AUSGABE 4/2022

- BERICHT DER FACH-BEREICHSKONFERENZEN FSTD UND FSBD
- MIT ABSTAND BETRACHTET: REDUCED RUNWAY SEPARATION
- NEUES AUS EUROPA
- EIN TERMINAL AUS HOLZ UND EIN NEUER TOWER FÜR ZÜRICH

der flugleiter

GdF
Gewerkschaft der Flugsicherung

EINLADUNG

September 23.–24.

zur 19. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e.V.
am 23. bis 24. September 2022 in Darmstadt

Ort: Maritim Hotel Darmstadt, Rheinstraße 105
Beginn: 23.09.2022 – 10:00 Uhr · **Ende:** 24.09.2022 – ca. 17:00 Uhr

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

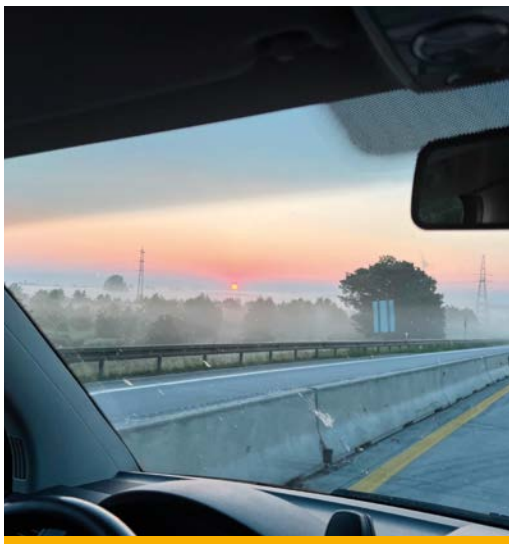
Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung steht die Geschäftsstelle zur Verfügung.

Matthias Maas

Matthias Maas (GdF-Bundesvorsitzender)

FSBD-Bundesfachbereichs-konferenz in Dresden S. 07

Bericht von der 19. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz S. 20



Hilfstransport in die Ukraine S. 62

Ein Terminal aus Holz und ein neuer Tower für Zürich S. 77

Kurz und interessant S. 80

Editorial 04

Termine 06

FSBD | FSBD-Bundesfachbereichskonferenz in Dresden 07
FSBD | Bericht aus dem FSBD 18

Interview | Fragen an den Vorsitzenden des Fachbereichs FSBD Oliver Wessollek ... 16

FSTD | Bericht von der 19. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz FSTD 20

Verbände | Uniting Efforts to Overcome Aviation Safety Challenges 30

ATC | Jahrespressekonferenz der DFS 45
ATC | Mit Abstand betrachtet: das Verfahren „Reduced Runway Separation“ 48
ATC | Neues aus Europa 54
ATC | Neues Marktsegment bei Eurocontrol 58

Spotter I 47

Joe's Corner | Eine Branche macht sich unglaubwürdig 60

Berichte | Hilfstransport in die Ukraine 62
Berichte | Kennen Sie die DIN 5009? 68

Spotter II 69

Leserbriefe | Leserbrief von Frank W. Fischer 70
Leserbriefe | Leserbrief von Axel Dannenberg 71

Kollegen | ECC 2022 74

Bücher 76

Airports | Ein Terminal aus Holz und ein neuer Tower für Zürich 77

Aus aller Welt | Kurz und interessant 80

Impressum 82

von Matthias Maas,
Bundesvorsitzender

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

herzlich willkommen zur vierten Ausgabe unseres „der flugleiter“ 2022.

Das Jahr schreitet weiter mit großen Schritten voran und inzwischen hat auch – als dritter Fachbereich – der FSBD seine jährliche Konferenz in Dresden abgehalten.
Wie gewohnt, war diese Veranstaltung hervorragend organisiert und hatte eine ganze Palette an interessanten Themen zu bieten, worüber in dieser Ausgabe ausführlich berichtet wird. Darüber hinaus kam es bei den Vorstandswahlen im FSBD zu einigen Veränderungen.
Der bisherige Leiter des Fachbereichs, **Roman Schütz (CC/BRE)**, stand nicht für eine erneute Amtszeit zur Verfügung. **Oliver Wessollek (CC/Langen)**, bis zu diesem Zeitpunkt Fachbereichsvorstand FDB/LDM, kandidierte für das frei gewordene Amt und wurde von den Delegierten zum neuen Leiter des Fachbereichs FSBD gewählt.
Mit **Jens Lehmann (CC/München)** beendete ein zweiter, von mir hoch geschätzter Kollege, nach über 20 Jahren sein Engagement als Fachbereichsvorstand Internationales. Und nicht nur hier, sondern auch bei der IFATCA, wo sich Jens als Mitglied des Finance Committee hinreichend Anerkennung erworben hat, wird man ihn sicherlich vermissen. Allerdings hatte er bereits in den letzten Monaten **Sebastian Sachs (ebenfalls CC/München)** als Nachfolger umfassend in sein Amt eingearbeitet, damit dieser nun, nach seiner erfolgreichen Wahl, die Arbeit von Jens nahtlos fortführen kann.
Ebenfalls neu in den Fachbereichsvorstand gewählt wurde **Lars Ilchmann (CC/Bremen)**, der für das frei gewordene Amt als Fachbereichsvorstand FDB/LDM kandidierte und gewählt wurde. Last but not least wurden **Michael Kassebohm** und **Mathias Wiegand** turnusgemäß für zwei weitere Jahre in ihren Ämtern bestätigt.

Den ausgeschiedenen Mitgliedern des Fachbereichsvorstands möchte ich an dieser Stelle den herzlichen Dank des Bundesvorstands für das geleistete Engagement in den vergangenen Jahren ausdrücken und für die Zukunft alles Gute wünschen. Den neu- und wiedergewählten Kollegen wünschen wir ebenfalls alles Gute sowie viel Spaß und Erfolg im Amt.
Danke, dass Ihr mit dazu beitragt, dass die GdF weiterhin so erfolgreich arbeiten kann wie bisher.

Nun gilt es, den Blick nach vorne zu richten.
Bereits in wenigen Wochen findet die 19. ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V. in Darmstadt statt. Meine größte Sorge bei dieser Veranstaltung sind in diesem Jahr nicht das Hygienekonzept und mögliche Corona-Ansteckungen, sondern vielmehr die An- und Abreise der Delegierten und Gäste, die sich zahlreich für diese Veranstaltung angemeldet haben.

Was sich derzeit im Luftverkehr, aber auch auf der Schiene abspielt, hätte ich noch vor einigen Monaten niemals für möglich gehalten. Es ist unfassbar, welche Dramen sich tagtäglich auf Deutschlands Flughäfen abspielen. Flugausfälle, manchmal nur wenige Stunden vor der geplanten Abflugzeit, ständige Umbuchungen, verzweifelte Familien, die nicht wissen, wie es weitergehen soll – und auch kaum informiert werden –, riesige Schlangen beim Check-in und bei den Sicherheitskontrollen sowie inzwischen zehntausende Koffer und andere Gepäckstücke, die in irgendwelchen Hallen oder an Plätzen gestapelt werden und wahrscheinlich zum großen Teil nie wieder den Weg zu ihrem Besitzer finden.

Und wie reagieren die Verantwortlichen, die Manager und CEOs der betroffenen Airlines und Airports?

Die sind derzeit fast völlig aus der Öffentlichkeit verschwunden. Es wird gebetsmühlenartig verbreitet, dass man diese Situation nicht habe kommen sehen. Dass man vom Verkehrszuwachs völlig überrascht worden sei. Und dass man doch wirklich alles versuche, um geeignetes Personal zu finden.

Völlig überrascht vom plötzlichen Verkehrszuwachs?

Das ist komplett an den Haaren herbeigezogen, denn bereits Ende letzten Jahres wurde auf diese erwarteten und nun eingetroffenen Verkehrszahlen hingewiesen, aber entsprechende Vorbereitungen wurden scheinbar nicht getroffen.

Es war ja schick – zumindest für die Bilanz des eigenen Unternehmens –, möglichst lange möglichst viele Mitarbeiter in Kurzarbeit zu halten oder gar große Mengen des Personals abzubauen und zu entlassen.

Nun hätte man gern genau diese Mitarbeiter wieder zurück. Aber zum einen haben sich diese ja nicht an irgendeine Ecke gestellt und nur darauf gewartet wieder „mitarbeiten zu dürfen“, sondern sich in großer Zahl in anderen, oftmals auch krisensicheren Branchen umgesehen und dort eine völlig neue Tätigkeit begonnen.

Und zum anderen – und das setzt meiner Meinung nach dem ganzen Trauerspiel noch die Krone auf – bietet man den Kollegen, die man vor etwa zwei Jahren nicht schnell genug entlassen konnte, nun wieder die gleiche Arbeit an, aber nicht wie bisher im Tarifgefüge des Mutterkonzerns, sondern in flugs gegründeten Tochterunternehmen zu deutlich niedrigerem Lohn als zuvor und auch mit abgespeckten Sozialleistungen. Jetzt derart überrascht zu tun, dass einem die kompetenten Bewerber nicht die Bude einrennen – die (so wäre wohl der Wunsch) auch möglichst schon eine komplette Sicherheitsüberprüfung mitbringen könnten, damit sie noch am gleichen Tag mit dem Be- und Entladen der Flugzeuge beginnen können – ist echt ein starkes Stück.

Da haben in den letzten Monaten ganze Managementebenen in vielen Unternehmen deutlich versagt!

Konsequenzen? Fehlanzeige …

Nun wird wieder die Politik bemüht. Sie müsse doch unterstützen (wie schon bei der Kurzarbeit) und es ermöglichen, dass zeitweilig Arbeitskräfte aus dem Ausland angeworben werden dürfen. Das mag sicherlich helfen, doch leider nicht mehr für diesen Sommer. Denn an den Einstellungsvoraussetzungen inklusive einer normalen Sicherheitsüberprüfung wird wohl hoffentlich nicht gekürzt werden. Dies wäre der gänzlich falsche Weg. Also wird das dauern.

Und wenn dann noch der Bundesarbeitsminister Hubertus Heil (SPD) diesen Vorschlag zu ausländischen Arbeitskräften zwar begrüßt, aber im gleichen Atemzug sofort betont, dass dies nur gehe, wenn die aus dem Ausland angeworbenen Mitarbeiter *adäquat untergebracht und ordentlich/tariflich entlohnt werden* (eigentlich eine Selbstverständlichkeit, oder?), dann weiß man ja direkt, welche Hintergedanken sich da vielleicht schon wieder bei dem ein oder anderen Manager entwickelt haben. Die Erntehelfer lassen grüßen – vom Feld demnächst direkt an den Airport.

Alles in allem keine guten Aussichten für die nächsten Monate im Luftverkehr.

Liebe Leser, freuen Sie sich aber jetzt erst einmal wieder auf eine weitere interessante Ausgabe unseres Fachmagazins. Und falls Sie in den kommenden Monaten mit dem Flugzeug verreisen, dann nehmen Sie doch unseren „der flugleiter“ mit zum Airport. Zeit zum Lesen werden Sie da bestimmt genug haben, und vielleicht sorgt der ein oder andere Bericht auch schnell wieder für gute Laune.

Ich wünsche Ihnen allen einen schönen Sommer und bleiben Sie gesund.

Herzliche Grüße

Matthias Maas

Matthias Maas
Bundesvorsitzender

(Voraussichtliche) GdF-Termine

AUGUST 2022

10.	Vorstandssitzung FSAD	Frankfurt
17. – 18.	Vorstandssitzung Bund	Berlin
18.	BAF APEG	Frankfurt
31.	Antragskommission	Frankfurt

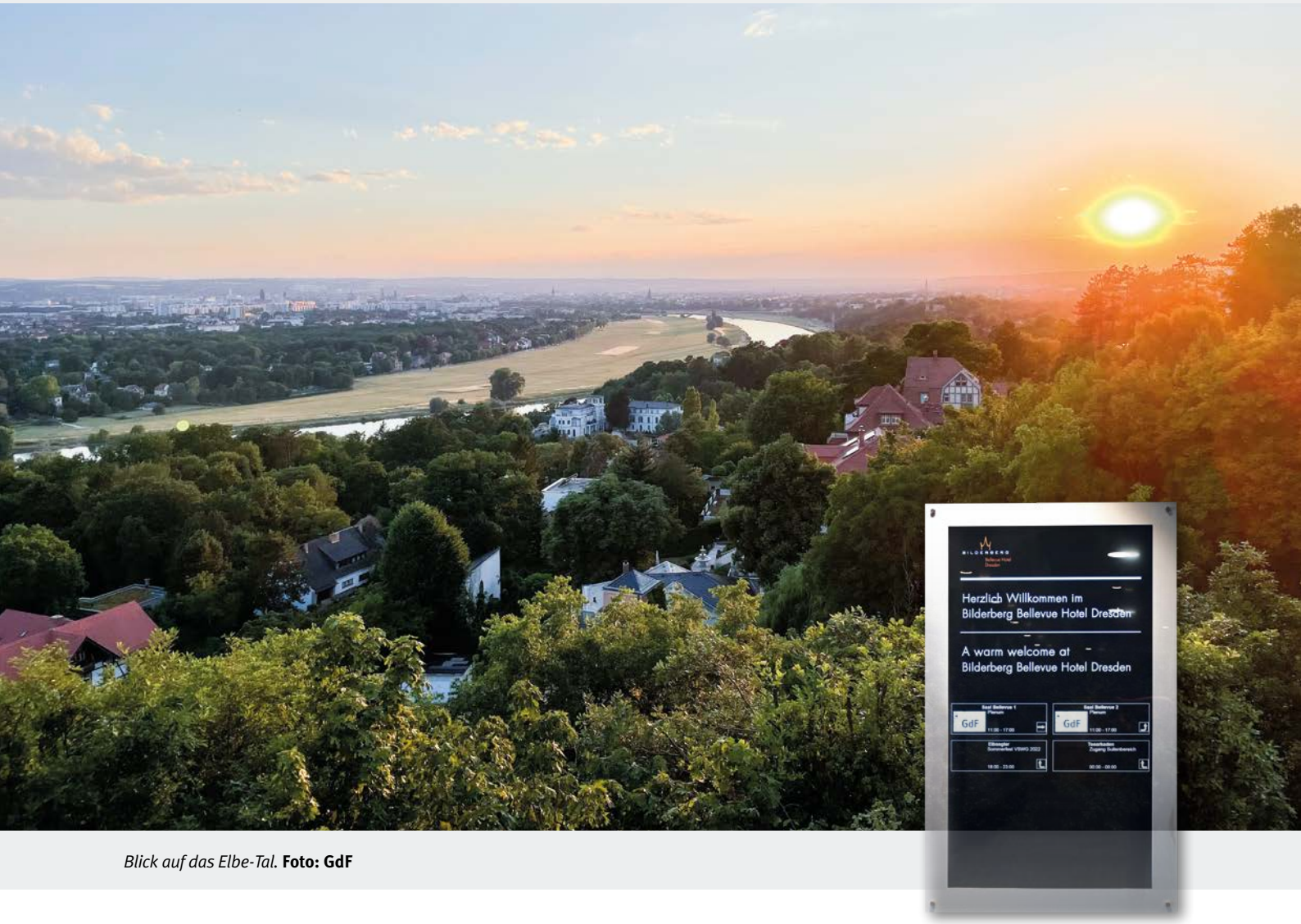
SEPTEMBER 2022

01.	Vorstandssitzung FSTD	Frankfurt
20. – 21.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
22.	FSAD-Konferenz	Darmstadt
22.	Obleute-Meeting	Darmstadt
23. – 24.	Bundesdelegiertenkonferenz	Darmstadt
26. – 01.	IFATSEA-Meeting	Prag
28. – 29.	Tarifkommission DFS	Frankfurt

OKTOBER 2022

10. – 11.	AG FDB	Frankfurt
17.	Vorstandssitzung Bund	Frankfurt
19.	BDL-Veranstaltung	Berlin

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Blick auf das Elbe-Tal. **Foto: GdF**

FSBD-Bundesfachbereichskonferenz in Dresden

von Hans-Joachim Krüger

Die Einladung der FSBD-Untergruppe Dresden, die alljährliche Fachbereichstagung in Dresden durzuführen, bestand schon länger, aber durch die verschiedenen Corona-Abläufe wurde diese Veranstaltung seinerzeit abgesagt, verschoben, dann neu terminiert und jetzt endlich dann doch noch durchgeführt.

Das Bilderberg Bellevue Hotel in Dresden, unmittelbar an der Elbe gelegen und mit Blick auf die Dresdner Altstadt, war Tagungsort für knapp 100 Delegierte zuzüglich einer beachtlichen Gästeliste. Nach der Begrüßung und Eröffnung durch den Vorsitzenden des Fachbereichs Roman Schütz wurden die Mitglieder des Bundesvorstands Matthias Maas, Jan Janocha, Rüdiger Purps, Oliver Strack, André Vöcking und Sönke Keller sowie die Mitglieder des Gesamt- wie auch des Konzernbetriebsrats Peter Schaaf und Oktay Kaya und auch das Ehrenmitglied Michael Schäfer begrüßt. Auf Seite der externen Besucher wurden die zuarbeitenden Rechtsanwälte David Schäfer und Jonas Dalby sowie von der Vereinigung Cockpit (VC) Moritz Bürger und Felix Gottwald besonders begrüßt.

Nach der Festlegung der Konferenz bzw. der Tagungsleitung und der Bekanntgabe der organisatorischen Gegebenheiten während der Veranstaltung wurde Melina Münch mit der Protokollführung beauftragt. Für Melina Münch ist bzw. war es die erste volle Präsenzveranstaltung, an der sie federführend teilnahm. Gleichzeitig ist

Eindrücke von Dresden. **Foto: GdF**

Begrüßung durch den FSBD-Vorsitzenden Roman Schütz. **Foto: T. Williges**

aber das gesamte Team der Geschäftsstelle zu nennen, die die Durchführung der Veranstaltung des FSBD im Vorfeld geplant und vorbereitet haben.

Der Einstieg in die Tagesordnung begann zunächst mit der Ergänzung bzw. Abstimmung über eine ergänzende Tagesordnung und wurde mit den einzelnen Berichten der Vorstandsmitglieder fortgesetzt.

Bericht des Vorstands

Der eigentliche Bericht der Vorstandsmitglieder war den Delegierten in schriftlicher Form zugegangen und wurde als bekannt vorausgesetzt. Zu diesen schriftlichen Ausführungen nahmen aber alle Vorstandsmitglieder das Recht in Anspruch, ihre schriftlichen Aussagen mündlich zu ergänzen.

So gab Roman Schütz, Vorsitzender des Fachbereichs, einen Gesamtabriss über seine letzten zwei Jahre, die von der Corona-Pandemie gezeichnet waren. Er hielt aber fest, dass der Fachbereich durch seine hohe fachliche Ausstrahlung mittlerweile als Ansprechpartner gesucht wird und die fachliche Kompetenz in vielen Bereichen nachgefragt wird. Bereits im Vorfeld dieser Veranstaltung erklärte Roman Schütz, dass er nicht mehr für das Amt des Fachbereichsvorsitzenden kandidieren werde und erklärte die Umstände seines Ausstiegs u. a. mit einer stetig wachsenden Arbeitsüberlastung.

Thorsten Raue unterstrich in seinen Ausführungen ebenfalls die Tatsache, dass sich nach der Corona-Pandemie ein Fachthemenstau aufgebaut hat und zwischenzeitlich auch die fachlichen Expertisen der GdF in vielen Fachfragen gefragt sind.

Mit Jens Lehmann verabschiedete sich ein weiteres langjähriges Vorstandsmitglied aus der ersten Reihe der Vor-

Das Plenum. **Foto: T. Williges**

standsarbeit und bedankte sich in seinen Ausführungen für das ihm entgegengebrachte Vertrauen auf nationaler und auch auf internationaler Ebene. Gleichzeitig ermutigte er Jüngere, sich verstärkt zu engagieren.
Mathias Wiegand äußerte sich in seiner mündlichen Stellungnahme über die unterschiedlichen Tarifverhandlungen mit der DFS, dem Flughafen Friedrichshafen und auch zu den Verhältnissen am Flughafen in Schönhagen.
Bevor Michael Kassebohm die Versammlung mit aktuellen Zahlen zur Mitgliedersituation versorgte und eine stattliche Zunahme der Mitglieder im FSBD verkündete, verabschiedete sich Oliver Wessollek von seinem Vorstandsamt FDB. Oliver Wessollek kandidierte bei den anstehenden Wahlen zum Vorstand für das Amt des Vorsitzenden des Fachbereichs.

