lärmreduzierung jedoch immer stärker ein, so dass selbst einstmals ruhigere und von etwas begüterten Bürgern bewohnte Gebiete wie der Frankfurter Lerchesberg oder die Züricher Goldküste nicht mehr verschont werden können.

Etwas schwieriger ist es, den Anfluglärm besser zu verteilen bzw. die Anflugverfahren entsprechend zu gestalten. Ganz einfach, weil die Anflüge irgendwann in den Endanflug eindrehen und sich auf die Pistenachse ausrichten müssen. Allerdings bietet die Satellitennavigation neue Möglichkeiten. Indem mit Hilfe von „Waypoints“ der Überflug von dicht besiedelten Gebieten vermieden werden kann. Ganz abgesehen von der Tatsache, dass derartige Anflüge einem „Slalom-Approach“ gleichen und die Passagiere vielleicht schwindelig geflogen werden – irgendwann muss der Anflug stabilisiert und das Flugzeug 1 000 Fuß über Grund (genauer über der Landebahnschwelle) in Landekonfiguration ge-



bracht sein. Dieser Punkt liegt irgendwie zwischen drei und vier Seemeilen vom Aufsetzpunkt entfernt. Und dies bedeutet, dass derartige Anflugverfahren den unmittelbaren Flughafenanrainern keine Entlastung bringen.

### Das „Steep-Approach“-Verfahren

Die einfache Tatsache, nach welcher die Intensität des Lärms, oder genauer des Schalls abnimmt, je weiter die Lärmquelle entfernt ist, hat wohl zu der Überlegung geführt, den Gleitwinkel der Anflüge etwas anzuheben. Zum Beispiel von drei auf 3,2 Grad. Ob dies wirklich zu einer merklichen Lärmreduzierung führt, sei dahin gestellt. Denn bei einem Gleitwinkel von 3,20 befindet sich ein anfliegendes Luftfahrzeug in einer Entfernung von zehn Seemeilen gerade mal 200 Fuß (60,96 m) höher als bisher (bei 3,0). Die Lärmreduzierung dürfte lediglich von den Messgeräten zu registrieren sein. Die Menschen dürften den Unterschied kaum feststellen. Besonders dann, wenn sie etwas näher als zehn Seemeilen vom Flughafen (genauer vom Pistenbeginn) entfernt wohnen. Zumal die in Metern oder Fuß ausgedrückte Differenz der beiden unterschiedlichen Gleitwinkel kontinuierlich abnimmt. Mit anderen Worten – diese Idee dürfte nicht unbedingt das Gelbe vom Ei sein. Weshalb beim Institut für Flugführung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), dem Frankfurter Forum Flughafen und der Region offenbar die Idee geboren wurde, den Gleitwinkel noch etwas mehr anzuheben.

Doch dies ist bekanntlich nicht so einfach, weil eine ganze Zahl von Luftfahrzeugmustern einen höheren Gleitwinkel als drei oder 3,2 Grad eigentlich nicht so richtig mag. Oder um es salopp auszudrücken, weil in Flughafennähe eigentlich Szenen vermieden werden sollen, die eher an „Stukas über Tobruk“ als an eine geregelte Abwicklung zivilen Luftverkehrs erinnern. So wurde die Idee des „Steep Segmented Approaches“ geboren, der bereits in der Dezemberausgabe des „flugleiters“ vorgestellt wurde. Dabei wird der Anflug aufgeteilt. In einen Teil mit einem Gleitwinkel von 4,49 Grad und einem, der daran anschließend mit drei oder 3,2 Grad geflogen wird. Zugegeben – ganz neu ist dies nicht. Bereits

im September 2010 wurden vom DLR entsprechende Testflüge in Braunschweig durchgeführt. Und am 4. Oktober letzten Jahres wurden diese „Steep Segmented Approaches“ auch mit einer B767-330 der Condor getestet. Mit positivem Ergebnis. „Das neue Anflugverfahren ist fliegerisch absolut sicher“, erklärte das DLR mit der bereits erwähnten Pressemitteilung. Gewissermaßen ein Meilenstein beim Kampf gegen den Fluglärm! Wirklich?

Moderne Luftfahrzeuge verfügen über eine sehr gute Aerodynamik, die ganz modernen wie die B777, B787, A330 und der zurzeit in der Erprobung stehende A350 über eine ausgezeichnete. Dabei liegt die „Minimum Clean Speed“ (ca. 210 – 220 Knoten) sehr nahe an der besten aerodynamischen Gleitgeschwindigkeit. Das heißt, diese Flugzeuge „segeln“ im Triebwerksleerlauf (mit einem gewissen Restschub) mit einem Sinkfluggradienten von etwa drei Grad. Einer, der es eigentlich genau wissen muss, weil er dieses Flugzeugmuster als Kapitän durch die Lüfte pilotiert, meint, dass dieser Gradient bei der B777 noch etwas darunter liegt. Dass Flugzeuge bei „Minimum Clean“ und nahezu mit „Idle Power“ auch noch relativ leise sind, braucht hier sicherlich nicht besonders ausgeführt werden. Wenn nun ein modernes, aerodynamisch ausgezeichnet ausgelegtes Luftfahrzeug ein höheres Gleit-/Sinkflugprofil fliegen soll, dann wird die Geschwindigkeit zunehmen. Um dies zu verhindern, bleibt den Piloten eigentlich nichts anderes übrig, als den Widerstand zu erhöhen. Das kann auf verschiedene Art und Weise bewerkstelligt werden. Durch Ausfahren der Vorflügel, durch Setzen der Landeklappen oder der „Speedbrakes“. Natürlich könnte der Widerstand durch das Ausfahren des Fahrwerks erreicht werden. Aber diese Möglichkeit scheidet aus. Weil das DLR dies erst beim Übergang auf den drei bzw. 3,2 Grad – Gleitpfad vorgesehen hat und zweitens das Fahrwerk erst unter einer bestimmten Geschwindigkeit ausgefahren werden kann. Dazu kommt, dass die Flugzeuge ja irgendwann von der „Minimum Clean Configuration Speed“ auf die Landegeschwindigkeit kommen müssen. Bei den Boeings beträgt die Differenz zwischen „Minimum Clean“ und der Landegeschwindigkeit etwa 80 Knoten. Die abzubauen, dauert aufgrund der Trägheit der Masse seine Zeit.

Bei dem vom DLR vorgestellten Verfahren kommt der Übergang vom steileren zum „normalen“ Gleitweg eines Erfliegens des Gleitpfades von oben gleich. Was eigentlich den Grundprinzipien eines ILS-Anfluges und dem, was wir Controller eigentlich einmal gelernt haben, widerspricht. Der Gleitweg sollte eigentlich von unten her erfolgen („intercepted“) werden. Um ein „Unterschließen“ desselben zu vermeiden. Allerdings scheinen derartige grundlegenden Regeln in den Vorstellungen jener Menschen, die die Zukunft des Luftverkehrs planen, so langsam ihre Gültigkeit zu verlieren. Beim „Continuous Descend Approach“ wurde das Prinzip, den Gleitweg von unten zu erfliegen, bereits verlassen. Und auch der DLR-Erprobungsleiter, Dr. Bernd Korn, sieht darin keine Probleme. „Wir haben das Steile Segment als eine Art RNAV-Transition to ILS definiert – Vertikalführung über BA-

RO-VNAV. Das ILS wird dann 'captured from above', was für einen modernen Autopiloten auch kein Problem darstellt.“

Doch selbst wenn dieser „Steep Segment Approach“ zukünftig durch moderne Flugführungssysteme geflogen werden kann, so stellt sich die Frage, ob und wie dies zu einer merklichen Lärmreduzierung führt. „Der Trend ist eindeutig“, meint das DLR. „Gemeinden, die mehr als zehn Kilometer von der Landebahn entfernt liegen, können durch das neue Anflugverfahren mit weniger Lärm rechnen. In 33 Kilometer Entfernung (Messpunkt Appenheim) wurde der gemessene Maximalpegel sogar bis zu sechs Dezibel geringer.“ In einer Entfernung von etwa 15 Kilometern war es dann nur noch etwa zwei bis vier Dezibel leiser. Das hört sich alles gut an, doch letztlich ist es eine Binsenweisheit. Je größer die Entfernung von Flughafen und je höher die Flugzeuge, desto weniger Lärm ist am Boden festzustellen. Wer in einer Entfernung von mehr als 30 Kilometer vom Flughafen entfernt wohnt, dem dürften andere Lärmquellen mehr zu schaffen machen als anfliegende Flugzeuge. Gleichgültig ob dieses einen normalen oder einen steilen Anflug durchführt. Es sei denn, er gehört jenen Spezies an, die sich am Luftverkehr generell stören. Weil Flugzeuge eben laut und umweltschädlich sind und ganz einfach Lärm machen müssen.

Entscheidend ist jedoch, dass die unmittelbaren Flughafen-anrainer durch die „Steep Segment Approaches“ nicht entlastet werden können. Ganz einfach, weil sie in jenem Bereich leben, in welchem anfliegende Flugzeuge stabilisiert und in Landekonfiguration gebracht sein müssen. Und das bedeutet, die Landeklappen sind gesetzt, das Fahrwerk ist ausgefahren und die Triebwerksleistung wurde erhöht. Gleichgültig ob das Flugzeug zuvor einen steilen oder einen normalen Gleitweg geflogen hat. Das DLR verschweigt diese Tatsache auch gar nicht. Denn wie oben bereits erwähnt, erklärt es, dass Gemeinden, die mehr als zehn Kilometer von der Piste entfernt liegen, mit weniger Lärm rechnen können. Und dies bedeutet eben, dass diejenigen, die weniger als zehn Kilometer von einem Flughafen entfernt leben, Pech gehabt haben. Aber dies wurde vom DLR nicht erwähnt. Das ist bedauerlich. Denn wenn sich diese in Aussicht gestellte Lärmreduzierung nicht nur für die unmittelbaren Flughafen-anwohner, sondern möglicherweise auch für jene Menschen, die im „Übergangsbereich“ von zehn bis 15 Kilometern leben, lediglich an den Messgeräten feststellen lässt, jedoch nicht durch ihr Empfinden wahrgenommen wird, dann ergibt sich für die Zauberlehrlinge des Fluglärmschutzes (und dies sind nicht nur die Mitarbeiter des DLR) ein Glaubwürdigkeitsproblem. Der „Steep Segmented Approach“ dürfte dann in den Augen der Betroffenen bestenfalls zu einem PR-Gag verkommen. Und dies nicht nur bei Menschen, die der Luftfahrt etwas skeptisch gegenüberstehen, sondern auch bei so manchem gestandenen Linienpiloten und Fluglotsen.

Allerdings ist über den „Steep Segmented Approach“ noch nicht das letzte Wort gesprochen. Die Ergebnisse, die bei den Testflügen der Condor gewonnen wurden, müssen erst noch verifiziert werden. Auch weil die Messwerte um bis zu 1,5 Dezibel schwankten. Weitere Versuche sollen in Hannover mit Maschinen der TuiFly unter Sichtflugbedingungen durchgeführt werden. Und letztlich wird ja auch die ICAO noch ein Wörtchen mitreden wollen. Wer lange genug bei der Flugsicherung gearbeitet hat, weiß, dass nicht alles, was in der Experimentierküche der Luftfahrtforscher zusammengemischt wurde, dann auch auf der Speisekarte des täglichen Betriebs Einzug gehalten hat.

### Wirbelgeneratoren für die Airbusflotte

Wenn es um die Reduzierung von Fluglärm geht, so scheint es sinnvoller, dies nicht durch irgendwelche Betriebsverfahren zu versuchen, sondern diesen an der Quelle zu bekämpfen. Dabei geht es nicht nur um die Entwicklung von „leiseren“ Triebwerken. Denn bekanntlich entsteht Fluglärm nicht nur dort. Sondern eben auch durch Luftströmungen an exponierten Stellen des Flugzeugs wie zum Beispiel an den Landeklappen, dem Fahrwerk oder an den Triebwerksverkleidungen. Darunter fallen auch die an den Flügelunterseiten angebrachten Tankdruckausgleichsöffnungen. Lufthansa-Passage-Vorstand Kay Kratky vergleicht dies mit Tönen, die beim Blasen an einer Glasflasche entstehen. Zusammen mit dem DLR ist die Lufthansa diesem Phänomen auf den Grund gegangen. Und sie sind zu dem Ergebnis gekommen, dass dieser Lärm durch Wirbelgeneratoren, die an den Tanköffnungsklappen angebracht werden, reduziert werden kann. Um bis zu zwei Dezibel weniger Lärm sollen entsprechend ausgerüstete Maschinen produzieren. Deshalb hat sich die Kranich-Airline entschlossen, ihre 157 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge der Typen A319, A320 und A321 entsprechend umzurüsten. Ab Januar dieses Jahres soll damit begonnen werden; Neuauslieferungen werden bereits werksseitig mit diesen Wirbelgeneratoren ausgerüstet sein.

**Auch wenn Fliegen ohne Lärm eine Utopie bleiben wird, so sollte alles getan werden, um ihn so weit wie möglich zu reduzieren. Dabei ist es am sinnvollsten, ihn an der Quelle, also am Flugzeug zu bekämpfen. Denn im Vergleich zum „Steep Segmented“ oder einem „Slalom“-Approach haben alle Flughafen-anrainer etwas davon. Und nicht nur jene, die mehr als zehn Kilometer vom Flughafen entfernt wohnen.**

# Drohnen – ein wahrhaft komplexes Thema



von  
Jens Lehmann

*Die Ursprünge der unbemannten Luftfahrt reichen zurück bis zu den „alten Griechen“: Die „Taube des Archytas“, ein Holzvogel mit Pressluftantrieb, den der Grieche um 400 vor Christus entwickelte, gilt als einer der ersten unbemannten Flugkörper der Geschichte. Unbemannte Luftfahrtgeräte (sogenannte „Unmanned Aerial Systems“, kurz AUS, oder auch „Unmanned Aerial Systems“, kurz UAV, oder auch „Remotely Piloted Aircraft Systems“, kurz RPAS) haben in der jüngsten Vergangenheit eine immer größere Bedeutung erlangt. Neben der großen Palette militärischer Verwendungen bieten sich mittlerweile auch vermehrt zivile Einsatzmöglichkeiten an, etwa im Rahmen der Umwelt- und Verkehrsüberwachung, bei Polizei und Feuerwehr bei ihren Einsätzen, in der Geodäsie oder dem Schutz und der Kontrolle von Pipelines. Die Einsatzmöglichkeiten von UAV's erscheinen fast unbegrenzt.*

Das deutsche Luftverkehrsgesetz ist ganz überwiegend auf die Regelung der bemannten Luftfahrt ausgerichtet und kannte bis 2010 unbemannte Luftfahrtgeräte im Wesentlichen nur in Form von Flugmodellen und unbemannten Ballonen. Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen wird dabei eher als eine Gefahr für die bemannte Luftfahrt angesehen. Aus diesem Grund werden diese Geräte besonders einschränkenden Regelungen unterworfen. Ob ein UAV nur zu Freizeitwecken oder aber gewerblich oder militärisch eingesetzt wird, ändert nichts an den möglichen Gefahren, die von seinen Eigenschaften (z.B. Masse, technische Beschaffenheit usw.) oder von der Tatsache einer Nutzung des Luftraums gemeinsam mit anderen Luftfahrzeugen ausgeht.

Den spezifischen Entwicklungs- und Anwendungsmöglichkeiten, die sich der unbemannten Luftfahrt eröffnen, wird so jedoch bei weitem nicht ausreichend Rechnung getragen. Angesichts der in den letzten Jahren erfolgten weitreichenden technischen Entwicklung und der erzielten erheblichen Fortschritte in diesem Bereich erscheint es in naher Zukunft nicht mehr ausgeschlossen, dass bemannte und unbemannte Luftfahrtgeräte möglichst gleichberechtigt am Luftverkehr teilnehmen. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, diese Form unbemannten Fluggeräts auch im LuftVG möglichst umfassend abzubilden. Die Frage ist nun: ist das möglich?



## Viele offene Fragen

Nicht nur die ICAO befasst sich mit der Einrichtung einer Study Group und durch die Veröffentlichung des Amendement 43 zum Annex 2 „Rules of the Air“ mit dieser Problematik, auch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) befasst sich bereits auf Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit Fragen der Verkehrssicherheit bei zivil verwendeten UAS mit einer Abflugmasse von mehr als 150 kg. Es muss jedoch erwähnt werden, dass der Grenze von 150 kg bis heute der wissenschaftliche Unterbau fehlt.

Unterhalb dieser Gewichtsgrenze fallen UAS in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten. Insoweit ist daher der Bundesgesetzgeber gefordert, darüber zu entscheiden, ob und inwieweit der Verkehr von derartigem Luftfahrtgerät in Deutschland zugelassen werden soll. Dazu später mehr. Derzeitig wird von der Europäischen Kommission als erstes Handlungsfeld für die Unterstützung und Integration von RPAS in den Luftraum die Entwicklung einer Roadmap vorangetrieben, die die erforderlichen Maßnahmen identifiziert, um diese in einem Konzept und Zeitplan zu koordinieren.

Die „RPAS Roadmap“ wurde im Sommer 2013 von der Europäischen Kommission veröffentlicht und ist für den interessierten Leser online zum Download verfügbar.

Zulassungsspezifikationen, Lufttüchtigkeitskodizes, Nachweisverfahren oder Durchführungsbestimmungen wurden bislang weder von der Europäischen Kommission noch von der EASA herausgegeben. Im Rahmen des Arbeitspapiers „Towards a European strategy for the development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)“ (SWD (2012) 259 final) hat sich die Europäische Kommission für einheitliche Regelungen bei den Mitgliedstaaten ausgesprochen, um die Harmonisierung der Regelungen für UAS mittels Empfehlungen zu fördern. Im Rahmen der 37. ICAO Assembly im Jahr 2010 wurde zu unbemannten Luftfahrtsystemen das Circular 328 veröffentlicht. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erkennt damit an, dass UAVs „Flugzeuge“ sind und daher dem Abkommen von Chicago unterliegen. Für die meisten Anhänge sind daher Änderungen bzw. Anpassungen zu erwarten. Diese internationalen Empfehlungen über den grenzüberschreitenden Betrieb,

Einsatz und Flugführung von unbemannten Luftfahrzeugen werden weiterhin in der Arbeitsgruppe „Unmanned Aircraft Systems Group“ (UASSG) der ICAO erarbeitet.

