

AUSGABE 4/2023

→ FACHBEREICHSTAGUNGEN
FSBD IN BREMEN

→ IFATCA – BESUCH IM CENTER
KINGSTON (TEIL 1)

→ *20 Jahre GdF –
Happy Birthday!*

→ HOBBY-IMKEREI

der flugleiter



Zwanzig Jahre Gewerkschaft der Flugsicherung



JUBILÄUM
HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

.....→
Gewerkschaft der Flugsicherung e. V.

EINLADUNG



zur 20. Ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V.
am 22. und 23. September 2023 in Darmstadt

Ort: Maritim Hotel Darmstadt, Rheinstraße 105
Beginn: 22.09.2023, 10:00 Uhr · **Ende:** 23.09.2023, 17:00 Uhr



*Am ersten Tag könnt Ihr Euch bereits ab 09:00 Uhr registrieren und Eure Stimmkarten erhalten.
Am Freitag (22.09.) möchten wir gemeinsam mit Euch unser 20-jähriges Jubiläum feiern.
Hierzu sind in einer besonderen Location sowohl ein kleiner, aber angemessener Festakt,
ein gemeinsames Abendessen und auch eine Geburtstagsparty mit Musik und Tanz geplant.*

Tagesordnung:

- P.1** Eröffnung der Versammlung und Begrüßung durch den Bundesvorsitzenden
- P.2** Wahl und Einsatz der Tagungsleitung
- P.3** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.4** Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses
- P.5** Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung
- P.6** Berichte
- P.7** Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands
- P.8** Wahlen des Bundesvorstands
- P.9** Diskussion und Beschluss der Vorlagen
- P.10** Interne Organisation
- P.11** Tarifpolitik
- P.12** Internationales
- P.13** Verschiedenes
- P.14** Verabschiedung und Ende der Konferenz

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

Matthias Maas (GdF-Bundesvorsitzender)



FSBD-Bundesfachbereichskonferenz S. 8



62nd IFATCA Global Conference Jamaica 2023 S. 16



Im Westen nichts Neues S. 30



20 Jahre Gewerkschaft der Flugsicherung S. 42

Editorial	04
Termine	06
GdF Vorstand Tarifinfo	07
FSBD FSBD-Bundesfachbereichskonferenz	08
FSBD Update aus dem FSBD	14
Verbände 62nd IFATCA Global Conference Jamaica 2023 (Teil 1)	16
FSBD Einladung zur außerordentlichen Fachbereichskonferenz FSBD	27
Verbände Zu Gast beim Gastgeber	28
Spotter I	40
ATC Im Westen nichts Neues	30
ATC Rocky-Line II	34
ATC Die Crux mit dem „Leasing“	36
20 Jahre GdF 20 Jahre Gewerkschaft der Flugsicherung	42
20 Jahre GdF Über das „G“ in GdF	50
20 Jahre GdF 20 Jahre Tarifarbeit – hat es sich gelohnt?	55
20 Jahre GdF 20 Jahre GdF – der Auftritt in der Öffentlichkeit	64
20 Jahre GdF „JOE“ lässt grüßen!	66
20 Jahre GdF Willkommen im eigenen Fachbereich FSAD	67
20 Jahre GdF Zur Jubiläumsausgabe „der flugleiter“	69
20 Jahre GdF 20 Jahre GdF	72
20 Jahre GdF 20 Jahre Fachbereich FSBD – Erinnerungen	74
Spotter II	75
Kollegen Ein außergewöhnliches Hobby – die Imkerei	76
Kollegen Soccer – European Controllers Cup	77
Kurios Es gibt schon ziemlich kuriose Zufälle	78
Aus aller Welt Kurz und interessant	79
Impressum	80





von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

**Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen und
Kollegen, verehrte
Leserinnen und Leser,**

herzlich willkommen zur vierten Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2023.

In der letzten Ausgabe hatte ich hier an dieser Stelle einen Ausblick auf die geplante große NATO-Luftraumübung gegeben und vor den möglichen Auswirkungen auf die zivile Luftfahrt hingewiesen. Nun – nach dem Ende dieses Manövers – sei mir an dieser Stelle ein kleiner Rückblick erlaubt.

Als Erstes möchte ich sagen: Glückwunsch DFS!!!

Das ist wirklich ehrlich gemeint, und ich freue mich sehr, dass es so gut gelaufen ist, auch wenn das heißt, dass ich hinsichtlich der von mir befürchteten Auswirkungen falsch lag. Oder wurden vielleicht nach unseren Hinweisen und unserer Pressemitteilung zu dieser Übung nochmal von allen beteiligten Seiten die Anstrengungen erhöht? 😊 Ganz egal – ich habe mich getäuscht und die Flugsicherung hat einen, von allen Seiten anerkannten, tollen Job abgeliefert. Es war einfach klasse, wie in diesen zwei Wochen auf Seiten der Flugsicherung alle Kolleginnen und Kollegen mitgezogen haben. Der militärische Verkehr wurde beinahe unsichtbar (eine militärische Wunschvorstellung) zusätzlich zu den zivilen Bewegungen abgearbeitet und somit Verspätungen und Umleitungen auf ein erträgliches Minimum begrenzt.

- Na klar, hatten wir auch überwiegend tolle Wetterbedingungen, was es sicherlich etwas einfacher machte.
- Na klar, haben unsere Kolleginnen und Kollegen an jedem Übungstag bis zu 70 Zusatzschichten geleistet, was unseren höchsten Respekt verdient.
- Na klar, haben einige Airlines in weiser Voraussicht ihren Flugplan etwas ausgedünnt, sodass der tatsächliche Bedarf unter den vorherigen Prognosen lag.

- Na klar, gab es ständig enge Absprachen zwischen den Militärs, der DFS und dem Networkmanager, sodass immer tagesaktuell nachgebessert werden konnte.

Alles in allem dennoch ein schöner Erfolg für die DFS.

Aber auch diese Medaille hat zwei Seiten und zumindest ansprechen wird man einige Dinge (auch im Nachhinein) sicherlich dürfen.

Bei etwa 70 Zusatzschichten pro Übungstag kommt sicherlich eine siebenstellige Summe an Zusatzkosten zusammen, die die DFS tragen muss – ganz gleich, ob diese geleisteten Zusatzschichten ausbezahlt oder in Freizeit abgegolten werden. Bei einem monetären Ausgleich frage ich mich natürlich, wer für diese entstandenen Kosten aufkommt. Die NATO? Das Verteidigungsministerium? Oder verbleiben diese zusätzlichen Kosten bei der DFS? Letzteres hätte zur Folge, dass diese Kosten irgendwann mit in eine Neuberechnung der Flugsicherungsgebühren einfließen würden. Es wäre allerdings schon leicht schizophr, wenn die zivilen Luftraumnutzer (sprich die Airlines), die in diesem Übungszeitraum mit Verspätungen und mehr Flugmeilen leben mussten und an der ein oder anderen Stelle auch Flüge gestrichen haben, nun auf indirektem Wege auch noch die Zeche dafür zahlen müssten. Oder gibt es gänzlich andere Absprachen bezüglich der Kosten?

Ich bin sehr gespannt ...

Bei einem Ausgleich in Freizeit werden natürlich neue Kapazitätsengpässe entstehen, da die momentan vorhandene Personaldecke per se schon viel zu dünn ist. Und durch die Vielzahl an bereits geleisteten Zusatzschichten wird dieses Mittel zum Bekämpfen der Personalnot in einigen Bereichen bereits in den kommenden Sommermonaten für dieses Jahr ausgeschöpft sein und es dann vielerorts zu umfänglichen Steuerungsmaßnahmen kommen müssen. Die ersten Propheten rufen schon nach einer notwendigen Ausdehnung des Kapazitätstarifvertrags, der



diese möglichen Zusatzschichten überhaupt erst ermöglicht, aber auch begrenzt. Ich sehe diese Möglichkeit derzeit jedoch nicht, da die Kollegen eh bereits größtenteils am Kapazitätslimit (natürlich unter anderem auch wegen Air Defender) arbeiten.

Die seit Jahren vorherrschende allgemeine Personalknappheit ist ja hinlänglich bekannt, aber, wie jetzt neueste Berechnungen innerhalb der DFS in den letzten Wochen zeigten, wird sich, obwohl die Akademie am Anschlag ausbildet, diesbezüglich in den nächsten Jahren – man betrachtet hier einen Zeitraum bis 2030 – nicht wirklich etwas verbessern. **Ganz im Gegenteil.**

In großen Bereichen – und hier ganz besonders in den Kontrollzentren Bremen, Karlsruhe, Langen und München – wird sich die Situation sogar noch weiter verschärfen. Dies hat verschiedene Ursachen. Zum einen erreichen die sogenannten „geburtstarken Jahrgänge“ in den kommenden Jahren die Grenze zur Übergangsvorsorgung und zum anderen machen sich nun die Fehlplanungen aus dem letzten Jahrzehnt (ab 2013) bemerkbar, als die Ausbildung zeitweise fast auf „Null“ gefahren wurde, weil man der irrigen Meinung war, viel zu viele Fluglotsen zu haben (wer immer das berechnet hatte). Diese damalige Fehlplanung lässt sich leider kaum wieder aufholen.

Aber halt, ein paar *innovative Personalplaner* haben auch hierfür bereits eine Lösung gefunden und vorgeschlagen und die sieht (zugespitzt) so aus:

„Wenn ich nicht genug Personal für die derzeitigen Sollzahlen bekomme, dann passe ich eben die Sollzahlen an das derzeitige Personal an, und schon ist der Mangel weg!“

Präsentiert wurde dies bereits auf einer Betriebsversammlung in Bremen. Da dort seit Jahren eine eklatante Personalnot vorherrscht, wird kurzerhand geschaut, welches Maß an Verspätungen für den Luftraumnutzer gerade noch so erträglich ist.

Auf dieser Grundlage berechnet man das benötigte Personal und siehe da: Das Delta zwischen dem, was vorhanden ist, und dem, was man benötigt, ist plötzlich um ein Vielfaches kleiner: Problem also (fast) gelöst!!!

Allerdings sträuben sich bei dieser Herangehensweise nicht nur mir sämtliche Nackenhaare, sondern auch den Kolleginnen und Kollegen vor Ort, die auf absehbare Zeit wohl nicht mit Entlastung rechnen dürften, und auch die der Betriebs- und Gesamtbetriebsräte, die über diese neueste Art der Personalberechnung weder vorab informiert, geschweige denn in diesen Prozess eingebunden waren. Vertrauensvolle Zusammenarbeit sieht sicherlich anders aus.

Wie es nun weitergeht? Wir werden sehen, aber eines ist sicher: Die GdF wird einer dauerhaften erhöhten Belastung der Kolleginnen und Kollegen, wie sie sicherlich während der erfolgreichen NATO-Übung für diese 14 Tage gewuppt wurde, nicht zustimmen. Nur weil es für diesen – sicherlich für die DFS wichtigen – Zeitraum funktionierte, heißt es nicht, dass dies die neue reguläre Belastungsgrenze ist.

Liebe Leserinnen und Leser des „der flugleiter“, freuen Sie sich nun wieder auf eine äußerst interessante Ausgabe unseres Fachmagazins mit Berichten aus den verschiedensten Bereichen der Luftfahrt. Ganz besonders möchte ich Ihnen dabei den Mittelteil dieser Ausgabe ans Herz legen, denn die GdF feiert in diesen Tagen ihren 20. Geburtstag. Aus diesem Anlass gibt es einige ganz besondere Berichte. Ich wünsche Ihnen dabei viel Vergnügen und bedanke mich beim Redaktionsteam für diese erneut tolle Ausgabe. Natürlich freuen wir uns auch, wie immer, auf Ihr Feedback, sei es persönlich, per Mail oder als Leserbrief.

Es grüßt Sie herzlichst

Matthias Maas
Bundesvorsitzender



(Voraussichtliche) **GdF-Termine**

AUGUST 2023

08. – 09.	AG – ATOS	Frankfurt
14.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
16. – 17.	Vorstandssitzung Bund	Berlin
23.	Tarif Regio und Drittgeschäft	Frankfurt
28. – 29.	Vorstandssitzung FSBD	Frankfurt
29.	Antragskommission	Frankfurt
30.	EASA Termin zu ATOS	Köln



SEPTEMBER 2023

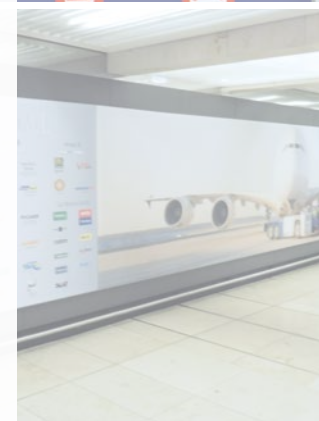
04. – 07.	IFISA Konferenz	Kopenhagen
05. – 07.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
13.	AG FVD	Frankfurt
14. – 15.	erweiterte Vorstandssitzung	Bund
19. – 20.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
21.	Obleute-Meeting alle Bereiche	Darmstadt
22. – 23.	Bundesdelegiertenkonferenz	Darmstadt
27. – 28.	Tarifkommission	Garmisch
27. – 28.	Tarifsitzung	Köln



OKTOBER 2023

10.	Vorstandssitzung FSBD	online
10.	VC/GdF – AG ATS	Leipzig
13.	Vorstandssitzung FSAD	Berlin
15. – 18.	IFATCA Europe	Riga
16.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
25. – 27.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Tarifinfo

Verträge zur Vergütung unterzeichnet

Liebe Mitglieder,

der erste Akt in der Umsetzung des Gesamtpaketes ist geschafft. DFS und GdF haben die Ergebnisse zur Vergütung in die Tarifverträge VTV, VTV-A und ZTV eingearbeitet und unterschrieben. Für alle Mitglieder sind diese auf der Homepage der GdF einsehbar.

Zu allen anderen Themen der umfangreichen Vereinbarung befinden sich beide Parteien in Gesprächen zur Umsetzung. Wie nicht anders erwartet, werden diese Gespräche noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Wir haben mit der DFS bereits Termine bis zum Ende des Jahres blockiert und kommen so unserem Ziel Stück für Stück näher.

Euer Tarifteam



Tower Flughafen Berlin Brandenburg. Foto: © DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



FSBD-Bundesfachbereichskonferenz 20 Jahre GdF, Bremen



von Hans-Joachim Krüger

Zurück in die Zukunft, so knapp, aber dennoch deutlich kann man die Jubiläumsveranstaltung der GdF in Bremen bezeichnen. Genau vor 20 Jahren fand hier die Gründungsveranstaltung der GdF statt, vor zehn Jahren hat dann der Fachbereich das 10-jährige Bestehen gefeiert und jetzt,

weitere zehn Jahre später trafen sich die Delegierten des Fachbereichs „Betrieb“ nun erneut im Dorint Hotel in Bremen, unmittelbar in der Innenstadt. Das 20-jährige Jubiläum wird jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt und anlässlich der Bundesdelegiertenkonferenz im hessischen Darmstadt gebührend gefeiert. In Bremen standen während der drei Fachbereichstage erneut die fachlichen, sozialen und auch internen Themenschwerpunkte auf der Tagesordnung und wurden von dem Gremium in ausreichendem Maße diskutiert.

Die Vorbereitung zur diesjährigen Fachbereichskonferenz teilten sich in erster Linie Melina Münch und Michael Kassebohm, der durch seine „Bremen-Verbundenheit“ vieles vor Ort planen und so auch das obligatorische Treffen nach dem ersten Tagungstag im Bremer Bürgergarten organisie-

ren konnte. Bei herrlichem Frühsommerwetter wurden so, nach den ersten Diskussionen im Plenum, die Kontakte bei „Emma am See“ anschließend erweitert und vertieft.

Die Veranstaltung selbst wurde, wie alle Jahre zuvor, mit der Begrüßung und der Vorstellung der Gäste begonnen, bevor dann die Mandatsprüfungskommission das Ergebnis der angemeldeten Teilnehmer bekanntgab. Immerhin über 120 Delegierte trafen sich im Hotel in der Bremer Innenstadt und folgten den Tätigkeitsberichten der einzelnen FSBD-Vorstandsmitglieder. Angefangen beim Leiter des Fachbereichs Oliver Wessollek, ergänzten auch Sebastian Sachs, Lars Ilchmann, Thorsten Raue und Michael Kassebohm alle mündlich ihre schriftlichen Ausführungen und forderten unisono neue und jüngere Mitglieder auf, sich vermehrt zu engagieren und in der GdF aktiv mitzuwirken. Zum Abschluss der Berichte folgte noch eine Zusammenfassung der wesentlichen tarifrechtlichen Einigungen und auch der Ausblick auf die weiteren anstehenden Tarifverhandlungen – vorgetragen wurde dies von Mathias Wiegand (Fachbereichsvorstand „Berufliches und Soziales“) und von Rüdiger Purps (Bundesvorstand „Tarif und Recht“).

Nach erneuter Feststellung der Beschlussfähigkeit, der Genehmigung der aktualisierten Tagesordnung und der Entlastung des Fachbereichsvorstands stand die Struk-

tur des eventuell neuen Vorstands zur Diskussion. Da speziell im Vorstandsbereich „Fachliches“ eine enorme Themenvielfalt zu bearbeiten war und sich künftig auch nicht ändert, wurde mittels eines Arbeitspapiers die Erweiterung bzw. Aufteilung des FSBD-Vorstandsressorts „Fachliches“ zunächst diskutiert und später dann auch beschlossen. Das FSBD-Vorstandsamt „Fachliches“ wird demnach in drei „Bezirke“ eingeteilt – Center Upper, Center Lower und Tower.

So wurden im Nachgang die Wahlen durchgeführt und Miriam Kelm aus Stuttgart als Vorständin „Fachliches Tower“, Patrick Thormann aus München als Vorstand „Fachliches Center Lower“ sowie Thorsten Raue aus Karlsruhe als Vorstand „Fachliches Upper“ gewählt. Lars Ilchmann stellte sich für das Vorstandsamt „ATOS“ erneut zur Verfügung und wurde für zwei weitere Jahre im Amt bestätigt.

Am Ende des ersten Konferenztages standen Michael Kassebohm und Sebastian Sachs für eine Newbie-Session zur Verfügung. Dabei wurden die Strukturen und Abläufe innerhalb des Fachbereichs, aber auch bei der IFATCA erläutert und Fragen beantwortet.

Wie üblich, wurden am zweiten Tag der Fachbereichskonferenz die Arbeitsgruppen gebildet.

Arbeitsgruppe A – Interne Organisation

Hauptthema dieser Arbeitsgruppe war erneut die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der GdF und wurde vornehmlich von Jan Janocha vorgetragen. Speziell die erst kurz vor der Konferenz veröffentlichte Pressemitteilung über die Einschätzung der Folgen des NATO-Manövers „Air Defender“ erbrachte großes Interesse und für den GdF-Vorsitzenden Matthias Maas einige Presse-, Radio- und Fernsehauftritte. Die Zeitschrift „der flugleiter“ erfreut sich nach wie vor



Eröffnung der Fachbereichskonferenz. Foto: T. Williges



Über 100 Delegierte im großen Konferenzsaal. Foto: T. Williges

großer Beliebtheit und ist als Fachorgan auch in anderen Abteilungen der Luftfahrt sehr gefragt. Nach wie vor werden weiterhin einige Redakteure gesucht, die sich für luftfahrtspezifische Themen interessieren und mithilfe des Redaktionsteams neue Themenvorschläge erarbeiten.

Die GdF-Homepage wird derzeit neu programmiert, um diese an eine neue Softwareversion anzupassen. Erreicht werden soll u. a. ein schnellerer Zugriff auf die Homepage, um dort noch schneller wesentliche Informationen verteilen und veröffentlichen zu können.



Newbie-Session. Foto: T. Williges

Arbeitsgruppe B – Fachliche Angelegenheiten

Ein umfangreiches Arbeitsprogramm hatte erneut die Arbeitsgruppe B – Fachliche Angelegenheiten – zu bewältigen. Die Leiter der Arbeitsgruppe, Thorsten Raue und Sebastian Sachs, begrüßten als Gast M. Bürger von der Vereinigung Cockpit.

Zu Beginn stellte Thorsten Raue nochmals die neuen FSBD-Vorstandsmitglieder Miriam Kelm und Patrick Thormann vor, die jetzt für die Fachgebiete „Tower“ und „Lower Center“ zuständig sind. Im weiteren Verlauf berichtete J. Lehmann über Erfahrungen im U-Space der EASA bezogen auf die Drohnentechnik, S. Keller berichtete über den AFIS-Bereich, Remote TWR und über den Luftraum D, und schließlich erörterte Gastredner M. Bürger das Thema ATM-Plätze. Eine interessante Diskussion entwickelte sich zum Tagesordnungspunkt „AutoMetar“ – das Für und Wider dieser Angaben wurde von sehr vielen Live-Erfahrungen untermauert, und als Quintessenz wird dieses Problem in Zusammenarbeit mit der Vereinigung Cockpit weiterbearbeitet.

Eine sehr interessante Diskussion entwickelte sich danach zum Thema Luftraum „E“. Im Anflugbereich von Flughäfen tummeln sich sehr oft viele Privatflieger und nicht jeder Pilot ist mit den aktuellen Verfahren rund um einen Flughafen vertraut. Seit 2020 gibt es nun eine Arbeitsgruppe mit Teilnehmern aus fast allen betroffenen Bereichen (z. B. Sportluftfahrt, DFS), die einen Verfahrenskatalog ausgearbeitet und diesen dem zuständigen Ministerium vorgelegt



Bremen Stadtmitte. Foto: GdF



Das Plenum. Foto: T. Williges



haben. Eine Entscheidung darüber steht jedoch weiterhin aus. Weitere Diskussionen erfolgten zu den Themen „Sprache im Sprechfunk“ und „FIS in Airspace E“. Die GdF fordert grundsätzlich die Nutzung der englischen Sprache, und unter FL95 sollte die Nutzung der englischen wie auch der deutschen Sprache möglich sein.

Arbeitsgruppe C – Berufliche und soziale Angelegenheiten

Die Themen, die in dieser Arbeitsgruppe von M. Wiegand und L. Ilchmann vorgestellt wurden, sind unter den Begriffen „ATOS“, „Einsatzberechtigungsgruppen“, „Belas-

tungsausgleich“, „AVRE“, „Qualität der Ausbildung“ und „Altersteilzeit für EoDs“ zu finden.

Unter „ATOS“ soll das Aufgabengebiet der operativen Kollegen, die nicht Fluglotsen oder Techniker/Ingenieure (z. B. Flugdatenbearbeiter, Flugberater, Flow-Koordinatoren, Platzassistenten und andere) sind, neu aufgestellt und vergleichbar werden. In nationalen wie auch internationalen Arbeitsgruppen werden die Grundlagen für eine Etablierung erarbeitet. Mit dem Arbeitspapier 11 lag den Gruppenteilnehmern eine Diskussionsgrundlage vor und am Ende der Diskussion wurde die Forderung zu Änderungen beim Berechtigungserhalt in schriftlicher Form umgesetzt. Die „Qualität der Ausbildung“ brachte wieder eine größere Diskussion mit sich und man stellt fest, dass an einigen Niederlassungen mehrere Auszubildende im Pre-OJT gescheitert sind. Probleme in der Ausbildung sehen die Arbeitsgruppenteilnehmer in vielen Bereichen, und das gilt nicht nur für die DFS, sondern auch für das Tochterunternehmen DAS.

Das anfangs ausgeklammerte Thema „AVRE“ wurde erneut in der Arbeitsgruppe D erörtert und kurz diskutiert.



Fachliche Diskussionen. Foto: T. Williges



FSBD-Vorstand v.l.n.r.: Lars Ilchmann, Thorsen Raue, Miriam Kelm, Mathias Wiegand, Oliver Wessollek, Patrik Thormann, Sebastian Sachs, Michael Kassebohm



Die FSBD-Vorsitzenden der letzten Jahre v.l.n.r.: Roman Schütz, Oliver Wessollek, Gerd Gerdes, Joachim Nolte und Matthias Maas (Bundesvorsitzender)

Die Teilnehmer sind sich einig, dass die Raumtonaufzeichnung eher kritisch zu betrachten ist. Es ist wahrscheinlich, dass Persönlichkeitsrechte sowie Datenschutzrechte verletzt werden. Die bereits seit Jahren etablierte ablehnende Haltung wurde entsprechend durch die Anwesenden erneut bekräftigt und bestätigt.

Grundsätzlich gilt für diese Zusammenfassung der wichtigsten Ereignisse rund um die Fachbereichstagung in diesem Heft, dass die hier aufgeführten Themenbereiche nur ein Auszug dessen sind, was tatsächlich beschlossen und diskutiert wurde. Mitglieder, die gern weitere Hintergründe erfahren wollen, werden gebeten, sich mit einem Delegierten aus der eigenen ÖMV oder mit dem Fachbereichsvorstand in Verbindung zu setzen.

GdF 2.0

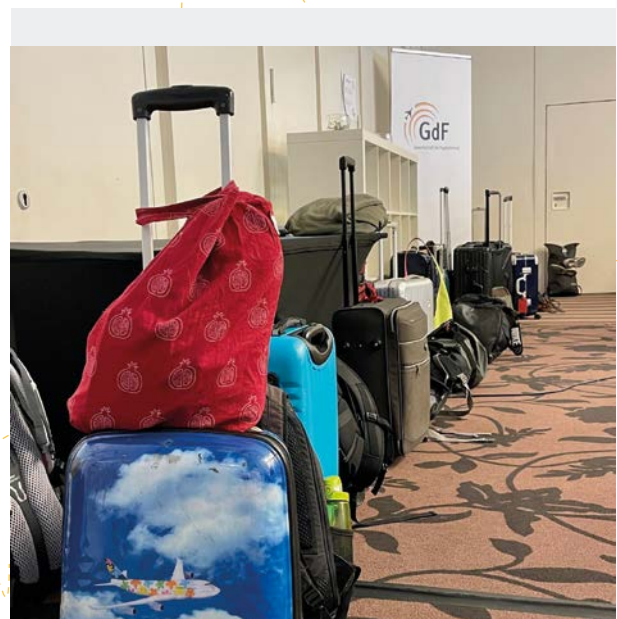
Matthias Maas und David Schäfer informierten und erläuterten abschließend in der Arbeitsgruppe D den aktuellen Stand der Reorganisation der GdF. In Ergänzung zu dem aktuellen Stand – vorgetragen aus dem Bundesvorstand – trug Oliver Wessollek die möglichen Veränderungen für den Fachbereich FSBD der Gemeinschaft vor. Auch hier gilt: Wer weitergehende Informationen wünscht, sollte sich an den Bundesvorstand, Fachbereichsvorstand, einen Delegierten oder an die Geschäftsstelle wenden.

Ende der Gruppenphase – Beschlussfassungen

Nach dem Ende der Arbeitsgruppensitzungen mit den verschiedenen Themenschwerpunkten und einer kurzen Pause versammelte sich das vollständige Gremium zur

Anhörung und zur Beschlussfassung der ausgearbeiteten Arbeitspapiere. Dabei wurden die Arbeitsgruppen einzeln nach den Beschlussvorlagen abgearbeitet und abgestimmt.

Abschließend bedankte sich der Vorsitzende des Fachbereichs FSBD, Oliver Wessollek, für die geleistete Arbeit und für drei spannende Tage in Bremen, sprach auch den Organisatoren nochmals seinen Dank aus und wünschte den Teilnehmern eine gute Heimfahrt.



Abreisetag. Foto: T. Williges

Update aus dem FSBD



Im Jubiläumsjahr der GdF sollte man ja auch ein wenig Rückschau halten:

- **20 Jahre** GdF
- **20 Jahre** Erfolgsgeschichte
- **20 Jahre** Kontinuität und Verlässlichkeit
- **20 Jahre** Stärke und vor allem eine starke Solidargemeinschaft

Bereits im Juni haben wir unsere 20. Bundesfachbereichskonferenz durchgeführt. Nicht nur, dass wir diese zum 20. Male durchführen konnten, es war auch die mit Abstand größte in Bezug auf die Teilnehmer. Rekordverdächtige 130 Delegierte sowie 18 Gäste nahmen in diesem Jahr an unserer jährlichen Fachbereichskonferenz teil! Einen ausführlichen Bericht dazu findet Ihr in dieser Jubiläumsausgabe des „der flugleiter“.

Ganz herzlich begrüßen möchte ich hier noch einmal unsere neuen Vorstandsmitglieder im Fachbereich. So sind nun Miriam Kelm als Vorständin „Fachliches Tower“ und Patrick Thormann als Vorstand „Fachliches Center Lower“ im Amt. Ich wünsche beiden allzeit gutes Gelingen.

Nach unserer Konferenz haben wir uns sogleich wieder an die anstehenden Aufgaben gemacht und dabei einige Termine abgearbeitet. Die internationale Arbeitsgruppe „ATOS“ tagte erneut in unserer Geschäftsstelle. Das IFISA-Vorbereitungsmeeting fand im direkten Anschluss daran, ebenfalls in unserer Geschäftsstelle, statt.

Wir hatten eine ÖMV in der DFS-Akademie, die sehr gut besucht war und uns einige tiefere Einblicke in die aktuelle Ausbildungssituation der Akademie und auch der DFS im Gesamten gab. Gleich am nächsten Tag tausch-

ten wir uns dann mit der Leitung der DFS-Akademie aus. Grundsätzlich war dieser Termin sehr vertrauensvoll und offen. In einem aktuell vorliegenden NPA der EASA zu „NextGen ATCOS“ konnten wir Gemeinsamkeiten erkennen, die uns dazu veranlassten, unsere Standpunkte und Kommentierungen zu diesem NPA zu vertiefen. Wir konnten aber auch kritisch auf die Gesamtsituation der Ausbildung und der im Moment hohen „Durchfallquote“ eingehen und hier für Entlastung des Personals und der Studierenden an der Akademie werben. Auch die Kommunikation von Akademie und den Niederlassungen muss erheblich verbessert werden, um die Erfolgsquoten in der Ausbildung zu erhöhen. Gleich im Anschluss an diesen Termin konnten wir auch bei DFS-OX entsprechende Hinweise weitergeben. Wir hoffen nun inständig, dass wir gehört wurden und unsere Hinweise ernst genommen werden, denn es ist offensichtlich etwas faul im Staate und muss nun schnellstens optimiert werden! Wir bleiben auf jeden Fall dran.

Weiter haben wir uns auch mit der DFS Aviation Service fachlich ausgetauscht und auf den neusten Stand bringen lassen. Auch hier haben wir ein kritisches Auge auf das, was geplant ist.

Unsere Fachbereichsvorstände „Fachliches Tower, Lower und Upper“ hatten so dann auch einen gemeinsamen Termin zu fachlichen Themen mit Herrn Bork von der DFS und konnten sich so in ihren neuen Rollen kurz vorstellen.