Wahlen – „Simple Vote“ kommt zum Einsatz

Mit einem neuartigen Wahlsystem – genannt „Simple Vote“ –, entwickelt und durchgeführt von den beiden IT-Spezialisten Sebastian Wanders und Sebastian Berger, wurden die Wahlen zum Vorstand des Fachbereichs ausgewertet. Als erster Wahlgang stand die Wahl des Vorsitzenden auf der Tagesordnung. Nach der erstmalig elektronischen Auswertung wurde Oliver Wessollek zum Vorsitzenden des Fachbereichs berufen.

Die Nachfolge von Jens Lehmann tritt ab sofort Sebastian Sachs für das Fachgebiet „Internationales“ an. Er sowie Mathias Wiegand (Berufliches & Soziales) und Jens-Michael Kassebohm (Schatzmeister) wurden mit überwältigender Mehrheit in ihren entsprechenden Ämtern bestätigt.
Aufgrund des Rücktritts und der Kandidatur von Oliver Wessollek wurde das Vorstandsamt „FDB“ vakant. Um dieses Vorstandsamt neu zu besetzten, wurde der entsprechende Tagesordnungspunkt „Wahlen“ um den Punkt „Wahlen Vorstand FDB“ erweitert. Zu diesem Punkt hatte sich Lars Ilchmann (FDB Bremen) beworben. In der anschließenden Wahl wurde auch er mit überwältigender Mehrheit in das Vorstandsamt FDB berufen.

Im Anschluss an die Vorstandswahlen wurden noch einige Plätze für die große Tarifkommission vergeben. Für den Bereich FDB werden künftig Sascha Schöne und für den Bereich Center Norbert Tippmann die Tarifkommission bereichern.

Jens Lehmann. **Foto: T.Williges**

Sebastian Sachs. **Foto: T.Williges**

Mathias Wiegand. **Foto: T.Williges**

Der Bundesvorsitzende Matthias Maas stellt ein Arbeitspapier vor. **Foto: T. Williges**

GdF 2.0 – Gastvortrag von Matthias Maas

Last but not least – unter dem Motto „GdF 2.0“ stellte der Vorsitzende das Zukunftsprojekt vor. Der Fachbereich FSBD war somit der letzte Fachbereich, der vom GdF-Bundesvorstand über die Überlegungen zur Restrukturierung der GdF informiert wurde. Im weitesten Sinne sollen die Arbeitswege speziell im administrativen Weg vereinfacht werden. In der Tarifarbeit sollen die entsprechenden Satzungen, Tarifkommissionen und auch Zuständigkeiten näher betrachtet werden. Auch die Amtszeiten der Tarifkommission soll ggf. verlängert werden, da bei der jetzigen Laufzeit (2 Jahre) viele verwaltungstechnische Einzelheiten bei einer Neubesetzung bzw. der Durchführung von Wahlen zu beachten sind. Die Zusammensetzung der Tarifkommissionen soll unter Berücksichtigung repräsentativer Gruppen und auch Minderheiten eine besondere Beachtung erhalten. Die fachliche Arbeit, national wie auch international, der GdF soll künftig durch die verschiedenen Fachbereiche verstärkt abgesprochen und vereinfacht werden. Die Vorstandsarbeit selbst soll ebenfalls einer neutralen Betrachtung und Bewertung unterzogen werden.

Vorstellung Yvonne Dalitz

In wenigen Sätzen stellte sich Yvonne Dalitz vor und erklärte ihre Absicht, auf der kommenden Bundesdelegiertenkonferenz im September in Darmstadt für das Amt der Geschäftsführerin für die GdF zu kandidieren (siehe hier auch das in dieser Ausgabe veröffentlichte Interview mit Yvonne Dalitz).

Arbeitsgruppen und Beschlüsse

Obligatorisch ist der 2. Konferenztag der Tag der Arbeitsgruppen und der eigentlichen Facharbeit. Aufgeteilt in drei Arbeitsgruppen werden hier die einzelnen Beschlüsse vorgestellt, beraten und diskutiert und Beschlussvorlagen abgestimmt. Diese Beschlussvorlagen werden dann am dritten Tag dem gesamten Plenum vorgestellt, und es wird darüber abgestimmt. So befasste sich die Arbeitsgruppe A mit der Internen Organisation, Arbeitsgruppe B mit fachlichen Angelegenheiten und Arbeitsgruppe C interessierte sich für berufliche und soziale Angelegenheiten. In der Gruppe D wurden dann noch flugsicherungsspezifische Themen diskutiert.

Zuhörer. **Foto: T. Williges**

Der FSBD-Vorstand: Mathias Wiegand, Thorsten Raue, Oliver Wessollek, Michael Kassbohm, Sebatian Sachs. **Foto: T. Williges**

Arbeitsgruppe A

In der Arbeitsgruppe A geht es seit jeher um organisatorische wie auch um Fragen rund um die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Berichte über den Internet-Auftritt der GdF sowie über die erfolgreiche Nutzung der GdF-APP wurden mittels Zahlen der Benutzung und der verschiedenen Abrufe wiedergegeben. Gleiches gilt für die Zeitschrift der GdF „der flugleiter“. Mittlerweile wird „der flugleiter“ pro Ausgabe bis zu 600 Mal abgerufen und eingesehen. Die Zeitschrift „der flugleiter“ wird nach wie vor sehr stark frequentiert und verschiedene Artikel wurden von anderen Fachzeitschriften übernommen. Um das hohe Niveau des „der flugleiter“ halten zu können, werden stets neue Berichte aus allen Fachbereichen angefordert und gesucht, und die Suche nach neuen Redakteuren wird sich auch weiter fortsetzen. Wer also Lust verspürt, dem Redaktionsteam beizutreten, kann dies mit einer kurzen Mail an redaktion@gdf.de kundtun.

David Schäfer bei seinem ergänzenden Vortrag. **Foto: T. Williges**

Jan Janocha hob in seinen Ausführungen in der Arbeitsgruppe das Engagement von Sebastian Wanders besonders hervor, der durch sein technisches Feinwissen im IT-Bereich für die Homepage verantwortlich ist und das bereits erwähnte Abstimmungstool „Simply Vote“ entworfen hat.

Dem vorgelegten Budget-Entwurf für den Fachbereich von Michael Kassebohm stimmte das Plenum zu.

Arbeitsgruppe B

In dieser Arbeitsgruppe wurde unter Leitung von Thorsten Raue über die weitgefächerten fachlichen Themen, Verfahrensfragen, Safety und künftige Betriebskonzepte, Regionalflughäfen, Vorfeld, diskutiert. Die Arbeitspapiere wurden vorgestellt sowie darüber beraten und abgestimmt. So wurde das Arbeitspapier 01 (Geschwindigkeitskontrolle im Endanflug) abgelehnt, das Arbeitspapier 02 befasste sich mit Sprechfunkgruppen, und man sah keine Veranlassung, hier näher auf das Thema einzugehen. Im Bereich Regionalflughäfen wurde festgestellt, dass der Flughafen Hahn nach längerem Suchen einen Investor gefunden hat. Ansonsten wurde bemängelt, dass an einigen Regionalplätzen teilweise eine chronische Unterbesetzung herrscht.

Arbeitsgruppe C

In der Arbeitsgruppe C standen die Themen des Ressorts „Berufliches & Soziales“ auf der Tagesordnung. Unter der Gruppenleitung von Mathias Wiegand wurden die Themen Erlaubnisse und Berechtigungen und auch die Auswirkungen des Belastungsausgleichs vorgestellt. Mathias Wiegand bot an, die Ergebnisse des Belastungsausgleichs in den einzelnen ÖMVen zu erläutern.

Unter dem Begriff „ATOS“ sollen alle Bereiche der Flugdatenbearbeitung zusammengefasst werden. Das Arbeitspapier 11 befasste sich mit der Aufnahme von ATOS in den LOL-TV (Lost of Licence-Tarifvertrag); diesem Antrag wurde ebenfalls zugestimmt.

Ein anderer Tagesordnungspunkt befasste sich mit der Zusammensetzung der Tarifkommission im Bereich TWR. Die

Pausen- und Fachgespräche bei einer Tasse Kaffee. **Fotos: T. Williges**

Vorlage wurde intern beraten und schließlich auch vom Plenum ab- und ihr zugestimmt. Im Anschluss an diese Zustimmung musste dann auch noch das Wahlverfahren abgeändert werden. Auch der Ansatz der Tarifkommission, Fluglotsen nur noch in zwei Bändern auszubilden, wurde von der Gemeinschaft abgenickt.

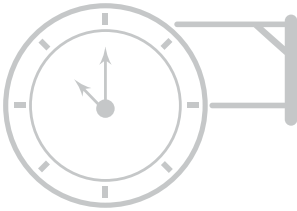
Arbeitsgruppe D und Schlusstag

Der dritte Tag ist eigentlich der Tag der Ergebnisse. Doch zunächst wurde die Arbeitsgruppe D aufgerufen. Hier standen die Themen „FIS im Luftraum E“, „Remote Tower“, „VRR (Voice Recognition and Response)“ sowie die Eingruppierung des RTC zur Diskussion. Es folgte eine sehr interessante Debatte. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe D sind, ebenso wie die Ergebnisse der anderen Arbeitsgruppen, über die entsprechenden Delegierten oder auch über die Geschäftsstelle zu erfragen. Die Eingruppierung des RTC soll im Übrigen fachlich und sachlich betrachtet und beurteilt werden, und im Anschluss soll das Ergebnis der Tarifkommission vorgeschlagen werden.

Schließlich und endlich waren alle Tagesordnungspunkte abgearbeitet, es wurden viele Diskussionen geführt (und diese nicht nur in den Arbeitsgruppen und im Plenum). Mit seinen Schlussworten bedankte sich der Vorsitzende des Fachbereichs Oliver Wessollek bei den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern Roman Schütz und Jens Lehmann und lud gleichzeitig zur nächsten FSBD-Fachtagung im Juni 2023 in Bremen ein.

Fotos: T. Williges

Blick von oben auf Dresden. **Foto: Dörthe Grubek**



Fragen an den Vorsitzenden
des Fachbereichs FSBD Oliver Wessollek

Oliver Wessollek

Redaktion: Herr Wessollek, zunächst herzlichen Glückwunsch zu Ihrer Wahl zum Vorsitzenden des Fachbereichs Betrieb. Sie sind mit überwältigender Mehrheit ins Amt gewählt worden, wie beurteilen Sie ihre Wahl und welche Herausforderungen erwarten Sie für Ihre erste Amtszeit als Vorsitzender?

O. Wessollek: *Danke für die Glückwünsche, die mich auf vielen Wegen erreicht haben. In den letzten zehn Jahren konnte ich einige Erfahrungen in der Vorstandsarbeit sammeln, diese Erfahrungen sind nun sehr nützlich, um eine reibungslose Übernahme der Leitung des Fachbereichs vorzunehmen. Nichtsdestotrotz muss ich nun erst einmal meine neuen Aufgaben sortieren und für mich einen Weg finden, diese zu bewältigen. Mir war im Vorfeld klar, dass es einiges an zusätzlichen Aufgaben und Terminen geben wird, schließlich war mein Terminkalender auch vorher schon recht gut gefüllt, nun aber explodierte sozusagen mein Kalender von jetzt auf gleich. Viele Themen, die wir im Vorstand schon in der Vergangenheit bearbeitet haben, müssen weitergeführt werden und neue Themen kommen hinzu. Gerade nach der letzten Fachbereichskonferenz in Dresden habe ich mit meinem Team im Vorstand unsere wichtigsten Themen erfasst und Termine mit den entsprechenden Verantwortlichen vereinbart. Und die Liste der Themen ist sehr lang, aber bei Weitem noch nicht vollständig.*

In den nächsten Jahren werden die vielen neuen Herausforderungen Themen wie virtuelle Center, Aeronautical Data Service Provider (ADSP), Integration der Drohnen in das bestehende ATM-System und die Regulierungsperiode 4 sein. Die Welt steht nicht still und jeden Tag kommt eine neue Idee hinzu. Wir müssen versuchen, Schritt zu halten und, wenn immer möglich, einen Schritt voraus zu sein.

Redaktion: Als Vorsitzender des Fachbereichs treten Sie automatisch auch in den Bundesvorstand ein. Welche Themen möchten Sie mit in den „Bund“ übernehmen?

O. Wessollek: *In meinen Augen muss man über verschiedene Themen und Strukturen innerhalb der GdF nachdenken. Es muss erlaubt sein, nach fast 20 Jahren über neue Wege nachzudenken. Ich finde es grundsätzlich gut, wenn man etwas verbessern möchte, aber nicht mit allen Mitteln. In meinen Augen haben sich innerhalb unserer Gewerkschaft unterschiedliche „Erwartungen“ etabliert, und nun müssen wir versuchen, wieder einen gemeinsamen Weg zu finden. Wir müssen uns darauf besinnen, was die GdF eigentlich ist, nämlich eine starke Solidargemeinschaft! Und nur gemeinsam sind wir stark genug, für das, was da noch kommen wird. Ich möchte die Vergangenheit, in der es auch mal nicht harmonisch lief, Vergangenheit sein lassen. Vorwärtsgerichtet und offen für neue Ideen und Ansätze. Bloß weil es seit jeher funktioniert und wir es schon immer so gemacht haben, heißt das nicht, dass es heute auch noch immer gut ist. Vieles lässt sich einfacher, schneller und moderner organisieren und umsetzen. Ich möchte genau dies im Bundesvorstand voranbringen und neue Wege gehen, um unsere Organisation effizienter und moderner zu gestalten.*

Redaktion: Bisher waren Sie auch international sehr engagiert. Wie werden Sie Ihr internationales Engagement zukünftig strukturieren, und wie wollen Sie dies mit der Vorstandsarbeit innerhalb der GdF koordinieren?

O. Wessollek: *Wir arbeiten und leben in einer internationalen Gemeinschaft. Die EU erfordert unsere volle Aufmerksamkeit, denn was für einige Branchen funktioniert, funktioniert in der Luftverkehrsbranche nicht automatisch. Das haben aber anscheinend noch nicht alle eingesehen, und wir müssen weiter daran arbeiten, das grundsätzliche Verständnis in Bezug auf die Aufgaben der Flugsicherung zu schärfen.*
Wir können nicht überall sein und an allen Themen mitarbeiten. Wir müssen uns auf die wesentlichen Kernpunkte konzentrieren und da entsprechend sehr gut aufgestellt sein. In den nächsten Wochen werde ich zusammen mit meinen Vorstandskollegen im Fachbereich unsere internationalen Tätigkeitsfelder genauer beleuchten und eingrenzen.
Die GdF ist im internationalen Umfeld ein etablierter, starker und anerkannter Partner. Es vergeht keine Konferenz, kein Meeting, in der oder dem nicht zuerst gefragt wird, wie es denn die GdF macht oder machen würde. Immer wird das Gespräch mit uns gesucht. Wir brauchen uns nicht zu verstecken und können durchaus stark auftreten. Das versuche ich weiter zu stärken. Es sollte kein Zweifel daran bestehen, dass wir als Organisation im internationalen Umfeld ein verlässlicher Partner für unsere Freunde und Partner sind, aber es darf auch keinen Zweifel an unserer Entschlossenheit und Stärke geben.

Redaktion: In der GdF wird zurzeit die Restrukturierung diskutiert, und mit dem Schlagwort GdF 2.0 werden die ersten Überlegungen in allen Fachbereichen und Gremien vorgestellt. Wie stehen Sie zu dieser Diskussion?

O. Wessollek: *Vor mehr als 20 Jahren entstand aus Überzeugung heraus eine in meinen Augen sehr starke und anerkannte Organisation, die mit fachlicher Kompetenz viele Themen bewegt hat. Die damalige Struktur der GdF wurde wohlbedacht gewählt und hat die Wünsche Einzelner und der Fachbereiche berücksichtigt. Nach 20 Jahren sehr erfolgreicher Zusammenarbeit in allen möglichen Gremien sehe ich eine Art eingeschliffene Kerbe, die manchmal unrund läuft. Die GdF muss sich weiterentwickeln und mit der Zeit gehen. Neue Medien, Tools und Ideen sollten vor allem für uns von Nutzen sein. Warum also nicht einmal „GdF neu gedacht“ denken? Warum nicht auch mal über andere Strukturen nachdenken? Warum nicht? Am Ende muss immer nur ein positives und vor allem für alle akzeptables Ergebnis stehen. Wie diese neue Struktur letztendlich aussehen wird oder ob es vielleicht doch die jetzige Struktur sein wird, kann keiner so genau sagen, aber warum nicht einmal etwas Neues andenken?*
In den letzten Jahren hat sich meiner Meinung nach in der einen oder anderen Ecke ein wenig Staub abgesetzt. Vieles machen wir, weil wir es schon immer so gemacht haben. Ich bin angetreten, um ein wenig Staub zu wischen und den alten Glanz wieder hervorzuheben. Unsere GdF ist eine starke und hervorragend aufgestellte Organisation, die mal gelüftet gehört. Es ist nicht meine Absicht, alles zu verändern, aber man muss manchmal auch Abstand nehmen und sich anschauen, was wirklich gut läuft und wo man unter Umständen Verbesserungspotenzial sieht.

Wir haben viele neue, junge und motivierte Kolleginnen und Kollegen, die sich nicht rückblickend mit Themen aufhalten wollen. Ich habe es bereits in den verschiedenen Themen und Arbeitsgruppen beobachten können, wie sehr sich gerade die jüngere Generation an Themen heranwagt, anders mit den Situationen umgeht und offener für viele neue Wege ist. Ich möchte genau das fördern. Die jüngere und mittlere Generation muss nun langsam Verantwortungsbewusstsein zeigen und den Staffelstab übernehmen. Ich habe das Gefühl, dass genau jetzt der richtige Zeitpunkt dafür ist.

Redaktion: „der flugleiter“ bedankt sich für dieses kurze Interview und wünscht Ihnen auch weiterhin ein gutes Gelingen in Ihrer Vorstandsarbeit.

Voller Tatendrang den neue FSBD-Vorstand. **Foto: T. Williges**

Bericht aus dem FSBD

von Oliver Wessollek

Am 04.07.2022 war es so weit: Ich wurde zum neuen Leiter des Fachbereichs Betriebsdienste der GdF und somit auch in den Bundesvorstand der GdF gewählt. Mit Freude habe ich die Wahl angenommen. Ich wusste was auf mich zukommen wird. Wirklich? Zum Redaktionsschluss dieses Heftes hatte ich bereits eine Bundesvorstandssitzung und eine Tarifkommissionssitzung, etliche Telefonate und Terminkoordinationen, einige zusätzliche E-Mails und einen Kalender, der mal eben knapp 40 neue und zusätzliche Termine bis Ende dieses Jahres aufnehmen musste, hinter mir. Nun geht es an die eigentliche Arbeit, und dabei muss ich jetzt erst einmal einen eigenen Rhythmus zum Bearbeiten der Aufgaben finden.

Im FSBD-Vorstand haben wir nun mit Sebastian Sachs sowie Lars Ilchmann zwei neue Mitglieder im Team und diese komplettieren die Mannschaft mit Michael Kassebohm, Thorsten Raue, Matthias Wiegand und mir. Wir haben unsere ersten neuen Themen aufgenommen und Termine mit den verschiedenen Bereichsleitern vereinbart und starten mit Vollgas in die neuen Aufgaben. T. Raue startete die neue Arbeitsgruppe zur Luftraumstruktur, die wir erst auf der Fachbereichskonferenz in Dresden gegründet hatten. Zwei neue Mitglieder haben sich als Interessenten zur FDB-Arbeitsgruppe angemeldet. Mit den Leitern der anderen Fachbereiche (FSTD und FSAD) habe ich bereits Termine und Gespräche für eine fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit vereinbart.