### Die Rechtslage in Deutschland seit dem 18. Januar 2010 – Hintergründe

Die am 18. Januar 2010 in Kraft getretene Änderung der LuftVZO[1] sowie der LuftVO[2] hat folgendes bewirkt: In § 1 Abs. 4 LuftVZO wird „Luftfahrtgerät“ nunmehr als „unbemanntes Luftfahrtgerät im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 11 des Luftverkehrsgesetzes“ bezeichnet. Weder eine Muster- noch eine Verkehrszulassung sind erforderlich (§ 1 Abs. 4, § 6 Abs. 2 LuftVZO). Allerdings sind mit dieser Großzügigkeit erhebliche Restriktionen verbunden, die im Einzelnen wie folgt aussehen: Der Betrieb von UAV bedarf in jedem Fall der Genehmigung durch die Landes-Luftfahrtbehörde. Es wird allerdings unterschieden zwischen einem sogenannten „Erlaubnisvorbehalt“, der an ein präventives Verbot gekoppelt ist (im Zweifel für die Genehmigung) und einem „Befreiungsvorbehalt“, der an ein repressives Verbot geknüpft ist (im Zweifel für die Versagung). Das präventive Verbot mit Erlaubnisvorbehalt (§ 16 Abs. 1 LuftVO) gilt nur für UAV bis 25kg, die innerhalb Sichtweite betrieben werden. Ansonsten gilt ein repressives Verbot mit Befreiungsvorbehalt (§ 15a Abs. 3 LuftVZO). Auch hier kann ausnahmsweise eine Befreiungszulassung für UAV erteilt werden, die schwerer als 25kg sind (innerhalb und außerhalb Sichtweite) sowie für UAV bis 25kg, die außerhalb der Sichtweite betrieben werden. Es gibt zwei Befreiungstatbestände: – Entweder müssen diese UAV innerhalb von Flugbeschränkungsgebieten betrieben werden, – oder der Betrieb darf nicht über den Flugplatzverkehr eines Landeplatzes hinausgehen. Bemerkenswert ist, dass eine Pilotenlizenz nach § 20 LuftVZO derzeit noch nicht vorgesehen ist. Luftfahrzeuge nach § 1 Abs. 2 Nr. 11 LuftVG sind dort nicht erwähnt.

### Europäisches Recht

Zur Frage von europäischen Vorschriften im Umgang mit unbemannten Luftfahrzeugsystemen führt Prof. Elmar Giemulla in seiner Arbeit „Unbemannte Luftfahrzeugsysteme – Probleme ihrer Einfügung in das zivile und militärische Luftrecht“ aus: „Der europäische Gesetzgeber hat sich bereits, wenn auch wiederum nur in sehr allgemeiner Form, mit unbemannten Luftfahrzeugen befasst. Diese europäischen Vorschriften stehen einer sachgerechten Problembewältigung zwar nicht gerade im Wege; sie geben allerdings hierfür ernsthafte Probleme auf. Im Jahre 2003 wurde bekanntlich die EASA, die European Aviation Safety Agency, auf der Basis der sogenannten EASA-Grundverordnung[3], gegründet. Von der Erarbeitung (nicht Erlass) von Vorschriften hat die EASA auch eine Reihe von Aufgaben im administrativen Bereich, unter anderem die Musterzulassung, ein Thema, das auch im vorliegenden Zusammenhang eine Rolle spielt. Die EASA-Grundverordnung und die in der Folge erlassenen weiteren Verordnungen [4] sind bekanntlich unmittelbar geltendes Recht in den Mitgliedsstaaten der EU (Art. 249 EGV), das heißt, sie und ihre Anhänge („Parts“) bedürfen keiner Umsetzung in nationales Recht, sondern gelten ohne weiteres



→ EuroHawk – EuroHawk GmbH, Germany



→ United 40 – Adcom, Systems, U.A.E



→ Avenger B -General Atomics Aeronautical Systems, USA



→ Neuron – Dassault Aviation, France

und unmittelbar in den Mitgliedstaaten.“ Dies zeigt, dass es sich hierbei formal zunächst um nationale Vorschriften handelt, wenngleich ihre Inhalte natürlich europaübergreifend abgestimmt sind. Die europäischen Vorschriften, das heißt die Rechtsakte eines supranationalen Gesetzgebers, treten dagegen in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten in Konkurrenz zum nationalen Recht und zwar in der Weise, dass die europäischen Verordnungen das nationale Recht verdrängen oder von vornherein für nationales Recht zum selben Gegenstand keinen Raum mehr lassen. Das zwingt zur Erörterung der Frage, und zwar nicht nur für den zivilen sondern in seiner Folge auch für den militärischen Bereich, wie weit der europäische Gesetzgeber hier seinen Geltungsanspruch ausdehnt und was – spiegelbildlich – noch für das nationale Recht übrig bleibt.

**Das oben skizzierte europäische Zulassungsrecht gilt nach Art. 1 Abs. 1 der EASA-Grundverordnung für:**

- die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen sowie für Personen und Organisationen, die mit der Konstruktion, Herstellung und Instandhaltung dieser Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie auch von Luftfahrzeugen befasst sind
- die Gestaltung, die Instandhaltung und den Betrieb von Flugplätzen sowie für damit befasste Personen und Organisationen und, unbeschadet des Gemeinschaftsrechts und der einzelstaatlichen Gesetzgebung über Umwelt und Flächennutzungsplanung, die Sicherung der Umgebung von Flugplätzen
- die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von Flugplatzausrüstungen sowie für damit befasste Personen und Organisationen
- die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von Systemen und Komponenten für Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste (ATM/ANS – Air Traffic Management/Air Navigation Services) sowie für damit befasste Personen und Organisationen;
- ATM/ANS sowie für damit befasste Personen und Organisationen

Damit gilt die Grundverordnung im Wesentlichen nur für die Zertifizierung (von Gerät und ihre Verwendung) und die Lizenzierung (von Personen und ihre Tätigkeiten), nicht dagegen für andere Fragen wie beispielsweise die Ordnung des Luftraums und die Luftverkehrsregeln oder auch Fragen der Abwehr von Gewaltakten.

Ferner gilt das gesamte europäische Zulassungsrecht nach Art. 1 Abs. 2 nicht bei Militär, Zollbehörden, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Feuerwehr und Küstenwache oder im Rahmen der Tätigkeiten ähnlicher Stellen. Insofern besteht die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, „bei

diesen dienstlichen Verwendungen so weit als durchführbar den Zielen dieser Verordnung gebührend Rechnung getragen wird.“

Nach Art. 4 Abs. 1 gilt das allerdings nicht für unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von weniger als 150kg (vgl. Anhang II, Buchst. g)[6]. Mit anderen Worten: dieser Bereich ist vollständig dem nationalen Recht überantwortet. Wenn also der zivile nationale Gesetzgeber für den Bereich bis 150kg Regelungen erlassen würde – deren Gegenstände noch zu erörtern sein werden – beziehungsweise wenn solche Regelungen bereits bestünden, dann dürfte die Bundeswehr nach § 30 Abs. 1 LuftVG auch hiervon abweichen, dann würden also – in diesem Bereich jedenfalls – die entsprechenden ZDv durchaus gelten. Der Bereich bis zu 150kg ist also der einzige, der in Deutschland zurzeit (das heißt ohne Änderung des § 30 Abs. 1 LuftVG) militärischer Regelung überhaupt zugänglich ist oder zugänglich gemacht werden kann.

**Wie ist nun die heutige rechtliche Situation?**

Auch in Deutschland wurde dann schließlich im Jahr 2012 wegen der vermehrten zivilen Einsatzmöglichkeiten der UAVs weiterer Regelungsbedarf erkannt. Mit dem „Vierzehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes“ v. 08.05.2012 BGBl. I S. 1032 (Nr. 20) hat der deutsche Gesetzgeber darauf reagiert. Mit der Novelle wurden in § 1 Abs 2 LuftVG der Satz „Ebenfalls als Luftfahrzeuge gelten unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation, die nicht zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden (unbemannte Luftfahrtsysteme)“ eingefügt und im Übrigen lediglich Bestimmungen über die Behördenzuständigkeiten (§ 31 Abs 2 Nr. 16 lit f LuftVG) und die Datenverarbeitung (§ 64 Abs. 1 Nr. 1 LuftVG) angepasst. Gleichzeitig wurden einzelne Bestimmungen der Luftverkehrszulassungsordnung und der Luftverkehrsordnung geändert (Art 2 und 3 des zit. Bundesgesetzes). Der Begriff des „unbemannten Luftfahrtsystems“ (UAS) trägt dem Umstand Rechnung, dass es sich bei derartigem Gerät um ein sogenanntes „zertifizierungsbedürftiges Gesamtsystem“ handelt, bestehend aus dem fliegenden Gerät selbst, dem Datalink und der zugehörigen Bodenstation. Das entspricht auch dem Begriff „Unmanned aircraft system – an aircraft and its associated elements which is operated with no pilot on-board“ im ICAO – Dokument Cir 328, AN/190.

Die Vision, dass bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge gleichberechtigt am Luftverkehr teilnehmen werden, wird wie bereits erwähnt mit ihrem Gefahrenpotential in Deutschland wahrgenommen. So lautet es in der Begründung zum entsprechenden Gesetzesentwurf etwa: „Da zurzeit keinerlei ausreichende Erkenntnisse (u.a. im Hinblick auf Notlandeverfahren, Funkverbindungen, Sensorik, Luftraumeinteilungen, Höhenstaffelungen, etc.) für einen sicheren und gleichberechtigten Betrieb dieser Luftfahrzeuge am Luftverkehr weder auf nationaler noch auf internationaler Ebene vorliegen, soll die Zulassung dieses Luftfahrtgerätes in Deutschland im Inte-

resse der Aufrechterhaltung der Luftverkehrssicherheit durch ein gestuftes Vorgehen erfolgen.“ (BT-Drs 17/8098 S. 1)

In diesem ersten Schritt sollen daher UAS einschließlich ihrer Kontrollstation als „unbemannte Luftfahrtsysteme“ zunächst in § 1 LuftVG aufgenommen werden. Dieser legal-definierte Begriff wird verwendet, um dieses Luftfahrtgerät von anderem unbemannten Luftfahrtgerät, wie z. B. Flugmodellen und unbemannten Ballonen, abgrenzen und spezifizieren zu können. Im Unterschied zu den beiden letztgenannten unbemannten Luftfahrtgeräten verfügt ein „unbemanntes Luftfahrtsystem“ über eine hochentwickelte Elektronik an Bord und ist in der Lage, selbständig Flugmanöver auszuführen. Entscheidendes Abgrenzungskriterium ist jedoch der Zweck der Verwendung: Flugmodelle werden ausschließlich zum Zweck der Freizeitgestaltung (Hobby) oder des Sports eingesetzt. Erfolgt der Einsatz des Geräts zu sonstigen – insbesondere gewerblichen – Verwendungszwecken, handelt es sich bei dem Gerät um ein „unbemanntes Luftfahrtsystem“ im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 2.

Die nähere Kategorisierung und Spezifikation dieses Luftfahrtgeräts soll dann in einem zweiten Schritt, insbesondere im Hinblick auf die fortschreitende technische Entwicklung, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung obliegen. Im Interesse einer raschen Anpassung und sachgerechten Auswertung der neuesten technologischen Entwicklung wird es der Verwaltung überlassen, im Einzelnen die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit, die Teilnahme am gemischten Flugverkehr sowie den Steuerer von UAS auf Ebene der Rechtsverordnung festzulegen. Die betreffenden Parameter zu bestimmen, ihre Inhalte zu definieren und gegebenenfalls auch international abzustimmen, wird daher künftig eine der zentralen Aufgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sein.

Vor diesem Hintergrund blieben die mit der Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und anderer Vorschriften des Luftverkehrs vom 18. Januar 2010 (BGBl. I S. 11) zur Einschränkung des Verkehrs unbemannter Luftfahrzeuge enthaltenen Regelungen zunächst weitgehend unberührt. Sie werden lediglich im Hinblick auf den neuen Begriff des „unbemannten Luftfahrtsystems“ angepasst.

*„Es wird nicht verkannt, dass noch viele Aspekte des Betriebs von UAS weiterer Klärung bedürfen. Es handelt sich um höchst komplexe Systeme, deren Betrieb eine Vielzahl von Sicherheitsfragen aufwirft. Ohne wissenschaftlich abgesicherte Parameter sowohl für technische Anforderungen an das Luftfahrzeug als auch für die Qualifikation der das Fahrzeug steuernden Person ist ein sicherer und verlässlicher Betrieb von UAS nicht vertretbar. Diese Parameter sollen aber nicht im vorliegenden Gesetz, sondern in Übereinstimmung mit der weiteren technischen Entwicklung des Luftfahrtgerätes in den einschlägigen untergesetzlichen luftrechtlichen Vorschriften (u.a. Luftverkehrs-Ordnung, Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Verordnung für Luftfahrtpersonal) bestimmt und entsprechend angepasst werden“ (BT-Drs 17/8098 S. 14)*



→ Penguin B – UAV Factory, Latvia



→ Sky-X – Alenia Aeronautics, Italy



→ SHARC – Saab Aviation, Sweden



→ Harop –IAI Malat, Israel



→ RPAS Ground Control Stations

Nach den ersten Anpassungen auf gesetzlicher Ebene soll nach dem Willen des Gesetzgebers alles Nähere der Verordnungsgeber regeln, da dieser rascher auf die technische Entwicklung reagieren könne.

Es ist daher nun Sache des Bundesverkehrsministeriums, per Rechtsverordnung im Einzelnen die Anforderungen an die Lufttüchtigkeit, die Teilnahme am gemischten Flugverkehr sowie den Controller / Piloten festzulegen. Alle eingehenderen Regelungen sollten daher in den Durchführungsverordnungen zum LFG (LVR 2010, ZLLV 2010, ZLPV 2006) getroffen werden.

Der in Deutschland oder auch den USA gewählte Weg eines gestuften Vorgehens ermöglicht nicht nur eine eingehende Evaluierung und Diskussion der Sachthemen im Zusammenhang mit der Erlassung der detaillierten Durchführungsregelungen, sondern gewährleistet auch größere Flexibilität bei der späteren Anpassung an neue Entwicklungen sowohl in der Technik also auch im internationalen Regelungsumfeld. In diesem Zusammenhang darf jedoch auch nicht außer Acht bleiben, dass die VO (EU) Nr. 923/2012 (Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung, sog. „SERA“) mit ihrem Inkrafttreten in Deutschland (spätestens am 05.12.2014) auch die LVR 2010 weitgehend verdrängen wird. SERA sieht nach meiner Kenntnis keine ausdrücklichen Ausnahmen für unbemannte Luftfahrzeuge mehr vor. Heißt es doch in der Commission Implementing Regulation No 923/2012 (SERA-Reg): „the SERA (Standardised European Rules of the Air) regulation by the EC establishes common rules of the air for all member states of the EU. These contain and affect definitions, authorisation of an actual operation of a RPAS, equipment and notification and coordination with the relevant air traffic services.“

Grundsätzliche Definitionen von Flugmodellen als Spielzeug und / oder UAV sind also sinnvoll, alle Detailregelungen soll-

ten aber in Durchführungsverordnungen im Gleichklang mit den internationalen Entwicklungen, wie etwa im Bereich der EASA für UAV über 150 kg, festgelegt werden. Ob dabei die Grenze von 150 kg weiterhin sinnvoll ist, muss die weitere Entwicklung zeigen.

Welche Änderungen als nächstes vorzunehmen sind, hängt vom technischen Fortschritt ab. Indem er den rechtlichen Rahmen für eine Erprobung von unbemannten Luftfahrtgeräten vorgab, hat der Gesetzgeber die Anwenderseite quasi aufgefordert zu beweisen, inwieweit sich Drohnen in den Luftraum integrieren lassen. Der Dachverband UAV hat dem Ministerium ein Konzeptpapier vorgelegt mit Anpassungsvorschlägen, die es nun zu diskutieren gilt.

Der Bundesrat war mit dieser Gesetzesvorlage zur Änderung der LuftVO unter anderem der wichtigsten Forderung der „Bund-Länder- Projektgruppe Drohnen“ der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren nachgekommen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wollte damit eine „Sicherheitslücke schließen, solange es noch keine anderweitigen Flugbeschränkungen für unbemanntes Luftfahrtgerät gibt“. Die im Januar 2012 beschlossene Gesetzesänderung sieht, wie oben erläutert, ein generelles „Verbot mit Erlaubnisvorbehalt oder eine Genehmigungspflicht“ für unbemannte Luftfahrzeuge vor. Darüber hinaus werden Informationspflichten für Betreiber von unbemanntem Luftfahrtgerät eingeführt. Weil die neuen Regelungen den Betrieb von UAV ohnehin stark einschränken, wird zunächst von Musterzulassungsverfahren sowie von einer Verkehrszulassung der Geräte abgesehen. Diese würden erst dann erforderlich, wenn die unbemannten Fluggeräte zukünftig gleichberechtigt am Luftverkehr teilnehmen.

Das Ministerium kündigte hierfür eine umfassende Gesetzes- und Verordnungsänderung in einem zweiten Schritt an, will aber wegen des noch nicht abgeschlossenen technischen Entwicklungsprozesses im Bereich der UAV zunächst abwarten. Insoweit darf nur im Ausnahmefall ein ferngesteuertes Luftfahrtgerät mit einem Gesamtgewicht von über 25kg betrieben werden. Das BMVBS muss hierfür vor jedem



einzelnen Flug ein „Flugbeschränkungsgebiet“ einrichten, zudem muss eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgeschlossen sein.

In einer Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums sieht man allerdings „derzeit noch immer keinen weiteren Regelungsbedarf“ auf Grund der Tatsache, dass die Länder bislang nicht ausreichend berichtet haben, wie viele Aufstiegserlaubnisse exakt beantragt werden bzw. wurden, so dass man neue, konkretere Regelungen treffen müsste. Damit bleibt es zunächst dabei, dass Drohnen nicht grundsätzlich zum Luftverkehr zugelassen werden müssen – oder ausgeschlossen werden. Mit einer Verkehrszulassung bestätigt der Staat normalerweise, dass gegen die Verwendung eines Geräts keine Sicherheitsbedenken bestehen. Von der Zulassungspflicht ausgenommen ist daher nur, was kein Gefährdungspotential birgt. Bei Drohnen ist das anders: Die weitere technische Entwicklung (z.B. „sense/detect and avoid“) ist noch so unzureichend, dass eine Festlegung von Zulassungsanforderungen schlicht nicht möglich ist.