Ich nahm zusätzlich noch an verschiedenen anderen Terminen teil. So war ich erstmals bei einem Betriebsräte- und Gewerkschaftstag der Bundestagsfraktion der „Die Grünen“ in Berlin. Interessanterweise waren dort ein paar sehr bekannte Gesichter, und die Vorträge hatten Hand und Fuß. Ich war eher positiv überrascht von den Ideen und Vorschlägen, die von der Reform des Betriebsverfassungsgesetzes bis hin zur Überarbeitung des Bundesdatenschutzgesetzes reichten. Kleines Funfact war die Teilnahme eines bekannten Vertreters der „Letzten Generation“, der in einer Wortmeldung das „beschränkte“ Streikrecht in Deutschland kritisierte und forderte, auch politische und Klimastreiks zu ermöglichen. Diese Forderung wurde allerdings mit Widerspruch und Stirnrundeln quittiert.



Der neugewählte FSBD-Vorstand. Foto: T. Williges

Ein weiterer Termin fand in unserer ehemaligen Bundeshauptstadt Bonn statt. Im Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist auch das Referat LF-17 (Luftfahrt) angesiedelt. So hatten wir die Gelegenheit, uns einmal in einem vertraulichen Umfeld auszutauschen. Wir konnten unsere Positionen zu Raumtonüberwachung (unter Beteiligung von M. Sobanek-GbR) übermitteln, wenngleich wir dabei eher keine gemeinsame Position finden konnten. Michael Buchmann als Vertreter der TUEM stellte unser gemeinsames (TUEM und GdF) Konzept zu „ATOS“ vor. Thorsten Raue als FSBD-Vorstand „Fachliches“ konnte die Themen Luftraum E und Flughafenklassifizierung anbringen und diskutieren. Dieser Termin war für uns sehr interessant und soll im gemeinsamen Verständnis nicht der letzte Termin gewesen sein. Es ist doch oft sehr hilfreich, wenn man einmal miteinander redet und nicht nur Positionspapiere liest.

Als Vertreter der GdF nahm ich noch an der „German User Consultation“ teil. Das Bundesamt für Flugsicherung lud dabei zu einer Konferenz in die Stadthalle nach Langen ein und die DFS, Maastricht UAC, DWD und BAF stellten die jeweiligen Geschäftszahlen, Projekte, die tatsächliche Verkehrsentwicklung sowie die Prognosen vor. Diese sind dann wiederum Grundlage für die Festlegung der neuen Gebührensätze „Enroute“ und „Terminal“. Was sehr trocken begann, entwickelte sich dann zu einem, na, sagen wir mal, sehr interessanten Schauspiel aus Anklage und Rechtfertigung. Warum bekommen die User denn die 300 Millionen Eigenkapitalzahlung des Bundes an die DFS nicht als reduzierende Maßnahme bei den Gebühren? Warum ist immer noch so wenig Personal da? Warum ist keine Struktur in den Maßnahmen und Projekten erkennbar, und warum merken die Airspace User nichts in Form von mehr Kapazität und Personal? All solche Fragen unserer Kunden

müssen dann die DFS-Vertreter beantworten. Offen gestanden, habe ich mir fast die Zunge dabei abgebissen und innerlich eine etwas erhöhte Temperatur verspürt.

So viel erst einmal aus dem FSBD, es wird noch einiges zu tun geben, aber wir haben bereits einiges bewegt und werden dies weiter tun.

Jetzt wollen wir das mit Euch auch für mindestens die nächsten 20 Jahre in die richtigen Bahnen lenken und die Eckpfeiler und Grundsteine dazu legen.

Aber dafür brauchen wir Eure Unterstützung. 20 Jahre lebt die GdF jetzt von Engagement und Ehrenamt. Jeder von unseren Obleuten, Delegierten, Fachbereichsvorständen, Bundesvorständen, aber auch unsere Mitarbeiterinnen in der Geschäftsstelle haben in den letzten 20 Jahren zu unserem Erfolg beigetragen. Wir haben die GdF zu dem gemacht, was sie gerade ist: eine starke Solidargemeinschaft!

Dabei rufe ich Euch auf:

- **Engagiert Euch**
- **Arbeitet mit**
- **Stellt Euch für Aufgaben zur Verfügung**
- **Diskutiert mit**
- **Bewegt mit**
- **Ändert mit**

Wir feilen an Eurer Zukunft – an Eurer beruflichen Zukunft. Wir ebnen den Weg für die nächsten 20 Jahre Fachbereich in der GdF.

Es liegt also auch an Euch!

62nd IFATCA Global Conference Jamaica 2023



von Sebastian Sachs

Am 08.05.2023 war es endlich wieder so weit: Nach drei Jahren Pause traf sich die Fluglotsenwelt wieder in Präsenz zur IFATCA-Jahreskonferenz! Als Austragungsort war Montego Bay, Jamaika, gewählt worden und es waren Repräsentanten aus 64 Nationen angereist, um an der fünftägigen Konferenz mit vollgepacktem Programm teilzunehmen.

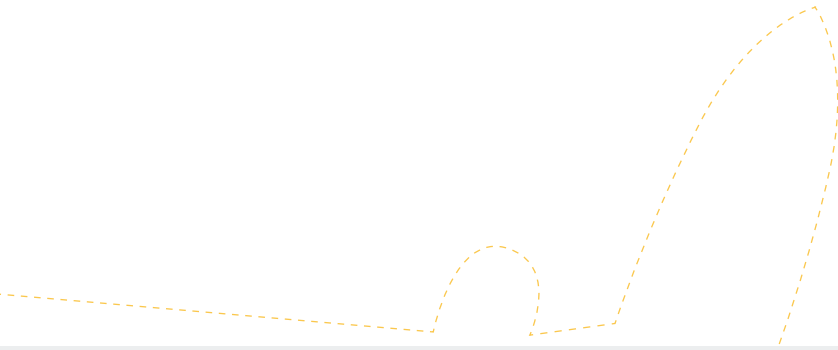
Für Matthias Wiegand, Lars Ilchmann und Sebastian Sachs war es das erste Mal, auf so großer Bühne dabei zu sein. Unterstützt wurden wir von wahren „Veteranen“ der GdF im internationalen Geschäft: Jens Lehmann, für viele in der Gewerkschaft seit Anbeginn Mr. IFATCA/Internationales und unser Drohnenexperte, und Alexander Schwassmann,

früherer Vorstand Fachliches im FSBD. „Schwassi“ war aufgrund seines jahrelangen Engagements und seiner Erfahrung vom Vorstand der IFATCA als Leiter der Arbeitsgruppe (Committee) B nach Jamaika eingeladen worden und hat dafür sogar seinen Urlaub geopfert! Vervollständigt wurde unsere Gruppe durch unseren Vorsitzenden Oliver Wessollek und unseren Referenten im TOC (Technical & Operations Committee) Frank Sasse.

Bevor wir nun zum eigentlichen Teil der Konferenz kommen, sei noch so viel zur Location gesagt: Die Anreise war wesentlich komplizierter als erwartet. Entweder 2-tägig über Kanada/USA oder Direktflug aus Frankfurt über Kuba, mit der guten alten B767 der Condor (Wahnsinn, wie viel Lärm die alten Mühlen doch machen, wenn „Mann“ doch durch A350/B787 oder die NEO-Generation verwöhnt ist). Sebastian hatte sich als einziger für den Condor-Flug entschieden und war am Sonntagabend (tat-



Austragungsort der IFATCA-Konferenz Montego Bay. Foto: GdF



Representing Germany. Foto: GdF



Unterkühlte Seminarräume und ein erkälteter FSBD-Vorsitzender, Oliver Wessollek. Foto: GdF

sächlich mit Gepäck!) um 23 Uhr lokal (6 Uhr deutscher Zeit) im Hilton Resort angekommen. Das Hotel würden wir privat nicht empfehlen, Preis und Leistung liegen hier doch ziemlich weit auseinander. Die Konferenztage starteten jeden Tag um 08:30 Uhr und endeten in der Regel zwischen 17 und 18 Uhr. Da wir uns in Äquatornähe befanden, war Tageslicht in der 15-minütigen Kaffeepause oder beim Mittagessen zu genießen. Die Konferenzräume waren entweder auf gefühlte minus fünf Grad heruntergekühlt und im Anzug mit Mütze und Schal oder ganz ohne Klimaanlage nur in Shorts und T-Shirt bei ca. 30 Grad zu ertragen. Nichtsdestotrotz war die Stimmung bei allen Teilnehmern bombastisch. Man konnte das allgemeine Aufatmen regelrecht spüren, sich endlich wieder live gegenüberzustehen und sich miteinander austauschen zu können. Jede Pause wurde genutzt, um miteinander ins Gespräch zu kommen, Erfahrungen und Informationen auszutauschen und neue Kontakte zu knüpfen oder alte Kontakte zu pflegen.

Der Montag begann mit einem ERM (European Regional Meeting) und der Vormittag wurde genutzt, um über spezifische europäische Probleme bzw. Situationen zu sprechen, für die sonst keine Zeit oder kein Raum während dieser Konferenz gewesen wäre. Beim letzten ERM in Brüssel

letzten Jahres wurden dank guter Kalkulation und großzügigem Sponsoring ca. 20.000 Euro Überschuss erwirtschaftet. Davon wurden 10.000 Euro in den IFATCA-Hilfsfond für die Ukraine einbezahlt, was den Fond noch bis etwa August handlungsfähig macht. Leider ist der Kontakt zu unseren russischen Kollegen aufgrund des Krieges vollständig abgerissen, und der Kontakt zu unseren Kollegen in Belarus gestaltet sich als schwierig, steht aber wohl im Moment noch. Die Verkehrssituation in Europa ist nach wie vor sehr unterschiedlich. Wie ihr sicher am eigenen Leib erfährt, hinken wir in Deutschland (zumindest im unteren Luftraum) den Zahlen von 2019 noch ordentlich hinterher, während sich in anderen Ländern die Zahlen schon wieder vollständig erholt haben bzw. übertroffen wurden. Während Estland mit 50 Prozent Verkehr arbeitet, muss Rumänien den ganzen Tag steuern und weiß nicht, wohin mit den Fliegern. Ein Großteil des Luftraums ist immer noch für zivile Luftfahrzeuge gesperrt, und es mussten schnell neue Strukturen bzw. Airways und Sektoren geschaffen werden. Leider hat dies im letzten Jahr zu einer signifikanten Steigerung von gefährlichen Annäherungen im rumänischen Luftraum geführt.

Am Nachmittag gab es Präsentationen zur Arbeit der IFATCA. Zum einen, wie die IFATCA funktioniert und auf-



In der Diskussion Frank Sasse. Foto: GdF

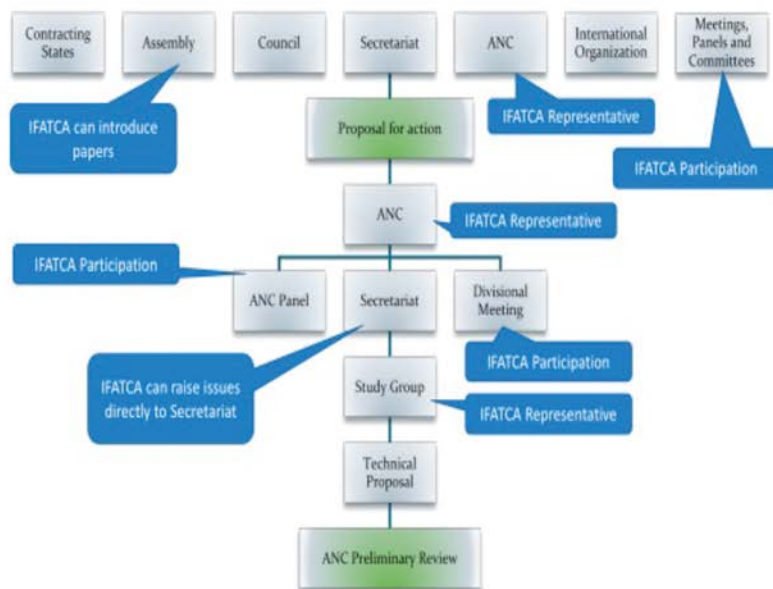
gebaut ist (ähnlich unserer Newbie-Session bei der Fachbereichskonferenz), und zum anderen, wo die IFATCA überall positioniert ist und Einfluss nimmt (s. Grafiken). Hauptaugenmerk liegt dabei auf der ICAO. Die IFATCA ist momentan in zwölf Panels vertreten, wobei der australische Kollege David Perks sogar den Vorsitz im Separation and Airspace Safety Panel hat. Dies ist ein historisches Moment, da die IFATCA Jahrzehnte kämpfen musste, um überhaupt als Partnerorganisation anerkannt zu werden. Den Abschluss bildete die IFATCA2030+ Task Force. Ähnlich wie bei uns, macht sich der Vorstand Gedanken über die Zukunft der Föderation. Es wurde eine Task Force gegründet mit Vertretern aus allen vier Regionen der IFATCA-Familie. Zur Vorbereitung der am Dienstagvormit-

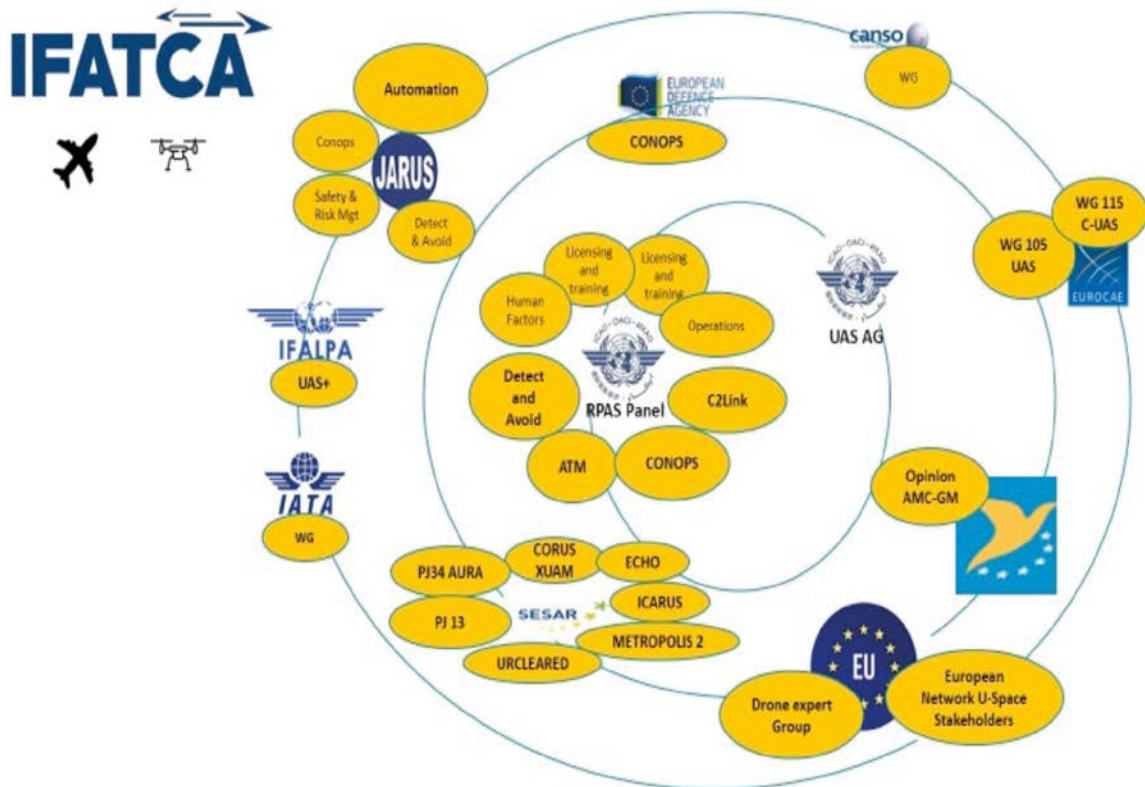
tag stattfindenden Workshops wurden uns die Struktur und die Zeitplanung der Task Force erklärt. Ich hatte im letzten Jahr für die GdF an einer Umfrage teilgenommen, die nach unseren Schwerpunkten im Hinblick auf die zukünftige Ausrichtung der IFATCA gefragt hatte.

Am nächsten Morgen fanden wir uns dann alle in sechs verschiedenen Gruppen wieder ein und erstellten, in teils intensiven und konstruktiven Gesprächsrunden, zu verschiedenen Themen eine Prioritätenliste. Hierbei möchte ich erwähnen, dass dies alles von Kollegen in deren Freizeit vorbereitet wurde! Die Professionalität und das Herzblut haben mich teilweise umgehauen. Es gibt einfach überall auf der Welt Kollegen, die unseren Job lieben und leben. Das Gefühl, ein Teil dieser Community zu sein, war, besonders in diesen Workshops, sehr stark! Die gesammelten Ergebnisse wurden dann am Ende von jeder Gruppe vorgestellt und werden nun von der Task Force ausgewertet. Ein Update wird es beim ERM im Oktober geben.

Nach dem Mittagessen wurde die Konferenz dann mit viel lokaler Politik- und Luftfahrtprominenz offiziell eröffnet!

THE INFLUENCE OF IFATCA





Committee A

Nachdem die einzelnen Berichte der Vorstände schon während der Eröffnungsveranstaltung im gemeinsamen Plenum präsentiert worden waren, startete der administrative Teil der Konferenz diesmal direkt mit der Aufnahme, der Suspendierung und letztendlich auch mit dem Ausschluss von einzelnen Mitgliedsverbänden. Neu aufgenommen wurden die Verbände von Grenada, Malawi, Peru, den Seychellen und der Slowakischen Republik. Nachdem in den letzten Jahren, während der Pandemie, keine Mitgliedsverbände suspendiert oder ausgeschlossen worden waren, mussten wir dieses Jahr leider wieder zur gängigen Praxis übergehen. Eine Suspendierung tritt immer automatisch in Kraft, wenn der entsprechende Mitgliedsverband seine jährlichen Gebühren nicht rechtzeitig vor Beginn der Konferenz bezahlt hat. Suspendiert wurden deswegen Georgien, die Kapverden, Guinea-Bissau, Namibia und Sierra Leone. Ausgeschlossen von der IFATCA wurden Burkina Faso, die Cayman Inseln, Kongo Brazzaville, El Salvador, Honduras, Libyen, Mauretanien und die Seychellen. Da sich der alte Verband der Seychellen aufgelöst hat, mussten wir diesen erst ausschließen, um den neuen aufnehmen zu können. (Jedes Land kann in der IFATCA nur einmal vertreten sein, egal, wie viele Verbände dort existieren.)

Finanziell geht es der IFATCA sehr gut, schließlich hat man während der letzten Jahre eigentlich nur Einnahmen und keine Ausgaben gehabt! Der Vorstand macht sich aber

Gedanken über die finanzielle Zukunft und erwägt sogar den Erwerb einer Immobilie, was wir als GdF erstmal skeptisch sehen. Die IFATCA hat in den letzten Jahren die Zusammenarbeit mit sogenannten „Business Partners“ verstärkt und will diese noch weiter ausbauen. Dahinter steckt nichts anderes als Sponsoring bzw. Werbung. Das Ziel dahinter ist nobler Art: Es sollen die IFATCA-Fonds für ärmere bzw. hilfsbedürftige MAs aufgestockt werden, um möglichst vielen Mitgliedsverbänden die Teilnahme an den Konferenzen zu ermöglichen. Das Risiko einer finanziellen Abhängigkeit wird dabei, meiner Meinung nach, nicht genügend abgewogen. Ich werde Euch darüber auf dem Laufenden halten!

Nach den Berichten des EVP Finance und des FIC (Finance Committee) folgte noch der Bericht des CAC (Constitutional and Administrative Committee), das sich im letzten Jahr mit vielen kleinen, aber wichtigen Änderungen in den Statuten der IFATCA beschäftigt hatte.

Am zweiten Tag wurden dann mehrere Wahlen durchgeführt. Wer bei uns schon einmal bei Wahlen dabei war, weiß, dass so etwas einige Zeit in Anspruch nimmt. So auch bei der IFATCA, nur dass alles noch einmal sehr viel länger dauert. Jedes Land holt, mit seinem Länderschild, vor jedem Wahlgang den Stimmzettel beim Wahlausschuss ab. Dann wird das Kreuzchen gemacht, alles abgegeben und das Schild wiedergeholt, um beim nächsten Wahlvorgang wieder genau das Gleiche zu machen. Das



Die teilnehmenden Nationen. Foto: GdF

hält auf Trab und senkt, wenigstens vorübergehend, die Thrombosegefahr! Wir hatten insgesamt gleich vier geheime Wahlen: Deputy President, EVP Technical, FIC-Chair und der Veranstaltungsort für die Konferenz im Jahr 2025. Als Deputy President wurde Helena Sjöström wiedergewählt, und auch Daniel Nartey wurde als FIC-Chair bestätigt. Neu in den Vorstand gewählt wurde Benjamin van der Sanden als EVP Technical. Für die IFATCA-Konferenz im Jahr 2025 hatten sich Rumänien mit Bukarest,

und die Vereinigten Arabischen Emirate mit Abu Dhabi beworben. Den Zuschlag bekamen die VAE. Da es für den EVP Africa-Middle East und den EVP Asia-Pacific keine Gegenkandidaten gab, wurden Fateh Bekhi (Africa) und Cheryl Chen (Asia) ohne Wahl bestätigt.

Am Ende des Tages wurden noch der IFATCA Award of Merit an Philippe Domogala und Philip Marien, für ihren jahrelangen Einsatz bei der IFATCA, verliehen.

Committee B

Das Komitee B tagte abseits der Einführungsveranstaltungen ab Mittwochmorgen, und „unser“ Alex Schwassmann war bekanntlich der Vorsitzende und führte nach eigener Aussage aufgeregt, aber tatsächlich sehr souverän durch die Sitzungstage. Ihm zur Seite standen ein Vertreter und eine Schriftführerin, als Team lieferten sie eine tadellose Arbeit ab. **Ein gesonderter Bericht über die Arbeit als sogenannter „Chair“ wird in der kommenden Ausgabe 5 von „der flugleiter“ zu lesen sein.**

Aber nun direkt zur Arbeit in dieser zweiten Arbeitsgruppe, in der traditionell – wie auch in der GdF, die technischen und operativen Dinge im Mittelpunkt stehen. Daher ist das zuarbeitende Komitee auch das TOC – das Technical and Operations Committee. Außerdem gibt es noch Einzelpersonen, die Vertreter in globalen Arbeitsgruppen bei der ICAO sind, die dem Komitee B zugerechnet werden und das TOC somit unterstützen.



Vortrag von Alexander Schwassmann. Foto: GdF

Außerdem gibt es immer wieder Themen, die nicht nur der Arbeitsgruppe B zugeordnet werden können, und zusammen mit dem PLC, dem „Professional and Legal Committee“ erarbeitet werden. Diese in Zusammenarbeit entstandenen Arbeitspapiere wurden auch in einer gesonderten Session präsentiert; dies erfolgte am Donnerstag.

Wie so oft, wurde am Anfang aus dem letzten Jahr berichtet. Da dies ja bekanntlich die erste Konferenz nach vier Jahren war, waren die Berichte ein wenig länger und umfassten auch noch etwas die Phase vor der virtuellen Kurzkonferenz des letzten Jahres.

Unsere Kollegin aus Washington Center, Jaymi Steinberg, berichtete als Arbeitsgruppenleiterin des TOC über die letzten Jahre und erwähnte natürlich die Schwierigkeiten, die die Pandemie mit sich gebracht hatte. Mitarbeit, Konzentration auf die Arbeit waren schwer, und nicht jede Mitgliedsorganisation konnte durchgehend dabei bleiben oder denselben Kollegen für die IFATCA-Arbeit abstellen. Am Ende blieb aber eine harte Kerntruppe übrig und brachte fast alle geplanten Arbeitspapiere auf den Weg. Rick Taylor (Australien) berichtete über die Arbeit im ATMOPS Panel bei ICAO, wo er als IFATCA-Vertreter Mitglied ist.

Themen wie ATFM, Guidance Material für AFIS, Korrektursysteme für Betrieb in sehr kalten Temperaturen, Funkausfallverfahren und auch Digital Air Traffic Services waren auf der Tagesordnung.

Der Spanier Ignacio Baca (Madrid ACC, scheidender IFATCA EVP Technical) berichtete kurz vom Surveillance Panel der ICAO. Dort arbeitete man hauptsächlich an Versuchen mit der Ausweitung von ADS-B-Datennutzung und auch der Entwicklung verschiedener Einführungsmöglichkeiten von ACAS III. Außerdem waren das Thema Sichtanflugverfahren und auch die unterschiedlichen Projekte zur Time Based Separation Gesprächsthema, da offensichtlich verschiedene Ansätze existieren. ICAO arbeitet derzeit Standards aus, die von bereits in Benutzung befindlichen Verfahren, wie beispielsweise in London Heathrow, abweichen.

Unser Kollege aus Singapore, Lim De Wei, arbeitet im Air Traffic Management Requirement & Performance Panel



Foto: GdF

und berichtete von der Arbeit, die in dieser Saison vor allem geprägt war von der Absicht, Standards für global zusammenarbeitende Systeme zu schaffen. Im Hinblick auf anstehende Änderungen im weltweiten Flugplansystem (FF-ICE) und Trajectory Based Operations (TBO) will man versuchen, den vorhergesagten Flugweg mit den Kundenwünschen aus dem Cockpit, den Anforderungen von ATFM und anderen ATC-bedingten Planungen möglichst unter einen Hut zu bringen oder zumindest die Grundlage dafür zu schaffen, damit dies auf Basis der vorhandenen Daten möglich wird.

Auch im ICAO Flight OPS Panel haben wir Kollegen der IFATCA sitzen, dort Oliviero Barsanti aus Italien.

Die Themen dort sind sehr zahlreich, exemplarisch seien hier Autoland Announcement to ATC, Connected Aircraft within SWIM (system wide information management) und 5G interferences erwähnt.

David Perks (Australien) berichtete vom SASP, dem Separation and Airspace Safety Panel.

Neben neuen Standards für den Oceanic Airspace ging es dort auch um eine Neuerung bezüglich der „2 NM level flight with parallel independent approaches“. Eugenio Diotaveli (Padua ACC) stellte als IFATCA-Experte für Drohnen mehrere Berichte vor, unter anderem vom RPAS-Panel (Remotely Piloted Aircraft Systems Panel).



Die GdF-Delegation in Jamaika. Foto: GdF

Dort müssen und werden neue Verfahren zum Thema Integration von RPAS in das aktuelle Flugsicherungssystem entwickelt. Viele IFATCA-Gruppen arbeiten derzeit an Einzelthemen für diese riesengroße Herausforderung.

Auch Verfahren für einen Verbindungsabbruch mit dem ferngesteuerten Luftfahrzeug und die abgewandelte Form von „see & avoid“ (hier jetzt „detect & avoid“) waren ebenso extrem wichtige Tagesordnungspunkte diverser Arbeitsgruppen.

Kleine Berichte über die Aktivitäten des Aerodrome Design and Operations Panel ADOP, des Meteorology Panel (METP), des Safety Management Panel, des Personnel Training and Licensing Panel und des Instrument Flight Procedure Panel folgten, auf die wir hier aber nicht gesondert eingehen wollen.

Dann folgte tatsächlich der Hauptteil der Arbeit – und zwar die Arbeitspapiere der Arbeitsgruppe B, genannt „TOC“ (Technical and Operations Committee), in dem auch die GdF durch Frank Sasse vertreten ist.

Wir stiegen mit einem Review zur Remote-Tower Policy in die Arbeitspapiere ein. Die sich immer weiterentwickelnde Technik im Bereich der digitalen Tower macht es notwendig, unsere Sicht darauf ständig anzupassen. Allerdings wurde auch schnell klar, dass es aufgrund der verschiedenen Anwendungsfälle (Kleinstflugplätze in der

„Prärie“ mit VFR-only versus große, kommerzielle Plätze mit IFR-only) schwierig sein wird, eine einheitliche Policy zu erstellen.

Manchmal geht es aber auch um das Wording, damit Missverständnisse ausgeräumt werden oder bestenfalls gar nicht erst entstehen.

In der Neufassung ist die IFATCA weiterhin gegen das gleichzeitige Arbeiten eines Lotsen auf mehreren DATS-Plätzen (Digital Air Traffic Services), außerdem haben wir klargestellt, dass bei einer Umstellung auf einen DATS-Tower sowohl ein leistungsgerechter Ausfallplan existieren muss und auch das neue Leistungsspektrum gleich- oder höherwertiger sein muss im Vergleich zu einem herkömmlichen Tower, wir also keine Kompromisse eingehen, nur um eine digitale Version des Turms einzuführen.

Auch das nächste Arbeitspapier drehte sich um ein Review-Paper, um unsere Statuten aktuell zu halten; hier war das Thema STCA. Die Parameter (wie z. B. die Unterdrückung der Alarme) des Systems sollen der Arbeitsumgebung (Luftraum, Verkehrsstruktur, Verfahren etc.) angepasst sein, und die Bereitstellung eines STCA-Systems soll jedem ATM-System mit zugutekommen.

Das von Frank Sasse vorgestellte Papier drehte sich um High Altitude Operations.

Von der Industrie kommen immer schneller und immer mehr Konzepte für das Fliegen in großen Höhen, diese unterscheiden sich dazu noch massiv von ihrer Einsatzstruktur: Sich kaum bewegende Ballone mit einer Flugzeit von mehreren Wochen oder gar Monaten und supersonic fliegende Flugzeuge stellen zwar in Zukunft einen gleichen Nutzerkreis des Luftraums dar, benötigen aber logischerweise ganz andere regulatorische Voraussetzungen für ihre Betreiber.

Leider gibt es auch heute noch viel zu viele Unterschiede bei den Regularien. Einerseits fehlt eine einheitliche Luftraumklassifizierung (jedes Land handelt hier offenbar eigenständig) und auch die Anwendung von IFR- und VFR-Regeln sind bei ferngesteuerten oder gar halbautomatischen Fluggeräten noch völlig in der Schwebe, da z. B. ein „See & Avoid“ wie bei normalem VFR technisch bisher so nicht möglich ist und auch ein zeitnahes Befolgen von Ausweichenweisungen von ATC im IFR-Betrieb bisher so nicht umgesetzt werden kann. Daher versucht man, eine dritte Flugregel zu entwerfen, wobei DFR (Digital Flight Rules) derzeit ein großes Konzept von FAA & NASA ist, aber auch dort stockt die Entwicklung aufgrund vieler Hürden.

Schlussendlich muss man feststellen, dass IFATCA schon viele wertvolle Policies hat, die sich aber auf den bisherigen Luftraum und bisherige Systeme beziehen und dennoch so weit wie möglich auf das, was da auf uns zukommt, angewendet werden können und müssen. Zukünftige Konzepte wie TBO und alles, was mit UAS zu tun hat, müssen weiterhin sehr detailliert von uns betrachtet werden, um unsere Empfehlungen dann zeitnah anzupassen, je nach dem, mit welchen Lösungsvorschlägen die Industrie auf uns zukommt.

