

AUSGABE 1/2016

- **IM DUNKELN**
vom (Roll)Weg abgekommen
- **SKYGUIDES**
Wunschzettel
- **BYE BYE BOBBY**
Ausmusterung der B737
bei Lufthansa
- **90 JAHRE LUFTHANSA**
ein Geburtstag
ohne Feierlaune

der flugleiter



Gewerkschaft der Flugsicherung



EINLADUNG



zur 13. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 09. und 10. September 2016 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.



Im Dunkeln vom (Roll)Weg abgekommen

S. 22



„skyguides“ Wunschzettel

S. 25



„Bye Bye Bobby“

S. 30



Der 90. Geburtstag – same procedure as every year?

S. 35

Editorial	04
Termine	06
Aus dem Vorstand Mitteilung	07
GdF Intern Willkommen bei der GdF: Elena Stegemann	08
GdF Intern Geänderte Tarifverträge	09
FSBD FSBD-Info	10
Joe's Corner	14
Spotter I	17
Spotter II	18
Kalender Kalender 2016: Stiftung Mayday	19
Accidents A320-Unfall in Indonesien –Nichts gelernt aus früheren Ereignissen?	20
Accidents Im Dunkeln vom (Roll)Weg abgekommen	22
ATC International I „skyguides“ Wunschzettel	25
Berichte Das DLR blickt in die Glaskugel	28
Berichte „Bye Bye Bobby“ – Lufthansa setzt Ausflottung ihrer Boeing 737 fort	30
Berichte Der 90. Geburtstag – same procedure as every year?	35
Berichte Deutsche Verkehrsflughäfen – eine Klassengesellschaft?	40
Berichte Doha – Hamad International Airport	45
Berichte Politische Namensgebung für Flughäfen	48
Berichte Die pünktlichsten Airlines – Für Deutschland zählt: Pünktlichkeit ist eine Zier	50
Interview I „Bye Bye Bobby“ – mit Bernd Bockstahler und Alex Buchholz	32
Kollegen Zwei Lotsen-Leben	52
Ehemalige Es stand im flugleiter	54
Aus aller Welt Kurz und Interessant	56
Leserbrief	58





von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

Liebe Mitglieder, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Leser,

herzlich willkommen zur ersten Ausgabe unseres „der flugleiter“ im Jahre 2016.

Ich hoffe, Sie konnten alle die vergangenen Feiertage und den Jahreswechsel im Kreise Ihrer Angehörigen und Freunde genießen und sind nun gerüstet für ein mit Sicherheit interessantes und spannendes Jahr 2016.

Gestatten Sie mir zu Beginn auf einige wichtige Veranstaltungen der GdF in diesem Jahr hinzuweisen:

Zuerst finden die Fachbereichskonferenzen statt. Bereits Mitte Februar 2016 treffen sich die Delegierten des FSBD (*Flugsicherungsbetriebsdienste*) in Hannover und wählen dort unter anderem auch einen neuen Fachbereichsvorsitzenden. Ich möchte mich bei **Herrn Joachim Nolte** für sein Engagement als Vorsitzender des FSBD und für die Mitarbeit im Bundesvorstand in den vergangenen 2 1/2 Jahren recht herzlich bedanken.

Ende April 2016 findet dann in Köln die Fachbereichskonferenz des FSTD (*Flugsicherungstechnische Dienste*) statt.

Die große Bundesdelegiertenkonferenz der GdF findet am 09. und 10. September 2016 in Darmstadt (Maritim Hotel) statt. Eine erste Einladung hierzu finden Sie auf Seite 2 dieser Ausgabe.

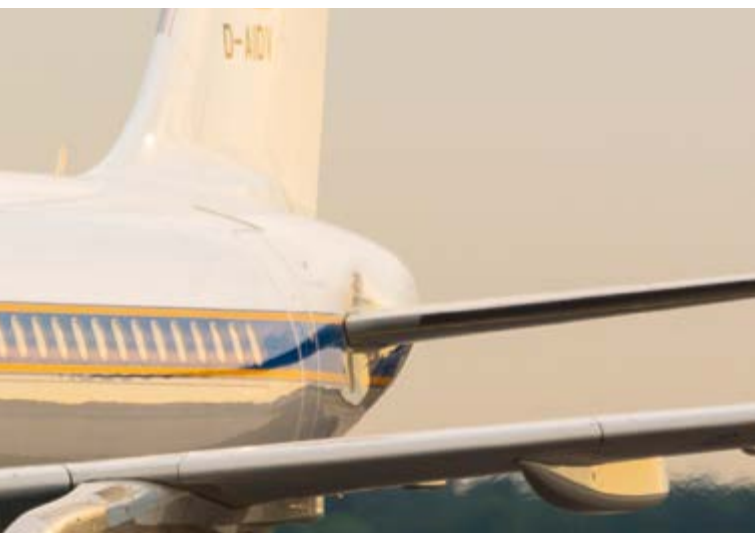
Im Bereich Tarif kommt es bereits Ende Februar 2016 zu einer Entscheidung, ob die bislang geführten Gespräche zu einem Strukturtarifvertrag mit der DFS in konkreten Verhandlungen fortgeführt werden oder nicht. Bis zum

Mai 2016 werden in diesem Ressort die Tarifkommissionsmitglieder neu gewählt.

Eine Vielzahl an Arbeitsgruppenterminen, sowohl national wie auch international, sorgt schon jetzt bei einigen Amtsinhabern für einen gut gefüllten Terminkalender. Um dies alles geordnet bewältigen zu können und damit die Interessen der GdF und ihre Mitglieder möglichst effizient zu vertreten, bedarf es einer guten Organisation und ein hohes Maß an Engagement und Disziplin aller Mandatsträger innerhalb unserer Gewerkschaft. Man kann allerdings - auch über die letzten Jahre - eine ständig steigende Arbeitslast in nahezu sämtlichen Bereichen der Gewerkschaftsarbeit erkennen. Daher kann ich nur an alle Mitglieder appellieren, unterstützen sie vor Ort Ihre Gewerkschaftsvertreter so gut es geht in ihrem Wirken, oder bringen Sie sich selbst ein, zu tun gibt es wahrlich genügend. Die überwiegend ehrenamtlichen Tätigkeiten und somit der direkte Kontakt zur Basis unterscheidet uns (im positiven Sinne) in unserer Arbeitsweise von den großen etablierten Gewerkschaften.

Der Umbruch in der europäischen Flugsicherungslandschaft schreitet unaufhaltbar weiter voran und ich kann nur immer wieder, vor allem an unsere jüngeren Kollegen, appellieren, **jetzt** ihre eigene Zukunft mit zu gestalten, bevor in einigen Jahren plötzlich das Erwachen kommt und man dann hört: „Warum hat mir das keiner vorher gesagt?“

Unterstützt werden all die ehrenamtlich Tätigen natürlich auch in diesem Jahr wieder von unserer Geschäftsstelle in Frankfurt durch die Angestellten. Da auch dort die Ar-



beitslast immer weiter zunimmt, sah sich der Bundesvorstand zum Handeln gezwungen.

So freut es mich besonders, dass wir zum 01. Januar 2016 eine neue Mitarbeiterin begrüßen durften.

Frau Elena Stegemann wird vor allem das Ressort Tarif und Recht unterstützen und wir wünschen ihr eine schnelle Eingewöhnung in die Arbeit der GdF und hoffen, dass sie sich in unserem Team wohlfühlt.

Eine kurze Vorstellung von Frau Stegemann finden Sie als Interview in dieser Ausgabe.

Unserem Redaktionsteam um **Herrn Hans-Joachim Krüger** ist es ein weiteres Mal gelungen, eine äußerst abwechslungsreiche Ausgabe des „der flugleiter“ zusammen zu stellen, in dem wieder ausführlich über interessante Themen aus unserer Gewerkschaft sowie der allgemeinen Luftfahrt berichtet wird.

Viel Spaß beim Lesen und auf ein erfolgreiches Jahr 2016.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender





GdF – Termine

Februar 2016

3. - 5.	Meeting Remote TWR	London
3. - 4.	TK - Sitzung	Frankfurt
8. - 9.	BAG - Arbeitsgruppe	Frankfurt
11.	erweiterte FSBD Vorstandssitzung	Hannover
12. - 14.	Fachbereichskonferenz FSBD	Hannover
18. - 19.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
25.	AG Berufliches und Soziales	Frankfurt

März 2016

4. - 5.	AG Zukunft Technik	Frankfurt
3.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
7. - 8.	AG FDB	Frankfurt
	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
8. - 10.	ATM - Meeting	Madrid
9. - 10.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
14. - 18.	IFATCA	Las Vegas
22. - 23.	AG Berufliches und Soziales	Frankfurt
23.	Vorstandssitzung FSTD	Langen

April 2016

4.- 5.	AG FDB	Frankfurt
12. - 13.	Tarifkommission	noch offen
18. - 19.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
19. - 20.	MARC - Meeting	Brüssel
21. - 23.	D.A.C.H - Meeting	Luzern
26. - 27.	AG Berufliches und Soziales	Frankfurt
28.	Vorstandssitzung FSTD	Köln
29. - 30.	Bundesfachkonferenz FSTD	Köln

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!





Mitteilung Informationen des Bundesvorstandes der Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

Inzwischen hat uns das gewerkschaftliche Alltagsgeschäft bereits wieder voll im Griff und mit dem Folgenden bringen wir euch auf den neuesten Stand.

Verhältnis zwischen DFS und GdF

Wie in der Bundesvorstandsinfo vom 22.12.2015 mitgeteilt, haben wir in unserer letzten Sitzung erhebliche Schieflagen in der allgemeinen Zusammenarbeit zwischen DFS und GdF erkannt sowie Probleme bei der Umsetzung und (Nicht-)Anwendung von gemeinsam erzielten Verhandlungsergebnissen festgestellt. Der Abschluss von Tarifverträgen setzt voraus, dass beide Seiten sich daran halten und vertragstreu sind.

Dieses Kernproblem und weitere Punkte haben wir inzwischen der DFS gegenüber, in einem persönlichen Brief an

Herrn Prof. Scheurle, zum Ausdruck gebracht. Wir haben die komplette Geschäftsführung der DFS zu einem zeitnahen ausführlichen Gespräch aufgefordert. Das halten wir für dringend notwendig. Wir haben deutlich gemacht, dass die Geschäftsführung nun endlich Antworten auf die Euch bereits bekannten Fragen (offener Brief an Prof. Scheurle vom 20.02.2015, siehe Anlage) geben muss.

Eine weitere Hinhaltenaktik seitens der Geschäftsführung können und werden wir - allein aufgrund der Wichtigkeit und Dringlichkeit der anstehenden Probleme - nicht länger tolerieren.

Wir werden über die weitere Entwicklung berichten.

Der Bundesvorstand

GdF e. V. – Bundesvorstand, Am Hauptbahnhof 8, 60329 Frankfurt

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Herrn Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Vorsitzender der Geschäftsführung
Am DFS-Campus 10
63225 Langen**

GdF e. V. – Bundesvorstand

Geschäftsstelle
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt

Tel.: (0 69) 244 04 680
Fax: (0 69) 244 04 68 20

E-Mail: geschaeftsstelle@gdf.de
Internet: www.gdf.de

Datum

20.02.2015

Sehr geehrter Herr Prof. Scheurle,

mehr als zwei Jahre nach Ihrer Übernahme des Vorsizes der Geschäftsführung und in dem Wissen, dass Sie nach der kürzlich vollzogenen Bestätigung durch den Aufsichtsrat der DFS noch bis mindestens Ende 2019 dieses Gremium leiten werden, sei es der GdF als alleinigem Tarifpartner der DFS gestattet, eine erste Zwischenbilanz zu ziehen. Wir wählen hierfür die Form eines offenen Briefes, um die nach unserer Auffassung dringend gebotene inhaltliche Auseinandersetzung über die Ziele der DFS und die sich daraus ergebenden Perspektiven für die Mitarbeiter unternehmensweit zu befördern. Zugleich möchten wir damit ein Zeichen setzen gegen die von uns als schmerzlich empfundene Intransparenz, Beliebigkeit und fehlende Empathie für die Belange der Flugsicherung.

An das Ende der Ära Kaden hatten nicht nur die GdF-Mitglieder, sondern die gesamte Belegschaft, darunter auch zahlreiche Führungskräfte, große Erwartungen geknüpft. Vom Austausch der kompletten DFS-Geschäftsführung zum 01. Januar 2013 hatten sich viele Kollegen versprochen, dass die Mitarbeiter als höchstes Gut des Unternehmens wieder mehr in den Fokus der arbeitgeberseitigen Bemühungen rücken würden. Nach jahrelangen Versuchen der alten Geschäftsführung, die Deutsche Flugsicherung wahlweise „fit“ für den Verkauf oder einen wie auch immer gearteten Wettbewerb zu machen, war die Sehnsucht der DFS-Beschäftigten nach mehr Konstanz, größerer Transparenz und einem pfleglichen Umgang miteinander sehr groß.

Vor allem aber hegte das DFS-Personal die berechnete Erwartung, dass die neue Geschäftsführung



Willkommen bei der GdF Interview mit Elena Stegemann



Elena Stegemann

Elena Stegemann hat zu Beginn des Jahres ihren neuen Arbeitsplatz in der Geschäftsstelle angetreten. Ihr Büro wird sie mit Marina Daffner teilen und hauptsächlich für den Tarifbereich der GdF tätig sein und dort Petra Reinecke in der täglichen Tarifarbeit unterstützen.

Redaktion: Frau Stegemann, zunächst möchte ich Sie recht herzlich bei der GdF begrüßen und wünsche Ihnen für die Zukunft immer viel Freude. Wie haben Sie den Weg hin zur GdF gefunden und wie wurden Sie auf die GdF aufmerksam?

Stegemann: Als ich mich im Sommer des letzten Jahres beruflich neu orientiert habe, machte mich meine Mutter auf die Stellenanzeige bei der GdF aufmerksam, da sie selbst auch in einer Gewerkschaft arbeitet. Die Arbeit in einer Gewerkschaft hat mich sofort angesprochen, da ich schon vorher in einer arbeitsrechtlich ausgerichteten Kanzlei gearbeitet habe und dort erste Kontakte zu Gewerkschaften knüpfen konnte.

Redaktion: Luftfahrt- und Gewerkschaftsthemen stehen bei der GdF im Vordergrund. Was reizt Sie an diesen Themen und haben Sie gewisse Vorkenntnisse?

Stegemann: Ich finde es spannend bei einer Gewerkschaft zu arbeiten, weil man dort Einblick in verschiedene Sachverhalte bekommt, die man normalerweise nicht bekommt, z.B. wie ein Tarifvertrag zustande kommt, welche Bedürfnisse haben die einzelnen Arbeitnehmer und wie können diese geltend gemacht werden. Vorkenntnisse konnte ich schon in meinem alten Job sammeln, dort waren wir allerdings meist eher mit Arbeitgebervertretung betraut. Umso interessanter ist es jetzt, die „Gegenseite“ kennenzulernen.

Redaktion: Bisher haben Sie nur kurz in die Themenbereiche der Gewerkschaft hineingesehen. Wie sind Ihre ersten Eindrücke?

Stegemann: Ich habe bislang sehr positive Eindrücke gewonnen. Alle waren sehr freundlich zu mir und der Umgang miteinander ist auch sehr gut. Ich denke, dass noch

viele spannende und abwechslungsreiche Aufgaben vor mir liegen. Nachdem ich vorher mehrere Jahre allein im Büro für einen Anwalt gearbeitet habe, freue ich mich, jetzt wieder in einem Team mit Kollegen und Kolleginnen zu sein.

Redaktion: Sie werden hauptsächlich für den Bundesvorstand – Ressort Tarif – arbeiten. Die verschiedenen Tarifwerke mit den verschiedenen Arbeitgebern sind vielfältig und auch sehr umfangreich. Hatten Sie bereits Einblicke in die Tarifarbeit und die verschiedenen Tarifverträge?

Stegemann: Ich konnte mir bereits einen ersten Überblick über die Tarifverträge verschaffen. Zudem durfte ich schon an einer Tarifkommissionssitzung teilnehmen und die einzelnen Mitglieder kennenlernen. Die Themenvielfalt der verschiedenen Tarifverträge lassen auf eine spannende und abwechslungsreiche Arbeit für diesen Bereich hoffen. Auch war es sehr interessant die Tarifkommissionsmitglieder aus den verschiedensten Orten und Sparten der Flugsicherung kennenzulernen.

Frau Stegemann, die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und hofft auf gute Zusammenarbeit.





Liebe Mitglieder,

mit Beginn dieses Jahres stellen wir Euch die geänderten Tarifverträge unternehmensbezogen per E-Mail als pdf-Datei zur Verfügung. Die Veröffentlichung der Tarifverträge im Mitgliederbereich behalten wir bei.

Wichtig für den Empfang ist, dass der GdF eine aktuelle E-Mailadresse vorliegt. Sollten Ihr der GdF keine E-Mailadresse genannt oder sich Eure E-Mailadresse geändert haben, teilt der GdF-Geschäftsstelle bitte eine aktuelle E-Mailadresse unter **tarif@gdf.de** mit.

Denjenigen unter Euch, die keine E-Mailadresse besitzen, stellen wir die Tarifverträge gern per Post zur Verfügung, sofern die Tarifabteilung entsprechend informiert ist.

Die Telefonnummer der Tarifabteilung lautet:
069 / 244 04 6813.

Eure Tarifabteilung

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachwältin 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
Rechtswältin

Christoph Wicke
Rechtsanwalt

Jonas Dalby
Rechtsanwalt

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 · Internet: www.kanzlei-wv.de

FSBD-Info

Allgemeines



von Joachim Nolte

In den Tagen vor und nach dem Jahreswechsel 2015/2016 fanden einige turnusgewohnte Fachbereichsvorstandstreffen und Außentermine statt, so z. B. zwischen dem FSBD-Vorstand jeweils mit den DFS-Bereichen TWR und Center.

In den Gesprächen mit den DFS-Bereichen waren seitens des Bereich Tower die bestimmenden Themen RTC, CISM und die Situation der Übernahme von Vorfeldtätigkeiten während der Nachtzeiten am Münchener Flughafen durch DFS-Kollegen am Münchener Tower. Aus dem Thema RTC ergab sich ein weiterer Termin einer Ortsbegehung zur Inaugenscheinnahme der Entwicklungen im Projekt auf Einladung der DFS an den Fachbereich. Dieser fand im Januar 2016 statt.

Mit dem DFS-Bereich Center wurden trotz der thematischen Kontroverse und den unterschiedlichen Sichtweisen zur Sinnhaftigkeit einer FIS-Zentralisierung einige gemeinsame Befassungs- und Vertiefungsthemen für das Kalenderjahr 2016 identifiziert (u.a. Fragen einer einheitlichen EBG-Struktur/-Größe, zukünftiges Berufsfeld FDB in einer iCAS-Systemarchitektur).

Mit der Führungsebene der TTC (The Tower Company) fand ein sehr offener und konstruktiver Fachaustausch im Zusammenhang des Themas betriebliches Kompetenzerhaltungsprogramm im Dezember 2015 statt (Verweis hier auch auf den Abschnitt ´Fachliches´ dieser Info).

Zudem fanden zwei Termine im Lobbying Sekretariat unter der sachlichen Federführung der Leiter der Fachbereiche statt. Zum einen finden im Sekretariat noch pioniertechnische Arbeiten in dieser noch jungen GdF-Verbandseinheit statt, andererseits werden die erneut erkennbaren verschärften Strategie- und Verordnungsbemühungen (insb. im Bereich der Fahrpläne der Europäischen Kommission) analysiert. Derzeit gibt es zwar einen oberflächlich ruhigen Status quo der Politebenen. Allerdings sollte dies als ein neuerliches Luftholen und etwaige Aufschwappen eines fortgesetzten Reform- und Änderungsdranges im Rahmen der SES 2+ Gesetzes-

bemühungen in den Bemühungen der Europäischen Kommission gesehen werden, zukünftig den unlauteren Wettbewerb sowohl innergemeinschaftlich als auch in den Außenbeziehungen der EU deutlicher zu bekämpfen. Da es sich hauptsächlich um wirtschaftsliberale Paradigmen im Selbstverständnis der Europäischen Kommission handelt, sind die nächsten Entwicklungen auch unter dem möglichen Gesichtspunkt einer weiteren Marktentgrenzung und damit ggfs. verschärften Konkurrenzgeschehnisse in den Flugsicherungsinfrastrukturfeldern zu antizipieren.

Für das Nachfolgeamt des scheidenden Leiters Joachim Nolte wurde bislang ein Kandidat benannt.

Aus dem Bereich des Schatzmeisters ergeht abschließend folgende Mitteilung an die Mitglieder:

Beitragsanpassung 2016

Ab Januar 2016 werden folgende tarifliche Gehaltserhöhungen bei den GdF-Beiträgen berücksichtigt:

a) DFS + 1,3%

Gem. Tarifabschluß von Dezember 2015 gilt die Tarifierhöhung rückwirkend ab Januar 2015; die geänderten GdF-Beiträge ab Januar 2016. Eine rückwirkende Nachberechnung erfolgt wie üblich nicht.

b) viele Regional-Tower gem. ETV 2016, häufig +1,9%, weil die Inflationsrate unter 1,5% lag.

Die Steuerbescheinigungen 2015 über die gezahlten Beiträge haben wir bereits versandt, entweder auf dem Postweg oder zur Verteilung an den Niederlassungen über die Obleute.

Abschließend bei dieser Gelegenheit die stets wiederkehrende Bitte, der Geschäftsstelle Änderungen persönlicher Daten wie z. B. Adresse, Bank, Vergütung, Teilzeit/Vollzeit usw. unaufgefordert mitzuteilen. Solche Änderungen erfahren wir nur von unseren Mitgliedern.