Dasselbe gilt für eine Steuerungserlaubnis. Bisher braucht man nach der LuftVO keinen „Drohnen-Führerschein“. Das bedeutet, dass man im Grunde keinerlei Kenntnisse von Luftverkehrsregeln nachweisen muss, um eine Drohne zu fliegen. Tatsächlich sieht das Luftverkehrsrecht jedoch strenge Grenzen vor. Unbemannte Luftfahrzeuge über 25 Kilogramm dürfen gar nicht fliegen. Außerdem muss der Controller stets in Sichtweite bleiben. Eine gleichberechtigte Teilnahme am Luftverkehr ist damit ausgeschlossen. Unbemannte und bemannte Luftfahrt werden so weit wie möglich voneinander getrennt, weil man in Drohnen noch eine Gefahr für letztere sieht. Die EASA plant jedoch, eine ATPL-Pflicht für die Drohnenpiloten einzuführen, incl. aller medizinischen Anforderungen des Medical Class 3. Was künftige Regelungen für die Drohnenpiloten-Erlaubnis betrifft, sollen nicht nur Alter und Gesundheit des Controllers / Piloten berücksichtigt werden, sondern auch dessen Zuverlässigkeit. In einer Stellungnahme heißt es, dass „ein (gewerblicher) Drohnen-Steuerer nicht vorbestraft sein sollte“. Außerdem muss er „theoretische und praktische Kenntnisse nachweisen und von den datenschutzrechtlichen Regelungen ausreichend Kenntnis haben“. Noch nicht wirklich erforscht ist außerdem, wie sich das Verhalten eines Menschen ändert, wenn er ein Flugzeug vom Boden aus steuert, also selbst nicht an Bord ist.

Soweit die Nutzung einer Drohne erlaubt ist, braucht man eine sogenannte Aufstiegserlaubnis, § 16 Abs. 1 Nr. 7 LuftVO. Das gilt jedoch nur für die gewerbliche Nutzung. Wer sich also privat bei Mediamarkt oder Saturn oder ähnlichen Elektrofachmärkten z.B. eine Parrot AR.-Drohne (Spielzeug?) mit integrierter Videokamera kauft, um seinen Garten von oben zu fotografieren, braucht dafür keine Aufstiegserlaubnis. Aufnahmen z. B. durch das Schlafzimmerfenster des Nachbarn vom Garten aus zu machen, verbietet ihm freilich das Strafrecht. Dazu braucht es keine besondere Regelung speziell für Drohnen. Stürzt eine Drohne ab und verursacht bei

einem Dritten einen Schaden, haftet der Halter, vgl. § 33 ff. LuftVG. Ganz wie in der bemannten Luftfahrt. Denn er ist auch verpflichtet, sich zu versichern. Dies führt zu einem weiteren sehr wichtigen Punkt dieser Debatte (den):

#### Ausweichregelungen für UAV's:

Bekanntermaßen gilt auch in der Luft „Rechts-vor-Links“, grundsätzlich hat aber auch der Beweglichere dem Unbeweglicheren auszuweichen. Die Regelung des § 13 Abs. 2 LuftVO konkretisiert diesen Gedanken. Danach haben etwa motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, Segelflugzeugen auszuweichen. Und Segelflugzeuge wiederum den Ballonen. Drohnen sind in dem Katalog bisher nicht aufgeführt. Auf sie ist die Grundregel auch nicht ohne weiteres anwendbar, da die Beweglichkeit einer Drohne sehr unterschiedlich ausfallen kann abhängig von ihrer Größe, dem Gewicht und ihrer Geschwindigkeit.

Im Luftverkehr gilt außerdem der Grundsatz „See and Avoid“. Der Luftfahrzeugführer bleibt also stets dafür verantwortlich, einen Zusammenstoß zu vermeiden, Kollisionswarngeräte, die vor allem bei Instrumentenflügen eingesetzt werden, entbinden ihn nicht davon, vgl. § 13 Abs. 9 LuftVO. Fliegt eine Drohne außerhalb der Sichtweite des Steuerers oder gar autonom, stößt dieser Grundsatz offensichtlich an seine Grenzen. Ein Vorschlag ist, dieses Prinzip in „Sense and Avoid“ oder „Detect and Avoid“ umzuformulieren. Dann wären für Ausweichmanöver nur noch die Vorschläge der Kollisionswarngeräte relevant. Abgesehen von den noch immer existierenden enormen technischen Schwierigkeiten, sind diese Geräte aber noch viel zu schwer, um sie gerade bei kleineren Drohnen einzusetzen.

Adäquate Techniken für Drohnen jeglicher Größe sind noch in der Erprobungsphase und von einer marktreifen Einführung meilenweit entfernt. Ohne wissenschaftlich abgesicherte Parameter sowohl für die technischen Anforderungen an das Luftfahrzeug als auch für die Qualifikation der das Fahrzeug steuernden Person ist ein sicherer und verlässlicher Betrieb von UAS nicht vertretbar. Diese Parameter sollen aber nicht im vorliegenden Gesetz, sondern in Übereinstimmung mit der weiteren technischen Entwicklung des Luftfahrtgeräts in den einschlägigen untergesetzlichen luftrechtlichen Vorschriften bestimmt werden. Die Verwendung von UAS muss dabei stets an die Voraussetzung geknüpft sein, dass sämtliche technischen und betrieblichen Unwägbarkeiten ausgeräumt sind, um sich in das bestehende Luftverkehrssystem einzufügen.

#### Was wird zur Verbesserung der Situation getan?

Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) beteiligt sich am Joint Investment Programme „Unmanned Aircraft Systems Air Traffic Insertion“, das am 28. Juni 2012 offiziell eingerichtet wurde. Zudem beteiligte bzw. beteiligt sich Deutschland an folgenden Vorhaben der Europäischen Verteidigungsagentur, die mittelbar mit der Zulassung von UAS



in den zivilen Luftraum befasst sind: „Technology Demonstration Study On Sense & Avoid, Technologies For Long Endurance Unmanned Aerial Vehicles“; „Mid Air Collision Avoidance System“ und „Single European Sky Air Traffic Management Research“.

Gesteuert werden alle diese Arbeiten, die in eine Vielzahl von einzelnen Arbeitspaketen aufgeteilt sind, durch das Gemeinsame Unternehmen SESAR mit den Gründungsmitgliedern Europäische Kommission und EUROCONTROL. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist in einer Gruppe mit anderen Flugsicherungsorganisationen an Teilen der SESAR-Arbeiten beteiligt. Das Single European Sky Air Traffic Management Research (SESAR) bildet die technologische Säule des europäischen Vorhabens zur Einführung eines Einheitlichen Europäischen Luftraumes (SES) und soll die harmonisierte Modernisierung der Flugsicherungsinfrastruktur in Europa vorantreiben bzw. erreichen.

Bereits im Jahr 2004 haben die EU-Mitgliedstaaten die Erklärung abgegeben, dass sich auch die Militärluftfahrt am Single European Sky (SES) beteiligt. Am 17. November 2009 haben die Verteidigungsminister festgehalten, dass die Arbeiten zu SES im Kontext einer Integration der Militärluftfahrt berücksichtigt werden müssen. Seitdem ist das BMVg an den das Militär betreffenden SESAR-Konsultationen der Mitgliedstaaten beteiligt. Das Thema „Integration leichter und schwerer Drohnen“ wird in SESAR unter dem Stichwort „Remotely Piloted Aircraft Systems“ (RPAS) behandelt. Da derzeit noch keine spezifischen Vorschriften für die Nutzung dieser Art von Luftfahrzeugen vorhanden sind, sind diese zunächst grundsätzlich genauso zu behandeln wie herkömmliche Luftfahrzeuge. Das gemeinsame Unternehmen SESAR hat im April 2012 eine Studie in Auftrag gegeben, die Integration von RPAS in den zivilen Luftraum tiefgehend zu untersuchen. Die Studie läuft unter dem Namen ICONUS (Initial

CON OPS for UAS in SESAR) und wird durch einen assoziierten Partner des gemeinsamen Unternehmens SESAR, das „ATM Fusion Consortium“, durchgeführt.

Das BMI hatte im Jahr 2008 zudem die Bundespolizei mit der Durchführung eines Projektes zur »Validierung von UAV zur Integration in den Luftraum« (VUSIL I und VUSIL II) beauftragt, an dem auch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH beteiligt war. Das Projekt sollte ebenfalls Erkenntnisse zu Anforderungen an die Lufttüchtigkeit (Gestaltung, Bauausführung, Festigkeit und Ausrüstung) sowie der Teilnahme am Flugverkehr außerhalb von Flugbeschränkungsgebieten, d.h. Flugbetrieb in verschiedenen Lufträumen, Vermeidung von Zusammenstößen, Einhaltung der Ausweichregel, liefern. VUSIL sollte nachweisen, dass eine sichere Teilnahme am Flugverkehr mit UAV möglich ist. Geprüft wurden Triebwerksausfall, Kurswechsel zum Umfliegen von Schlechtwettergebieten, Notlandeverfahren, Sensorik, Funkverbindungen, Luftraumeinteilungen, Annäherung an andere Luftfahrzeuge oder Höhenstaffelungen. Das Ende des Projekts war am 23. April 2009 mit der Übergabe aller Dokumente an das BMVBS.

Ergebnisse der Simulation: das UAS im normalen Flugbetrieb stellte zumindest in der Simulation flugsicherungsseitig grundsätzlich kein Problem dar; einzelne Notverfahren konnten wie bei bemannten Luftfahrzeugen abgearbeitet werden, die Verfahren/Notverfahren für die Notfallkombinationen „Sprechfunkausfall / Triebwerksausfall“ sowie „Transponderausfall / Sprechfunkausfall“ konnten wie bei bemannten Luftfahrzeugen abgearbeitet werden, ebenso „Datenlinkausfall / Triebwerksausfall“; Sprechfunkverzögerung von max. 2 Sekunden pro Weg erschien von ATC tolerierbar; der definierte Mindestabstand von 0,5 NM bzw. 500ft konnte bis auf begründete Ausnahmen eingehalten werden. Durch eine Sicherheitsbewertung konnte ein „ELOS“, equivalent level of safety, des Integrationskonzepts grundsätzlich nachgewiesen werden.

Allerdings wurde auch festgestellt, dass aufgrund der damals aktuell vorliegenden Positionsauflösung der Radardaten das Tracking der Verkehrsteilnehmer inkl. der UAV Plattform derart mit Ungenauigkeiten behaftet war, dass die Steuerkurs-Anweisungen des Controllers aufgrund der verfügbaren Steuermodi des eingesetzten UAV's nicht direkt umgesetzt werden konnten, die Verkehrslagedarstellung war nicht im direkten Blickfeld des Bedieners und eine Integration in die Führungsanzeigen wurde als wünschenswert erachtet. Weiterhin schien eine bessere Ausbildung von UAS Bedienern – insbesondere im Hinblick auf Kollisionsvermeidung – als dringend notwendig. Ein weiteres europäisches Projekt mit DFS-Beteiligung ist „ULTRA“, Unmanned Aerial Systems in European Airspace“. Projektstart war am 01. Juni 2012 mit einer Projektlaufzeit von 18 Monaten.



Fragen der Verkehrssicherheit von zivil genutzten UAV mit einer Abflugmasse von mehr als 150kg werden indes auf EU-Ebene von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) geprüft. Die EASA betreibt hierfür etwa das Forschungsvorhaben "Preliminary Impact Assessment on the Safety of Communications for Unmanned Aerial Systems". Ein Industriekonsortium unter Führung von Astrium und EADS Defence & Security hatte von der Europäischen Verteidigungsagentur (EDA – European Defence Agency) den Zuschlag erhalten für eine sechsmonatige Studie, um mittels perfektionierter Satellitenkommunikation die Durchquerung auch des zivilen Luftraums durch UAV zu ermöglichen.

Die militärische Nutzung von UAV, etwa für langanhaltende Aufklärungsmissionen, gilt heute infolge der Einsatzerfahrungen mit einer großen Anzahl von unbemannten Systemen als unverzichtbar. Die Bundeswehr setzt solche Systeme mit großem Erfolg bereits seit einiger Zeit in Auslandseinsätzen ein. Zudem gelten einsatzvorbereitende Maßnahmen, wie etwa die Erprobung, Ausbildung/Schulung und Proficiency-

Erhalt im Heimatland, als unverzichtbarer Bestandteil für die Weiterentwicklung der Bundeswehr auf dem Gebiet der unbemannten Luftfahrt. Gleiches gilt für die Nutzung von Drohnen für polizeiliche Aufgaben. Der sächsische Innenminister Albrecht Buttolo (CDU) schlug den Einsatz solcher Systeme insbesondere bei Fußballspielen oder Demonstrationen vor, um etwa Rädelsführer in der Menschenmenge zu identifizieren und beweiskräftige Bilder bei Gericht vorlegen zu können. „Die Drohnen bieten uns völlig neue Perspektiven in der Bild- und Videodokumentation“, erklärte der Sprecher des sächsischen Innenministeriums. Aber „.....auch bei Entführungen und Geiselnahmen sollen die fliegenden Polizeispäher künftig zum Einsatz kommen.“ Die Geräte, die auch mit Nachtsicht und Wärmebildkameras ausgerüstet werden können, sind bei der Landespolizeidirektion Zentrale Dienste und im Landeskriminalamt stationiert.

Neben der Luftaufklärung, Einsatzführung, Beweissicherung und Dokumentation würde auch die Nutzung für die nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr, etwa bei Großschadenslagen oder Naturkatastrophen, in den Fokus weiterer Überlegungen kommen.

#### **Abschließend noch ein politisches Statement:**

Der (ehemalige) Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer (CSU), bekräftigte hierzu: »Mit Drohnen darf es keine Experimente zu Lasten der Sicherheit geben. Ihr Betrieb wirft noch zu viele Fragen auf. Erst wenn sichergestellt ist, dass kein Sicherheitsrisiko für den Luftverkehr und für die Bevölkerung besteht, können wir liberalere Regelungen prüfen und Drohnen gleichberechtigt zum Luftverkehr zulassen. Grundsätzlich müssen hierfür national und international möglichst rasch technische und betriebliche Standards entwickelt werden. Hier ist vor allem auch die Herstellerindustrie gefordert.« So isses.



### Drohendröhnung.

*Die Welt ist zugedröhnt mit der Drohnen-Droge. Jeder Tag bringt neue, sinnige oder unsinnige Ideen für den Einsatz von unbemannten Flugvehikeln. Da will ein Pizzabäcker seine Kunden auf dem Luftweg beliefern, die Bahn hofft, mit Drohnen-Spähern Graffiti-Schmierer dingfest zu machen, und jetzt der neueste Gag: Der Internet-Basar Amazon will Bücher mit Mini-Coptern ausliefern. Mal abgesehen davon, dass auch Behörden noch ein Wörtchen mitreden werden (wer regelt das Drohnen-Verkehrschaos?), wie soll das denn funktionieren? Wie will eine Amazon-Drohne die Kunden in einem Hochhaus beliefern? Und was passiert bei Gewitter? Dann wird der Mini-Copter einfach aus der Luft geschwemmt, ab in die Gosse, Sturmböen verwehen den Rotor-Lieferanten in die Pampa, bei Schneegestöber wird er zu einem Eisbrocken und zerschellt kläglich im Vorgarten. Ein genialer PR-Coup von Amazon, mehr nicht.*

*(Quelle: Flugpost / Informationsdienst Luftfahrt / Aviativ-Verlag / Peter Pletschacher)*

Beispiele für die Anzahl derzeit offiziell produzierter bzw. entwickelter verschiedener Drohnen: Deutschland: 64 • Schweiz: 26 • Frankreich: 62 • Israel: 96 • Indien: 15 • China: 61 • Iran: 41 • Russische Föderation: 106 • Niederlande: 19 • England: 77 • Pakistan: 39 • USA: 374

Die Anzahl der im Jahr 2012 offiziell entwickelten und derzeit registrierten Drohnen beläuft sich weltweit auf 1708, Tendenz stark steigend.

#### Literaturquellen:

[1] Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juli 2008 (BGBl. I S. 1229), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und anderer Vorschriften des Luftverkehrs vom 18. Januar 2010 (BGBl. I S. 11). [2] Luftverkehrs-Ordnung i. d. F. der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Ordnung und anderer Vorschriften des Luftverkehrs vom 18. Januar 2010 (BGBl. I S. 11). [3] Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. EU Nr. L 240 vom 7. September 2002 S. 1), mittlerweile ersetzt durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG. [4] Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. EU Nr. L 243 vom 27. September 2003 S. 6) sowie die Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. EU Nr. L 315 vom 28. November 2003 S. 1), schließlich auch die Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABl. EU Nr. L 377 vom 27. Dezember 2006 S. 1). [5] Vgl. Fußnote 6. [6] Kaiser, a. a. O., S. 13. [7] Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 (RGBl. I S. 681), in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Mai 2006 (BGBl. I S. 1223). [8] Nach § 30 Abs. 1 LuftVG dürfen die Bundeswehr, die Bundespolizei, die Polizei sowie die aufgrund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes – ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19 – und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist, Newsletter Verteidigung Ausgabe 8 / KW 9 Dienstag, 2. März 2010; DFS Präsentation VUSIL I und VUSIL II; Fotos: Google Pictures



# C 10 Jahre AIS-C in Rödelheim, eine Erfolgsgeschichte?

10 Jahre nachdem die 17 Flugberatungsstellen an den internationalen Flughäfen in der Bundesrepublik zu einer Zentrale in Frankfurt Rödelheim zusammen geführt wurden, ist es Zeit einen kurzen Rückblick zu wagen und einen Ausblick in die Zukunft zu geben. 147 Mitarbeiter machten sich 2003 mehr oder weniger unfreiwillig auf den Weg nach Frankfurt um fortan im AIS-C ihrer Arbeit als Flugberater (ARO-Officer) nachzukommen. Schnell wurde klar, dass sich die vielzitierten Synergieeffekte, im neu organisierten AIS-C, auch auf den Personalbedarf auswirken würden. Für die betroffenen Mitarbeiter musste ein Sozialplan und Interessenausgleich geschlossen werden, der dann auch schrittweise den Personalabbau im AIS-C begleitete und regelte.