Als neuer Leiter des Fachbereichs war es mir eine Ehre, zu einer ÖMV nach Bremen eingeladen worden zu sein. Die in meinen Augen sehr gute Idee, fachbereichsübergreifende örtliche Mitgliederversammlungen durchzuführen und diese auch noch als Hybrid (also in Präsenz und Online) anzubieten, kam sehr gut an! Diese Idee unterstütze ich und hoffe, dass auch andere ÖMVen dem Beispiel folgen. Am Ende meines ersten kurzen Berichts muss ich noch eine kleine Geschichte erzählen (nach wahren Geschehnissen, Personen rein zufällig genannt):

Leider mussten Matthias Maas und ich unsere Reise zur ÖMV nach Bremen unfreiwillig abbrechen. Wir hatten einen gemeinsamen frühen Flug gebucht, der dann gestrichen und wir auf den Mittagsflug von Frankfurt über München nach Bremen (also quasi auf dem ökologisch direktesten Weg) umgebucht wurden. Mit knapp 30-minütiger Verspätung durften wir schließlich das Flugzeug betreten. An Bord erfuhren wir dann, dass im Flugzeug noch das Gepäck vom vorherigen Flug aus Brüssel geladen war. Die Ansage des Kapitäns war klar: Die Entlader kommen gleich, haben dann aber sehr bald Feierabend und wir müssen auf die Belader-Crew warten, die dann unser Gepäck einlädt (gut, dass wir nur Handgepäck hatten). Schlussendlich war da ja dann noch der ATC-Slot,

der dafür sorgte, dass wir unseren Anschlussflug nicht erreichen würden, aber das alles half nix und wir durften das Flugzeug nicht mehr verlassen! Wie auch! Denn der Brückenfahrer war schon weg und ein neuer konnte nicht geholt werden. Also mussten alle mitfliegen, obwohl einige an Bord liebend gern ausgestiegen wären. In München angekommen waren wir bereits umgebucht. Guter Service, denn wir mussten uns um nichts weiter kümmern. Also vier Stunden Wartezeit und dann auf direktem Weg zurück nach Frankfurt! Ja Frankfurt, nicht Bremen. Also nutzten wir die Zeit und schalteten uns online zur Bremer ÖMV dazu. Am Ende des Tages waren wir doch froh, nach knapp elf Stunden Geiselhaft an Airports und in Flugzeugen endlich wieder frische Luft schnuppern zu dürfen. Eine kleine Odyssee, die dieser Tage wohl keine Ausnahme zu sein scheint. Und ausnahmsweise steht nicht die Flugsicherung im Fokus dieser Misere. Aber wie lange noch?

So viel aus den ersten 14 Tagen im neuen Amt.

Michael Kassebohm, Mathias Wiegand, Thorsten Raue, Oliver Wessollek, Sebastian Sachs und Lars Ilchmann. **Foto: T. Williges**

Bericht von der 19. ordentlichen Bundesfachbereichskonferenz FSTD 2022 in Bingen

Bericht und Fotos
von Bernd Büdenbender

Am 20. und 21.05.2022 fand die 19. ordentliche Bundesfachbereichskonferenz in Bingen statt. Tagungsort war das direkt am Rhein gelegene Hotel „Papa Rhein“.

Fachbereichsleiter André Vöcking konnte neben den zahlreich erschienenen Delegierten und Obleuten wie immer einige Gäste begrüßen. Besonders hervorgehoben, da nicht unbedingt regelmäßig anwesend, seien an dieser Stelle Oktay Kaya und Peter Schaaf, die Vorsitzenden von Gesamt- und Konzernbetriebsrat.

Leider konnte Herr Menge, CTO der DFS, nicht persönlich erscheinen und übermittelte seine Grüße und guten Wünsche sowie einige Hintergrundinformationen zur aktuellen Situation in der DFS per aufgezeichneter Videobotschaft. Vor dem Beginn des formalen Teils erinnerte André Vöcking an unseren unlängst verstorbenen guten Freund, FSTD-Vorstandsmitglied und IFATSEA-Präsidenten Thorsten Wehe. Zu Ehren von Thorsten erhoben sich die Anwesenden zu einer Schweigeminute.

Erste Delegierte treffen ein.

Zunächst stand die Abarbeitung einiger formaler Pflichten auf dem Programm:

Die Konferenzleitung wurde auf Vorschlag von André Vöcking und nach uneingeschränkter Zustimmung der Delegierten von Thomas Schuster übernommen. Als erste Amtshandlung stellte er die ordnungsgemäße Einladung und die Beschlussfähigkeit mit 27 anwesenden Delegierten fest.

Die weiteren Aufgaben wurden einstimmig gewählt und wie folgt verteilt: Schriftführer wurde Thorsten Wesp, die „Posten“ Mandatsprüfungskommission und Wahlausschuss gingen an Andreas Luhnen und Robert Stubbe.
Als nächster Punkt auf der Tagesordnung folgten die Anträge an die Bundesfachbereichskonferenz, die ausschließlich durch den Fachbereichsvorstand eingebracht wurden. Es handelte sich um fünf Anträge, die allesamt ohne Gegenstimmen verabschiedet wurden.

Mittels dreier Anträge wurden die ARGEn „SL1“, „Zukunft“ und „Outsourcing“ mangels Inhalten und interessierter Personen aufgelöst. Der Vorstand betonte allerdings, dass die Auflösungen nicht bedeuten, dass diese ARGEn nicht wieder aufleben können, sobald sich Kolleginnen und Kollegen für ein Engagement zu diesen Themen entschließen. Es sei eher als Weckruf zu verstehen.

Zwei Anträge befassten sich mit Anpassungen des Fachbereichsstatuts. Zum einen handelte es sich um die Streichung eines überflüssigen Satzes in Abschnitt 4.1. Tarifpolitik und zum anderen um die Ergänzung einer fehlenden Regelung zur TK-Mandatsverteilung für die Bereiche Drittgeschäft und Regio.

Die Abarbeitung der vorgenannten Formalien und Anträge konnte in Rekordzeit durchgeführt werden, sodass die anschließenden Berichte des Fachbereichsvorstands dank des schnellen Fortschritts der Konferenz mehr Raum als sonst üblich erhielten.

Thorsten Wesp und André Voecking warten auf die Teilnehmer.

Berichte des Vorstands:

Den Auftakt machte der Leiter des Fachbereichs **André Vöcking.** Er berichtete ausführlich über das „Wechslerthema“ und informierte über die (vergeblichen) Bemühungen des Fachbereichsvorstands, mit den betroffenen Kolleginnen und Kollegen ins Gespräch zu kommen. Dennoch wurden Möglichkeiten identifiziert, weiteren negativen Entwicklungen entgegenwirken zu können.

Zum Thema TANGe/ZAAS konnte ein voller Erfolg vermeldet werden. In Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat konnten alle Forderungen der GdF einvernehmlich mit der DFS umgesetzt werden. André Vöcking nutzte die Gelegenheit und bedankte sich bei Oktay Kaya und Peter Schaaf für deren Unterstützung. Die beiden betonten ihrerseits ebenfalls die außergewöhnlich gute und erfolgreiche Zusammenarbeit aller Beteiligten.

André berichtete außerdem, dass der FSTD-Vorstand sich bemüht, an möglichst vielen ÖMVen teilzunehmen, zu denen er eingeladen wird, um Rede und Antwort stehen zu können und die örtliche Stimmungslage zu erkunden. Die Teilnahme an Präsenzveranstaltungen zu realisieren, ist dabei naturgemäß aber leider ungleich schwieriger als bei Treffen mittels Videokonferenz. Dennoch werden gerade bei ÖMVen die persönlichen Kontakte vor Ort als sehr wichtig angesehen.

Andrzej Klose (Ressort Tarif) berichtete anschließend ausführlich über den Sachstand der ARGE Tarif des FSTD zum Thema neuer ETV. Die umfangreichen Neuerungen, deren Inhalte zu nennen hier zu weit führen würde, führten zu einigen Fragen aus dem Plenum, die auch sofort beantwortet werden konnten.

Es folgte **Uwe Schindler** (Ressort Nationale Berufspolitik) mit ebenfalls umfangreicher Berichterstattung zu den Arbeitsergebnissen bei der Gestaltung der „DFS-Cloud“ und stellte die Bemühungen und Erfolge zum Erhalt des Berechtigungswesens dar. Hier konnte die Struktur der

Das Plenum.

Cloud zusammen mit der DFS einvernehmlich in eine sinnvolle und sicherheitstechnisch akzeptable Form gebracht werden. Gleichzeitig gelang es, die DFS davon zu überzeugen, das bestehende Berechtigungswesen zu unterstützen und auszubauen.

Thomas Schuster (Ressort Internationale Berufspolitik) berichtete über verschiedene internationale Treffen und Entwicklungen.

Uwe Schindler.

D.A.CH:

Allem voran das traditionelle D.A.CH-Meeting, bei dem sich Vertreter der Berufsverbände aus Österreich, der Schweiz und Deutschland zu einem Informationsaustausch zusammenfinden. Eines der Themen dort war z. B. die Finanzierung der Flugsicherung (wir berichteten darüber im „der flugleiter“), die vielen Kollegen unbekannt war und auch auf ihre Länder übertragbar ist. Betrüblich war der Hinweis, dass dies die letzte Veranstaltung war, an der Thorsten Wehe, bereits von seiner Krankheit gekennzeichnet, noch teilnehmen konnte.

IFATSEA:

Die Jubiläumsveranstaltung der IFATSEA (International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations) zur 50. General Assembly in Prag musste 2020 wegen Corona abgesagt werden. Auch der Versuch alternativer Hybridveranstaltungen scheiterte, und so ist geplant, das 50. Treffen vom 26.09. bis zum 01.10.2022 in Prag durchzuführen.

Aufgrund des Todes von IFATSEA-Präsident Thorsten Wehe amtiert nun der ehemalige Vize-Präsident Theodore Kiritsis. Seinen Posten übernahm der Amerikaner Patrick Delaney. Ebenfalls neu besetzt werden musste nach dem überraschenden Rücktritt vom Cristina Felix (Portugal) der Posten des Executive Secretary. Dieses Amt bekleidet nun Frank Kofi (Ghana). Der von ihm vorher ausgefüllte Posten des Regional Director Africa ist zurzeit vakant.

Die Gründungsveranstaltung des IFATSEA e. V. wurde am 23.04.2021 in Seeheim durchgeführt. Die Gründungsmitglieder wählten Thorsten Wehe zum Präsidenten. Anschließend wurde der Verein durch das Amtsgericht Frankfurt am Main in das Vereinsregister eingetragen. Leider musste aufgrund des Ablebens von Thorsten Wehe eine weitere Vollversammlung der Gründungsmitglieder zur Neuwahl eines Präsidenten abgehalten werden. Diese wurde am 02.03.2022 durchgeführt und Thomas Schuster zum neuen Präsidenten des IFATSEA e. V. gewählt.

Der Fachbereich FSTD unterstützt nun das IFATSEA Executive Board im Portierungsprozess in den IFATSEA e. V. in Deutschland. Nach dieser Portierung wird die IFATSEA erstmals offiziell registriert sein und damit auf internationalem Parkett als Verhandlungspartner und nicht nur als Berater auftreten können.

Als Ersatz für das auch im Jahr 2021 als Präsenzveranstaltung ausgefallene IFATSEA European Regional Meeting (ERM) sollte im Juni/Juli eine Hybridveranstaltung in Zypern stattfinden. Das Vorhaben blieb in der Planungsphase und wurde nicht durchgeführt.

Das ERM 2022 fand vom 12. bis zum 14.05.2022 in Budva, Montenegro, statt.

Das Plenum.

EASA / Eurocontrol

In den technischen und administrativen Arbeitsgruppen von EASA, Eurocontrol und EU- Kommission, wie z. B. ATM/ANS-TEC, JCSP, EGHD, ICB und Social Dialogue, wurden die geplanten Umsetzungen publiziert und vorgestellt.

Bei der Umsetzung der laut Airspace Infrastructure Study geplanten und durch SESAR entwickelten Änderungen der europäischen ATM-Infrastruktur wurden, nach Machbarkeitsstudien, die ersten Veränderungen in die Tat umgesetzt.

Die Air Traffic Service Units (ATSU) werden nicht mehr an nationale Grenzen gebunden sein und können bei Bedarf umgeschaltet und ersetzt werden. Gleichzeitig wird dadurch das bestehende Contingency-Problem gelöst.

Um dieses zu realisieren, müssen die ATSUs virtualisiert werden (Virtual Center). Dazu werden Cloud Services (Rechenzentren) eingerichtet, die auch als Vermittlungsknoten, als Plattform und Verteiler für den Datendienstleister (ADSP) und den Network Manager (Eurocontrol) dienen.

Nach einigen Recherchen bei SESAR und in den bestehenden Verordnungen wurde deutlich, was diese Änderungen im ATS-Bereich bedeuten, und es ist klar, dass die erreichte Arbeits- und Aufgabenverteilung nur von kurzer Dauer ist.

Der Network Manager (Eurocontrol) soll einen Teil der ATS-Systeme und damit auch die APPs ab 2023 übernehmen, der DATA-Dienstleister einen weiteren Teil, geplant ab 2025. Die verbleibende Technik der entkoppelten Air Traffic Service Units (ATSU) wird sich auf HMI (Human Machine Interface) ATS, HMI Voice DATA und Supporting-Dienste beschränken.

Nachfolgend der übersetzte Originaltext aus den Projekten des gesetzlich legitimierten ATM-Masterplans:
„Die VC ATSUs enthalten die remote HMI sowohl für ATC als auch für Voice ADSPs. Sie stellt die ATSU dar, die geografisch von den ADSPs (ATC und Voice) im Kontext eines Virtual Centre getrennt ist.“

Im Bereich CNS gibt es ähnliche Anstrengungen und auch konkrete Umsetzungen.

Im Navigationsbereich werden PBN, GBAS, Space Based ADSB und Multilateration weiterentwickelt und implementiert.

Die Kommunikationsinfrastruktur wird in Zukunft, geplant ist ab 2027, fast vollständig von externen Providern betrieben. SATCOM wird durch die ESA betrieben werden. Die benötigten Satelliten sind bereits operativ. In diesem Jahr wird die Entscheidung getroffen, welche Satelliten für welche Anwendung benutzt werden. Zur Entscheidung stehen wegen enormer Kostenunterschiede Low Orbiter – für VHF SAT oder weiter entfernte Kommunikationssatelliten. Jede Entscheidung hat Vor- und Nachteile wie z. B. Kosten, Latenz, Wartung und Monitoring. Dazu gibt es die erste Draft-Version eines Entscheidungsdokuments von Eurocontrol.

Zusätzlich zu diesen SAT COM-Diensten wird es terrestrische neue COM-Systeme wie LDACS und AeroMACS geben. LDACS wird dabei hauptsächlich die Kommunikation Boden-Boden und Boden-Bord abdecken, wohingegen AeroMACS die Kommunikation zwischen Airports untereinander und Airports zu ATM abdecken wird.

Grundlage für alle Systeme im ATM-Bereich war die EU-Verordnung 552/2004, die sogenannte Interoperabilitätsverordnung.

Diese Interoperabilitätsverordnung wurde 2018 zurückgezogen. In dieser Verordnung wurden die acht Arten der EATMN-Systeme (European Air Traffic Management Network Systems) beschrieben. System und Applikation gehörten laut dieser Verordnung zusammen und fallen in den Zuständigkeitsbereich der ATSEP.

Um die neuen Systeme wie geplant betreiben zu können, ist dies nicht mehr gewünscht. Laut Basis-Verordnung wird es ab September 2023 eine neue Interoperabilitätsverordnung geben, in der die Systeme und Applikationen getrennt sind.

Die neue Verordnung befindet sich momentan in der Entwicklung. Das NPA der EASA sollte im 2. Quartal 2022 veröffentlicht werden. Anders als bei anderen Verordnungen, bei denen die Sozialpartner von Anfang an bei der Ent-

wicklung mit dabei waren, wird bei der Entwicklung der neuen Interoperabilitätsverordnung niemand beteiligt und jede Auskunft darüber verweigert.

ATCEUC

Nachdem sämtliche Meetings in 2020 ausgefallen waren und auch das Spring Meeting 2021 in Vilnius abgesagt werden musste, konnte das Autumn Meeting in Malaga planmäßig durchgeführt werden. Ein angemessenes Hygienekonzept und die Vernunft aller Teilnehmer machten dieses Meeting in der Zeit vom 23. bis 26.11.2021 möglich. Der FSTD entsandte zur Konferenz in seiner Eigenschaft als gewählter ATSEP-Vertreter im ATCEUC Vorstand Thomas Schuster. Leider fehlte der zum Teilen seiner Expertise in Sachen nationales und internationales Lobbying explizit eingeladene Matthias Eversberg krankheitsbedingt. Eine enge Verzahnung zwischen ATCO- und ATSEP-Lobbying auf europäischer Ebene soll nun auf dem nächsten Treffen etabliert werden. Matthias Eversberg und Volker Möller (Vorstandsmitglied ATCEUC) werden dazu schon vor dem nächsten Meeting Vorarbeit leisten.

Die fälligen Wahlen wurden nachgeholt. Volker Dick wurde als Präsident bestätigt und die durch Ausscheiden vakanten Vorstandsplätze wurden neu besetzt. Für die GdF sind weiterhin Volker Möller und als Vertreter der ATSEP Thomas Schuster im Vorstand vertreten.

Matthias Eversberg.

ATCEUC ist momentan extrem ausgelastet, um die durch Corona ausgelösten Krisen in den verschiedenen Mitgliedsländern zu bewältigen. Während die Situation in Dänemark nun weitgehend beruhigt ist, sind in Albanien und vor allem in Polen offene politische und tarifpolitische Konflikte ausgebrochen. Hierzu verweisen wir auf diverse Pressemitteilungen und offene Briefe von ATCEUC. Diese können unter www.atceuc.org nachgelesen werden.

Die nächste Herausforderung steht mit dem Krieg in der Ukraine schon ins Haus.

Matthias Eversberg (Ressort Strategische Berufspolitik & Lobby) erläutert die Entwicklungen in der JCSP (Joint CNS Stakeholder Platform). Dies ist ein Gremium, bestehend aus CNS-Experten von Eurocontrol und EASA, das sich mit Fragen der CNS-Technik beschäftigt.

So wurde eine „CNS Evolution Roadmap“ vorgestellt, die eine mögliche Ausphasung von CNS-Technikkomponenten über die Zeit beschreibt, in der man sich mehr und mehr auf satellitengestützte Systeme verlassen will. Matthias Eversberg stellte dem die allgegenwärtigen Störpotenziale gegenüber, die Satellitenanwendungen unvermittelt und unkontrollierbar zum Ausfall bringen können. Eine weitere Forderung dieses Forums ist eine Reduzierung der Funkgespräche zwischen dem Lotsen und dem Flugzeug um bis zu 30 Prozent. Diese Kommunikation soll automatisch ohne Eingriff des Menschen erfolgen.

Welchen Einfluss dieser Aspekt auf die Anzahl der benötigten ATCOs hat, bleibt abzuwarten.

In einem weiteren Bericht stellt Bernd Büdenbender (Ressort Kommunikation) sich und seine Arbeit vor. Das Treffen in Bingen ist seine erste Bundesfachbereichskonferenz in Präsenzform und bietet Gelegenheit zu einem ersten Bericht. Angesprochen von André Vöcking, nahm er Ende 2019 seine Arbeit auf. Nach anfänglichen Selbstzweifeln, der Aufgabe auch gewachsen zu sein, folgten dann nach einigen Artikeln im „der flugleiter“ überra-

*Lockere Stimmung während des Berichts von **Bernd Büdenbender**.*

schend zahlreiche und positive Rückmeldungen, die die Bedenken zerstreuen konnten und Ansporn geben, so weiterzumachen.

Als technische Artikel mit großer positiver Resonanz sind z. B. die verschiedenen Beiträge über GPS-Jamming und Mode N zu nennen. Aber auch die Ausgestaltung nicht-technischer Beiträge wie zur Finanzierung der Flugsicherung und der ein oder andere „Joe“ kamen bei der Leserschaft offenbar gut an.

Thorsten Wesp.

Hauptsächlich kümmert er sich um die Fachbereichsinfos, die durch ihn einen einheitlichen Stil erhalten sollen. Für die Zukunft sind im Einvernehmen mit dem Fachbereichsvorstand weiter verbesserte und ggf. modernere Kommunikationsformen in Planung.

Der Bericht endete mit dem Dank für die überwältigende Resonanz und dem Aufruf an alle, Vorschläge für weitere interessante Technikthemen einzubringen.

Last but not least, erläuterte Thorsten Wesp (Ressort Finanzen) die finanzielle Situation des Fachbereichs, die als gefestigt gewertet werden kann.

Zum 31.12.2021 hatte der Fachbereich FSTD 645 Mitglieder. Der Mitgliedertrend 2007-2021 zeigt eine stabile Anzahl von Mitgliedern oberhalb der 600er-Grenze. Zum 30.04.2022 fiel der Mitgliederstand auf 604, hauptsächlich bedingt durch die Fachbereichswechsel.

Nachdem keine weiteren Fragen zu den Vorstandsberichten angemeldet wurden, beantragte Holger Dalitz die Entlastung des Vorstands, die vom Plenum mit 32 Stimmen ohne Gegenstimme bestätigt wurde.

Die Tagung fokussierte nun auf einen mit Spannung erwarteten Tagesordnungspunkt: die Wahl des Leiters des Fachbereichs.

***Oktay Kaya, André Vöcking** und **Peter Schaaf**.*

*Geburtstagspräsent: **André Vöcking** und **Matthias Maas**.*

Fachbereichsleiter André Vöcking hatte sein Amt im Vorfeld vorzeitig zur Neuwahl zur Verfügung gestellt. Hintergrund waren verschiedene Umstände im Zusammenhang mit dem Fachbereichswechsel einzelner Mitglieder. Unklar war, ob André nochmals kandidieren würde. Auch bis kurz vor der Wahl gab es keine Kandidaten für das Amt.