Ansprechpartner:

Leiter des Fachbereiches (joachim.nolte@gdf.de)

Fachliches

Ein erstes Treffen zum Themenkomplex „Remotely Piloted Aerial Systems“ (RPAS oder kurz: Drohnen) hat Mitte November zwischen VC und FSBD-Vorstand stattgefunden. Ziel war zunächst vor allem der gegenseitige Austausch über die jeweiligen Aktivitäten. Während die meisten Drohnen aufgrund ihrer niedrigen Flughöhe für ATC nicht weiter relevant sind, vertritt die VC auch Berufshubschrauberführer, die ein vitales Interesse haben, dass der Wildwuchs beim Drohnenbetrieb durch Privatleute ohne fliegerischen Hintergrund beendet wird.

Im März 2016 nehmen der Vorstand für Fachliche Angelegenheiten und der Schatzmeister des FSBD wie immer am Deutschen Flight Safety Forum teil, diesmal organisiert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Bonn. Es findet allerdings erst nach der Konferenz statt.

Die AG Verfahren hat neben der Erstellung von Arbeitspapieren für die kommende Fachbereichskonferenz im Rahmen des Tagesgeschäftes einige durch SERA in Teilen nicht mehr korrekte NFL dem BAF zur Anzeige gebracht; hier steht eine Entscheidung der Behörde noch aus. Zusammen mit der DFS bemüht sich die AG darüber hinaus, die per NFL geänderte Aussprache von Zahlen im Sprechfunk rückgängig zu machen, da die neue Variante zwar ICAO-konform ist, bei der geplanten Einführung der nächsten SERA-Iteration aber erneut geändert werden müsste. Auch hier ist derzeit nicht klar, ob und wann das BAF reagiert.

Die Tower Company (TTC) hat den FSBD-Vorstand eingeladen, seine Vorstellungen zur einer Verbesserung des internen TTC-Kompetenzerhaltungsprogrammes einzubringen. Ein erster Workshop unter Beteiligung des TTC-Gesamtbetriebsrates fand Mitte Dezember statt. Über die Ergebnisse des in sehr offener Atmosphäre geführten Gespräches wurde zunächst Stillschweigen vereinbart; für März ist ein weiteres Treffen geplant, voraussichtlich unter Mitwirkung von Kollegen am Flughafen Hahn. Auch der Gesamtbetriebsrat der TTC ist eingebunden. Der Vorstand hat beschlossen, Joachim Nolte nach Beendigung seiner Amtszeit als Fachbereichsvorsitzender als Experte in diesem Themenfeld einzusetzen.

Der FSBD-Vorstand bemüht sich derzeit bei der Aufsichtsbehörde für die Vorfeldkontrolle München um Einsicht in die Regelungen zum Kompetenzerwerb und -erhalt für den betroffenen Kollegenkreis. Anlass ist die geplante Übernahme der Vorfeldkontrolle während der Ruhezeit durch die Platzkontrolle. Hier waren die zuständigen Stellen allerdings bislang wenig kooperativ. Ein Antrag auf Einsicht in das Kompetenzprogramm wurde uns sowohl durch FMG als auch durch die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr verweigert. Neben der berechtigten Sorge der Vorfeldkollegen um ihre Arbeitsplätze und der Platzlotsen um eine mögliche Überforderung sieht der Vorstand auch Gefahren für die Sicherheit auf dem Vorfeld an sich.

Der Vorstand Fachliches nimmt als Vertreter der IFATCA an regelmäßigen gemeinsamen Treffen mit der European Cockpit Association (ECA) und Airbus teil. Dieses Gremium hat kürzlich ein „White Paper“ zum Thema Automatisierung entwickelt, das zum Jahresende 2015 unterzeichnet wurde und nun bei SESAR eingereicht wird. Zum White Paper wird nun ein Annex mit so genanntem „Guidance Material“ entwickelt.

Ansprechpartner:

Vorstand für fachliche Angelegenheiten
alexander.schwassmann@gdf.de

Bereich Flugdatenbearbeiter (FDB)

Im letzten Quartal des abgelaufenen Jahres wurden noch einmal verschiedene Arbeitspakete durch die AG FIS sowie der AG FDB des Fachbereiches bearbeitet und auf den Weg gebracht.

Die Arbeitsgruppe FDB des Fachbereiches tagte im Dezember in der Geschäftsstelle gemeinsam mit der AG FIS. Dort befasste man sich mit der geplanten FIS Zentralisierung und deren Auswirkung auf das Berufsbild der Flugdatenbearbeiter. Nach dem Willen der DFS soll nach einer Zentralisierung der FIS Dienste, weitere Personalführung zukünftig nicht mehr aus dem Berufszweig der Flugdatenbearbeiter generiert werden. Das würde

eine weitere demotivierende Entwicklung eines gesamten Berufszweiges bedeuten. Die Flugdatenbearbeiter als schwächstes Glied in der Wertschöpfungskette würden erneut in der Karriereentwicklung beschnitten. Nicht nur das dieser Berufszweig seit jeher immer mit dem Damoklesschwert „wir brauchen Euch ja eh nicht mehr“ demoralisiert wird, jetzt werden ihnen Weiterentwicklungsmöglichkeiten und Karrieremöglichkeiten entzogen. Die Arbeitsgruppen FIS und FDB sind der Auffassung, dass dies der falsche Weg ist. Der FSBD Vorstand wird diese Entwicklung genau beobachten und entsprechend des Mitgliedervotums agieren.

Die Arbeitsgruppenteilnehmer haben derzeit einen Vorschlag zu einer standardisierten FIS Arbeitsplatzgestaltung erarbeitet. Ähnlich wie bei FVK Lotsenarbeitsplätzen müssen hier einheitliche und notwendige Voraussetzungen geschaffen und vorgehalten werden, um ein effizientes und sicheres Arbeiten auf den FIS Positionen zu gewährleisten.

Die Arbeitsgruppe FDB bearbeitete weiter das GdF Konzept zum zukünftigen Berufsbild FDB/FIS/FMP/FB/PK. Ziel dieses Konzeptes ist es das Berufsbild in der sich veränderten und sich weiterentwickelnden Flugsicherungslandschaft sinnvoll einzusetzen. Unserer Ansicht nach wird es diese Berufsgruppe auch in einem iCAS Umfeld geben müssen, da auch nach Etablierung von IFPS, die Flugpanqualität eine vollautomatisierte Verarbeitung nicht zu 100% zulässt und die Entlastung der Fluglotsen durch FPL Eingaben gewährleistet sein muss.

Im Bereich FB wird nun wieder die mögliche Verlagerung des AIS-C von Rödelheim nach Langen diskutiert. Wohin in Langen genau ist noch offen.

Die Einführung des EAD-Systems EASI ist weiterhin in Arbeit. Erste Tests, die die reine Funktionalität des neuen Systems betrafen, sind nach unserer Kenntnis positiv verlaufen. Allerdings weist das System immer noch erhebliche Mängel auf, die vor der geplanten Inbetriebnahme im März 2017, zwingend behoben werden müssen. Wie sich dieses System letztendlich auf die Arbeitsweise der Kollegen auswirken wird, werden wir ebenfalls beobachten.

Im Bereich Tower sind die Aufgaben des PK ein Schwerpunktthema. Dort gilt es die Tätigkeiten des Mitarbeiters

in Bezug auf die Realität abzugleichen. Nach unseren Informationen scheint die Aufgabenbeschreibung nicht mit der Realität übereinzustimmen.

Die Verlagerung der Mitarbeiter von Lippe an Maastricht wird aller Voraussicht nach für den Bereich der FDB in diesem Bereich zu Problemen führen, da bis zur endgültigen Verlagerung kein Personal nachgeführt werden soll und gleichzeitig Abgänge zu verkraften sein werden.

Zu guter Letzt hat sich der FSBD Vorstand dafür entschieden, dem für die FIS Spezialisten interessanten Fachverband IFISA beizutreten. Eine entsprechende FSBD Mitteilung ist erfolgt. Dieser Fachverband vertritt die Interessen der Flight Information Service Officer auf internationaler Ebene. Einige namhafte Verbände/Länder haben sich diesem neuen Fachverband bereits angeschlossen.

Für 2016 stehen die Themen, welche uns in den letzten Jahren begleitet haben, auch weiterhin im Fokus. Die Entwicklungen in Bezug auf FIS Zentralisierung, möglicher weiterer Zentralisierungen, iCAS in Bezug auf FDB, Einführung EASI und Verlagerung des AIS-C, weitere Entwicklungen in Bezug auf die Centralized Services sowie SWIM und AIM, neuer Konzepte und Verfahren im Bereich dieser Berufsgruppen, stehen weiterhin auf unserer Tagesordnung und werden uns mit Sicherheit sehr beschäftigen.

Alles in allem ein sehr großes Spektrum an Themen und Aufgaben, welche durch den Vorstand und die Arbeitsgruppenmitglieder geleistet werden muss. In einer immer internationaler werdenden Flugsicherungslandschaft kann man viele Themen nicht nur auf nationaler Ebene betrachten, sondern muss sehr genau auf etwaige internationale Entwicklungen reagieren und diese Entwicklungen mit begleiten bzw. beeinflussen werden.

Ansprechpartner:

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

Bereich Beruflich und Soziales

Tarifebene

Keine Sachstände.

Die fachbereichsinterne Arbeitsgruppe „Beruflich & Soziales“ tagte im November 2015 und Januar 2016

Ansprechpartner:

FSBD Vorstand für Berufliches & Soziales
(roman.schuetz@gdf.de)

wendig, nachdem auf dem letzten Committee Meeting einer Aufnahme von Flugsicherungstechnikern in den bisher allein Fluglotsen vorgehaltenen Verband prinzipiell zugestimmt wurde. Eine endgültige Zustimmung zu der neuen Satzung wird im Mai erwartet, wenn sich die europäischen Mitgliedsverbände auf Rhodos zum ersten Committee Meeting 2016 versammeln.

MARC/MOSAIC, FABEC- Ebene

MARC, das steht für MOSAIC ATM Regional Concept; ein Projekt, in dem ein eigener Vorschlag für die Realisierung eines Single European Skies erarbeitet worden ist (www.project-mosaic.eu). Derzeit setzt sich die MARC-Gruppe zusammen aus Gewerkschaften und Verbänden der FABEC-Staaten und Maastricht UAC.

Zuletzt traf man sich im Dezember in Amsterdam zum Informationsaustausch. Von drohendem Fluglotsenmangel und steigendem Verkehr wurde von allen Partnern berichtet.

Für 2016 wurde beschlossen, von den üblichen vier auf drei jährliche Meetings zu reduzieren.

Ansprechpartner:

FSBD Vorstand für Internationales
(jonathan.boetig@gdf.de)

Internationales

IFATCA-Ebene

Auf der IFATCA Annual Conference 2016, die vom 14. bis 18. März in Las Vegas stattfindet, wird sich die GdF-Delegation wie gewohnt in die drei Arbeitsgruppen einbringen und neue IFATCA-Policies erarbeiten. (Arbeitsgruppen A – administrative, B – technical, und C – professional and legal committee).

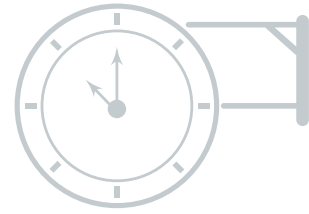
Der FSBD ist mit seinen Vorständen und Referenten in den verschiedenen Arbeitsgruppen der IFATCA aktiv (Professional and Legal Committee und Financial Committee) und stellt Repräsentanten, die die IFATCA bei der ICAO vertreten, z.B. im ICAO Flight Operations Panel, aber auch Experten, wie zum Thema Remote Tower, auf europäischer Ebene.

ATCEUC/ SES- Ebene

Unter dem Dach von ATCEUC, der Air Traffic Controllers' European Unions Coordination, sind 30 europäische Fluglotsengewerkschaften versammelt.

Als anerkannter Social Partner auf EU-Ebene vertritt ATCEUC die Interessen seiner Member Unions, die sich zweimal jährlich für jeweils drei Tage zum Informationsaustausch und der Koordination untereinander treffen.

Eine interne Arbeitsgruppe unter Mitwirkung des Vorstand Internationales beschäftigt sich derzeit mit der Ausarbeitung einer Satzungsänderung. Diese wird not-



Joe's Corner

Ein A330 der Malaysia Airlines ist, so hat Joe es in seiner Tageszeitung und in einschlägigen Internetportalen gelesen, nach dem Start in Auckland erst einmal in die falsche Richtung geflogen, um dann, nachdem die Piloten die Angelegenheit mit ATC geklärt hatten, den richtigen Weg einzuschlagen. Grund, so wurde erklärt, war die Tatsache, dass bei ATC zwei unterschiedliche Versionen des Flugplans vorlagen und von den Controllern zunächst einmal der „falsche“ zugrunde gelegt wurde. Nun ja, Joe weiß, dass das hin und wieder vorkommt und dieses Problem zwischen Piloten und Controllern recht schnell geklärt werden kann. Allerdings soll es acht Minuten gedauert haben, bevor die Piloten die Controller gefragt haben, weshalb sie eine Strecke fliegen sollten, die sie eigentlich gar nicht fliegen wollten. Dies verwunderte ihn ein wenig, denn normalerweise fragen Piloten schnell nach, wenn sie über eine Strecke freigegeben werden, die nun nicht so richtig ihrer Vorstellung entspricht. Wenig verwundert war er allerdings, dass in einem großen Teil der „Mainstream“-Presse gleichzeitig erwähnt wurde, dass es bei Malaysia Airlines doch um jene Fluggesellschaft handelt, die eine ihrer B777 irgendwo in den Weiten des Pazifischen Ozeans verloren (und bisher nicht wieder gefunden) hat und dass eine andere über der Ostukraine abgeschossen wurde. Als ob diese drei Ereignisse irgendetwas mit einander zu tun hätten. Aber nun ja – ein bisschen Häme darf schon sein!

Kurz vor Weihnachten ist in der Kontrollzentrale Langen das gesamte Kommunikationssystem für etwa zwei Stunden ausgefallen, weshalb Verkehrsflußsteuerungsmaßnahmen ergriffen werden mussten und es, was wenig verwunderlich ist, zu Verspätungen kam. Joe hat sich deshalb nicht gesorgt – weiß er doch, dass es keine hundertprozentige Sicherheit geben kann und die Bezeichnung „fail safe“ für unsere Systeme meist nur dazu dient, um die üblichen Bedenkenträger ruhig zu stellen. Zudem war er irgendwie stolz, dass seine Kollegen (und natürlich auch die Techniker und Ingenieure) dieses Problem in hervorragender Art und Weise abgearbeitet haben. Well done, Kollegen!

Nachdenklich ist Joe jedoch über die Größe des Gebietes, für welches die Kontrollzentrale Langen inzwischen zuständig ist und damit durch den Ausfall betroffen war, geworden. Es reicht von Münster im Norden bis nach Stuttgart im Süden. Und von Langen aus werden

bekanntlich ja auch die Anflugkontrolldienste für die internationalen Flughäfen Düsseldorf, Frankfurt, Köln-Bonn, Münster-Osnabrück und Stuttgart abgewickelt. Dazu kommt noch eine gewisse Anzahl an Regionalflughäfen. Aber das ist der Fluch der Zentralisierung. Wobei sich Joe klar ist, dass Zentralisierungen auch ihre guten Seiten haben. Zumindest aus wirtschaftlicher Sicht. Aber sie haben, wie der Vorfall von Langen zeigt, eben auch ihre Nachteile. Was, so hat Joe den Eindruck, das Management der DFS offensichtlich nicht zu interessieren scheint. Schließlich verlangen Brüssel und die Airline-Industrie, in Europa die Zahl der Kontrollzentralen zu reduzieren. Um Kosten zu sparen. Und so scheint die DFS auch wild entschlossen, mit ihrer Zentralisierungsmanie noch weiter voranzuschreiten. Deshalb sollen die Fluginformationsdienste an einen Standort zusammengeführt und jene Platzkontrollstellen, deren Controller aufgrund der geringen Verkehrszahlen nicht richtig ausgeleitet scheinen, mit dem Remote-Tower-Konzept an einem Standort zusammengefasst werden. Doch abgesehen von der Möglichkeit, die Controller an diesen Remote-Tower-Standorten flexibler einsetzen zu können (z.B. durch den Erwerb von Berechtigungen mehrerer Platzkontrollstellen), kann Joe da keine Vorteile sehen. Im Gegenteil – wenn an dem Remote-Tower-Standort ein System ausfällt, dann wirkt sich dies eben auf alle Flughäfen, die von dort bedient werden, aus. Und sehr wahrscheinlich auch an jenem Tower (in diesem Fall Leipzig), der sich ja am selben Standort befindet. Und sollte die DFS irgendwann einmal, um die versprochenen Synergieeffekte zu erreichen, auf die Idee kommen, zwei Flughäfen von einem Lotsen kontrollieren zu lassen, dann dürfte sich dadurch eine latente Gefährdung der Sicherheit ergeben. Denn wenn dieser Controller plötzlich gleichzeitig an zwei Flughäfen ein Problem zu lösen hat, dann ist nicht auszuschließen, dass er überfordert sein könnte. Joe kann deshalb nicht erkennen, dass durch Zentralisierungen die Sicherheit erhöht oder besser gewährleistet ist. Joe fragt sich deshalb, ob es gar nicht um die Sicherheit geht. Auch wenn die Feststellung, Sicherheit wäre das oberste Ziel, von den Flugsicherungs- und Airline-Managern wie ein Mantra herunterbetet wird. Vielmehr scheint es darum zu gehen, die Kosten zu drücken und die Vorgaben aus Brüssel zu erfüllen. Was irgendwie an Bill Clinton erinnert: „It's the economy, stupid!“ Frei übersetzt: „Es geht um die Knete, Du Dummkopf!“



Kämpfen für ihre Altersversorgung und haben der Lufthansa zu zahlreichen Streiks verholfen – Lufthansapiloten auf dem Weg zu Arbeit.
Photo: Gregor Schlaeger/DLH

Da Joe nun gerade bei Bill Clinton gelandet ist, erinnert er sich an einen Vorfall, der sich in Chicago im September 2014 ereignet hat. Da wurde in suizidaler Absicht ein Brand im Kellergeschoss des ARTCC (Air Route Traffic Control Center) gelegt, was zum totalen Ausfall der Kontrollzentrale führte. Dass die Amerikaner relativ schnell wieder einen Großteil des Verkehrs abwickeln konnten, lag nicht nur daran, dass die benachbarten Kontrollzentralen bestimmte Sektoren des Chicago ARTCC übernommen haben. Sondern eben auch, weil in den USA die Anflugkontrollstellen (Terminal Radar Approach Control – TRACON) eben nicht in die Bezirkskontrollstellen verlagert wurden, sondern dass diese eigenständig operieren und in diesem Fall Aufgaben des Centers übernehmen konnten. Aus „Contingency“-Gründen ist dies, so meint Joe, die bessere Alternative als die Zentralisierungskonzepte Eu-

ropas. Aber eine derartige Lösung ist eben etwas teurer. Joe verzichtet an dieser Stelle darauf, erneut Bill Clinton zu zitieren.

Mit ziemlicher Verwunderung musste Joe auch feststellen, dass der Dialog zwischen der DFS-Geschäftsführung und der GdF irgendwie gestört ist. Zumindest scheint das Management nicht mehr in der Lage bzw. nicht mehr gewillt zu sein, die von der GdF gestellten Fragen bezüglich der zukünftigen Geschäftsstrategie zu beantworten. Weshalb das so ist, weiß Joe natürlich nicht. Aber er hält das Verhalten der DFS-Geschäftsführung für kontraproduktiv. Denn schließlich wollen die Beschäftigten wissen, wohin die Reise geht und wie die Geschäftsführung die Herausforderungen der Zukunft meistern möchte. Es sei denn, das DFS-Management habe gar keine Strategie und ver-

sucht dies zu vertuschen, indem es auf gestellte Fragen ganz einfach nicht antwortet. Was bedeuten würde, dass der Kaiser gar keine Kleider hat und nackt dasteht.

Regelrecht erschrocken ist Joe, als er von einer Studie der Universität Gent gelesen hat, die sich mit atypischen Beschäftigungsmodellen in der Luftfahrt beschäftigt. Wobei hier in erster Linie Piloten im Fokus stehen. Es geht hierbei unter anderem um Scheinselbständigkeit, „Zero-Hours-Contracts“ und ein Konstrukt, das sich „Pay-to-Fly“ nennt. Bei letzterem handelt es sich um die Großzügigkeit bestimmter Fluggesellschaften, jungen Piloten die Chance bieten, bei ihnen Flugstunden und Erfahrung zu sammeln. Vorausgesetzt, dass diese der jeweiligen Airline etwas zahlen. Ein tolles Konzept – wer arbeitet, bekommt dafür keinen Lohn. Sondern muss seinem Arbeitgeber etwas dafür zahlen. Ein Traum für jeden Unternehmer. Joe ist versucht, dies als moderne Sklavenhaltung zu bezeichnen. 16,1% der Piloten, so zeigt die Studie, üben ihren Beruf in einem atypischen Beschäftigungsverhältnis aus; 84% davon sind, wen wundert es, bei Billigfluggesellschaften angestellt. EasyJet fällt übrigens nicht darunter.

Natürlich zählt die Lufthansa nicht zu der Riege der Lohndrücker und „Social Dumper“. Ganz im Gegenteil, die Kranich-Airline bezahlt ihre Angestellten ganz ordentlich. Bei der hohen Zahl der Streiks, welche die Lufthansa im letzten Jahren durchzustehen hatte, ging es in erster Linie um die Altersabsicherung der Piloten. Bekanntlich sieht sich auch die größte deutsche Fluggesellschaft gezwungen, den Gürtel enger zu schnallen. Um der Konkurrenz der Billigairlines und der Staatsfluggesellschaften vom Persischen Golf (sowie ihrem Allianzpartners Turkish Airlines) Paroli bieten zu können. „Outsourcing“ ist angesagt,

weshalb Lufthansachef Spohr auch schon gedroht hat, gegebenenfalls weitere Jobs zu Eurowings auszulagern und so luxuriöse Dinge wie die Altersversorgung bei den Piloten zu beschneiden. Spohr gibt sich da hart und ist bereit, die Sache gegen alle Widerstände durchzuziehen. Und bekommt von (fast) allen Seiten Beifall. Insbesondere von jenen Medien, die nicht unbedingt als unternehmensfeindlich bezeichnet werden können.