Für viele Kolleginnen und Kollegen war und ist der Standortwechsel, auch heute noch, 10 Jahre danach, ein gravierender Einschnitt in ihre Lebensführung. Nur wenige entschieden sich für einen Umzug in die Rhein-Main Region, so war und ist bis heute für etwa ein 1/4 der Mitarbeiter „Fernpendeln“ aus Berlin, Düsseldorf, Bremen, Hamburg München.... angesagt. Was dies bedeutet, können alle Kollegen die von Centerverlagerungen, Technikreorganisationen oder auch in Zukunft von RTC betroffen sind, selbst beurteilen oder im Kollegenkreis beobachten.

## Nun zur Gegenwart im AIS-C

66 operative Mitarbeiter bearbeiten jährlich etwa 195.000 Telefonanrufe und 37.000 Telefaxe. Über das AIS-C werden im Jahr 51.000 VFR und 97.000 IFR (incl. Y/Z) Flugpläne aufgegeben und ca. 370.000 Flugplanfolgemeldungen bearbeitet. Der Anteil dieser Flugpläne und Meldungen, die über das Internet eingehen liegt derzeit bei etwa 65%. In Verbindung mit diesen Flugvorhaben werden 45.000 Flugberatungen (Pre-Flight Information Bulletins) von den Flugberatern manuell erstellt, etwa 200.000 PIB's erfolgen automatisch oder über das AIS-Portal via Internet. Im Rahmen der Mitwirkung beim Flugalarmdienst überwachen die Flugberaterinnen und Flugberater im AIS-C jährlich etwa 45.000 Landungen an unkontrollierten Plätzen in der Bundesrepublik. Nicht vergessen dürfen wir rund 21.000 nationale NOTAM, die jedes Jahr von den Kollegen des NOTAM-Office geprüft, bearbeitet und veröffentlicht werden. Alles in Allem, wohl durchaus beeindruckende Zahlen, die natürlich nur mit technischer Unter-

stützung und durch die Automatisierung von Teilprozessen erreicht und gehalten werden können.

## Was bringt uns die Zukunft?

Das SES 2+ Regulierungspaket der EU Kommission fordert ein Herauslösen bestimmter Unterstützungsdienste aus den ANSP's, namentlich genannt werden CNS und AIM. AIM, das Aeronautical Information Management, bezeichnet in der DFS den Geschäftsbereich, der das AIS-C, das Büro NFL, die Technik und die Administration des Geschäftsbereiches umfasst. Das AIS-C verbindet das Air Traffic Services Reporting Office, ARO, mit dem Aeronautical Information Service, AIS. Beides sind Begriffe, die gerne verwechselt oder vermischt werden, so dass es einer Definition bedarf.

## Die ICAO definiert AIS in ANNEX 15 als:

“Service established, within the defined area of coverage, responsible for the provision of aeronautical information data, which are necessary for the safety, regularity and efficiency of air navigation.” Das ARO, Air Traffic Services Reporting Office, wird in ANNEX 2 “Rules of the Air” beschrieben als: “Air Traffic Service Unit, established for the purpose of receiving reports (pre-flight and post-flight) concerning Air Traffic Service. Unit responsible for acceptance and reprocessing of Flight Plans submitted before departure and reprocessing of all Flight Plan associated messages (DLA, CHG, DEP, ARR, RQP, SPL etc.). Unit is Part of Aeronautical Alerting Service” Legt man diese Definitionen zu Grunde, so wird deutlich dass im AIS-C, der Flugberatungsdienst gemäß ANNEX 15, und das ARO, Air Traffic Services Reporting Office, gemäß ICAO ANNEX 2 zusammengeführt sind. Mit Blick auf das Regulierungspaket SES 2+, scheint es dennoch erforderlich eine Differenzierung der aus dem AIS-C erbrachten Dienste vorzunehmen, da es sich bei den beschriebenen Flugberatungsdiensten, AIS, per definitionem, um Unterstützungsdienste im Sinne der einschlägigen, gesetzlichen Regelungen handelt.

Die Aufgaben der Flugverkehrsmeldestelle, ARO, sind dagegen den Flugverkehrsdiensten zuzuordnen. In diesem Zusammenhang wurde in der Vergangenheit oft von der Wahrnehmung „hoheitlicher Aufgaben“ gesprochen. Bezogen auf das AIS-C, möchte man die Aufgaben quantifizieren, werden dort geschätzt, 75-80% ARO Tätigkeiten, also Aufgaben im Rahmen der Flugverkehrsdienste erledigt. Sowohl ICAO als auch die EU Kommission fordern, nach derzeitiger Gesetzeslage, die Vorhaltung eines Air Traffic Service Reporting Office, ARO, als Teil der Flugverkehrsdienste, zu erbringen durch den jeweiligen ANSP. Sollte die EU-Kommission bei ihrem Forderungspaket SES 2+bleiben, AIM- und CNS Dienste auszugliedern, so wären die oben beschriebenen Aufgaben, da Teil der Air Traffic Services, davon auszunehmen. Vor diesem Hintergrund bleibt die Zukunft des AIS-C, wie schon so oft, spannend.

*Joachim Gugenmus*





## DFS setzt auf die Europäische Luftfahrtdatenbank EAD EUROCONTROL erweitert die Funktionalitäten

**Zukünftig nutzt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH die Europäische Luftfahrtdatenbank EAD für ihre Flugberatungsdienste. Die EAD (ausgeschrieben „European AIS Database“) wurde im Auftrag der Europäischen Organisation für Flugsicherung EUROCONTROL von der Firma FREQUENTIS entwickelt und hält statische und dynamische Luftfahrtinformationen bereit.**

Bisher hatte die EAD eher den Charakter einer Datenbank mit dem Fokus auf NOTAM, Aeronautical Information Publications und statischen Daten. Seit 2008 wurden die Anwendungen jedoch um die Funktionen eines Pilot-Briefing-Systems erweitert. Diese Funktionen werden in dem Umfang zur Verfügung stehen, wie sie vom Aeronautical Information Service (AIS) benötigt werden. Das Pilot-Briefing-System ermöglicht die Eingabe und den Versand von NOTAM, das Bearbeiten von Flugplänen und den Abruf von Preflight Information Bulletins.

Das kommende Release soll darüber hinaus die notwendigen Standards und auch die neuen Vorgaben der EU-Regulierung zur Qualität aeronautischer Daten im Rahmen des „Single European Sky“ erfüllen. Die EAD wird außerdem um weitere Funktionalitäten, Web Services und ein Workflow Management System ergänzt. „Die Zukunft eines modernen Aeronautical Information Management in Europa ist abhängig von einer engen Kooperation der Flugsicherungen“, ist Pierre Hermann, Leiter AIM bei der DFS, überzeugt. Flugsicherungsorganisationen – und damit letztlich der europäi-

sche Luftverkehr – profitieren technisch und wirtschaftlich von der gemeinsam nutzbaren Infrastruktur.

„Mit den erweiterten Funktionen erhalten wir eine optimale Lösung für die Flugberatungsdienste in unserem AIS-Centre“, so Hermann. „Wir rechnen mit Kosteneinsparungen im unteren einstelligen Millionenbereich, da Betriebs- und Wartungskosten eines eigenen Systems wegfallen“.

Die DFS betreibt bisher ein eigenes Pilot-Briefing-System, das aber in 2015 seinen Lebenszyklus erreicht haben wird. Ab 2016 soll die EAD das alte System ablösen. Bereits seit 2003 ist die DFS über das zentrale EAD System Interface mit der Europäische Luftfahrtdatenbank verbunden.

Die EAD existiert seit nunmehr zehn Jahren, in denen sie konstant aktualisiert und erweitert wurde. Derzeit nutzen 155 Kunden aus 63 Ländern die Datenbank. Das System verarbeitet seit 2011 eine jährlich um 45 Prozent steigende Anzahl flugplanbezogener Nachrichten und monatlich rund 60.000 notice to airmen (NOTAM). *Quelle: PM der DFS*

# Report: Atlas B742 at Dusseldorf on Jan 24<sup>th</sup> 2005, overran runway on landing

By Simon Hradecky  
mit freundlicher Genehmigung von: The aviation Herald

An Atlas Air Boeing 747-200, registration N808MC performing flight 5Y-8995 from Dubai (United Arab Emirates) to Dusseldorf (Germany) with 3 crew, was descending towards Dusseldorf when the crew checked ATIS and in repeated communication with approach control and tower was assured braking action would be good for landing at runway 23L, snow fall had started again and they had just had conducted a new measurement as result which again showed good braking action. The captain (55, ATPL, 20,000 hours total, 2,300 hours on type) sub-sequently decided to use medium auto brakes for landing „for the snow“. The crew intercepted the localizer and was handed off to tower, who reported a new measurement had just been done showing medium braking action all along the runway.

The crew selected flaps 30, the aircraft was cleared to land about 2.5nm from touchdown, winds were reported from 320 degrees at 11 knots. The aircraft touched down on runway 23L about 1100-1600 feet past the runway threshold at a speed of 157 KIAS (6 knots above Vref) at +1.2G vertical acceleration. Speed brakes deployed and thrust reversers were engaged, 100% reverse thrust was applied for about 20 seconds then reverse thrust was re-duced to idle, initial good deceleration decreased. The pilot monitoring called out 80 knots, the captain, pilot flying, realised they were still fast and reapplied reverse thrust and applied manual braking slowing the aircraft to 60 knots 10 seconds later. The captain remarked „Still 50“, one of the crew members responded „we are going off“. The aircraft continued for another 15 seconds, then the captain announced „we got fires“, the first officer (58, ATPL, 14,600 hours total, 3,000 hours on type) radioed tower informing tower of the runway overrun and engines #2 and #3 on fire.

The aircraft came to a stop about 580 meters/1900 feet past the runway end after colliding with the localizer antenna. The captain ordered the fire drill. After both fire bottles were discharged engine #2 still indicated on fire, the crew decided to evacuate the aircraft. Tower confirmed seeing fire, then advised the doors were blocked from the outside and queried whether the crew could evacuate on a different route. The crew exited the aircraft through the electric and electronics compartment and down near the nose gear. First fire engines arrived at the aircraft 5 minutes after the overrun. There were no injuries, the aircraft received substantial damage beyond repair however.



Germany's Bundesstelle fuer Flugunfalluntersuchungen (BFU) released their final report more than 8 years later concluding:

*The air accident is due to the fact that the braking action values reported to the crew did not correspond with the runway conditions which had changed because of the heavy snowfall since the last measurement.*

*The following factors contributed to the air accident:*

- The high dynamics of the weather changes
- The lack of a measurement method providing reliable braking coefficient values under all weather conditions.

The BFU reported that the localizer antenna was destroyed at a width of about 30 meters, the approach lights runway 05R were destroyed. Parts of the localizer antenna were found in the engines, the fuselage and wings also showed

damage consistent with impacting the localizer antenna. The entire engine #2 intake up to the fan had separated, fire had destroyed the left engine fairing in the area of the fan and the low pressure compressor. Fan blades of engines #2, #3 and #4 were damaged.

The BFU reported that computation of the various variables recorded by the flight data recorder showed, that the braking action available at Dusseldorf was poor or worse at the time of landing in Dusseldorf.

The BFU analyzed that the driver of the measurement vehicle had reported the values correctly and conservatively. The measurement 45 minutes prior to the arrival found friction values of 68, 59 and 52, which was correctly identified as good braking action. The BFU stated: „the driver indicated the non-critical condition of the runways. However, he also advised of the possible worsening of the condition and emphasised his willingness to undertake another friction survey and monitor the runway condition.“

About 10 minutes prior to arrival another measurement was requested, the driver commenced the measurement and report 4 minutes prior to landing values of 47, 32 and 29 (mean braking action 0.36 medium to good), however due to difficulties with the printer he reported to ground a medium braking action. The BFU stated: „This shows that the driver had attentively and correctly observed the friction survey. His estimation medium was more conservative than the actual mean measurement result.“

The ground controller receiving the values however was not clear with the driver report and queried, the driver clarified that he had mainly observed values in the 30ies and occasional 25s. The BFU stated: „This confirmed a braking action of medium or medium to poor with partially even worse values.“

This worsened braking action report was relayed to the crew by tower about 30 seconds prior to touch down when tower stated: „the braking action was measured to be medium in all parts“.

The BFU summarized: „The accident shows that the airport personnel made an effort to achieve a proper runway condition. In addition to the precautionary de-icing of the runway, friction surveys were conducted to determine the braking coefficient. The last friction surveys were conducted immediately prior to the landing of the airplane.

The BFU is of the opinion that this accident emphasises that under the prevailing weather conditions and the existing friction coefficients the used friction tester is appropriate for the planning of winter services but does is not reliably usable



for flight operations. This confirms the findings which the Norwegian accident investigation authority and the ICAO Friction Task Force determined in the meantime.“

The BFU analyzed: „The five minutes between the fire brigade being alerted by the tower and the first fire trucks arriving at the accident site were significantly more than what ICAO requires. However, the ICAO requirements are valid for optimal conditions. The poor visibility and the snow-covered operating areas slowed down the fire brigade.“

**Den Original-Untersuchungsbericht der BFU finden Sie unter:**

[www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2005/Bericht\\_05\\_AX001\\_B747\\_DUS.pdf?\\_blob=publicationFile](http://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2005/Bericht_05_AX001_B747_DUS.pdf?_blob=publicationFile)

© 2008-2013 by The Aviation Herald, all rights reserved, reprint and republishing prohibited



# Hype

## Def. lt Wörterbuch: Medienrummel, kurzlebig, aufgebauscht

Jeder kennt das Wort, weiss um die Problematik. Fast immer stecken interessierte Kreise als treibender Faktor hinter einer „Hype“. Es gilt Ideen oder Produkte zu lancieren. Das Schema ist immer gleich. Erst mit angeblich neuen Erkenntnissen den Menschen Angst machen, dann sich als Retter aufspielen, der den Ausweg kennt, zuletzt sich feiern lassen dafür. Von wem? Richtig- den Medien. Und? Was noch?

### Den Gewinn einstreichen!

Viele streichen ein und werfen sich gegenseitig die Bälle zu: die Initiatoren einer Hype, deren Multiplikatoren, die Gutachter und Gegengutachter, die Professoren, deren Lehrstühle aufgewertet werden, die erst Publizität über die Medien und dann Fördermittel erhalten, schliesslich die Politik, die wieder einmal der tumben Wählermasse ihre Wichtigkeit und Schaffenskraft beweisen kann. „Wir wissen, was gut für euch ist!“. Ganz uneigennützig natürlich. Und schliesslich setzt noch der Katastrophenjournalismus sein Häufchen darauf.

Auch im fliegerischen Bereich finden wir diese Prozesse nicht nur in der Medizin, dem Aktienmarkt oder der Umwelttechnik. Hybrid angetriebene Autos, Feinstaub, Einpark-Assistenten, Spur- und Abstandhaltesysteme. Schilderwald, Geschwindigkeitsbegrenzungen und -kontrollen, Froschbrücken an Landstrassen, Eintunnelung von Autobahnen, 20 Airbags im Auto, Atomkraft, Klimawandel, Giftgas im Irak, Airport Security, neongelbe Warnwesten auf der Harley und, und, und, Tausende Beispiele. Was haben wir davon? Gestiegene Kosten, die wir Steuerzahler aufbringen müssen. Ausufernde Bürokratie. Gesunder Menschenverstand (ja, sowas gibt es!) und mühsam erworbenes Können werden inzwischen geringer geschätzt als monströse, sinnfrei erscheinende Prozeduren, denen deutlich der Staub von Schreib-tischen anhaftet. Schleichende Entmündigung des Bürgers

findet statt, letztendlich Verblödung und apathische Distanz desselben. So stört er nicht mehr das unchristliche Tun der Profiteure dieses Systems. Brave new world?

### Wo bleibt der fliegerische Bezug!?

Gemach, lieber Leser, erst einmal die Rahmenbedingungen definieren! Wo leben wir, wer bestimmt wie die Art und Weise unseres Zusammenlebens? Wie funktioniert unsere repräsentative Demokratie, unser Wahlsystem? Unser Rechtssystem?

Ich kann es Ihnen nicht ersparen, sich erst über all dies ein fundiertes Urteil jenseits von BILD-Schlagzeilen gebildet zu haben. Erst dann lohnt es sich, unser eigenes berufliches Umfeld zu beleuchten und Schlüsse zu ziehen. Seien Sie misstrauisch!

### TAM-Crash A320 Sao Paolo, Juli 2007

Nehmen wir dies als Beispiel. Was wissen Sie, was weiss der (un-)informierte Bürger über die Hintergründe? Aus den Medien erfährt man, der A320 sei auf einer als kritisch eingestuften, regennassen und eher kurzen Landebahn über die Piste hinausgeschossen. Zusatzinformation: ein Reverser sei deaktiviert gewesen.

### Und? Was soll uns das sagen?

Jeden Tag fliegen irgendwo auf der Welt mehrfach Flugzeuge auf kurze, nasse Pisten mit einem deaktivierten Reverser an und landen sicher! Sie tun das auch in Berlin Tegel, auch mitten in der Stadt ohne zu crashen. Daily routine also. Was dann liess diesen einen Flug katastrophal enden? Denkpause. Haben Sie über die dem Crash folgende eine Woche mitverfolgt, welchem journalistischen Dünnpfiff der unbefangene Betrachter ausgesetzt war und was Ihnen an „Information“



neben ein paar Bildern von Flammen und Kommentaren von Kaffeesatzlesern geboten wurde? Eigentlich nichts. „Nichts“-dafür aufgeblasen. Und das entspricht absolut dem Zeitgeist. Nachrichten ohne Substanz aufhübschen, aufblasen, fürs tumbe Volk interessant machen. Ja, da leben wir.

### Und hier nun der fliegerische Bezug:

Als AIRBUS in den 70ern in den Markt drängte, entblödete man sich nicht, dem unbeleckten Volk weiszumachen, dass ihre Flugzeuge nicht zum Absturz zu bringen seien und daher die teuersten Passagiere die Piloten seien. Ein verzweifelter Akt der Werbestrategen, um sich von den Wettbewerbern abzuheben. Natürlich weiß man heute, dass auch Airbusse abstürzen. Also kein Thema mehr!