Im Arbeitspapier „True versus Magnetic North“ wurde das Augenmerk auf ein Thema gelegt, das die Mitgliedsverbände im Norden sehr stark beschäftigt: Der magnetische Nordpol wandert, und das immer schneller! Die notwendigen Kosten, um Landebahnen umzubenennen, Karten und Prozeduren in hoher Frequenz neu zu schreiben, sind immens, und daher musste man sich mit der Frage beschäftigen, inwieweit ein globales Umstellen auf

„True North“ nicht doch Sinn macht und wo die Herausforderungen dabei liegen.

Einige Regionen benutzen dies schon, aber nur in Teilen ihres Luftraums und lokal sehr begrenzt. Ein Mischbetrieb im großen Stil wäre zu gefährlich, und daher wurde untersucht, das Verfahren auf globaler Ebene zu ändern. Dies würde ebenfalls zu sehr hohen Umstellungskosten und Schulungsbedarf führen, vor allem in der VFR-Fliegerei, wo Prozeduren immer noch stark auf den einzigen (magnetischen) Kompass basiert sind. Die Umstellungskosten fallen in den betroffenen Regionen jedoch nur einmal an und nicht, wie bisher, fast alle zwei Jahre.

Zum Ende wurde die Wahl zum neuen TOC durchgeführt. Die GdF ist auch in der neuen Periode aus zahlreichen Bewerbern wiedergewählt worden, zusammen mit den Fachverbänden aus Kanada, Maastricht, Ghana, Hong Kong, Italien, Singapore und den USA.



Sebastian Sachs. Foto: GdF

Somit endete die Arbeitswoche mit der Bekanntgabe des Wahlergebnisses und den Schlussbemerkungen deutlich nach 18 Uhr, und die Teilnehmer hatten noch 30 Minuten Zeit, die Sonne zu genießen, bevor die jamaikanische Nacht hereinzog.

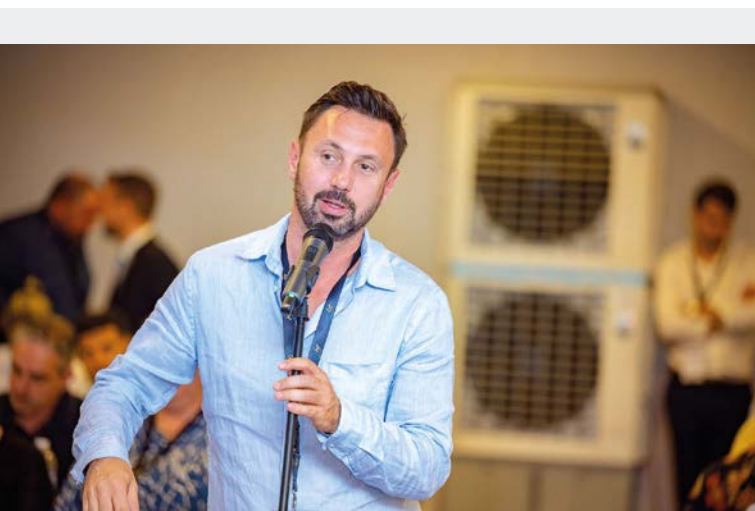
Committee C

Wie auf unserer Fachbereichskonferenz, werden in der AG C berufspolitische und soziale Aspekte, wenn auch immer eng verwoben mit fachlichen Themen, diskutiert. In einem kleinen Nebenraum hatten Lars Ilchmann und Mathias Wiegand nicht nur mit der Temperatur, sondern auch mit einigen interessanten Themen zu kämpfen.

So ging es u. a. um den Einsatz von ATCOS auf verschiedenen „endorsements“ (das sind z. B. TWR, oder APP oder ACC) in einer Schicht oder sogar simultan. Nach einer guten Debatte kam es zur Abstimmung. Hier stimmten wir gegen die Beschluss-Empfehlung, da in Deutschland zum Teil so gearbeitet wird. Dennoch wurde das Papier wie empfohlen verabschiedet:

Use of multiple ATCO ratings

ATCOs shall not provide both surveillance approach service and aerodrome control service simultaneously.



Mathias Wiegand. Foto: GdF

ATCOs required to provide a surveillance approach service and a surveillance area service simultaneously should be strongly discouraged by MAs.

When ATCOs are required to exercise more than one rating during their operational shift, the procedure shall undergo a safety risk assessment with consideration of:

- *The human performance of the ATCO, specifically the risk of mode-switching errors*
- *Fatigue risk management*
- *The ability to maintain sufficient controller competency.*

Im nächsten Vortrag wurde von einer Arbeitsgruppe vorgestellt, wie man die Key Performance Indicators für die Flugsicherungsanbieter erweitern bzw. „human factors“ mehr abgebildet haben wollte. Grundsätzlich eine sehr interessante und gute Idee, allerdings bleibt es wohl nur bei einer Empfehlung an die Flugsicherungen in Europa, da man keinen Einfluss auf die europäische Gesetzgebung hat.

Weiter auf der Tagesordnung stand ein Arbeitspapier zum simultanen ATC-Training auf benachbarten Positionen. Hier wird zunächst unterschieden zwischen Positionen, die direkt miteinander arbeiten (Executive und Coordinator), Positionen, die physisch nebeneinander arbeiten (zwei verschiedene Sektoren) und Positionen, die miteinander arbeiten, aber sich nicht physisch sehen. Die alte Politik der IFATCA war hier sehr restriktiv und wurde nun aufgeweicht, um in Zeiten von Personalknappheit nicht die Augen vor benötigtem Training zu verschließen. Folgende Policy wurde verabschiedet:

When conducting ATC OJT on adjacent positions, the following items shall be considered to reduce the likelihood and consequences of communication errors:

- *System quality and functionalities;*
- *Communication methods;*
- *Operational briefing and OJT training;*
- *Trainees' schedule;*
- *Trainee level of experience; and*
- *Airspace complexity.*



Abstimmung Plenum. Foto: GdF

It is recommended that the guidance material contained in this working paper, including the list proposed in the amended policy, be published on the IFATCA website.

Im Folgenden stellten einige Länder die besonderen Probleme ihrer Personalnot vor. Nicht überall auf der Welt ist der Beruf als Fluglotse finanziell lukrativ. So müssen Lotsen in vielen Ländern zwei Jobs ausüben, um über die Runden zu kommen. Festzustellen bleibt aber, dass, mit wenigen Ausnahmen, überall auf der Welt massiv Lotsen fehlen.

Diese Personalknappheit soll immer mehr durch Technik kompensiert werden. So kommen wir zum nächsten Thema, was grob in die Richtung „Wie unterstützt mich ein automatisiertes System oder ist es doch eher behindernd?“ geht. Speziell ging es um Safety Tools, die wir alle kennen. Diese sollen nach Meinung der Arbeitsgruppe nicht deaktiviert werden können. Eine lange Diskussion entbrannte. Gerade die Situation in Deutschland (und übrigens auch in unseren Nachbarländern) wurde schockiert aufgenommen. Die Probleme des gerade eingeführten ICAS-Systems in München zeigten auf, dass eine harte Linie hier nicht der richtige Weg zu sein scheint. Denn lieber habe ich als Lotse gar keinen Alarm, als den einen „echten“ aus Hunderten Fehlalarmen herausfiltern

zu müssen.. In München tägliches Business. Hier möchte man als Lotse sogenannte Safety-Tools am liebsten abschalten. So konnte man sich auf die Formulierung einer etwas milderen Policy einigen.

Safety tools should not be deactivated.

Das letzte zu bearbeitende Thema ging um die Konvertierung von militärischen in zivile Zulassungen. Hierbei soll es aber nicht um das goldene Ticket für Militärlotsen gehen, sofort eine zivile Zulassung zu erhalten, sondern lediglich darum, dass unter der Voraussetzung der Einhaltung von ICAO-Standards (rein militärische Fluglotsen sind nicht an ICAO-Standards gebunden) das Training verkürzt werden darf. Interessant ist, dass andere Regionen auf der Welt viel vehementere Sorgen mit dem Militär haben als wir in Europa. Geht es uns hier lediglich um das Halten eines gewissen Standards, reden wir in Afrika oder Südamerika über humanitäre Aspekte. Nach kontroverser Debatte konnte man sich auf eine Policy einigen.

Conversion of Military ATCO Licences

TRNG 9.6.1 Recognition of prior learning for military air traffic controllers.

Previous training, qualifications and experience attained by military air traffic controllers, should be



Unterzeichnung MoU zwischen IFATCA und IFISA

v.l.n.r.: Oliver Wessollek (Vice-President IFISA), Mikkel Drescher (President IFISA), Duncan Auld (President IFATCA), Helena Sjöström (Vice-President IFATCA). Foto: GdF

assessed by the appropriate licensing authority and, if relevant, be credited towards the training required to meet at least the ICAO Annex 1 requirements for attaining a civilian air traffic control licence.

If the military air traffic controller's previous training, qualifications and experience meet at least ICAO Annex 1 requirements, then the appropriate licensing authority should facilitate the conversion to a civilian air traffic controller licence.

So schnell ging dann auch schon ein 9h-Tag vorüber. Ein paar Diskussionen konnten aber am Abend noch vertieft werden.

Am Freitagvormittag hatten dann noch die Sponsoren Zeit, sich und ihre Produkte vorzustellen, bevor es nach der Mittagspause dann in das Final Plenary ging.

Alle in den Arbeitsgruppen empfohlenen Papiere wurden einstimmig angenommen. Mit der IFISA wurde ein offizielles Memorandum of Understanding unterzeichnet, und mit vielen Dankesreden ging dann die 62ste IFATCA-Konferenz zu Ende. Fünf, teils sehr lange, aber immer interessante Arbeitstage lagen hinter uns. Der IFATCA-Vorstand

und die Kollegen aus Jamaika haben es geschafft, eine super organisierte und ausgewogene Konferenz zu organisieren! Nach dreijähriger pandemiebedingter Pause hat sich die IFATCA mit einer Rekordbeteiligung wieder auf der Weltbühne zurückgemeldet. Wie wichtig Kontakte und Kommunikation heutzutage sind, zeigen die sich stellenden Herausforderungen. Alles, was unsere Arbeit heute und in Zukunft betrifft, wird nicht mehr bei uns, in Deutschland, entschieden. Die globalen Akteure heißen ICAO oder EASA. Das auf der Konferenz Erlebte und Erfahrene bestärkt uns in dem Willen, ein starker Teil dieser internationalen Gemeinschaft zu sein und unseren Beitrag auch in Zukunft zu leisten!

Wir hoffen, dass Euch unser Artikel gefallen hat. Wir freuen uns immer über Euer Feedback: Mehr als 40 Stunden Konferenz lassen sich nicht ohne Kürzungen auf ein paar Seiten Artikel fassen. Falls Euch etwas fehlt oder es Euch viel zu viel ist, lasst es uns wissen!

*Euer FSBD-Team aus Jamaika:
Oliver Wessollek, Mathias Wiegand,
Lars Ilchmann, Frank Sasse und Sebastian Sachs*

EINLADUNG

**zur außerordentlichen Fachbereichskonferenz FSBD der GdF e. V.
am 23. September 2023, 12:00 Uhr – 13:00 Uhr**

Ort: Maritim Hotel Darmstadt
Rheinstraße 105, 64295 Darmstadt



Tagesordnung:

- P.1** Eröffnung der Bundesfachbereichskonferenz des Fachbereichs FS-Betriebsdienste der GdF e. V. und Begrüßung der Mitglieder
- P.2** Festlegung der Konferenzleitung und Übernahme der Tagungsleitung
- P.3** Berufung der Mandatsprüfungskommission
- P.4** Feststellung der Beschlussfähigkeit
- P.5** Genehmigung der Tagesordnung
- P.6** Berufung des Wahlausschusses
- P.7** Bericht des Vorstands
- P.8** Entlastung des Vorstands
- P.9** Wahlen
 - P.9.1** Leiter des Fachbereichs
 - P.9.2** Vorstand Fachliches (Upper)
- P.10** Verschiedenes
- P.11** Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung der Teilnehmer

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

Zu Gast beim Gastgeber



von Frank Sasse

Am Ende der 2-tägigen Anreise nach Jamaika hatte ich vorab die Gelegenheit organisiert, bei den Gastgebern vorbeizuschauen. In Jamaika befinden sich die ATC-Niederlassungen hauptsächlich an drei Orten: Im Nordwesten ist Montego Bay, das Touristenzentrum und der größte Flughafen des Inselstaats. Dort wird natürlich ein Tower betrieben.

Der zweite große Tower steht in der Hauptstadt Kingston, an der Südostküste der Insel. Dort ist der zweite große Flughafen des Landes, der aber dem Sangster International Airport in Montego Bay bei den Verkehrszahlen deutlich unterlegen ist.

Etwa 20 Fahrminuten entfernt in Kingston Downtown befinden sich sowohl die Verwaltung als auch das einzige ACC des Landes.

Ich wurde von Denise, einer Supervisorin, dort empfangen und bekam alles gezeigt. Als ob man sich schon ewig kennen würde, hieß man mich dort herzlichst willkommen, und ich bekam eine Führung durch den Standort. Alle Kollegen dort waren schon voller Vorfreude auf die IFATCA-Konferenz, hatten sie unter dem Dach der JATCA (Jamaica Air Traffic Controllers Association) über die letzten Monate doch sehr viel Arbeit investiert für die Organisation – alles in ihrer Freizeit!

Im Vergleich ist dort alles nicht nur etwas kleiner, sondern in vielen Dingen auch improvisierter.

Flexible Sektoröffnungszeiten haben Sie dort natürlich auch, der Überflugverkehr von Nordamerika Richtung Südamerika macht den Großteil der Kundschaft aus, einige innerkaribische Flüge sind auch zu betreuen und natürlich die An- und Abflüge zu den großen Flughäfen des Landes.

Die kleinen Pisten werden von einer Handvoll inländischer Airlines angefliegen, das passiert aber fast ausschließlich ohne Radarlotsen im VFR-Betrieb. Dort gibt es nämlich auch Linienflüge mit 2- und 4-sitzigen Cessnas. :-)

Die Hochlastzeiten verteilen sich auch gut auf den Tag, da bis zum Mittag die Urlaubsflüge in die Karibik in der Mehrzahl sind, nachts vor allem der Transitverkehr. In Mittelamerika gibt es keine CFMU, und Flow Control improvisiert man selbst und weiß, sich dabei zu helfen: Zwischen den Radarschirmen des Executive- und Plannerlotsen steht ein ATCIS (wie wir es nennen würden).

Doch anstatt dort, wie zu Hause, Wetterapplikationen gefühlt aus den 80er Jahren laufen zu lassen und auf Datenbanken mit einem Bildschirmkeyboard nach Basisin-



formationen wie Location-Indicators suchen zu müssen, setzen die Kollegen dort einen sehr praktischen Ansatz in die Realität um: Es wird einfach ein handelsüblicher aktueller (!) Computer dort platziert, und mit Webseiten wie flightware, flightradar24 oder diversen Wetterseiten hat man in Windeseile gute, aktuelle und optisch brauchbare Informationen direkt am Arbeitsplatz abrufbar. So manche mitteleuropäische Flugsicherung könnte sich davon eine Scheibe abschneiden!

Ein Supervisor pro Schicht behält die Aufsicht und hält die Verkehrszahlen im Griff, außerdem kümmert sich diese Position um die Schichtplanung.

Auf dem Gelände befindet sich auch die staatliche Luftfahrtbehörde mitsamt einem kleinen Extragebäude: Die ATC-Schule, die aber auch nur höchstens einmal jährlich

neue Azubis ausbildet und so auch dort Personal fehlt – eine weltweit zu beobachtende Unsitte.

Zwar noch ohne mein Gepäck (das sollte hoffentlich bald verspätet auf die Insel geflogen werden), aber mit neuen Freunden aus der ATC-Family und einem Einblick in deren tägliche Arbeit machte ich mich nach einem langen Tag mit viel Vorfreude auf die Konferenz auf die letzten zwei-einhalb Stunden Autofahrt Richtung Montego Bay.



Fotos: Frank Sasse/Alexander Schwassmann

Im Westen nichts Neues



Zugegeben, der Titel bzw. dessen Name ist geklaut. Denn er erinnert an Erich M. Remarques Antikriegsroman und dessen Verfilmungen. Unter dem Westen soll hier keine Assoziation zur ehemaligen Westfront des Ersten Weltkriegs, an der Remarque damals eingesetzt war, hergestellt werden. Aber

bestimmte Schlagworte führen hin und wieder dazu, wohl-bekannte Slogans für ganz andere Inhalte zu verwenden. In diesem Fall wird versucht, noch etwas weiter in Richtung Westen zu denken. In die USA nämlich, und an die Flugsicherung bzw. an den dortigen Flugsicherungsdienstleister FAA.

Glaubt man zahlreichen deutschen (und europäischen) Airlinemanagern, dann herrschen in den USA – zumindest was die Flugsicherung betrifft – traumhafte Zustände. Verspätungen gibt es so gut wie nicht, die Controller liefern einen perfekten Service und die Gebühren sind niedrig. Und natürlich wissen die Bosse der Airlines ganz genau, woran dies liegt: Weil in den USA die Zahl der Kontrollzentralen wesentlich geringer ist als im alten Europa. Als ob es ausschließlich daran liegen würde. Es liegt auch an Faktoren wie der Struktur des Luftraums und der Zusammensetzung des Verkehrs, um nur zwei zu nennen. Und dass dabei von den Airlinebossen immer gern das hohe Lied der Vorteile einer Privatisierung gesungen wird, sollte nicht verschwiegen werden. Peinlich nur, dass es sich bei der hochgelobten FAA um eine Institution handelt, der man im Sinne einer wirtschaftsliberalen Ideologie ganz gern Trägheit, Inflexibilität und Ineffektivität unterstellt. Denn die FAA ist eine Behörde.

Das Personalproblem der FAA

Doch schaut man etwas genauer in den fernen Westen, so muss man feststellen, dass die FAA vor denselben oder ähnlichen Problemen steht wie die europäischen Flugsicherungsdienstleister. Was sich insbesondere an der interessanten Feststellung, dass zur Durchführung der Flugverkehrskontrolle auch die entsprechenden Controller zur Verfügung stehen müssen, zeigt. Und diese scheint die FAA nicht im geforderten Umfang zu haben. Einem Regierungsbericht,

auf den noch zu kommen sein wird, zufolge stehen an 20 der 26 verkehrsreichsten Kontrollstellen zu wenig Controller zur Verfügung, die somit die von der FAA definierte Schwelle von 85 % unterschreiten. Das heißt, dass mindestens 85 % der vorgesehenen Personalstärke zur Verfügung stehen müssen. Bei der Anflugkontrolle für New York (New York Terminal Radar Approach Control – TRACON) liegt dieser Wert bei 54 %, beim Tower des Miami International Airports bei 66 %. So stellt die NATCA (National Air Traffic Controllers Association) fest, dass die FAA über 1.200 weniger voll ausgebildete Controller verfügt als noch vor zehn Jahren. Dazu kommt, dass sich ein Viertel der 13.300 Controller noch in der Ausbildung befindet. Sechs-Tage-Schichten und jede Menge Überstunden sollen an der Tagesordnung sein.

Dass sich dieser Personalmangel auch auf die Abwicklung des Luftverkehrs auswirkt, ist eine Binse und nachvollziehbar. Verspätungen oder gar Flugstreichungen sind an der Tagesordnung. Einem deutschen Nachrichtenportal zufolge zählte die FAA zwischen dem 15. Mai und dem 15. September letzten Jahres 41.498 verspätete Flüge zu den drei großen New Yorker Flughäfen. Und dasselbe Portal meldete, dass United Airlines für diesen Sommer ihren Flugplan für New York und Washington vorsorglich um zehn Prozent reduziert hat.

Die NATCA hatte seit Langem auf das sich abzeichnende Personalproblem hingewiesen. Aber bekanntlich wird auf den Propheten im eigenen Land nicht gehört. So ist es wohl auch der NATCA ergangen. Nun ist es nicht so, dass die FAA nichts unternommen hätte, um dem personellen Engpass entgegenzuwirken. Sie hatte deshalb auch ein Ausbildungsprogramm aufgelegt. Doch dann geriet dieses Programm zur Makulatur. Aus Gründen, für die FAA nicht verantwortlich gemacht werden kann. Covid-19 kam auch in die USA, und die Ausbildung wurde erstmal gestoppt. Da nützt es nicht besonders viel, wenn die NATCA nun mit Stolz geschwellter Brust behaupten kann, sie habe das nun eingetretene Debakel vorhergesagt und immer wieder darauf hingewiesen. Denn dadurch kommt kein einziger Controller ans Board.

Das Problem dieses beklagenswerten Umstands ist, dass die FAA auf der einen Seite die durch die Pandemie entstandene Lücke durch das nun wieder aufgenommene



Die US-Flugsicherung leidet unter einem erheblichen Personalmangel – Tower des Los Angeles International Airports. Foto: Bianca Renz

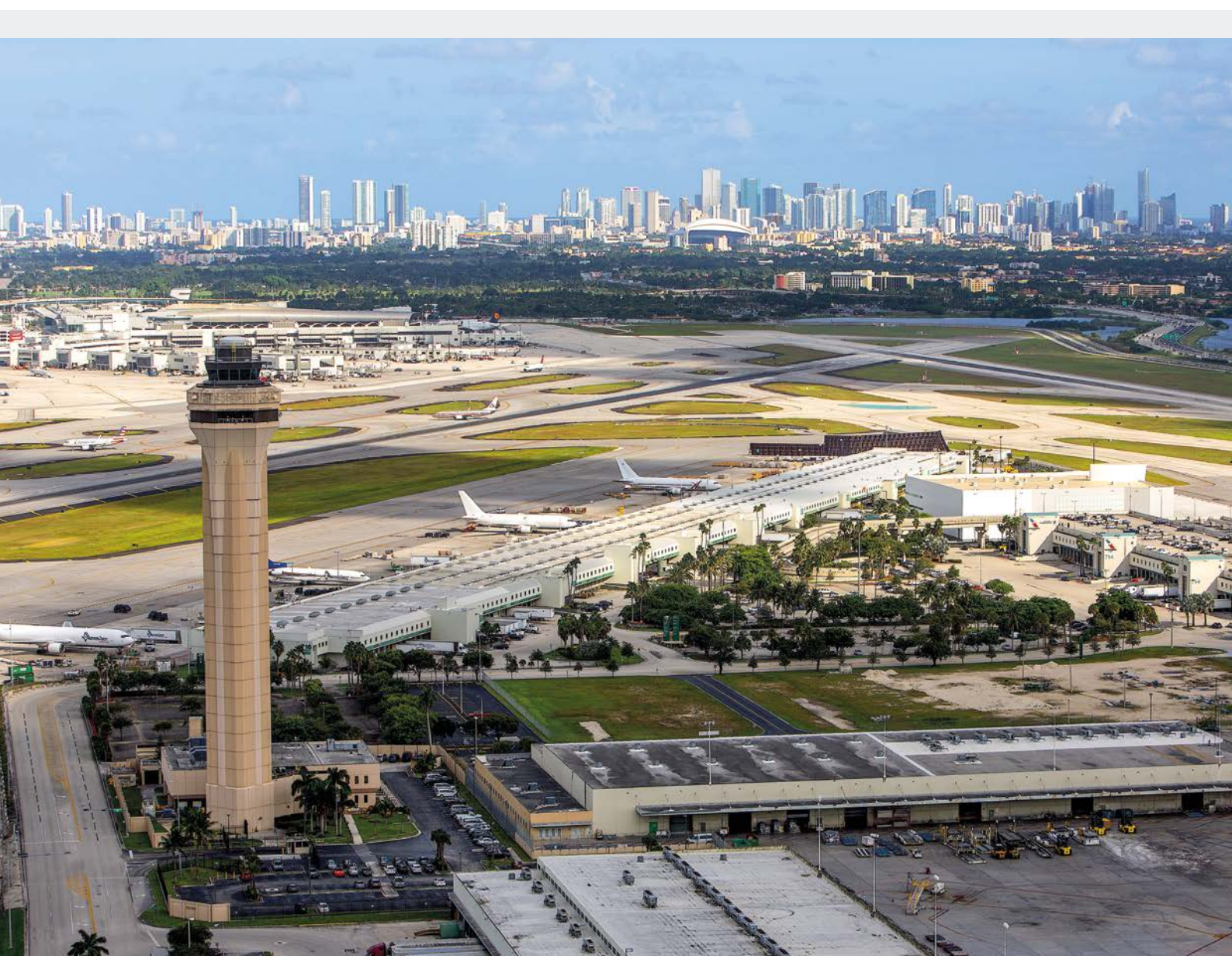
Ausbildungsprogramm schließen muss. Das ist ein Rennen, das die FAA so gut wie nicht gewinnen kann. Die NATCA hat da so ihre Zweifel und sieht auch noch andere Gründe: „FAA’s flawed staffing model and inconsistent hiring has resulted in new hires not keeping pace with attrition over the past decade. The status quo is no longer sustainable“, erklärte NATCA-Präsident Rich Santa.

Kritik von offizieller Seite und die Meinung der NATCA

Nun hat die NATCA am 21. Juni von offizieller Seite Unterstützung erhalten. Denn da erklärte das „Office of Inspector General“ (OIG) des „Department of Transportation“ (DOT), dass die FAA nicht ausreichende Maßnahmen ergriffen hat, genügend Controller auszubilden. Wörtlich: „The Federal Aviation Administration (FAA) has made limited efforts to ensure adequate controller staffing at critical air traffic control facilities.“ Das ist eine ziemliche Klatsche für die FAA. Schon weil das OIG nicht eine unbedeutende Einrichtung, sondern so etwas wie der Rechnungshof für das Verkehrs-

ministerium ist. Ein ziemlicher Rüffel für die FAA, während die NATCA feststellt, dass sie diese Missstände seit Jahren kritisiere. Und feststellte, dass die USA zwar über eines der besten Luftverkehrssysteme der Welt verfüge, der Mangel an voll ausgebildeten Controllern, Wachleitern („operational supervisors“) und Koordinatoren („traffic management coordinators“) jedoch ein potenzielles Risiko für den Luftverkehr darstelle. Auch das OIG ist da nicht besonders zimperlich: „Die FAA wird sich auch zukünftig mit den Herausforderungen des Personalmangels auseinandersetzen müssen, hat jedoch keinen Plan, wie sie dieses Problem lösen kann.“ Das ist nun etwas frei übersetzt, trifft jedoch das Problem ziemlich genau. Wörtlich meinte das OIG: „FAA continues to face staffing challenges and lacks a plan to address them, which in turn poses a risk to the continuity of air traffic operations“.

Nun kann selbst die beste Analyse von Missständen nichts an einer desolaten Situation ändern, wenn nicht gleichzei-



Der Tower von Miami verfügt lediglich über 66 % des vorgesehenen Personalstands. Foto: Miami Internation Airport

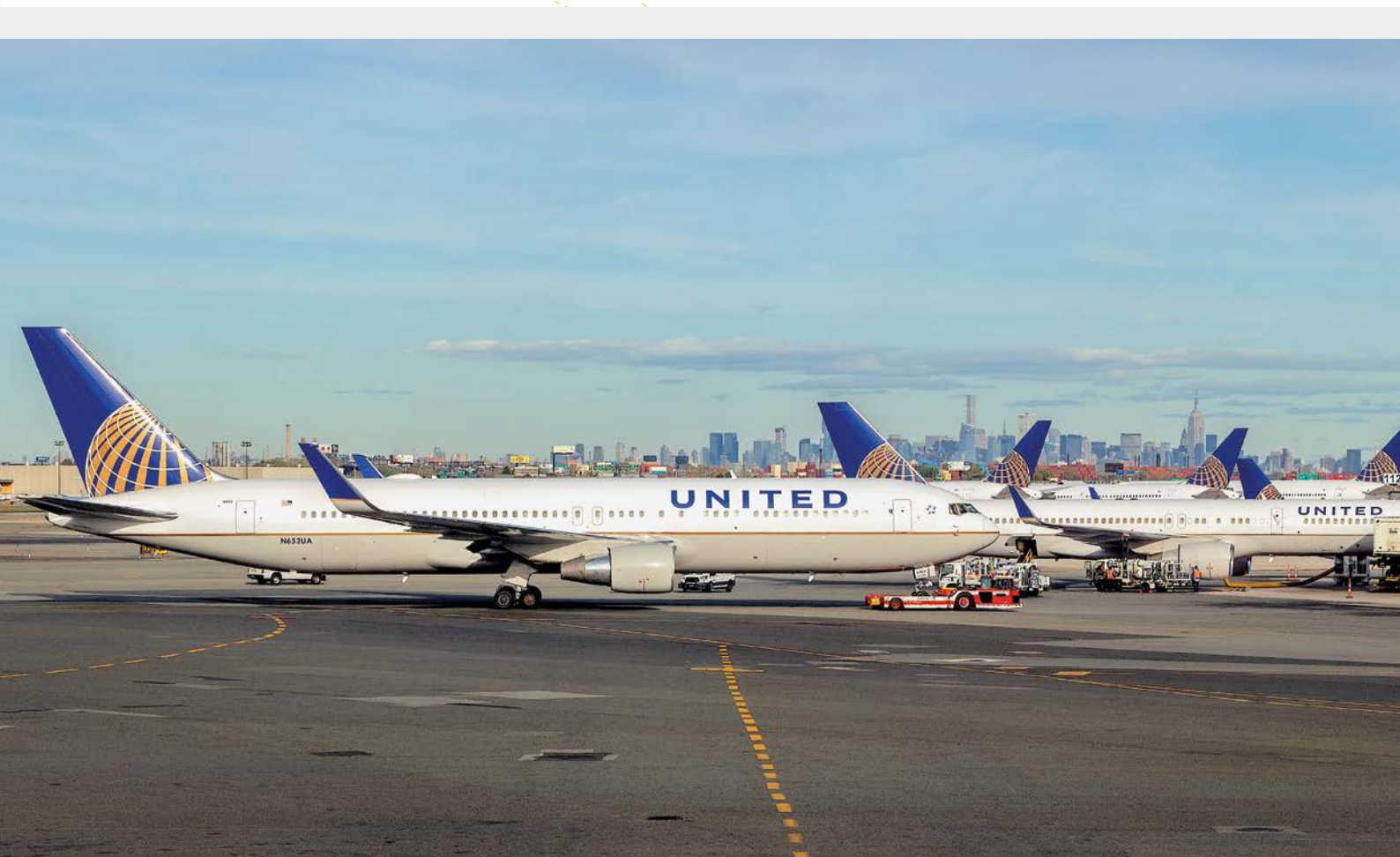
tig versucht wird, daran etwas zu ändern. Doch dummerweise hält die FAA, so meint die NATCA, an ihrem fehlerhaften Plan zur Rekrutierung des Controllernachwuchses fest und hält sich dabei an die Vorgaben des Modells des „Controller Workforce Plans“ (CWP), der wiederum jährlich vom „Office of Labor Analysis“ (OLA), das wiederum ein Teil des „Offices of Finance and Management“ (AFN) der FAA ist, erstellt wird. Dieser jährliche CWP umfasst die gesamte Personalstruktur der Kontrollstellen und nimmt somit keine Rücksicht auf die örtlichen Besonderheiten. Dabei wäre es sinnvoll, die einzelnen Kontrollstellen selbst über ihren Personalbedarf entscheiden zu lassen. Das OIG hatte übrigens schon in seinem Bericht aus dem Jahr 2016 festgestellt, dass die Meinungen der Hauptverwaltung und die der „Air Traffic Manager“ vor Ort hinsichtlich des Personalbedarfs unterschiedlich sind.