Zur allgemeinen Erleichterung entschloss sich André dann doch noch in letzter Minute, sich zur Wahl zu stellen. Das überragende Wahlergebnis von 93 Prozent (darunter keine Gegenstimme) ließ danach keine Zweifel mehr daran, ob die Delegierten des FSTD hinter ihm stehen oder nicht. André nahm die Wahl an und wird seine erfolgreiche Arbeit als Leiter des FSTD fortführen.

Für den zweiten Wahlgang schlug der Vorstand Timo Preuß als Vorstandsmitglied für das neue Ressort „Regulation“ vor. Der Wahlgang ergab eine Zustimmung ohne Gegenstimmen, und der Kandidat nahm die Wahl an. Eine historische Wahl, denn besonders zu erwähnen ist, dass Timo das erste Vorstandsmitglied des FSTD ist, das nicht aus der DFS kommt. Er ist Mitarbeiter der DAS und dort u. a. für die Erstellung der technischen Regelwerke (bspw. das Ausbildungs- und Kompetenzbeurteilungsprogramm, Betriebshandbuch Technik und die Richtlinien zur Inbetriebhaltung), die Begleitung von (BAF-)Audits und das Kompetenzmanagement der ATS-EP zuständig.

Zum Abschluss des ersten Tages stellte Matthias Maas die Überlegungen des Bundesvorstands zu einer Restrukturierung der GdF vor. Arbeitstitel „GdF 2.0“. Die Präsentation wurde auf allen Bundesfachbereichskonferenzen vorgestellt und ist mittlerweile an alle Delegierten verteilt worden.

Der Bundesvorstand hat kein Zeitlimit für die Umsetzung gesetzt. Die Diskussion ist weiterhin ergebnisoffen. Für den FSTD arbeiten André Vöcking und Uwe Schindler an der Ausgestaltung des Projekts mit.

Der erste Tag der Konferenz, die so ruhig begann, wurde dann im Rahmen des gemeinsamen Abendessens auf der Dachterrasse des Hotels dann wider Erwarten doch noch hektisch, als ein plötzlich auftretender Sturm die Teilnehmer buchstäblich in Sekunden wegfegte und zur Flucht in die Innenräume zwang. Nach 15 Minuten war der Spuk vorbei und die zwanglose und entspannte Atmosphäre stellte sich wieder ein. Wie üblich konnten in persönlichen Gesprächen Informationen ausgetauscht und vertieft werden.

Ab 9 Uhr des zweiten Konferenztages ging es in die allgemeine Aussprache. Hier entwickelten sich intensive und offene Diskussionen rund um „GdF 2.0“, zu Aspekten der „Wechslerproblematik“ und anderer Themen. Insbesondere zum Wechslerthema fand ein intensiver Informationsaustausch zwischen Bundesvorstand und Delegierten, aber auch unter den Delegierten selbst statt.

Gemeinsames Mittagessen.

Im Ergebnis konnten einige der seit längerer Zeit offengebliebenen Fragen endlich geklärt und ein Einblick in die Wechsel-Hintergründe gewonnen werden. Der Vorstand FSTD wird auf Basis dieser Erkenntnisse einen weiteren Anlauf zur Kommunikation mit den betroffenen Mitgliedern starten, in der Hoffnung auf Dialogbereitschaft.

Es folgten die Berichte der ÖMVen, in deren Verlauf sich nochmals gleichermaßen kritische wie konstruktive Beiträge zu den Fachbereichswechseln ergaben, die das Plenum einen Großteil der Zeit beschäftigten. Darüber hinaus wurde über ein breites Spektrum an Missständen in der DFS berichtet, die sich von Personalknappheit und Fehlorganisation über Verzögerungen bei Ausbildungen bis hin zu Warnungen vor Investitionsstaus bei technischen Anlagen erstrecken.

Anschließend stellte Andrzej Klose noch die Entwürfe zum neuen ETV im Detail vor und beantwortete die zahlreichen Fragen der Delegierten.

Oktay Kaya und Peter Schaaf unterstrichen bei der Verabschiedung nochmals ihren Dank für die Einladung und die gute Zusammenarbeit mit dem Fachbereich sowie für den angenehmen Verlauf der Veranstaltung.

Gegen 17 Uhr wurde die Veranstaltung beendet. Die Tatsache, dass sowohl die Delegierten als auch die Gäste trotz der langen Dauer der Tagung bis zum Schluss ausharrten, zeigt, dass dies eine außergewöhnlich interessante und konstruktive Bundesfachbereichskonferenz war.

Die nächste Bundesfachbereichskonferenz des FSTD wird vom 04.05.2023 bis 05.05.2023 in Königswinter stattfinden. Die Frist zur Abgabe von Anträgen an die Konferenz ist der 22.03.2023.

EINLADUNG

zur außerordentlichen Fachbereichskonferenz FSAD der GdF e. V.
am 22. September 2022, 13:00 – 15:00 Uhr

Ort: Maritim Hotel
Rheinstraße 105, 64295 Darmstadt

September 22.

Tagesordnung:

P.1 Eröffnung der außerordentlichen Fachbereichskonferenz des Fachbereichs Flugsicherung Allgemeine Dienste 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 Ergänzung/Genehmigung der Tagesordnung
P.6 Berufung des Wahlausschusses
P.7 Bericht des Vorstands ohne Kassenbericht
P.8 Entlastung des Vorstands
P.9 Wahlen
- **P.9.1** Leiter/in Fachbereich
- **P.9.2** Tarif/Soziales
- **P.9.3** Kommunikation/Koordination

P.10 Verschiedenes
P.11 Schließung der Veranstaltung und Verabschiedung der Teilnehmer

Für Fragen zu Durchführung und Tagesordnung stehen der Fachbereichsvorstand sowie die Geschäftsstelle zur Verfügung.

Uniting Efforts to Overcome Aviation Safety Challenges

von Jens Lehmann

Die Federal Aviation Administration (FAA) und die European Union Aviation Safety Agency (EASA) haben auf der International Aviation Safety Conference 2022 in Washington, D.C. vom 14. bis zum 16. Juni 2022 ihre Kräfte vereint, um die Flugsicherheit durch globale Führung voranzutreiben.

Die dreitägige Konferenz brachte Regulierungsbehörden, Vertreter der Luft- und Raumfahrtindustrie und andere Interessengruppen aus der ganzen Welt zusammen, um Informationen zur Flugsicherheit auszutauschen, aktuelle Bereiche von gemeinsamem Interesse anzusprechen und künftige Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit der globalen Gemeinschaft zu identifizieren. Das mehrtägige Programm war gefüllt mit Grundsatzreden von hochrangigen FAA- und EASA-Führungskräften und Vertretern von ICAO, EUROCAE und zahlreichen anderen Organisationen sowie mehreren Breakouts, Plenarsitzungen und Podiumsdiskussionen zu Themen wie dem Umgang mit Cybersecurity-Bedrohungen, Sicherheitsmanagement für Urban Air Mobility oder nachhaltige Luftfahrttechnologien und vielem mehr.

Zum Auftakt gab Mr. Billy Nolen, amtierender FAA-Administrator, in seiner Begrüßungsrede einen kurzen Rückblick auf die jahrelange gute Zusammenarbeit mit Europa, deren letztes Beispiel die gegenseitige Anerkennung der Simulatorzertifizierung darstellt. Geplante weitere FAA-Projekte sind

- das Sammeln sowie die intensive Analyse von Sicherheitsdaten verschiedener Safety Management-Systeme
- Machine Learning und künstliche Intelligenz, KI/AI
- systematische Untersuchung der psychischen Gesundheit von Piloten, insbesondere nach Corona
- die Abwehr von Cyber-Bedrohungen (wird mit der EASA synchronisiert)
- mehr gemeinsame, EASA-synchronisierte Regulierungsrahmen für Drohnen

- Überschall-Geschäftsflugzeuge
- Flüge mit Wasserstoff und anderen alternativen Antrieben
- Automatisierung und Digitalisierung
- Flüge über FL 600

Die FAA arbeitet intensiv mit 64 CAAs auf der ganzen Welt zusammen, hauptsächlich jedoch mit Europa. Mr. Nolen schloss mit der Bemerkung, dass „Stärkung der Resilienz eines der Hauptziele dieses Forums“ sei. „Lasst uns einen regulativen Rahmen schaffen, der es Träumern ermöglicht, weiter zu träumen“.

Zweiter Redner war Mr. Patrick Ky, Executive Director EASA. Mr. Ky begann seine Rede mit den Aussagen: „Die Welt nach COVID wird nie mehr dieselbe sein“ und „Die russische Invasion in der Ukraine hat die Welt, auch die der Luftfahrt, nachhaltig verändert“. Er betonte, dass für die EASA „Sicherheit oberstes Ziel“ sei und immer bleiben wird. Allerdings wird es für Unternehmen und Organisationen immer schwieriger, genügend Personal abzustellen, um die Arbeit bei EASA fortzusetzen. Die zweite Ebene der EASA-Prioritäten ist die Umwelt – „die Menschen wollen fliegen, aber sie wollen umweltfreundlicher fliegen“, so Mr. Ky. Er erklärte: „Sicherheit ist ein sehr komplexes Gebilde und wird von vielen Aspekten beeinflusst. Wir brauchen daher ein integriertes Risikomanagement und Innovation muss Teil unserer Zukunftsarbeit sein. Dafür ist die Zusammenarbeit mit der FAA für die EASA absolut unerlässlich.“

Als weiterer hochrangiger Sprecher betrat Mr. Juan Carlos Salazar, Secretary General ICAO, das Podium. In seiner Keynote betonte er: „ICAO schätzt die bedeutenden Beiträge von EASA und FAA, aber auch die der Interessenvertreter der Industrie für das gemeinsame Ziel: Flugsicherheit. Dabei muss sich die ICAO neuen Herausforderungen stellen:

- weltweite Erholung von der Pandemie mit all ihren Folgen
- neue Technologien, die in beispiellosem Tempo vor allem von Neueinsteigern (z. B. der Drone Community) vorangetrieben werden und mit der ICAO Schritt halten müssen
- Standardisierung globaler Aircraft Maintenance-Praktiken
- global harmonisierter Ansatz von datengesteuerten Sicherheitssystemen und Entscheidungsfindung zur Vermeidung von Doppelarbeit bei zunehmendem Ressourcenmangel
- gemeinsamer Datenpool und Gewährleistung von Interoperabilität mit zuverlässigem Informationsaustausch
- weitere Arbeiten am globalen Flugsicherheitsplan

Mr. Salazar verwies darauf, dass weltraumgestütztes ADS-B ein Wendepunkt war ebenso wie weltraumgestützte Kommunikation, die weitere globale Harmonisierung erfordern. Er versprach: „ICAO wird intensiv daran arbeiten, diese Entwicklungen auf globaler Ebene zu integrieren.“

Die erste Podiumsdiskussion war das sog. **Aviation Panel**. **Moderator:** Billy Nolen (FAA Acting Administrator) und die **Panelists:** Mr. David Boulter (Acting Associate Administrator, FAA Aviation Safety), Mr. Filip Cornelis (Director for Aviation, DG MOVE) und Mr. Patrick Ky (Executive Director, EASA). Hier eine Auswahl der Aussagen:

- „Den Passagieren ist es egal, aus welcher Nation das Flugzeug/die Besatzung stammt – alles, was ihnen wichtig ist, ist die Sicherheit ihres Fluges.“
- „Eine verstärkte Zusammenarbeit zur besseren Eindämmung von Problemen ist unerlässlich, z. B. die Vermeidung von Kondensstreifen oder maschinelles Lernen.“
- „Wissens- und Erfahrungsaustausch sowie voneinander Lernen wird wichtiger denn je, auch um Doppelarbeit zu vermeiden.“
- „Drohnen, Nachhaltigkeit und Cybersecurity sind die Hauptthemen dieses Jahrzehnts für die Luftfahrt.“
- „Rahmenregulierungen müssen Hand in Hand mit der Industrie gehen, was eine große Herausforderung für alle an der Luftfahrt Beteiligten darstellt.“
- „Es hilft nicht, Regelungen zu Drohnen oder anderen Themen nur lokal umzusetzen, da sich die Dinge geändert haben, die Maßstäbe größer geworden sind.“
- „Nachdem wir anfangs ein bisschen chaotisch waren, verstehen wir die Drohnenrisiken heute besser und die Drohnenindustrie versteht die Welt der Luftfahrt besser – um ein ‚System der Systeme‘ zu werden ist dies unabdingbar.“
- „Ernstes Problem bei allen Programmen und Plänen: Mangel an Ressourcen/Arbeitskräften in fast allen Aspekten der Luftfahrt.“
- „Die Luftfahrt hat ihren Ruhm und Glanz verloren – und wird sich für die nächsten Generationen noch mehr verändern; (Luftfahrt-)Nachhaltigkeit ist sehr wichtig, um

die jüngere Generation anzuziehen (und zu halten), die eher in einem ‚grünen' als in einem ‚braunen' Sektor arbeiten möchte."

- „Eine entscheidende Frage lautet: Sind wir auf die nächste COVID-Welle ausreichend/besser vorbereitet?"
- „Positive Seite von COVID: Wir haben einen großen Schub in der Digitalisierung und der Anerkennung der Bedeutung von Daten erlebt."
- „Wir haben ein ausgereiftes Just Culture-System in der EU; bei Safety Culture geht es um Beziehung, Vertrauen und um Transparenz; bei Safety Management-Systemen geht es darum, wie wir miteinander umgehen. Wir müssen uns aber der Frage stellen: Wie können wir Cybersicherheit bei Risikomanagementsystemen oder Gesundheitsrisiken in SMS integrieren?"
- „Die Vorhersagbarkeit von Verkehrs- und Belastungszahlen hat trotz der bereits erreichten Verbesserungen ihre Grenzen, z. B. beim Wetter; daher bleibt immer ein letztes Operations-Risiko; Vorhersagbarkeitssysteme zu entwickeln, kostet viel Geld und viel Zeit, kurzfristige Wunder sind nicht zu erwarten; große Pläne für die Zukunft anzukündigen, ist eine Sache, aber einen soliden Plan zu entwickeln, wie man dorthin kommt, ist eine andere."
- „Wie können wir mit der russischen Invasion eines anderen ICAO/UN-Mitgliedsstaates sowie zahlreichen und andauernden Verstößen gegen die UN/ICAO-Chicago-Charta durch Russland umgehen?"

Die nächste Plenumsdiskussion behandelte das Thema **Aviation Safety Resilience** – wie können wir angesichts der zunehmenden Konnektivität auf bekannte und unvorhergesehene globale Risiken für die Flugsicherheit reagieren und diese wirksam mindern, von denen einige möglicherweise nicht aus dem Luftverkehrssektor stammen?
Der Luftfahrtsektor ist ein größerer Teil des globalen wirtschaftlichen und politischen Netzwerks und stark von Veränderungen der Umwelt betroffen.
Moderator: Mrs. Jodi Baker (Deputy Associate Administrator, FAA Aviation Safety) und die **Panelists:** Dr. Susan Northrup (Federal Air Surgeon, FAA Office of Aerospace Medicine), Mr. Luc Tytgat (Strategy & Safety Management Director, EASA), Mr. Nick Robinson (Director General, Transport Canada), Mr. Tay Tiang Guan (Deputy Director General, Civil Aviation Authority, Singapore) und Mr. Vincent De Vroey (Director of Civil Aviation, ASD). Hier Auszüge aus ihren Statements:

- „Die größten Disruptoren der Luftfahrt, des gesamten Transportsektors im Allgemeinen sowie der globalen Lieferkette sind: COVID, Drohnen, Cybersicherheit sowie zunehmend auch Umwelterwägungen."
- „COVID hat die Passagierzahlen in Singapur während der Hochzeit der Pandemie 2020-2021 auf 0,5 % von 2019 zurückgeworfen. Dies bedeutet für Singapur einen Schritt von ca. 40 Jahren zurück in der Geschichte."
- „Eine weitere Schwierigkeit ist die zurückgegangene Kompetenz auf allen Seiten, inkl. Fluglotsen und Piloten, während der Erholungsphase nach COVID."
- **„Luftfahrt ist ein ‚System von Systemen'."**
- „Cybersicherheitsbedrohungen erfordern einen ganzheitlichen Ansatz."

Des Weiteren wurde übereinstimmend festgestellt und betont, dass die gesamte Luftfahrtindustrie während der Hochzeiten der Pandemie quasi vollständig von den Gesundheitsbehörden abhängig war – also von Menschen, die die komplexen Zusammenhänge in der Luftfahrt kaum verstehen (können). Und jetzt müssen genau diese Behörden die Fluggesellschaften wieder zum Fliegen bringen und die Luftfahrt allgemein wieder öffnen, ohne die Gesundheit von Besatzungen und Passagieren zu gefährden. Insbesondere wurde aber auch betont, dass die Fragmentierung der Reaktionen, der COVID-bedingten Restriktionsmaßnahmen der verschiedenen Mitgliedstaaten mit jeweils sehr unterschiedlichem Fachwissen, ebenfalls eine große Herausforderung für die Zukunft darstellt, wenn dies besser laufen soll. Eine Aussage lautete: „Es war teilweise schwierig, schlicht die richtige Person zu finden, die angemessene Entscheidungen treffen konnte." Deshalb sollten robuste Pläne – sowohl global als auch regional – für die nächste Luftfahrtkrise entwickelt werden. Diese Pläne müssen zuerst getestet und dann regelmäßig geübt werden, wie man z. B. sinnvoller, effektiver und schneller die Ausbreitung eines Virus stoppen kann, ohne dabei das gesamte System herunterfahren zu müssen.

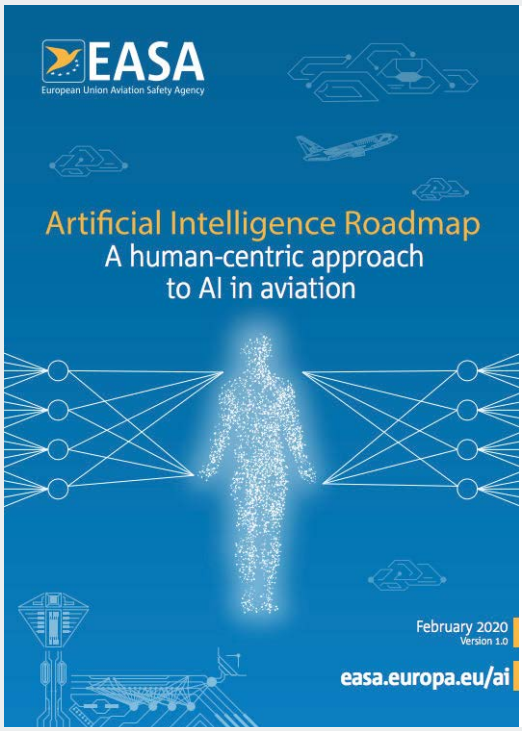
Als schwieriges Thema entpuppte sich im Rahmen dieser Diskussion auch die Frage, wie die hohen Standards des

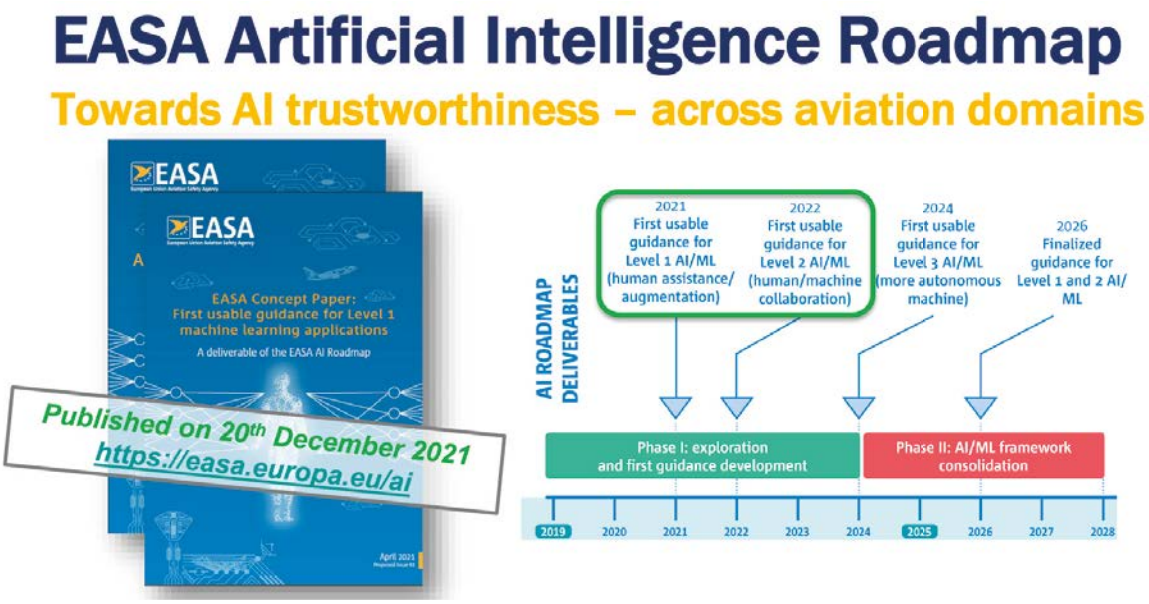
Chicagoer Abkommens während und dann auch nach dem Ukraine-Krieg eingehalten werden können. Dabei dürfen die Luftfahrtsicherheitsbehörden nicht in einen „Sicherheitskrieg“ gegen Russland geraten. Aber: **Luftfahrtsicherheit wurde politisch**, ist zu einem politischen Thema geworden. Es fliegen immer noch Fluggesellschaften nach Russland, die sich nicht dem hauptsächlich westlichen Embargo angeschlossen haben. Wie soll also mit diesen Flugzeugen/diesen Fluggesellschaften verfahren werden, wenn sie Flugzeugersatzteile in Russland bekommen müssen, deren Flugzeugtriebwerke aber immer noch westlich sind, für die sie dort aber keine westlich-zertifizierten Ersatzteile mehr bekommen können? Und: Wie kommt man aus diesem Sicherheitsproblem wieder heraus, nachdem der Krieg vorbei ist? Wer untersucht wie den Sicherheitszustand all dieser Flugzeuge? Lösungen konnten nicht präsentiert werden.