Von wegen! Noch heute leiden wir unter den Nachwirkungen der damaligen Werbeaktion. Man hat ja diese Versprechungen u.a. damit begründet, dass man nun weniger Zeit und Geld in Auswahl, Ausbildung, Weiterbildung und letztlich Gehalt der Piloten investieren müsse und damit auch die Kosten für den Passagier senken würde. Durch die Implementierung von automatischen Systemen (es fliegt der Autopilot) sei das Fliegen auch viel sicherer geworden. Interessanterweise verdingen diese zu kurz gesprungenen Weisheiten auch bei den für den Flugzeugeinkauf in den Airlines Verantwortlichen. Das Sparen am falschen Ende wurde weltweit forciert. Resultat u.a. die zwei A300-crashes 1998, wo sich bei mindestens einem herausstellte, dass die Piloten nie, d.h. auch nicht auf dem Simulator einen Go Around geflogen waren! Als dann die Umstände im echten Leben so waren, dass „es eng wurde“ und man dies tun musste (Gewitter am Platz), konnten die Piloten es nicht und stürzten ab.

In der Folge wurden Änderungen in der Trainingsphilosophie weltweit implementiert- mit einigem Erfolg. Etwa 2000 crashte dann in China eine B757. Die Auswertung des voice recorders ergab, dass die Piloten kein Englisch konnten und Warnhinweise, die auf den Systembildschirmen angezeigt wurden, quasi als Bild auswendig gelernt hatten. Jeder Insider weiss, dass das schlichtweg unmöglich ist, dass die Varianz der Kombinationen aller möglichen Anzeigen viel zu gross ist dafür.

### Erfahrene Piloten

Ausbilder auch in Deutschland erzählen immer wieder von haarsträubenden Erlebnissen mit zu Prüfenden, die nicht einmal die elementarsten Fähigkeiten zur Flugzeugführung zu haben scheinen. Aber alle haben den ATPL, manche schon Tausende Flugstunden. So wie die, die einen Air France Airbus über dem Südatlantik haben abstürzen lassen. So auch die, die eine 737 vor Amsterdam per Autopilot auf dem Endanflug in den Strömungsabriss geflogen haben und

schliesslich die, die unlängst in San Francisco eine absolut gesunde 777 auf einem Sichtanflug bei schönstem Wetter per Autopilot am Anfang der Bahn gecrasht haben.

Soziokulturelle Hintergründe mögen dabei auch eine Rolle gespielt haben. Merke aber: die Leute waren ausgebildet, hatten eine Lizenz und ihre Simulatorchecks bestanden. Noch Fragen? Trotz allem ist das allgemeine Unfallrisiko in der Airline-Branche gesunken. Wie kann das sein? Zuerst einmal werden viel weniger non-precision Anflüge gemacht, da viel mehr weltweit Airports mit ILS ausgestattet sind. Das ist ein sehr wichtiger Faktor.

Dann sind die Flugzeuge heute mit Navigationsbildschirmen ausgerüstet, die das mentale Bild des „wo bin ich“ für den Piloten klarer darstellen als eine handvoll Skalen und Zeiger von VORs und NDBs früher. Dazu kommt heute GPS-Stützung, so dass Phänomene wie map shift nicht mehr auftreten und also das, was angezeigt wird, auch stimmt. Nicht immer, aber sehr viel öfter als früher stimmt. Schliesslich wird oft mit neuem Gerät geflogen, das per se weniger Fehler bereithält. Warum crashen dann heute trotzdem Flieger!? Piloten unterliegen heute stärkeren Pressionen seitens des Managements. Ihre Freiheiten wurden z.T. stark eingeschränkt (Mitnahme von extra fuel, Bearbeitung von Reparaturen unterwegs, Ruhezeiten etc.).

Sie sind schneller, oberflächlicher, schlechter, billiger ausgebildet, werden von ihren Ausbildern angehalten, primär den Autopilot zu benutzen. Sie fliegen nicht mehr in Berge ABER können den Flieger bei schlechterem Wetter nicht mehr landen. Nämlich dann, wenn es der Autopilot schon lange nicht mehr kann und exzellentes Handwerk vom Menschen gefordert ist. Üben im Job sollen sie auch nicht, sondern sich an die verordneten SOPs halten. „Wir wissen, was gut ist für Sie“. Punkt. Gerade das Landen ist Handwerk. Leider auch hier werden seitens der fliegerischen Führung systematisch Augenmass, judgement und erlerntes Wissen geblockt und ersetzt durch praxisfremde Papierverfahren (SOPs= standard operating procedures). Diese entlassen zwar den Arbeitgeber und jeden in der Befehlskette bis herunter oberhalb des Kapitäns aus der Verantwortung – nicht aber den Kapitän selbst.

### Schreibtischpiloten und Regulierungswahn

Es ist schon zum Haareraufen: in der Praxis oft hinderliche, zuweilen sogar gefährliche Vorschriften auch noch für ganz elementare Dinge werden erstellt von (flug-)bildungsfernen Schreibtischpiloten mit Minimalerfahrung in der Luft draussen. Diesen hat sich jeder Kapitän unterzuordnen. Wer widerspricht, macht sich zum Störenfried, wird schlimmstenfalls aus der Firma geekelt – umso leichter, wenn es dort keine Personalvertretung, Gewerkschaft und Tarifverträge gibt.

Diese Umstände wurden leider besonders gefördert durch den europäischen Regulierungswahn in Brüssel, wo auch

noch das unwichtigste Detail definiert und in Regeln, Vorschriften und Gesetze gegossen wurde und wird. Genau genommen wurden die Europäer von dem üblen Rückversicherungs- und Klageverhalten der Amerikaner inspiriert. Wenn es sich um die Form von Gurken oder Bananen handelt, kann man ja noch schmunzeln. Wenn es aber dazu führt, dass ein jeder Funktionsträger und Politiker nun nur noch danach trachtet, sich rechtlich unantastbar zu machen, dann dient das in letzter Konsequenz nicht der Flugsicherheit. Und – auszubaden haben es die an der Front, also die Lotsen am Schirm wie die Piloten im Cockpit.

Die Piloten können also nicht mehr landen. Hatte ich das gesagt? Nein. Sie beherrschen ihr Gerät nicht mehr unter schwierigen Umständen! Wieder nein – auch das habe ich nicht gesagt! Pro Jahr sind es „nur“ 15-20 Crews. Nämlich die, die die Schlagzeilen machen. Von den vielen Beinahe-Unfällen erfährt allerdings kaum einer. Ich schon, Sie vielleicht. Und ich mache mir halt Gedanken, warum die Umstände so sind, wie sie sind. Wie oft sind Crews verblüfft über das nicht antizipierte Verhalten ihres Computerwunderfliegers!

Ausgebildet wurden alle nur bei schönem Wetter, auf dem Simulator. Mit wenig Seitenwind, ohne Turbulenz, ohne plötzliche windshift, ohne Eis, Regen und Schnee. Ohne Gewitter und optical illusions, traffic, Verständigungsproblemen in fremden Ländern. Dies, damit bloss keiner durchfällt – das würde die Kosten erhöhen. Und so bekommen sie ihr typerating und so bestehen sie ihre 2-4 Simulatorereignisse pro Jahr. So vorbereitet (?) kommen sie auf die Linie, bekommen zig millionenschweres Gerät in die Hand, unterschreiben vollverantwortlich für die Passagiere, die ihnen ihr Leben anvertrauen. Und fliegen los.

Ach ja, TAM. Wussten Sie, dass da vorne zwei Checker sasssen? Der eine bildete den anderen aus. Ausbilder, zwei Vorbilder, ausgesuchte, altgediente, erfahrene Piloten. Wirklich? Haben Sie schon den Bericht der Unfalluntersuchungskommission betreffend den A340 runway overrun von Air France bei Gewitter in Toronto gelesen? Wissen Sie, was da im Cockpit vorgegangen ist? Was da gebrieft wurde? Wann die Piloten das letzte Mal im Flugzeug gesessen haben statt im Simulator? Wie geübt sie im Umgang mit einem A320/340 unter besonderen Bedingungen waren? Hat Ihnen der Flieger im falschesten Moment „einen Streich“ gespielt? Ja – genau das.

In Verbindung mit der AIRBUS-Anweisung, auf jeden Fall immer mit dem automatischen Schubregelsystem eingeschaltet zu fliegen und dieses auch zur Landung nicht abzuschalten. Und im falschesten Moment, zur Verblüffung der Piloten, gab das System kurz vor dem Aufsetzen fast Vollgas. Der Flieger setzte erst bei der Hälfte der gewitternassen Bahn auf und ging hinter dem Bahnende in Flammen auf. Die Details wussten Sie nicht. Wusste ich auch nicht. Am allerwenigsten aber die, die die fetten Schlagzeilen und von Betroffenheit tiefenden Aussagen im TV kurz nach dem Unfall



geliefert haben. Und es beim nächsten Unfall wieder tun. Meistens kommt die Wahrheit ja noch ans Licht. Vielleicht fehlen aber auf dem Flight Recorder auch entscheidende Sekunden- wie schon geschehen, wenn der Flugzeughersteller die Auswertung übernimmt? Bei vielen Airlines ist es so, dass ein Schreibtisch-Pilot automatisch auch Ausbilder ist. Ich habe in meinem Fliegerleben solche schon in kläglichen Situationen erlebt. Peinlich kläglichen! Eigentlich kein Wunder, wenn man überlegt, dass so manche keine Praxis haben können, vielleicht nur eine Landung pro Monat machen. Und die noch bei schönstem Wetter. Als Copilot noch einen Checker neben sich und dann noch mit Autopilot – ist ja sicher!?! Aber Vorschriften basteln oder abnicken, das können sie, da sind sie zuhause.

#### **Fazit: Unglaubliches – aber wahr**

Lieber Leser – Sie haben wenig Ahnung. Geben Sie es zu. Was hier oben steht, kommt Ihnen unglaublich vor. Ich bin über 30 Jahre im Geschäft, immer an der Front; ich weiss, was abgeht. Und ich verlange Qualität auf allen Ebenen und sicher kein marginal ausgebildetes fliegerisches Hilfspersonal am Steuer.

Mein Anliegen ist, Ihnen ein wenig die Augen zu öffnen, damit Sie mit mehr Hintergrund Ihre Arbeit noch besser machen können und die Welt verstehen. Ihr Problem sollte nun sein, meine Ausführungen auf Plausibilität zu prüfen. Sie müssen jeder für sich entscheiden, ob Sie mir meine Weltsicht abnehmen wollen. Machen Sie es sich nicht leicht damit.

*Mit besten Grüßen,  
Cpt. Blunt*

# Journalistische Handtaschenspielertricks

Am Montag hat die grüne Bundestagsabgeordnete Tabea Rößner ihre Handtasche am Frankfurter Flughafen vergessen. Sie bemerkte das erst, als sie im Flugzeug saß und die Türen schon verschlossen waren. Sie hatte aber Glück: Der Start des Flugzeuges verzögerte sich wegen Nebel. Der Kapitän entschied, dass noch genügend Zeit sei, um die Tasche an Bord bringen zu lassen. So geschah es.



→ Mit freundlicher Genehmigung von BILDblog.com und Stefan Niggemeier

*Klingt spontan nicht nach einer Geschichte, die die Republik in Wallung bringt? Weit gefehlt.*

*Der Hauptstadt-Korrespondent des „Berliner Kurier“ erzählt die Geschichte nämlich anders: als einen Aufreger über die unglaublichen Privilegien, die deutschen Politikern zuteil werden — auf Kosten der normalen Bevölkerung:*

## Lufthansa-Flieger stoppt für Politikerin

(...) Grünen-Politikerin stoppt Lufthansa-Flugzeug! Klingt unglücklich, ist aber wahr. In größter Ausführlichkeit schildert er, wie die Menschen in der Maschine saßen, wie alles bereit zu sein schien zum Start, wie die Gangway zurückgefahren und das Schleppfahrzeug eingehakt gewesen sei. Doch plötzlich: Doch plötzlich wirbelt in der Businessklasse Tabea Rößner (47) mit den Händen durch die Luft und ruft um Hilfe. (...) Ihre Handtasche ist weg.

In noch größerer Ausführlichkeit schildert der „Berliner Kurier“ nun, wie die Politikerin mit dem Bordpersonal verhandelt habe, wie ein Flughafen-Mitarbeiter ins Terminal geeilt sei, wie der „Taschen-Retter mit einem Steigerfahrzeug an die Tür“ gebracht worden sei, „an der normalerweise das Bord-Essen angeliefert wird“.

Er lässt keinen Zweifel, dass die zwanzig Minuten Verspätung dadurch entstehen, dass Rößners Tasche besorgt werden musste: **Taschen-Gate am Gate!**

Dabei weiß es der „Kurier“ besser. Gegen Ende des Artikels zitiert er unauffällig in einem Nebensatz, dass laut Rößner „die Verspätung auch schon wegen einer fehlenden Starterlaubnis erfolgt sei“. Und fügt hinzu, dass die Lufthansa das bestätigt: Die Verspätung sei „aufgrund des zugewiesenen Zeitfensters“ erfolgt. Diese Tatsachen haben die „Kurier“-Leute aber ausgeblendet, um die Geschichte von einer Politikerin, wegen deren Schusseligkeit ein Flug gestoppt wird, erzählen zu können.

Bis hierher ist es eine Geschichte über den „Berliner Kurier“ und seiner Schwesterblätter „Express“ und „Morgenpost“, die sie übernehmen. Aber dabei bleibt es natürlich nicht.

## Bild.de steigt ein:



Ohne Rückfrage bei Rößner übernimmt Bild.de die Darstellung des „Berliner Kurier“, ergänzt sie um ein paar weitere falsche Details und spricht von einer „peinlichen Anekdote“. Nun kopiert die „Rhein-Zeitung“ die Geschichte\* und bringt sie online unter der Überschrift: Flieger wartete: Mainzer Abgeordnete bekommt vergessene Handtasche gebracht

Erst später — laut Rößner nach einem Anruf von ihr — wird sie geändert zu: Flieger wartete ohnehin: Mainzer Abgeordnete bekommt vergessene Handtasche in Flieger gebracht Die „Mainzer Allgemeine“ und der Landesdienst der Nachrichtenagentur dpa machen etwas Ungeheures: Sie rufen in Rößners Büro an und fragen nach. Die „Mainzer Allgemeine“ veröffentlicht daraufhin einen ausführlichen Artikel; dpa beschließt vorläufig, dass die Geschichte kein Thema ist.

Andere Medien verzichten auf Recherche und steigen unter Verweis auf den „Berliner Kurier“ in den Ring. Darunter sind die Online-Auftritte von

„Focus“ ...



„Bunte“ ...



und „Rheinischer Post“...



Schließlich schaltet Rößner einen Anwalt ein, der unter anderem erreicht, dass Bild.de den Artikel löscht.

Von den anderen Medien will Rößner nun eine Unterlassungserklärung fordern.

**\*) Nachtrag/Korrektur, 17:00 Uhr.** Die „Rhein-Zeitung“ widerspricht unserer Formulierung, sie habe die Geschichte „kopiert“. Der Autor sagt, er habe vor der Veröffentlichung bei der Lufthansa nachgefragt und von Anfang an im Artikel erwähnt, dass die Maschine wegen des Nebels wartete.

**Nachtrag, 17. Januar.** Bei „Focus Online“ ist die Meldung nun einfach gelöscht worden; „RP-Online“ hat sie überarbeitet.



# Joe's Corner

Eigentlich ist Joe der Meinung, dass der zuvor geschilderte Vorgang keine Meldung wert ist. Da hatte ein weiblicher Passagier, nachdem sie sich an Bord „ihres“ Flugzeugs begeben hatte, festgestellt, dass sie ihre Handtasche im Wartebereich des Abfluggates liegen gelassen hatte. Darauf informierte sie eine Stewardess über diesen misslichen Umstand, weil sie, wie sie später kund gab, eine größere Polizeiaktion wegen einer herren- bzw. frauenlosen Handtasche vermeiden wollte. Da sich der Abflug entweder wegen des schlechten Wetters oder des für diesen Flug verfügbaren „Slots“ (Joe neigt eher der zweiten Variante zu) verspäten würde und bis zum „Push-Back“ noch genügend Zeit zur Verfügung stand, entschied der Kapitän, die besagte Handtasche im Abflugbereich suchen und sie dann an Bord des Flugzeugs bringen zu lassen. Was dann auch so geschah.

Eigentlich ist dies eine „Nicht-Meldung“. Es sei denn, bei diesem Passagier handelt es sich nicht um einen normalen Bürger, sondern um eine Politikerin. Dazu noch eine wie Tabea Rößner, die den Grünen angehört. Einer Partei also, die uns ohnehin laufend ein schlechtes Gewissen einredet, die jene Privilegien, die von unseren Politikern immer wieder gerne in Anspruch genommen werden, kritisiert und den Luftverkehr für den größten Umweltschädling hält (darf Frau Rößner dann überhaupt fliegen?). Da kann man, so mag man sich im Redaktionsstübchen des „Berliner Kuriers“ gedacht haben, etwas daraus machen. Indem man die ganze Geschichte etwas aufbläst und mit ein paar Details anreichert. Mögen diese nun den Tatsachen entsprechen oder nicht. So wurde aus einem eigentlich uninteressanten Vorgang ein veritabler Skandal. „Ihre Handtasche stoppt Airbus“ titelte die Zeitung und so wurde der staunenden Leserschaft in blumigen Worten geschildert, wie die Handtasche Tabeas Rößners an Bord des Flugzeugs gelangte und suggeriert, die Verspätung des Fluges wäre allein auf Rößners Intervention und der Suche nach der Handtasche geschuldet. Daran ändert auch die Tatsache, dass am Ende des Beitrags, gewissermaßen in einem Nebensatz hingewiesen wurde, dass das Flugzeug sich wegen des schlechten Wetters verspätet hatte. „Taschen-Gate am Gate“!