Der Weg aus der Krise?

Bereits im Dezember letzten und im Januar dieses Jahres hatten sich die „Air Traffic Organisation“ (ATO), die Flugsicherungsabteilung der FAA, und die NATCA zusammengesetzt, um den Bedarf an voll ausgebildeten Controllern zu ermitteln. Die Arbeitsgruppe wurde als „Collaborative Resource Working Group“ (CRWG) bezeichnet. Mit von der Partie waren das „MITRE Corporation Center for Advanced Aviation System Development Center“ (MITRE CAASD) und die Erprobungsstelle der FAA. Die Arbeitsgruppe kam zu einem für die Controller kaum überraschenden Ergebnis. Während die FAA bei ihren Planungen von einem Bedarf von 12.062 Controllern ausging, kam die CRWG auf 14.335. Zum Vergleich: Zurzeit sind ungefähr 10.600 Controller bei der FAA beschäftigt. Eine Zahl, die weit unter dem errechneten Bedarf liegt.

Inzwischen haben sich sowohl das Abgeordnetenhaus als auch der Senat mit dieser Angelegenheit befasst. Worauf die NATCA forderte, die FAA möge sich bei ihrer Personalplanung nicht an dem gescheiterten Modell des AFN orientieren, sondern an den Zahlen des CRWG. Ferner bittet die NATCA, dass die Kapazitäten der FAA-Akademie voll ausgenutzt werden („maximum hiring“) und fordert, die entsprechenden Ressourcen beim Kongress einzufordern. Und natürlich beruft sich die NATCA auch auf das OIG, das des Weiteren feststellte, dass durch einen größeren Personalbedarf zusätzliche Controller eingestellt werden müssen, um die Stellen der in den Ruhestand tretenden Controller zu ersetzen.

Bis die Zahl der vom CRWG errechneten Controller an und in den Kontrollstellen erreicht wird, wird es noch ein wenig dauern. Denn durchschnittlich dauert die Ausbildung etwa drei Jahre. Wobei die Frage, wie viele der nun eingestellten Controller ihre Ausbildung erfolgreich beenden, noch im Raum steht. Da wird sich eine bestimmte „Schwundmasse“ einstellen. Was unter anderem auch die DFS betrifft, die im Juni verkündete, im nächsten Jahr 136 hoffnungsfrohe Lotsenaspiranten (was natürlich auch Frauen sein können) einstellen und damit die Kapazität der DFS-Akademie voll ausnutzen zu wollen. Nicht zu vergessen – auch zehn Studierende des Studiengangs „Air Traffic Management“ werden sich an der Akademie einfinden.



United Airlines hat für diesen Sommer ihren Flugplan nach New York und Washington um zehn Prozent reduziert. Foto: Wikipedia

Rocky-Line II

Am 21.4.2023 fand das zweite Rocky-Line-Event statt. Initiiert von unseren österreichischen Kollegen der AATCA und gefördert von der GdF, trafen sich in Wien Kollegen der Niederlassungen München, Karlsruhe sowie der Austrocontrol aus Wien, um über die Zusammenarbeit an der Rocky-Line, so die Flugsicherungsbezeichnung der Grenze zwischen den deutschen und österreichischen Lufträumen, zu sprechen. Insgesamt ca. 45 Kollegen und Kolleginnen hatten so die Möglichkeit, über Probleme zu reden, Differenzen zu entschärfen und kommende Herausforderungen zu besprechen. Bei einer Führung durch das ACC Wien konnten die Kollegen aus Karlsruhe und München einen direkten Einblick in die Arbeitswelt der österreichischen Flugsicherung bekommen. Dabei hatten sie die Möglichkeit, direkt die Ursachen, aber auch die Auswirkungen von Arbeitsweisen oder Systemverhalten beobachten und besprechen zu können.

Bei einer Abendveranstaltung in lockerer Atmosphäre haben dann im Gegenzug die Kollegen aus Deutschland ihre Arbeitswelten vorgestellt. Die daraus folgenden Diskussionen waren für alle bereichernd, auch wenn sie nicht

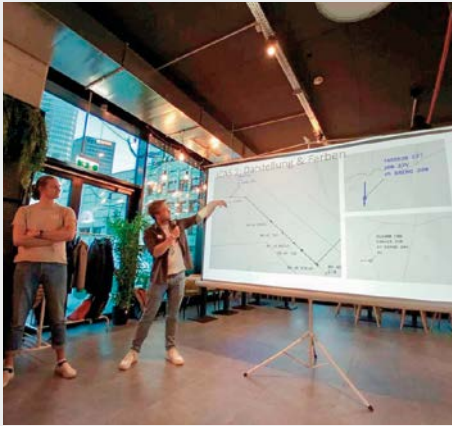
immer eine Lösung zur Folge hatten, was aber auch nicht der Anspruch dieser Veranstaltung war.

Schon das erste Treffen 2019 hatte gezeigt, wie wichtig, aber auch wie effektiv der Austausch auf Augenhöhe zwischen Kollegen ist. An der Rocky-Line sind die vergangenen Sommer aufgrund der Urlaubsströme in Richtung Süd- und Süd-Osteuropa, gepaart mit täglich dynamischen Gewitterlagen am Alpenkamm schon immer herausfordernd gewesen. Der Ukraine-Krieg führte zu weiteren Verlagerungen von Verkehrsströmen in diesem Bereich, was zu neuen Herausforderungen geführt hat, genauso wie die Einführung des neuen Systems ICAS2 in München im Frühjahr 2023 mit allen Anfangsproblemen sowie systembedingten Vor- und Nachteilen entlang der gemeinsamen Schnittstelle. Umso wichtiger war es, das konstruktive Treffen von 2019 neu anzusetzen, um schwelende Konflikte durch gemeinsame Face-to-Face-Gespräche entschärfen zu können, lösungsorientierte Ansätze zu erörtern und diese in die eigenen Niederlassungen mitzunehmen.

Paul Kalla



Die Alpen. Foto: GdF



Eindrücke aus Wien vom Rocky-Meeting. Foto: Paul Kalla

Die Crux mit dem „Leasing“



von Werner Fischbach

Eigentlich ist das „Leasing“ aus der Sicht der Fluggesellschaften eine feine Sache, wenn ihre Kapazitäten nicht ausreichen, Aufträge mit eigenen Flugzeugen abwickeln zu können. Dann leihen sie die fehlenden Kapazitäten einfach auf dem freien Markt. Dort treten auch Fluggesellschaften auf,

die sich auf dieses „Leasing“-Geschäft spezialisiert haben. Damit schlagen die Airlines, die sich des „Leasings“ bedienen, zwei Fliegen mit einer Klappe. Erstaunlich da-

bei ist, dass Fluggesellschaften sowohl als „Leaser“ als auch als „Verleaser“ auftreten. Wenn die Nachfrage im Heimatmarkt sehr groß ist, dann leihen sie sich zusätzliche Flugzeuge, ist die Nachfrage niedrig, dann verleasen sie ihre eigenen, beschäftigungslosen Flugzeuge an Gesellschaften in fernen Ländern. So müssen sie sich auf der einen Seite keine großen Sorgen machen, wie sie ihre eigenen Flugzeuge im Winter, also zu tourismusschwachen Zeiten, beschäftigen können, und auf der anderen fallen ihnen die Besatzungen der geleasten Flugzeuge finanziell nicht zur Last. Hinzu kommt, dass die verleasenden Airlines im Ausland beheimatet sind und diese ihre Crews um einiges schlechter bezahlen, als die des Leasingnehmers bezahlt werden.



Hapag-Lloyd Express, (hier im Anflug auf Palma de Mallorca) konnte nur mit Hilfe eines „Wet-Leasings“ ihren Betrieb aufnehmen.
Foto: Hapag-Lloyd Express

Dabei gibt es unterschiedliche Arten des „Leasings“. Beim „Dry-Leasing“ wird ein Flugzeug lediglich an den Leasingnehmer vermietet, wobei die Besatzungen vom „Leasingnehmer“ gestellt werden und dieser die Flugzeuge unter seinem „Air Operator Certificate“ (AOC) betreibt. Bei dieser Form des „Leasings“ verbleiben die Flugzeuge meist für einen längeren Zeitraum beim Leasingnehmer. Oftmals erhalten sie auch die Bemalung und die Innenausstattung des Leasingnehmers. Für die Passagiere ist somit kaum zu erkennen, ob das Flugzeug jener Fluggesellschaft gehört, bei welcher sie ihre Tickets gekauft haben oder ob es geleast ist. Oftmals ist, meist am Bug, der Name der Fluggesellschaft angebracht, die das Flugzeug betreibt. Zum Beispiel konnte man bei einigen Flugzeugen der Air Berlin lesen, dass sie von TUIfly betrieben wurden („operated by TUIfly“).

Etwas anders sieht dies beim „Wet-Leasing“ aus. Denn da stellt der Leasinggeber dem Leasingnehmer nicht nur ein (oder mehrere) Flugzeug(e) zur Verfügung, sondern stellt auch die Cockpit- und Kabinencrews und betreibt die geleasten Flugzeuge unter seinem AOC. Nach der Corona-Pandemie griffen viele deutsche Fluggesellschaften (Condor, Eurowings, Sundair und TUIfly) auf diese Art des „Leasings“ zurück. In einem Beitrag für „airliners.de“ stellt Johannes Reinmüller unter anderem fest, dass Condor auf diese Weise etwa 20 Prozent ihres Flugangebots im „Wet-Lease“-Verfahren abwickelt. Für die leasenden Airlines ist dies eine feine Angelegenheit. Sie können dabei Teile ihres Flugprogramms abwickeln, ohne dabei eigene Maschinen einsetzen zu müssen. Die und die dazu gehörenden Besatzungen werden von anderen Fluggesellschaften geleast, aber vom Leasinggeber betrieben. Diese Form des „Leasings“ wird deshalb auch als „ACMI-Leasing“ (ACMI – Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance) bezeichnet. Für viele Gesellschaften eine tolle Sache also, da die Kosten für die Flugzeuge und deren Besatzungen beim Leasinggeber verbleiben. Natürlich lassen sich die „Leasinggesellschaften“ für ihre Dienste bezahlen, aber da diese Gesellschaften meist in Ländern mit einem geringeren Preisniveau zuhause sind, lohnt sich dieses Geschäft für die Leasingnehmer. Allerdings könnten sich die Passagiere daran stören, wenn sie bei einer Premium-Airline gebücht haben und nun mit einer „exotischen“ an ihr Ziel geflogen werden

sollen. Die Zeiten sind längst vorbei, zu denen der ehemalige Lufthansa-Chef erklärte, dass da, wo Lufthansa draufstehe, auch Lufthansa drin wäre. Die Zeiten haben sich geändert. Tempi passati!

Die Geschichte des „Leasings“ und die heutigen Probleme

Nun ist das „Leasing“ keine Erfindung des 20. und des 21. Jahrhunderts. Seine Geschichte in Deutschland geht auf die späten 1960er Jahre zurück, als die in Stuttgart beheimatete Chartergesellschaft Südflug sich daran machte, Flüge in die USA anzubieten. Dafür hatte sie bei Douglas DC-8 bestellt. Doch Douglas konnte nicht liefern, da sich der Vietnamkrieg auch auf die Flugzeugproduktion auswirkte. Da die Tickets für die Flüge bereits gebucht waren, blieb der Südflug nichts anderes übrig, als auf zwei amerikanische „Wet-Lease-Gesellschaften“ zurückzugreifen, die für die Südflug dann tätig wurden. Die verlangten allerdings horrenden Preise für das „Wet-Leasing“, was unter anderem dafür verantwortlich war, dass die Stuttgarter Airline in Zahlungsschwierigkeiten geriet und später von der Lufthansa übernommen wurde.

Das Beispiel der Südflug zeigt, dass „Wet-Leasing“ ein probates Mittel ist, kurzzeitig auftretende Kapazitätsengpässe zu überwinden. Doch erfolgreiche Geschäftsmodelle haben die Eigenart, von anderen nachgeahmt und verfeinert zu werden. Als der Touristikriese TUI an dem aufkommenden „Low-Price“-Geschäft mit teilhaben wollte, griff die nun neugegründete Hapag-Lloyd Express, die Billigtochter der Hapag, auf die Möglichkeit des „Wet-Leasings“ zurück. Als Leasingpartner wurde die Fluggesellschaft Germania gefunden, die auf der anderen Seite als Ferienfluggesellschaft selbst tätig war. Ihre Hauptaktivitäten lagen jedoch im „Wet-Leasing“ ihrer Flugzeuge. Wobei Air Berlin ein wichtiger Partner war. Als Air Berlin 2017 Konkurs anmeldete und von ihrer Basis in Berlin-Tegel verschwand, versuchten Eurowings und EasyJet, diese Lücke zu füllen. Doch dafür standen nicht genügend Maschinen und vor allem auch nicht das benötigte Personal zur Verfügung. Die Lösung hieß, wie sollte es auch anders sein, „Wet-Leasing“. Das Ergebnis musste für den durchschnittlichen Passagier verwirrend sein. Denn nun flogen Maschinen der Smart Lynx aus Lettland für EasyJet, Czech Airlines und TUIfly im Auftrag von Eurowings auf den ehemaligen Air Berlin-Strecken.



Eurowings nutzte die „Wet-Leasing“-Dienste der CSA (erkennbar an der Farbgebung des Seitenleitwerks und der Registration OK-NEM).
Foto: Werner Fischbach



Diese Beispiele zeigen, dass „Wet-Lease“ ein durchaus nachvollziehbares Geschäftsmodell ist, wenn eine Fluggesellschaft nicht über ausreichend eigene Flugzeuge oder – bei Neueinsteigern – nicht über die erforderliche Erfahrung verfügt. Meist versuchten die Airlines, ihre Abhängigkeit von den „Wet-Lease“-Firmen so schnell wie möglich zu beenden und ihren Flugplan mit eigenem Personal und eigenen Flugzeugen abzuwickeln. Weil die „Wet-Leaser“ oftmals nicht dem Markenprofil des jeweiligen Kunden entsprechen und weil sie für ihre Dienste eben auch Geld verlangen und dadurch ein Glied in der Wertschöpfungskette werden.

Doch inzwischen scheint die Absicht, durch „Wet-Leasing“ kurzfristige Engpässe zu überwinden, in Vergessenheit geraten zu sein. Vielmehr setzt man auf langfristige Zusammenarbeit. Das mag auch daran liegen, dass die nach dem Ende der Corona-Pandemie wiederentdeckte Reiselust die Fluggesellschaften auf dem falschen Fuß erwischt hat und sie nicht über das erforderliche Personal und die erforderlichen Flugzeuge verfügten. Darüber hinaus kann man sich des Eindrucks nicht entziehen, dass die Betriebswirte und die für die Finanzen zuständigen Manager einen besonderen Charme des „Wet-Leasings“ entdeckt haben: das niedrige Gehaltsniveau bei den „geleaste[n]“ Firmen. Das scheint geradezu einzuladen, eigenes Personal abzubauen und dafür verstärkt auf das fliegende Personal dieser exotischen Firmen zu setzen.

Kein Wunder also, dass die Pilotenvereinigungen und die Vertreter des Kabinenpersonals das „Wet-Leasing“ mit besonders kritischen Augen betrachten.

Die Vereinigung der europäischen Piloten (European Cockpit Association, ECA), zu der auch die Vereinigung Cockpit gehört, hat sich der Sache angenommen und seit dem Sommerflugplan die Aktivitäten von mehr als 100 „Wet-Lease“-Flugzeugen gründlich untersucht. Dabei hat sie sich auf Zeugenaussagen, Verträge und Daten von Piloten bezogen. Die Ergebnisse sind laut ECA alarmierend und werden den nationalen Arbeits- und Luftfahrtbehörden sowie der Europäischen Arbeitsbehörde in Bratislava vorgelegt. So werden Besatzungen oftmals befristet oder sogar als Selbstständige „angestellt“. Und dies betrifft nicht nur ausländische, „exotische“ Airlines, sondern auch die renommierten. So hatte die Condor beispielsweise zwei eigene B757-300 ausgemustert und auf der Strecke von Düsseldorf nach Palma de Mallorca durch einen A330 der litauischen Heston Airlines ersetzt. Und wer bei der jungen italienischen Gesellschaft ITA Airways einen Flug von Mailand-Linate nach Stuttgart bucht, wird sich wundern, wenn er/sie sich in einem Flugzeug der German Airways wiederfindet.

Glaubt man der ECA, dann ist von der ursprünglichen Idee, „Wet-Leasing“ zum Ersatz von kurzfristig auftauchenden Kapazitätsengpässen anzuwenden, nicht viel übriggeblieben. „De facto haben wir mit Wet-Leasing nichts anderes als die nächste Form des Sozialdumpings, mit dem sich Unternehmen – zum Teil auch etablierte Unternehmen – ihrer sozialen Verantwortung für die Beschäftigten zu entziehen versuchen“, meinte Stefan Herth, Präsident der Vereinigung Cockpit. Die Forderung der ECA, nach der die nationalen Arbeitsbehörden die Einhaltung des Sozial- und Arbeitsrechts überprüfen müssen, hat also durchaus ihre Berechtigung. Ob es der ECA jedoch gelingt, ihre Kritikpunkte auf die Tagesordnung der Behörden und der Politik zu setzen, ist jedoch eine andere Frage. Und ob sie dann auch gelöst wird, eine weitere.



Airlink B737: Frische Farben aus Südafrika kommen hier zum Zug, wie bei dieser schön bemalten Boeing der südafrikanischen Airlink im Anflug auf Johannesburg. Foto: Gerrit Griem



Airlink ERJ-195: Nach dem Konkurs der South African Airways 2020 hat sich die südafrikanische Airlink auf den meisten Inlandsstrecken etabliert. Foto: Gerrit Griem



Airlink ERJ-195: Hier zu sehen ist eine weitere Embraer 195 der Airlink, noch in den Farben des Vorbesitzers Belavia, im Anflug nach Johannesburg im Juni. Foto: Gerrit Griem



Eswatini Air ERJ-145: Neu und bunt präsentiert sich die Embraer 145 aus Manzini/Eswatini, dem ehemaligen Swaziland, im Anflug auf Johannesburg. Foto: Gerrit Griem



Fly Namibia ERJ-145: Von der Westair Aviation aus Namibia stammt eine weitere Embraer der jungen Fly Namibia; hier als seltener Gast in Johannesburg. Foto: Gerrit Griem



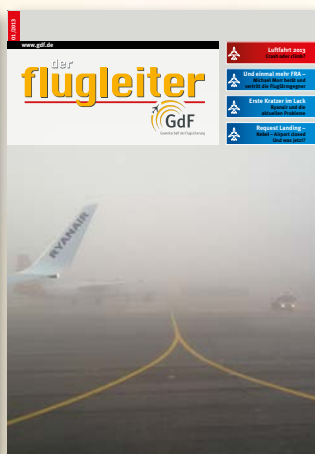
Air Tanzania A220: Nicht in Afrika, sondern in Maastricht wurde dieser Airbus der Air Tanzania gesichtet. Er lag dort mehrere Monate an der Kette und hat im Juni Europa in Richtung Afrika wieder verlassen. Foto: Thomas Williges

der flugleiter

20 Jahre



Gewerkschaft der Flugsicherung



20 Jahre Gewerkschaft der Flugsicherung

2003 – 2023: ein Zeitraum im neuen Jahrtausend mit einer neuen Gewerkschaft

Die Fachverbände „Verband Deutscher Flugleiter“ (VDF) und „Flugsicherungstechniker und -ingenieure“ (FTI) gehen, nach einem holprigen und steinigen Anfang, erfolgreich den langen Weg zur Zulassung als Gewerkschaft. 2003 werden die Fachverbände als Gewerkschaft anerkannt und finden sich fortan unter dem Namen „Gewerkschaft der Flugsicherung“ (GdF) wieder. Drei Namen prägten in der Vergangenheit die Politik der GdF: Klaus Berchtold (2003 – 2008), Michael Schäfer (2008 – 2013) und Matthias Maas (2013 – 2023). Die Redaktion konnte die drei Vorsitzenden zu einem Interview bewegen, und hier sind ihre Eindrücke der vergangenen Jahre, aber auch ein kleiner Ausblick sei erlaubt.

3 Vorsitzende – 1 Interview

Redaktion: Rückblickend auf den Beginn Ihrer Mitgliedschaft im Vorstand und mit der Übernahme des Vorsitzes der GdF, würde ich gern die Frage stellen: Würden Sie sich heute nochmals der Situation hingeben und den Vorsitz übernehmen, und was würden Sie heutigen Neulingen über ein mögliches Engagement innerhalb der GdF berichten wollen?

K. Berchtold: Jederzeit! Sei überzeugt von dem, was du tust, und gleichzeitig immer bereit, auf die Meinungen anderer zu hören, dann kannst du vieles erreichen. Wenig ist so befriedigend, wie einen aktiven Beitrag zu notwendigen Veränderungen zu leisten.

M. Schäfer: Im Rückblick würde ich, ohne Wenn und Aber, selbstverständlich diesen Schritt wiederholen. Ich war überzeugt von der Richtigkeit der Gründung der GdF, hatte nach schon damals 14-jähriger Vorstandsarbeit in VDF und GdF in den unterschiedlichsten Funktionen Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und war mir der Unterstützung der Mitglieder bewusst. Ich war damals auch stellvertretender Gesamtbetriebsratsvorsitzender und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender. Die Entwicklung und Etablierung der GdF auf nationaler und internationaler Ebene in entscheidender Funktion voranzutreiben, war maßgebliches Ziel. Allen Mitgliedern und denjenigen, die ein Engagement anstreben, dürfte bewusst sein, dass die GdF in einem sich verändernden Flugsicherungsumfeld eine entscheidende Rolle einnimmt, diese Veränderungen im Sinne ihrer Mitglieder positiv zu gestalten. Letztendlich heißt Engagement, dass wir selbst über unsere Arbeitsbedingungen für die Zukunft mitbestimmen.

M. Maas: Auf jeden Fall würde ich die gleiche Entscheidung wieder treffen. Ich war schon immer lieber in einer gestaltenden Rolle als ein stiller Mitläufer. Das begann schon in der Schule als Klassensprecher über die Mitarbeit in fast allen Vereinen, in denen ich Mitglied war, bis hin zur jetzigen Position als Bundesvorsitzender der GdF. Allen, die über ein Engagement in der GdF nachdenken, kann





Micheal Schäfer, Matthias Maas und Klaus Berchtold 2013. Foto: GdF

ich nur zurufen: **Macht es!** Es ist vielleicht am Anfang nicht einfach, aber die Chance, sich einzubringen, die eigenen Arbeitsbedingungen mitgestalten zu können und auch für die Kollegen vieles zu erreichen, ist ein wirklicher Gewinn. Dabei darf man sich auch nicht von kleineren Nackenschlägen entmutigen lassen. Es kann nicht immer nur nach oben gehen. Aber wenn man Fehler akzeptiert und daraus lernt, ist auch dies ein wichtiger Persönlichkeitsgewinn.

Redaktion: Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) war überwiegend Ihr Gegenpart in Ihrer Amtszeit. Wie war der dienstliche, aber auch der persönliche Umgang mit der Geschäftsführung der DFS?

K. Berchtold: Der dienstliche Umgang mit der Geschäftsführung war zu meiner Zeit geprägt von der feindseligen Haltung der DFS und deren unbedingter Entschlossenheit, die GdF zu verhindern. Ich habe diesem Umstand nie erlaubt, meine höfliche Haltung den handelnden Personen gegenüber zu beeinflussen. Aber der Umgang war alles andere als freundlich.

M. Schäfer: Den längsten Zeitraum als Arbeitnehmervertreter in verschiedenen Funktionen, auch als Vorsitzender der GdF, erlebte ich mit der Geschäftsführung um Dieter Kaden und Ralph Riedle. R. Riedle kannte ich schon als damaligen VDF-Vorsitzenden zu meiner Zeit als VDF-Mitglied und Delegierter, D. Kaden von Beginn an bei der DFS. Wir pflegten in allen Belangen einen vertrauens- und respektvollen Umgang. Wir haben für Mitarbeiter und Unternehmen vieles gemeinsam erreicht, auch in mitunter schwierigen Situationen. Sicherlich gab es auch sehr angespannte Zeiträume bei der Gründung der GdF, die von der Geschäftsführung, höflich ausgedrückt, verhindert werden sollte, oder bei der Tarifauseinandersetzung um den Eingruppierungstarifvertrag 2011. Dies hat aber unseren dienstlichen und persönlichen Umgang nicht verändert. Wir haben uns, bei naturgemäß unterschiedlichen Auffassungen, in respektvollem Ton auseinandergesetzt, um Konflikte zu bereinigen und Lösungen zu finden. Die Zusammenarbeit mit der folgenden Geschäftsführung, K. D. Scheurle, R. Schickling ab 2013 und, dem leider zu früh verstorbenen, Dr. M. Hann ab Herbst 2012, war relativ kurz, da ich 2013 den GdF-Vorsitz an meinen Nachfolger übergab und mich Mitte 2014 in die Übergangsvorsor-

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013



gung verabschiedete. Aber in der verbliebenen Zeit haben wir einen respektvollen und guten Umgang gepflegt.

M. Maas: Zu meiner Zeit im Bundesvorstand – und vor allem ab 2013 als Vorsitzender – war die GdF ja schon komplett als Tarifpartner akzeptiert und somit hatte ich nicht diese Schwierigkeiten wie meine Vorgänger. Ich denke da an erster Stelle an Berchie (Klaus Berchtold) als denjenigen, der die GdF aus der Taufe hob.

Ich habe in meiner Zeit drei verschiedene Phasen mitgemacht. Als ich 2011 als Pressesprecher und Vorstand Kommunikation begann, bestand die Geschäftsführung der DFS aus Dieter Kaden, Ralf Riedle und Jens Bergmann.

Die damals laufenden Verhandlungen zu einem neuen Eingruppierungstarifvertrag galten kurze Zeit später als gescheitert, und wir führten eine Urabstimmung mit anschließender Streikankündigung durch. Zum Streik kam es ja bekanntermaßen tatsächlich nicht, jedoch hatte ich in dieser Zeit schon das Gefühl (und leider auch einige Hinweise meiner Führungskräfte), dass ich in diesen Tagen besonders aufmerksam und korrekt mit meiner Dienstzeit und Freistellungen umgehen sollte, um nicht angreifbar zu sein. Nachdem zum 01.01.2013 vom Aufsichtsrat eine komplett neue Geschäftsführung (Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Robert Schickling und Dr. Michael Hann) installiert und ich kurze Zeit später zum Bundesvorsitzenden gewählt wurde, begann eine deutlich entspanntere Zeit, die sich tatsächlich überwiegend auf die Arbeits- und Sachebene bezog. Natürlich fielen das ein oder andere Mal auch deutliche Worte, doch aus meiner Sicht war nie jemand länger nachtragend, sondern immer lösungsorientiert. Dies setzte sich auch in der dritten Phase mit der Geschäftsführung ab 2020/21 fort, in der es bekanntermaßen Schwierigkeiten zwischen der Arbeitsdirektorin Frau Dr. Böcker und unserer GdF gab. Aber nach ihrem Rückzug und der Bestellung von Andrea Wächter als Arbeitsdirektorin in einer Geschäftsführung mit Arndt Schoenemann, Dirk Mahns und Friedrich Wilhelm Menge sind wir auch hier auf einem Weg, in der eine vertrauensvolle, lösungsorientierte Zusammenarbeit im Vordergrund steht.

Redaktion: Während Ihrer Amtszeit hatten Sie einen sehr inhaltsvollen Arbeitsspeicher zu bearbeiten. Was ist Ihnen aus Ihrer Amtszeit positiv, aber auch negativ in besonderer Erinnerung geblieben?

K. Berchtold: Das Negative zuerst: Die vielfältigen Anforderungen, zwei Berufsverbände zu einer anerkannten Gewerkschaft zusammenzuführen und dabei die dauerhaften Bedrohungen meiner beruflichen Zukunft durch die DFS abzuwehren, beschwerten mir zwei „schlaflose Jahre“. Aber das Bewusstsein, auf dem richtigen Weg zu sein und



vielleicht Großes zu erreichen, trieb mich immer an. Die schönste Erinnerung ist der bedingungslose Zusammenhalt und die Entschlossenheit aller meiner Mitstreiter.

M. Schäfer: Ich denke mal, einzelne Sachverhalte aufzuführen zu wollen, würde den Rahmen des Interviews sprengen. Grundlage eines erfolgreichen Agierens war immer das Vertrauen und die Unterstützung der Mitglieder, besonders in Konfliktsituationen. Mit diesem Bewusstsein der Stärke konnten wir die GdF auf nationaler – und internationaler – sowie auf politischer Ebene erfolgreich weiterentwickeln und etablieren. Rückblickend waren die Diskussionen um die, von der EU-Kommission betriebene, Regulierung der europäischen Flugsicherung, höflich ausgedrückt, eine Herausforderung. Mit EU-Kommissionsvertretern, die, fern jeder Fachkenntnis, ausschließlich die politischen Vorgaben durchsetzen wollen, sachlich und diplomatisch zu diskutieren, gelang nicht immer und, wenn doch, nur mit geballter Faust in der Anzugtasche. Negativ belastet war auch der Eingruppierungstarifvertragskonflikt 2011. Dieser wurde betriebsintern, medial und vor Gericht ausgetragen und letztendlich mit einer Schlichtung beendet. Negativ betrachtet, sind die Tarifvertragsparteien damals nicht gerade zimperlich miteinander umgegangen. Positiv betrachtet, haben wir aber im Nachgang selbstkritisch die Situation aufgearbeitet.