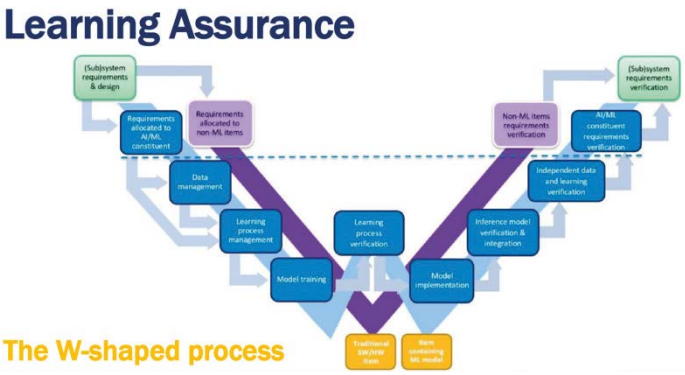
Einigkeit herrschte jedoch darüber, dass die Anforderungen durch die Geschwindigkeit des Wandels, dem die Luftfahrt unterliegt, ein weiteres Sicherheitsrisiko darstellen. Neues Fachwissen und neue Fähigkeiten sind für alle Beteiligten erforderlich. Es wurden und werden Grenzen buchstäblich auf allen Ebenen und Sektoren der Luftfahrt, faktisch im gesamten Verkehrssystem, verschoben.

Der Luftfahrtsektor benötigt nachweislich eine globale Lösung für ein gemeinsames Risikomanagement, denn ein schwerer Cyberangriff auf die Luftfahrt hätte etwa das gleiche Ausmaß wie die Corona-Pandemie. Für solch einen globalen Plan wurden drei Ebenen der Vorbereitung identifiziert: die wissenschaftliche, die politische und die emotionale.

Abgerundet wurde der erste Tag mit einem sog. Flash Talk zum Thema **Artificial Intelligence**.
Mr. Ludovic Aron, EASA-Vertreter bei der FAA in den USA, erläuterte dabei, dass das Innovationstempo in der Luftfahrt in den letzten Jahren stark zugenommen hat, angetrieben durch sog. „disruptive Technologien“. Durchbrüche in der künstlichen Intelligenz und im Deep Learning sind einer der Haupttreiber für die beispiellose Innovati-







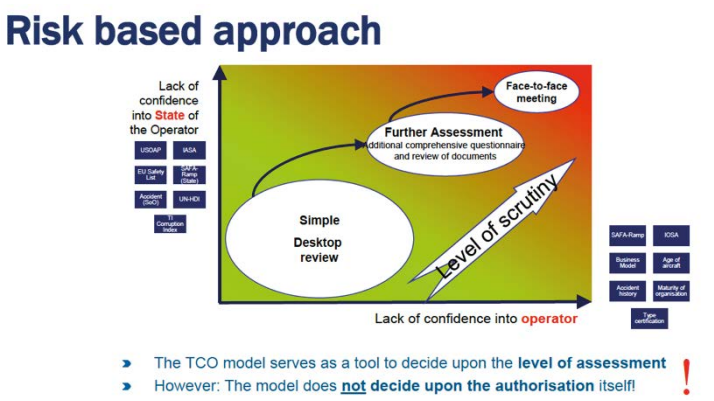
onswelle, mit der wir konfrontiert sind. Die EASA veröffentlichte im Februar 2020 ihre Roadmap 1.0 für künstliche Intelligenz, die die ursprüngliche Vision der EASA zu den Sicherheits- und ethischen Dimensionen der Entwicklung von KI im Luftfahrtbereich festlegt, die seitdem bei der Implementierung der KI-Roadmap erzielt wurden.

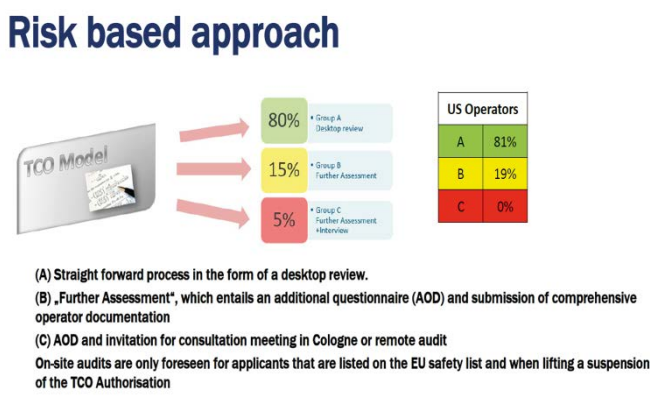
Ihr Erfolg und ihre Geschwindigkeit hängen dabei vor allem von der Unterstützung auf politischer Ebene sowie der öffentlichen Akzeptanz ab. Es sind inkrementelle Schritte erforderlich, um mit der KI-Technologie Schritt zu halten.

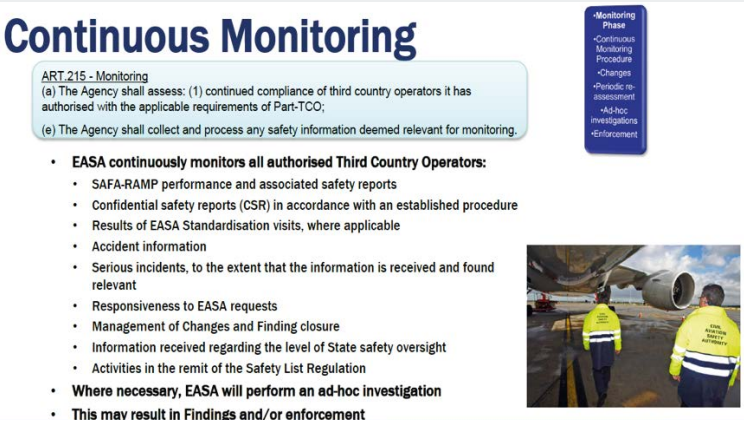
Der zweite Tag

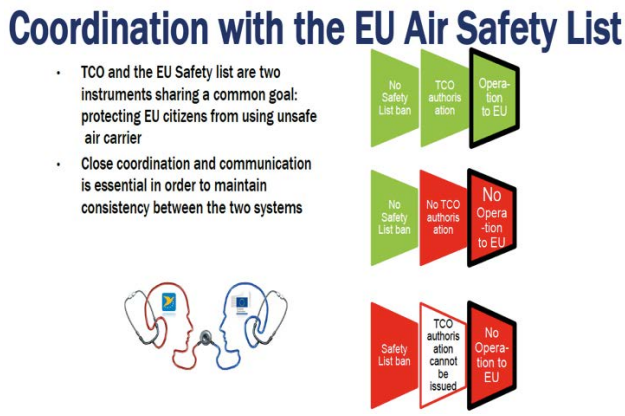
Dieser begann mit einem Flash Talk zum Thema **Third Country Operations Authorizations for Air Operators.** Das EASA Third Country Operator (TCO)-Verfahren ist das einheitliche europäische System zur Überprüfung der Sicherheitsleistung von Nicht-EU-Fluggesellschaften und zur Genehmigung dieser Fluggesellschaften, Flüge von/zu Flughäfen der EASA-Mitgliedstaaten zu betreiben. Es ist eines der Instrumente, die europäischen Passagieren ein hohes Maß an Sicherheit gewährleisten – unabhängig vom Staat des Betreibers des Flugzeugs, das sie besteigen –, indem festgelegt wird, dass auch ausländische Fluggesellschaften die internationalen Mindestsicherheitsstandards (ICAO) und die geltenden Anforderungen an die Luftraumnutzer im EU-Luftraum einhalten. Acht Jahre nach der Implementierung dieses neuen Systems konzentrierte sich dieser Flash-Vortrag auf die wichtigsten Erkenntnisse, die durch diesen Prozess identifiziert wurden, die Schnittstellen mit ähnlichen Überwachungsprogrammen und seine zukünftigen Entwicklungen. Referent: Eduard Ciofu, Head of Air Operations & Aerodrome, EASA.

Die erste Podiumsdiskussion des Tages hatte zum Thema: **Developing International Standards at the Speed of Change.**









Dabei ging es um die Entwicklung internationaler Standards in einem Umfeld steigender Geschwindigkeit des Wandels und wie Regulierungsbehörden und Industrie die Entwicklung und Umsetzung dieser internationalen Standards koordinieren und zusammenarbeiten können, um die verstärkte Einführung innovativer neuer Technologien zu unterstützen. Die Teilnehmer diskutierten, wie sie vergangene Erfahrungen nutzen können, um künftige Herausforderungen anzugehen.

Moderator: Mrs. Lirio Liu (Executive Director, FAA Aircraft Certification Service) und die **Panelists** waren Mr. Brandon Roberts (Executive Director, FAA Office of Rulemaking), Mrs. Rachel Daeschler (Certification Director, EASA), Mrs. Anna von Groote (Director-General, EUROCAE), Mr. Sean Cassidy (Director, Safety, Flight Operations & Regulatory Affairs, Amazon Prime Air) und Mr. Terry McVenes (President and CEO of the Radio Technical Commission for Aeronautics [RTCA]). Hier Auszüge aus ihren Statements:

- „Wir müssen unsere Standards und Vorschriften – schneller – an die Veränderungen der Welt um uns herum anpassen, ohne unsere Sicherheitsstandards zu beeinträchtigen."
- „Es muss die Frage gestellt werden, ob Regulatoren wirklich überall – und wenn ja, in welchem Umfang – eingebunden werden müssen."
- „Regulierungsbehörden müssen sich möglicherweise für andere, nicht luftfahrtbezogene Standards öffnen, um vielleicht mehr zu lernen, z. B. über elektrische Antriebe usw."
- „Es sollte nicht unterschätzt werden, dass viele Neueinsteiger/junge Unternehmen tatsächlich auch viel Erfahrung mit Vorschriften haben."
- „Wie können Regulierungsbehörden angemessen validieren, dass ihr entwickelter Standard korrekt ist?"
- „Wann ist der richtige Zeitpunkt für Normen und Vorschriften?"

Die nächste Diskussionsrunde beschäftigte sich dann mit **Aviation Going Digital**:

Die Digitalisierung ist eine neue Realität, die häufig mehr physische Formen von Informationen ersetzt. Wie können Regulierungsbehörden die Zusammenarbeit zum Nutzen der Industrie in diesem Bereich verstärken?

Moderator: Mr. Tip Stinnette (Deputy Director, Office of Foundational Business, FAA Flight Standards Service) und die **Panelists:** Mr. Natesh Manikoth (FAA Chief Data Officer), Mr. Claudio Trevisan (Programme Manager – Digitalisation of Aviation, EASA), Mr. Franz Graser (Aviation Agency Deputy Director, AustroControl), Mr. Olivier Jeunehomme (Senior Expert Certification, Airbus Helicopter) sowie Mr. Sivakumar Ponnambalam (Senior Director Satellite Services, Honeywell). Hier Auszüge aus ihren Statements:

- „Wir stehen vor einer Verlagerung von analogen zu sog. ‚digital natives'."
- „Unsere DNA ist es, Dinge sicher zu machen."
- „Was brauchen wir voneinander, um diese große Herausforderung zu meistern, uns in diese digitale Welt zu verwandeln"?

Dabei gingen die Teilnehmer den Fragen nach:

a) Welche Trends treiben die Digitalisierung/den Wandel voran?
   - Digitalisierung verbessert die Effizienz über das gesamte Spektrum und die Widerstandsfähigkeit
   - immer mehr Daten sind immer schneller verfügbar und müssen besser genutzt/angewendet werden
   - für die Industrie bedeutet sie mehr Effizienz im Geschäft – bedeutet mehr Umsatz
   - für die Regulierungsbehörden bedeutet dies, dass klügere Dinge getan werden können, transparenter und mit einfacherer risikobasierter Überwachung, unter Verwendung aller verfügbaren Daten – und auch persönliche Effizienz – weniger Zeit, um Dokumente zu beschaffen, Dinge zu organisieren usw. (Win-Win-Win-Situation)
   - die Industrie wünscht sich eine einfache Online-Registrierung, einen einfachen Online-Prozess und ein elektronisches Zertifikat – bedeutet jedoch einiges an Arbeit für die Regulierungsbehörden/CAAs

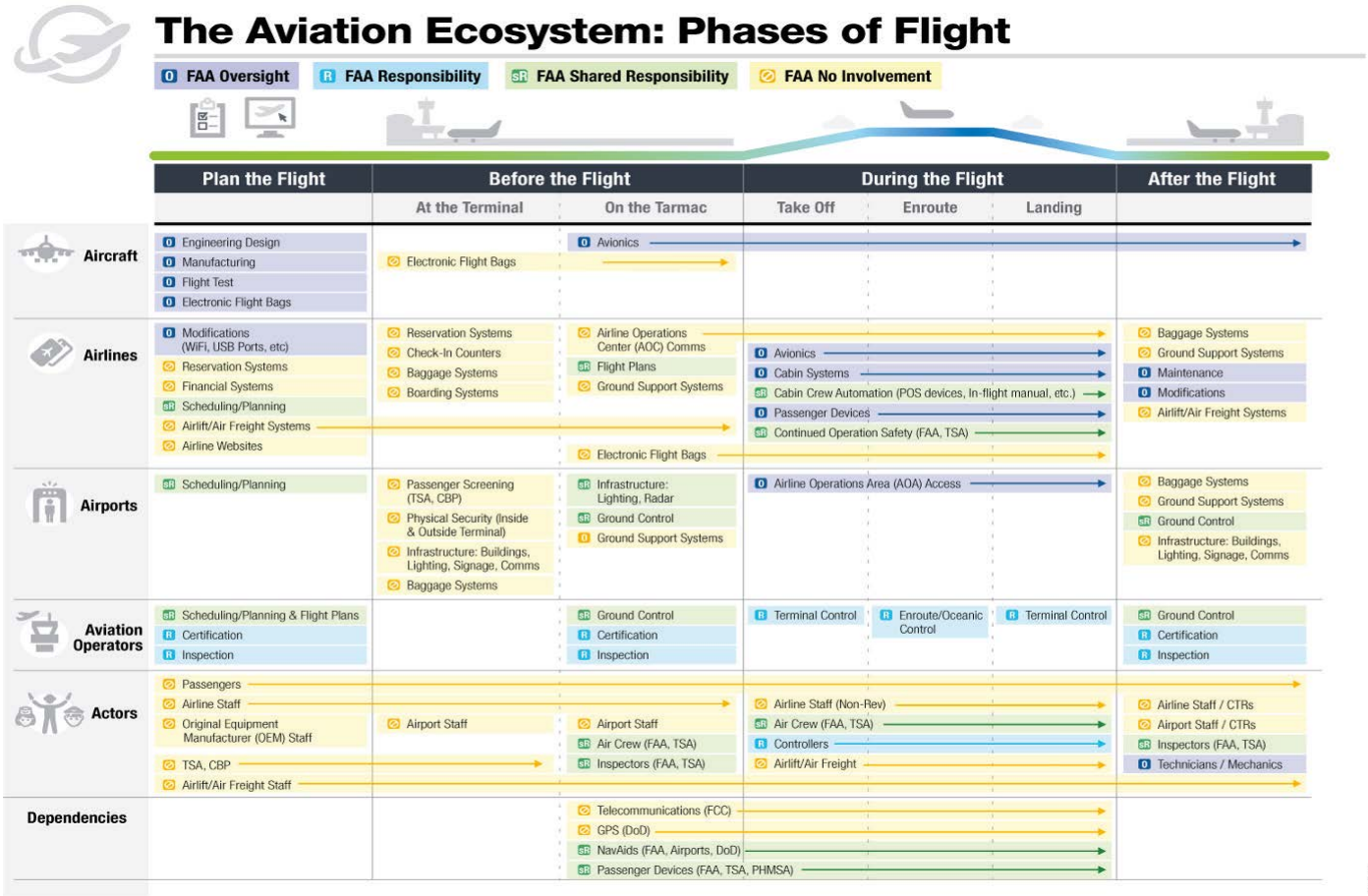
b) Was sind die Herausforderungen?
   - Digitalisierung ist „schmerzhaft", da sie viel mehr ist, als PDFs in elektronische Dokumente umzuwandeln; sie bedeutet, die Einrichtung der Organisation von Grund auf neu zu beginnen
   - die Digitalisierung schreitet schneller voran, als man im Allgemeinen denkt
   - in dem Moment, in dem man mit der Transformation beginnt, stellt man immer wieder fest, dass es bereits eine weitergehendere oder andere technische Lösung gibt
   - es gibt unterschiedliche „Reifegrade" im System der Stakeholder
   - Luftfahrtorganisationen denken meist nur über ihre Zuständigkeit in ihrem eigenen Bereich nach; aber insbesondere die Luftfahrt ist international/global, daher brauchen wir harmonisierte, interoperable Lösungen
   - wir dürfen nicht mit einer anderen „App" für jedes Zertifikat/jede Lizenz pro Land enden
   - wie können wir gemeinsam den Wandel gestalten?

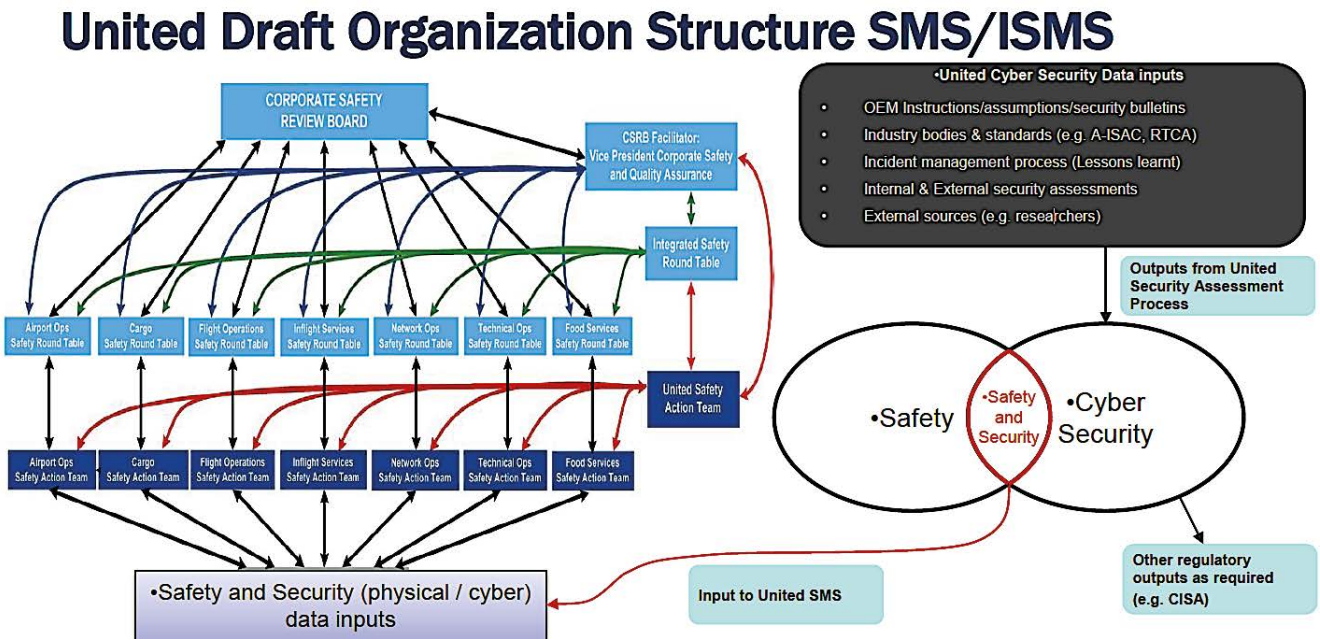
Die EASA gab bekannt, bis Ende 2024 eine solide, robuste Lösung für ein Lizenzierungssystem zu entwickeln. Zusammenarbeit ist der Schlüssel, insbesondere auf internationaler/globaler Ebene. Leider sind weltweit die Regulierungsbehörden im Allgemeinen recht „änderungsresistent und etwas langsam".