Bei einem derartigen Skandal durften natürlich andere Medien nicht zurückstehen. Dass die Schwesterblätter des „Berliner Kuriers“, der „Express“ und die „Morgenpost“ die Geschichte übernahmen, darf deshalb nicht unbedingt verwundern. Natürlich stieg auch „Bild.de“ ein („Grünen-Politikerin stoppt Lufthansa-Flieger“) und die „Rhein Zeitung“ kopierte den Beitrag ganz einfach. Und selbst nachdem die Redaktion der „Mainzer Zeitung“ und der Landesdienst der dpa – um das Internetportal „BILDblog“ zu zitieren – eine Ungeheuerlichkeit begingen und sich, indem sie zu recherchieren begannen, auf die vornehmste Aufgabe eines Journalisten besannen, meinten FOCUS („wir kommen schneller auf den Punkt“) und „Die Bunte“ diese (Falsch)Meldung auf ihren Online-Ausgaben weiterhin verbreiten zu müssen.

Um nicht falsch verstanden zu werden: Joe möchte hier keineswegs Journalistenschelte betreiben. Weil er weiß, unter welchem Druck die Kolleginnen und Kollegen der Tagespresse und der Sendeanstalten stehen und ihnen für ausführliche Recherchen kaum noch Zeit bleibt. Aber ihn beschleicht hin und wieder ein bestimmtes Unbehagen, wenn den „breaking news“ gegenüber einer gründlichen Recherche Vorrang gegeben wird. Und natürlich weiß Joe auch, dass es auch heute noch Medien (und Journalisten) gibt, die sehr großen Wert auf eine gründliche Recherche und fundierte Beiträge legen. Dabei verzichtet er ganz bewusst, hier die Namen dieser Zeitungen und Zeitschriften zu nennen. Weil er nicht der „Schleichwerbung“ geziehen werden möchte.

Wenn Joe den Vorgang um Tabeas Rößners Handtasche aufgegriffen hat, dann hat er das nur getan, weil er sich über die Berichterstattung über einen Zwischenfall, der sich im Oktober 2010 am Flughafen von Lübeck ereignete, geärgert hat. Und weil es bei der Berichterstattung über diesen Zwischenfall bzw. dem von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) veröffentlichten Untersuchungsbericht Parallelen zu der Handtaschengeschichte gibt.

Am 17. Oktober 2010 kam es in unmittelbaren Nähe des Lübecker Flughafens zu einer Annäherung eines A320 der pol-

nischen Wizz Air und einem Schleppverband, der aus einem G 109 – Motorsegler und einem ASW 27 – Segelflugzeug bestand. Der geringste Abstand zwischen dem Airbus und dem Schleppverband betrug lateral 0,02 Seemeilen (37 m) und vertikal 400 Fuß (121 m). Nachdem die BFU, die den Zwischenfall als „Schwere Störung“ einstufte, ihren Untersuchungsbericht veröffentlicht hatte, wurde er von diversen Medien, unter anderen von n-tv und von „Spiegel Online“ aufgegriffen. Und in diesen Berichten wurde festgestellt, dass „die Hauptschuld eine damals 40-jährige Radarlotsin der Deutschen Flugsicherung in Bremen“ trage.

Nun fragt sich Joe natürlich, wie die Journalisten zu dieser Erkenntnis gekommen sind. Denn im Bericht der BFU ist davon nichts zu lesen. Joe nimmt vielmehr an, dass man sich bei n-tv und bei „Spiegel Online“ gar nicht die Mühe gemacht hat, in dieser Angelegenheit zu recherchieren. Denn beide Berichte (nach anderen hat Joe nicht ausführlich „gegoogelt“) sind mehr oder weniger identisch und bei beiden wurde die dpa als Quelle angegeben. Und so vermutet Joe, dass bei n-tv und bei „Spiegel Online“ einfach die dpa-Meldung abgetippt und damit die vorgebliche Schuld unserer Bremer Kollegin in die Welt gesetzt wurde. Mit durchaus gutem Gewissen. Schließlich muss das, was vom Nachrichtenolymp der dpa verbreitet wird, ganz einfach richtig sein.

Nun fragt sich Joe natürlich, wie man bei der dpa (vorausgesetzt die Meldung stammt von dieser ehrenwerten Institution) zu dem Schluss kommen konnte, unsere Bremer Kollegin wäre für den Zwischenfall von Lübeck verantwortlich zu machen. Möglicherweise liegt dies an der Tatsache, dass die BFU lediglich feststellte, „dass die Besatzungen der beteiligten Luftfahrzeuge die Kollisionsgefahr nicht beziehungsweise zu spät erkannten“ und dass „die Kurskorrektur des A320 ... zu spät“ erfolgte. Schuld hat eigentlich niemand und keinem kann ein fehlerhaftes Verhalten vorgeworfen werden. Joe kann sich gut vorstellen, dass es für einen Journalisten nicht nachzuvollziehen ist, dass es zu einer Flugzeugannäherung kommen kann, ohne dass dafür irgendjemand verantwortlich gemacht werden kann.

Zugegeben, das übersteigt das Vorstellungsvermögen und das Gerechtigkeitsempfinden des normalen Bürgers und deshalb, so mag sich der zuständige Journalist gedacht haben, muss irgend jemand her, dem man die ganze Sache in die Schuhe schieben kann. Am besten also die zuständige Radarlotsin, die ohnehin einem Berufsstand angehört, der eigentlich viel zu viel Geld verdient und der sich hin und wieder erdreistet, für seine überzogenen Forderungen auch noch unschuldige Passagiere in Geiselhaft zu nehmen.

Das mag so sein oder auch nicht. Dennoch fragt sich Joe immer wieder, weshalb Journalisten bei Themen, von denen sie – was Joe ihnen nicht vorwirft – nicht besonders viel Kenntnis haben, sich nicht einfach an jene Menschen oder Institutionen wenden, die Fachleute auf diesem Gebiet sind. Also zum Beispiel an die GdF, die VC oder an UFO? Oder an die zuständigen Stellen? In diesem Fall an die BFU. Schließlich ist es ja kein Problem, die zuständigen Ansprechpartner auf den betreffenden Homepages herauszufinden. Aber das hat ja wieder irgendwie mit Recherche zu tun. Ach ja, der Untersuchungsbericht der BFU trägt das Aktenzeichen BFU EX012-10 und ist auf deren Homepage zu finden.

Die GdF ist mit einer Pressemeldung an die Öffentlichkeit getreten und hat klargestellt, dass die Schuld für den Zwischenfall von Lübeck eben **nicht** unserer Bremer Kollegin zugeschrieben werden kann. Joe findet das nicht nur richtig, sondern hält dies auch für enorm wichtig. Weil es ein Zeichen sowohl nach innen als auch nach außen ist. Es zeigt, dass die GdF ihre Mitglieder nicht im Regen stehen lässt. Noch mehr gefreut hätte sich Joe, wenn es der GdF gelungen wäre, auch die DFS mit ins Boot zu holen. Denn eine gemeinsame Erklärung von Arbeitgeber und Gewerkschaft wäre ein starkes Signal an die Öffentlichkeit gewesen. Meint

*Joe*

Es stand im „flugleiter“

# Heute: August 1976

Neben dem neuen Redaktionsressort „Spotter/Bildarchiv“ können wir den Lesern eine weitere, sicher nicht uninteressante Ergänzung des flugleiter-Programms anbieten. Unter der Leitung von „Emmi“ Enneper will die Redaktion in den künftigen Ausgaben Texte aus der „ATC-Vergangenheit“ veröffentlichen. Es war die Zeit als die GdF noch VDF hieß, das Thema „Flugsicherung“ noch unter ganz anderen Bedingungen, nicht zu reden von der technischen Ausstattung, aber bereits ebenso verantwortungsvoll von jenen Kolleginnen und Kollegen verantwortet wurde, die sich inzwischen längst als „Ehemalige“ immer wieder einmal zusammenfinden.

„Emmi“ schreibt uns: „Ich möchte mit ausgesuchten Beiträgen aus alten „flugleitern“ auch den jüngeren Kolleginnen und Kollegen ein wenig die Geschichte der Flugsicherung, bzw. den Problemen der Mitarbeiter nahe bringen, die uns damals beschäftigten. Vieles kann man heutzutage als „Zeitzeuge“ kaum noch nachvollziehen“ und fährt fort: „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 sich erinnern (für die Alten)**

## Die Angst der Lotsen am Wochenende

Von Detlef Dittrich, VDF Köln-Bonn

Wieder einmal ist es Wochenende. Ich übernehme die Radarposition des Einspeisers und zähle 180 Flugzeuge im Zwanzigmeilenbereich. Dies sind allerdings nur die Ziele, die auf dem Radarschirm sichtbar sind. Wie viele Flugzeuge sind aber tatsächlich in der Luft, die unkontrolliert in der nächsten Umgebung rings um den Flughafen fliegen? Außerdem findet ein Segelflugwettbewerb statt. Dreimal im Laufe des Nachmittags kreuzen in einem Dreiecksflug Segelflugzeuge dieses oben definierte Gebiet. Wie ich aus dem Notam lesen kann, dürfen die Segelflugzeuge bis Flugfläche 60 steigen.

So weit – so gut! Aber welche der beobachteten Ziele fliegen nun bis FL 60 und welche nicht?

Meine Überlegungen werden durch den Funkkontakt mit zwei anfliegenden Linienmaschinen jäh unterbrochen. Eine fliegt von Westen an und die andere von Südosten. Die aus Westen kommende sinkt bis Flugfläche 70 und die andere bis Flugfläche 80. Beide Luftfahrzeuge sind noch 35 nautische Meilen von der Landebahn entfernt und vor Zusammenstoßen noch verhältnismäßig sicher.

Den Piloten kann ich lediglich mitteilen, daß eine Vielzahl nicht radaridentifizierter Ziele sich rings um den Flughafen tummelt. Einige von ihnen bis FL 60 und andere, die außerhalb der VFR-Beschränkungsgebietes fliegen, möglicherweise auch noch höher. Beide Flugzeuge erhalten nun die weitere Sinkflugfreigabe bis 2500 Fuß MLS. Einzige Empfehlung, die ich als Lotse aussprechen kann, ist es, den Flugzeugführern zu raten, so schnell wie möglich zu sinken. Mittels Radar führe ich die beiden Linienmaschinen auf dem kürzesten Weg in die Kontrollzone.

Nachdem nun beide sich im Sinkflug befinden, wächst die Spannung, die so lange anhält, bis sich beide Flugzeuge in der Kontrollzone bewegen. Manchmal möchte ich gar nicht auf den Radarschirm schauen, um zu beobachten, wie sich zwei bekannte Ziele

durch einige Dutzend unbekannter und unkontrollierter Ziele mitten hindurch bewegen müssen. Diese Spannung wick sich an diesem Nachmittag bei jedem Anflug erneut wiederholen. Kaum ist im Unterbewußtsein dieser Gedanke richtig verarbeitet, als auch schon der aus Südost anfliegende Flugkapitän sich darüber beschwert, daß er drei Segelflugzeuge in unmittelbarer Nähe seinen Flugweg kreuzen sieht. Zum Ausweichen hätte für ihn keine Möglichkeit mehr bestanden, aber es ist ja noch einmal gut gegangen.

Kurz nach der Landung ruft dann der Flugkapitän an und beschwert sich darüber, daß in unmittelbarer Nähe eines Flughafens unkontrollierter VFR-Verkehr überhaupt fliegen darf, der noch nicht einmal Funkkontakt mit einer Flugsicherungsdienststelle hat...

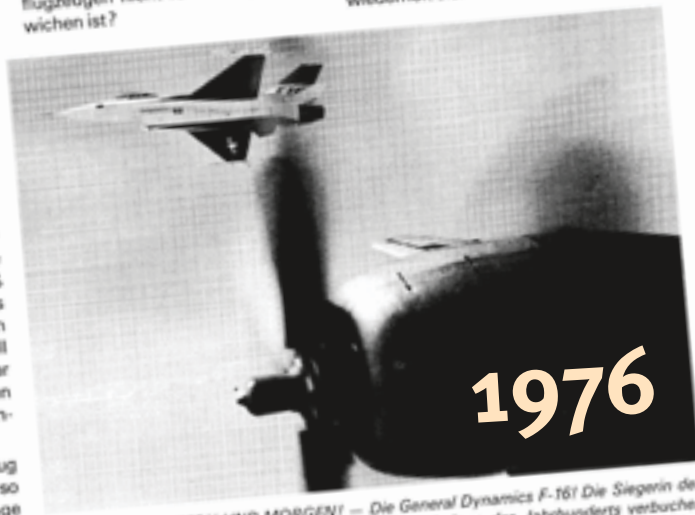
Auf der Heimfahrt überlege ich mir, wer eigentlich die Verantwortung tragen wird, wenn es einmal zu einem Zusammenstoß kommt:

1. Der Flugkapitän, weil er den Segelflugzeugen nicht rechtzeitig ausgewichen ist?
2. Der Lotse, weil er den anfliegenden Verkehr unter Flugfläche 70 hat sinken lassen?
3. Die Fluggesellschaft, der ja bekannt war, daß ein Segelflugwettbewerb bis FL 60 durchgeführt wird? Immerhin war ja ein Notam vorher in Umlauf gebracht worden. Man hätte zu der fraglichen Zeit den betreffenden Flughafen nicht anfliegen müssen.
4. Derjenige, der dies genehmigt hat und fernab vom Geschehen nicht ahnt, was sich im Luftraum abspielt?

Wer auch immer zur Rechenschaft gezogen wird, es trifft sicherlich den Falschen!

Wenn sich alle Betroffenen vielleicht an einen Tisch zusammensetzen könnten und vernünftige Verfahren ausarbeiten würden, wäre der Flugsicherheit gedient.

Jetzt aber muß ich immer wieder an Wochenenden unter gleichen Bedingungen wie oben beschrieben arbeiten, denn diese Situation im Luftraum wiederholt sich ständig.



1976

ZWISCHEN GESTERN UND MORGEN! – Die General Dynamics F-161 Die Siegerin des 'Euro-Fighter'-Wettbewerbs, die den sogenannten Auftrag des Jahrhunderts verbuchen konnte. Die NATO-Staaten Norwegen, Dänemark, Belgien und die Niederlande wählten diesen Typ als 'Starfighter'-Nachfolger für ihre Luftwaffen. Foto: Georg Wegemann



# Die Billigflieger-Trends 2014

# AIRLINES

**Es kommt wieder Schwung in den Billigflieger-Markt: neue Strecken, neue Rivalen – das sorgt für Bewegung am Himmel wie am Boden: was sich tut, um welche neuen Strecken es geht. Ein Überblick.**

Es schien bereits so, als wären diese Zeiten Vergangenheit: für 39,99 Euro von Deutschland aus mal eben zum Shopping in europäische Metropolen, für einen Fünzfinger an die Mittelmeerstrände. Längst hatte der Konkurrenzkampf der Billigflieger erste Opfer gefordert, es gab eine Marktberreinigung, Strecken wurden über Nacht gestrichen, ganze Airlines verschwanden ruckzuck wieder vom Himmel – und die Ticketpreise stiegen spürbar an. Zugleich wurden andere Strecken seltener bedient, die Flugpläne merklich ausgedünnt.

Das dürfte sich nun wieder ins Gegenteil verkehren. Zumindest für gewisse Zeit – und ganz sicher für Frühjahr und Sommer 2014. Denn es kommt wieder Schwung ins Geschäft mit den günstigen Flugscheinen, die nächste Runde im Konkurrenzkampf ist eingeläutet. Und der dürfte es in sich haben – zu Gunsten der Passagiere, was die realistischen Chancen auf ein Schnäppchenticket angeht jedenfalls. Für die Controller bedeutet das: mehr los am Himmel.

## Bekannte Namen konkurrieren...

Denn diesmal treten nicht in erster Linie Newcomer und Mini-Preisbrecher-Airlines gegeneinander an, sondern die Riesen der Branche. Sie ringen um die Vorherrschaft an einzelnen Flughäfen, wollen ihre Claims langfristig abstecken – und müssen dafür erst die Mitbewerber niederringen. Wie das normalerweise geht? Durch Preise, bei denen beide draufzahlen müssen und der mit dem längeren Atem übrig bleibt. Und durch gute Flugzeiten, häufige Verbindungen, brauchbaren Service.

Lufthansa ist dabei, nach und nach alle eigenen Flüge im Inland und auf innereuropäischen Strecken auf die Billigflug-

Tochter Germanwings ([www.germanwings.com](http://www.germanwings.com)) zu übertragen, sofern diese Routen nicht die Drehkreuz-Airports Frankfurt und München betreffen. Während des Winters werden 23, ehemals von Lufthansa bediente Strecken aus Hamburg und Berlin auf den Partner umgestellt. Ab Ende März sollen dann alle in Frage kommenden ehemaligen LH-Strecken ab Hamburg von Germanwings geflogen werden – z. B. nach Amsterdam, Genf, Madrid, Paris und Zürich. In Billigflieger-Logik und zu deren Tarifen. Die vollständige Umstellung auch von den anderen deutschen Airports – außer Frankfurt und München – soll im Laufe dieses Sommers abgeschlossen sein. Germanwings wird dann 87 Jets am Start haben.

Zusätzlich mischt Billigflug-Riese Easyjet ([www.easyjet.com](http://www.easyjet.com)) den Markt auf – und hat angekündigt, vom kommenden Frühjahr an statt bislang nur sechs, künftig 21 Ziele von Hamburg aus zu bedienen. Etwa 500.000 zusätzliche Passagiere wollen die Briten dann befördern – viele davon angelockt durch günstige Tarife. Dabei beschränken sich Easyjets Ambitionen nicht auf Hamburg. Neu geht es seit dem 12. Dezember 2013 bis zu fünfmal pro Woche von Berlin-Schönefeld nach Salzburg. Und als würde das nicht schon genügend Preiskampf mit sich bringen, hat sich Ende Oktober noch ein Dritter ins Getümmel gestürzt: Der skandinavische Billigflug-Marktführer Norwegian

## ... und newcomer kämpfen mit

([www.norwegian.com](http://www.norwegian.com)) hat elf Strecken zwischen Deutschland und Spanien aufgenommen. Konkret geht es von Hamburg, Köln und München zwei- bis dreimal pro Woche nach Alicante, Malaga und auf die Kanareninsel Teneriffa, ab Hamburg und Köln außerdem auch nach Gran Canaria. Bei unse-



Photos: Thomas Williges



Photos: Thomas Williges

ren Probestellungen haben wir Tickets für 29,90€ pro Strecke einschließlich der Steuern bekommen können – Preise wie zu den Glanzzeiten des Billigflugs. Und eine echte Herausforderung speziell für Air Berlin ([www.airberlin.com](http://www.airberlin.com)), die einige dieser Routen ebenfalls bedient.