Joe drückt der Lufthansa bei ihrem Kampf gegen Ryanair und anderen „Billigheimern“ auf der einen und Emirates und Co. auf der anderen Seite die Daumen. Andererseits hat er jedoch kein Verständnis, wenn das Lufthansamanagement daran geht, die Lohnkosten zu drücken und sich gleichzeitig von seinem Aufsichtsrat einen ordentlichen Schluck aus der Pulle genehmigen zu lassen. Zugegeben, Carsten Spohr und seine Vorstandskollegen sind gegenüber dem Management anderer börsennotierten Konzerne nicht besonders hoch bezahlt; gegenüber dem ehemaligen VW-Chef Winterkorn erscheint er geradezu unterbezahlt zu sein. Carsten Spohrs Gehalt wurde um 300.000 EUR pro Jahr erhöht; seine Vorstandskollegen erhalten jeweils 100.000 EUR zusätzlich. Vielleicht, so fragt sich Joe, ist diese Gehaltszulage ja auch als Gefahrenzulage gedacht. Falls Carsten Spohr und das für die Billigsparte German- und Eurowings zuständige Vorstandsmitglied Karl Ulrich Garnadt wie ihre Kollegen von Air France vor den erbosten Mitarbeitern fliehen müssten, als sie diesen einen massiven Stellenabbau angekündigt hatten.

Ob die Gehaltserhöhung für den Lufthansavorstand gerechtfertigt ist, kann Joe natürlich nicht beurteilen. Aber zum jetzigen Zeitpunkt erscheint sie als ziemlich unpassend. Meint

Joe



Air Berlin „Christmas 2015“ A320: Verspätete Weihnachtsgrüße sendet dieser Air Berlin A320, der hier am 29.11.15 in Frankfurt fotografiert wurde. Mittlerweile wurden die Sticker wieder entfernt. **Photo: Gerrit Griem**



Korean Air „Skyteam“ A330: Korean Air demonstriert auf einem ihrer A330 ihre Mitgliedschaft zur „Skyteam“-Gruppe, hier bei der Landung in Los Angeles am 16.11.15. **Photo: Gerrit Griem**



Alaska Airlines „retro“ B737: Diese B737 der Alaska Airlines landete im November 2015 als „Starliner 75“ in Retro-Bemalung in Los Angeles. **Photo: Gerrit Griem**



Alaska Airlines „Disneyland“ B737: Alaska Airlines hat mehrere Maschinen mit Sonderbemalungen versehen, hier die „Disneyland“ B737 in LAX am 14.11.15. **Photo: Gerrit Griem**



American Airlines „Astrojet“ B737: Auch American Airlines kann „retro“: Dieser Astrojet zeigte sich silbern bei der Landung im sonnigen Las Vegas im November. **Photo: Gerrit Griem**



DC-10 Tanker: Diese DC-10 in Tanker-Version wartete im September 2015 in Brisbane auf ihren Feuerlösch-Einsatz in Australien. Die Maschine war früher bei Omni Air Charter, Northwest Airlines und Thai im Einsatz. **Photo: Gerrit Griem**



Spring Airlines A320: Spring Airlines ist ein relativ neuer Carrier aus China, der mit diesem A320 B-9940 u.a. auch Hong Kong bedient. **Photo: Michael Stappen**



Hong Kong Express A320: Auch in Asien boomen die "Billig Airlines". Hong Kong Express ist eine davon und operiert von ihrer gleichnamigen Homebase, hier fotografiert kurz vor der Landung Ende November. **Photo: Michael Stappen**



China Southern „Skyteam“ A321: Auch China Southern Airlines ist Mitglied bei Skyteam und hat ihren A321 mit der Registrierung B-6398 in entsprechender Bemalung umlackiert. **Photo: Michael Stappen**



China Airlines „Taiwan“ A330: China Airlines aus Taiwan wirbt auf einem A330 für ihre Heimatinsel. Aufgenommen in Hong Kong kurz vor dem Start nach Taipeh am 28.11.2015. **Photo: Michael Stappen**



Singapore Airlines A380: Singapur feierte 2015 ihre Unabhängigkeit zum 50. Mal und präsentierte ihren A380 9V-SKJ in farbenfroher Sonderbemalung. **Photo: Michael Stappen**



Cargolux B747-800: Cargolux gewährt mit einer witzigen Bemalung einen imposanten Einblick ins Innere ihres Cargo-Jumbos LX-VCM. Hong Kong im November 2015. **Photo: Michael Stappen**

Kalender 2016

Stiftung Mayday

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freunde der Stiftung Mayday,

im Februar dieses Jahres hat Dr. Schily die Schirmherrschaft über unsere Stiftung an Dr. Thomas Enders, CEO der Airbus Group, übergeben. Wir verabschieden uns mit großer Dankbarkeit für seine über 10-jährige Unterstützung und umsichtige Begleitung. Der entscheidende Anstoß zu diesem Wechsel kam von ihm selbst, um die personelle Kontinuität für die Stiftung Mayday zu sichern. Wir freuen uns daher sehr über die Zusage von Dr. Enders und auf die zukünftige Zusammenarbeit!

Der Unfall des GermanWings-Fluges 4U9525 im März dieses Jahres hat alle Menschen hierzulande und weltweit bestürzt und betroffen gemacht. Für uns bedeutete es,



eine Herausforderung anzunehmen und zu bewältigen, die in ihrer Größenordnung den Ereignissen um 9/11 glich. Aus einer anfänglich überschaubaren Lage entwickelte sich parallel zum Fortgang der Ereignisse ein Betreuungsbedarf, der einen der größten Einsätze unserer bisherigen Stiftungsgeschichte bedeutete. Innerhalb von rd. vier Wochen wurden gut 4500 Kolleginnen und Kollegen von über 150 meist ehrenamtlichen Mitarbeitern unseres CISM-Teams betreut. Dies war nur mit einem hervorragend ausgebildeten und fortlaufend geschulten CISM-Team möglich, dessen professionelle Arbeit durch unsere bewährten Stiftungsstrukturen flankiert wird.

Unseren Einsatz haben vor allem die betreuten Besatzungen und Flugbetriebe als immens hilfreich erlebt und dies auch häufig spontan geäußert. Ein solches Wohlwollen macht uns Mut und zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Trotz aller Belastungen blicken wir daher voller Dankbarkeit auf dieses Jahr, in dem auch Sie als unsere Unterstützer zum Gelingen und zur Weiterentwicklung der Stiftungstätigkeit beitragen haben.

Und so wünschen wir uns von Herzen, dass Sie uns weiterhin treu zur Seite stehen.

Für den Vorstand, **Dr. Gerhard Fahnenbruck, Günther Schweser und Hans Rahmann**

Der „Stiftung Mayday“ Kalender 2016

21,90 €
inkl. USt & Porto & Verpackung

Format: 88 x 112 cm
12 Seiten
ISBN 978-3-94148-21-4

Bestellformular

info@druckerei-moench.de · Fax-Nr. 0201/21 1016 · Telefon: 0201/8214670
Print Manufaktur M · Schürmannstr. 25a · 45136 Essen

Hiermit bestelle ich _____ Stiftung Mayday Kalender 2016.
Die Bestellsumme beläuft sich auf _____ €.

Rabattaktion

Bei Bestellungen ab 10 Kalender erhalten Sie einen Mengenrabatt von 10%!

Buchungsumschiff

Name: _____
Straße: _____
PLZ/Ort: _____

Lieferanschrift, falls von der Buchungsumschiff abweichend

Name: _____
Straße: _____
PLZ/Ort: _____

Es gelten die allgemein Geschäftsbedingungen der Print Manufaktur M.

Bestellnummer: _____

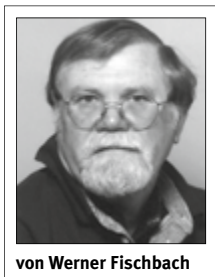
*Nur im Ausland auf Anfrage (höhere Portozone). Vorkasse gewünscht. Originalbestellung legt die Sendung bei.
Aus deutschem Gebiet werden alle Produkte mit Rechnung versandt. Auslieferung ab Mitte November 2015.



Ohne Vorwarnung ins Meer gestürzt – Indonesia Air Asia A320
(hier eine Schwestermaschine auf dem Flughafen von Yogyakarta).
Photo: W.Fischbach



A320-Unfall in Indonesien – Nichts gelernt aus früheren Ereignissen?



von Werner Fischbach

Als am 28. Dezember 2014 ein Airbus A320-216 (PK-AXC) der Indonesia Air Asia auf dem Flug von Surabaya nach Singapur kurz nach Erreichen seiner Reiseflughöhe (FL320) ohne irgendwelche Äußerungen der Cockpitcrew vom Radar verschwand und ins Meer stürzte, dann wurde natürlich schnell spe-

kuliert, ob sich dieser Unfall mit jenem des Air France A330 vergleichen ließe. Dieser war in der Nacht vom 31. Mai auf den 1. Juni 2009 auf seinem Flug von Rio de Janeiro nach Paris in den Südatlantik gestürzt. Nun hat die indonesische Unfalluntersuchungskommission KNKT (Komitee Nasional Keselamatan Transportasi)“ ihren abschließenden Untersuchungsbericht zum Air Asia – Unfall vorgelegt.

Abgesehen von der Tatsache, dass sich der Absturz eines Flugzeuges auf das Nervenkostüm eines Controllers nicht unbedingt positiv auswirkt und ein derartiges Vorkommnis ein Fall für CISM-Maßnahmen sein sollte, hat der Absturz des A320 keinen unmittelbaren ATC-Bezug. Deshalb soll hier nicht näher auf den Unfallbericht bzw. den Unfallhergang eingegangen werden. Nur so viel sei erwähnt. Bei dem Unglücksflugzeug waren bereits vorher ein paar kleinere Probleme aufgetreten, die nicht oder nicht ausreichend genug beseitigt worden waren. Und der Kapitän des Fluges, mit 20 537 Flugstunden ein durchaus erfahrener Pilot, hatte nie ein „Upset Recovery Training“

für den A320 erhalten. Nachdem er dreimal auf eine Fehlermeldung mit den vorgeschriebenen ECAM-Maßnahmen (**E**lectronic **C**entralized **A**ircraft **M**onitoring – **ECAM**) reagiert hatte, versuchte er es beim vierten Mal auf eine andere Art. Was dann den Airbus in einen überzogenen Flugzustand („Stall“) führte.

Aus Fehlern gelernt?

„Wir lassen nichts unversucht, um sicherzustellen, dass die Industrie aus diesem tragischen Vorfall lernt“, erklärte der Chef von Air Asia. Das ist zweifellos ehrlich gemeint und ganz sicher hat ihn der Absturz eines seiner A320 sehr bewegt. So wie Carsten Spohr von dem Absturz des „Germanwings“ – A320 über den französischen Alpen persönlich betroffen war. Schließlich sind auch CEOs mit einem gewissen Maß an Empathie ausgestattet. Die Frage ist jedoch, ob diese Betroffenheit ausreicht, um die erforderlichen Maßnahmen auch umzusetzen.

Doch genau da hat die Organisation „Aircraft Engineers International (AEI)“ ihre Zweifel. Denn die Gefahr, dass nach einer gewissen „Karrenzzeit“ wieder auf den Modus „Business as usual“ umgeschaltet wird, ist nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen. Was wohl weniger den Airlinechefs, sondern vielmehr der menschlichen Trägheit zuzuschreiben sein dürfte.

AEI wurde 1971 gegründet und vertritt die Interessen von mehr als 40 000 Flugzeugwarten (Aircraft Maintenance

Aus früheren Unfällen nichts gelernt?
Flugweg des Air Asia A320 bis zum Absturz.
Photo: KNKT



Engineers) in mehr als 30 Ländern. Offensichtlich hat die Organisation ein paar Bauchschmerzen, wenn es um die Lehren und Konsequenzen geht, die nach Flugzeugunfällen eigentlich gezogen werden sollten: „Der Unfall der Air Asia zeigt, dass die Luftfahrtindustrie ihre Lektion in Bezug auf Sicherheit nicht gelernt hat“. So lautet die Überschrift einer Pressemeldung, die sie am 8. Dezember herausgegeben hat.

AEI vergleicht den Absturz des Air Asia Airbus mit den Unfällen einer MD-80 der Spanair, der sich am 20. August 2008 in Madrid ereignet hat und einer B737 der Turkish Airlines, die bei Anflug auf Amsterdam verunfallt war. Beim Spanairunfall war die Besatzung nicht gewarnt worden, dass die Vorflügel nicht ausgefahren waren und bei der türkischen B737 war der fehlerhaft arbeitende Funkhöhenmesser für das Unglück verantwortlich. Das Besondere dabei: in beiden Fällen waren die Fehlfunktionen dieser Systeme bekannt und hätten eigentlich längst repariert werden müssen. Zudem waren die Piloten der Turkish Airlines über den fehlerhaften Höhenmesser informiert. Nur konnten sie die sich daraus ergebenden Konsequenzen nicht übersehen.

Als „Contributing Factors“ für diese drei Unfälle zählt die AEI folgendes auf:

- Mängel waren nicht gemeldet worden.
- Unzulänglichkeiten im Wartungssystem, die wiederholt kleine Fehler zuließen, hatten sich so lange angesammelt, bis es zu einem vermeidbaren Unfall kam.
- Probleme bei den Schulungen der Crews.
- Mangelnde Effektivität des derzeitigen Systems der behördlichen Aufsicht, das konsequent darin versagt, Sicherheitsprobleme bereits vor dem Unfall zu erkennen, während dieselben Probleme nach dem Unfall sofort erkannt werden.

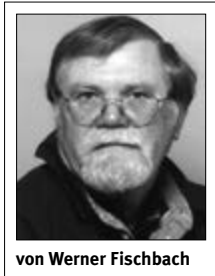
Ebenso wie sich die CEOs der Fluggesellschaften nach einem Unfall betroffen zeigen und ihr, ganz bestimmt ehr-

lich gemeintes Mitgefühl gegenüber den Opfern und deren Angehörigen ausdrücken, so tragen sie die Aussage, bei allen ihren Maßnahmen habe die Sicherheit oberste Priorität, stets wie ein Mantra vor sich her (die CEOs der Flugsicherungsdienstleister tun dies in gleicher Weise). Leider scheint dies im harten Konkurrenzkampf oftmals vergessen zu werden. Und da gilt es, möglichst „schlank“ aufgestellt zu sein und die Kosten zu minimieren. Und hier legt die AEI den Finger in die Wunde: „Der Öffentlichkeit muss bewusst gemacht werden, dass sich die Luftfahrt heute nach den Kosten richtet. Kosten, nicht Sicherheit, haben die oberste Priorität. Piloten und Ingenieure stehen oft unter wachsendem Druck, etwas Zweitklassiges akzeptieren zu müssen, um sicherzustellen, dass ihre Flugzeuge unrealistische Flugpläne erfüllen. Die Folgen davon sind weitere Zwischenfälle und letztendlich noch mehr zu vermeidende Unfälle.“

Ohne Zweifel – das ist starker Tobak und so mancher Luftfahrtmanager wird sich gegen diese Aussage wehren. Aber auf der anderen Seite wird der eine oder andere Mitarbeiter, der bei den Airlines an vorderster Stelle („an der Front“) für die Sicherheit zuständig ist, den Aussagen der AEI zustimmen. Auch die Vereinigung Cockpit (VC) sieht da offensichtlich einige Probleme. Auf ihrem parlamentarischen Abend im November in Berlin erklärte VC-Präsident Ilja Schulz: „Ein einmal erreichtes Sicherheitsniveau bleibt nicht von selbst erhalten.“ Und: „Auch der zunehmende Kostendruck stellt ständig neue potentielle Sicherheitsrisiken dar.“

Um diesem Dilemma zu entkommen fordert die AEI eine Kultur der Sicherheit, bei der gegenüber den geschäftlichen Bedürfnissen der Sicherheit Vorrang eingeräumt und bei welcher die Verantwortung der Piloten und Ingenieure für die Sicherheit anerkannt und respektiert wird, so dass diese ihren Job ohne Repressalien ausüben können. Bleibt noch anzumerken, dass diese Grundsätze eigentlich auch für die Flugsicherung gelten müssen.

Im Dunkeln vom (Roll)Weg abgekommen



von Werner Fischbach

Nachts sind bekanntlich alle Katzen grau und eigentlich harmlose Gegenstände erscheinen dann oftmals bedrohlicher zu sein als sie in Wirklichkeit sind. Das kann dann beim Betrachter zur Verwirrung führen und ihn zu einer Fehlentscheidung verleiten. So wie am 11. Oktober 2013

in Zürich, als eine Boeing 737 nach der Landung auf der Piste 34 vom rechten Weg abkam und im Gras landete.

Der Flug der B737-4Q8 (TC-TLE) der türkischen Fluggesellschaft Tailwind, der als TWI 327 von Antalya nach Zürich durchgeführt wurde, verlief routiniert und ohne besondere Ereignisse. Die Probleme, die letztlich zu dem nachfolgend geschilderten Unfall führten, ergaben sich erst nach der Landung auf der Piste 34. Der Controller wies die Besatzung an, die Piste über die Rollbahn E3 zu verlassen,

was von dieser umgehend bestätigt wurde. Um 04:40:17 UTC meldete die Besatzung „Tailwind three two seven, runway vacated“, worauf sie um 04:40:21 UTC angewiesen wurde, mit dem Apron Controller (Ground Movement Manager – GMMA) in Funkkontakt zu treten.

Wie der Flughafenkarte (siehe Abbildung) zu entnehmen ist, führt der kürzeste Weg von der Rollbahn E3 zum Dock E, dem „Midfield Terminal“ (für TWI 327 war das Gate E26 vorgesehen), über die Rollbahnen E und C bzw. D. Die farbliche Darstellung der Pisten und Rollbahnen weist auf die jeweilige Zuständigkeit hin (skyguide – rot, Apron North – blau und Apron South – grün). Allerdings gab es an diesem Morgen ein paar Einschränkungen. Nicht nur weil es dunkel und die Pisten und Rollbahnen nass waren, sondern auch, weil die Rollbahn E4, die Rollbahn E zwischen Link 6 und Link 7 sowie der „De-Icing Pad F-1“ zwischen diesen beiden Links wegen Bauarbeiten geschlossen waren. Dies war per Notam veröffentlicht wor-



Die Unglücksmaschine von Zürich – hier kurz vor der Landung in Stuttgart. Photo: Bianca Renz

Darstellung der Rollbahnen
und die Zuständigkeiten.
Photo: SUST



den und war, wie entsprechenden Anmerkungen auf den Unterlagen der Piloten zu entnehmen ist, der Cockpitcrew auch bekannt.

- „(A0577/13) *+ TWY[1]F WITH DEICING PAD LANE F1 CLOSED BTN LINK 6 AND 7 DUE TO WIP. TAX VIA TWY F2 AND F3 AVBL. AEREA MARKED AND LGTD.
FROM: 10 OCT 2013 17:37 **TO:** 11 OCT 2013 04:00
- (A578/13) *+ TWY E CLOSED BTN LINK 6 AND LINK 7 DUE TO WIP. AREA MARKED AND LGTD.
FROM: 10 OCT 2013 17:40 **TO:** 11 OCT 2013 04:00
- (A0579/13) *+ RWY[2] 34 EXIT TWY E4 CLSD.
FROM: 10 OCT 2013 17:42 **TO:** 11 OCT 2013 04:00“

Allerdings galten diese Einschränkungen nur bis 04:00 UTC, so dass sie bei der Ankunft der B737 eigentlich hin-fällig waren. Laut Flugplan war die Ankunftszeit für 05:00 UTC vorgesehen; tatsächlich landete TWI 327 bereits um 04:39 UTC. Nachdem die Besatzung sich beim Apron Controller gemeldet hatte, erhielt sie um 04:40:40 UTC die Anweisung, über die Rollbahnen F und C zu ihrem Abstellplatz E26 zu rollen. Was die Besatzung umgehend (um 04:40:47 UTC) beantwortete: „Via Foxtrott Charlie to stand Echo two six, thank You, Three Two Seven!“ Weshalb die B737 nicht die Rollbahn E, sondern den Taxiway F nutzen sollte, ist dem Untersuchungsbericht nicht zu entnehmen. Vielleicht war dies ganz einfach „Standard Procedure“.

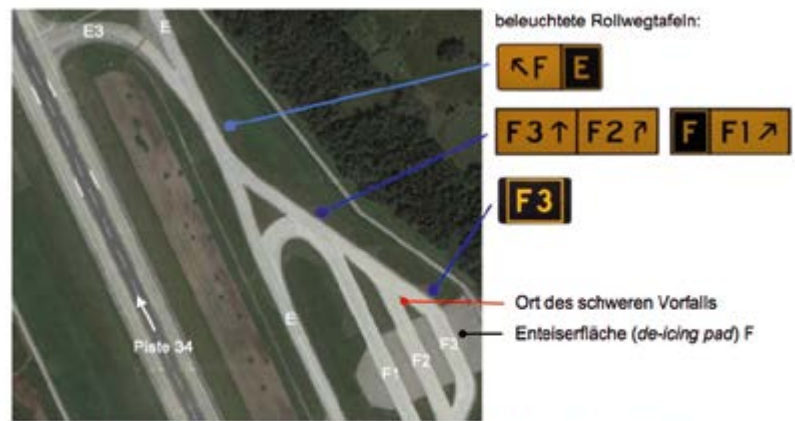
Nun gab es, abgesehen von der Tatsache, dass es dunkel war und die betonierten Flächen durch Spiegelungen auf der nassen Rollbahn nur schwer zu erkennen waren, noch zwei weitere Faktoren, die zu diesem Unfall und zur Verwirrung der beiden Piloten beigetragen haben dürften. Zum einen verfügten die Rollbahnen, die über die drei Enteisflächen F1, F2 und F3 führten, über keine blaue Rand-, sondern nur über eine grüne Mittellinienbefeu-erung. Zum anderen war im Zuge von Bauarbeiten für die neue Abstellfläche „Echo Nord“ zwischen den Enteis-

flächen und dem „Midfield Terminal“ (Dock E) ein bis zu zwölf Meter hoher Erdhügel aufgeschüttet worden. Zwar führte dieser Hügel zu keinen Einschränkungen für den Rollverkehr, doch in der Dunkelheit war sich der Kapitän der B737, die inzwischen die Abzweigung der „De-Icing Lane 2 (F2)“ passiert hatte, unsicher. Er befürchtete, nicht sicher an dem vor ihm aufragenden Erdhügel vorbeifahren zu können und drehte nach rechts, um auf die Rollbahn südlich der Enteisfläche F2 zu kommen. Nach einer Drehung vom 55 Grad nach rechts geriet das Flugzeug auf die Grasfläche zwischen den „De-Icing Lanes“ F2 und F3.