Für eine Regulierungsbehörde ist es äußerst schwierig, eine „Nicht-Schwarz-Weiß-Vorschrift" mit klaren und eindeutigen Werten zu beurteilen.

In einer weiteren Panel Discussion wurde über das Thema **Certification/Validation: Current and future strategic cooperation areas between authorities** debattiert.
Aktuelle und künftige Bereiche der strategischen Zusammenarbeit zwischen Regulierungsbehörden wurden gemeinsam erörtert, um die laufenden Bemühungen auf bilateraler Ebene zur Entwicklung der künftigen Roadmap zur Verbesserung der Validierung in eine Roadmap zur bilateralen Verbesserung einzubeziehen. Die Mitglieder des Gremiums skizzierten auch Bemühungen zur Harmonisierung von Standards zwischen den Behörden.
Moderators: Mr. Walter Desrosier (Vice President of Engineering & Maintenance, GAMA) sowie Mrs. Belinda Swain (Head of Airworthiness, Rolls Royce) mit den **Panelists:** Mrs. Lirio Liu (Executive Director, FAA Aircraft Certification Service), Mrs. Rachel Daeschler (Certification Director, EASA), Mr. Felix Meunier (Director, Standards, TCCA) sowie Mr. Roberto Honorato (Head of Airworthiness Department, ANAC).

Es folgte eine überaus interessante Diskussionsrunde zum Thema **Managing Cybersecurity Threats.**
Die Teilnehmer erörterten den Umgang mit Cybersicherheitsbedrohungen: Aufsichtsbehörden und die gesamte Luftfahrtindustrie sind zunehmend mit Cyberbedrohungen konfrontiert, die möglicherweise Flugzeugen und deren Herstellern, Airlines, Flugsicherungen sowie Betreibern und Luftraumsystemen schaden wollen. Das Podium

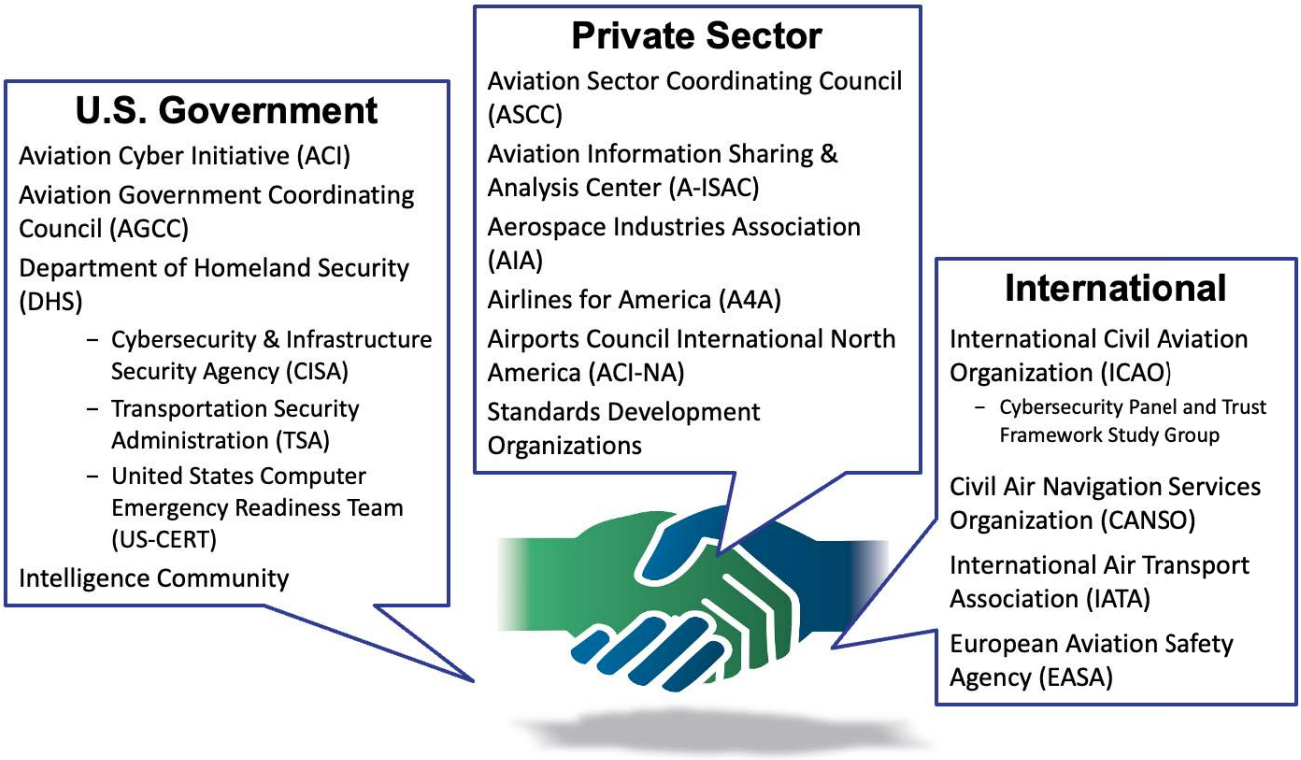

The Aviation Ecosystem: Phases of Flight
FAA Oversight
FAA Responsibility
FAA Shared Responsibility
FAA No Involvement
Plan the Flight
Before the Flight
At the Terminal
On the Tarmac
During the Flight
Take Off
Enroute
Landing
After the Flight
Aircraft
Engineering Design
Manufacturing
Flight Test
Electronic Flight Bags
Electronic Flight Bags
Avionics
Airlines
Modifications (WiFi, USB Ports, etc)
Reservation Systems
Financial Systems
Scheduling/Planning
Airlift/Air Freight Systems
Airline Websites
Reservation Systems
Check-In Counters
Baggage Systems
Boarding Systems
Airline Operations Center (AOC) Comms
Flight Plans
Ground Support Systems
Electronic Flight Bags
Avionics
Cabin Systems
Cabin Crew Automation (POS devices, In-flight manual, etc.)
Passenger Devices
Continued Operation Safety (FAA, TSA)
Baggage Systems
Ground Support Systems
Maintenance
Modifications
Airlift/Air Freight Systems
Airports
Scheduling/Planning
Passenger Screening (TSA, CBP)
Physical Security (Inside & Outside Terminal)
Infrastructure: Buildings, Lighting, Signage, Comms
Baggage Systems
Infrastructure: Lighting, Radar
Ground Control
Ground Support Systems
Airline Operations Area (AOA) Access
Baggage Systems
Ground Support Systems
Ground Control
Infrastructure: Buildings, Lighting, Signage, Comms
Aviation Operators
Scheduling/Planning & Flight Plans
Certification
Inspection
Ground Control
Certification
Inspection
Terminal Control
Enroute/Oceanic Control
Terminal Control
Ground Control
Certification
Inspection
Actors
Passengers
Airline Staff
Original Equipment Manufacturer (OEM) Staff
TSA, CBP
Airlift/Air Freight Staff
Airport Staff
Airport Staff
Air Crew (FAA, TSA)
Inspectors (FAA, TSA)
Airline Staff (Non-Rev)
Air Crew (FAA, TSA)
Controllers
Airlift/Air Freight
Airline Staff / CTRs
Airport Staff / CTRs
Inspectors (FAA, TSA)
Technicians / Mechanics
Dependencies
Telecommunications (FCC)
GPS (DoD)
NavAids (FAA, Airports, DoD)
Passenger Devices (FAA, TSA, PHMSA)


United Draft Organization Structure SMS/ISMS
CORPORATE SAFETY REVIEW BOARD
CSRB Facilitator: Vice President Corporate Safety and Quality Assurance
Integrated Safety Round Table
Airport Ops Safety Round Table
Cargo Safety Round Table
Flight Operations Safety Round Table
Inflight Services Safety Round Table
Network Ops Safety Round Table
Technical Ops Safety Round Table
Food Services Safety Round Table
United Safety Action Team
Airport Ops Safety Action Team
Cargo Safety Action Team
Flight Operations Safety Action Team
Inflight Services Safety Action Team
Network Ops Safety Action Team
Technical Ops Safety Action Team
Food Services Safety Action Team
•Safety and Security (physical / cyber) data inputs
•United Cyber Security Data inputs
OEM Instructions/assumptions/security bulletins
Industry bodies & standards (e.g. A-ISAC, RTCA)
Incident management process (Lessons learnt)
Internal & External security assessments
External sources (e.g. reseachers)
Outputs from United Security Assessment Process
•Safety
•Safety and Security
•Cyber Security
Other regulatory outputs as required (e.g. CISA)
Input to United SMS

stellte Ansätze zur Bewältigung und Minderung solcher Bedrohungen vor und diskutierte, wo eine globale Harmonisierung erforderlich ist und wie eine Zusammenarbeit erreicht werden kann. Um die Bedeutung sowohl eines robusten Designs als auch betrieblicher Minderung zu demonstrieren, untersuchte das Gremium, wie GNSS/GPS-Cybersicherheitsbedrohungen, insbesondere im Hinblick auf Spoofing, gehandhabt werden können.
Moderator: Peter Hearding (FAA Deputy Assistant Administrator for Policy, International Affairs & Environment) sowie die **Panelists:** Mr. Larry Grossman (Senior Advisor, Cybersecurity & Privacy Services, FAA), Mr. Luc Tytgat (Strategy & Safety Management Director, EASA), Mr. Stefan Schwindt (Principal Product Security Leader for GE Aviation), Mr. Hank Wynsma (Managing Director Secure Product Solutions & Aircraft Cybersecurity Operations, United Airlines).

Laut einer Studie aus 2016 werden weltweit 1,6 MB Daten pro Sekunde pro Person produziert. EASA hat nach den Anschlägen 2015/2016 reagiert und folgende Schritte unternommen:

- Zertifizierung von Produkten in Bezug auf Cybersecurity
- Etablierung von Funktionalitäten zum Informationsaustausch mit der Industrie
- ganzheitlicher Ansatz und Suche nach dem richtigen Forum/der richtigen Plattform, um alle notwendigen Interessengruppen an einem Tisch zu haben



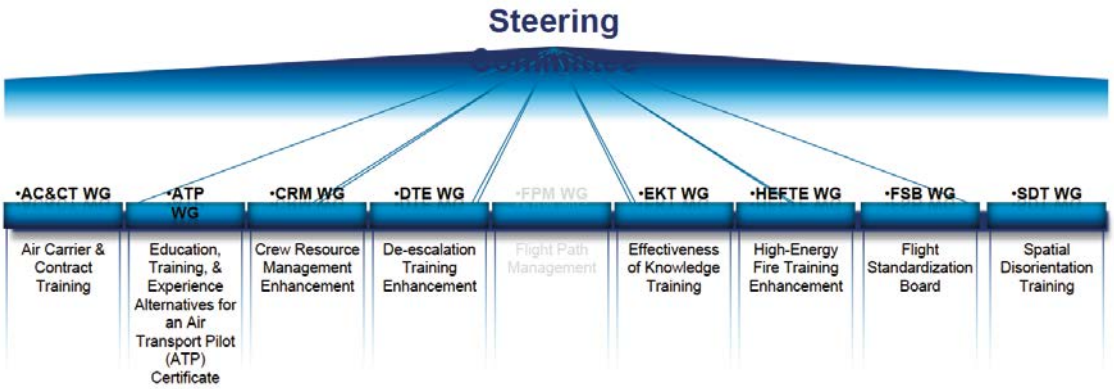
Die gesamte Welt – und so auch das gesamte „Luftfahrt-Ökosystem“ – muss akzeptieren, dass Cyberangriffe ein echtes, sehr ernstzunehmendes Risiko darstellen, auch wenn wir nicht genau wissen, was uns erwartet. Die FAA verwaltete Cybersecurity historisch in jeder Abteilung individuell – das funktioniert so nicht mehr. Daher wurde das sog. „FAA Cyber Community and Information Sharing“ eingeführt.

Dabei stellt sich die Frage: Was genau muss im Sicherheitsbereich gemessen werden und wie bzw. zu welchem Grad vertrauen wir den technologischen Lösungen? Denn: Je mehr wir Daten vertrauen, desto weniger wissen wir, woher sie wirklich kommen. Dadurch wird „Böswilliges“ noch einfacher. Allerdings war man sich einig: Die Vorteile der Digitalisierung sind sehr viel größer als die Risiken. Es bedarf jedoch einer „built-in security“ und „security-by-design“, keiner Nachrüstung. Wir brauchen einen individuellen und leistungsorientierten Ansatz, denn „eine Lösung für alle“-Strategie hilft am Ende niemandem. Luftfahrt ist ein „System von Systemen“, daher ist es schwierig, von anderen zu lernen.

Ein weiterer Flash Talk zum Thema **Pilot Training and Flight Path Management, AC-120-FPM** rundete diesen langen Tag ab. Die FAA hat den Entwurf des Advisory Circular AC 120-FPM am 3. Februar 2022 zur Kommentierung herausgegeben, um Anleitungen und empfohlene Praktiken für Betriebsverfahren und Schulungen bereitzustellen, um die beabsichtigte Führung und Kontrolle der Flugbahn und Energie eines Flugzeugs sicherzustellen. Die Kommentierungsphase endete im März. Bekannt als Flight Path Management (FPM), umfasst dies den manuellen Flugbetrieb, die Verwaltung automatisierter Systeme, die Pilotenüberwachung und das Energiemanagement im Flug oder am Boden. Dieses AC bietet Inhabern von Zertifikaten nach Titel 14 des US Code of Federal Regulations (14 CFR) Teil 121 und 135 (CH) sowie Teil 142-Schulungszentren Anleitungen und empfohlene Praktiken bei der Entwicklung operativer Richtlinien, Verfahren und Schulungen zur Unterstützung eines effektiven FPM. Die Präsentation hielt Mrs. Kathy Abbott (FAA Chief Scientific and Technical Advisor, Flight Deck Human Factors).

Key points:

- Flight Path Management as a unifying/integrating framework for operations and pilot training
- Flight Path Management Policy, to include manual flight operations and use of automated systems as tools to help the pilot



- Manual flight operations and managing automated systems are not binary distinctions
- Combinations rather than just levels of automation

Der dritte Tag

Der letzte Konferenztag begann mit einer Podiumsdiskussion zum Thema **New Role of Humans in Fast Evolving Aviation Technologies.**

Die Teilnehmer debattierten über die Fragen der neuen Rolle des Menschen angesichts der sich schnell entwickelnden Luftfahrttechnologien: Wie muss sich die Rolle des Menschen als Pilot, Instandhalter und Dispatcher weiterentwickeln? Was sind diese neuen Realitäten und wie entwickeln wir die richtigen Fähigkeiten, um eine kontinuierliche Betriebssicherheit in der Luftfahrt zu gewährleisten?

Moderator: Mr. Jay Merkle (Executive Director, FAA Office of UAS Integration) sowie die **Panelists:** Mr. Robert Ruiz, (Director, Office of Safety Standards, FAA Flight Standards Service), Mr. Eduard Ciofu (Head of Air Operations & Aerodromes, EASA), Mr. Captain Chester Voo Chee Soon (Chief Executive Officer, Civil Aviation Authority of Malaysia), Mr. François Duclos (Executive Expert Certification, Rulemaking & Airworthiness, Airbus) und Mr. Peter Bunce (President & CEO, General Aviation Manufacturers Association).

Die Diskussion drehte sich sehr schnell um Künstliche Intelligenz (KI), die sich rasant entwickelt und bereits breite Anwendung findet, auch in der Luftfahrt. Während das Konzept der KI seit den 1950er Jahren existiert, hat sich ihre Entwicklung im letzten Jahrzehnt aufgrund von drei gleichzeitigen Faktoren erheblich beschleunigt bzgl.

- Kapazität zum Sammeln und Speichern riesiger Datenmengen
- Erhöhung der Rechenleistung
- Entwicklung immer leistungsfähigerer Algorithmen und Architekturen

KI-Systeme sind längst in Alltagstechnologien wie Smartphones integriert, und wir können sehen, dass auch das Luftfahrtsystem bereits von dieser technologischen Revolution betroffen ist.

Was den Luftfahrtsektor angeht, wird KI nicht nur die von der Industrie bereitgestellten Produkte und Dienstleistungen betreffen, sie wird auch das Aufkommen neuer Geschäftsmodelle auslösen. Dies betrifft auch die meisten Domains unter dem EASA-Mandat, da quasi alle EASA-Kernprozesse (Zertifizierung, Regulierung, Organisationsgenehmigungen und Standardisierung) beeinflusst sein werden – und genau das wird sich wiederum auf den Kompetenzrahmen des Personals der Agentur auswirken. Darüber hinaus sollten auch ethische, soziale, haftungsrechtliche und gesellschaftliche Dimensionen von KI berücksichtigt werden.

Im Oktober 2018 richtete die Agentur eine interne Task Force für KI ein, um einen entsprechenden Fahrplan für alle betroffenen Domains der Agentur zu entwickeln:

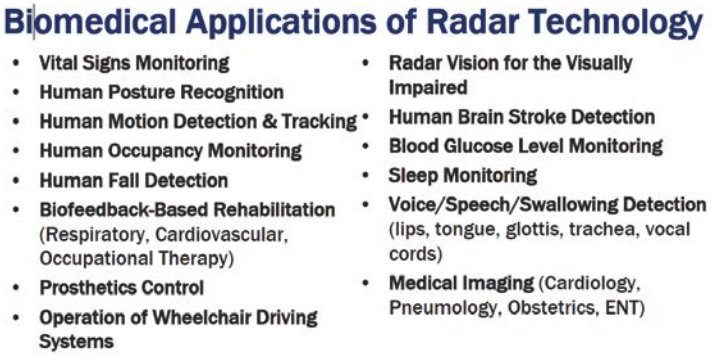
- die wichtigsten Chancen und Herausforderungen, die sich aus der Einführung von KI in der Luftfahrt ergeben
- wie sich dies auf die Organisation, Prozesse und Vorschriften der Agentur auswirken kann
- die Vorgehensweisen, die die Agentur ergreifen sollte, um diesen Herausforderungen zu begegnen

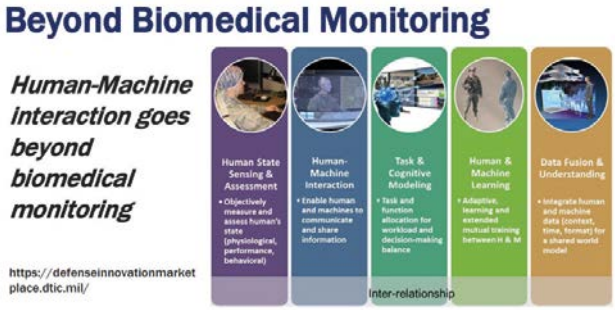
Der Zweck dieser Roadmap besteht nicht nur darin, die Vision der Agentur zur Entwicklung von KI in der Luftfahrt festzulegen, sondern auch um eine Basis für die Interaktion mit seinen Stakeholdern zu diesem Thema zu schaffen. In dieser Perspektive ist diese KI-Roadmap 1.0 als dynamisches Dokument gedacht, das mit der Zeit überarbeitet, verbessert und erweitert wird.

Die Diskussionsteilnehmer kamen darin überein, dass „eine neue Art von Menschen“ gebraucht wird, um die neue, komplexe Rolle der Automatisierung, der zunehmenden Digitalisierung besser zu verstehen. Die Frage wird nicht nur sein, was Technologie für uns tun kann, sondern auch was Technologie für & mit uns tun wird. Aufsichtsbehörden müssen darüber hinaus mit den Entwicklungen Schritt halten, um die Sicherheit zu gewährleisten.