Die Fluggesellschaft Germania ([www.flygermania.de](http://www.flygermania.de)) unterdessen hat es offenbar gezielt auf die Nische abgesehen und nimmt im Sommerflugplan 2014 Flüge von Friedrichshafen, Kassel und Rostock nach Antalya neu auf. Hinzukommen auch die Strecken Rostock-Varna an der bulgarischen Schwarzmeerküste, Erfurt-Rhodos und Bremen-Gran Canaria. Außerdem wird es von Friedrichshafen nach Palma und nach Heraklion auf Kreta gehen. Neben den von Reiseveranstaltern geblockten Kontingenten auf diesen Flügen gibt es Tickets im Einzelplatzverkauf für ab 68€ pro Strecke.

Ein weiterer Player, der immer stärker nach Deutschland drängt, ist der spanische Billigflieger Vueling ([www.vueling.com](http://www.vueling.com)), eine Tochterfirma des aus British Airways und Iberia bestehenden Konzerns IAG. Inzwischen bedient Vueling mit insgesamt 70 Maschinen allein in Deutschland neun Flughäfen, verbindet alle mit Barcelona und einzelne zusätzlich direkt mit Malaga, Bilbao und Florenz. Und offenbar hat Vueling noch Großes vor. Gerade hat die IAG-Gruppe 62 neue Airbus bestellt und für 58 weitere Optionen erworben.

Und auch anderswo tut sich etwas: Alitalia will die Tochter Air One ([www.flyairone.com](http://www.flyairone.com)) in einen Billigflieger verwandeln. Welche weiteren Deutschlandstrecken geflogen werden sollen, ist in der Diskussion. Bislang hat Air One Berlin, Düsseldorf und Stuttgart im Netz und fliegt von allen dreien nach Catalina, von Berlin zusätzlich auch nach Palermo und nach Pisa. Die neue Gesellschaft soll ihre vier Basen in Catania, Palermo, Pisa und Venedig haben – und Mailand und



Rom der Muttergesellschaft überlassen. Gute Zeiten für Schnäppchenjäger am Himmel! Was sich da insgesamt abzeichnet, ist offenbar die Gegenbewegung zum Geschehen von vor einem Jahr: Damals gab es einen spürbaren Rückgang des Lowcost-Verkehrs aus Deutschland, 30 Verbindungen waren entfallen.

#### Extra Leistung kostet extra-Geld

Eines nur ist anders als zu Zeiten des ersten großen Billigflieger-Booms: Inzwischen lassen sich die Airlines noch sehr viel mehr Leistungen extra bezahlen als früher. Meist schließt der Ticketpreis heute nur noch den reinen Flug – zum Glück weiterhin im Sitzen – und die Mitnahme eines in Abmessungen und Gewicht limitierten Stücks Handgepäck ein.

Und hat Ryanair ([www.ryanair.com](http://www.ryanair.com)) auch ein Rezept gegen die erstarkenden Rivalen? Scheint ganz so. Ein Überraschendes sogar: Die Firma will freundlich werden – hat jedenfalls Chef Michael O'Leary angekündigt. Das hat was. Fürs Erste soll auf der Ryanair-Website ein Formular eingeführt werden, das sich „Tell M O L“ nennt und die Möglichkeit bieten soll, sich mit Vorschlägen und Kritik direkt an Michael O'Leary zu wenden. Ob er es auch liest – das ist eine andere Frage.

Helge Sobik

## ✈ ✈ AIRLINES



# Seamless Travel?

# AIRLINES



von  
Werner  
Fischbach

Die Klagen, welche von den europäischen Fluggesellschaften und insbesondere von der Lufthansa immer wieder vorgetragen werden, sind bekannt. Die europäische Flugsicherungslandschaft ist viel zu zersplittert und damit ineffektiv. 41 Flugsicherungsdienstleister wackeln, so lautet der Vorwurf, so vor sich hin und betreiben mehr als 50 Kontrollzentralen. Mit einer entsprechend

hohen Zahl von unterschiedlichen Computersystemen. Das kann ganz einfach nicht funktionieren und ist natürlich auch viel zu teuer. Abhilfe tut not und bekanntlich hat sich die EU endlich aufgerafft, indem sie das Programm des „Single European Sky“ auf den Weg gebracht hat. Am Ende des Tunnels ist also das berühmte Licht zu erblicken. Doch abgesehen von der Tatsache, dass der ganze Prozess den Fluggesellschaften viel zu langsam voranschreitet, fühlt man sich bei der Realisierung dieses ehrgeizigen Projekts hin und wieder an „Murphies Law“ erinnert: „The light at the end of the tunnel ist the headlight of the oncoming train“!

Im Gegensatz dazu haben die Fluggesellschaften weltweit Nägel mit Köpfen gemacht und sich zu Allianzen zusammengeschlossen. Zum Wohle ihrer Kunden arbeiten die Mitglieder dieser Allianzen eng zusammen; sie agieren gewissermaßen als eine weltumspannende Fluggesellschaft. Zahlreiche Ziele auf dieser Welt können nun mit einem einzigen Ticket erreicht, die Bordkarten für die einzelnen Flugsegmente beim Antritt der Reise ausgedruckt und das Gepäck selbstverständlich bis zum Zielflughafen durchgecheckt werden. Das kann natürlich nur mit einheitlichen Standards und mit einem gemeinsamen Computersystem funktionieren. Oder zumindest mit Computersystemen, die miteinander zu kommunizieren in der Lage sind. „Seamless Travel“ wird dies von den Allianzen im allgemeinen bezeichnet. Da könnten sich die europäischen Flugsicherungsdienstleister mit ihren unterschiedlichen Computersystemen doch mal ein Vorbild nehmen! Auch wenn dies von den Allianzen nicht auf diese Weise artikuliert wird, so könnte ein außenstehender Beobachter durchaus zu diesem Schluss kommen. Und die Mitglieder dieser Allianzen werden dem wohl kaum widersprechen wollen.

Der erste Zusammenschluss dieser Art war die „Star Alliance“. Sie wurde am 14. Mai 1997 von Lufthansa, United Airlines, Air Canada, SAS und Thai Airways gegründet – alles renommierte Fluggesellschaften, die sich eines guten Rufs erfreuen und zu Recht als Qualitäts-Airlines bezeichnet werden können. Heute umfasst die Star Alliance 28 Fluggesellschaften, führt täglich ca. 21 900 Flüge durch und fliegt 1 328 Flughäfen in 195 Ländern an. Nur in der Antarktis, so könnte man anmerken, wurde noch kein Flugzeug eines Star Alliance – Mitglieds gesichtet. Zumindest nicht auf einem Linienflug.

Leider scheint diese wunderbare Airlinewelt hin und wieder so ihre Macken zu haben. Auch wenn dies den Verlautbarungen und den bunten Broschüren widerspricht. Das musste auch eine Gruppe von Reisenden erfahren, die am 3. Januar dieses Jahres mit Air Canada von Mexico City über Toronto nach Frankfurt flogen, wobei drei von ihnen mit Lufthansa einen Anschlussflug nach Hamburg bzw. nach München gebucht hatten (und dies auf ihrem E-Ticket auch so ausgedruckt war). Denn diesen drei wurden beim Check-In in Mexico erklärt, man könne weder die Bordkarten für die Anschlussflüge ab Frankfurt ausdrucken geschweige denn das Gepäck dorthin durchchecken. Weil, so legte das Check-In-Personal von Air Canada dar, ihr Computer mit dem der Lufthansa nicht kommunizieren könne.

Selbst der Hinweis, dass es sich bei Air Canada und der Lufthansa um zwei der führenden Mitglieder der Star Alliance handeln und diese eigentlich eng zusammenarbeiten würden (oder zumindest den entsprechenden Eindruck erwecken), konnte das Computersystem Air Canadas nicht dazu bewegen, mit seinem Kollegen von der Lufthansa zu kommunizieren. „Seamless Travel“ hatten sich die drei Passagiere nun doch etwas anders vorgestellt. Bleibt noch zu erwähnen, dass ein Gespräch mit dem Lufthansavertreter und dessen Intervention bei seinem Allianzpartner immerhin zu einem Ergebnis geführt hatte. Zumindest das Gepäck konnte bis nach Hamburg bzw. München aufgegeben werden; Bordkarten für die Lufthansaflüge gab es jedoch keine.

Die Zeiten, zu denen die Rechnersysteme der europäischen Flugsicherungsdienstleister nicht kompatibel waren und die Daten der zu übergebenden Luftfahrzeuge telefonisch übermittelt werden mussten, sind längst vorbei und Flugsicherungsmanager, die sich damit zufrieden geben würden, müssten berichterweise ihre Hut nehmen. Aber bekanntlich sieht der Mensch ganz gerne den Zweig im Auge seines Nachbarn, aber nicht den Ast in seinem Auge. Und Schuld haben bekanntlich immer nur die anderen.





➔ Nach mehr als 2000 Arbeitsstunden erstrahlt die D-ANAF in alter Frische.  
Photo: Lufthansa/Technik Museum Speyer

## Eine Viscount für Speyer

Im Oktober letzten Jahres wurde die Flugzeugsammlung des Technikmuseums in Speyer um eine Vickers Viscount ergänzt. Ein Luftfahrzeugmuster, dem man ohne weiteres eine Pionierrolle zugestehen kann. Denn es war das erste Verkehrsflugzeug der Welt, das von Turboprops (PTL) angetrieben wurde.



von  
Werner  
Fischbach

Die Entwicklung der Vickers Viscount geht auf John Moore-Brabazon zurück. Auf den Ersten Baron Brabazon of Tara, um genau zu sein. Dieser war bereits während des Zweiten Weltkriegs beauftragt worden, sich zusammen mit weiteren Mitstreitern Gedanken über den zivilen Flugzeugbau nach dem Krieg zu machen. Denn aufgrund eines während des Krieges geltenden Abkommens zwischen Großbritannien und den USA, nach welchem sämtliche (militärischen) Transportflugzeuge in den USA entwickelt und hergestellt werden sollten, waren die Briten bei der Entwicklung von zivilen Luftfahrzeugmustern etwas ins Hintertreffen geraten. Und Brabazon sollte da mit dem nach ihm benannten Komitee Abhilfe schaffen (genau genommen gab es zwei

Komitees, die dann zusammen als Brabazon-Kommission bezeichnet werden sollten).

Ende 1944 kam das Brabazon-Komitee mit Konstrukteuren der Firma Vickers-Armstrong (Aircraft) Ltd. zusammen, die an einer zivilen Variante des Wellingtonbombers arbeiteten. Im März 1945 schlug Vickers verschiedene Projekte eines entsprechenden Verkehrsflugzeugs vor, das mit einer Druckkabine ausgerüstet, 15 900 kg schwer, 24 bis 27 Passagiere transportieren sollte und als VC.2 bezeichnet wurde. Zwei Monate später legte das Brabazon-Komitee eine Liste von Flugzeugmustern vor, die nach Beendigung des Krieges produziert und mit welchen der britischen Luftfahrtindustrie wieder zu altem Glanz verholfen werden sollte. Als Typ IIB wurde ein Mittelstrecken-Zubringerflugzeug mit Turbopropmotoren vorgeschlagen, das dann als Vickers „Viscount“ das Licht der Welt erblicken sollte. Die erste Bezeichnung lautete „Viceroy“ (Vizekönig), aber nachdem sich Indien für unabhängig erklärt hatte, hielt man es für besser, das Flugzeug als „Viscount“ zu benennen. Viscount ist ein britischer Adelstitel zwischen Baron und Earl.

✈ ✈ AIRPLANES

# AIRPLANES

## Die Entwicklung der „Viscount“

Der erste Entwurf war für British European Airways (BEA) vorgesehen. Es war ein Kurz- und Mittelstreckenflugzeug für 24 Passagiere, das von vier Propellerturbinen angetrieben wurde, eine Nutzlast von 3 400 kg haben und eine Reichweite von mindestens 1 600 km aufweisen sollte. Am 9. März 1946 wurde Vickers beauftragt, zwei Prototypen zu bauen. Eine der beiden Prototypen sollte mit Armstrong Siddeley Mamba und der andere mit Rolls-Royce Dart – Triebwerken ausgerüstet werden. Auf Wunsch der BEA wurde der Entwurf etwas vergrößert, so dass er 32 Passagiere Platz bieten konnte. Für den Antrieb entschied sich Vickers für Rolls-Royce Dart-504 Turbopropellermotoren; das Flugzeug wurde als Vickers V.630 Viscount bezeichnet. Der Erstflug fand am 16. Juli 1948 statt. Schon bald zeigte sich, dass das Dart-504 – Triebwerk zu schwach war, so dass sich BEA und andere potentielle Kunden etwas zierten, das Flugzeug zu bestellen. Dies änderte sich erst, nachdem das etwas stärkere Triebwerk Dart-505 zur Verfügung stand und Vickers sich zum Bau einer vergrößerten Version entschied. Sie wurde als Viscount 700 (V.700) bezeichnet und führte am 28. August 1950 ihren Erstflug durch. Im Laufe der Zeit wurde die Viscount weiterentwickelt. Das betraf natürlich auch den Antrieb des viermotorigen Flugzeugs, so dass auf die Triebwerksentwicklungen nicht mehr weiter eingegangen werden soll.

Nach ersten Erprobungen entschied sich BEA zum Kauf von 20 Maschinen der V.700; der Auftrag wurde wenig später auf 26 erhöht. Die für BEA bestimmten Flugzeuge boten Platz für 47 Passagiere, verfügten über eine maximale Startmasse von 24 Tonnen (einige behaupten, es wären sogar 27,2 Tonnen gewesen) und erhielten, da BEA der Erstkunde war, die Bezeichnung V.701. Die erste Serienmaschine (G-ALWE) er-

hob sich am 20. August 1952 zum ersten Mal in die Luft. Am 3. Januar des Folgejahres wurde sie an BEA übergeben und nachdem die Viscount am 17. April 1953 ihre Musterzulassung erhalten hatte, wurde mit ihr am nächsten Tag der erste Linienflug von London nach Nikosia (andere Quellen nennen Larnaca) durchgeführt. Bei einem Wettbewerb auf der Strecke von Großbritannien nach Neuseeland schaffte es eine V.701, die rund 20 000 Kilometer lange Strecke in 41 Stunden zurückzulegen. Natürlich nicht nonstop, sondern mit diversen Zwischenlandungen.

Erste Auslandskunden waren Air France, Aer Lingus und Trans Australia Airlines. Der große Durchbruch kam jedoch erst mit Bestellungen aus den USA und Kanada. Trans Canada Air Lines, die Vorgängergesellschaft der heutigen Air Canada, bestellte 51 und die US Gesellschaft Capital Airlines 60 Exemplare. Von der 700-Version wurden insgesamt 287 Maschinen hergestellt.

## Vickers Viscounts in Deutschland

Nichts ist bekanntlich so gut, als dass es nicht verbessert werden könnte. So wurde der Rumpf der Viscount um 1,20 Meter gestreckt und als „Super Viscount“ bzw. als Modell 800 bezeichnet. Sie wurde von vier Rolls-Royce Dart-510 – Turbopropellermotoren angetrieben, bot 71 Passagieren Platz, hatte eine maximale Startmasse von 32 840 kg und



→ Die kurzlebige Air Commerz betrieb zwei Viscounts V808  
Photo: Schuchardt

verfügte über eine maximale Reichweite von 3 020 km. Von der 800-Serie wurden zwei Versionen hergestellt: 67 der Version 800 und 84 der Version 810. Die Weiterentwicklung war zwar vorgesehen, wurde jedoch nicht mehr verwirklicht. Vielmehr wurden die geplanten Verbesserungen bei der Konstruktion der Vickers Vanguard umgesetzt.

Zur Verdichtung ihres innerdeutschen und Europastrekenetzes setzte die Lufthansa zwischen 1958 und 1971 insgesamt 11 Vickers V.814 Viscounts ein, von denen einige auch von der damaligen Lufthansatochter Condor betrieben wurden. Die erste Maschine (D-ANUN / c/n 338) kam bereits am 5. Oktober 1958 zur Kranichflotte. Mit dem Zulauf der B737 wurden die Viscount bis 1971 ausgemustert. Der letzte Flug führte von München über Frankfurt nach Hamburg, die letzte Maschine am 31. März 1971 außer Dienst gestellt. Der viermotorige Turboprop war damit (vorerst) das letzte Propellerflugzeug der Lufthansa. Erst später sollte der Kranich wieder Turboprops für den Regionalluftverkehr einsetzen. Doch seit dem 27. Oktober 2013 ist auch damit Schluss. Mit dem Lufthansaflug LH 1940, der mit einer ATR 72-500 der italienischen Tochter Air Dolomiti von München nach Triest durchgeführt wurde, sind die Turboprops bei der Lufthansa (einmal wieder) Geschichte.

Neben der Lufthansa und der Condor betrieb auch die kurzlebige Air Commerz zwei Vickers V.808 Viscount (D-ADAM / c/n 423 und D-ADAN / c/n 421), die beide von Aer Lingus übernommen worden waren. Allerdings gab Air Commerz nur ein kurzes Gastspiel in der Geschichte der deutschen Luftfahrtgesellschaften. Sie wurde 1970 gegründet und musste bereits 1972 den Weg zum Konkursrichter antreten. Offensichtlich hatte sie lediglich als "Abschreibungsgesellschaft" das Licht der Welt erblickt – in den siebziger Jahren ein beliebtes Steuersparmodell für Menschen, die nicht un-

bedingt Gefahr laufen, der Sozialhilfe anheim zu fallen.

Nachdem die Viscounts bei der Lufthansa ausgemustert worden waren, wurden sie an andere Fluggesellschaften weitergegeben. Unter anderem an die deutsche Nora Air, die mit fünf Viscounts den Betrieb aufnehmen wollte. Allerdings kam es nicht dazu. Die Gesellschaft hatte keine Zulassung erhalten und ist nie geflogen. Ein Exemplar (D-ANAM / c/n 368) hat bei der Flugzeugausstellung Leo Junior in Hermeskeil eine neue Heimat gefunden. Eine weitere Viscount, allerdings ein Flugzeug der Version V.708, ist beim Auto und Technikmuseum in Sinsheim in den Farben der Air France und mit Kennzeichen F-BGNU zu bewundern. Viscounts sind auch in vielen anderen Museen zu besichtigen. Selbst im chinesischen Beijing Aviation Museum.