Nachdem der GMMA (Aproncontroller) aus seiner SAMAX (Swiss Airport Movement and Control System) – Konsole feststellte, dass sich die B737 nicht mehr bewegte, rief er um 04:42:38 UTC die Besatzung („Tailwind Three Two Seven?“) und fragte, nachdem er keine Antwort erhalten hatte, wenig später: „Tailwind Three Two Seven, are You able to continue, are You on de-icing lane Foxtrott Two?“. Worauf die Besatzung etwas verwirrt antwortete: „Yes, äh, I think we are, äh, we need push-back, äh, for about...“. Worauf der GMMA entschied, der Besatzung ein Schleppfahrzeug zu schicken und dies der Cockpitcrew auch mitteilte. Zwar versuchte der Kapitän, das Flugzeug durch eine Erhöhung der Triebwerksleistung wieder auf die Rollbahn zu bewegen. Aber diese Maßnahme zeigte keinen Erfolg – TWI 327 war zwischen den Rollbahneinmündungen F2 und F3 gestrandet.

Bei den Unfalluntersuchungen wurde unter anderem festgestellt, dass die Rollbahntafeln etwas irreführend waren, da die Rollbahn F plötzlich zu F3 wird und „dass die Grasfläche zwischen den drei de-icing lanes nördlich und südlich des de DIP (De-Icing Pad) F bei Nacht und speziell bei nasser und deshalb spiegelnder Oberfläche durch Flugzeugbesatzungen nur schwer erkennbar war.“ Desweiteren hielt die Schweizer Unfalluntersuchungsstelle SUST fest, dass auf der nach einer Landung üblicherweise genutzten Flug-

Photo: SUST



hafenkarte nicht ersichtlich war, wo die Rollbahn F eigentlich beginnt. Diese Informationen waren allerdings auf der Karte „DE-ICING PADS LSZH/ZRH (10-9E) zu finden. Aber wer nützt schon nach der Landung eine Karte, die für das Enteisen der Flugzeuge vorgesehen ist?

ATC als „contributing factor“?

Auch wenn ein paar Luftfahrtmanager und Geschäftsführer diverser deutscher Flughäfen die Feststellung, die Aufgaben der Vorfeldkontrolle würden unter den Begriff der Flugverkehrskontrolle fallen, scheuen wie der Teufel das Weihwasser, so kann kaum bezweifelt werden, dass die Züricher Aproncontroller eine Aufgabe wahrnehmen, die als „Verkehrsführung“ oder „-lenkung“ bezeichnet wird. Und dass sie damit auch Flugverkehrskontrolle durchführen. Oder, um es mit der heutigen Sprachregelung auszudrücken, Aufgaben des „Air Traffic Managements“ wahrnehmen.

Nun legt das OPS-Handbuch für die Züricher Vorfeldkontrolle fest, dass „eine Rollfreigabe ... zwingend die zu benützenden Rollwege beinhalten (muss), wenn die Route unklar ist, mehrere Routenmöglichkeiten bestehen oder die Verkehrssituation dies erfordert“. Allerdings steht dort auch geschrieben, dass „eine Rollfreigabe ... die zu benützenden Rollwege nicht beinhalten (muss), wenn die Route eindeutig ist.“

So ist die Frage erlaubt, weshalb der Aproncontroller die Besatzung der B737 lediglich angewiesen hat, über die Rollbahnen F und C zu ihrem Gate E26 zu rollen anstatt genau festzulegen, über welche der drei möglichen Rollgassen die Enteisungsfläche zu überqueren ist. Oder anders gefragt, weshalb hat er die Crew von TWI 327 nicht explizit angewiesen, über F1 zu rollen?

Bekanntlich ist man immer etwas klüger, wenn man vom Rathaus kommt. Als der Betroffene GMMA danach befragt

wurde, war er der Überzeugung, dass seine Anweisung und die von ihm festgelegte Route eindeutig gewesen war und gemäß der Betriebsanordnung keine weiteren Informationen an die Besatzung erforderlich gewesen wären. Auch die Verantwortlichen der Züricher „Flight Operation“ waren dieser Ansicht. Dass nämlich die Anweisung, die der GMMA der Besatzung von TWI 327 erteilt hatte, eindeutig gewesen war – nämlich über die De-icing Lane F1 der Rollbahn F zu folgen. Die Unfalluntersucher sind da etwas anderer Meinung. Zwar stellten sie fest, dass der Unfall in erster Linie hervorgerufen wurde, weil die Besatzung der B737 nicht der grünen Mittellinienbefehlung folgte. Allerdings stellten sie auch fest, dass „die Rollanweisung keine Angaben ... über die zu benutzende Enteisstrasse zum Überqueren der Enteisfläche (enthält).“

Allerdings scheint bei der Untersuchung eine Maßnahme, die von der Besatzung der B737 hätte ergriffen werden können, zu fehlen. Denn als der Kapitän sich nicht sicher war, über welchen der drei Rollgassen er rollen sollte und ob bei der Enteisungsstraße F3 die erforderliche Hindernisfreiheit zu dem vor ihm erscheinenden Hügel gewährleistet wäre, hätte er ganz einfach sein Flugzeug anhalten und sich mit seinen Zweifeln an den Controller wenden können. In der Betriebsanordnung für die Züricher Aproncontroller ist dieser Fall übrigens festgehalten: „Stellt die Luftfahrzeugbesatzung fest, dass das Einrollen auf den zugewiesenen Standplatz nicht möglich ist, muss sie das Luftfahrzeug anhalten und die Vorfeldkontrolle unverzüglich darüber informieren.“ Natürlich ist fraglich, ob den Flughafen Zürich anfliegende Besatzungen diese Vorschrift auch kennen. Aber es ist immer besser, sich über den Inhalt einer Freigabe noch einmal zu vergewissern als mit seinem Flugzeug im Gras zu landen oder dem Controller zu einer Staffellungsunterschreitung zu verhelfen. Die Frage beginnt ja meist mit dem bekannten Begriff „confirm“. Und dies gilt nicht nur für Piloten der türkischen Fluggesellschaft Tailwind.

„skyguides“ Wunschzettel



von Werner Fischbach

Mit seinem Luftfahrtpolitischen Bericht 2015 (LUPO 2015) hat der Schweizer Bundesrat (d.h. die Regierung) seine/ihre Vorstellungen und Vorgaben hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung auf dem Bereich der Luftfahrt festgelegt. Grundsätzlich unterstützt der eidgenössische Flugsicherungsdienstleister „skyguide“ den Bericht, stellt jedoch einige Punkte heraus, die nach seiner Meinung erledigt werden müssen.

Der erste Punkt, den „skyguide“ in der Wunschliste anführt, betrifft die zivil/militärische Integration. Das scheint zunächst einmal kein Problem zu sein, denn die militärische Flugsicherung wurde 2001, also vor 15 Jahren, in die zivile integriert. Die Flugsicherungsdienste werden an den Standorten der Luftwaffe seitdem von „skyguide“ erbracht. Dies wirkte sich positiv aus, denn dadurch kann der Luftraum besser genutzt und Engpässe, die früher zu Verspätungen führten, konnten beseitigt werden. Die Zusammenarbeit zwischen dem zivilen Flugsicherungsdienstleister und den Luftwaffenpiloten wird von „skyguide“ als sehr eng und damit als äußerst positiv bezeichnet. 91 000 militärische Flüge, 2 300 „Hot Missi-

ons“, Luftpolizeieinsätze und Luftkampfübungen wurden von den „skyguide“-Controllern abgewickelt.

Was gibt es da zu meckern? Eigentlich nichts, aber „skyguide“ merkt an, dass diese erfolgreiche zivil-militärische Integration im LUPO 2015 nicht ausreichend genug festgeschrieben wurde. 2004, so stellt „skyguide“ fest, wurde die Bedeutung der zivil-militärischen Integration wesentlich deutlicher herausgestellt und fordert, dies im LUPO 2015 ebenso zu tun. „Zum Schutz unserer Souveränität und zum Nutzen der gesamten Luftfahrt“, meint „skyguide“. So fragt sich, ob es sich hier nur um eine Beschwerde über „entzogenen Liebesbeweis“ handelt oder ob „skyguide“ ernstlich befürchtet, die erfolgreiche zivil-militärische Integration könnte – aus welchen Gründen und von wem auch immer – beendet werden. Ohne die Verhältnisse der Schweiz richtig zu kennen – dies wäre dann ein Rückschritt. Nicht nur für die eidgenössische Luftfahrt, sondern auch für jene Luftraumnutzer, welche die Schweiz nur überfliegen.

Kosten an den Regionalflughäfen

Anders als in anderen Teilen der Welt müssen die europäischen Flugsicherungsdienstleister ihre Kosten selbst erwirtschaften. Indem sie ihre Kunden zur Kasse bitten. Das ist auf der einen Seite nachzuvollziehen; denn dadurch



müssen lediglich die Luftraumnutzer, letztlich Flugpassagiere und Luftfrachtversender für die Dienste der Flugsicherung bezahlen. Wer lieber mit dem Fahrrad fährt, bleibt da außen vor. Obwohl auch er von den Diensten der Flugsicherung profitiert. Indem seine im Internet bestellte Ware mit einer Expressfrachtfluggesellschaft sicher transportiert wird. Aber dies ist eine andere Diskussion.

Der Nachteil an dieser Geschichte ist jedoch, dass die EU nicht nur die Flugsicherungsdienstleister verpflichtet hat, ihre Kosten selbst zu erwirtschaften, sondern ihnen auch noch vorschreibt, wieviel sie von ihren Kunden verlangen dürfen. Und hier beginnt die Angelegenheit problematisch zu werden. Denn wenn die Einnahmen eines Flugsicherungsdienstleisters geringer sind als die Ausgaben, dann tut sich irgendwann ein Loch in der Kasse der Flugsicherungsdienstleister auf und sie müssten eigentlich den Weg zum Konkursrichter antreten. Da es jedoch nicht sinnvoll ist, die Dienste der Flugsicherung wegen finanzieller Auszehrung einfach einzustellen, müssen die Flugsicherungsdienstleister ihre Ausgaben begrenzen. Was bekanntlich nicht so einfach ist. Weil Sicherheit eben ihren Preis hat. Der dummerweise nicht genau beziffert werden kann.

So hat sich an den Schweizer Regionalflughäfen für „skyguide“ eine Baustelle aufgetan. Die Flugsicherungskosten an den Regionalflughäfen belaufen sich pro Jahr auf rund 35 Millionen Schweizer Franken (CHF), während „skyguide“ an diesen Flughäfen lediglich rund fünf Millionen einnimmt. Der verbleibende Fehlbetrag von 30 Mio. CHF wurde auf der einen Seite vom Bund, der 23 Millionen aus der Mineralölsteuer zuschoss, und von „skyguide“, die sieben Millionen durch eine Quersubventionierung aus den in Genf und Zürich erwirtschafteten Gebühren aufbrachte, beglichen.

Doch ab diesem Jahr sind Quersubventionierungen gesetzlich nicht mehr erlaubt. Was „skyguide“ nun vor ein Problem stellt. Für die Durchführung der Flugverkehrsdienste an den Regionalflughäfen fehlen plötzlich sieben Millionen Schweizer Franken. Dabei ist „skyguide“ der Weg, die Flugsicherungsdienstleistungen an einen anderen zertifizierten und preiswerteren Flugsicherungsdienstleister (zum Beispiel an die DFS Tower-Company) zu übertra-

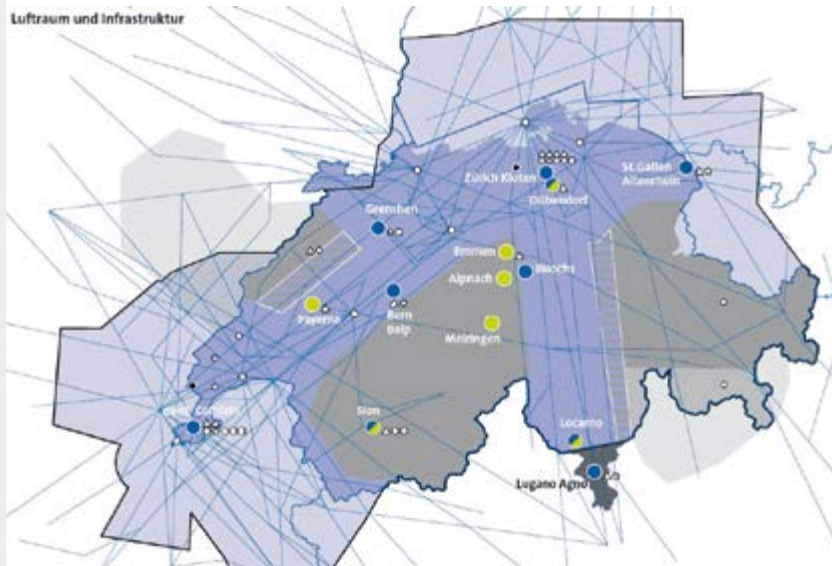
gen, versperrt. Denn der „Flugsicherungsmarkt“ ist in der Schweiz nicht liberalisiert, so dass „skyguide“ eben für alle kontrollierten Plätze zuständig ist. Also auch an jenen, die ein geringes Verkehrsaufkommen aufweisen und an welchen sich kein Gewinn erwirtschaften lässt. Das entspricht zwar dem durchaus richtigen Prinzip der „Kontrolle aus einer Hand“, hilft aber in diesem Fall nicht weiter.

Inzwischen wurde eine Lösung gefunden, an welcher neben „skyguide“ der Verband Schweizer Flugplätze (VSF) und das Bundesamt für Zivilluftfahrt beteiligt sind und die einen abgestuften Lastenausgleich bis 2020 vorsieht. Danach bleibt „skyguide“ im Jahr 2016 verwaltungs- und finanztechnisch für die Regionalflughäfen zuständig; die fehlenden sieben Millionen Franken werden vom Bund übernommen. Zwischen 2017 und 2020 wird „skyguide“ die Ausgaben an den Regionalflughäfen durch Spar- und operationelle Maßnahmen schrittweise reduzieren. Oder um es vornehmer auszudrücken – das Dienstleistungsangebot wird an die Nachfrage der Flughäfen angepasst. Was dies für den einzelnen Regionalflughafen bedeutet, muss sich noch zeigen. Man darf gespannt sein.

Flugsicherungsdienstleistungen im Ausland

Neben den Finanzierungsfragen an den Regionalflughäfen muss sich „skyguide“ noch mit einer weiteren Baustelle auseinandersetzen. Denn die Eidgenossen erbringen auch Flugsicherungsdienstleistungen im benachbarten Ausland. Und dies betrifft alle Nachbarn – also Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich (wenn man Liechtenstein mal außen vor lässt). Und für die Flugsicherungsdienstleistungen, die „skyguide“ in den delegierten Lufträumen erbringt, ergeben sich ebenfalls Unterdeckungen – für Deutschland (inklusive der Anflugkontrolldienste für Friedrichshafen) sind dies 26 Mio. CHF, für Italien 15 Millionen und für Österreich drei Millionen. Eine vertragliche Regelung zur Bezahlung der von „skyguide“ erbrachten Dienstleistungen besteht lediglich mit Frankreich.

Nach den Vorschriften des Schweizer Luftfahrtgesetzes wird der Bund diese Kosten bis 2019 bzw. bis zum Abschluss eines entsprechenden Staatsvertrags übernehmen. Allerdings erweist sich diese Angelegenheit als etwas problematisch. Zwar wurde ein Staatsvertrag zwischen Deutschland und Schweiz ausgehandelt, aber



Darstellung des an „skyguide“ delegierten Luftraums.
Quelle: skyguide

er wurde noch nicht ratifiziert. Besonders der parteiübergreifende Widerstand des Landes Baden-Württemberg dürfte nur schwer zu überwinden sein, so dass die Eidgenossen bis zur Ratifizierung dieses Vertrags wohl noch etwas länger warten müssen. Der Bund wird deshalb „skyguide“ noch über einen längeren Zeitraum unter die Arme greifen müssen. Etwas positiver sieht es mit den Nachbarn Italien und Österreich aus. Zwar erbringt auch Italien Flugsicherungsdienstleistungen für die Schweiz. Aber offensichtlich nicht im gleichen Umfang, so dass die Leistungen nur schwer gegenseitig zu verrechnen sind, so dass die „skyguide“ für ihre Leistungen über italienischem Hoheitsgebiet bezahlt werden möchte. Auch von Österreich wollen die Eidgenossen Geld sehen, auch wenn der Fehlbetrag (drei Millionen Franken) nicht so besonders hoch ist und sich deshalb die Frage stellt, ob hier der Abschluss eines Staatsvertrags notwendig erscheint.

Nun könnte „skyguide“ die delegierten Lufträume einfach an die Nachbarstaaten zurückgeben. Was Menschen, die sich schwer tun, die Geheimnisse der Flugsicherung zu verstehen (zum Beispiel für zum Populismus neigende

Politiker), wohl befürworten würden. Aber dies wäre die schlechteste aller Lösungen. Denn dummerweise liegen die beiden wichtigsten Schweizer Flughäfen, Genf und Zürich, relativ nahe an den Grenzen zu Frankreich und Deutschland (die Schwelle der Züricher Piste 14 liegt etwa sechs Seemeilen von der deutschen Grenze entfernt), so dass der Verkehr von und zu diesen beiden Flughäfen nur dann effektiv abgewickelt werden kann, wenn die jeweiligen Approachcontroller auch im deutschen resp. dem französischen Luftraum arbeiten können. Mit der Rückgabe des delegierten Luftraums an Deutschland würde sich die Schweiz irgendwie selbst „ins Knie schießen“.

So ist durchaus verständlich, dass „skyguide“ vom Bundesrat fordert, eine dauerhafte Lösung dieser Problematik zu finden. Doch die Politiker in Bern dürften sich dabei schwer tun. Zu lange hält der Fluglärmkrieg zwischen dem Flughafen Zürich und der südbadischen Bevölkerung schon an; die Fronten sind verhärtet. Diese aufzubrechen, dürfte schwer sein. Aber war Politik nicht das „Bohren von dicken Brettern“?



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

www.lizenzverlust.de

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



Nach Meinung des DLR wird sich das Luftfrachtaufkommen der deutschen Flughäfen bis 2030 auf 7,3 Mio. Tonnen erhöhen. Photo: Boeing

Das DLR blickt in die Glaskugel

Prognosen sind, frei nach Woody Allen, im Allgemeinen schwierig, besonders wenn sie die Zukunft betreffen. Und sie sind um so schwieriger je länger der Zeitraum ist, auf den sie sich erstrecken. Das Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat es dennoch versucht und am 22. Dezember letzten Jahres mit seinem Luftverkehrsbericht eine Prognose bis zum Jahr 2030 erstellt. Um es vorweg zu nehmen – die Zukunft schaut ziemlich rosig aus.

Bei ihrer Vorhersage gehen die Wissenschaftler des DLR von einem langfristigen, globalen positiven Wirtschaftswachstum aus. Das mag eine mutige Entscheidung sein. Schließlich gibt es genug ungelöste Probleme auf der Welt – die unsichere Situation im Nahen Osten, die daraus entstehenden Flüchtlingsströme, die sich nach Europa aufgemacht haben, die noch immer ungelöste Krise in der Ukraine und die damit verbundenen wirtschaftlichen Sanktionen des Westens gegenüber Russland, der Krieg gegen den IS im Irak und in Syrien sowie die Frage, wie



sich der Erdölpreis entwickeln wird. Dazu kommt, dass das Wachstum in China auch nicht mehr das ist, was es einmal war.

Dennoch geht das DLR bis 2030 von einem starken Passagierwachstum aus. Wurden 2014 in Deutschland noch 105 Millionen Passagiere gezählt (die endgültigen Zahlen für das letzte Jahr lagen im Dezember noch nicht vor), werden es 2030 bereits 175 Millionen sein. Was einer jährlichen Zunahme von rund 3,3 Prozent entspricht. Allerdings sind

die Wissenschaftler der Meinung, dass dieses Wachstum sich nicht unbedingt auf die Zahl der Starts und Landungen auswirken. Weil von den Airlines immer größere Flugzeuge eingesetzt werden. Dieses unterproportionale Wachstum bei den Flugbewegungen dürfte den Flugsicherungsdienstleistern nicht unbedingt gefallen. Weil sie dann weniger Geld einnehmen und damit nicht so richtig am Wachstum teilnehmen.

Doch abgesehen von der nicht geklärten Frage, was unter einem großen Flugzeug zu verstehen ist, sind dem Einsatz größerer Flugzeuge bestimmte Grenzen gesetzt. Denn um große Flugzeuge wirtschaftlich betreiben zu können, müssen sie auch entsprechend ausgelastet werden. Was bei Flügen zu weniger frequentierten Flughäfen oftmals nicht möglich ist. Dennoch sind die Regionen, die von diesen Flughäfen bedient werden, auf Verbindungen zu den großen Hub-Airports angewiesen. Und dafür werden eben kleinere Flugzeuge benötigt. Die Produkte von Bombardier, Embraer und Co. werden weiterhin ihre Kunden finden.