Hier ein paar weitere Statements während der Diskussion:

- „Wir tun die Dinge immer noch im gleichen Geist und mit den gleichen Grundlagen wie vor 30 Jahren. Wir müssen anfangen, neue Wege zu denken. Technologisch stehen wir vielleicht vor dem gleichen Sprung wie zu Beginn des Jet-Zeitalters. Die Rolle der Cockpit-Crew wird sich vom ‚Flugzeugoperateur‘ zu einem ‚Beobachter der Automatisierung‘ mit der Notwendigkeit ändern, das hohe Niveau der technologischen Möglichkeiten ihres Flugzeugs zu verstehen.“
- „Es dauert immer noch ca. ein Jahrzehnt, um ein neues Flugzeug zu zertifizieren, wobei die Aufsichtsbehörden





noch immer Papierversionen der Pläne fordern – dies muss sich ändern, da die Technologie vorhanden ist. Technologie schreitet schneller voran, als Menschen sich entwickeln, und die Automatisierung wird die Rolle des Menschen unweigerlich verändern, aber es gibt keinen Wettbewerb."

- „Überlegenheit bei reiner Rechenleistung liegt natürlich eindeutig beim Computer, aber die Kreativität – insbesondere in Notfallsituationen – liegt eindeutig beim Menschen (siehe Cpt. Sully im Hudson River)."
- „Neben all diesen neuen Technologien ist die öffentliche Akzeptanz entscheidend – die soziale Dimension muss berücksichtigt werden, und dies erfordert eine offene und transparente Kommunikation gegenüber den beteiligten Interessengruppen."
- „Wird der Pilot immer die Macht haben, das System außer Kraft zu setzen oder kann die Automatisierung eine ‚böswillige Handlung' des Piloten außer Kraft setzen – wer wird die ultimative Kontrolle haben? Dies wird eine schwierige Debatte, da die Automatisierung nicht immer richtig liegt und auch fehlerbehaftet ist."
- „Technologie ist keine Zauberei – sie wird versagen und wir müssen uns darauf vorbereiten."
- „Technologie muss auch eingesetzt werden, um die Umwelt zu verbessern, da die Luftfahrt dabei ist, als ‚schmutzig' wahrgenommen zu werden."
- „Flugzeuge werden heute mit Technik nach dem Stand der 70er produziert: Höhenmesser, Geschwindigkeitsmessung – die Luftfahrttechnik muss von Neueinsteigern lernen, um in die Zukunft zu blicken."

Es folgte ein weiterer Flash Talk zum Thema **Medical Standards for the Evolving Global Aircraft Operation Environment.**

Welche medizinischen Standards sind notwendig, um ein akzeptables Maß an öffentlicher Sicherheit im gesamten Bereich des Flugzeugbetriebs zu gewährleisten, von der vollständigen Automatisierung bis zur direkten menschlichen Kontrolle? Ein akzeptables medizinisches Risiko bei den meisten kommerziellen Transportoperationen basiert heute auf der Anwesenheit von zwei Piloten an Bord des Flugzeugs. Technologische Fortschritte verändern die Risikogleichung und stellen die Anwendbarkeit aktueller medizinischer Standards in allen Szenarien mit Besatzung in Frage, unabhängig vom Standort des Piloten. Es ist wichtig zu überlegen, welche Risikotoleranz in diesem sich entwickelnden System akzeptabel ist – ein globales System, das sowohl den alten Flugzeugbetrieb als auch den Betrieb, der von schnell fortschreitenden Technologien abhängig ist, berücksichtigen muss.

Eine plötzlich auftretende medizinische Arbeitsunfähigkeit des Piloten stellt weiterhin ein Sicherheitsrisiko im globalen Luft- und Raumfahrtsystem dar, unabhängig davon, ob sich der Pilot am Boden oder in der Luft befindet und ein Flugzeug steuert. Wir müssen die Gewährleistung der Sicherheit mit den Rechten des Einzelnen und den potenziellen Vorteilen dieser neuen Technologien in Einklang bringen.

Speaker: Dr. Susan Northrup (Federal Air Surgeon, FAA Office of Aerospace Medicine)

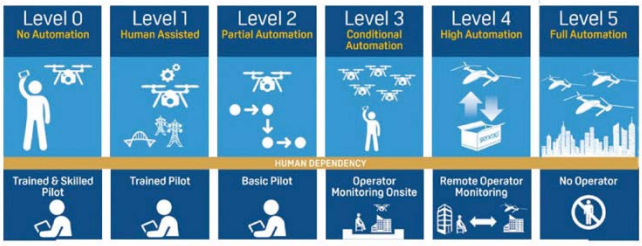
Klar wurde: Die sog. „Ermüdungsforschung" ist erforderlich, um das spezifische Verständnis von UAS-Problemen im Zusammenhang mit Terminplanung, Dienstzeit, Schichtarbeit (und Rotation), Arbeitsbelastung und anderen Bedenken hinsichtlich menschlicher Faktoren für Drohnenpiloten zu verbessern. Ziele müssen dabei sein:

- Minimierung von Risiken
- Maximierung der Sicherheit
- Verbesserung der Bedienerleistung während des tatsächlichen UAS-Betriebs

Am Ende des Flash Talk blieben mehr Fragen als Antworten. Es entstand aber auch die Erkenntnis, dass die Operateure am Boden, wie z. B. auch Fluglotsen, nicht vor medizinischer Arbeitsunfähigkeit gefeit sind – ein Risiko, das für sicherheitskritische Mitarbeiter berücksichtigt werden muss.

Where are the Safety Risks for UAS pilots? Physiological/Psychological Hazards to UAS Pilots, Occupational Hazards to UAS Pilots, Physical Hazards to UAS Pilots and 3rd Parties und Human Factors of UAS Air Traffic Control.

UAS "Pilot" Medical Standard?



What medical standard is needed?

Physiological/Psychological Hazards

INDIVIDUAL:
- Physical Fitness
- **Psychological Fitness**
- **Alcohol Consumption**
- **Medication Use**
- **Illicit Drug Use**
- **Diseases & Illnesses**
- **Fatigue**
- Circadian Rhythms
- **Nutrition & Hydration**
- **Emotional Stress**

ENVIRONMENT:
- Barometric Pressure
- Solar & Cosmic Radiation
- Temperature and Humidity

OPERATIONAL:
- Chemical/Biological Hazards
- Automation Issues
- **Workload & Performance**
- **Decision-Making & Judgement**
- Crew Resource Management
- **Spatial Disorientation (visual)**
- Life Support Systems
- Personal Protective Equipment
- Acceleration Forces
- **Human-Machine Interface**
- Human-Human Interface
- Noise & Vibration
- Airsickness
- Transmeridian Flights
- Cabin Air Quality

Human Factors of UAS Air Traffic Control

Potential research questions include:

- **Visibility from ATCT**
  - Tower controller ability to de-conflict aircraft and UAS due to UAS:
    - Integration into towered airport environments,
    - Deviation from a designated corridor, or
    - Operated with malintent
- **Identification of impacts to:**
  - Controller workload and task flow of UAS integration into controlled airspace
  - Traffic flow management workload and task flow of UAS operations in En Route and Terminal airspace
  - Communication pathways and their effectiveness

Operator Fatigue

- **Relevant research questions include:**
  - What fatigue awareness education/training, if any, is offered to all employees involved in operations?
  - What physiological and objective performance metrics/indicators should be used to develop requirements related to pilot rest, duty time, and shiftwork to manage operator fatigue in UAS operations?
  - How do physiological indicators of fatigue/stress differ and affect performance in various UAS operations compared to manned operations?
  - Are there different rates of fatigue accumulation in various UAS operational environments?
  - Does UAS operator fatigue differ from manned operations?
  - Does automation improve or worsen operator fatigue?
  - What fatigue and performance tradeoffs come with different requirements?

Medical Standards for AAM Pilots?

Applicability of Current Medical Standards Challenged

- **Onboard (optional) pilots - What is the impact of simplification or elimination of traditional aircraft control tasks?**
- **Evolution of pilot to remote operator/monitor**
  - What is the safety threat of remote operator incapacitation or degraded performance?
  - How does the availability of other remote operators in facility/on network mitigate incapacitation risk?
- **Medically monitored remote operator**
  - What are the monitoring and automated control performance requirements?
  - Enroute/cruise
  - In terminal operations

Zum Konferenzabschluss gab es nochmal eine Plenumsdiskussion, die **Safety Management Systems in Practice** als Thema hatte.

Zahlreiche Organisationen haben Safety Management-Systeme (SMS) seit einigen Jahren vorgeschrieben oder freiwillig implementiert, manchmal als belastbare Reaktion auf eine Krise in der nahen Vergangenheit. Die Teilnehmer debattierten die Fragen: Hat dies das Verständnis und die rechtzeitige Minderung operationeller Risiken verbessert? Hat es zu betrieblicher Effizienz geführt? Ist angesichts der globalen Leitlinien der ICAO und der Safety Management International Collaboration Group (SM-ICG) mehr Förderung und Harmonisierung erforderlich? Welche Rolle soll Safety Intelligence spielen? Dieses Panel informierte das Publikum über die neuesten SMS-Entwicklungen und erörterte weitere Möglichkeiten für die SMS-Implementierung, einschließlich der Aspekte der bilateralen Beziehungen.

Moderator: Mr. Hassan Shahidi (CEO, Flight Safety Foundation) sowie die **Panelists:** Mrs. Jodi Baker (Deputy Associate Administrator, FAA Aviation Safety), Mr. Jesper Rasmussen (Flight Standards Director, EASA), Mrs. Trish De Masi (Manager SMS and ASAP Director, Delta Air Lines), Mr. Frank Hitzbleck (Head of Corporate Safety, Security & Compliance Management, Volocopter) und Mr. Keith De Berry (Chief Operating Officer, National Air Transport Association (NATA)).

Hier ein paar ihrer Aussagen:

- „Wir müssen aufhören zu versuchen, ständig simple Checklisten zu erstellen." (Handbuch ja/nein, Back-up ja/nein, Dokumentation vorhanden ja/nein etc.)
- „Wir müssen anfangen, unsere Denkweise zu ändern, etwa Wie wird in dem Unternehmen die Sicherheit verwaltet?"

- „SMS ist Datenaustausch und Zusammenarbeit."
- „Mitarbeiter müssen ermutigt werden zum: ‚etwas sehen – etwas sagen'; die Mitarbeiter sind das ‚Frühwarnsystem' einer Firma, wenn etwas schiefgeht, merken sie es meist zuerst. Also: Investieren Sie in ihre Mitarbeiter!"
- „Sicherheit hat keine Konkurrenz; viele Unternehmen haben Angst, Daten zu teilen, weil sie ihre Konkurrenten erreichen könnten. Aber was ist der Unterschied zwischen Daten und Informationen?"
- „Signifikante Veränderungen bzgl. Sicherheit müssen vom Top-Management kommen. Sicherheit muss vom Management angenommen und gelebt werden (=‚Sicherheitsführung'). Stellen Sie sich also die Frage: Wie wird Sicherheit im Unternehmen diskutiert/gelebt? – z. B. auch in Ihren Newslettern?"
- „Wie wird Cyber in die aktuellen SMS passen?"
- „Die von der EASA für Europa entwickelte transversale Cyberregulierung wird hoffentlich in den nächsten Wochen gebilligt. Das gleiche Verfahren könnte verwendet werden, indem eine weitere Dimension hinzugefügt wird."
- „Wie können verschiedene SMS von z. B. Fluggesellschaften, Flughäfen und ATC zusammengeführt bzw. koordiniert werden? – Und wenn etwas passiert, wann/wofür genau muss der eine Partner darin die anderen informieren?"
- „Wie misst man das Ergebnis von SMS? – Durch Bestehen oder Nichtbestehen der Inspektion (Konformität oder nicht)?"

Auch bei dieser abschließenden Debatte blieben am Ende mehr Fragen als Antworten. Aber: Jedes Unternehmen sollte sich fragen: Wo passiert unser nächster Unfall – und was tun wir dagegen, um ihn zu verhindern? Nur so kann ein gutes SMS eingerichtet, in der Organisation verankert werden.

Zum Abschluss sollte noch gesagt werden:
Der Wandel war schon immer konstant, und auch in der Luftfahrt geht es immer schneller. Wir sehen ein enormes Maß an neuen Technologien und Innovationen in dieser Branche, und das bringt Spannung, Gelegenheit und Herausforderung zugleich.

Wenn jedoch die Luftfahrt nicht sicher ist, spielt es keine Rolle, wie aufregend sie ist oder was die versprochenen Vorteile sind.
Als Sicherheitsprofis ist es unser aller Aufgabe, für Sicherheit zu sorgen. Die enge Beziehung zwischen der FAA und der EASA im letzten Jahrzehnt, gepaart mit deren Verbindungen zu anderen Zivilluftfahrtbehörden, hat die Grundlage geschaffen, um die Luftfahrt weltweit noch sicherer zu machen. Diese Konferenz war eine Gelegenheit und auch das Ziel, auf dieser Grundlage auf- und diese weiter auszubauen.
Präsident John F. Kennedy sagte einmal, dass „eine steigende Flut alle Boote hebt". Wenn wir also Wege finden, die Sicherheit in der Luftfahrt zu verbessern, können wir dieses Wissen teilen, um die Sicherheit auf der ganzen Welt zu verbessern.
Europäer, Amerikaner und vermutlich jeder Mensch auf der ganzen Welt erwarten das hohe Sicherheitsniveau, das wir in Nordamerika und Europa haben – sie erwarten das in jedem Luftraum. Weltweit. Die Herausforderung der Flugsicherheitsbehörden und -organisationen besteht darin, dies zu erreichen und dabei gleichzeitig die enorme Innovation zu ermöglichen, die wir heute in der Luftfahrt sehen.
Das US-EU-Flugsicherheitsabkommen ist die Grundlage dieser transatlantischen Partnerschaft, die es ermöglicht, die gegenseitigen Zertifizierungen von Luftfahrtprodukten und -teilen zu validieren und sich bei Genehmigungen und Überwachung von Reparaturstationen und Wartungen aufeinander zu verlassen. Dieses Abkommen ist von entscheidender Bedeutung für die Aufrechterhaltung eines sicheren Luft- und Raumfahrtsystems auf beiden Kontinenten während der dynamischsten Zeit in der Geschichte der Luftfahrt seit Beginn des Jet-Zeitalters.

Zu diesem Rahmen müssen sich EASA und FAA neu bekennen. Seine Struktur und sein Prozess zwingen diese zur Zusammenarbeit, während jede Luftfahrtbehörde trotzdem zur Rechenschaft gezogen wird. So können beide Seiten mehr Ressourcen für Bereiche einsetzen, die ein höheres Sicherheitsrisiko darstellen. Das Verlassen dieser Vereinbarungen würde ein wichtiges Instrument schmälern, das es ermöglicht hat zusammenzuarbeiten, um die sicherste Zeit in der Geschichte der Luftfahrt zu erreichen.

Jahrespressekonferenz der DFS

Rasanter Verkehrsanstieg – weniger Einnahmen

von Hans-Joachim Krüger

Unter der Leitung vom Leiter der Unternehmenskommunikation der DFS, Fabio Ramos und dem CEO der DFS, Arndt Schoenemann, fand die obligatorische Jahrespressekonferenz erstmalig wieder mit Live-Publikum statt. Allerdings konnten sich auswärtige Journalisten auch übers Internet einwählen. Grundsätzlich darf man, wenn man die Rahmenbedingungen des abgelaufenen Zeitraumes berücksichtigt, auf ein gutes Jahr zurückblicken.

Seit Beginn der kriegerischen Auseinandersetzungen in der Ukaine wurden die Lufträume der Ukraine, Weißrusslands und Russlands für internationale Flüge gesperrt. Östlich von Warschau findet praktisch kein Luftverkehr mehr statt und die Verkehrsströme werden umgeleitet. Dies hat und hatte auch direkte Auswirkungen auf den Flugverkehr in Mitteleuropa und damit auch auf Deutschland. Nur durch diese Maßnahme wurden z. B. zehn Prozent mehr Überflüge registriert. Erschwerend kam hinzu, dass unser westlicher Partner Frankreich neues Flugsicherungsequipment in der Kontrollzentrale in Reims in Betrieb nahm, und auch durch diese Tatsache wurde teilweise das französische Verkehrsaufkommen auf die deutschen Verkehrszentralen in Langen und Karlsruhe wie auch Maastricht umgeleitet. Ein weiterer wesentlicher Punkt für die Zunahme (und eventuell auch für Stausituationen in der Luft) des Luftverkehrs ist auch die Einrichtung von zeitlich befristeten militärischen Flugkorridoren, die mit einer halbstündigen Vorlaufzeit angekündigt werden und im Einsatz befindlichen NATO-Flugzeugen das Überqueren Deutschlands von West nach Ost und auch umgekehrt ermöglichen. Seit Ausbruch des Krieges zwischen der Ukraine und Russland ist eine Zunahme des militärischen Luftverkehrs zu beobachten.

Auch in anderen europäischen Regionen beschäftigen sich Flugsicherungsorganisationen mit speziellen Herausforderungen, die sich direkt oder auch indirekt auf die Verkehrssituation in und über Deutschland auswirken. Ein neues Flugsicherungssystem wurde in Prag implementiert, in Frankreich und Spanien stehen Streikandrohungen im Raum und in Polen wurde jetzt schließlich der Tarifkonflikt beigelegt.

Insgesamt zählte die DFS im Jahr 2021 exakt 1.669.139 Flüge nach Instrumentenflugregeln, und schon jetzt ist klar, dass diese Zahl im laufenden Jahr erheblich übertroffen wird. Man wird zwar nicht an den Rekordwert von über 3,2 Millionen IFR-Flügen herankommen, aber die Tendenz geht steil nach oben. Die Frage für die Zukunft dürfte hingegen sein, wie sich die Fluggesellschaften und auch die Flughafenbetreiber den neuen Herausforderungen stellen und inwieweit hier die strukturellen Probleme behoben werden können. Die in Deutschland schon jetzt 1,2 Millionen Flugbewegungen nach Instrumentenregeln im ersten Halbjahr 2022 entsprechen 76 Prozent des Vorkrisenniveaus aus dem Jahr 2019. Im Laufe des Jahres können somit etwa 86 Prozent erwartet werden. „Es geht bergauf – sehr viel steiler, als wir erwartet haben“, so Arndt Schoenemann während der Pressekonferenz.

Bereits in den vergangenen Jahren 2020 und 2021 wurden auch unter Corona-Bedingungen jeweils 100 Fluglotsen ausgebildet. Für das Jahr 2022 werden hingegen 140 Lotsenanwärterinnen und Lotsenanwärter mit der sehr spezifischen Ausbildung vertraut gemacht. Auch in den kommenden Jahren soll sich die Ausbildung auf einem geregelten Niveau einpendeln.

Wurden im Jahr 2017 beispielsweise am verkehrsreichsten Tag immerhin 10.677 kontrollierte Flüge gezählt, so wurden am verkehrsreichsten Tag des Jahres 2021 (8. Oktober) 7.456 kontrollierte Bewegungen aufgezeichnet.
Zu diesem Ergebnis hat unter anderem der Boom im Frachtverkehr beigetragen. Kam während der Corona-Pandemie der Passagierverkehr nahezu zum Erliegen, so boomte im Gegensatz dazu der Frachtverkehr. Hier stehen an erster Stelle die drei Cargo-Hub-Flughäfen Frankfurt, Leipzig und Köln/Bonn, wobei Leipzig teilweise während der Corona-Krise, was Flugbewegungen angeht, sogar den Frankfurter Flughafen in den Schatten stellte.

_Passagiere und Fracht

Boom in der Luftfracht

Das Frachtgeschäft hat auch 2021 dem Luftverkehr Schub gegeben. Trotz Krise liegen die Zahlen über dem 2019er-Niveau.

18,7
PROZENT
mehr Frachttonnenkilometer wurden 2021 geflogen. Das ist mehr als vor der Krise.

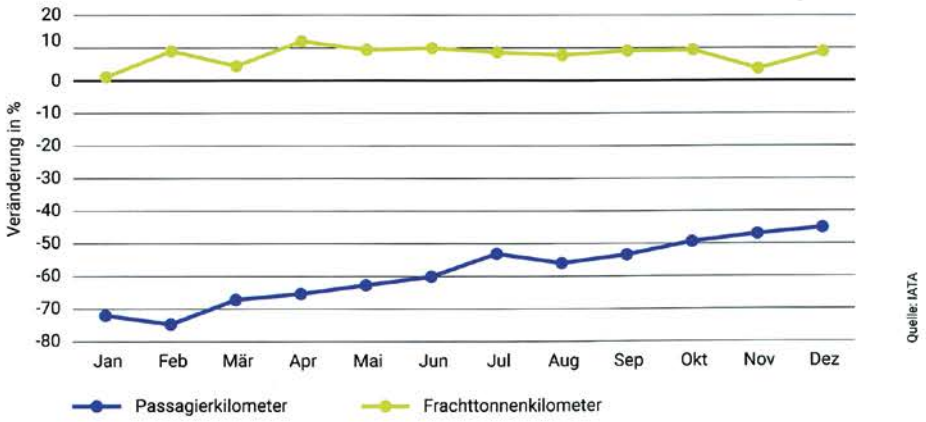
Der Frachtverkehr hat sich deutlich schneller von der Corona-Krise erholt als der Passagierverkehr. Schon im ersten Corona-Jahr 2020 musste die Luftfracht kaum Verluste hinnehmen, und 2021 lag sie bereits wieder über dem Niveau vor der Krise. Weltweit ist die Luftfrachtnachfrage um 6,9 Prozent gegenüber 2019 und um 18,7 Prozent gegenüber 2020 gewachsen. Dies lässt sich durch die Entwicklung der Weltwirtschaft, aber auch durch den Trend zum Online-Handel erklären. Hinzu kommen Logistikprobleme im Seeverkehr.