Allerdings ist mit der D-ANAF (c/n 447) ein Flugzeug in den Diensten der Lufthansa geblieben. Es wurde 1972 für die Basisausbildung von Fluggerätemechanikern und Elektronikern umgebaut und stand auf der Lufthansabasis in Frankfurt. Rund 2000 Azubis sind dort ausgebildet worden. Doch inzwischen wurde die Viscount auch in dieser Rolle von einer B737 verdrängt. Glücklicherweise trat die Maschine nicht den Weg allen alten Eisens an, sondern wurde dem Technik Museum Speyer zur Verfügung gestellt. Deshalb war sie in Frankfurt demontiert und nach Speyer transportiert worden, wo sie von Auszubildenden der Lufthansa Technik AG wieder zusammengebaut wurde. Nach insgesamt 2 096 Arbeitsstunden erstrahlte sie wieder in altem Glanz. Versehen mit der ursprünglichen Kennung D-ANAF und in fast originaler Farbgebung. Zur Zeit steht sie noch etwas abseits der anderen Exponate. Aber im Frühjahr soll sie dann in den Ausstellungsbereich geschleppt und in unmittelbarer Nähe der Lufthansa B-747-230B D-ABYM der Öffentlichkeit gezeigt werden.



# AIRPLANES

Photo: Internet



## Für zukünftige Tarifverhandlungen oder für neue Arbeitsplatz-Maßnahmen wäre dies vielleicht ein Vorschlag: **Liebe Kollegen von der „Bodenseite“**

Als Kapitän A320 bei Lufthansa freue ich mich immer, wenn ich ein Exemplar Ihres Verbandsorgans „der Flugleiter“ in die Finger bekomme. So sind doch viele der interessant geschriebenen und aufgemachten Artikel für mich äußerst erhellend und fördern das Verständnis für die Probleme meiner Kollegen am Boden...

Die im Anhang befindlichen Bilder entstanden letzte Woche bei einem Turnaround in Bologna BLQ. Sie können sich unsere Gesichter im Cockpit vorstellen, als nach der Aufforderung „hold Position and wait for Follow me car“ ein Lamborghini Aventador angeschossen kam.

Ein Rückflug kam natürlich erst in Frage, nachdem die Fotos gemacht wurden und jeder einmal probesitzen durfte.

Mir kamen dabei sofort Ihre Tarifverhandlungen in den Sinn. Vielleicht kann man ja mal neue Forderungen auf die Agenda bringen ;-))

Liebe Grüße,  
Alexander Kalimeris



# Flugzeugträgerlandung der besonderen Art



→ Rademakers Foxbat A-22 kurz vor dem Start auf der „M<sup>2</sup> Runner“  
Photo: Internet / AOPA



von  
Werner  
Fischbach

Mit einem Flächenflugzeug auf einem Schiff zu landen und dort auch wieder zu starten, das geht eigentlich nur auf einem Flugzeugträger. Oder mit einem Senkrechtstarter auf einem Schiff, das mit einem entsprechend großen Landedeck ausgerüstet ist. Zum Beispiel auf einem Amphibischen Angriffsschiff (LHD) der Wasp-Klasse der US Navy. Dass es jedoch auch möglich ist, auf dem Oberdeck

eines Frachtschiffs zu landen, wurde am 17. Oktober letzten Jahres von Jaap Rademaker, einem in Großbritannien lebenden Holländer, bewiesen. Allerdings benutzte er dazu ein ziemlich kleines Flugzeug – ein in der Ukraine hergestelltes Ultraleichtflugzeug vom Typ Foxbat A-22, dessen Spannweite gerade mal 10,10 m beträgt und mit einem maximalen Startgewicht von 450 kg nicht gerade viel auf die Waage bringt.

Auf das nicht gerade alltägliche Vorhaben kam Rademaker zusammen mit Johan Hartmann von der Reederei Global Seatrade, bei welcher Rademaker finanziell beteiligt ist. Eine Landung auf dem flachen und entsprechend vorbereiteten Deck der neuen „M<sup>2</sup> Runner“ wäre, so meinten die beiden, ein guter Werbegag für die Reederei. Und nachdem er sich mit Piloten unterhalten hatten, die bei Airshows auf fahrenden LKWs landen, entschloss sich Rademaker zu der Aktion. Allerdings handelt es sich bei den Piloten der „Truck-Top-Landings“ um Profis, die so etwas regelmäßig durchführen. Rademaker ist jedoch ein „Amateur“, der zu diesem Zeitpunkt lediglich 600 Stunden in seinem Flugbuch verzeichnet hatte. Aber er hatte einige Erfahrung auf ULs und bei Landungen auf Plätzen mit sehr kurzen Pisten gesammelt. Und

so entschloss er sich zu der Aktion und flog am 17. Oktober 2013 die „M<sup>2</sup> Runner“ an, die im Englischen Kanal, etwa 20 Seemeilen südlich Folkestone, Kurs auf die englische Küste genommen hatte.

## Landung und Start – nicht ganz einfach

Dass die Landung nicht gerade einfach sein würde, war Rademaker klar gewesen. Das Deck des Schiffes ist lediglich 60 Meter lang, die Brückenaufbauten befinden sich am Heck und ein Ladekran auf dem Vorschiff. Die „M<sup>2</sup> Runner“ machte neun Knoten über Grund und die Windgeschwindigkeit betrug 14 Knoten (aus welcher Richtung der Wind wehte, ist dem Bericht leider nicht zu entnehmen).

Die Landung musste also so gut wie ohne Endanflug erfolgen. Rademaker musste mit seiner FoxbatA-22 parallel auf der Backbordseite des Schiffs anfliegen und dann mit einer scharfen Rechtskurve das Deck ansteuern, das Flugzeug dann mit dem Ladedeck ausrichten und sofort landen. Das klappte auch ganz gut; allerdings wurde Rademakers Foxbat etwa zwei Meter über dem Deck von heftigen Turbulenzen, die vom Bug und den seitlichen Bordwänden des Schiffs erzeugt wurden, ergriffen. Dazu kam, dass die See etwas bewegt war und die schwimmende Landepiste stampfte und rollte.

Wie abgesprochen, fasste ein Besatzungsmitglied das rechte Fahrwerksbein, aber derjenige, welcher das linke festhalten sollte, war nicht zur Stelle. Rademaker öffnete die Tür und stoppte sein Flugzeug mit seinem linken Fuß, bis dann ein weiterer Seemann auch das linke Fahrwerk festhielt und die Foxbat A-22 auf dem Deck verlascht werden konnte. Nachdem Rademaker seine Fotos im Kasten hatte, startete er wieder von der „M<sup>2</sup> Runner“ und flog, nachdem er zum Abschied mit den Tragflächen gewackelt hatte, zur englischen Küste. Lediglich beim „Run-Up“ war ein kleines Problem aufgetreten, da die Reifen auf dem Deck zu rutschen angingen.

Natürlich war Rademaker froh, auf das Wagnis eingegangen zu sein und erfolgreich zu Ende gebracht zu haben. Aber so meinte er hinterher: „I won't do it again“. Und fügte hinzu: „I will be a sensible man in the future“.

Rademaker wurde bei seinem Flug von anderen Flugzeugen begleitet. Von diesen aus wurden Fotos geschossen und ein Video gedreht. Wer sich das Ereignis ansehen und etwas mehr darüber lesen möchte, sollte folgenden Link anklicken (vorausgesetzt, er wurde inzwischen nicht entfernt): <http://aopa.org/News-and-Video/All-News/2013/November/07/car-go-ship-landing.aspx>.



# Der Kapitän

## von Heino Caesar

Nach seinem ersten Buch „Die Strasse zum Himmel“, erschienen 2009, hat Heino Caesar nun das zweite Buch seiner Trilogie fertiggestellt: „Der Kapitän“. Der Titel ist Programm. Caesar beschreibt sein Fliegerleben nach Abschluss der Copilotenzeit, als Kapitän der denkbar verschiedensten Muster, welche 20 Jahre rapider Flugzeugentwicklung umfassen. Diese reicht von der zweimotorigen Kolbenmotor-Convair CV440 über die viermotorige Turboprop Vickers Zweimann-Viscount bis schliesslich zum reinen Jet, der Boeing 727.

Der Umfang des Erlebten verlangte dann die Abfassung eines dritten Bandes, in dem er die letzten zwanzig Jahre der Langstreckenfliegerei auf Grossraumflugzeugen mit vielen Änderungen im Flugbetrieb und Aufklärung weiterer schwerer Unfälle beschreibt (Buch 3, „Commander“).

In seiner eigenen Art beschreibt der Autor z.T. minutiös den prozedural festgelegten Umgang mit der komplizierten Technik in allen Flugphasen. Genauso präzise zeigt er, wie Städte, Länder und Sitten sich seinerzeit darstellten; dort, wo er Stopps und Zeit für eigene Erkundungen hatte.

Sein Ziel ist, weitestgehend auf englische Fachbegriffe zu verzichten. Wenn doch, dann nur inklusive Begriffserklärung auf Deutsch. Dies erschliesst ihm zu Recht einen grösseren Leserkreis jenseits des professionellen Pilotenumfeldes und macht die Berufsarbeit verständlicher. Gewidmet den ersten Nachwuchs-Flugzeugführern nach dem Kriege versucht er mit Erfolg, Denken und Handeln eines Flugkapitäns während seiner Arbeit durchschaubar zu machen. Gerade auch für heutige Berufseinsteiger ein kaum zu bezahlender Nebenaspekt dieses Buches.

Interessant zu lesen auch seine immer wieder geschickt eingestreuten Gedanken zur Politik jener Tage und zu den wirt-



schaftlichen Rahmenbedingungen seines Tuns. Von Arbeitszeiten und Gehältern bis zum Umgang mit den Flugzeugentführungen und dem Terrorismus der 70er Jahre. Oder auch den sich ändernden Philosophien der Airline-Branche dazu, wie man ein Flugzeug zu „führen“ hätte. Gerade hier zeigt er sich als durchaus streitbarer Geist, was ihm auch und gerade als Sicherheitspilot, der er über 21 Jahre lang bei LUFTHANSA war, Anerkennung international und bei der Mannschaft gebracht hat, nicht unbedingt immer Zustimmung bei der damaligen fliegerischen Führung.

Insgesamt ein sehr lesenswertes, interessantes Buch – anspruchsvoll für den Leser, denn 600 Seiten wollen verdaut sein. Nichts für's Lesen in der U-Bahn also, eher für eine ruhige Zurückgezogenheit, wo auch immer.

Rezension von A. Buchholz

Dieses Buch 2 ist sofort im Handel erhältlich – z.B. per Internet bei amazon.de, Buch 3 voraussichtlich im Frühjahr 2014. (Anmerkung der Redaktion: H. Caesar hat die beiden bislang vorliegenden Bände im Eigenverlag herausgegeben. Für die Anforderung eines Exemplars zur Besprechung gilt daher: Schicken Sie bitte eine mail an [presse@bod.de](mailto:presse@bod.de) mit Redaktionsangabe)

## Zur Not kann die Kiste auch segeln

Fliegen lernen werden Sie mit diesem Buch nicht. Sie werden auch ihr FlightSimulator Programm auf dem PC nach der Lektüre nicht besser bedienen lernen. Wenn Sie aber einfach nur „reinschmecken“ wollen in die Fliegerei – ungefähr eine Peilung bekommen, wie Dinge hinter der Cockpittür ablaufen, wie und welche Entscheidungen da getroffen werden, was auf den Übernachtungsstationen der Crews so abläuft, wie es immer und überall menschelt – dann sind Sie mit diesem Buch gut bedient. Sollte Ihnen das zu oberflächlich erscheinen, müssen Sie schon zu Caesars Büchern greifen. Dieses Buch gehört zum Genre „leicht verdauliche Kost“. Die 330 Seiten lesen sich leicht und locker (man merkt gelegentlich, dass da professionelle Lektoren dem Autor beige-

standen haben). Ideal für den nächsten Flug in den Urlaub. Für dieses Publikum ist das Buch geschrieben und – es wird sich verkaufen. Hilfreich ist dabei immer wieder, wie der Autor an sich schwierige Technikdetails mit wenigen Worten genau genug schildert, um verstanden zu werden. Respekt!

Jedenfalls ist dem Autor der rheinische Frohsinn mit der Muttermilch mitgegeben worden. Die Kollegen im TWR von DUS werden wissen, wer sich hinter C.M. verbrigt, aber auch die behalten es für sich. Ein Mangel jedenfalls ist das keinesfalls! Wie schrecklich sind Cockpitstunden, wenn nur einer da vorn einfach nichts ausserdienstliches reden mag oder kann. Dann lieber einer wie Cornelius Maschmann, dem man

den Spass am Beruf gerne abnimmt. Ich war gern mit solchen Leuten unterwegs, wenn sie denn wussten, wann Schluss mit lustig ist und wann Ernst anfängt. Und genau das traue ich dem Autor-Kollegen durchaus zu.

Als Sprachstil für das Buch wurde „locker-flockig“ gewählt. Passt irgendwie auch zu den Leuten, an die sich das Buch richtet. Ich würde sagen Charterpublikum. Also von der lebenswerten, aber etwas hilflosen Grossmutter über Tom Gerhard-Typen bis zum arroganten und selbstverliebten (ansonsten) Vielflieger auf Urlaubstrip, der für die Crew manchmal „the pain in the ass“ sein kann. Mit dieser Sorte Mensch muss man erst mal umgehen lernen und das können Maschmann und seine Crewmitglieder sicher.

Auch wenn man statt Charter bei einer Liniengesellschaft mit Business- und Firstclass arbeitet, kann es lustig zugehen (beide haben sich in den letzten Jahren schon ganz schön angenähert). Ausländische Fluggäste in grosser Zahl kommen bei Charter jedoch nicht so oft vor. Mit denen umzugehen, birgt seine eigenen Reize – im Guten wie im Bösen. Andererseits gibt es bei Charters immer noch mal mehrere Tage frei an Orten, wo man sonst viel Geld zahlt, um dorthin zu kommen. Bei den Nicht-Charterern wird das schon weniger und Kurzstreckencrews kennen so etwas nur noch vom Hörensagen. Maschmann erzählt uns vergnüglich, was man dann u.U. erleben kann.



**Fazit und Siegerehrung:**

für mich ganz nett zu lesen; für Nicht-Flugprofis durchaus interessant. Hier wird ein nur sehr selten etwas übertriebener Einblick gegeben in die „bunte Welt des Fliegens“ heute. Kann gekauft werden!

Besprechung von A. Buchholz

Cornelius Maschmann – „Zur Not kann die Kiste auch segeln“ – erschienen im Piper-Verlag

(Eine kleine Anmerkung aus der Redaktion – von KBB). Auch in diesem Buch bestellt der Cpt. gelegentlich beim Service einen „Kaffee lästig“. Den er/sie natürlich angeliefert bekommt. Und wieder wird nicht verraten, was sich hinter diesem Begriff, in der deutschen Luftfahrt allenthalben gebraucht, verbirgt. Also: Es ist ganz einfach. Ein „Kaffee Lästig“ ist einer mit Milch und Zucker. Dieses Gedeck balanciert dann jemand von der Cabin Crew leicht knurrend ins Cockpit.)



**REDAKTIONS-SCHLUSS**

Ausgabe 2/2014  
15. März 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),  
Harry M. Helbig (Airports, Airlines,  
„Spotter“), Ausbildung u. ä.),  
„Emmi“ Enneper („Ehemalige“),  
Roman Glöckner (BER),  
Thorsten Wehe (Technik, BR, TK),  
Frank Willmeroth (Internet),  
Apron: Tobias Bartl (FRA),  
Alexander Novakovic (BER)

Redaktionelle Beratung:  
Bernd Bockstahler, M. A.

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

**Mitarbeiter dieser Ausgabe:**  
Matthias Maas, Jan Janocha,  
Joachim Nolte, Thorsten Wehe,  
Andreas Schmelzer, Roman Schütz,  
Achim Krüger, David Schäfer,  
Markus Maske, Bernd Bockstahler,  
Raphael Joggi, Thomas Williges,  
Jost Gruchel, Michael Stappen,  
Tis Meyer, Jörg Biermann,  
Werner Fischbach, Jens Lehmann,  
Joachim Gugenmus,  
Simon Hradecky, Cpt. Blunt,  
Stefan Niggemeier, Emmi Enneper,  
Helge Sobik, Alexander Kalimeris,  
A. Buchholz, Harry Helbig

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

**Cover:** Jost Gruchel

**U4:** Michael Vollmar

**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 Verfassers.

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

ISSN 0015-4563



→ **An148 Polet:** diese selten anzutreffende Polet An148 mit „Ice Hockey Team Moscow“-Aufschrift wurde am 26.12.2013 in Zürich aufgenommen  
Photo: Raphael Joggi



→ **B738 Turkish Airlines:** echte Liebe beweist Turkish Airlines mit der BVB-Bemalung auf ihrer B737-800 TC-JHU in Düsseldorf im Dezember 2013  
Photo: Jost Gruchel



→ **B738 Travel Service:** die tschechische Airline Travel Service hat die OK-TVL mit Werbung für die Region Moravian Silesian (Märisch-Schlesien) versehen. Hier im Oktober 2013 kurz vor dem Start nach Prag aufgenommen auf Lanzarote  
Photo: Thomas Williges



→ **ERJ190 DaliaAir:** diese Privatmaschine mit dem Kennzeichen CN-SHS aus dem sandigen Marokko wurde kurz vor Weihnachten im winterlichen Zürich aufgenommen  
Photo: Raphael Joggi



→ **A380 Thai:** täglich startet der Thai A380 seinen Langstreckenflug nach Bangkok. Hier die HS-TUB auf der Startbahn 18 in Frankfurt im Dezember 2013  
Photo: Thomas Williges



→ **A330 Ethiad:** Farbenfroh präsentiert Ethiad schon seit langem ihre A6-AFA. In Düsseldorf erschien sie Anfang des Jahres mit aktueller Jahreszahl  
Photo: Michael Stappen



→ Airbus A350. Photo: Michael Vollmar