Natürlich findet das Luftverkehrswachstum nicht nur in Deutschland statt. Ganz im Gegenteil – im Vergleich zum Krisenjahr 2009 ist der weltweite Passagierverkehr um ein Drittel gestiegen. Von 2,5 auf fast 3,3 Milliarden Passagiere pro Jahr. Haupttreiber dieser Entwicklung ist Asien. Inzwischen werden dort mehr Passagiere verzeichnet als in Nordamerika.

Das Luftfrachtaufkommen an deutschen Flughäfen ist 2014 im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen (-0,8%); zu befürchten ist, dass sich dieser Trend auch im letzten Jahr fortgesetzt hat. Wobei hier wohl etwas genauer hinzuschauen ist. Denn während die klassischen Luftfrachtgesellschaften wohl einen leichten Rückgang zu verzeichnen haben (nach ADV-Angaben sank das Luftfrachtaufkommen in den ersten neun Monaten des Jahres 2015 um 0,3%), brummt es – Amazon und Co. sei Dank - bei den Expressfluggesellschaften („Integrators“) wie DHL, UPS oder Aero Logic. Doch auch bei der Luftfracht verkündet das DLR eine frohe Botschaft. Es erwartet für Deutschland eine Steigerung bei der eingeladenen Fracht von 2,3 auf 7,3 Millionen Tonnen im Jahr 2030. Wenn das mal nicht gute Nachrichten sind. Sie müssen sich nur noch in der Realität beweisen.

Wefis



„Bye Bye Bobby“ Lufthansa setzt Ausflottung ihrer Boeing 737 fort



von Thomas Williges

Bereits seit mehreren Jahren verabschiedet sich Lufthansa nach und nach von ihrem Muster Boeing 737 und ersetzt diese durch Maschinen der Airbus-Flotte. Im Dezember war es für weitere 4 „Bobbys“ soweit, als die Maschinen mit den Registrierungen D-ABEI, D-ABIF, D-ABIR und

D-ABIS von Frankfurt über Keflavik und Bangor ihre vorerst letzte Reise in die USA antraten.

Die D-ABEI mit dem Taufnamen „Bamberg“ ist eine Boeing 737-300 und wurde am 07.11.1991 an Lufthansa aus-

geliefert. Als 2158. von insgesamt über 8000 bis heute jemals gebauten B737 versah sie ausschliesslich bei der Kranich-Airline ihren Dienst. Allgemein war die B737-300 seit 1986 bei Lufthansa im Dienst. In dieser Version fanden bei Lufthansa bis zu 140 Passagiere Platz.



D-ABIF „Landau“ ist eine B737-500 und seit dem 29.01.1991 als Baunummer 1985 unter den gebauten Bobbys bei Lufthansa. Entgegen der Version -300 ist die B737-500 mit 31 Metern Länge genau 2,3 Meter kürzer und kann 120 Passagiere befördern. Sie ist der kleinste klassische Jet der Boeing-Familie und seit 1990 bei Lufthansa im Dienst.





D-ABIR ist ebenfalls eine B737-500 und trägt den Namen „Anklam“. Sie fliegt seit dem 03.05.1991 bei Lufthansa und ist die 2042. gebaute B737.



Traurige Berühmtheit erlangte die legendäre D-ABCE „Landshut“, eine B737-200, die am 13.10.1977 auf dem Weg von Rom nach Frankfurt entführt und fünf Tage später von der GSG9 in Mogadischu gewaltsam befreit wurde. Auf diesem Bild aus dem Jahr 1982 erkennt man, dass der Name „Landshut“ nach der Entführung und späteren Rückführung in die Flotte entfernt wurde.



Zu guter Letzt hat sich Ende 2015 D-ABIS vom deutschen und europäischen Himmel verabschiedet. Als „Rendsburg“ flog sie seit dem 16.05.1991 bei Lufthansa und gehört als 2048. gebaute B737 auch zu den älteren Maschinen dieses Typs.

Genau wie ihre hier beschriebenen Schwestern hat auch diese Maschine in ihrer 25-jährigen Dienstzeit ca. 30.000 Umläufe, bzw. etwa 40.000 Flugstunden auf dem Buckel.

Während die drei B737-500 sehr wahrscheinlich verschrottet werden, so hat doch die größere D-ABEL gute Chancen, sich zukünftig wieder für eine andere Airline in die Luft zu erheben.

In ihrer Firmengeschichte hat Lufthansa somit insgesamt 178 Maschinen der B737-Familie betrieben (22 B737-100, 57 B737-200, 54 B737-300, 7 B737-400 sowie 38 B737-500 – nicht mitgezählt sind hier die beiden B737-700, die u.a. bei Private Air fliegen).



Letztere flog bis 1981 bei Lufthansa, wurde 1984 an America West Airlines und 1987 an Ansett New Zealand verkauft, wo sie bis 1989 flog. Als N702PJ trat sie 1993 ihren letzten Flug in die Wüste Arizonas an, wo sie einige Jahre in der heißen Wüstensonne als Ersatzteilspeicher auf ihr Ende wartete. Kurz nachdem diese Aufnahme im Oktober 1994 entstand, wurde die ehemalige „Osnabrück“ verschrottet.

Photos: Thomas Williges

„Bye Bye Bobby“ Interview mit Bernd Bockstahler und Alex Buchholz



Alex Buchholz



Bernd Bockstahler

Redaktion: Schrittweise wird jetzt die Boeing 737 in der Lufthansaflotte ausgemustert. In welchen Zeitraum haben Sie in dem City-Hopper (stimmt so nicht, wurde auch nie so genannt. Den gab es bei der KLM!) geflogen und wie waren Ihre Erfahrungen?

Buchholz: Nach 12 Jahren als Copilot hatte ich 1989 mein Kapitänstraining auf der 737 bei der LH-Tochter CONDOR. Ein besseres Umfeld dafür zu dieser Zeit hätte ich mir nicht wünschen können.

Als Kapitän auf einem Flugzeug mit 140 Sitzen, unterwegs zu kleinen Inseln und kleinen Airports, hatte man große Entscheidungsbefugnisse (ja, man durfte sogar Motorenöl nachfüllen!) und einen viel weiteren Ermessensspielraum als bei der „Mutter“ (zu der ich nach einem Jahr umziehen musste, weil CONDOR die 737 loswerden wollte). Das machte Spaß!

Ob ich entschied, 30 min auf 40 fehlende Passagiere zu warten, die von nahegelegenen Inseln herbeigeschippert wurden oder einem frechen 11-jährigen Berliner Jungen eine Schelle verpasste.

Halt- das muss erklärt werden: der Bub wurde von seiner armen Mutter ins Cockpit geschoben und ließ erst einmal ein fröhliches: Na Jungs, wie geht's hier? hören. Worauf ich ihm sagte, dass er schauen dürfe, aber wehe, er fasst etwas an. 10 sec später zog er blitzschnell beide Gashebel auf Leerlauf mit den Worten: Wat i's ,n dit hier? Daraufhin also Schelle und raus. Völlig in Ordnung.

Oder wie ich eine Insel nach (wie gesagt) eigenem Ermessen bei Gewittern in der Nähe, mit Sturm und Regen anfliegen wollte- da redete mir (außer zu Recht der CoPi neben mir) keiner rein.

Eine freundliche Dame betrat das Cockpit zum Schauen und äußerte bald: Hier macht also alles der Autopilot!? Daraufhin schaltete ich ihn aus und leitete manuell eine

kleine Kurve ein mit den Worten: Sehen Sie, es geht auch ohne! Sie daraufhin fast panisch: Um Gotteswillen, schalten Sie bloß das Ding wieder an!

Das (heute noch viel schlimmere) Krümelzählen von Ausbildern, Checkern und Flottenchefs im Verein mit überbordenden Vorschriften gab es nicht. Übrigens konnten die alle auch gut fliegen ...

Kritik lasse ich mir ja gerne gefallen- aber nur von Leuten, die meinen Respekt verdienen. Die vielen Anflüge auf Sicht, also nach eigenem Ermessen, zuweilen auch mal ein bisschen Sightseeing nach dem Start oder vor der Landung, machten 1. Spaß und 2. förderten sie den gesamtflegerischen Überblick ungemein. Bis zum Ende meiner Karriere habe ich von dem dort Erlernten zehren können! Und sei es nur, dass ich nie, nie, nie feuchte Hände auf meinem Arbeitsplatz hatte. Sie halten das für selbstverständlich? Wenn Sie wüssten ...

Mir machte die 737 keine Angst. Sie könnte auch noch fliegen, wenn die gesamte Elektrik ausgefallen und auch die Batterien leer sind. Dazu auch noch ohne Hydraulik. Erfordert zwar eine gute Armmuskulatur aber- es geht. Vergleichen Sie das mal mit den heutigen Elektronikwundern ...

Bockstahler: Im Gegensatz zur klassischen Ausbildung meines Kollegen und Freundes Alex Buchholz verlief meine „fliegerische Karriere“ deutlich anders. Als „Späteinsteiger“ - nach Studium und redaktioneller Tätigkeit - war da plötzlich der Entschluss, dass der Beruf des Piloten doch auch sehr abwechslungsreich und spannend sein könnte. Die notwendigen Prüfungen und Examina wurden mehr oder (auch mal) weniger gut bestanden. Kurzum es reichte. Als Späteinsteiger kam eine Karriere, wie sie Axel beschrieben hat, nicht mehr infrage. Ich landete - versehen mit etlichen bestandenen Typ-Ratings (auch der

„Bobby“ war darunter) versehen mit dem Spruch: kommt aus derselben Halle, wo auch die Traktoren und Landmaschinen hergestellt werden - dann in der so genannten „Executive-Fliegerei“. Dort ist bekanntlich von der King Air 200 bis zum Airbus 380 alles unterwegs, was sich in die Luft erheben kann. Natürlich unterscheiden sich Ausstattung, Zahl der Sitzplätze, „Küche“, Service und mehr dergleichen vom normalen Linienverkehr. Dies betrifft auch absolut die Insassen, die ihre Aircrafts entweder in der eigenen Kapitalgesellschaft betreiben oder eben bei den sogenannten Executive-Firmen. Es sollte und muss erwähnt werden, dass der Flugbetrieb dort sich doch erheblich vom Linienverkehr unterscheidet. Heute nach New York, morgen, nach Paris, übermorgen nach ... Die Insassen zählen entweder wirklich zur „creme de la creme“ oder sie halten sich dafür. Sei's drum. Zur Not gibt es ja eine verschließbare Cockpittür. Ansonsten gilt für diese Art der Luftfahrt der bekannte Spruch: „paid to wait“. Es wird geflogen, wann immer möglich, wenn der Auftraggeber es will. Und auch da kommen etliche Stunden zusammen.

Redaktion: Man nennt die 737 auch „Bobby“, können Sie erklären woher dieser Spitzname kommt?

Buchholz/Bockstahler: Auch „Schweinchen“ wurde gerne gesagt. Vielleicht weil sie so ein wenig nach Hängebauchschwein aussah mit ihren kurzen Beinchen. Eine Flugbegleiterin mag den „Bobby“ erfunden haben. Sie schrieb ein Buch für Kinder über diesen „Bobby“, was er so erlebte beim Fliegen und beantwortete auf kindgerechte Art auch die Technik. Nett zu lesen.

Redaktion: Die Lufthansa setzte die Boeing 737 hauptsächlich für innerdeutsche sowie für europäische Flüge ein. Wie war die Zuverlässigkeit dieses Flugzeugtyps?

Buchholz: Als ewig auf dem Markt befindlicher, stets weiterentwickelter Flugzeugtyp war sie mehr als zuverlässig gegenüber einem neu in den Markt eingeführten. Zwar machten sich manche Wettbewerber lustig über die Tatsache, dass die Maschine bei Boeing von Hilfsarbeitern zusammengenietet würde und auch grotesk große Spaltmasse mit dem Vorschlaghammer passend gemacht würden- in meiner Sicht das übliche Geschwätz von Neidern.

Im Gegensatz dazu ist tatsächlich die computergesteuerte Fertigung bei AIRBUS von einer anderen Welt. Dennoch- für den Geschäftsmann zählen nur Zahlen und Fakten in der täglichen Operation. Stimmt der Preis, brauchen die Flieger wenig Sprit, stimmt die Zuverlässigkeit, sind überall auf der Welt Ersatzteile schnell verfügbar, kann ich die Piloten günstig ausbilden, kann das Flugzeug auch bei CAT 3 b Wetter noch landen?

Interessant, dass der Chef von RYANAIR seine hohen Gewinne u.a. damit macht, indem er ausschließlich dieses Flugzeug einsetzt? Hunderte! Und immer wieder die neuesten Varianten nachbestellt. Wie gerade unlängst wieder. Demnächst kommt die neueste Variante mit wieder neuen Triebwerken, die an Tragflügeln der neuesten Technologie hängen, auf die Linie. Mit erneut deutlich verringertem Verbrauch und bis zu 200 Sitzplätzen.

Dass im Cockpit auch die neueste Elektronik arbeitet, dürfte dabei klar sein. Und dennoch- alles kann man zur Not problemlos abschalten und mit der Hand weiterfliegen. Ein wunderbares Flugzeug!

Bockstahler: Zwischenfälle und Unfälle

Seit der Indienststellung der ersten Maschine 1967 absolvierten Flugzeuge der 737-Familie bis Juli 2013 etwa 180 Millionen Flüge, wobei es bis November 2013 zu 154 Unfällen, vier kriminellen Eingriffen (ohne Entführungen) und fünf sonstigen Ereignissen kam, die jeweils einen Totalschaden zur Folge hatten. Weiterhin gab es 111 Entführungen. Bei Unfällen kamen bis November 2013 insgesamt 4287 Menschen ums Leben, bei kriminellen Eingriffen inkl. Entführungen insgesamt 567. Mit 1,75 Totalschäden pro eine Million Flüge für die Baureihen -100 und -200 (Ur-Version), 0,52 für -300 bis -500 (Klassiker) und 0,26 für -600 bis -900 (Next Generation; Stand: Ende 2012) konnte die 737 ihre Sicherheit nicht nur im Vergleich der eigenen Baureihen, sondern auch gegenüber anderen vergleichbaren Flugzeug-Typen von einem Platz im Mittelfeld (Ur-Version) auf überdurchschnittlich gute Werte (Next Generation) verbessern.

Quelle: Internet

Redaktion: Zwischen den ersten Modellen der 737 und den jetzigen Modellen sind äußerlich kaum Veränderungen festzustellen. Wo liegen die Vorteile der jetzigen moderneren Modelle?



Bockstahler: In den frühen 1980er-Jahren wurde die 737 erstmals in erwähnenswertem Umfang verändert. Die Modifizierung, die zu den klassischen 737 führte, umfasste vor allem die weit effizienteren Triebwerke CFM56 von CFM International, ein neu gestaltetes und mit Bildschirmen ausgerüstetes Cockpit sowie eine neue Kabine. Die erste 737-300 nahm ihren Dienst im Jahre 1984 auf.

Zu dieser Zeit war ein neuer Konkurrent für die 737 absehbar, nämlich der Airbus A320. Dieser weit modernere und effizientere Konkurrent veranlasste Boeing zehn Jahre darauf, 1993 das 737-X-Programm (später „Next Generation“ genannt) zu starten. Dieses beinhaltete eine Modernisierung sehr vieler Systeme der 737. Im Rahmen dessen wurden unter anderem die Tragflächen komplett überarbeitet, die Avionik dem Stand der Technik angepasst und durch das höhere Fahrwerk war nun auch der Einbau der neuesten CFM56-Triebwerksversion (-7) möglich. Im Cockpit wurden fortan CRT-Bildschirme und später LCDs ähnlich wie in der Boeing 747-400 und der Boeing 777 verwendet. Zusätzlich wurden später ab Werk auch Winglets angeboten, die den Treibstoffverbrauch senkten und das Startverhalten verbesserten. Die klassischen Versionen können mittlerweile ebenfalls mit Winglets nachgerüstet werden. Im Jahr 2001 wurde mit der 737-900 die bisher längste Version vorgestellt. Ihre Rumpflänge übertrifft sogar die der 707, ihre Kapazität reicht nahe an jene der 757-200 heran, deren Produktion im Jahre 2004 aufgrund mangelnder Nachfrage eingestellt wurde.

Die erste sichtbare Änderung am Rumpf selbst entstand Ende des Produktionsjahrs 2004, als die charakteristischen kleinen „Augenbrauenfenster“ oberhalb der eigentlichen Cockpitfenster entfernt wurden. Waren sie in den 1960er-Jahren bei der Boeing 707, von der die 737 wie auch die Boeing 727 den Bug bekamen, noch zur besseren Navigation nach Sternen und zur Orientierung bei Kurvenflügen nötig, stellten sie mittlerweile eine Quelle für Blendlicht dar, erhöhten durch die nötigen Haltevorrichtungen, Dichtungen, etc. das Gewicht und erforderten darüber hinaus zusätzlichen Wartungsaufwand. Die erste 737 ohne „Augenbrauen“-Fenster (eine 737-700) ging im Februar 2005 an Southwest Airlines. Es werden auch Umrüstbausätze angeboten, mit denen in der Folgezeit bei vielen älteren 737 die kleinen Zusatzfenster entfernt wurden. Als Beispiel rüstete die Lufthansa nach und nach ihre verbliebenen 737-300 und -500 um. Als bisher letz-

tes Modell der 737 wurde im Juli 2005 die heutige 737-900ER unter dem Namen 737-900X vorgestellt. Mit dem gleichen Rumpf der 737-900 ist sie in der Lage, bis zu 220 Personen zu transportieren und wird erst dadurch zu einem ernsthaften Konkurrenten des Airbus A321.

Quelle: Internet/KBB

Redaktion: Lufthansa verabschiedet sich auch langsam vom Flugzeughersteller Boeing, aktuell fliegt nur noch die Boeing 747/400 und – 800 für die deutsche Airline, welche Flugzeugtypen werden von der Lufthansa in Zukunft betrieben?

Buchholz/Bockstahler: LH hat sich AIRBUS verschrieben. Vielleicht liegt es daran, dass unsere „Mutti“ (na welche wohl) auch bei der Flugzeugbeschaffung mitspricht. Sie will natürlich qualifizierte Arbeitsplätze im Lande halten und fördern. Andere Gründe kann ich mir nicht vorstellen, denn ansonsten bieten beide grossen Hersteller weitestgehend ähnliche Flugzeuge mit ähnlicher Leistung und ähnlichen Standards an. Gut- in Bananenrepubliken kann ja auch eine Morgengabe in die Taschen des Managements kaufentscheidend sein- dass es bei uns so sein könnte, weise ich natürlich als völlig haltlos mit Entrüstung zurück! Dieser Einschätzung habe ich nichts hinzuzufügen!

Die Redaktion „der flugleiter“ bedankt sich für dieses Interview und den Rückblick auf ein sehr zuverlässiges Flugzeug in der Vergangenheit und wahrscheinlich auch in der Zukunft. Zwar hat die Lufthansa AG sich zwischenzeitlich dem Konkurrenten Airbus verschrieben, andere Fluggesellschaften werden den „Bobby“ weiterfliegen und so für eine Vielfalt von Flugzeugen an den Flughäfen sorgen.



Der 90. Geburtstag – same procedure as every year?

Oder: Ein 90. Geburtstag, der so richtig noch keiner ist



von Hans-Joachim Krüger

In den Annalen steht als Gründungsdatum für die Lufthansa geschrieben: 6. Januar 1926.

Doch 90 Jahre sind lang, und gerade in den letzten 90 Jahren hat sich sehr viel zugetragen was die Weltordnung nachhaltig verändert hat. Die ehemals bekannten

Junkers Luftverkehr AG und die Deutsche Aero Lloyd AG unterzeichneten im Jahre 1926 einen Vertrag der den Zusammenschluss der beiden Unternehmen zur Folge hatte - das neue Unternehmen hieß fortan „Deutsche Luft Hansa AG“. Anfang April des Jahres 1926 nahm dann das neustrukturierte Unternehmen den Betrieb auf und dieser wurde auch aufrecht gehalten bis zum Ende des 2. Weltkrieges. Offiziell wurde die Luft Hansa AG erst im Jahre 1951 liquidiert, um dann gut 2 Jahre später als „LuftAG“ wiederaufzuerstehen und im Jahre 1954 erneut den Namen Deutsche Lufthansa AG zu tragen. Nahezu gleichzeitig (Sommer 1955) wurde in der damaligen DDR ebenfalls eine Deutsche Lufthansa gegründet. Beide Unternehmen

hatten keinerlei geschäftliche Beziehungen und im späteren Verlauf wurde aus der Lufthansa made in DDR die bekannte ostdeutsche Fluggesellschaft Interflug.