M. Maas: Negativ werden mir immer die meist anonymen Beschimpfungen, Bedrohungen meiner Familie bis hin zu Mordandrohungen in Erinnerung bleiben, als ich (als Pressesprecher der GdF) 2011 einen bundesweiten Streik der Deutschen Flugsicherung ankündigen musste und dies eine enorme Aufmerksamkeit der Medien und – damit verbunden – große Befürchtungen unter den möglicherweise betroffenen Passagieren auslöste. Das waren sehr bittere Tage, in denen ich mich tatsächlich fragte, ob es das wert sei. Als positiv könnte ich so viele Dinge aufzählen, das würde hier den Rahmen sprengen, aber insbesondere die Gründung des dritten Fachbereichs FSAD für administrative Mitarbeiter in der Flugsicherung war eine Herzensangelegenheit von mir, wie auch die Etablierung unserer Tech-

niker und Ingenieure des Fachbereichs FSTD in unseren europäischen Dachverband ATCEUC. Und nicht zuletzt die Umsetzung einer Differenzierungsklausel bei Abschluss des Tarifvertrags 2016, die zur Gründung unseres Fonds ATCCare führte und durch die wir erstmalig Leistungen nur und ausschließlich an Mitglieder der GdF etablieren konnten. Das alles waren lange Kämpfe über Jahre hinweg, oftmals kurz vorm Scheitern; aber, wie sagt man so schön: „Steter Tropfen höhlt den Stein.“ Manchmal braucht man unheimlich viel Geduld, um seine Ziele zu erreichen, aber Geduld gehört nicht gerade zu meinen Stärken.

Redaktion: „Teamgeist“ und der „Mannschaftsgedanke“ spielen nicht nur im Sport eine große Rolle. Sie waren bzw. sind – um nochmals einen Begriff aus dem Sport zu nennen – jahrelang der „Spielführer“ mit einer sehr engagierten Mannschaft mit vielen unterschiedlichen Ansichten und Meinungen. Wie haben Sie während Ihrer Amtszeit immer wieder den Gleichklang hinbekommen?

K. Berchtold: Das ist schwierig zu beantworten, und ich bin sicher, dass mir dies nicht immer gelang. Ein wichtiges Element hierbei erscheint mir aber, dass es mir nie um persönlichen Erfolg und Ruhm ging, sondern um den Erfolg unserer Unternehmung. Das hilft, eigene Wünsche und Vorlieben oft zurückzustellen. Geduld und Gelassenheit im Sturm, sozusagen.

M. Schäfer: Unterschiedliche Ansichten und Meinungen sind das A und O einer lebendigen und starken Gemeinschaft, sofern diese unterschiedlichen Auffassungen zu einem gemeinsamen und nachhaltigen Ergebnis geführt werden. Bundesvorstand und Fachbereichsvorstände sind ein Abbild der Meinungsvielfalt der Mitglieder. Insofern war es mir wichtig, in manchen sehr kontroversen – gelegentlich langatmigen – Diskussionen zu einem gemeinsamen Ergebnis zu kommen. Dieses dann auch gemeinsam zu vermitteln und zu vertreten, war ebenso wichtig. Ich denke, das ist mir mit meiner ausgleichenden Art und im Team gelungen. Teamgeist hat mein Leben, nicht nur in

der GdF, geprägt. Natürlich konnte ich auch mal mit der Faust auf den Tisch hauen. Dies allerdings im Sinne von Willy Brandt: „Wer zu oft mit der Faust auf den Tisch haut, schadet am Ende der eigenen Faust mehr als dem Tisch.“

M. Maas: Als Bundesvorsitzender ist man da in einer schwierigen Rolle, da man ständig versucht, viele Meinungen unter einen Hut zu bringen. Da musste ich am Anfang viel Lehrgeld bezahlen, da ich mich das ein oder andere Mal zu schnell in eine Richtung habe bugsieren lassen. Es gehört aber zum Entwicklungsprozess dazu, dass man lernt, man kann es nicht jedem recht machen. Alles in allem möchte ich aber an dieser Stelle gern sagen, dass ich stets alle Entscheidungen – egal, ob der Einzelne sie als gut oder schlecht empfand – stets mit dem Blick auf die Gesamtorganisation der GdF getroffen habe.

Redaktion: Die GdF hat sich in den letzten Jahren national wie auch international nicht nur als Sparten-gewerkschaft etabliert, sondern auch viel Anerkennung erhalten. National wie international stehen die Meinung und auch die Arbeit der Mitglieder hoch im Kurs. Wie beurteilen Sie künftige europäische Entwicklungen im Bereich der Luftfahrt bezogen auf die Gewerkschaften?

K. Berchtold: Die Gewerkschaften spielen in diesen Entwicklungen eine große Rolle. Wie langsam sich große Veränderungen in der Planung und Umsetzung zeigen, beweist, dass Gewerkschaften und Berufsverbände immer Gelegenheit haben, ihren einzigartigen Wissens- und Erfahrungsschatz einzusetzen, um diese Entwicklungen in die (aus professioneller Sicht) richtige Richtung zu lenken.

M. Schäfer: Die europäischen Entwicklungen in einem sich verändernden betrieblichen und politischen Umfeld sind und bleiben eine gewerkschaftspolitische Herausforderung. Dass z. B. die Ergebnisse der aktuellen Regulierungsperiode nicht zu negative Auswirkungen haben, ist, nach meiner Ansicht, ausschließlich der Corona-Pandemie zu „verdanken“. Der Grundgedanke der EU-Kommission zur

Regulierung hat sich sicher nicht verändert. Die GdF ist mit ihren europäischen Gewerkschaftspartnern in die Diskussion eingebunden. Sie werden frühzeitig erkennen, wohin die Reise geht und gemeinsam agieren, um Fehlentwicklungen möglichst zu vermeiden. Dabei schließe ich ungewöhnliche Allianzen mit Flugsicherungsunternehmen und Staaten, die diesem EU-Vorhaben auch kritisch gegenüberstehen, nicht aus. Sie wären sogar wünschenswert.

M. Maas: Tatsächlich bereiten mir die europäischen Entwicklungen im Bereich der Luftfahrt die größten Bauchschmerzen. Wenn ich beobachte, mit welcher, teilweise größten Ignoranz selbsternannte Experten durch gezielten Lobbyismus versuchen, Dinge voranzubringen oder in ihrem Sinne zu etablieren, stellen sich bei mir die Nackenhaare. Mein langjähriger Referent für Internationales, Volker Möller, der in diesem Bereich die meisten Veranstaltungen besuchte und ständig aktiv damit beschäftigt war, das Schlimmste zu verhindern, könnte ganze Abende über Geschichten erzählen, die einfach unfassbar sind. Es ist sehr schwierig, da dranzubleiben und sich immer up to date zu halten, aber es ist auch eine sehr wichtige Aufgabe, für die ich Volker recht herzlich danken möchte. Ich hoffe, das wird – da Volker im Herbst auch in seinen wohlverdienten Ruhestand geht – genauso engagiert weitergeführt wie bisher. Der Arbeit unseres europäischen Dachverbands und innerhalb dieses natürlich unsere Mitarbeit, kommt hier eine ganz große Rolle zu.

Redaktion: Was empfanden Sie in Ihrer Amtszeit als besonders herausfordernd und worauf sind Sie persönlich stolz, es erreicht zu haben?

K. Berchtold: Die größte Herausforderung aus meiner Sicht war, die Mitglieder der ehemaligen Berufsverbände FTI und VDF von der Machbarkeit und dem Erfolgspotenzial einer eigenständigen Gewerkschaft zu überzeugen. Besonders meinen Kollegen Michael Schäfer und Dirk Wendland habe ich zu danken, dass dies gelang. Und der Kampf um die Anerkennung als Gewerkschaft, von beiden Seiten un-



erbittlich geführt und mit zahlreichen Abmahnungen und anderen Entlassungsdrohungen verbunden, war hart, was den Erfolg umso süßer machte. Hier bin ich stolz darauf, nie am Rückhalt unserer Mitglieder gezweifelt zu haben.

M. Schäfer: In den vorangegangenen Antworten wurde diese Frage schon teilweise beantwortet. Die GdF im Team mitgegründet, stabilisiert und weiterentwickelt und auch durch Konflikte geführt zu haben, dabei nicht von eigenen Grundsätzen und Idealen abgewichen zu sein, erfüllt mich mit Genugtuung. Ich habe meinem Nachfolger ein „bestelltes Feld“ übergeben. Matthias Maas hat mein Vertrauen bestätigt und, natürlich mit eigenen Akzenten, die GdF erfolgreich weitergeführt. Eine fast 20-jährige Vorstandstätigkeit in VdF und GdF umfasst aber mehr als die Zeit als Bundesvorsitzender. Die Gründung der GdF bleibt allen daran Beteiligten in nachhaltiger Erinnerung. Dieses Zusammen-

wirken mit dem Bundesvorsitzenden Klaus Berchtold, dem FSTD-Vorsitzenden Dirk Wendland und mir als FSBD-Vorsitzenden in vorderer Reihe, unterstützt von einem großartigen Team und getragen vom Vertrauen der Mitglieder, war eine großartige Erfahrung. Nicht unerwähnt lassen möchte ich auch den tollen Einsatz unseres verstorbenen Ehrenmitglieds Klaus Reifel. Trotz heftigen Gegenwinds, teilweise in Orkanstärke, können wir jetzt auf eine 20-jährige Erfolgsgeschichte blicken. Darauf können wir alle stolz sein.

M. Maas: Das würde ich gern sehr kurz beantworten. Jeder einzelne Tag seit meinem Beginn im Bundesvorstand 2011 war herausfordernd, spannend und nie langweilig. Ich bin einfach nur stolz, dass ich über so viele Jahre aktiv die GdF mitgestalten durfte und immer wieder das Vertrauen unserer Mitglieder, insbesondere einer großen Mehrheit der Delegierten, erhalten habe.



Fotos: GdF

Redaktion: Gibt es etwas, das Sie heute, im Nachhinein, anders machen würden?

K. Berchtold: Ich glaube, oft von Vorstandskolleg:innen und Mitgliedern zu viel verlangt zu haben und mit dieser Überforderung manche Chancen vertan zu haben. Mehr Geduld und mehr „Diplomatie“ hätten möglicherweise noch bessere Erfolge erzielt. Aber im Ganzen könnte ich nicht zufriedener mit der Arbeit sein, die ich für die GdF erbrachte.

M. Schäfer: Ehrlich gesagt habe ich mich mit dieser Frage noch nie intensiv beschäftigt. Ich habe Verantwortung übernommen, mich selbst immer wieder hinterfragt und nach bestem Wissen und Gewissen entschieden. Es wäre vermessen zu behaupten, alles richtig gemacht zu haben. Sicherlich nicht. Wenn man Verantwortung übernimmt, begeht man auch Fehler in der Sache und/oder im Umgang mit Menschen. Wenn man diese dann nach Möglichkeit korrigiert, aufarbeitet und vor allen Dingen nicht

wiederholt, stellt sich in meinem Selbstverständnis o. g. Frage nicht.

M. Maas: Ich schaue ungern zurück, aber sicherlich habe ich auch Entscheidungen getroffen, die ich im Nachhinein heute vielleicht anders treffen würde. Es ist aber müßig, darüber nachzudenken. Wir haben leider keinen Videoschiedsrichter wie im Fußball, wo man sich eine Szene noch mehrfach vorwärts und rückwärts aus verschiedenen Perspektiven anschauen kann, um dann gegebenenfalls seine Entscheidung zu korrigieren. Bei uns heißt es, den Blick nach vorne zu richten, Entscheidungen zu treffen und diese dann möglichst konsequent umzusetzen.

Redaktion: 20 Jahre GdF – die GdF ist dem vermeintlichen „Teenageralter“ entwachsen und öffnet die Tür zu neuen Taten. Wo sehen Sie die GdF in weiteren 20 Jahren, und was wünschen Sie sich künftig von der GdF?



K. Berchtold: Mut, Vorreiter und Gestalter zu sein. Ich wünsche mir, dass die GdF den schon erwähnten Wissensschatz nutzt, Mitglieder und Gesprächspartner gleichermaßen von notwendigen Veränderungen und Verbesserungen zu überzeugen; um die Flugsicherung und damit die Luftfahrt fit zu machen für die Zukunft und um allen Beteiligten zu beweisen, dass wir eine unschätzbare wichtige Rolle darin spielen. Dann spricht nichts dagegen, dass die GdF in Zukunft ein eher noch größeres Ansehen genießt als bereits jetzt.

M. Schäfer: Ich bin überzeugt, dass die GdF auch in Zukunft vorausschauend agieren und handeln wird. Ich wünsche weiterhin hohes Engagement über alle Ebenen und in allen Belangen auch im eigenen Entwicklungsprozess. Wenn wir, nach dem Motto „von der Vergangenheit lernen, aber nicht in der Vergangenheit verharren“ handeln, können wir beruhigt in die Zukunft blicken.

M. Maas: Ich würde mir wünschen, dass die GdF den eingeschlagenen Weg genau so weitergeht. Mit Augenmaß die gesteckten Ziele voranzubringen und dabei nie die Bodenhaftung zu verlieren. Wir sind nicht nur in Deutschland, sondern auch europaweit eine der erfolgreichsten Arbeitnehmervertretungen und dies überwiegend ohne Arbeitskampf und bevorzugt ohne große öffentliche Aufmerksamkeit. Mit einer Fortführung des großen Engagements vieler Kolleginnen und Kollegen und dem weiterhin sehr hohen Organisationsgrad sollte dies auch in Zukunft möglich sein.

Redaktion: Was möchten Sie den Mitgliedern der GdF, aber auch allen Lesern des „der flugleiter“ noch gern sagen?

K. Berchtold: Obwohl ich in den letzten Jahren wenig mit der GdF zu tun hatte, war meine aktive Zeit ein unverzichtbarer Bestandteil meines beruflichen Lebens und meiner persönlichen Entwicklung. Seien und bleiben Sie stolz auf Ihre Arbeit und vergessen Sie nie, welchen hohen Wert eine gute Gewerkschaft hat! Mit Ihrem Engagement und Ihrer Unterstützung tun Sie Gutes für sich und andere.

M. Schäfer: Die GdF ist eine erfolgreiche Gewerkschaft, aber kein Selbstläufer. Zukünftige Herausforderungen oder Durchsetzung gewerkschaftspolitischer Vorstellungen können nur durch Engagement der Mitglieder über alle Ebenen gestemmt werden. Die GdF-Mitglieder werden, als verschworene Gemeinschaft, auch künftig selbst und aktiv über ihre Arbeitswelt mitbestimmen. „der flugleiter“ wird in bewährter Qualität unsere Themen transportieren und auch für Leser außerhalb unserer Flugsicherungswelt interessant bleiben.

M. Maas: DANKE FÜR MEHR ALS 10 UNVERGESSLICHE JAHRE!



Über das „G“ in GdF

Wie sich die GdF als Gewerkschaft etabliert hat



Vorab eine der berühmtesten Triggerwarnungen (keine Sorge Lotsenvolk, als externer Berater werde ich sicher nicht der Erste sein, der im „der flugleiter“ auch noch mit dem Gendern anfängt): Ein Artikel über die Entwicklung der GdF hin zu der Gewerkschaft, die

sie heute ist, kommt nicht ganz ohne Jahreszahlen aus. Wen das zu sehr an seine Schulzeit und den Geschichtslehrer mit dem schlechten Atem und der teigigen Haut erinnert oder schlicht langweilt, der oder die sollte gleich in der zweiten Hälfte des Artikels einsteigen oder ihn komplett überblättern, aber wenigstens die folgende Quintessenz mitnehmen: Im Kern bedeutet für die GdF – wie für jede Gewerkschaft – Mitgliedschaft alles. Die übrigen

Erfolgsfaktoren sind entweder über die letzten 20 Jahre geschaffen worden oder von uns gar nicht beeinflussbar. Das Entscheidende ist daher stets: in der Gewerkschaft zu sein, zu bleiben oder ihr beizutreten.

Mit ihrer Gründung hat die GdF 2003 als satzungsmäßigen Zweck unter anderem die Vertretung und Förderung der materiellen, sozialen und beruflichen Interessen ihrer Mitglieder in Form des Abschlusses von Tarifverträgen angegeben, gegebenenfalls durchgesetzt mit dem Mittel des Arbeitskampfs. All dies steht nach Art. 9 Abs. 3 GG unter dem Schutz des Grundgesetzes. Dieser Schutz kommt allerdings nur solchen Organisationen zu, die eine „Koalition“ sind, womit hier nicht die GroKo oder die Ampel gemeint sind, sondern Arbeitgeber- und Arbeitnehmervereinigungen, im letzten Fall eben Gewerkschaften. Das Problem im deutschen Arbeitsrecht ist aber, dass nirgends gesetzlich definiert ist, was eigentlich eine Gewerkschaft ist, weshalb diese delikate Aufgabe den Arbeitsgerichten überlassen wurde.





Wir überspringen hier einmal die Einzelheiten, aber es dürfte klar sein, dass allein die Benennung als Gewerkschaft im Organisationsnamen, also das „G“ in GdF, nicht ausreicht. Die Frage ist vielmehr: Kann die Organisation nachhaltig und auf Augenhöhe mit dem Arbeitgeber die tariflichen Ziele ihrer Mitglieder verfolgen; ist sie dazu finanziell, organisatorisch und mitgliedschaftlich ausreichend gut aufgestellt? Ist sie unabhängig genug von der Gegenseite?

Bezogen auf die GdF lauteten die Fragen insbesondere: Kann man mit (damals) ca. 2.000 Mitgliedern überhaupt schon eine Gewerkschaft sein, auch wenn die Mitglieder aufgrund ihrer öffentlich-rechtlichen Erlaubnisse und Berechtigungen eine Schlüsselstellung einnehmen und der Organisationsgrad sensationell hoch ist? Kann eine Monopoleistung wie die Flugsicherung, die auch noch eine hoheitliche Aufgabe ist, überhaupt bestreikt werden? Und ist man tatsächlich unabhängig, wenn man mit der DFS als Tarifpartner im Wesentlichen auf ein Unternehmen beschränkt ist und die ehrenamtlich Tätigen überwiegend dort beschäftigt sind?

Gegen Letzteres lässt sich einwenden, dass die GdF von Beginn an klargemacht hat, dass sie großen Wert auch auf die Vertretung ihrer Mitglieder außerhalb der DFS legt und parallel mit der Aufnahme ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit bei der DFS auch am Flughafen Hahn vorstellig geworden ist (und später dann auch an anderen Regionalplätzen, der Vorfeldkontrolle München und Frankfurt und dem Drittgeschäft der DFS).

Aufgrund dessen war man – gemeinsam mit dem Marburger Bund und der GDL, die sich zum gleichen Zeitpunkt aus ihren Tarifgemeinschaften lösten, sowie den Gewerkschaften VC und UFO für das Cockpit- bzw. Kabinenpersonal – sogleich noch mit einer weiteren Frage konfrontiert, die dann später bekanntlich noch den Gesetzgeber auf den Plan rief: Darf es eigentlich sein, dass sich Gewerkschaften in bestimmten Sparten, Branchen oder Berufen rund um Arbeitnehmer bilden, deren Leistung schwer zu ersetzen ist und die zum Teil an gesellschaftlich besonders wichtigen Stellen sitzen? Darf es in einem Betrieb

mehrere unterschiedliche Tarifverträge – und damit entsprechend mehr Stress für den Arbeitgeber – geben?

Perspektivwechsel. Genau dann, als diese heißen Fragen im Arbeitsrecht diskutiert wurden, verbrachte ich 2003 das Ende meiner juristischen Ausbildung bei Weißmantel & Vogelsang. Und zwar genau deswegen. Mich hatte das Tarif- und Arbeitskampfrecht schon im Studium sehr interessiert, es war mir damals allerdings sehr statisch vorgekommen. Die großen Kämpfe rund um die „Spielregeln“ des Arbeitskampfs, z. B. Aussperrung, Warnstreik etc., waren längst entschieden worden. Gewerkschaften waren im Wesentlichen die im DGB organisierten Verbände: unbewegliche Großorganisationen, bei denen man als Jurist vielleicht lieber nicht arbeiten wollte. Ich konnte also mein Glück kaum fassen, als ich damals mit meinen bescheidenen Mitteln meinen späteren Kollegen Dirk Vogelsang bei der Beratung der GdF am Anfang einer neuen Dynamik unterstützen durfte.

Doch zurück zur GdF und den offenen rechtlichen Fragen. Die DFS, aber auch der Flughafen Hahn, wurden noch im Jahr ihrer Gründung von der GdF mit der Forderung nach eigenen Tarifverträgen konfrontiert. Sie lehnten dieses Ansinnen ab. Aus ihrer Sicht war die GdF keine Gewerkschaft, die hoheitliche Aufgabe Flugsicherung an sich bereits nicht bestreikbar und – auf dem Hahn – ein zweiter Tarifvertrag neben demjenigen der ver.di wegen des Grundsatzes der Tarifeinheit unzulässig. Mit Eilverfahren setzten sie sich gegen die angedrohten Streiks zur Wehr.

Für mich als frisch gebackener Anwalt war es natürlich wunderbar, spannende juristische Fragen zu verhandeln, die gerade auch politisch und gesellschaftlich diskutiert wurden, und dabei auf der richtigen Seite zu stehen. Aber ich musste ja auch nicht die dahinterstehenden Entscheidungen treffen. Berücksichtigt man die damals rechtlich äußerst unklare Lage und die wirtschaftlichen Auswirkungen, die ein Streik in der Flugsicherung hätte, können die Entschlossenheit und der Mut der damaligen Entscheidungsträger auf Seiten der GdF nicht hoch genug gewürdigt werden!

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

20

Denn auch wenn es auf dem Hahn etwas länger dauerte und die Gerichte sich dort zunächst sperrten: In einem tatsächlich sehr heißen, weil hochsommerlichen Showdown am 22.07.2004 bestätigte das Hessische Landesarbeitsgericht (Az.: 9 SaGa 593/04) die Entscheidung des Arbeitsgerichts Offenbach (03. März 2004, 5 Ga 1/04), mit der dieses den Antrag der DFS auf einstweiligen Rechtsschutz gegen die Streikdrohung der GdF zurückgewiesen hatte. Beide Gerichte hatten der GdF also das Recht zugestanden, als Gewerkschaft das Mittel des Streiks zu nutzen. Sieht man von einigen nachlaufenden rechtlichen Scharmützeln ab, war damit die GdF auch als Gewerkschaft „geboren“.

Ebenso wie die übrigen Branchen- und Berufsgewerkschaften setzte sich die GdF in verschiedenen weiteren Gerichtsverfahren, z.B. betreffend die Vorfeldkontrolle in München oder die Regionallotsen in Braunschweig, immer wieder und so lange gegen den Grundsatz der Tarifeinheit durch, bis das Bundesarbeitsgericht ihn am 07.07.2010 (4 AZR 537/08) auch begraben hat. Inzwischen ist er durch die gesetzliche Hintertür wieder da. Dazu später nochmals.

Das große berufliche Standesbewusstsein der Arbeitnehmer und früheren Beamten in der Flugsicherung und die starke Identifikation der Mitglieder mit ihrer Gewerkschaft begründen nicht nur den hohen Organisationsgrad und damit die erforderliche soziale Mächtigkeit der GdF. Diese Haltung ihrer Mitglieder und der immer enge Draht untereinander hat es den damals Verantwortlichen erst ermöglicht, den Schritt ins Ungewisse zu wagen und sich schon wie eine Gewerkschaft zu verhalten, als es hierüber noch keine abschließende rechtliche Klarheit gab. Nach 20 Jahren kann man sagen, dass die Einschätzung des Arbeitsgerichts Offenbach und des Landesarbeitsgerichts Hessen richtig war: Die GdF ist DIE unabhängige und gestaltende Kraft für die Arbeitsbedingungen in der Flugsicherung und ihrer Umgebung, und zwar dauerhaft.

Das heißt nicht, dass jetzt alles und für immer gut ist: Mitglieder müssen gehalten und gewonnen, wichtige ehrenamtliche Posten nachbesetzt und ausgefüllt werden. Auch

die Verbindung zu den Betrieben, den Belegschaften und ihren Vertretungen bedarf intensiver Pflege, genauso wie diejenigen zu den Gewerkschaften und Verbänden um die GdF herum sowie in die Politik.

So ist das eben, wenn man eine allgemein anerkannte und mit den Beschäftigten eng verwachsene Gewerkschaft ist, von der nicht einmal mehr die härtesten Gegner (und davon gab es am Anfang bei vielen Arbeitgebern eine ganze Menge) glauben, dass sie irgendwann wieder verschwindet. Heute, nachdem sich der Pulverdampf rund um Berufs- und Sparten-Gewerkschaften und die Tarifeinheit weitgehend verzogen hat, ist die GdF für die betroffenen Arbeitgeber schlichtweg eine tarifpolitische Realität. Wie formulierte es einmal eine Richterin gegenüber einem Arbeitgeber, der sich mit einer anderen Gewerkschaft als der GdF wegen eines Streiks vor Gericht traf?: „Sie müssen es nicht mögen und vielleicht ist dieser Arbeitskampf unzulässig. Aber das ändert nichts daran, dass Sie morgen wieder gemeinsam an einem Tisch sitzen müssen.“

Es ändert aber leider auch nichts daran, dass die gerichtliche Auseinandersetzung um die rechtliche Zulässigkeit eines Arbeitskampfs inzwischen zum gängigen Instrumentarium der Arbeitgeberseite gehört. Zu Beginn ging es dabei jedenfalls gegenüber der GdF noch darum, den Beschäftigten das Mittel des Arbeitskampfs komplett abzusprechen. Und auch in anderen Bereichen der sogenannten Daseinsvorsorge wurde vertreten, dass Arbeitskämpfe unverhältnismäßig seien, je nachdem, wie lange sie andauern, mit welchem Vorlauf sie angekündigt wurden, ob eine Schlichtung vorgeschaltet war etc. Einmal abgesehen von wenigen Ausreißern, wie der Untersagung eines Streiks der GdL durch das Arbeitsgericht Chemnitz (05.10.2007, 7 Ga 26/07, später korrigiert durch das Sächsische LAG, 02.11.2007, 7 SaGa 19/07) wegen einer angeblich unverhältnismäßigen Gefährdung von Schutzgütern der Allgemeinheit, wurde dieser Ansatz von den Arbeitsgerichten im Keim erstickt. Der Staat kann sich schließlich nicht im Wege der Privatisierung seiner hoheitlichen Aufgaben entledigen, ohne dass den jetzt



privatrechtlich Beschäftigten gleichzeitig ein Streikrecht zukommt wie allen anderen Arbeitnehmern auch.

Heute dient der Gang zum Arbeitsgericht für die Arbeitgeber in der Regel nicht mehr dazu, eine missliebige Gewerkschaft loszuwerden oder für sich eine Ausnahme vom Arbeitskampfrecht zu erstreiten. Gerichtliche Hilfe wird heute branchenunabhängig angerufen, um sich in der Tarifaufeinandersetzung eine bessere Verhandlungsposition zu verschaffen, quasi als eigenes Mittel des Arbeitskampfes. Was will der Arbeitgeber auch anderes tun? Beschäftigte auszusperrn und damit von sich aus das von seinem Unternehmen erbrachte, für die Allgemeinheit so wichtige Gut einzuschränken oder sich wirtschaftlich zusätzlich zu schaden, ergibt in der Regel keinen Sinn. Und je komplexer und regulierter die bereits bestehenden tariflichen Regelungen zwischen den Tarifpartnern sind, je umfangreicher und spezifischer die Tarifforderungen sind, die die Gewerkschaft mit ihrem Arbeitskampf verfolgt, desto höher ist das Risiko für sie, dass der Arbeitskampf vielleicht rechtswidrig ist, weil eine einzelne Forderung unzulässig ist. Klar, ein auf diesem Wege untersagter Arbeitskampf kann – entspre-

chend angepasst – wieder aufgenommen werden. Aber die Verunsicherung bei den Streikenden ist erst einmal gesät. Und gegen die Gewerkschaft hängen Schadenersatzforderungen im Raum. Beides verändert die Verhandlungssituation im Sinne der Arbeitgeber.

Daher kommt dieses Mittel heute nicht mehr nur gegenüber ungeliebten Gewerkschaften zum Tragen, die man am liebsten ganz abschütteln würde, sondern auch gegenüber langjährigen Tarifpartnern, deren Forderungen als unverschämt oder deren Arbeitskampf als zu intensiv empfunden wird. Auch hier hat die GdF im Rahmen der Tarifaufeinandersetzung um die Vorfeldkontrolle, Verkehrszentrale und Vorfeldaufsicht am Flughafen Frankfurt ihre bittere Erfahrung gemacht und am Ende überstanden. Und auch hier hat ihr die große Nähe und Identifikation der Mitglieder untereinander und zu ihren Gewerkschaftsvertretern geholfen, denn für die erforderliche Lösung mit dem Arbeitgeber mussten alle Mitglieder Federn lassen. Apropos Federn: Vielleicht war es rückblickend so etwas wie die Mauser der GdF, denn mit diesem Fall war – ungefähr nach der Hälfte ihrer bisherigen Zeit –

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

20

letztendlich ihre Anerkennung durch die Arbeitgeber abgeschlossen, und seither gelingt es ihr regelmäßig, ihre tarifliche Agenda auch ohne die „ultima ratio“ des Streiks oder auch nur seiner Androhung weiterzuentwickeln. Und das ist auch gut so, denn der Streik ist kein Selbstzweck.

Und auch wenn sich die GdF diese Beteiligung an der Fortentwicklung der Rechtsprechung wahrscheinlich gern gespart hätte, will ich in meiner Funktion als juristischer Feinschmecker darauf hinweisen, dass auf diese Weise zwei Fragen vom Bundesarbeitsgericht geklärt wurden, die auch für andere Gewerkschaften wichtig sind und lange offen waren: Nein, von einem Streik Drittbetroffene haben keine Schadenersatzansprüche gegen eine Gewerkschaft, seien es Airlines beim Streik in der Flugsicherung oder Eltern beim Streik in der KiTa. Und ja, wenn auch nur eine Streikforderung unzulässig ist, macht das den gesamten Streik rechtswidrig, egal wie nebensächlich sie war. Ein faules Ei verdirbt also den gesamten Brei, so das Bild hinter der sogenannten „Rühreitheorie“. Hier ist allerdings das letzte Wort noch nicht gesprochen, die GdF hat dazu ja bekanntlich im Jahr 2020 den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte angerufen. „Nur“ drei Jahre später ist hier aber noch nichts entschieden. Vielleicht gibt es zum 25. Jubiläum der GdF dann schon Näheres ...

Manchmal rufen Arbeitgeber die Arbeitsgerichte im Rahmen eines Streiks auch an, obwohl gar keine realistische Chance auf einen Sieg besteht. Sei es, um der Öffentlichkeit und Vertragspartnern zu zeigen, dass man gegenüber den Belastungen für diese nicht tatenlos bleibt. Vielleicht ruft auch die öffentlich zur Schau getragene Ohnmacht gegenüber dem Arbeitskampf den Gesetzgeber auf den Plan und dieser erfüllt ihnen doch noch den langgehegten Wunsch, den Arbeitskampf in der Daseinsvorsorge einzuschränken, durch Mittel wie Ankündigungsfristen, zeitliche oder umfangsmäßige Beschränkungen, Schlichtungszwang oder andere Spielregeln.