Die neue „Deutsche Lufthansa AG“ war bis 1962 komplett im Besitz der Bundesrepublik Deutschland erst 1966 wurden die ersten Aktien an der Börse gehandelt. Stückweise





reduzierte der Bund den Besitz der Aktien und seit 1997 ist das Unternehmen vollständig privatisiert. Die offizielle Bezeichnung „Deutsche Lufthansa AG“ umfasst seit dem den gesamten Lufthansa Konzern, wobei die Passagierbeförderung im Linienflugbetrieb weiterhin das Kerngeschäft des Unternehmens ist. Durch Beteiligungen oder teilweise auch Übernahmen von anderen Airlines besitzt der Konzern nicht nur eine Airline, sondern man ist z.B. mit Germanwings/Eurowings, Swiss oder Austrian flugtechnisch breit aufgestellt. Mit der Fluggesellschaft Lufthansa Cargo und Beteiligungen anderer Fluglinien ist man im Fracht- und Expressbereich ebenfalls weltweit vertreten. Die Konzernstruktur besteht aus fünf Geschäftsfeldern:

- Passagierbeförderung
- Logistik
- Technik
- Catering
- IT Services

Seit der Neugründung des Konzerns ist der Firmensitz der Lufthansa in Köln-Deutz angesiedelt. In dem sehr repräsentativen Gebäude in Köln-Deutz fasste die Lufthansa den weltumfassenden Beschluss mehrere Fluggesellschaften unter dem Begriff „Star Alliance“ zusammenzufassen um Buchungsaufwendungen und sonstige Verwaltungsgänge zu verringern. Zwischenzeitlich wurde das Lufthansagebäude unmittelbar am Rhein gelegen ver-





kauft, und man bezog nur wenige hundert Meter weiter einen neuen, weniger repräsentativen, Firmensitz. Dieser Firmensitz war zwar als solcher in den Grundbüchern eingetragen, doch die Firmenspitze war nur zu selten in Köln, sondern meist in Frankfurt. Mittlerweile ist unter der Kölner Adresse nur noch das Rechenzentrum der Gesellschaft zu finden, und demnächst wird wohl auch Frankfurt als offizielle Firmenadresse geführt. In Köln verblieben ist hingegen der Sitz der „Germanwings“ und in Zukunft der „Eurowings“.

Als zentrale und dezentrale Drehscheiben für ihren Passagierverkehr nutzt die Lufthansa gleich mehrere Drehkreuze. Dabei stechen die Flughäfen München und Frankfurt als Basis für ihre Kontinentalflüge besonders hervor. Sie sind zugleich auch die verkehrsreichsten Flughäfen im Airportnetz, gefolgt von den Flughäfen Zürich (Basis für SWISS), Wien-Schwechat (Basis für Austrian), Brüssel (Basis für Brussels Airlines) sowie Köln/Düsseldorf (Basis für German-/Eurowings). Während Lufthansa-Flugzeuge mit Lufthansa-Bemalung nur noch von München und Frankfurt aus operieren, werden alle anderen Airports untereinander nur noch von German-/Eurowings angefliegen.

Wie man in der Übersicht feststellen konnte – ist die erste Bekanntgabe des Namens Lufthansa, tatsächlich 90 Jahre her, aber durch die Kriegswirren und die folgender Liqui-



dation und Neugründung kommt man auf wesentlich weniger Jahre ununterbrochener Firmengeschichte.

Die wohl schwärzeste Stunde des Konzerns wird vermutlich für immer der 25. März 2015 bleiben. Ein mutwillig herbeigeführter Flugzeugabsturz des Tochterunternehmens Germanwings in den französischen Alpen schockierte die Welt und brachte den Konzern in Selbstzweifel. Ein Unternehmen, das sich stets an der Weltspitze aufhielt, musste sich von jetzt auf gleich mit dem Ausbildungsstand seiner Piloten auseinandersetzen, seine Zuverlässigkeit wurde infrage gestellt, und die gesamte deutsche Luftfahrt wurde mit Argwohn betrachtet. Dies für fast die gleiche Zeit geplanten Jubiläumsfeiern zur 60-jährigen Betriebsaufnahme und zum ersten Lufthansa-Flug wurden ersatzlos gestrichen, stattdessen fanden Gedenkfeiern für die Verstorbenen des Flugzeugabsturzes statt.

Doch auch in anderer Hinsicht hatte das Jahr 2015 für den Lufthansa-Konzern weitreichende Auswirkungen. Noch nie zuvor in seiner gesamten Geschichte wurde der Kon-

zern so heftig bestreikt wie in diesem Jahr. Rekordzahlen bei Flugausfällen, verhärtete Fronten, Arbeitsgerichtsverfahren und einstweilige Verfügungen, dazu verärgerte und gestrandete Flugpassagiere und eine stetig schlechte Medienberichterstattung ließen den Konzern erneut in einem schlechten Licht erscheinen. Der Zwist zwischen Mitarbeitern und Geschäftsleitung ist noch nicht ausgestanden sondern schwelt weiter. Mit der Unternehmensphilosophie der Lufthansa Tarifgespräche lieber vor einem Arbeitsgericht auszutragen um sich dort mögliche Lösungsschritte aufzeichnen zu lassen, entfernt sich das Lufthansa-Management weiter von seinen Mitarbeitern.

Auch die Aktionäre der Lufthansa spürten im Jahr 2015 Gegenwind und erfuhren während der Aktionärsversammlung, dass keinerlei Dividenden für das Jahr 2015 ausgeschüttet werden.

Dabei spürt die Lufthansa zurzeit sehr massiv die asiatische wie auch die Golfstaaten Konkurrenz. Die Preispolitik z.B. von Ryanair auf dem europäischen Kontinent

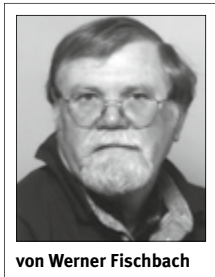


lässt etablierte Fluggesellschaften, wie die Lufthansa erzittern und teilweise auch umdenken. Zwar wird auf Michael O'Leary, CEO von Ryanair, viel geschimpft, aber gerade die etablierten Fluggesellschaften kopieren das Billigkonzept seiner Linie mit dem Umgehen von Tarifverträgen und Arbeitszeiten. Ausfluggungen von Flugzeugen und neue Personalgesellschaften sind der Renner und die Lufthansa mischt hier kräftig mit.

Während die Golfstaaten-Airlines mit hochaktuellen Flugzeugen die Passagiere abholen und diese mit einem hohen Standard – auch in der Economy Klasse – am Sitzplatz bedienen, wirbt man bei der Lufthansa (und nicht nur bei der Lufthansa) verzweifelt mit der ‚Premium Economy‘ um enttäuschte Fluggäste.



Deutsche Verkehrsflughäfen – eine Klassengesellschaft?



von Werner Fischbach

Im November letzten Jahres hat Georg Fundel, einer der beiden Geschäftsführer des Stuttgarter Flughafens, bei einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung heftige Kritik an Verkehrsminister Dobrindt geübt. Durch dessen Politik würde „sein“ Flughafen diskriminiert („kein Standort erster Wahl mehr“) und Baden-Württemberg zu einem Bundesland zweiter Klasse.

Um Missverständnissen vorzubeugen - natürlich spielen die deutschen Flughäfen in unterschiedlichen Ligen oder Klassen. Zweifellos befinden sich Frankfurt und München

in einer anderen Klasse als Hamburg oder Stuttgart und diese haben wiederum gegenüber Saarbrücken oder Erfurt die Nase vorn. Von den Regionalflughäfen ganz zu schweigen. Dies stellt Fundel ja auch nicht in Frage. Ihm geht es vielmehr um etwas anderes. Nämlich um die Frage der „Gleichberechtigung“. Schließlich kann es ja nicht sein, dass einige Flughäfen gegenüber den anderen bevorzugt werden. Nicht mehr, wie Fundel es ausdrückt, Standort erster Wahl sind. Ein Vorgang, den man auch als Diskriminierung bezeichnen kann.

Ein Problem, mit welchem sich der Stuttgarter Flughafen auseinander zu setzen hat, ist seine geografische Lage. Er liegt gewissermaßen in einem „magischen Dreieck“, das durch die Flughäfen von Frankfurt, München und Zürich



Stein des Anstoßes – erster Codeshareflug mit Air Berlin A320 von Stuttgart nach Abu Dhabi. Photo: FSG



Codeshareflüge zwischen Air Berlin und Etihad wurden vom Verkehrsministerium gestoppt.
Photo: Air Berlin

gebildet wird. Sie liegen jeweils etwa 200 km von Stuttgart entfernt. Das wäre eigentlich nicht so tragisch, wenn diese drei Flughäfen nicht gleichzeitig von Lufthansa als Drehkreuze genutzt würden und der Kranich es offensichtlich als naturgegeben ansieht, dass Passagiere aus dem Großraum Stuttgart sich – wenn sie zu einem interkontinentalen Ziel aufbrechen wollen - zu einem dieser Lufthansadrehkreuze aufmachen müssen. Oder von der Lufthansa dorthin geflogen werden (Swiss ist bekanntlich auch eine Tochter der Lufthansa). Das ist aus der Sicht der Lufthansa durchaus nachvollziehbar.

Dass nicht nur das Management des Schwaben-Airports, sondern auch die Industrie im Großraum Stuttgart und die baden-württembergische Landesregierung eine andere Sicht der Dinge haben, ist durchaus zu verstehen. Denn im Großraum Stuttgart sind einige bedeutende, weltweit operierende und exportorientierte Firmen zuhause, die auf einen funktionalen Flughafen mit den entsprechenden Flugverbindungen angewiesen sind. Diese Erkenntnis ist nicht besonders neu; derartiges wird von der deutschen Luftverkehrswirtschaft (und auch von der Lufthansa) immer wieder verkündet. Georg Fundel und seinen Mitarbeitern ist es ganz gut gelungen, sich in der Mitte dieses „magischen Dreiecks“ zu behaupten. Rund 55 Fluggesellschaften lassen sich inzwischen in Stuttgart sehen und verbinden die Schwabenmetropole mit etwa 100 Zielen in Europa, Nordafrika und der Türkei. Dazu betreibt Delta Airlines einen täglichen Flug nach Atlanta und Air Berlin fliegt einmal am Tag nach Abu Dhabi. Und eben dieser Flug nach Abu Dhabi ist der Grund des Streits, der zwischen Berlin und Stuttgart ausgebrochen ist.

Die Konkurrenz aus dem Morgenland

Nachdem sich die Herrscher von Abu Dhabi, Dubai und Qatar entschlossen haben, insbesondere die westliche Welt mit Hilfe ihrer nationalen Fluggesellschaften zu erobern, sind die europäischen und nordamerikanischen Fluggesellschaften etwas in die Bredouille geraten. Sie

werfen den arabischen Airlines vor, von ihren Regierungen subventioniert zu werden und dadurch einen unfairen Wettbewerb vom Zaun gebrochen zu haben. Dabei haben sie bei der Bundesregierung ein offenes Ohr gefunden.

Diese Vorwürfe werden von Emirates, Etihad und Co. vehement bestritten. Aber angesichts der Tatsache, dass die Regierungen vom Golf den Betrieb einer Fluggesellschaft offensichtlich als Teil ihrer Verkehrspolitik betrachten, scheint der Vorwurf der europäischen Airlines nicht allzu weit hergeholt zu sein. Dass die Fluggesellschaften auch noch andere Vorteile, die nicht unbedingt zu den Subventionen gerechnet werden können, genießen, sollte in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben. So ist für die Flughäfen in Abu Dhabi und Dubai der Begriff eines Nachtflugverbots so etwas wie ein Fremdwort. Dort wird rund um die Uhr geflogen. Und dies führt dazu, dass die Wertschöpfung der Flugzeuge bei den Golf-Airlines um einiges höher ist als bei ihren europäischen Konkurrenten. Und natürlich wird am Golf auch keine Steuer erhoben, die als Luftverkehrsabgabe bezeichnet wird. Und die insbesondere die Lufthansa und ihre Tochter Austrian Airlines trifft. Denn nur da gibt es diese Luftverkehrsabgabe.

Es ist nicht zu verwundern, dass die Fluggesellschaften vom Persischen Golf Deutschland als aufkommensstarken und lukrativen Markt betrachten und entsprechende Verbindungen eingerichtet haben. Allerdings legt ihnen das mit Deutschland geschlossene Luftverkehrsaufkommen ein paar Fesseln an. Lediglich vier deutsche Flughäfen (Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg und München) dürfen von Emirates und Etihad angefliegen werden; das Abkommen mit Qatar ist auf wöchentliche Frequenzen beschränkt.

Dennoch – für die arabischen Airlines läuft die Sache ganz gut. So gut, dass Emirates und Etihad auch Berlin und Stuttgart anfliegen wollen. Emirates hat bereits 2006 einen entsprechenden Antrag gestellt. Doch hier beißen



Emirates bietet drei Flüge von Frankfurt nach Dubai an – unter anderem mit A380 (hier bei der Ankunft des Erstfluges). **Photo: Thomas Williges**

sie beim Verkehrsministerium auf Granit. Verwunderlich ist dies nicht. Denn die Lufthansa hat es schon immer verstanden, sich der Hilfe der Politik zu versichern, wenn sie irgendwie in die Klemme kam. In diesem Zusammenhang sei an die ehemalige Fluggesellschaft Atlantis erinnert. Die musste sich 1969 vor Gericht das Recht verschaffen, Charterflüge in die USA durchzuführen. Und als Atlantis ein Jahr später Linienflüge in die USA beantragte, wurde dies vom Bundesverkehrsministerium abgelehnt. Zum Schutz der Lufthansa.

Allerdings war der Kranich damals ein Staatsunternehmen und die Bundesregierung wollte ganz einfach ihre eigene Firma vor unliebsamer Konkurrenz schützen. Auch wenn dies nicht unbedingt dem Wettbewerbsgedanken entsprach. Doch diese Zeiten sind längst vorbei. Die Lufthansa ist schon lange kein „Staatscarrier“ mehr und muss sich, wie andere Gesellschaften auch, dem Wettbewerb stellen. Nur sollte dies auch ein fairer Wettbewerb sein. Und da hat man, wenn man an die Golf-Airlines denkt, in Berlin so seine Zweifel. „Ehe diese Probleme nicht geklärt sind, gibt es keine zusätzlichen Landerechte“, erklärte die Parlamentarische Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium und Luftfahrtbeauftragte der Bundesregierung, Brigitte Zypries. Mit Verkehrsrechten nach Berlin und Stuttgart wird es für Emirates vorerst nichts werden. Zumal auch die EU inzwischen ein „Aviation Package“ auf den Weg gebracht hat, um unter anderem die europäischen Fluggesellschaften vor unfairer Konkurrenz zu schützen.. Dieses „Aviation Package“ ist nach Meinung

der Luftfahrtverbände zwar ein Schritt in die richtige Richtung, geht aber nicht weit genug.

Diskriminierte Flughäfen und Air Berlin als Bauernopfer?

Allerdings muss man sich fragen, ob die von der Bundesregierung und der EU geplanten Maßnahmen zum Schutz der deutschen bzw. der europäischen Fluggesellschaften nicht ein Relikt längst vergangener Zeiten sind, ob sie noch in die Zeit einer globalisierten Welt passen und ob sie nicht mit dem unschönen Begriff des „Protektionismus“ belegt werden können. Desweiteren stellt sich die Frage, ob man in den Chefetagen der Lufthansa und der Berliner Ministerien wirklich glaubt, dass jene Passagiere, die nun nicht mit Emirates oder Etihad ab Berlin und Stuttgart in die weite Welt fliegen können, an einem Lufthansadrehkreuz sich an Bord eines Lufthansa- bzw. Swiss- oder AUA-Flugzeuges begeben werden, um nach Bangkok oder Melbourne zu kommen? Sehr wahrscheinlich werden sie dort eben auch die Dienste einer arabischen Airline in Anspruch nehmen. So ist nicht ganz auszuschließen, dass es bei der ganzen Angelegenheit nicht nur darum geht, die Lufthansa, sondern auch die beiden Lufthansa- oder Star-Alliance-Hubs vor unliebsamer Konkurrenz zu schützen.

Natürlich ist auch Etihad von den Beschränkungen nicht begeistert. Aber anders als Emirates hat die Airline einen anderen Weg eingeschlagen, um in Europa Fuß zu fassen. Sie hat sich bei europäischen Airlines eingekauft und sich an diesen beteiligt. Unter anderem bei Alitalia, bei Air Ser-

bia, bei der Schweizer Darwin Airlines (die nun als Etihad Regional operiert) und eben bei Air Berlin. Mit diesen Fluggesellschaften hat Etihad Code-Share-Abkommen geschlossen, so dass zumindest ein Teil dieser Flüge nun auch eine Etihad-Flugnummer tragen. Etwas salopp könnte man sagen, Alitalia, Air Serbia und Air Berlin fungieren als Trojanische Pferde für die Fluggesellschaft aus Abu Dhabi. Was weder der Lufthansa noch den Hubflughäfen Frankfurt und München gefallen dürfte. Worauf diese wohl beim Berliner Verkehrsminister vorstellig geworden sein dürften und diesem nahelegten, diese Codeshare-Abkommen zu untersagen. Was dieser dann auch getan hat. Ab Februar sollte deshalb Schluss mit lustig sein. Erst mal.

Wobei sich die Frage stellt, weshalb denn die Flughäfen Frankfurt und München gegen ein Code-Share-Abkommen zwischen Etihad und Air Berlin sein sollten. Schließlich werden beide Airports doch auch von der Fluggesellschaft vom Persischen Golf angefliegen. Dabei können sie sich jede Menge Emirates- und Etihad-Flüge auf den Hof holen. Denn während Emirates und Etihad in Deutschland nur vier Flughäfen anfliegen können, ist die Zahl der Flüge, die sie von dort aus durchführen dürfen, unbegrenzt. Allein Emirates bietet täglich drei Flüge von Frankfurt nach Dubai an – zwei mit B777 und einen mit dem A380. Der Lufthansa dürfte dies nicht so besonders gefallen, den Flughafenmanagements schon. Auf der anderen Seite schauen Flughäfen wie Berlin und Stuttgart in die Röhre, obwohl Emirates die beiden Flughäfen ganz gerne bedienen möchte.

Jeder Passagier, der in Berlin oder Stuttgart in einen Air Berlin – Flug in Richtung Abu Dhabi steigt, ist einer weniger in Frankfurt oder München. „Was Stuttgart nützt, könnte München schaden“, erklärte Georg Fundel gegenüber der Stuttgarter Zeitung. Und fügte hinzu: „Ein Schelm, der etwas Böses dabei denkt.“ Fundel wirft der Lufthansa desweiteren vor, ihren Star-Alliance-Partner United Airlines mit „so günstigen Angeboten nach New York über die drei genannten Flughäfen (Anmerkung des Verfassers: Frankfurt, München und Zürich) unterboten zu haben, dass er den Flug (ab Stuttgart) mangels Rendite eingestellt hat.“ Deshalb fordert Fundel, der sich auf Bitten der Wirtschaft um eine Verbindung nach China

bemüht, die Marktabschottung durch den Bund endlich zu beenden. Wobei „Marktabschottung“ auch durch den Begriff der Diskriminierung ersetzt werden kann.

Nun könnte man Fundels Äußerung als die Meinung eines verbitterten Flughafengeschäftsführers abtun. Doch er bekommt Schützenhilfe von Karl Born, Honorarprofessor der Hochschule Harz, der als ehemaliger Verkaufschef der Condor und „Ex-Direktor Flugbetrieb“ des Reiseveranstalters TUI einen guten Einblick in das Gebaren der Luftfahrtbranche hat. Bei seinen „bissigen Bemerkungen“ (www.karl-born.de) kritisierte er im Oktober Verkehrsminister Dobrindt und fordert ihn auf, „sich frei von Lufthansa (zu) machen, die offensichtlich zusammen mit den Flughäfen Frankfurt und München Druck auf ihn ausübt“. Und fragt desweiteren, ob Alexander Dobrindt sich als Luftverkehrs- oder als Lufthansa-Minister verstehe.

Selbst wenn man das Bemühen des Verkehrsministeriums verstehen kann, die Lufthansa vor unliebsamer Konkurrenz durch die Golf-Airlines zu schützen, so stellt sich die ganze Angelegenheit bei den Codeshareflügen etwas anders dar. Denn hier ist mit Air Berlin plötzlich eine deutsche Fluggesellschaft betroffen. Und so könnte sich herausstellen, dass das, was der Lufthansa nützt, Air Berlin schadet. Die Fluggesellschaft ist ohnehin nicht auf Rosen gebettet. Seit Jahren versucht sie sich zu sanieren. Viel haben diese Maßnahmen nicht gebracht. Es sei denn, man betrachte die Tatsache, nach welcher die Verluste geringer geworden sind, als Erfolg. Zwar ist Air Berlin die zweitgrößte Fluggesellschaft Deutschlands und so lange sie als Konkurrent zur Lufthansa auf dem Markt bleibt, profitieren die Verbraucher von niedrigen Preisen. Aber auf der anderen Seite pfeifen es die Spatzen von den Dächern, dass Air Berlin am finanziellen Tropf von Etihad hängt. Noch kämpfen Etihad und Air Berlin gemeinsam um die Weiterführung ihrer Codeshareflüge. Wobei dieser Kampf zunächst einmal mit einer Niederlage begann. Denn am 29. Dezember letzten Jahres erklärte das Verwaltungsgericht Braunschweig die Untersagung der umstrittenen Code-Share-Flüge durch das LBA für rechtens. Wobei es sich hierbei nur um die Codeshare-, jedoch nicht um die Durchführung der Flüge generell handelt (insgesamt wurden 31 Codesharestrecken untersagt; darunter eben auch die zwischen Abu Dhabi und Berlin bzw. Stuttgart).

Anzunehmen ist jedoch, dass dieses Urteil nur der Auftakt zu einer längeren juristischen Auseinandersetzung war. Bei welcher Air Berlin und Etihad zunächst einmal einen Etappensieg vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht errungen haben. Das Gericht hatte geurteilt, dass die gemeinsamen Flüge für den Winterflugplan durchgeführt werden können. Wie es danach weitergeht, ist ungewiss. Sollte dieser Rechtsstreit allerdings in der letzten Instanz für Etihad und Air Berlin negativ ausgehen und daraufhin das Management in Abu Dhabi zu der Erkenntnis kommen, dass sich ein weiteres Engagement bei ihrem deutschen Partner nicht mehr lohne und ihm den Geldhahn zudreht, dann ist nicht auszuschließen, dass die zweitgrößte deutsche Fluggesellschaft den Gang zum Konkursrichter antreten muss.

Die Landesregierungen von Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen sowie der Berliner Senat sehen diese Gefahr durchaus. Ein Konkurs Air Berlins würde sich auf de-

ren Drehkreuze Berlin und Düsseldorf negativ auswirken. Und für die baden-württembergische Landesregierung ist die Code-Share-Verbindung wichtig; sie möchte sie gerne erhalten. Deshalb haben sie sich bei Verkehrsminister Dobrindt, Wirtschaftsminister Gabriel und Außenminister Steinmeier für den Erhalt der Code-Share-Flüge eingesetzt. Ob sie damit Erfolg haben, steht auf einem anderen Blatt.

Sollte Minister Dobrindt bei seiner Haltung bleiben und den Ausstieg Etihads bei Air Berlin provozieren wollen, dann ist nicht ausgeschlossen, dass er die Lufthansa vor einem unliebsamen Konkurrenten schützt und eine andere deutsche Fluggesellschaft in den Konkurs treibt. Bleibt zu hoffen, dass es nicht soweit kommt. Als Alternative zur Lufthansa blieben für die Verbraucher dann nur noch Ryanair und Easyjet übrig. Keine besonders erfreulichen Aussichten. Und der Vorwurf Karl Borns, Alexander Dobrindt wäre nicht Luftfahrt-, sondern Luft-hansaminister hätte sich leider bestätigt.





Doha – Hamad International Airport



von Thomas Williges

Als internationaler Fünf-Sterne Flughafen und Tor zur Welt setzt Qatars Hauptstadtflughafen Doha – Hamad International Airport (HIA) neue Standards in Punkto Reiseerlebnis.

Am 30. April 2014 wurde am östlichen Stadtrand von Doha der neue Hamad International Airport (HIA) eröffnet. Gleichzeitig wurde der alte Flughafen, nur einen Steinwurf von HIA entfernt, geschlossen. Mit über 23 Millionen Passagieren war die Kapazität des alten Airports mehr als ausgelastet.

Überwältigende Architektur

Zu Baubeginn 2007 wurden im Persischen Golf Unmengen Sand aufgeschüttet und so HIA zu 60% auf neu gewonnenem Land errichtet.

Mit einer Gesamtgröße von über 22 km², einem 90 m hohen halbmondförmigen Tower, dem beeindruckendem Passagier-Terminalkomplex, einer öffentlichen Moschee mit einer 2.000 m² großen Glaskuppel und einem 36 m

hohen Minarett, das von tausenden glitzernden LED-Lichtern beleuchtet wird, besticht dieser Airport mit architektonischen Highlights und bildet so ein neues Wahrzeichen für die Welt der Luftfahrt. Das prächtige Emiri-Terminal, das der königlichen Familie und VIP vorbehalten ist, wurde mit einer Fläche von 16.000 m² in Form eines Segels der arabischen Dhau-Boote nachempfunden.

Reibungsloser und stressfreier Ablauf vom Check-In bis zum Boarding

Zu Beginn war HIA für 30 Millionen Passagiere ausgelegt, doch in wenigen Jahren plant man 50 Millionen Passagiere pro Jahr abzufertigen, was ca. 8.700 Passagiere pro Stunde entspricht.

Fast 140 Check-In-Schalter ermöglichen dem Passagier ein schnelles einchecken, wobei allein 30 Schalter für Business- und First Class Kunden von Qatar Airways reserviert sind.

Auch bei der Pass- und Sicherheitskontrolle ist HIA mit neuester Technologie ausgestattet, um hier Verzögerungen für den Passagier zu minimieren. Eine zügige Verbindung zwischen den Gates ist durch Laufbänder und sogar einem automatischen „People Mover-System“ gewähr-



leistet, sodass die Passagiere schliesslich schnell und einfach über insgesamt 65 Gates ihren Flug erreichen.

Unvergleichlicher Luxus und Komfort

Der Flughafen verwöhnt die Reisenden und Besucher auf über 25.000 m² mit erstklassigen Geschäften, die mit den weltweit führenden Kaufhäusern konkurrieren und HIA zu einem repräsentativen Shoppingziel machen.

Mehr als 70 Outlets bieten eine unvergleichliche Auswahl an Designermarken, neuester Mode, Elektronikartikeln, Delikatessen und vieles mehr, und 30 Cafés und Restaurants mit breiter Auswahl an lokaler und internationaler Küche sorgen auf 15.000 m² für das leibliche Wohl.

Der zentrale Transitbereich wird dominiert von einem über 5 Meter hohen Teddybären, ein imposanter Blickfang, der mehrere Tonnen schwer ist und Millionen gekostet hat, ergänzt durch futuristische Kinderspielplätze und Bereichen, die das Warten auf den Anschlussflug auch für die jüngeren Passagiere nicht zum Geduldsspiel werden lässt.

Des weiteren bietet Doha 16 Lounges mit einer Fläche von über 80.000 m² an, deren Einrichtungen, Annehmlichkeiten und Kundenservice auf Fünf-Sterne Niveau liegen.

Auch wenn der Transitpassagier nicht in den Genuss kommt, um sich in den großzügigen Business-Lounges

Links der alte Flughafen, rechts daneben wurde der neue Airport gebaut.



zu erholen, so hat er doch überall die Möglichkeit, sich über freies WLAN mit der Welt zu verbinden. An mehreren Computerterminals stehen die aktuellsten Apple-Computer zur Verfügung.

Ein Großteil der Flüge des Homecarriers Qatar Airways findet Nachts statt, sodass man den Eindruck hat, der moderne Flughafen komme auch zu später Stunde nie zur Ruhe. Wer trotzdem das Bedürfnis hat, die Nacht im Hotel zu verbringen, kann das Flughafenhotel wählen, das mit 200 Zimmern zum Relaxen, Erholen und Regenerieren auch zwischen den Flügen einlädt.

Ein Fünf-Sterne-Spa der Spitzenklasse, Saunen, 2 Squash-Courts, ein Fitnessstudio und sogar ein 25 m langes Schwimmbcken runden das Wellness-Programm ab.

Für die Zukunft geplant

Hamad International verfügt über 2 parallele Start- und Landebahnen (16L/34R bzw. 16R/34L), die über eine Länge von 4.850 m bzw. 4.250 m Länge verfügen. So können auch vollbesetzte Großraumflugzeuge wie der Airbus A380 bei sommerlichen Rekordtemperaturen bis zu 50 Grad Celsius den Airport nutzen.

Durch einen unabhängigen Parallelbetrieb der Start- und Landebahnen wird eine Abfertigung von 100 Flugzeugen pro Stunde bzw. 360.000 Flugzeugen pro Jahr ermöglicht. Der Flughafen hat seine Kapazitätsgrenzen noch lange nicht erreicht, viele Gates werden zurzeit selten bzw. noch gar nicht genutzt und es scheint, der Airport habe grenzenloses Ausbaupotential.

HIA wird zur Zeit von 50 Fluggesellschaften angefliegen und weitere werden in den kommenden Jahren folgen, sodass der Flughafen als Transitairport in direkter Konkurrenz zu Dubais Riesenprojekt „DWC - Al Maktoum International Airport“ steht, der vor den Toren Dubais schrittweise erweitert wird.

Man darf also zumindest aus dem Arabischen Raum auf weitere positive Erfolgsmeldungen und Superlative in Sachen Flughafenbau gespannt sein.



Bilder: Thomas Williges, Internet

Quelle: Qatar Airways, Doha Hamad International Airport



Politische Namensgebung für Flughäfen

Normalerweise werden Flughäfen lediglich nach einer größeren Stadt in ihrem Einzugsbereich benannt. Und meist tragen sie noch einen Zusatz, der auf die Gemeinde bzw. den Stadtteil, auf deren/dessen Gemarkung sie liegen, hinweist. Wie zum Beispiel Hamburg-Fuhlsbüttel, Hannover-Langenhagen oder Wien-Schwechat. Einige tragen jedoch zusätzlich den Namen eines Politikers, der sich für die Nation, die Luftfahrt oder die jeweilige Stadt bzw. Region verdient gemacht hat. Der bekannteste Airport dürfte der John F. Kennedy – Airport von New York sein. Der übrigens früher einmal als New York – Idlewild bezeichnet wurde.

Auch einige deutsche Flughäfen erhielten zusätzlich den Namen eines bekannten und verdienten Politikers. So

wurde, vor „gefühlten ewigen Zeiten“, der Kölner Flughafen zu Ehren des ersten deutschen Bundeskanzlers mit dem Namenszusatz Konrad Adenauer versehen. Danach scheint die Tradition, einen Flughafen mit dem Namenszusatz eines verdienten Politikers zu versehen, irgendwann aus der Mode gekommen zu sein. Da macht auch der Flughafen Berlin-Tegel keine Ausnahme, der an den Luftfahrtpionier Otto Lilienthal erinnert. Lilienthal war ja kein Politiker.

Irgendwann preschte dann die Bayerische Landesregierung vor, als sie dem im Erdinger Moos neu eröffneten Flughafen den Zusatz „Franz-Josef-Strauß“ verlieh. Das machte irgendwie Sinn – auch wenn Strauß vielleicht



„Geiler Flughafen Frankfurt?“ Wäre mutig und hätte was.
Photo: Milan Skaryd / Fraport

war mit der FDP in der „falschen“ Partei und die Liberalen kriselten gerade ein wenig (um es vornehm auszudrücken). Auch Lothar Späth hätte sich angeboten. Aber dummerweise könnte „Späth“ mit „Verspätung“ assoziiert werden. Und das macht sich für einen Flughafen nicht so besonders gut.

Hamburg hat sich entschlossen, seinen Flughafen nach dem erst kürzlich verstorbenen Helmut Schmidt zu benennen. Ganz sicherlich eine gute Wahl, an den „elder statesman“ Schmidt zu erinnern. Nun scheint man auch am Rhein auf den Geschmack gekommen zu sein und möchte den bisher namenlosen Düsseldorfer Flughafen nach dem früheren Ministerpräsidenten Johannes Rau benennen. Was auch keine schlechte Wahl zu sein scheint. Hat Rau es doch nicht nur zum Minister-, sondern auch noch zum Bundespräsidenten geschafft. Auf der anderen Seite - war da ´mal nicht etwas, das als WLB-Flugaffäre bezeichnet wurde?

Bisher erinnert der größte deutsche Flughafen an keinen deutschen oder, was passend wäre, einen hessischen Politiker. Bisher nennt er sich schlicht und einfach „Frankfurt Airport“ oder, was nicht besonders innovativ zu sein scheint, „Fraport“. Dabei würde sich eine ganze Reihe verdienstvoller Politiker anbieten: Georg-August Zinn, Holger Börner, Walter Wallmann und, das wäre wirklich fortschrittlich, die ehemalige Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth. Aber vielleicht kann die nicht zur Wahl zu stehen. Denn sie lebt noch und dies hoffentlich – bei guter Gesundheit – noch lange.

Allerdings gibt es noch einen ehemaligen Politiker, an den der Honorarprofessor und ehemalige Verkaufsleiter der Condor Karl Born in seinem Blog erinnert hat. Born erwähnt, dass der erste hessische Ministerpräsident auf den Namen Karl Geiler hörte (allerdings war er nicht gewählt worden und regierte auch nur zwei Jahre). „Geiler Airport Frankfurt“! Das hätte doch was. Meint Karl Born. Auch wenn es zu dieser Namensgebung etwas Mut brauchte. „Wowi“ Wowereit würde da vor Neid erblassen.

Wefis

als letzter Vertreter eines „aufgeklärten Absolutismus“ bezeichnet werden kann. Er hat, nicht nur in Bayern, Geschichte geschrieben und hat dabei große Verdienste für die deutsche Luftfahrt erworben. Ohne Strauß´ Wirken wäre der deutsche Anteil an Airbus möglicherweise etwas geringer ausgefallen. Und natürlich war diese Namensgebung auch eine Hommage an die bayerische Staatspartei CSU.

Danach schien einmal wieder Funkstille zu sein. Bis die schwäbische Politprominenz sich entschied, dem Stuttgarter Flughafen den Namenszusatz des legendären Oberbürgermeisters Manfred Rommel zu verleihen. Nun gut, es hätte auch Theodor Heuß sein können. Aber der

Die pünktlichsten Airlines

Für Deutschland zählt: Pünktlichkeit ist eine Zier



von Hans-Joachim Krüger

Zu Beginn eines jeden Jahres wird man Statistiken für fast alle Bereiche wahrlich überschüttet. Sei es nun, dass die Flughäfen ihre rekordverdächtigen Passagierzahlen der Welt mitteilen, die sichersten Airlines gekürt werden, der weiteste Flug ins Guinness-

Buch der Rekorde einzieht oder es gibt eben die 20 pünktlichsten Airlines. Das britische Daten- und Beratungsunternehmen OAG macht sich Jahr für Jahr die Mühe und analysiert anhand verschiedener Flugplan-Daten, wie Fluggesellschaften, Flughäfen in Sachen Pünktlichkeit abschneiden. Demnach ist ein Flug relativ pünktlich, wenn er in einem „Slot“ (ca. 15 Minuten nach der geplanten Ankunftszeit) am Gate steht. Wie man aus der nachfolgenden Statistik ersehen kann, sucht man eine deutsche Airline vergeblich. Immerhin hatte nach den Kriterien der OAG die estnische Baltic Airlines eine Pünktlichkeitsrate von immerhin 94,4% und der 20. In der Reihe (Norwegian Air Shuttle) kam auf stolze 86,67%

- Platz 1 Baltic Airlines
- Platz 2 Copa Airlines
- Platz 3 AZUL
- Platz 4 Japan Airlines
- Platz 5 All Nippon Airlines

- Platz 6 Finnair
- Platz 7 TAM
- Platz 8 Austrian Airlines
- Platz 9 Hawaiian Airlines
- Platz 10 LOT
- Platz 11 Virgin Australia
- Platz 12 KLM
- Platz 13 SAS
- Platz 14 Monarch Airlines
- Platz 15 Qantas
- Platz 16 Iberia
- Platz 17 Flybe
- Platz 18 Air New Zealand
- Platz 19 Qatar Airways
- Platz 20 Norwegian Air Shuttle

Die GermanWings erreichte mit 84,25% ein Platz im oberen Mittelfeld, andere deutsche Airlines reihten sich dann dahinter ein. Wenn man sich diese Platzierungen ansieht, über Sinn und Unsinn einer solchen Statistik kann man sicherlich streiten, fällt einem der Vergleich mit der Deutschen Bundesbahn ins Auge.

Auch auf der Schiene ist man stets um Pünktlichkeit bemüht, aber

Komplett daneben ist dabei der Start der Neu-BilligAirline Eurowings gegangen. Keine andere deutsche Airline steht



JAPAN AIRLINES



zurzeit so in der Kritik wie die Nachfolge-Airline der Germanwings. Gerade die neu aufgenommenen Intercontinentalflüge sorgen für eine Delay-Statistik, die vergleichbares sucht. Nachdem ein Airbus A330, auf einem „Eingewöhnungsflug“ nach Mallorca Teile der Triebwerksabdeckung verlor und der Flieger daraufhin gegroundet wurde, fiel pünktlich zur offiziellen Betriebsaufnahme ein wesentlicher Bestandteil der ohnehin dünnen Flugzeugflotte für längere Zeit aus. Bereits die ersten Flüge des Newcomers unter den vermeintlichen Billigfliegern hatten mit Verspätungen zu kämpfen. Es ging weiter mit zum Teil Verspätungen bis zu 10 Stunden auf den Flügen in die Karibik nach Fernost oder Dubai. Der Gipfel der Verspätung wurde dann Anfang Januar erklommen, indem ein Flug von und aus Kuba immerhin knapp 70 Stunden zu spät in Köln/Bonn landete.

Aber nicht nur Eurowings hatte ein Verspätungsproblem, auch Condor oder Air Berlin kämpfen mit der Pünktlichkeit. Bei Air Berlin verspätete sich z.B. ausgerechnet ein Flug in die Karibik, bei dem sich Passagiere erhofften, den Jahreswechsel unter südlicher Sonne in der Karibik zu verbringen. Den Jahreswechsel verbrachten die Passagiere aber dann doch (leider) noch in Deutschland.

Verspätung scheinen in Deutschland zurzeit das Maß aller Dinge zu sein. Kein anderes so hoch entwickeltes Land kämpft so massiv gegen die Uhr wie gerade Deutschland.

Egal ob Schiene, Luftverkehr, oder auch im Straßenverkehr, darf man feststellen, dass es schon fast eher die Ausnahme ist, pünktlich zu erscheinen. Spitzenreiter ist und bleibt natürlich die Bahn mit veraltete Strukturen und eine absolut schlechte Infrastruktur. Egal ob im Nah- oder im Fernverkehr – tägliche ‚betriebsbedingte‘ Zugausfälle sind an der Tagesordnung. Die Passagiere der Bahn treffen solche Bekanntmachungen immer erst kurzfristig und sind dann doppelt unangenehm, weil dann auch noch mögliche Anschlusszüge nicht erreicht werden.

Im Luftverkehr muss man lobenswerter Weise erwähnen, dass flugsicherungsbedingte Verspätungen eher die Ausnahme sind (es sei denn – ein ganzes Center trennt sich von der Stromversorgung). Die Verspätungen bei den Fluggesellschaften weisen ebenfalls auf massive interne Probleme hin, die wohl bei jeder Fluggesellschaft immer etwas unterschiedlich betrachtet werden müssen.

Wer hingegen aufs Auto setzt erlebt ebenfalls sein Waterloo, marode Brücken, Baustellen die sich über Jahre hinziehen und eine verfehlt Entwicklungsplan lassen auch auf den Straßen den Verkehr ruhen und sorgen für verspätete Ankunftszeiten.

Deutschland scheint das Mekka für Verspätungen zu sein!



Zwei Lotsen-Leben:



von Emmi Enneper

Eginhard in Hannover und Hartmut in Nürnberg trafen sich vor langer Zeit bei einer BFS-Kur in Prien. Ich fand vieles gemeinsames in ihrem Leben. Zum Beispiel werden beide 78 Jahre in diesem Monat. Jetzt sollen sie mal aus ihrem Berufsleben erzählen.

Wie war es damals (1957), wenn man sein Abitur hatte und einen Beruf ergreifen wollte? Wie kam man da ausgerechnet auf die Flugsicherung?

Eginhard: In West-Berlin, wo ich im Februar 1957 mein Abitur bestand, war der Arbeitsmarkt durch die „Insellage“ extrem angespannt. Es gab kaum Arbeitsplätze im Gegensatz zur restlichen Bundesrepublik. Noch während der Schulzeit bewarb ich mich auf eine Umfrage der „Bundesanstalt für Flugsicherung“. Fluglotsen wurden gesucht- der Beruf war mir damals nahezu unbekannt. Die finanziellen Möglichkeiten, die BAT Gruppe III/II zu erreichen, waren sehr lukrativ. (durch die spätere Verbeamtung wurde das dann wieder zunichte gemacht) Ich hätte auch als Offiziersanwärter beim Fliegenden Stab bei der Bundeswehr anfangen können, aber ich entschied mich für die BFS und wurde zum 1.5.1957 (Arbeiterfeiertag!) eingestellt.

Hartmut: Bei mir war es ähnlich. Ich wollte allerdings durch mein Interesse am Amateurfunk irgendetwas damit beruflich machen. Der Berufsberater entschied: „Interes-

se für Technik und Sprachen, da kommt nur Flugsicherung in Frage!“

Was habt ihr für Erinnerungen an die Schule, Lehrer, Unterkunft etc?

Egi: Nach kurzer Einweisung an der FS-Leitstelle Hannover, begann die Ausbildung bei der FS-Schule München-Riem. In einfachsten Räumen, mit bescheidenen Mitteln wurde unterrichtet. Die Fachlehrer waren durchwegs kompetent.

Hartmut: Da habe ich allerdings eine andere Erinnerung. In meinem Lehrgang waren die Lehrer nicht sehr kompetent, was nicht verwunderlich war, denn sie waren gar nicht für den Job ausgebildet und im Wissen „eine Stunde“ vor uns. Außerdem fehlten schriftliche Unterlagen etc. So ging es mit der Unterkunft im Schulgebäude weiter. In Schlafsälen von mehr als 25 jungen Männern war oft an Schlaf nicht zu denken.

Egi: Auch das Erlernen des umfangreichen Stoffes war in den Räumen erst recht nicht einfach.

Wurdet ihr nach der Laufbahnprüfung gleich zum TWR/APP nach Hannover bzw. Nürnberg versetzt?

Egi: Ja, ich kam wieder nach Hannover zur praktischen Ausbildung für TWR/APP.

Hartmut: Ich wurde nach Frankfurt Rhein-Main versetzt, wo wir sogar bei den Amerikanern eine Extra-Prüfung für militärische Belange ablegen mussten. Von 1958 bis 1962





Ganz links: Eginhard



arbeitete ich dort im TWR und APP. Wir waren damals die ersten Deutschen, die die amerikanischen Fluglotsen auf Rhein-Main ersetzten. Danach durfte ich wieder nach Nürnberg, wo ich 1992 meine berufliche Laufbahn als Wachleiter beenden konnte.

Eginhard erlebte dann noch im ACC Hannover zu arbeiten, bevor der Umzug des Centers 1973 nach Bremen stattfand.

Egi: Im TWR/APP waren wir unter dem damaligen Leiter Herrn Knoll eine verschworene, zufriedene Mannschaft mit bestem Betriebsklima. Das änderte sich im ACC. Durch das Verhalten der damaligen Leiter FVK und LB wurde die Freude an der Tätigkeit genommen, obwohl durch das Zusammenlegen von ACC und APP eine zügigere Abwicklung des Verkehrs möglich wurde. Die kürzeren Koordinationswege und ein besseres gegenseitiges Verständnis machten es möglich. Es entwickelte sich ein kollegiales Verhältnis zu den ACC Kollegen, die ja zum Teil später in Hannover nach der Verlagerung des Centers verblieben. Dann konnte ich noch wunderschöne 20 Jahre als Wachleiter arbeiten und die Privatisierung miterleben.

Außer, dass ihr beide musikalisch seid und auch ein Instrument beherrscht, Tennis spielt und gern verreist, hattet bzw. habt ihr noch andere Betätigungsfelder. Bei Hartmut das Hobby Funken. Inwieweit gilt das heute noch?