Was auch immer sich im Einzelnen hinter dem schillernden Begriff der Daseinsvorsorge verbirgt, eines ist klar:

Die Flugsicherung wird dazugehören und die GdF bei diesem Thema also weiterhin „Ohr an Masse“ legen. Gleichzeitig gibt es hier keinen Grund zu übertriebener Sorge: Das Vorbild von GdF und anderen Berufs- und Branchengewerkschaften hat die gesamte Gewerkschaftslandschaft durchaus vitalisiert und auch ver.di und Co. haben ihr Druckpotenzial bei den KiTas, an den Flughäfen, bei der Müllabfuhr etc. erkannt. Auch sie werden sich dieses Pfund nicht kampflos nehmen lassen, und der Gesetzgeber ist traditionell sehr zurückhaltend, wenn es darum geht, in das Grundrecht der Koalitionsfreiheit einzugreifen.

Das erkennt man auch, wenn man sich den zweiten Grund anschaut, der insoweit für eine gewisse Gelassenheit spricht: Der Gesetzgeber hat nämlich schon einmal auf die Lobbyarbeit der Arbeitgeber gegen die Berufs- und Branchengewerkschaften reagiert, indem er 2015 das Tarifeinheitsgesetz geschaffen hat, um die tarifliche Ordnung unter dem Motto „Ein Betrieb, eine Gewerkschaft“ wiederherzustellen. Es ist relativ unwahrscheinlich, dass er ein zweites Mal gesetzlich interveniert, um das gleiche, von den Arbeitgebern bereits weidlich beklagte Problem nochmals zu lösen. Zumal die Lösung bereits damals gerade nicht darin bestand, das Arbeitskampfrecht zu ändern. Denn weiterhin können Gewerkschaften zur Durchsetzung eines Tarifvertrags streiken, auch wenn dieser am Ende wegen des Grundsatzes der Tarifeinheit nicht zur Anwendung kommt.

Und wo steht bei alledem die GdF? Wie sich das für Lotsen und angrenzende Berufe gehört, hat sich ihre Gewerkschaft durch diese Gemengelage hindurchmanövriert, ohne dabei die Ruhe oder ihr Ziel aus den Augen zu verlieren. Von einem rechtlichen Standpunkt aus ist die GdF inzwischen unangefochten. Erfahrungsgemäß werden jedenfalls bei einem Horizont von weiteren 20 Jahren aber auch in diesem Bereich neue Herausforderungen auf sie zukommen. Bleibt sie mitgliederstark, mitgliedergetrieben und geschlossen, dürfte das aber kein Problem werden.

Danke GdF für diese zwanzig gemeinsamen und spannenden Jahre!

20 Jahre Tarifarbeit – hat es sich gelohnt?



Diese Frage versuche ich aus meiner sehr persönlichen Sicht und anhand diverser Highlights oder, neudeutsch, „Meilensteine“, zumindest solcher, die ich dafür halte, zu beantworten. Möglicherweise würden meine Mitstreiter

der letzten 20 Jahre eine etwas andere Bewertung der Ereignisse vornehmen als ich – also liebe Kollegen, verzeiht mir, wenn ich das ein oder andere anders einschätze, als ihr es getan hättet.

Ich unterteile dabei die Tarifarbeit bis zum Jahresende 2022 in vier Phasen und verbinde damit die Hoffnung auf den Start einer fünften Phase, beginnend mit der Unterzeichnung des Gesamtpakets „ETV/Zukunft DFS“.

Der Kampf ums Überleben

Die erste Phase nach der Gründung der GdF – die an anderer Stelle eine eigene Geschichte hat – bedeutete für unsere tarifliche Entwicklung einen ständigen Kampf. Sie war sicherlich eine aufreibende und für alle Beteiligten die mit Abstand härteste Zeit. Der permanente Druck der Arbeitgeberseite und die Bedrohungslagen waren allgegenwärtig und werden an anderer Stelle in diesem Heft sicher noch näher betrachtet. Für die Tarifabteilung wurde die Etablierung der GdF als Tarifpartner – zunächst der DFS – zu einem harten Stück Arbeit. Der erste Schritt dauerte gut drei Jahre bis zum ersten Abschluss und den für uns so wichtigen Unterschriften der Geschäftsführung der DFS unter die ersten Tarifverträge Ende 2004, Anfang 2005. Ich bin sicher, Michi Schäfer, Karla Reininghaus und alle anderen, die dabei waren, erinnern sich lebhaft an den letzten Abend in der Unternehmenszentrale der DFS und Dieter Kadens Geschrei auf dem Flur. Es war in jeder Hinsicht eine sehr wilde Verhandlung, bei der es uns gelungen ist, den Ausverkauf unserer tariflichen Interessen durch ver.di, vor allem durch den Abschluss in 2002, fast

komplett wieder zurückzudrehen und das Gesamtwerk der Tarifverträge auf die GdF umzuschreiben. Dadurch hatten wir mit einem Schlag die Großgewerkschaft de facto entmachtet und uns als alleiniger Tarifpartner der DFS etabliert. Die Geschichte von David und Goliath hat also auch bei uns in mehrfacher Hinsicht ein gutes Ende genommen. Wobei, ein Ende war es nicht, sondern eher der Beginn einer wunderbaren „Freundschaft“. Die erste Phase war durchgängig von Kampfansagen durchzogen, wobei wir es mit verschiedenen und auch neuen „Gegnern“ zu tun hatten. Daher auch die Überschrift „Der Kampf ums Überleben“, denn das war es wirklich.

Allerdings haben wir es genau diesen Umständen zu verdanken, dass durch die permanente Bedrohung von außen unsere Beharrlichkeit gestärkt wurde und der Zusammenhalt ungeahnte Kräfte freigesetzt hat. Wir haben in diesen Jahren unsere tariflichen Probleme konsequent gelöst und nach und nach ein Tarifpaket etabliert und ausgebaut, das ohne Übertreibung wohl zu den besten in ganz Europa zu zählen ist. Der ständige Druck hat uns zu einer Einheit geformt, und erst unter solch hohem Druck entstehen ja bekanntlich Diamanten!

Neben dem ersten Tarifpaket aus dem Jahr 2004/2005 sind im Verlauf der Jahre bis 2012 weitere, wesentliche Meilensteine dazugekommen. Ich werde für den Bereich der DFS hier einige exemplarisch nennen, möchte aber betonen, dass wir ohne die vielen anderen, in diesem Kontext ungenannten, kleinen und großen Abschlüsse heute nicht so gut dastehen würden.

Als Erstes sind die Vergütungsverhandlungen im Jahre 2006/2007 zu nennen. Sie haben mit der Integration der operativen und diverser anderer Zulagen in die Grundvergütung und die Schaffung der bekannten Gruppen und Bänder die Grundlage für die bis heute gültige Grundstruktur unserer Tabellen gelegt. Wir konnten dadurch den Großteil unserer Vergütung besser absichern und den

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

schon damals aufkommenden Begehrlichkeiten der Geschäftsführung entziehen. Mit der Einführung der Bänderstruktur wurden auch die zu großen Gehaltsunterschiede im operativen Bereich verringert, zunächst sehr behutsam, mittlerweile sind wir auf diesem Wege jedoch ein ganzes Stück weitergekommen und er ist noch nicht beendet.

Ein weiterer wichtiger Punkt auf der „Most-Wanted-Liste“ der Tarifverhandlungen ist der Abschluss zur betrieblichen Altersversorgung aus dem Jahre 2009. Nach mehreren Jahren, mehr als einer Verhandlungsrunde und immer mit der schon fast obligatorischen Schlichtung, war die Unterschrift unter den neuen Versorgungstarifvertrag der DFS ein echtes Highlight. Wir haben für diesen Vertrag immerhin zwei Schlichtungen gebraucht ... Am Ende stand der VersTV in seiner heutigen Form und mit den bekannten zwei Teilen A und B. Teil B etablierte dabei ein Durchschnittsmodell über die gesamte Karriere, ohne die Höhe der Versorgungsleistung zu verringern. Wie von uns damals schon vorhergesagt, hat sich mittlerweile bewahrheitet, dass diese zweite Variante nicht nur gleichwertig, sondern in einigen Fällen sogar besser als der ohnehin schon exzellente Teil A unserer Versorgung ist.

Damals wie heute hegte die DFS den Wunsch, die Versorgung auf ein beitragsorientiertes Modell umzustellen. Diesem Ansinnen hätte sich die GdF auch damals nicht verweigert, so die Konditionen angemessen gewesen wären. Dem zu dieser Zeit verantwortlichen Herrn Bergmann wurde die Sache dann aber zu heiß oder zu teuer, möglicherweise auch beides. Mit der Erfahrung der letzten Jahre dürfte er sich heute für die vertane Chance ohrfeigen. Aber was gut ist, kommt ja bekanntlich wieder ... dazu später mehr.

Ein weiterer großer Brocken war der erste große Umbau des Belastungsausgleichs bis in das Jahr 2010. Hier haben wir mit immensem Aufwand ein sehr komplexes und fein austariertes System geschaffen, um Belastung am operativen Lotsenarbeitsplatz zu bewerten und in Arbeitsbedingungen umzusetzen. Dieses neue System wurde von der GdF mit maximalem Personaleinsatz und einer sehr detaillierten Betrachtung von Komplexität entwickelt und mit der DFS verhandelt. In den folgenden Jahren haben wir uns an diesem System ausgerichtet. Die DFS war zu diesem Zeitpunkt leider nur dazu in der Lage, die Ergebnisse zu tarifieren, nicht aber das gesamte System. So mussten wir bis in das Jahr 2018 jedes Jahr aufs Neue für den Belastungs-



Foto: shutterstock



ausgleich eine umfangreiche und sehr aufwendige Arbeit erledigen, um für Euch das beste Ergebnis zu verhandeln.

Den Höhepunkt dieser Phase erreichten wir in vielerlei Hinsicht durch die Verhandlungen zum Eingruppierungstarifvertrag 2011 und der damit verbundenen Vergütungsrunde.

Waren die Zeiten bis zu diesen Verhandlungen schon nicht einfach, so war die Belastung der Beteiligten auf unserer Seite kaum noch zumutbar. Wir hatten über das gesamte Jahr 2010 hinweg versucht, mit der DFS eine Vereinbarung hinzubekommen, waren aber immer wieder an der dilettantischen Vorbereitung und Verhandlungsführung der auf DFS-Seite handelnden Personen (deren Namen nicht mehr genannt werden dürfen) gescheitert und vor eine Wand gelaufen. Nach dem Scheitern der Verhandlungen und der Androhung von Streiks hatte sich die DFS durch den Versuch, uns gerichtlich zu stoppen, noch weiter in die Ecke manövriert und dabei eine schwere Schlappe vor Gericht erlitten. Noch im Gerichtssaal musste Herr Bergmann die Schlichtung anrufen, um die Streiks, die wenige Stunden später beginnen sollten, zu verhindern.

Unter dem von der DFS benannten Schlichter Prof. Dr. Rieble, damals sehr bekannt in seiner kritischen Haltung Gewerkschaften gegenüber, wurde ein letzter Versuch gestartet, die Probleme doch noch zu lösen. Die DFS schaffte es aber auch mit Hilfe ihres eigenen Schlichters, der interessanterweise mit der Zeit mehr und mehr unseren Argumenten zugänglich war, nicht, die Probleme zu entschärfen.

Der Streik war entsprechend im Grunde nicht mehr zu vermeiden.

An diesem Punkt griff die Politik ein, und der damalige Verkehrsminister Peter Ramsauer verfügte, dass sein Staatssekretär Rainer Bomba diesen Konflikt, komme was da wolle, zu lösen habe. Die Worte „Ein Streik am deutschen Himmel muss unter allen Umständen verhindert werden“ sollen gefallen sein. In einer eiligst ange-

setzten letzten Runde im Steigenberger Airport Hotel am Frankfurter Flughafen sollten Staatssekretär Bomba und Herr Rieble es richten. Das Ergebnis wurde für die gesamte DFS-Geschäftsführung zu einem Desaster und kostete im Anschluss alle ihre Jobs, aber es verhinderte einen Streik und brachte uns den ETV2011.

Das damals erzielte Ergebnis hat im Wesentlichen bis heute Bestand und war seither nicht nur – aber vor allem – für den Betriebsrat der Unternehmenszentrale ein Quell steter Freude. Über die aktuelle Entwicklung zu diesem Thema mehr am Ende des Berichts.

Wir haben in dieser Zeit insgesamt zehn Schlichtungen zu verschiedenen Themen und mit sechs hochkarätigen Schlichtern durchgeführt, darunter Herr Prof. Biedenkopf, Herr von Dohnany und Frau Däubler-Gmelin. Nahezu jede Verhandlung konnte nur durch eine Schlichtung aufgelöst werden, oder, wie im Fall „Fraport“, noch nicht einmal dadurch. Dazu später mehr.

Die Konsolidierung

Die zweite Phase der Tarifarbeit begann mit dem kompletten Umbau in der Geschäftsführung der DFS. Mit Herrn Dr. Hann zog ein erfahrener Fachmann als Arbeitsdirektor in die Geschäftsführung der DFS ein und auch der Vorsitzende der Geschäftsführung wurde ersetzt. Herr Prof. Scheurle wechselte zur Freude der damaligen Presse (die Artikel des Spiegel aus dieser Zeit sind sehr zu empfehlen) nahezu direkt aus dem Aufsichtsrat der DFS auf den Chefposten des von ihm beaufsichtigten Unternehmens.

Aufgemerkt: Der AR-Vorsitzende suchte einen Vorsitzenden der Geschäftsführung und fand sich selbst!

Die Personalien dürfen gern andere Kollegen an anderer Stelle näher bewerten. Für die Tarifarbeit in der DFS brachte die neue Führung nach einer gewissen fachlichen Einarbeitung in die speziellen Bedürfnisse der DFS die erhoffte Ruhe und Stabilität. Die Konflikte wurden zunehmend versachlicht und die Phase, in der es üblich war, sich ständig

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

vor dem Arbeitsgericht in Offenbach (man munkelte, die hätten eine komplette Gerichtskammer nur für die DFS gehabt) zu treffen, war vorbei. Diese Phase der Konsolidierung und des Durchatmens dauerte eine Zeit lang an, während kontinuierliche Tarifarbeit mit allem, was üblicherweise anfällt, erledigt wurde. Vergütungsrunden, Tarifieren der Ergebnisse des Belastungsausgleichs und anderes wurden ohne große Aufregung oder Aufsehen erledigt.

Neue Schwerpunkte und Weichenstellungen

Mit der in der Tarifkommission geborenen Idee, einen Strukturtarifvertrag und Rationalisierungsschutz zu verhandeln, nahm das Tarifgeschäft in der dritten Phase wieder deutlich Fahrt auf. In den Jahren 2015 und 2016 wurde dazu ein umfassendes Paket verhandelt und Ende 2016 abgeschlossen. Dieses Paket mündete in verschiedene Tarifverträge, die ebenfalls noch bis heute in ihrem Kern Bestand haben. Die Konzernverträge mit dem Ausgliederungsschutz, der Strukturtarifvertrag und nicht zuletzt der Altersteilzeittarifvertrag haben ihren Ursprung in diesem Paket. Die Idee der DFS, ihre Mitarbeiter auszugliedern und Töchter auszugründen, nahm in dieser Zeit konkretere Züge an. Wir haben mit den flankierenden Regelungen und teilweisen Verboten das Schlimmste verhindert, möchte ich heute behaupten.

Speziell zum Thema ATZ sei noch einmal sehr deutlich erwähnt, dass alle Mitarbeiter, und unter ihnen vor allem die operativen, damals auf Teile der Vergütung verzichteten, um diesen Tarifvertrag möglich zu machen. Bis heute ein voller Erfolg und die nicht wegzudenkende Möglichkeit für alle, ohne eine Übergangsversorgung vorzeitig in den Ruhestand zu wechseln.

Ebenfalls aus dieser Phase stammte die bisher einmalige Einführung einer Differenzierungsklausel, die zur Gründung von ATCcare führte, die sehr verlässlich immer wieder für Wohlbehagen bei unseren Mitgliedern sorgt.

Ein kleiner Exkurs zu einem eigentlich „unwichtigen“ Einzelthema mit großer Aufregung auf beiden Seiten sei mir

noch gestattet. Es begab sich, dass findige Kollegen das hessische Feiertagsgesetz studierten und feststellten: Eigentlich müssen alle Sonntage wie Feiertage vergütet werden! Eine irre Diskussion mit den unglaublichsten Argumenten pro und contra ging durch die DFS. Letztendlich haben wir das Thema abgeräumt und wieder in den Keller gesperrt, nicht allerdings, ohne dass die DFS, um des lieben Friedens willen und um Klagen zu verhindern, doch noch vierstellige Beträge an eine nicht unerhebliche Zahl von Mitarbeitern auskehrte.

Muss ich nicht verstehen, war aber so!

Für das Jahr 2017 hatten wir uns in der Tarifkommission vorgenommen, die Erfahrungen mit dem Belastungsausgleich aus den letzten Jahren in die Veränderung seiner Grundstruktur einfließen zu lassen und sie zu vereinfachen, um das System „anwenderfreundlicher“ zu machen. Ziel war die Besinnung auf die Kernelemente der Belastungsmessung, die Verkehrs- und Personalmenge. In langen Debatten unter heftigem Abwägen des Für und Wider haben wir festgestellt, dass bei allen Komplexitätsunterschieden am Ende die Belastung hauptsächlich durch eben die Verkehrsmenge und das eingesetzte Personal entsteht bzw. das Verhältnis beider Parameter zueinander. Wir haben uns in einer mehrere Monate andauernden Verhandlung mit der DFS aufeinander zubewegt und am Ende das erste Mal in unserer gemeinsamen Geschichte den Belastungsausgleich und die entsprechende Formel tarifiert.

Ein großer Schritt für beide Seiten.

Selbstverständlich haben wir bei der Vereinfachung darauf geachtet, dass die Verdichtung nach „oben“ durchgeführt wurde, und die finale Tabelle ist jetzt nach der vereinbarten Übergangsphase endlich in Kraft. Wer mehr und Detaillierteres über die Geschichte des Belastungsausgleichs wissen möchte, dem empfehle ich die Lektüre unserer Info vom 23.03.2018 „Der Belastungsausgleich – Eine Zeitreise“. Im Zusammenhang mit diesem Abschluss ist nicht zu unterschlagen, wie Herr Dr. Hann die Anpassung und Absicherung der Übergangsversorgungstarif-



verträge für weitere zehn Jahre kurzfristig in die Verhandlungen einbrachte und als Gleitmittel benutzte, um das Paket insgesamt gangbar zu machen. Er hatte sehr gut verstanden, wie Tarifarbeit funktioniert.

In all den Jahren ist uns aber ein Thema immer „treu“ geblieben: das Problem der DFS, eine vernünftige Personalplanung aufzusetzen. Der ständige Personalmangel und die Unfähigkeit der DFS, ihn durch eine langfristige Planung zu beheben, erreichten in den Jahren 2018 und 2019 ihren Höhepunkt. In der größten Not verhandelten wir mit der DFS den sog. Kapazitäts- und Zukunftspakt, kurz KAPA TV, um das Schlimmste zu verhindern. Mit Hilfe des KAPA TV sind die größten Befürchtungen nicht eingetreten, und unter größtmöglichem Einsatz aller Kolleginnen und Kollegen wurde der Verkehr sicher und, was die Verspätungen anging, erträglich abgearbeitet.

Ich erinnere mich noch sehr gut, dass wir von vielen Seiten angefeindet wurden und uns moralisch verwerfliches Verhalten vorgeworfen wurde. Heute, rund vier Jahre

später, sind alle Beteiligten, insbesondere der operative Geschäftsführer der DFS, Herr Mahns, sehr froh, diese Möglichkeit überhaupt nutzen zu können. Ohne den Kapa TV wäre die DFS mal wieder nahezu arbeitsunfähig, dies mit Verkehrsmengen, die im Schnitt noch weit von denen der Jahre 2018/19 entfernt sind. Wir sind gespannt, wie die DFS ab 2028 ohne den KAPA TV ihre Probleme lösen wird. Ob dieses Problem jemals gelöst wird? Die DFS stellt jedenfalls bis an die Kante der Akademie neue Kollegen ein und will das auch in den nächsten Jahren beibehalten, zumindest so lange, bis wieder jemand von außen drastische Sparmaßnahmen verordnet.

Liebe Grüße an dieser Stelle an die Herren Spohr, O’Leary oder wie sie alle heißen.

Die dritte Phase endete mit einer guten, aber nicht außergewöhnlichen Vergütungsrunde Ende 2019/Anfang 2020. Sie wird mir aber immer im Gedächtnis bleiben wegen des unerwarteten und viel zu frühen Todes von Dr. Hann im Februar 2020.



Blick aufs Center Langen. Foto: GdF

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

20

Damit nicht genug, ging es schon im März des Jahres, und damit dem Beginn der vierten Phase, durch

„Die Pandemie“

ans Eingemachte. Die DFS musste sich, wie alle anderen Teilnehmer am Luftverkehr, bis hin zum kompletten Stillstand mit dem zusammenbrechenden Verkehr auseinandersetzen. Die ganze Welt stand irgendwie still und war wie gelähmt, nur ein kleines gallisches Dorf namens GdF und deren Mitstreiter aus dem Gesamtbetriebsrat – die Macher von A und O werden mir die Anleihe verzeihen – waren in der Lage, innerhalb von drei Tagen mit der DFS Regelungen zu vereinbaren, um der Krise angemessen zu begegnen und den Mitarbeitern die notwendige Sicherheit zu geben.

Der erste Corona TV war geboren und wurde im Folgejahr in etwas angepasster Form durch den Corona 2.0 verlängert.

Auch für diese kreative Lösung haben wir von diversen Seiten Kritik einstecken müssen. Wir waren es aber, die zum Ende der Pandemie deutlich besser auf das Anlaufen des Luftverkehrs vorbereitet waren als alle anderen Teilnehmer in der Luftfahrt. Insbesondere Airlines und Airports sind in der Pandemie deutlich über das Ziel hinausgeschossen und suchen immer noch händeringend nach Personal für die Kabine, den Boden, das Vorfeld und die Sicherheit, um nur einige Bereiche zu nennen. Wir haben schnell und effizient reagiert in dieser schwierigen Phase. Der personelle Engpass bei steigendem Luftverkehr ist natürlich wegen der schon erwähnten Probleme weiterhin nicht gelöst, aber dank unserer Hilfe und Bereitschaft, uns über das normale Maß hinaus zu engagieren, werden wir die Situation hoffentlich meistern. Fraglos wäre ohne unsere Hilfe das Desaster vorprogrammiert.

Diese kurze, aber intensive vierte Phase wurde durch das interessante Gastspiel der Personalgeschäftsführerin und



DFS-Campus. Foto: GdF



Arbeitsdirektorin Frau Dr. Böcker bereichert, ihr Abgang jedoch durch das Ende der Pandemie und die Rückkehr des Luftverkehrs besiegelt, und ist mit der Unterschrift unter das Gesamtpaket „ETV/Zukunft DFS“ in eine neue, fünfte Phase übergegangen.

Der Aufbruch

Mit der Auswahl von Frau Andrea Wächter zur Arbeitsdirektorin und Personalgeschäftsführerin in der Nachfolge von Frau Dr. Böcker hoffe ich für alle Beteiligten, insbesondere für den Tarifvorstand Rüdiger Purps, auf eine gute, stabile und langanhaltende Zusammenarbeit auf der tariflichen Ebene.

Die fünfte Phase wird zu Beginn geprägt werden von den Verhandlungen zur Umsetzung der neuen Strukturen im ETV in den operativen Karrieren, der Etablierung des Berufsbilds ATOS in den tariflichen Strukturen und der geplanten Umstellung des Systems der betrieblichen Altersversorgung für die neuen Mitarbeiter auf ein beitragsorientiertes Modell (DC-Plan). Auch unser Wunsch, endlich vernünftige und nachvollziehbare Strukturen für eine Karriere in den administrativen Bereichen zu etablieren, wird einen nicht unerheblichen Teil der Zeit in Anspruch nehmen. Das war lange überfällig.

Der erste Schritt ist mit der Unterschrift unter das Gesamtpaket vollzogen, die eigentliche Arbeit beginnt jedoch erst jetzt und wird uns sicherlich noch Monate beschäftigen.

Das Tarifgeschäft außerhalb der DFS

Die Kolleginnen und Kollegen in den Bereichen, die nicht zur DFS gehören und von uns vertreten werden, vermissen möglicherweise den Blick auf ihre Tarifhistorie. Da sag' ich mal „last but not least“ – hier ist er!

Die Tarifentwicklung der GdF begann schon recht bald nach ihrer Gründung und dem Durchbruch als Tarifpartner der DFS. Die Keimzellen der Bewegung waren zunächst die Kollegen am Flughafen Hahn. Mit ihnen haben wir nach gut vier Jahren, unzähligen Verhandlungen und

noch mehr Terminen vor dem Arbeitsgericht in Bad Kreuznach und dem Landesarbeitsgericht Rheinland-Pfalz in Mainz – David Schäfer wird sich gut daran erinnern – einen ersten Tarifvertrag unterschrieben. Die zweite Säule bildeten am Anfang die Kollegen der Vorfeldkontrollen an den Flughäfen in Frankfurt und München. Bei beiden Standorten mussten wir für den Einstieg in die Tarifpartnerschaft den Weg über ergänzende Verträge als Anhang zum Tarifvertrag des öffentlichen Dienstes (TvöD) gehen. Unsere Partner in den Gesprächen waren nicht immer die Flughäfen selbst, sondern die zuständigen Verbände und deren „Tarifspezialisten“. Es gab diverse Begegnungen in den ersten Jahren, die ich problemlos in einem Buch zusammenfassen könnte, waren sie doch recht außergewöhnlich wie, z. B. die „offenen Kampfhandlungen“ zwischen dem kommunalen Arbeitgeberverband in Frankfurt und uns oder der „Jackenwurf zu Frankfurt“ bei Verhandlungen mit dem Flughafen München in den Räumen der GdF in Frankfurt am Hauptbahnhof. Ich bin danach niemals wieder versuchsweise aus den eigenen Räumlichkeiten „geworfen“ worden. Hat damals auch nicht funktioniert, aber den Beteiligten bleibt es ewig in Erinnerung.

Unsere Bemühungen waren auch in diesen Bereichen durch Arbeitsgerichte und Schlichtung geprägt und hatten ihren Höhepunkt in der Auseinandersetzung mit Schlichtung und Arbeitskampf bei der Fraport im Jahr 2012, damals durch einen Schlichterspruch von Ole von Beust und unsere Zustimmung zu diesem Ergebnis. Die Fraport hatte allerdings anderes im Sinn und provozierte den dann unvermeidlichen Arbeitskampf. Die gesamte Luftverkehrswirtschaft versammelte sich hinter der Fraport und versuchte, uns in die Knie zu zwingen. Die Parallelen zum nahezu zeitgleichen Verhalten der DFS uns gegenüber waren sicher rein zufällig! Der Versuch, uns mit Schadenersatzansprüchen in zweistelliger Millio-nenhöhe von der Tariflandkarte zu tilgen, war allerdings nicht von Erfolg gekrönt. Wir haben auch diese Phase gemeinsam überstanden und im Ergebnis doch eigene Tarifverträge mit beiden Flughäfen unterzeichnet. Heute ist die Tarifpartnerschaft eine ganz normale, wir verhandeln,

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

20

streiten und vertragen uns wieder und entwickeln die Verträge gemeinsam weiter. Das hier erreichte Niveau der Regelungen kann sich sehr gut sehen lassen, aber mehr geht ja bekanntlich immer.

Der Bereich der Regionalflughäfen hat sich unter einem erheblichen Kraftaufwand unsererseits ebenfalls prächtig entwickelt. Über die Jahre ist es uns gelungen, die Bedingungen der Flugplätze mehr und mehr aneinander und allgemein näher an die DFS-Plätze anzugleichen. Eine vollständige Gleichstellung wird sicherlich sehr schwer zu erreichen sein, haben wir es hier doch mit verschiedenen Mitspielern zu tun, die alle unterschiedliche Interessen vertreten. Flugsicherung ist dabei meistens ein notwendiges Übel und sowieso immer viel zu teuer. Immerhin sind mittlerweile in dem Bereich rund 85 Prozent der Mitarbeiter von GdF-Tarifverträgen erfasst, und wir bemühen uns weiterhin, auch die letzten Lücken zu schließen.

Der letzte noch nicht genannte Bereich ist das sog. Drittgeschäft der DFS, hier bündeln wir alle Töchter oder „Enkelinnen“, die im Laufe der Jahre von der DFS ins Rennen geschickt wurden. Ein großer Meilenstein ist sicherlich, dass wir, nicht zuletzt dank des Konzern TV, in allen Betrieben Tarifverträge abschließen konnten, die alle wesentlichen Merkmale der Verträge in der DFS selbst enthalten. An der Qualität dieser Regelungen werden wir natürlich weiterhin arbeiten, um sie Stück für Stück zu verbessern.

Die Geschichte der GdF-Tarifarbeit ist in ihren wesentlichen Bestandteilen eine echte Erfolgsgeschichte, aber sie ist definitiv nicht ohne Makel und Niederlagen.

Beispiele hierfür gibt es zum Glück nicht sehr viele, aber z. B. die Auseinandersetzung mit dem Flughafen Stuttgart um die dortige Vorfeldkontrolle oder auch der unbefriedigende Teil des Fraport-Abschlusses nach dem Arbeitskampf sind sicherlich zu nennen. Einiges ist nicht nach unseren Wünschen gelaufen, zusätzlich und im Nachhinein hatte Fraport uns durch Umstrukturierungen ausgebremst, ohne eine echte Eingriffsmöglichkeit von unserer Seite.

Das jüngste Beispiel hinsichtlich dessen, was alles nicht funktionieren kann, bietet uns die Auseinandersetzung mit dem AFIS-Flugplatz in Schönhagen. Sie zeigt aber ebenfalls anschaulich die Art von Zusammenhalt und Solidarität, wie ich sie nur in der GdF kenne. Wir haben dort keinen Tarifvertrag erreicht und allen Kollegen wurde gekündigt. Wir haben weitergekämpft, die Prozesse vor Gericht gewonnen und allen Anschuldigungen des Arbeitgebers getrotzt. Keiner der Kollegen musste sich finanzielle Sorgen machen, die Gemeinschaft hat für Unterstützung gesorgt bis zum vorläufigen (guten) Ende. Den Betroffenen geht es meiner Einschätzung nach heute besser denn je. Der erlebte Zusammenhalt und die Unterstützung waren ein unvergessliches Erlebnis und mittlerweile sind alle wieder in Lohn und Brot bei anderen Flughäfen, der DAS und sogar in der DFS. Kurzum: Auch in solchen extrem angespannten Situationen bieten sich neue Chancen, wir müssen sie nur mit der Solidarität aller erkennen und ergreifen.

Schlusswort

Das war meine kleine Reise durch die Tarifgeschichte der GdF. Erlaubt mir ein letztes persönliches Schlusswort oder Fazit.

Wir können, so glaube ich, mit breiter Brust von uns behaupten, die letzten 20 Jahre eine sehr gute Tarifarbeit geleistet zu haben, dabei habe ich bewusst darauf verzichtet, mich an den reinen Zahlen zu ergötzen, auch wenn sie zugegebenermaßen extrem eindrucksvoll sind. Persönlich durfte ich die meiste Zeit an vorderster Front aktiv mitgestalten. Es lief nicht immer ohne Friktionen ab, intern wie extern, aber am Ende stand doch immer wieder der geschlossene Auftritt nach außen.

Wenn mich heute jemand fragen würde „Was war Euer Erfolgsrezept?“, würde ich nicht zuletzt auf unsere besondere Stellung in der Sicherheitskette Luftfahrt und die spezielle Konstruktion, insbesondere der DFS GmbH als Bundesunternehmen, hinweisen. Für mich ist und bleibt aber der wichtigste Grund:



3. Bundesdelegiertenkonferenz 2006, v.l.n.r.: Klaus Berchthold, Dr. Gabriele Dederke, Markus Siebers, Michael Schäfer, Dirk Wendland, Marek Kluzniak. Foto: GdF

Wir haben uns immer dem Mainstream in der Tarifarbeit verweigert und versucht, die Dinge mit einem kühlen Kopf anzugehen. Wir sind nicht Trends hinterhergerannt, sondern haben in einigen Bereichen selbst Trends gesetzt. In der Belastungsmessung, Vergütung und Qualitätssteuerung haben wir eigene Maßstäbe entwickelt und in Bereichen außerhalb der DFS haben wir, anders als andere Kollegen von befreundeten Gewerkschaften, frühzeitig für vergleichbare Tarifbedingungen gekämpft und sie größtenteils auch durchgesetzt. Dieser Flankenschutz hat nicht nur den Kollegen auf den Regionaltürmen, in den Vorfeldkontrollen oder den Töchtern der DFS geholfen, er hilft uns auch, in der DFS gegen immer wieder aufkommende Strömungen anzugehen. Wo die Arbeitgeber hinwollen, sind wir meist bereits! Der stetige Kampf um die Arbeitsbedingungen in unserer Branche wird dabei auch weiterhin ein Kernanliegen der GdF-Tarifarbeit sein müssen.

Die GdF hat durch die Schaffung zweier Tarifressorts rechtzeitig die Weichen in die richtige Richtung gestellt und die immense Arbeit auf zwei starke Schultern ver-

teilt. Ich bin mir sehr sicher, dass die beiden Vorstände Rüdiger Purps und Oliver Strack unseren Weg konsequent und in enger Abstimmung weiter beschreiten. Mit der Unterstützung unserer Partnerkanzlei in Bremen, insbesondere durch David Schäfer und Jonas Dalby, haben beide Vorstände auch die so wichtige zusätzliche Power und Expertise in der Verhandlungsführung und auf rechtlichem Gebiet, um ihre Aufgaben bestmöglich zu erfüllen. Wir haben gemeinsam eine Menge erreicht, jetzt gilt es, das zu bewahren, an der ein oder anderen Stelle sinnvoll zu ergänzen und weiterzuentwickeln.

Bleibt mir nur, auf die eingangs gestellte Frage zu antworten und zweifelsfrei festzustellen: Ja, es hat sich gelohnt, die GdF zu gründen und die eigenen Geschicke selbst in die Hand zu nehmen.

Ich wünsche meiner Gewerkschaft und ihrer Tarifabteilung alles Gute für die nächsten 20 Jahre.

Markus Siebers (FVK 39-42)

20 Jahre GdF – der Auftritt in der Öffentlichkeit



Mit der Verabschiedung der Berufsverbände FTI und VDF und der Gründung der Gewerkschaft GdF wurden neue Themengebiete und auch neue Aufgaben erschlossen. Neben der Tarifabteilung, die eine jede Gewerkschaft besitzt, gehören unweigerlich auch eine

Presseabteilung und die Öffentlichkeitsarbeit zu den wesentlichen Abteilungen einer Gewerkschaft.

Der Verband Deutscher Flugleiter (VDF) brachte in die Symbiose mit dem Fachverband der Flugsicherungstechniker und -ingenieure (FTI) das Mitteilungsblatt „der flugleiter“ mit ein.

Was anfangs tatsächlich nur ein Mitteilungsblatt war, entwickelte sich im Laufe der Jahre, federführend unter dem Stuttgarter Fluglotsen und Luftfahrtjournalisten Werner Fischbach, zu einer ansehnlichen und sehr erfolgreichen Informationslektüre für Fluglotsen. Später stießen Bernd Bockstahler (Chefredakteur) und auch Hans-Joachim Krüger (Leiter des Redaktionsteams) dazu und gestalteten in Zusammenarbeit mit Werner Fischbach die Mitgliederzeitschrift zu einer vielseitigen und informativen Fachzeitschrift.

Bernd Bockstahler war es dann auch, der für die GdF ein Presse- und Kommunikationskonzept erstellte und durch seine Kontakte im Luftfahrtpresseclub Deutschland die Verbindung zu Michael Krons (Redakteur des Fernsehsenders Phoenix) herstellte.

Dieser sollte dem neu gegründeten Presseteam um Marek Kluzniak und Hans-Joachim Krüger den letzten Schliß geben, um erfolgreich mögliche Fernseh- und Presseauftritte zu bewerkstelligen. In einem eigens angemieteten Fernsehstudio in Köln wurden dann das damalige Presseteam sowie einige Mitglieder des Vorstands auf Fern-

sehauftritte vorbereitet. Darüber hinaus gab es eine intensive Schulung bezüglich Verhaltensregeln gegenüber aufdringlichen Journalisten. Dabei wurden die GdF-Pressvertreter ständig von einem Fernsenteam verfolgt und auch interviewt. Genau dieses Training zahlte sich bereits kurze Zeit später aus, als die Tarifverhandlungen zwischen der DFS und der GdF ins Stocken gerieten und die GdF kurz vor einer Urabstimmung stand. Es häuften sich Funk- und Fernsehauftritte in nahezu allen bekannten Radio- und Fernsehsendern – Marek Kluzniak und auch Hans-Joachim Krüger waren plötzlich in aller Munde und wurden von Fernsehsender zu Fernsehsender weitergereicht. Den damals angezettelten Diskussionen über Gehaltsforderungen konnten die nun bestens vorbereiteten regionalen Pressesprecher der GdF mit einer sehr sachlichen, aber auch fachlichen Expertise und dank der Schulungsmaßnahme begegnen.

Nach dem Ausscheiden von Marek Kluzniak aus dem Bundesvorstand der GdF übernahm 2011 Matthias Maas das Amt des Pressesprechers. Auch er sollte in den Genuss einer medialen Ausbildung durch Michael Krons kommen – zumindest war das so geplant. Jedoch überschlugen sich in dieser Zeit erneut die Ereignisse. Die damals laufenden Verhandlungen bezüglich eines neuen Eingruppierungstarifvertrags mit der DFS waren festgefahren und wurden für gescheitert erklärt. Die GdF leitete eine Urabstimmung ein, und Matthias Maas musste/durfte unmittelbar danach in einer Pressekonferenz, die sogar vom ZDF live in einer heute-Sendung übertragen wurde, aus der damaligen GdF-Geschäftsstelle gegenüber des Frankfurter Hauptbahnhofs, umfangreiche Streikmaßnahmen ankündigen. Die anschließende mediale Welle überrollte die GdF nahezu. Radio- und Fernsehanstalten sowie alle nur erdenklichen Printmedien gaben sich beim Pressesprecher die Klinke in die Hand, und das Telefon hörte kaum mehr auf zu klingeln bezüglich Interviewanfragen. Nachdem dieses enorme, wochenlange Medienpensum aufgrund einer dann doch eingeleiteten Schlichtung zu Ende ging, verzichtete Matthias Maas allerdings auf die angebotene Mediens Schulung,



2003: Aus „Zwei“ wird „Eins“ – VDF + FTI = GdF

da es wahrscheinlich kaum eine bessere Schulung gab als das damalige reale Geschehen.

Seit gut zehn Jahren wird nun das Amt des Pressesprechers, verbunden mit dem Vorstandsamt Presse- und Kommunikation, von Jan Janocha ausgeführt. Dieser wurde, kurz nachdem er von der Bundesdelegiertenkonferenz in sein Amt gewählt worden war, in bewährter Manier von Michael Krons auf seine Aufgabe vorbereitet. Zwar haben die Fernsehauftritte in letzter Zeit eher nachgelassen, aber durch ständige sach- und fachgebundene Pressemitteilungen ist die GdF nach wie vor in der Öffentlichkeit präsent. Mediale Highlights waren unter anderem die eklatante Verspätungssituation im Luftverkehr 2018/19 und zuletzt das groß angelegte Nato-Manöver „Air Defender“ über der Bundesrepublik Deutschland im Juni 2023. In diesen ganzen Jahren etablierte sich der Außenauftritt der GdF, und zumeist waren Matthias Maas als Bundesvorsitzender, Jan Janocha als Pressesprecher sowie Markus Siebers in seiner damaligen Funktion als Tarifvorstand die angefragten Gesprächspartner der Medien.

Ein weiterer, vielbeachteter öffentlicher Auftritt der GdF ist die Mitgliederzeitschrift „der flugleiter“. In regelmä-

ßigen Abständen erscheint die Ausgabe zweimonatlich – immer zur Monatsmitte eines geraden Monats. Die einst als Mitgliederinformation geplante Veröffentlichung hat sich mittlerweile als anerkannte Fachzeitschrift etabliert, aber nie den eigentlichen Sinn der Mitgliederinformation verloren. Neben den Gewerkschaftsinformationen aus den mittlerweile drei Fachbereichen sowie aus dem Bundesvorstand wird auch ausführlich über eine Vielzahl von internationalen Verbänden und Publikationen berichtet. Fachliche Themen werden ebenso wie aktuelle Ereignisse aus der Luftfahrt erörtert und dargestellt. All dies wird von einem ehrenamtlich tätigen Redaktionsteam zusammengetragen und mit Hilfe eines professionellen Layoutbüros zusammengesetzt.

Die Zeitschrift „der flugleiter“ hat ihre Leserschaft nicht nur unter den Beschäftigten der DFS gefunden, sondern ist zu einem Markenzeichen erfolgreicher Gewerkschaftsarbeit und einer sehr aussagekräftigen Informations- und Fachzeitschrift aufgestiegen, die in sämtlichen Bereichen der Luftfahrt, der Fluggesellschaften und weit darüber hinaus gelesen wird.

Hans-Joachim Krüger

„Joe“ lässt grüßen!

Dem aufmerksamen Leser dieser Zeitschrift ist das feste Mitglied des Redaktionsteams bestens bekannt. Seit mehr als 20 Jahren berichtet „JOE“ im Rahmen einer Glosse über interne und externe Ungereimtheiten, Fragwürdigkeiten, Fehlentscheidungen oder kommentiert Berichte und Fakten auf eine sehr kritische und zum Teil auch ironische Art. Im Prinzip ist „JOE“ kein Thema heilig, er hält Augen und Ohren immer offen, hat außerdem ständig einen Stift in der Hand und macht Notizen, die sich anschließend in seinen Berichten wiederfinden.

Es stellten sich also die Fragen: **Wer ist denn nun „JOE“, wer hat ihn schon gesehen, wo arbeitet „JOE“?**

„JOE“ hat ein bewegtes Leben hinter (und hoffentlich auch noch vor) sich. Er kennt alle Zweige der Luftfahrt fast aus dem „Effeff“ – man kann ihn sehr gut als absoluten Insider bezeichnen und seine Lieblingsthemen sind in der Flugsicherung zu finden. Aber nicht nur und auch nicht ausschließlich – auch zu den anderen Luftfahrtthemen hat „JOE“ einen sehr guten Draht und verfügt über ausgezeichnete Kontakte. Es ist schon manchmal erstaunlich, wie „JOE“ an seine Berichte kommt, aber sehr oft ist es einfach einer Situation, einer Entscheidung oder einem Bericht geschuldet, dass man darüber schreibt und informiert. Dazu hat „JOE“ einen sehr guten, weitreichenden Freundeskreis, der ihn mit Informationen versorgt.

Es gibt und es gab Situationen, nachdem ein Bericht von „JOE“ veröffentlicht wurde, dass die Verfasser oder die Entscheidungsträger eines veröffentlichten Berichts mehr oder weniger ihren Unmut und ihre Unzufriedenheit über die gemachte Veröffentlichung äußerten. Auch soll schon mal ein Geschäftsführer „JOE“ mit einer fristlosen Kündigung gedroht haben, nachdem dieser die Personalpolitik im Unternehmen in der Zeitschrift „der flugleiter“ angeprangert hatte. Jedenfalls hatte „JOE“ dort anscheinend den richtigen Hebel erwischt, und nach der entsprechenden Veröffentlichung sowie einer gewissen Phase der „absoluten“ Ruhe zwischen den Tarifparteien kam man dann doch wieder sehr konstruktiv zusammen.

„JOEs“ Schlussfolgerungen aus über 20 Jahren kritischer Beobachtung der Luftfahrtszene sind: Wenn man Themen anfasst und veröffentlicht – und diese auch noch kritisch und manchmal auch ironisch wiedergibt – kommt man teilweise sehr schnell ins Gespräch. Manche Gespräche haben dann ein relativ schnelles und manchmal auch unfreundliches Ende gefunden, andere Gespräche sind auf die angesprochene Problematik eingegangen, und es wurde zwischen den entsprechenden Partnern eine einvernehmliche Lösung gefunden.

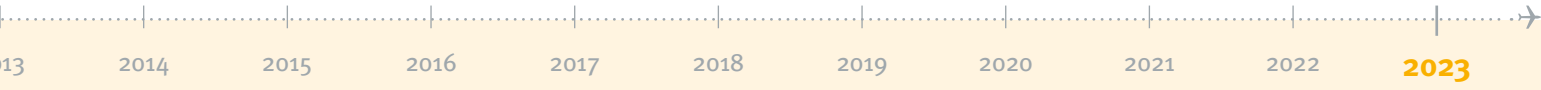
Es sind immer die besonderen Momente, die an „JOE“ herangetragen werden, und diese sind manchmal eben auch kurios. „JOE“ erinnert sich noch, dass vor längerer Zeit ein Niederlassungsleiter einer kleineren Flugsicherungseinheit kein Vertrauen in die Haustechnik hatte und sich dann selbst unter die Spüle in der Teeküche legte und versuchte, den Abfluss wieder freizubekommen – das Ergebnis war nur mäßig (er musste anschließend sein Hemd wechseln) und die Haustechnik (in dem Fall die Haustechnik des Flughafens) musste trotzdem anrücken und den Schaden beheben.

Von der Leserschaft der Zeitschrift „der flugleiter“ ist jedenfalls zu erfahren, dass die Artikel von „JOE“ immer gern gelesen werden und viele Leser mit „JOE“ einer Meinung sind. Daher wird „JOE“ auch weiterhin dem Redaktionsteam für die Zeitschrift „der flugleiter“ angehören und mäßig, aber regelmäßig weiterhin den ein oder anderen (kritisch-ironisch-kuriosen) Bericht schreiben – bis dahin herzlichen Dank für Eure bisherigen Zuschriften und auch Eure Unterstützung.

Viele Grüße und HAPPY BIRTHDAY GdF

EUER „JOE“

PS: Gesehen und getroffen haben mich schon viele Kolleginnen und Kollegen – erkannt jedoch hat mich noch niemand, aber ich bin immer in Eurer Nähe!



Willkommen im eigenen Fachbereich FSAD



Petra Allhoff

Deutschland, 2017. Die ganze Gewerkschaft der Flugsicherung besteht aus FDBs, Lotsen und Technikern. Die ganze GdF? Nein, versteckt in den beiden Fachbereichen FSBD und FSTD sind etliche Kollegen aus den administrativen Bereichen. Sie sind da

und aktiv in der GdF. Aktiv engagieren sie sich für die Belange der Flugsicherungsmitarbeiter außerhalb des operativen Dienstes.

Die Anfänge ...

Mehrere Delegierte und interessierte GdF-Mitglieder rund um Daniela Marx tun sich zusammen und entwerfen Grundsätze und Inhalte für einen dritten Fachbereich, der die administrativen Flugsicherungsmitarbeiter vertreten soll. Kein Anfang ist friktionsfrei, so gab es in dieser Anfangszeit großen Diskussionsbedarf innerhalb der GdF – schließlich würden beide bestehenden Fachbereiche Mitglieder an den neuen Fachbereich abgeben – aber letztendlich sehen und erkennen alle das Potenzial eines weiteren Fachbereichs. Denn in der DFS-internen Außenwirkung der Gewerkschaft ist die GdF bei vielen Mitarbeitern in den Büros doch als „Lotsengewerkschaft“ verschrien. Wenn auch zu Unrecht!

Doch die beharrliche Überzeugungsarbeit der „Startergruppe“, die Unterstützung der Bundes- und der Fachbereichsvorstände zahlen sich aus: Auf der Bundesdelegiertenkonferenz im September 2017 wird mit überwältigender Mehrheit der Delegierten für die Gründung des dritten Fachbereichs Flugsicherung Administrative Dienste, kurz FSAD, gestimmt. Die Änderung im Vereinsregister erfolgt kurz danach.

Anfang 2018 sind die ersten Obleute der fünf FSAD-ÖMVen (Nord, Ost, West, Süd, Mitte) gewählt und bereiten zusammen mit dem Bundesvorstand die ersten Delegiertenwahlen und die erste Fachbereichskonferenz vor.

Die Gründung

„Es ist vollbracht“, lautet die Überschrift der FSAD-Meldung vom 16.04.2018. Zwei Tage zuvor hatte sich der FSAD auf seiner ersten Bundesfachbereichskonferenz konstituiert, Geschäftsordnung und Fachbereichsstatut verabschiedet, Vorstände und Referenten gewählt. Den ersten Vorstand bilden Jörg Waldhorst (Leiter), Daniela Marx (Tarifliches und Soziales) und Jochen Knoblauch (Kommunikation und Unternehmenskultur).

Fragen an Dieter Kaden – ein Interview mit dem Geschäftsführer der DFS



Dieter Kaden: »Die Herausforderung gemeinsam und beherzt über die Bühne bringen«. Foto: Fischbach

Am 1. Januar 1993 übernimmt die Deutsche Flugsicherungs-GmbH (DFS) die Aufgaben der Bundesanstalt für Flugsicherung. In diesen Wechsel setzen sowohl die Lufttraumnutzer als auch die Bediensteten der BFS bestimmte Erwartungen. Antworten auf Fragen zur neuen Organisationsform, zum neuen Innenverhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer und vor allem hinsichtlich der Sicherheit der Arbeitsplätze stehen im zentralen Interesse unserer Mitglieder. Dieter Kaden, der Geschäftsführer der DFS, stellte sich am 4. November den Fragen der »flugleiter«-Redaktion.

– Herr Kaden, am 1. Januar 1993 wird die DFS ihre Geschäfte aufnehmen. Was wird sich außer dem Wechsel des Schildes an den Eingangstüren ändern?

Mit dem Jahreswechsel und der offiziellen Aufnahme des DFS-Geschäftsbetriebs werden sich natürlich nicht nur die Schilder an den Dienststellen ändern. Es wird sich nicht nur das äußere Erscheinungsbild der BFS zur DFS gewandelt haben. Es wird, da bin ich ganz sicher, ein weiterer Stimmungsschub ins Positive bei den Mitarbeitern eintreten in dem Sinne: Lassen Sie uns jetzt die große Herausforderung der Privatisierung gemeinsam und beherzt anfangen. Die Begründung liefert zum Beispiel das DFS-Geburtsfest am Silvesterabend. Es hat auf

Antrieb so viel Zuspruch erfahren, daß es gar nicht einfach ist, es organisatorisch in den Griff zu bekommen.

– Die DFS ist eine »non-profit-company«. Das heißt, sie darf keinen Gewinn, aber auch keinen Verlust erwirtschaften. Kann der Haushalt der DFS allein durch die Flugsicherungsgebühren finanziert werden? Gibt es Geldbedarf bzw. Kredite, und wie werden Überschüsse verwendet, und könnte die DFS auch in die unglückliche Lage kommen, Konkurs anmelden zu müssen?

Hier sind zwei Dinge zu unterscheiden, nämlich die handels- und steuerrechtliche Kosten- und Erlösrechnung und Kosten-

kalkulation für die Gebührenrechnung. Alle Kosten der DFS sind durch Gebührenerlöse zu decken, gemäß der Gebührenordnung der Eurocontrol. Das ist das, was gesetzlich festgelegt ist. Sollte sich in einem bestimmten Jahr durch eine abweichende Verkehrsentwicklung oder eine Kostenfehleinschätzung eine Unterdeckung zwischen Einnahmen und Ausgaben ergeben, so wird diese in der Kalkulation zwei Jahre nach vorne und ein Jahr (retrospektiv) zurück. Bei einem Verlust müssen wir uns selber finanzieren; bei einem Gewinn würden wir diesen gegebenenfalls mit dem Verlust eines Jahres verrechnen oder als Gebührenerlöse an die Nutzer weitergeben.

– Muß der Gesellschafter bei einem Verlust nicht einspringen?

Nein, die DFS muß sich einerseits selber finanzieren, andererseits verzichtet der Bund auf eine »Dividende«. Das ist der Erfolg der letzten Haushaltsaufschußung. Die Fragen des Haushaltsausschusses sind beantwortet. Danach steht die Verzinsung des Eigenkapitals der DFS zur Disposition des Bundes. Diese Verzinsung verbleibt bis auf weiteres in der Gesellschaft und wird nicht als Gewinn an den Kapitalgeber ausgeschüttet.

– Kommen wir zum letzten Teil der Frage. Kann die DFS auch in Konkurs gehen?

Never! Angesichts der Kapitalausstattung ist selbst bei krasser Fehleinschätzung über den Geschäftsverlauf, d. h. der Kosten- und der Verkehrsentwicklung, ein Weg der DFS zum Konkursrichter praktisch ausgeschlossen, selbst wenn der Geschäftsbetrieb über einen längeren Zeitraum zum Erliegen käme und demzufolge die Gebühren ausfallen. In diesem Fall lassen das Gesetz und die Gebührenrechnung von Eurocontrol zu, daß die Fremdverschuldung der GmbH über die zukünftig zu erwartenden Gebühren wieder gedeckt wird. Der Kapitalgeber Bund wird weder bei der Abschöpfung eines Gewinns noch bei Nachschuß eines Verlusts tätig werden.

2003

2004

2005

2006

2007

2008

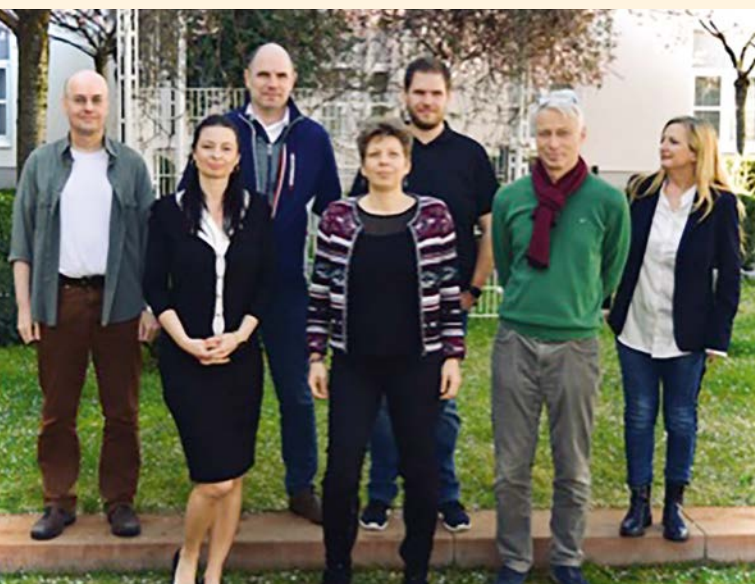
2009

2010

2011

2012

20



FSAD 2019: Die Referentinnen und Referenten des FSAD (von links): Jochen Knoblauch, Daniela Petrowsky, Thomas Ullrich, Simone Jentsch, Sebastian Sowa, Sönke Keller und Elke Kaiser.

Die ersten Jahre

Der neue Fachbereich nimmt seine Arbeit auf und entwickelt Positionen und Ideen zu admin-spezifischen Themen, wie dem Problem der Diskriminierung von potenziellen GdF-Mitgliedern in den Verwaltungsbereichen sowie der Arbeitsorganisation, der Arbeitszeitflexibilisierung und der Förderung des Ehrenamts. Dies bleibt auch in den Büroetagen nicht unbemerkt, die Zahl der Mitglieder steigt langsam an. Regelungen zum „Mobilen Arbeiten“ werden – kurz vor der Covid-Pandemie – tarifliche Realität!

Nach zunächst erfolgreicher Fachbereichsarbeit kommt auch der FSAD auf dem Boden der Tatsachen an. Im Vorstand kriselt es, im Winter 2019/2020 kommt es zum Streit. Im November 2020 lässt der FSAD die Unruhe mit dem neuen Fachbereichsleiter Sönke Keller hinter sich und die fachliche Arbeit rückt wieder in den Mittelpunkt. Mit Catja Gräber als FB-Vorstand für Tarifliches intensiviert sich die Zusammenarbeit mit dem BR UZ, der „Hausmacht“ im administrativen Bereich.

Die Neuzeit

Mit Covid-19 leidet auch die FSAD-Fachbereichsarbeit, virtuelle Treffen über Jitsi und Zoom halten den FB zusammen. Der Einbruch des Luftverkehrs aufgrund der Pandemie hat jedoch etliche GdF-Neueintritte zur Folge; insbesondere der FSAD hat Zulauf aus den administrativen Bereichen, die Mitgliederzahl steigt.

2022 kommt es zum erneuten Wechsel im Vorstand, Alt-Vorstand Jörg Waldhorst tritt erneut zur Wahl an, wird als Leiter des FSAD (wieder-)gewählt und bildet seitdem mit Thomas Ullrich und Catja Gräber den Fachbereichsvorstand.

Der Fachbereichsvorstand verfolgt intensiv Themen wie die Überarbeitung des ETV und die Schaffung von Weiterbildungsmöglichkeiten für GdF-Mitglieder. Nach zwischenzeitlicher Stagnation zeigt der Trend nun eindeutig steigende Mitgliederzahlen.



Jörg Waldhorst, Daniela Marx und Jochen Knoblauch



Zur Jubiläumsausgabe „der flugleiter“

In der 20-jährigen Geschichte unserer Gewerkschaft stellte die Gründung des eigenen Unterstützungsvereins ATCcare e. V. einen weiteren großen Erfolg dar.

Mit dem Tarifabschluss am 20. Dezember 2016 hatten die Tarifparteien GdF und DFS erstmals die Differenzierungsklausel zur Anwendung gebracht. Damit werden bestimmte tarifliche Leistungen nur an gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS GmbH weitergegeben.

Im Jahr 2017 fanden zügig die redaktionellen Gespräche für die Umsetzung des komplexen Tarifwerks statt, und in ständiger Absprache mit der DFS wurde die Gründung eines Unterstützungsvereins beschlossen. Dies gestaltete sich jedoch sehr viel schwieriger, als sich das alle Beteiligten vorgestellt hatten.

Zum einen lag dies daran, dass es seitens der GdF keinesfalls dazu kommen sollte, der DFS mitteilen zu müssen, welcher Mitarbeiter des Flugsicherungsunternehmens Gewerkschaftsmitglied ist und somit bezugsberechtigt sei, aber auch finanzrechtliche Probleme – und hier im Besonderen die Art der Versteuerung der möglichen Leistungen – bereiteten allen Beteiligten großes Kopfzerbrechen. Über mehr als ein Jahr zogen sich die Bemühungen hin, bis es endlich zu allen Problemen eine Lösung gab, mit der sowohl GdF, DFS als auch die Finanzbehörde leben konnten.

So kam es dann am 16. Januar 2018 im Lindner Hotel Main Plaza unter Leitung und Aufsicht eines Notars zur Gründungsveranstaltung des „Fonds zur finanziellen Förderung sozialer Zusatzleistungen für Arbeitnehmer der Flugsicherung e. V.“

Als Vorstand für den eigenständigen Verein stellten sich als 1. Vorsitzender Matthias Maas sowie als stellvertretender Vorsitzender Markus Siebers zur Verfügung. Beide wurden einstimmig gewählt und nahmen die Amtsgeschäfte auf.

Im Jahr 2020 schied Markus Siebers sowohl aus dem Bundesvorstand der GdF als auch folgerichtig aus dem Vorstand des ATCcare aus. Die Schatzmeisterin der GdF, Dr. Gabriele Dederke, stellte sich dem ATCcare als Nachfolgerin für das Amt der stellvertretenden Vorsitzenden zur Verfügung und wurde ebenfalls einstimmig gewählt.

Bereits im Januar 2019 überwies die DFS die tariflich vereinbarten finanziellen Mittel aus dem Verhandlungsergebnis für die Jahre 2016 bis 2019 und ermöglichte somit auch die tatsächliche, praktische Möglichkeit, Leistungen ausschließlich für Gewerkschaftsmitglieder zur Verfügung zu stellen. Um dies ordentlich getrennt von der GdF abwickeln zu können, wurde kurze Zeit später Christian Karl als Geschäftsführer des ATCcare eingestellt und mit der Führung sämtlicher Vereinsgeschäfte beauftragt.

Der etwas „sperrige“ Name des neuen Vereins ließ sich natürlich nicht auf Ordnerrücken, Briefbögen und Kontoauszüge drucken. Aus diesem Grund hatte der Vorstand sich intensiv mit einer Namensänderung beschäftigt und als Ergebnis den Namen „ATCcare e. V.“ vorgeschlagen. Dieser wurde nach einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 17.09.2019 beschlossen und ins Vereinsregister eingetragen.



2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

20

Als 2020 die Corona-Pandemie die Welt in Atem hielt und den weltweiten Flugverkehr in die Knie zwang, beschloss der Verein im Sommer 2020 den GdF-Mitgliedern, die die Voraussetzungen der Auszahlungsbedingungen des ATCcares erfüllten, die steuerlich begünstigte Leistung in Pandemiezeiten („Coronabeihilfe“) in Form einer einmaligen steuerfreien Zuwendung von 1.500 Euro auszu zahlen. Fast alle leistungsberechtigten Mitglieder haben in den darauffolgenden Wochen fleißig die Online-Antragsbögen ausgefüllt, und so konnte diese Auszahlung bis zum Jahresende abgeschlossen werden. Somit gab es nun endlich auch in der Praxis erstmalig tatsächliche Leistungen, die ausschließlich Gewerkschaftsmitgliedern zugutekamen.