Hartmut: Ich bin nach wie vor begeisterter Amateurfunker und hatte viele Kontakte mit Fluglotsen, Piloten und Technikern in der ganzen Welt als Mitglied des International Air Traffic Controllers Net.

Egi, von dir weiß ich, dass du immer noch mit viel Engagement angehende Privatpiloten unterrichtest. Seit wann machst du das eigentlich und wie lange willst das noch machen?

Egi: Weil ich meinen Beruf als Fluglotse mit den besten Kenntnissen erfüllen wollte, habe ich schon in jungen Jahren nebenberuflich mit der theoretischen Ausbildung für

Lfz-Führer begonnen. Ich habe den Privatpilotenschein auf eigene Kosten erworben und mehr als zwei Jahrzehnte besessen. Dabei habe ich auch enge Verbindungen zu diversen Fliegerclubs erhalten. Das zusammen hat nicht nur mein Leben und den beruflichen Werdegang bereichert, sondern auch erkennen lassen, dass die geistige Fitness und Belastbarkeit über die Jahre erhalten bleiben. Und deshalb mache ich noch solange wie möglich weiter.

Und nun zu eurer gemeinsamen Kur

Hartmut: Ich erinnere mich besonders an eine Wanderung zum Wendelstein. Bei einer Rast an der Mitternalm bekamen wir zufällig ein Akkordeon und eine Gitarre in die Hand und spontan spielten wir auf. So kam es zu dem ersten und letzten Auftritt einer Flugsicherungsband Hannover/Nürnberg in Bayern. (siehe Foto)

Eginhard: Unsere gemeinsame Kur ist mir insgesamt als ein schönes Erlebnis in Erinnerung, so wie eigentlich alle Regenerationskuren in meinem Berufsleben. In einer schönen Umgebung konnte man den beruflichen Stress hinter sich lassen. Eine zusätzliche Bereicherung zur Berufstätigkeit.

Hartmut, Eginhard, Danke für den Ausflug in alte Zeiten mit euch!

Eginhard und Hartmut waren langjährige Mitglieder im VDF. Wobei Hartmut in Nürnberg zu der Zeit des so genannten „Bummelstreiks“ sogar Obmann im Verband war und als solcher vor Gericht stand, um zuzugeben, dass er nichts zugibt. (wie er selber sagte)

Beide hatten ihre Dienstzeit als Wachleiter verlängert, doch die „Früchte“ der Privatisierung, die bessere Bezahlung konnte nur Eginhard noch ernten. Nun genießen beide bereits über 20 Jahre ihren „Unruhestand“ und hoffentlich noch viele Jahre bei guter Gesundheit.

Es stand im flugleiter Dezember 1990



von Emmi Enneper

Ein Bericht über den Zustand der zivilen Radartechnik im Osten der Bundesrepublik vor 25 Jahren von Steffen Buschbeck.

Kurz nach der Wiedervereinigung waren es doch sehr viel schlechtere Bedingungen mit denen die

Kollegen dort zu arbeiten hatten als in der westlichen

Republik. Sind das denn erst (oder schon?) 25 Jahre her?

Besonders beachtenswert ist auch der letzte Absatz über den damaligen TWR Schönefeld: ein nur 14m hoher Turm, von dem die Sicht auch noch durch Bauten auf das Vorfeld und die RYWs behindert wurde, diente mit Hilfe von Monitoren dem Kontrolldienst im TWR.

Dieser „Tower“ wurde dann recht bald abgeschafft!

Interflugs Mitgift

Steffen Buschbeck

Bericht über Zustand der zivilen Radartechnik im Ostteil der Bundesrepublik

Die Ausrüstung der ostdeutschen zivilen FS-Stellen mit Radar ist zur Zeit völlig unzureichend. Sie besteht aus drei "reinen" Primärradaranlagen an den Standorten:

Friedland (bei Neubrandenburg), Cottbus und Leipzig.

Diese Anlagen arbeiten autonom, ohne Rechnerunterstützung, und liefern lediglich Roh-Videosignale in Stecknadelgröße, deren Darstellung oft von meteorologischen Störerechos erschwert wird. Handgefertigte Kartenfilter verursachen auf dem Bild-

schirm verwellte, oft kilometerdicke Striche, die den zivil- vom militärisch kontrollierten Luftraum trennen sollen.

Die einzige etwas fortschrittliche Anlage arbeitet seit 1975 in Berlin-Schönefeld. Hier findet sich erst- und bisher einmalig in der DDR eine Kombination aus Primär- und Sekundärradar, ergänzt durch einen Radardatenrechner, der immerhin schon die SSR-Daten digitalisiert, brauchbare Karten zeichnet und Planungsdaten (Basisdaten aus dem FPL) nach manueller Eingabe mit den Radardaten verknüpft.

Zwischen den genannten Radarquellen besteht kein Datenaustausch. Somit ist die Luftlagedar-

stellung durch Radar nicht nur lückenhaft (Dresden und Erfurt z.Z. noch ohne Radar), sondern auch sehr unsicher. Plötzliche Ausfälle sind nicht selten. Trotz abgestimmter Wartungszyklen - normalerweise wird jede Anlage einmal im Monat für 4 bis 6 Stunden deswegen abgeschaltet - kommt es immer wieder zum Ausfall, der die gegenseitige Unterstützung bei der Lösung von Staffelungsproblemen erschwert.

**APP/ACC Berlin-Schönefeld:
(ca. 60 Flugleiter)**

Primärradar / AVIA-D / Polen /

Reichweite 150 km / seit 1975

Sekundärradar / KOREN-I / UdSSR /

Reichweite 300 km / seit 1975

Rechner / ODRA1305 / Polen
Zieldarstellung:

Hier wird das analoge Primärradarziel vom digitalen SSR-Ziel überlagert. Für die Staffelung (Zielstandort) ist die Lage des analogen Primärziels ausschlaggebend.

Das Radarziel wird von einem Etikett begleitet, aus dem u.a. das Rufzeichen ersichtlich ist, sofern dem Rechner vorab der SSR-Code des betreffenden Fluges "mitgeteilt" wurde (manuelle Eingabe).

Seit einigen Monaten ist der Radarrechner (ODRA 1305) mit dem AFTN-Computer gekoppelt, der für den halbautomatischen Kontrollstreifendruck in den Dienststellen APP/ACC und TWR Schönefeld, ACC Friedland und Cottbus sorgt.

Die dafür notwendigen Eingaben sind aufwendig; Der ganze Kontrollstreifendruck ist störanfällig und anwenderunfreundlich.

Technische Probleme:

— Das analoge Primärziel auf tangentialem Kurs geht meist verloren. Insgesamt schwache Zeichnung; als Ziel-standort für die Staffelung oft unbrauchbar.

— Die digitale Flugzieldarstellung fällt häufig ab (im Kurvenflug, aber auch im Geradeausflug in Höhen oberhalb FL200 in der AWY A4, die etwa 30 km östlich vom Radarstandort verläuft).

— Durch die Nähe der Station zum Flughafen (ca. 3 km südwestl. gelegen) versetzte Zieldarstellung auf die Anfluggrundlinie, dabei fehlende oder fehlerhaft Modus-C-Anzeige, insbes. im "short final". Somit ist die Anlage als SRE im PAR-System nur bedingt verwendbar.

— Über einen "Meteo-Kanal" können zwar Wettererscheinungen – selbst abgestuft in ihrer Intensität – dargestellt werden, was im Umkreis von 50 km um die Station (in der TMA) oft lückenhaft ist. Hinweise an die Besatzungen dürfen aus diesen meteorologischen Darstellungen nicht abgeleitet werden (Indiz für Unzuverlässigkeit).

— Ab 150 km muß zur Staffelung das analoge SSR-Ziel dienen (insbesondere für ACC-Funktion wichtig). Diese Ziele werden aber - technisch bedingt - so breit gezeichnet, daß eine Seitenstaffelung in den eng bemessenen Luftstraßen (z.B. W10 mit 15 km Breite) ausgeschlossen ist.

Arbeitsbedingungen:

Die Arbeitsbedingungen für die Flugleiter sind erträglich, im Vergleich zu

den Kollegen in Friedland und Cottbus sogar gut.

Dennoch geht die "Bunkeratmosphäre" (Halbdunkel), schwere Stahltür, teilweise Enge zwischen den Arbeitsplätzen und die Geräuschkulisse (Lüftergeräusche) mit der Zeit auf die Nerven.

Die Verpflegung mit Speisen (Imbiss, Mittag-, Nachtschichtessen) durch die MITROPA ist miserabel (oft hart an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung).

ACC Friedland und Cottbus (je etwa 20 Flugleiter):

Primärradar / AVIA-B / Polen /
Reichweite ca. 250 km / seit 1970 in
Betrieb

Zieldarstellung:

analoges Primärradarziel

Rechnische Probleme:

— Die Stationen befinden sich in unmittelbarer Nähe der AWY A4, wo sich der von beiden Kontrollstellen zu betreuende Verkehr überwiegend abspielt. Infolgedessen überdecken die "Todkegel" der Radaranlagen weite Teile des zu kontrollierenden Luft-
raumes.

— Gewitterlagen führen vor allem bei Cottbus dazu, daß für ganze Luftstraßenabschnitte der Radardienst eingestellt werden muß.

— Das hohe Alter der Anlagen (s.o.) macht sie besonders störanfällig. Mit einem plötzlichen irreparablen Totalausfall muß gerechnet werden.

Arbeitsbedingen:

Die Arbeitsbedingungen sind (zumindest in Cottbus) katastrophal – Dunkelheit, schlechte Luft, außerordentliche Enge, uralte Kommunikationstechnik. Obwohl (im Falle von Cottbus) zivile und militärische Flugsicherung sich in einem Gebäude eingerichtet haben, läßt die zivil-militärische Kooperation zu wünschen übrig.

Es ist bestenfalls ein erträgliches Nebeneinander als ein einträgliches Miteinander in diesen sogen. gemeinsamen zivil-militärischen Kontrollstellen zu verzeichnen.

APP/TWR Leipzig: (etwa 15 Flugleiter)

Primärradar / RSP-7 / UdSSR (milit.) /
Reichweite ca. 70 km / seit 1970

Zieldarstellung:

analoges Primärradarziel

Technische Probleme:

— Diese uralte militärische Radarstation (eine Entwicklung aus den 50er Jahren) ist sehr störanfällig und

liefert in manchen Sektoren (z.B. nach Norden in Richtung Berlin) schlechte oder überhaupt keine Ziele.

— Da die Station am Flughafen installiert ist, überdeckt ihr "Todkegel" einen Teil des Verantwortungs-
bereichs der APP.

Arbeitsbedingungen:

Mitte der 80er Jahre erhielt der Flughafen Leipzig ein neues Gebäude, in dem u.a. der Kontrollturm integriert ist. Dies geschah aber so unglücklich, daß dem Controller nur der Blick nach Westen, Osten und Norden vergönnt ist; nach Süden ist der Tower durch eine Gebäudewand abgeschlossen.

Noch ein Wort zum **TWR Berlin-Schönefeld:**

Dort sind etwa 40 Flugleiter beschäftigt.

Das Bauwerk "Tower" erhebt sich 14 m über dem Erdboden. Die Sicht der Controller ist durch Bauten in der unmittelbaren Umgebung sehr stark eingeschränkt. So blockiert ein Hangar die Sicht auf 25L landende Luftfahrzeuge und ein weiterer Hangar verwehrt den Blick auf große Teile der RWY 25L. Die geringe Bauhöhe macht es unmöglich, die nördlich des RWY-Systems gelegenen Rampen (für die das TWR-Personal mit verantwortlich ist) ausreichend zu überblicken.

Eine Radarbildübertragung oder -darstellung in irgendeiner Form existiert nicht, was die Zusammenarbeit zwischen TWR und APP sehr schwierig gestaltet.

Der Bericht enthält nur eine Auswahl der vielen technischen und arbeitsmäßigen Probleme der DDR-Flugleiter und ist als "Einstimmung" auf das persönliche Kennenlernen zu verstehen. ■



Kamov KA-26

Interflug/Erfurt

Kurz und Interessant

Zusammengestellt von W. Fischbach

In ihrem Kampf gegen „Social Dumping“, Scheinselbstständigkeit und „Zero-Hour“-Verträge hat die Vereinigung Cockpit (VC) angekündigt, Dienstreisen mit bestimmten Fluggesellschaften nicht mehr durchführen zu wollen. Darunter fallen unter anderem Ryanair, Norwegian, Germania und Croatia. Dazu hat sie ein „Social Barometer“ erarbeitet und weist auf eine Studie der Universität Gent zu diesem Thema. Weitere Informationen über www.vcockpit.de.

oo00oo

Für 15 Mio. US\$ hat Austrian Airlines (AUA) ihre 15 Fokker 100 und sechs Fokker 70 an die australische Bedarfsfluggesellschaft Alliance Aviation Service Ltd. verkauft, die bereits eine Flotte von fünf Fokker 50, acht Fokker 70 und 15 Fokker 100 betreibt. Die Übergabe der AUA-Fokker hat bereits im Dezember letzten Jahres begonnen und soll bis zum Dezember 2017 abgeschlossen sein. Bei der AUA werden die holländischen Jets sukzessive durch Embraer E-195 ersetzt, die wiederum von Lufthansa CityLine übernommen werden. Der erste Linienflug mit einer E-195 fand am 4. Januar als OS/AUA 177 von Wien nach Stuttgart statt.

oo00oo

Am 29. November 2015 lieferte der chinesische Flugzeugbauer COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) die erste ARJ-21, ein aus der MD-80 entwickeltes Kurz- und Mittelstreckenflugzeug, an Chengdu Airlines aus. Am selben Tag verließ die letzte von Boeing produzierte C-17 „Globemaster III“ ihre Produktionsstätte in Long Beach und beendete damit die Produktion der C-17. Die Maschine ist für die Luftwaffe von Qatar vorgesehen.

oo00oo

Nachdem die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA zu der Auffassung gekommen ist, dass Thailand die ICAO-Sicherheitsstandards nicht einhalte, wurde das Land am 1. Dezember 2015 in die „Sicherheitskategorie 2“ zurückgestuft. Dies bedeutet, dass thailändische Fluggesellschaften keine zusätzlichen Verbindungen in die USA aufnehmen dürfen.

oo00oo

Durch die Einführung der „Reduced Lateral Separation (RLAT)“ durch NATS und NAV CANADA kann die laterale Staffelung zwischen „North Atlantic Tracks“ von einem auf einen halben Breitgrad reduziert werden (ein Breitengrad entspricht 60 Seemeilen). Zunächst wurde ein zusätzlicher „Track“ eingeführt, so dass nun drei dieser Strecken durch lediglich 30 Seemeilen lateral gestaffelt sind. Dieser neue Staffelungswert soll im November dieses Jahres auf allen „North Atlantic Tracks“ eingeführt werden.

oo00oo

Seit Dezember letzten Jahres nutzt der rumänische Flugsicherungsdienstleister ROMATSA den „Mode-S Interrogator Code Conflict Alerter (MICCA)“ der DFS, mit welchem auftretende Abfragekonflikte für alle Mode-S-Anlagen gleichzeitig überblickt, betroffene Sensoren schnell identifiziert und daraus entstehende Konflikte analysiert werden können. Die DFS nutzt MICCA seit 2010, der lettische Flugsicherungsdienstleister „Latvijas Gaisa Satiksme (LGS)“ seit 2013.

oo00oo

Beim „11th Annual Tested Reader Survey“ haben die Leser der amerikanischen Reisezeitschrift „Global Traveller“ den A380 als bestes Flugzeugmuster gewählt und die Auszeichnung am 8. Dezember letzten Jahres in Beverly Hills an Airbus übergeben. Es war das erste Mal, dass die Auszeichnung nicht an ein Flugzeugmuster von Boeing vergeben wurde.

oo00oo

Da der zukünftige Berlin-Brandenburg-Flughafen bei seiner Eröffnung bereits zu klein sein wird, versucht die Bürgerinitiative „Berlin-braucht-Tegel“ mit 20 000 (oder mehr) Unterschriften die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel nach der Inbetriebnahme des zukünftigen Hauptstadt-Airports zu verhindern. Weitere Informationen über www.berlin-braucht-tegel.de.

oo00oo



AUA hat ihre Fokkerflotte nach Australien verkauft und wie die Maschinen bis Ende 2017 ausmustern.
Photo: W. Fischbach

Im Dezember letzten Jahres hat der österreichische Flugsicherungsdienstleister „Austrocontrol“ sein „Top-Sky“-System auch an den österreichischen Platzkontrollstellen in Betrieb genommen und damit die Modernisierung seines Flugsicherungssystems erfolgreich abgeschlossen. „Top-Sky“ war bereits im Februar 2013 in der Bezirkskontrollstelle Wien in Betrieb gegangen.

oo00oo

Am 14. Dezember letzten Jahres hat die Fraport AG und ihr griechischer Partner, die Copelouzos Group, mit dem griechischen Privatisierungsfonds einen Konzessionsvertrag zur Übernahme von 14 griechischen Flughäfen (darunter Thessaloniki, Chania, Kerkyra und Mykonos) unterschrieben. Die Konzession ist für das Management und den Betrieb dieser Flughäfen auf 40 Jahre angelegt und wird Fraport und seinen griechischen Partner 1,234 Mrd. EUR kosten.

oo00oo

Wegen eines Mittelholmbruchs im Rumpsegment muss die Ju-52 der Lufthansa (Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung – DLBS) aufwändig repariert werden. Die „Tante Ju“ kann ihre Flüge deshalb nicht wie beabsichtigt, bereits Ende April/Anfang Mai, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt aufnehmen. Zur Zeit kann die DLBS nicht absehen, wann die Ju-52 wieder starten kann.

oo00oo

Am 22. Dezember hat der Frankfurter Flughafen zum ersten Mal in seiner Geschichte die Marke von 60 Millionen Passagieren (in einem Jahr) überschritten. Jubiläumspassagier war die 13-jährige Antonia Hein aus Fulda, die mit ihren Eltern und Geschwistern mit Condor nach Südafrika flog.

oo00oo

Einer Meldung des Onlineportals „ch-aviation“ führt der Versandhändler Amazon Gespräche mit Boeing, um mindestens 20 Frachtflugzeuge zum Transport ihre Sendungen in den USA zu beschaffen. Bei den Flugzeugen soll es sich um B767-300F handeln, die in den nächsten drei Jahren ausgeliefert werden sollen.

oo00oo

Mit einem im Frühjahr erscheinenden Buch (Joachim Wachtel und Günther Ott: „Im Zeichen des Kranichs“) möchte die Lufthansa an ihren Geburtstag vor 90 Jahren erinnern. Durch die Vereinigung der Junkers Luftverkehr AG und der Deutschen Aero Lloyd wurde am 6. Januar 1926 die „Deutsche Luft Hansa“ aus der Taufe gehoben.

oo00oo

Der Schweizer Flugsicherungsdienstleister „skyguide“ hat am 1. Januar die Flugsicherungsgebühren an den Flughäfen Genf und Zürich um etwa acht Prozent gesenkt. Insbesondere werden dadurch die Swiss (und damit auch die Lufthansa) sowie der Genfer „Platzhirsch“ Easy Jet von dieser Gebührensenkung profitieren.

oo00oo

Dank des größeren Engagements von „Low-Cost-Carriern“ verzeichnete der Flughafen Köln-Bonn 2015 das höchste Passagieraufkommen seiner Geschichte. Mit einer Steigerung von 9,4% gegenüber dem vorherigen Jahr wurden insgesamt 10,3 Mio. Passagiere abgefertigt. Beim Frachtaufkommen wurde dagegen nur ein geringer Zuwachs um 0,4% auf 758 000 Tonnen verzeichnet.

oo00oo

Mit 762 im letzten Jahr ausgelieferten Flugzeugen hat Boeing seinen europäischen Konkurrenten übertroffen, denn der kam nur auf 632 Flugzeuge. Allerdings hat Airbus bei den Bestellungen mit 1007 gegenüber den Amerikanern die Nase vorne. Die konnten bis zum 22. Dezember 2014 nur 743 Aufträge vermelden.

Leserbrief

Hallo liebe Redaktion,

hiermit möchte ich mich recht herzlich bei der Tippgeberin in „der flugleiter“ Nr. 03 oder 04/2015 bedanken, die auf einen möglichen Fehler bei der Nachversicherung der Beamtenzeit in Bezug der Ausbildungszeiten hinwies.

Die Reklamation bei der Dt. Rentenversicherung Bund hat sich gelohnt, nach vier Monaten Bearbeitungszeit habe ich heute den neuen Bescheid erhalten incl. einer Nachzahlung.

Ich wünsche Euch fröhliche Weihnachten und ein glückliches neues Jahr 2016

Axel Thiele



 **Redaktionsschluss**
Ausgabe 2/2016 – 22. März 2016

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
IBAN: DE41 4401 0046 0756 5174 69 | BIC: PBNKDEFF

Verantwortlich für den Inhalt: GdF-Vorstand

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Axel Dannenberg, Jörg Biermann, Joachim Nolte, Alexander Schwassmann, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jonathan Boetig, Andreas Schmelzer, Thorsten Wehe, Thomas Williges, Werner Fischbach, Harry Helbig, Emmi Enneper, Gerrit Griem, Michael Stappen, Alex Buchholz, Bernd Bockstahler, Elena Stegemann, Petra Reinecke

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

Cover: Thomas Williges (Retro – Airbus Lufthansa)

U3: Sammlung Thomas Williges (Lufthansa B707)

U4: Flughafen Stuttgart (Schneeräumung)

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

Druck: ColorDruck Solutions GmbH | Gutenbergstraße 4 | 69181 Leimen

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

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



Lufthansa

BOEING 707

D-ABUM

UM

EG

Boeing 707-320



berlin

202

D-AHXB

SPERLÄSEN

SPERLÄSEN