Weiterhin hält der Verein einen Fonds für Unterstützungsleistungen in Notlagen (Härtefonds) vor. Leistungs berechtigt ist auch hier jedes Mitglied der GdF Gewerkschaft

der Flugsicherung e. V., das einen gültigen Arbeitsvertrag mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat.

Vorgesehen ist, dass der Fonds Unterstützungsleistungen in besonders schwierigen Notlagen erbringt. Hierbei handelt es sich um eine finanzielle Unterstützung in Abhängigkeit der Schwere der Notlage und der Höhe des Familieneinkommens. Schwere Notlagen können dabei u. a. durch Schäden in Folge von (Umwelt-)Katastrophen, Unfällen, Arbeitsunfällen oder Tod sowie Krankheit oder Pflegefälle hervorgerufen werden. Die vorgeschriebenen Hürden für eine Auszahlung sind jedoch aufgrund gesetzlicher und finanzrechtlicher Bestimmungen sehr hoch.

Den meisten von Euch ist unser Verein aber sicher durch die jährliche Auszahlung der Erholungsbeihilfe bekannt. Seit 2020 gewährt ATCcare e. V. jedem bei der DFS GmbH beschäftigten Mitglied diese Zahlung, und wir freuen uns darüber, dass in jedem Jahr nahezu alle leistungsberechtigten Mitglieder davon Gebrauch gemacht haben.

Auch im Jahr 2023 zahlte und zahlt ATCcare e. V. wieder die Erholungsbeihilfe von 156 Euro pro Mitglied aus. Alle Informationen dazu findet Ihr auf der Internetseite www.atccare.de unter der Rubrik „Leistungen“.

Natürlich ist der Verein ATCcare nur leistungsfähig, wenn (i. d. R.) im Rahmen von Tarifabschlüssen finanzielle Mittel für diesen Verein mit abgeschlossen werden.

Da sich diese Mittel, die Ende 2016 vereinbart wurden (abgesehen von dem vorgehaltenen Anteil des Härtefonds), nun langsam aber sicher dem Ende zuneigen, wird die Auszahlung der Erholungsbeihilfe ab dem 31.12.2023 ausgesetzt, bis sich bei passender Gelegenheit erneut finanzielle Mittel zugunsten des ATCcares ergeben.

Darüber hinaus wird die GdF bei zukünftigen Verhandlungen mit weiteren Tarifpartnern (Regionalflughäfen, Fraport und allen anderen Tarifpartnern) versuchen, auch dort zugunsten unserer Gewerkschaftsmitglieder eine Differenzierungsklausel zu etablieren.



Das wird sicherlich kein leichtes Unterfangen, aber ist sicherlich die Mühe wert. Inzwischen hat man auch in der Politik, und hier insbesondere in der Bundespolitik, die Bedeutsamkeit der Differenzierungsklausel erkannt, wie unsere Vertreter auf einem Gewerkschaftstag der Partei „DIE GRÜNEN“ Ende Juni erfahren durften. Der spezielle Workshop brachte einiges an neuen Erkenntnissen und auch Möglichkeiten, die nun intern diskutiert werden dürften.

Ebenfalls im Juni 2023 fand die 5. ordentliche Mitgliederversammlung des ATCcare e. V. statt. Da sowohl Matthias Maas als auch Dr. Gabriele Dederke im September aus dem Bundesvorstand der GdF ausscheiden werden, stellten sie auch in dieser Versammlung ihre Vorstandsämter im ATCcare zur Verfügung.

Einstimmig gewählt wurden auf dieser Mitgliederversammlung Rüdiger Purps zum neuen Vorsitzenden sowie Oliver Wessollek zum stellvertretenden Vorsitzenden.

Wir wünschen den neu gewählten Vorständen viel Erfolg im neuen Amt und dem ATCcare, dass er sich in den nächsten Jahren weiter als das etablieren kann, wofür er vorgesehen ist: Eine Einrichtung, die Gewerkschaftstreue aktiv unterstützt und zumindest in diesem Bereich das sogenannte „Trittbrettfahren“ nicht zulässt.

Matthias Maas und Christian Karl



ATCcare



SCHON DARAN GEDACHT?

ERHOLUNGS- BEIHILFE

für alle bei der DFS
beschäftigten Mitglieder

www.atccare.de

20 Jahre GdF



Unmittelbar nach der Gründung der GdF im Jahr 2003 wurde mir die Ehre zuteil, das neue Amt „Vorstand Internationales“ zu bekleiden, das ich dann – mit einer kurzen Unterbrechung – bis 2022 innehatte. Es ist insbesondere dem langjährigen und recht intensiven

Engagement bei IFATCA zu verdanken, dass ich zahlreiche Kolleginnen und Kollegen auf der ganzen Welt kennenlernen durfte – von denen ein paar wenige richtig gute Freunde geworden sind. Die GdF ist inzwischen international hervorragend vernetzt und in eine Vielzahl von Aktivitäten in diversen Arbeitsgruppen weltweit eingebunden; ein solides Erbe, das ich im Sommer vergangenen Jahres an meinen Nachfolger übergeben durfte.

Natürlich haben sich in diesen vielen Jahren zahlreiche interessante und außergewöhnliche Dinge ereignet, von denen es sicher etliche wert wären, erzählt zu werden – was aber den Rahmen dieses Artikels sicher sprengen würde. Auf meinen zahlreichen Reisen für die GdF zu

IFATCA-Konferenzen weltweit gab es allerdings zwei ganz besonders kuriose Begebenheiten, die ich gern erzählen möchte: Die eine ereignete sich im Jahr 2006 während der 45th Annual Conference in Kaoshiung/Taiwan: Wir waren im „85 Sky Tower“-Hotel untergebracht.

Dieses Gebäude ist 378 Meter hoch, und das Hotel befindet sich erst im 39.-70. Stock, während in den beiden unteren Türmen Wohnungen und Büros untergebracht sind. Es gibt jedoch keinen 44. Stock, der 43. ist direkt mit dem 45. Stock verbunden. Grund dafür ist die insbesondere in China, Hongkong und Taiwan sehr stark verbreitete „Tetraphobie“ – die Angst vor der Zahl „4“. Im Chinesischen steht das Schriftzeichen für die Zahl „4“, das in vielen Varianten dieser Sprache eine große Ähnlichkeit (quasi gleichklingend) zur Aussprache des Worts für „Tod“ hat – und wird daher strikt vermieden. In Hongkong gibt es Gebäude wie das Vision City (Tsuen Wan) und The Arch (Union Square, Kowloon), in denen sogar alle Etagen von 40 bis 49 ausgelassen wurden: Nach 39/F folgt direkt 50/F, was bei Touristen, denen nichts von der „Tetraphobie“ der Asiaten bekannt ist, zuweilen etwas Verwirrung stiftet. Ganz so schlimm ist es in Taiwan jedoch nicht.





Wir erlebten am dritten Tag der Konferenz ein Erdbeben – das erste richtige Erdbeben meines Lebens. Ich wollte mich gerade zum Abendessen fertigmachen, als das gesamte Gebäude anfang, heftig zu schwanken. Zusammen mit vielen meiner Kolleginnen und Kollegen griffen wir hektisch nach unseren Wertsachen und verließen das Gebäude unverzüglich – natürlich mit den Aufzügen ...

Die andere kuriose Begebenheit war dann im Jahr 2010 während der 49th IFATCA Annual Conference in Punta Cana/Dominikanische Republik: Wir saßen beim Frühstück auf der Terrasse des Hotelrestaurants in der warmen karibischen Sonne, als ein Kollege von Maastricht UAC nach draußen kam und etwas verstört verkündete: „Eurocontrol schließt gerade den europäischen Luftraum – der Himmel über Europa leert sich rapide.“

Grund war natürlich der Ausbruch des isländischen Vulkans „Eyjafjallajökull.“

Einem amüsierten „ja nee ... is klaaar“ folgten aufgrund der Beteuerungen des Kollegen zunächst vollkommen ungläubiges Staunen, dann Zweifel, dann der Blick in die TV-Geräte – und dann bei vielen Kolleginnen und Kollegen zunehmende, täglich wachsende Panik. Wie sollten wir wieder nach Hause kommen? Zwar waren wir an einem ziemlich schönen Ort in der Karibik, auf einer Insel. Doch die Unklarheiten und Unsicherheiten über die Heimkehrmöglichkei-

ten waren überwältigend. Ein paar Kollegen verließen die Konferenz Hals über Kopf und flogen, da dies gerade noch ging, kurzentschlossen über Johannesburg nach Rom und reisten dann mit dem Zug weiter. Unsere finnischen Kollegen ergatterten die letzten Plätze nach Lissabon, wo sie kurzerhand ein gebrauchtes Auto kauften und damit quer durch Europa zurück nach Finnland fuhren. Die Stimmung bei dieser Konferenz war unvergleichlich und sicher einzigartig. Muss aber nicht mehr sein.

Abschließen möchte ich mit einem aufrichtigen Dank an die Mitglieder der GdF, die mir über so viele Jahre so viel Vertrauen entgegengebracht, mich in meinem Amt bestätigt und wiedergewählt haben. Es war eine sicherlich anstrengende, aber eben auch wundervolle Zeit voll kostbarer Erinnerungen und toller Erlebnisse an Orten, an die ich ohne mein Engagement bei der IFATCA wohl eher nicht gekommen wäre. Dennoch sind all die Reisen nur ein sehr kleiner Ausschnitt einer Tätigkeit im Vorstand – die unendlichen Stunden zu Hause am Schreibtisch bleiben dahinter verborgen. Dennoch hat sich ALLES gelohnt, und ich bin glücklich und stolz, für eine so lange Zeit ein Teil davon gewesen zu sein.

Dafür – GdF – ein aufrichtiges **DANKESCHÖN!!** Auf die nächsten 20 Jahre!! Mögen sie ebenso erfolgreich sein!!

Jens Lehmann

20 Jahre Fachbereich FSBD – Erinnerungen

Bei der Frage nach schönen Erinnerungen fielen mir spontan folgende Geschichte und ein Foto ein:

Das abgebildete Foto zeigt Thorsten Wehe (damals Leiter FSTD), Pat Kress (Referent) und mich (damals Leiter FSBD) bei einem Besuch des politischen Brüssels vor ziemlich genau sieben Jahren (Mai 2016).

Unsere Tagesagenda beinhaltete einige 30-minütige Gesprächstermine bei den Trilogpartnern in Sachen Regelungen zum Lizenzwesen in der FS-Technik. Hier sieht man uns im Eingangsbereich der Kommissionsbehörde.

Das Bild ist meines Erachtens von Wert, da es an einen lieben (verstorbenen) Verbandsfreund erinnert und symbolisch die partnerschaftliche Vorstandsarbeit der Bereichsebenen von damals spiegelt. Thorsten und ich gehörten zu den GdF-Vertretern, die eine Hybridsicht auf die GdF vertraten, d. h. die GdF als Institution im Selbstverständnis und in ihrer Ausgewogenheit gleichwertig als Tarif- wie Fachverbandsvertretung zu sehen. Ähnliches galt für die Balance und die notwendigen Relationen zwischen Strategie und Tagesgeschäft der GdF.

Das Problem dieses Termins im politischen Brüssel bestand darin, den etwas komplexen Sachverhalt in die Griffigkeit eines angemessenen Arguments zu kleiden und mit dem europäischen „Spin“ zu versehen. Mit Pat hatten wir einen ausgesprochenen Kenner, auch des „kulturellen“ Brüssels, sodass wir am Vorabend der offiziellen Termine den intellektuellen (Sprech-)Komplex für den Folgetag ins Wesentliche übersetzen konnten. Pat führte uns dazu ins „Délirium Café“ (im Guinnessbuch der Rekorde wegen seines extrem vielfältigen Bierangebots). Nun ja, dessen Name war Programm! Er verkürzte den Sprech' für den jeweiligen Kontext und Komplex extrem und erfolgreich. Auch wenn man das nicht glauben mag, denn das gibt das Foto von damals nicht mehr her.

Das Foto verkörpert meiner Meinung nach noch einen weiteren besonderen Charme der Gewerkschaft der Flugsicherung und der Luftfahrt – sowohl gestern wie heute: die Möglichkeit, im internationalen Verstehen zu wachsen! Die GdF ist hier ebenso Beitraggeber.

Joachim 'Nick' Nolte



v.l.n.r.: Thorsten Wehe, Joachim Nolte, Pat Kress



Fly Safair B737: Auch Fly Safair profitiert vom Konkurs der South African Airways und bedient mit über 30 B737 den südafrikanischen Inlandsmarkt. Foto: Gerrit Griem



Lift Airline A320: Lift Airline ist eine kleine südafrikanische Airline, die mit vier A320 Johannesburg regelmäßig mit Kapstadt und Durban verbindet. Foto: Gerrit Griem



Zambia Airways Dash8-400: Die Luftfahrt scheint sich nach Corona auch so langsam in anderen afrikanischen Ländern erholen zu haben, wie der Neubeginn der Zambia Airways zeigt. Foto: Gerrit Griem



Proflight Zambia B737-500: Auch Proflight Zambia besitzt neben ihrer kleinen Flotte von Bombardier CRJ-100 und kleinen Jetstream-Flugzeugen seit Mai diese B737-500. Foto: Gerrit Griem



Fastjet Embraer 120: Auch in Zimbabwe scheint der Luftverkehr wieder zu wachsen. Neben Air Zimbabwe ist Fastjet mit zusätzlichem Fluggerät wieder am südafrikanischen Himmel unterwegs. Foto: Gerrit Griem



Phoebe Apollo Aviation DC-9-30: Ob sich diese betagte DC-9 wieder in die Lüfte erhebt, bleibt abzuwarten. Zumindest trägt die 54-jährige alte Dame auf dem Rand Airport bei Johannesburg eine schicke neue Bemalung. Foto: Gerrit Griem



Wir stellen vor: ein außergewöhnliches Hobby – die Imkerei

Die Delegierten der FSBD-Fachbereichskonferenz waren sichtlich überrascht, als sie den Sitzungssaal in Bremen betraten und auf ihren Plätzen ein Glas „Bio-Natur-Honig“ vorfanden. Bei näherer Betrachtung des Aufmachers auf dem Glas war zu lesen: „Lukis – Lotsenhonig“ – verantwortlicher Imker: Ralph Lukoschus aus Mecklenburg-Vorpommern.

Ralph Lukoschus war bis Mitte 2019 Lotse der EBG Ost im Center Bremen und ist seither in der Übergangsvorsorgung, als Hobby hat er sich die Imkerei ausgesucht.

Herr Lukoschus, seit wann beschäftigen Sie sich mit der Imkerei, und wie sind Sie auf dieses nicht alltägliche Hobby gekommen?

R. Lukoschus: Als ich Anfang Juni 2019 in die ÜVers gegangen bin, überlegte ich mir, die neu gewonnene Freizeit mit etwas Sinnvollem zu füllen. Denn bis zu diesem Zeitpunkt bin ich die 430 km zwischen Neubrandenburg und Bremen gependelt. Sinnvoll sollte es sein, weil wir alle von der Natur leben, diese jedoch vielfältig mit Füßen getreten wird. Ohne die Bienen gäbe es in drei bis vier Jahren nicht mehr viel, wovon sich die Tiere und Menschen ernähren könnten. Ich gebe hoffentlich mit der Bienenhaltung etwas der Natur zurück. Trotz der Aufwertung der nicht-industriellen Bienenhaltung sollen es immer noch zu wenig sein, weil ein solches Hobby echt viel Zeit in Anspruch nimmt.



Wie viele Bienenstöcke besitzen Sie, und wie viel Honig produzieren Sie in einer Saison?

R. Lukoschus: Derzeit habe ich 14 Völker, wovon sich die Hälfte als neues Volk aufbaut, und die anderen sind die Wirtschaftsvölker, die uns im Jahr pro Volk ca. 20 kg Honig „geben“.

In jüngster Vergangenheit wurden teilweise verstärkt immer wieder Meldungen über Bienensterben und schädliche Einflüsse auf Bienenvölker bekannt. Welche Gefahren sehen Sie für Ihre Bienenvölker?

R. Lukoschus: Wir können nicht nur auf die Landwirtschaft schimpfen, denn schließlich ernährt sie uns indirekt und direkt, jedoch hat sie schon einen wesentlichen Einfluss auch auf die Insekten. Eine bunte Vielfalt an blühenden Pflanzen ist viel vorteilhafter als Monokulturen auf den Feldern und der kurz gehaltene feine englische Rasen bei uns im Garten. Meine Völker stehen auf verschiedenen Stellplätzen bei mir in der Nähe, und sie haben für den Honig ringsherum eine große Auswahl an Pflanzen. Daher haben sie sich in den letzten Jahren auch stabil weiterentwickelt.

Welche Vorteile hat der Honig, und wie gesund ist Honig allgemein?

R. Lukoschus: Nicht nur der Honig, wenn dieser nicht über 40 Grad erhitzt wird: Honig im heißen Tee z. B. der Honig verliert seine wesentlichen Bestandstoffe, mit seinen zahlreichen Wirkstoffen ist Honig unter anderem antibakteriell, fiebersenkend, hustenlindernd –, sondern auch die Propolis für die Medizin und die gesammelten Pollen sind natürliche Stoffe von den Bienen. Wer gern mehr wissen möchte über meinen Anbau sowie Verarbeitung und Vertrieb, darf mich gern unter der E-Mailanschrift lukoschus-nb@t-online.de kontaktieren.

Herzlichen Dank für Ihren Bericht und auch für dieses kurze Interview und weiterhin viel Spaß und leckeren und gesunden Honig.

Hans-Joachim Krüger

Soccer – European Controllers Cup

Der ECC, European Controllers Cup, ist schon wieder vorbei, schade, er hat aber, wie immer, viel Spaß gemacht. Man sieht zahlreiche Kollegen aus vielen DFS-Niederlassungen und ganz Europa, hat ein entspanntes Gespräch bei einem kühlen Getränk, tauscht sich über alle relevanten Flugsicherungsthemen aus und auch über alles drum herum.

Ach ja, und Fußball, da wird sich natürlich auch mit beschäftigt, denn darum geht es doch eigentlich, oder?!

Eine Woche lang wurde, dieses Jahr im kroatischen Pula, in dem sich Sonne und Regen täglich abwechselten, das beste europäische Lotsenfußballteam gesucht.

An der Stelle nochmal herzlichen Glückwunsch an den Sieger des ECC, Team Frankfurt, für ein extrem starkes Turnier mit sehenswertem Fußball. Schön, dass es ein deutsches Team nach so vielen Jahren mal wieder an die Spitze geschafft hat, auf jeden Fall verdient.

Zahlreiche Rookies haben an diesem Sieg mitgewirkt. Die blieben aus München leider größtenteils aus.

Wir würden uns mal wieder über ein paar mehr Trainees freuen, und wenn diese dann zufällig Fußball spielen könnten, wäre das natürlich ein Traum. Wir schicken demnächst einfach Scouts an die Akademie. ;)

Auch noch ein herzliches Dankeschön an die GdF für das Sponsoring für unsere neuen Trikots. Die verlässliche, blau-weiße Raute bleibt bestehen und wurde dieses Jahr mit einem zweiten Satz, schwarz-gelb wie das Münchner Kindl, komplettiert.

Zum Schluss die Einladung an alle, sich den ECC auch mal anzuschauen und mitzumachen. Egal, ob Ihr kicken könnt oder nicht, kommt vorbei und habt Spaß, um ihn noch größer und schöner zu machen.

Marco Huber, München



ECC-Team-EDDM in typischen „weiß-blau“. Foto: Marco Huber

Foto: istock, Claudio Valdes

Kurios

Köln. Es gibt schon ziemlich kuriose Zufälle. In einem linksrheinischen Vorort von Köln wurde ein Rettungshubschrauber der Bundespolizei für einen medizinischen Notfall beordert. Die Landefläche des Rettungshubschraubers war zwar auf einem Feld, aber relativ nah an einer Wohnsiedlung im Ortsteil Mechernich. Nach dem Abstellen der Motoren konnte der Pilot einen merkwürdigen Geruch in der Nachbarschaft feststellen und informierte weitere Einsatzkräfte. Diese Einsatzkräfte fanden dann auf einem benachbarten Grundstück mehrere Marihuana-Pflanzen sowie im Haus dann selbst Cannabis und weitere Utensilien zum Aufbau einer Marihuana-Plantage.



Foto: Rainer Bexten

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Pressemeldungen zufolge wird in Polen ein neuer Großflughafen gebaut, der darüber hinaus als intermodales Verkehrskreuz zwischen Warschau und Lodz fungieren soll. Für die Realisierung dieses Projekts wurde der britische Stararchitekt Sir Norman Foster gewonnen. Der geplante Kontrollturm soll einer der größten in Europa werden und fast so hoch sein wie der Tower von Wien.

oo00oo

Nachdem beim Boarding eines Southwest-Flugs in San Diego versehentlich die Cockpittür geschlossen wurde und diese sich selbst verriegelte, kletterte einer der Piloten (sowohl der Kapitän als auch der Co-Pilot befanden sich außerhalb des Cockpits) durch ein Seitenfenster ins Cockpit und entriegelte die Tür von innen.

oo00oo

Der Reiseveranstalter Schauinsland hat die Aktienmehrheit bei Sundair und deren Schwestergesellschaft FlyAir41 übernommen. Damit möchte der Reiseveranstalter mehr Kapazität im Reisemarkt schaffen und Nischenmärkte besser bedienen.

oo00oo

Am 31. Mai hat Ryanair eine Anti-Streik-Petition an die EU-Kommission übergeben. Sie trägt den Titel „Protect Overflights: Keep EU Skies open“. Danach sollten Frankreich und alle anderen EU-Staaten dem Beispiel Spaniens, Italiens und Griechenlands folgen und Mindestflugdienstgesetze verabschieden. Laut der Petition sollen das Streikrecht der Flugsicherungsgewerkschaften respektiert, aber die Überflüge eines Staates von den Streiks ausgenommen werden. Sollten wegen eines ATC-Streiks Flugannullierungen notwendig werden, dann sollten diese nur auf Kurzstrecken- und Inlandsflüge angewendet werden.

oo00oo



Dass die Sanktionen gegen Russland enorme Auswirkungen (Stilllegung westlicher Flugzeugmuster, fehlende Ersatzteile) auf die russischen Fluggesellschaften haben, ist bekannt. Russland versucht zurzeit, die entstandenen Lücken durch einheimische Flugzeugmuster zu füllen. Nach einem Bericht der russischen Zeitung Kommersant klagen jedoch die Piloten der Aeroflot-Tochter Rossiya über die integrierte Datenbank bei Flugzeugen vom Typ Sukhoi „Superjet“; die Datenbank wäre unvollständig und generiere immer wieder Ausfälle.

oo00oo

Am 24. Mai hat die Lufthansa auf dem Airbuswerksflughafen Hamburg-Finkenwerder ihren 600. Airbus, einen A321Neo, in Empfang genommen. Das Flugzeug trägt den Taufnamen Münster. Lufthansa und Airbus blicken auf eine lange Partnerschaft zurück; am 9. Februar 1976 hatte die Kranich-Airline ihren ersten Airbus, einen A300B2, übernommen. Der erste in Deutschland zugelassene Airbus, ebenfalls ein A300B2, ging jedoch am 23. Mai 1975 an die damalige Ferienfluggesellschaft Germanair.

oo00oo

Zugegeben – die MD-90 war, im Gegensatz zur DC-9 und der MD-80, nicht unbedingt ein Renner. Lediglich 116 Exemplare wurden davon gebaut. Doch nun sieht eines dieser Flugzeuge einer neuen Karriere entgegen. Denn es soll zur Erprobung eines neuen Flugzeugkonzepts, das von Boeing und der NASA gemeinsam entwickelt werden soll und als „Transsonic Truss-Braced Wing“ bzw. als „X-66A“ bezeichnet wird, herangezogen werden.

oo00oo



Wie andere Flughäfen konnte auch der Bodensee-Airport von Friedrichshafen nach Beendigung der Corona-Einschränkungen einen Zuwachs bei Passagierzahlen und Flugbewegungen verzeichnen. Das führte dazu, dass das Insolvenzverfahren in Eigenregie zum 31. März letzten Jahres abgeschlossen werden konnte. Aufgrund von Sondereffekten erwartet der Flughafen für dieses Jahr keine größeren Zuwächse bei den Passagierzahlen.

oo00oo

Obwohl die russische Luftfahrt, von einigen Ausnahmen abgesehen, in westlichen Ländern einem Boykott ausgesetzt ist, führte eine IL-96-300 der Spezialstaffel der Aeroflot-Tochter Rossiya (RA-96018) am 27. Juni einen Flug von Moskau-Vnukovo zum Flughafen Washington-Dulles durch. Der Flug galt dem Austausch diplomatischen Personals, das damit nach Moskau zurückgebracht wurde. Die US-Regierung hatte dem Vorhaben zugestimmt, erwartet jedoch, dass Russland dem Transport von amerikanischem/r, diplomatischem/r Personal und Fracht von Moskau in die USA zustimmt.

oo00oo

Ein Streit zwischen zwei betrunkenen Passagieren einer British Airways B777, die von London-Gatwick zur Karibikinsel Santa Lucia unterwegs war, führte, nachdem einige Passagiere schlichtend eingreifen wollten, zu einer kleineren Schlägerei an Bord des Flugzeugs. Die Piloten informierten die Polizei, die am Zielort auf die Streithähne wartete.

oo00oo

Der Flughafen von London-Gatwick möchte weiter wachsen und seine nördliche Piste 08L/26R, die zurzeit lediglich als Rollbahn genutzt werden kann (als Piste nur zu nutzen, wenn die südliche außer Betrieb ist), wieder aktivieren. Der Flughafen hat einen Antrag beim „Planning Inspectorate“ (PINS) eingereicht. Dazu soll die nördliche Piste zwölf Me-



ter nach Norden verschoben werden und, wenn der Ausbau genehmigt wurde, lediglich für Starts genutzt werden.

oo00oo

Nachdem Condor zur Ablösung der betagten B767 16 Airbus A330NEO bestellt und den Auftrag um zwei Maschinen erweitert hat, will der deutsche Ferienflieger noch weiter expandieren. So stimmte der Aufsichtsrat der Condor den Plänen zu, weitere A330NEO (A330-900) zu beschaffen. Damit kann Condor vier geleaste A330 zurückgeben, ihr Langstreckennetz weiter ausbauen und wird damit von Leasingfirmen unabhängiger.

oo00oo

Mit insgesamt 423.100 Euro fördert die EU den Einsatz von Wasserstofftechnologien. Dabei wurden vier Firmen aus Schleswig-Holstein finanziell unterstützt. Während die Sylt



Ryanair hat eine Anti-Streik-Petition bei der EU-Kommission eingereicht. Foto: Werner Fischbach

Air mit 123.100 Euro bedacht wurde, erhielten die Lübeck Air sowie die Flughäfen Sylt und Lübeck je 100.000 Euro.

oo00oo

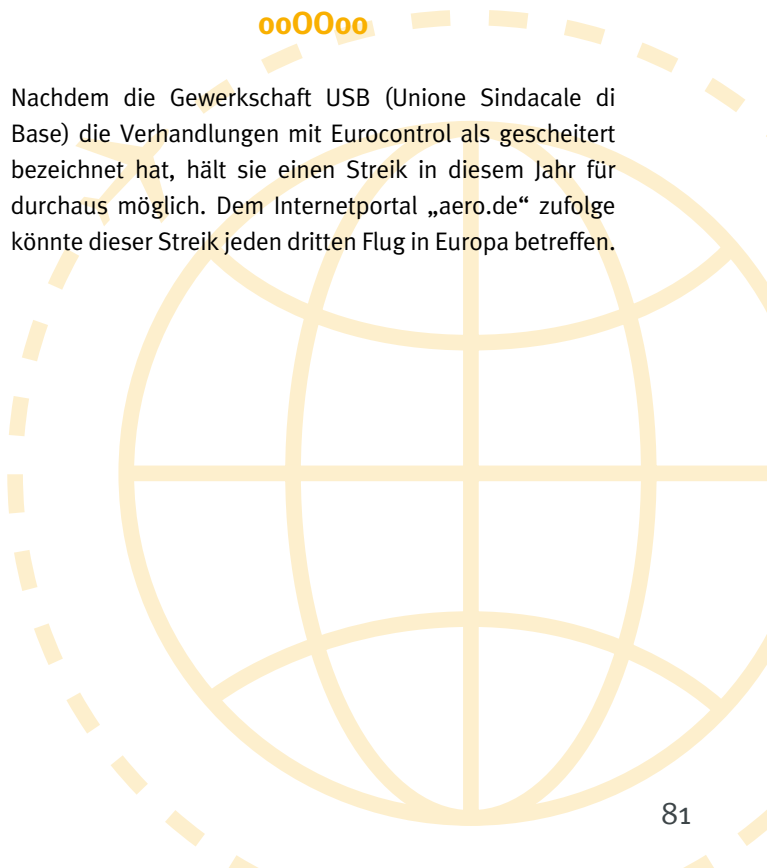
Am 17. Juli hat der Aufsichtsrat der DFS den Vertrag Arndt Schoenemanns als CEO um weitere fünf Jahre verlängert. Schoenemann hatte das Amt am 1. April 2021 übernommen und wird bis 2029 als Vorstandsvorsitzender der DFS tätig sein.

oo00oo

Am 13. Juli hat die deutsch-türkische Ferienfluggesellschaft SunExpress einen Kooperationsvertrag mit der Deutschen Bahn geschlossen. Dabei können Reisende, die eine internationale Reise bei SunExpress buchen, gleichzeitig ein Rail&Fly-Ticket bei der Bahn über die Homepage der Fluggesellschaft buchen.

oo00oo

Nachdem die Gewerkschaft USB (Unione Sindacale di Base) die Verhandlungen mit Eurocontrol als gescheitert bezeichnet hat, hält sie einen Streik in diesem Jahr für durchaus möglich. Dem Internetportal „aero.de“ zufolge könnte dieser Streik jeden dritten Flug in Europa betreffen.





Happy Birthday. Foto: Melina Münch



Redaktionsschluss

Ausgabe 5/2023 – 22.09.2023

Impressum

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt: GdF-Vorstand
Vorstand für Presse und Kommunikation: Jan Janocha

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

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Matthias Maas, Jan Janocha, Jörg Biermann, Oliver Wessollek, Roman Schütz, Jens Lehmann, Thomas Williges, Werner Fischbach, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Frank Sasse, Lars Ilchmann, Alexander Schwassmann, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Klaus Berchtold, Michael Schäfer, Markus Siebers, Joachim Nolte, Sebastian Sachs, Michael Wiegand, Petra Allhof

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

Cover: 20 Jahre GdF (Foto: istock)
U4: Flugshow in EGSU (Foto: Rainer Bexten)

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

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

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

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

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

ISSN 0015-4563