Anders als im Vorjahr, als der Rückgang der Passagierflüge auch die Beiladekapazität reduziert hatte, stand 2021 zudem wieder mehr Ladekapazität zur Verfügung. Nach Angaben der IATA gab es die stärksten Zuwächse in Nordamerika: Die Zahl der Frachttonnenkilometer lag im Jahr 2021 um 19,8 Prozent über dem Niveau vor der Krise.

Zweistellige Zuwächse gab es auch in den Regionen Afrika und Naher Osten. Der wichtige europäische Frachtmarkt lag mit einem Plus von 3,7 Prozent ebenfalls über dem Niveau von 2019. Lateinamerika dagegen war laut IATA die einzige Region mit einem Rückgang (–15,4 Prozent).

Von dieser Entwicklung profitierten auch die deutschen Luftfrachtstandorte: 2021 war Frankfurt, vor Paris und Amsterdam, der größte Umschlagplatz für Luftfracht in Europa. Mit rund 2,32 Millionen Tonnen konnte Frankfurt sogar das Ergebnis von 2019 (2,09 Millionen Tonnen) übertreffen. Auch der zweitgrößte Frachtflughafen Deutschlands, Leipzig/Halle, legte abermals zu und steigerte sich von 1,23 auf 1,59 Millionen Tonnen. Gleiches gilt für den Köln/Bonner Flughafen, der mit 0,99 Millionen Tonnen auf dem vierten Rang liegt.

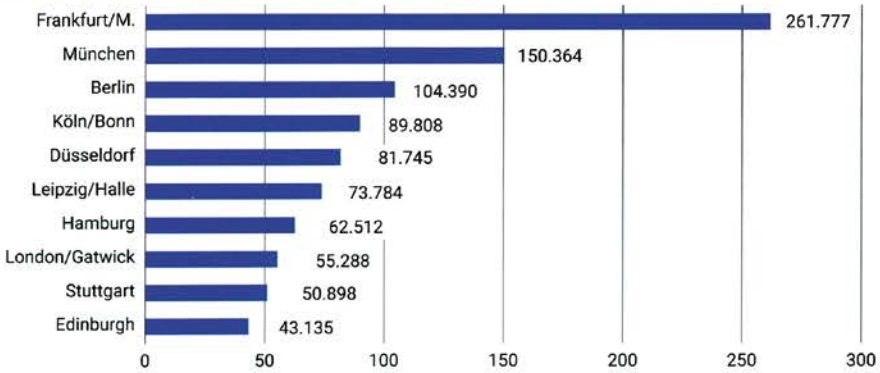
Fracht- und Passagierentwicklung



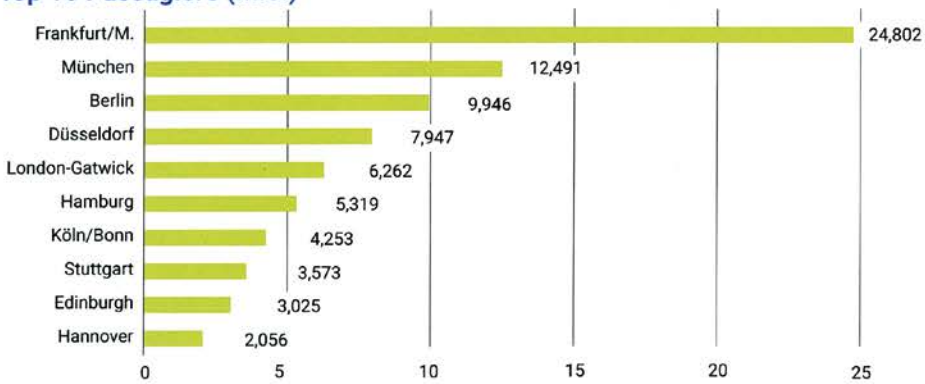
Weltweit wurden 2021 fast 60 Prozent weniger Passagierkilometer zurückgelegt 2019. Anders bei der Luftfracht. Die Zahl der Frachttonnenkilometer erhöhte sich 2021 im Vergleich zu 2019 um 6,9 Prozent.

Die DFS-Gruppe

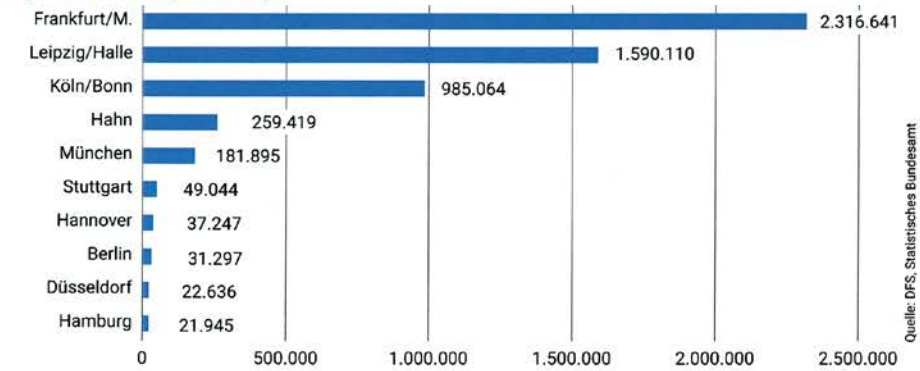
Top 10 Flüge, IFR-Starts und -Landungen



Top 10 Passagiere (Mio.)



Top 10 Fracht (Tonnen)



An den Flughäfen, an denen die DFS-Gruppe Flugsicherungsdienste erbringt, 2021 insgesamt knapp 1,2 Millionen Starts und Landungen kontrolliert – das sind etwa so viele wie im vergangenen Jahr.

Airhub Aviation A340: *Die maltesische Airhub Aviation hat sich in diesem Jahr verstärkt auf das Chartergeschäft spezialisiert und setzt u. a. diesen ehemaligen Air Belgium A340 ein.* **Foto: Gerrit Griem**

Airhub Aviation (Corendon Airlines) A330: *Dieser Corendon Airlines A330 wird ebenfalls von Airhub Aviation eingesetzt und wurde im Juni in Stuttgart fotografiert.* **Foto: Gerrit Griem**

British Airways A320: *In einer attraktiven Bemalung „BA Better World scheme" zeigte sich dieser British Airways A320 im Juni ebenfalls in Stuttgart.* **Foto: Gerrit Griem**

Condor A321: *In allen möglichen gestreiften Farben präsentiert sich Condor in diesem Jahr am Ferienhimmel und auch rot-gestreift steht diesem A321 nicht schlecht.* **Foto: Gerrit Griem**

Bamboo Airways B787: *Die vietnamesische Bamboo Airways bedient Frankfurt seit Anfang des Jahres als erstes europäisches Ziel mit der B787. Der farbenfrohe Flieger wurde beim line-up zur RWY18 im Juni aufgenommen.* **Foto: Gerrit Griem**

Saudia B787: *Anlässlich ihres 75-jährigen Jubiläums hat Saudia einige ihrer Maschinen in Sonderbemalungen lackiert. Dieser Dreamliner wurde im Juni ebenfalls in Frankfurt fotografiert.* **Foto: Gerrit Griem**

Wir bedanken uns bei der Vereinigung Cockpit und den beteiligten Autoren für die erteilte Abdruck-Genehmigung. Der Artikel selbst erschien in der Fachzeitschrift „VC INFO 1/2022“.

Die Redaktion „der flugleiter“

Mit Abstand betrachtet:
das Verfahren „Reduced Runway Separation“

Slots sind auf vielen Verkehrsflughäfen ein knappes Gut. Um die Bahnbelegung möglichst kurz zu halten, kann „Reduced Runway Separation“ Anwendung finden. Doch dieses wirft bei vielen Kolleginnen und Kollegen noch immer Fragen auf. Im Folgenden beleuchtet die VC-Info daher das effizienzsteigernde Verfahren.

Nach einem weitestgehend ereignislosen Flug befand sich der A330 aus Nordamerika kommend am frühen Morgen bei besten Bedingungen im Anflug auf Frankfurt. Der CM1 hatte die Kontrolle auf diesem Leg, das ILS 25L wurde stabilisiert geflogen und die Crew erwartete die Erteilung der Landefreigabe. Der preceding traffic einer A321 einer ortsunkundigen Airline rollte bereits auf Runway 25L aus, verringerte die Geschwindigkeit jedoch noch auf der Runway unerwartet stark. Für die im Anflug befindliche Crew sah es beinahe so aus, als habe der A321 auf der Bahn angehalten. Ob sich die Crew des A321 zwecks Rollnavigation erst orientieren musste oder ein anderer Grund für die sehr geringe Rollgeschwindigkeit auf der Bahn vorlag, ist nicht bekannt. Es blieb jedoch dem aufmerksamen Controller des Towers ebenfalls nicht verborgen, dass der bis dahin komfortable Abstand zwischen den beiden Flugzeugen sich nun schnell verringerte. Mit ca. 70 Metern pro Sekunde kam der A330 der Bahnschwelle näher. Der A321 wurde mehr ermahnt als ermutigt, die Runway zügig zu verlassen, und setzte Kurs in Richtung des nächsten erreichbaren Abrollweges. Der Abstand zwischen den beiden Flugzeugen wurde nun eher eng. Auf dem short final erhielt die A330-Crew die Landefreigabe: „ABC123 cleared to land runway 25L, preceding traffic is about to vacate, twothousandfourhundred meters assured”.

© Arseniy Shemyakin Photo/Shutterstock.

Der letzte Teil der Landefreigabe führte im Cockpit des A330 teilweise zu Irritation. Während dem PF die 2.400-Meter-Thematik grundsätzlich vertraut war, schien der PM dies nicht sofort einordnen zu können. In der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit einigte man sich darauf, die Landung durchzuführen. Die Zweifel des PM wurden dadurch unterdrückt, dass die Berechnung der Landing Performance vor dem Anflug eine ILD (In-flight Landing Distance) von weniger als 2.400 Meter ergeben hatte. Als der A330 die Räder auf der Landebahn aufsetzte, hatte der A321 den Abrollweg bereits erreicht und mit der gesamten Rumpflänge die Runway verlassen.

Im Debriefing des Fluges wurde klar, dass die Informationslage zur Thematik Clearance „Landing behind Landing“ durchwachsen war und, wie so oft, mithilfe der verfügbaren Dokumentation nicht sofort und intuitiv verständlich aufgearbeitet werden konnte. Dies veranlasste die Besatzung, einen Report an ihre Flight Safety-Abteilung zu verfassen, für den wir uns an dieser Stelle noch einmal herzlich bedanken möchten.

Ein weiterer Bericht der Besatzung eines anderen Fluges: Ein Anflug am Flughafen München bei hoher Wolkenuntergrenze, guten Sichtverhältnissen, schwerem Flieger und einer technischen Einschränkung, die die Landedistanz etwas erhöht. Bei der Übergabe zum Tower konnte die Crew das vorausfliegende Flugzeug, das seine Landefreigabe bereits erhalten hatte, gut erkennen. Unter 1.000 Fuß bekam die Besatzung folgende Information vom Tower: „Traffic is about to vacate, expect late Landing Clearance“. Der Fokus der Crew lag nun auf dem ausrollenden Flugzeug, das auf der Runway sichtbar immer langsamer wurde, aber dennoch den aus der Luft scheinbar passenden High-Speed-Turn-off nicht zum Abrollen nutzte. Die Landefreigabe wurde erteilt, als der Flieger noch nicht von der Bahn gerollt war. Die Piloten waren nicht auf der Towerfrequenz gewesen, als das vorausfliegende Flugzeug die Anweisung vom Towerlotsen erhalten hatte, den hinteren High-Speed-Taxiway zu nutzen. Die für die Crew dadurch unklare Situation, das hohe Landegewicht und die technische Einschränkung führten dazu, dass man sich dazu entschied, in Bodennähe durchzustarten.

Den Kollegen war nicht bewusst, dass der Lotse das Verfahren Reduced Runway Separation angewandt hatte und es sich nicht um eine Unterschreitung vorgegebener Abstände handelte. Damit sind sie nicht allein. Im Gespräch mit einigen in der Vereinigung Cockpit aktiven Kolleginnen und Kollegen wurde ersichtlich, dass viele Besatzungen nicht genau wissen, was sich hinter diesem Verfahren, das seit 25 Jahren Anwendung findet, verbirgt.

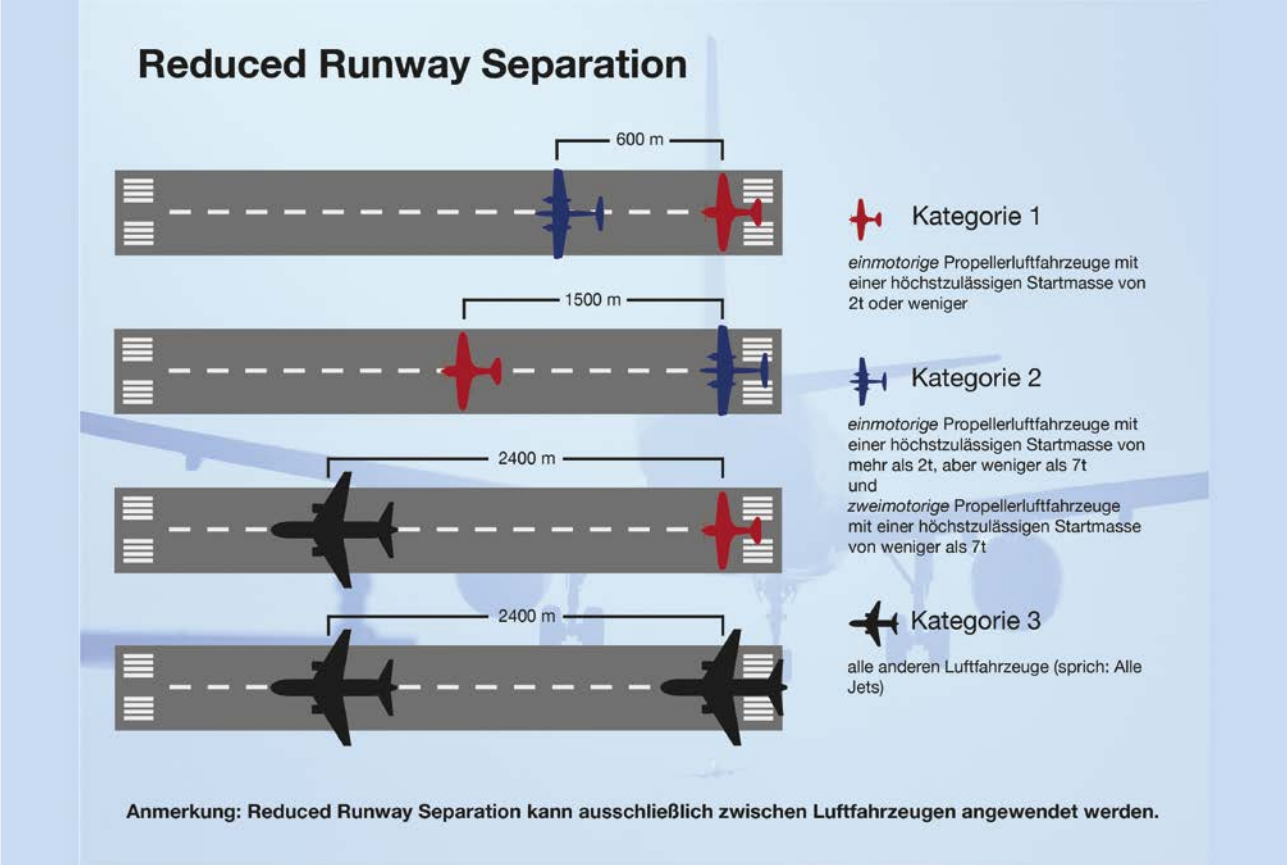
Reduced Runway Separation ist nicht mit Land And Hold Short Operations (LAHSO) zu verwechseln. LAHSO ist in den meisten deutschen Flugbetrieben untersagt und besteht aus einer Freigabe zur Landung mit Stillstand an einem Haltebalken vor z. B. einer kreuzenden Piste.

Wirbelschleppenstaffelung bleibt von der Anwendung des Verfahrens Reduced Runway Separation unberührt.

Reduced Runway Separation

Gerade in Zeiten mit starkem Verkehrsaufkommen sind die Slots auf der Runway eines großen Verkehrsflughafens ein knappes Gut. Insbesondere an großen Drehkreuzen, in denen Passagiere möglichst nahtlos auf Anschlussflüge umsteigen sollen, wechseln sich geringes Verkehrsaufkommen mit regelrechten Rush Hours ab. Um die zur Verfügung stehende Runway Capacity nutzen zu können, versucht man, die Bahnbelegung durch ein star-

“ Reduced Runway Separation ist nicht mit Land And Hold Short Operations (LAHSO) zu verwechseln. LAHSO ist in den meisten deutschen Flugbetrieben untersagt und besteht aus einer Freigabe zur Landung mit Stillstand an einem Haltebalken vor z. B. einer kreuzenden Piste. Wirbelschleppenstaffelung bleibt von der Anwendung des Verfahrens Reduced Runway Separation unberührt.



© DFS

tendes oder landendes Flugzeug möglichst kurz zu halten, u. a. durch bauliche Maßnahmen wie geeignete High-Speed-Turn-offs. Im A380 (gone but not forgotten) gibt es dafür sogar eine Brake-to-vacate-function der Autobrake. Oft findet sich in den AOI's der Hinweis auf HIRO (High Intensity Runway Operations) mit Hinweisen zu den gewünschten Abrollwegen von einer Runway für die verschiedenen Flugzeugklassen. Eine weitere Möglichkeit, die Kapazität der Runway möglichst gut zu nutzen, ist die Anwendung der Reduced Runway Separation durch die Lotsen und Lotsinnen.

ICAO Doc. 4444 beschreibt im Kapitel 7.11 das Verfahren und die Voraussetzungen für die Anwendung. Grundsätzlich muss hierfür eine Risikobewertung für jede Runway durchgeführt werden, auf der das Verfahren genutzt werden soll, um ein akzeptables Sicherheitsniveau nachzuweisen. Das Verfahren muss in der AIP veröffentlicht sein und ist seitens ICAO nur bei Tag vorgesehen.

Die DFS nutzt das Verfahren dennoch seit jeher auch bei Nacht und hat diese Abweichung zur ICAO auch in der AIP veröffentlicht. Vor kurzem hat allerdings die EASA diese und andere ICAO-Vorgaben in europäisches Recht übernommen. Möchte man nun davon abweichen, muss ein gleichbleibendes Sicherheitsniveau nachgewiesen werden. Dazu muss der entsprechende Staat ein so genanntes „Alternate Means of Compliance" einreichen. Inhalt sind u. a. mehrere Nutzerkonsultationen und ausführliche Risikobewertungen zu jeder einzelnen Landebahn, auf der das Verfahren angewendet werden soll. Dies wurde von der DFS durchgeführt.

Somit kann in Deutschland Reduced Runway Separation weiterhin bei Tag und bei Nacht angewendet werden. Die Lotsinnen und Lotsen stellen sicher, dass dafür bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind:

- Preceding Traffic is in motion (dies wird von der Flugsicherung beurteilt)
- Dry or wet RWY („Braking action not adversely affected"), GRF RWYCC mind. 5 auf gesamter Piste
- Ceiling & Visibility min. 1.000 Fuß – bzw. 5.000 Meter
- TWC ≤ 5kts
- Nachfolgendes Flugzeug erhält eine Verkehrsinformation
- Die Runway muss dafür zugelassen sein
- Es müssen eindeutige visual cues (Landmarken oder Bodenlageradar) zur Bemessung des Mindestabstands vorhanden sein

Die Landmarken müssen es den Lotsen ermöglichen, die Entfernung zwischen zwei Luftfahrzeugen zu beurteilen.

Diese können z. B. Abrollwege oder Masten sein. Alternativ kann ein Bodenradar genutzt werden, welches die Abstände genau markieren kann. In der DFS wird ein Systemverbund aus verschiedenen technischen Systemen genutzt, der als Advanced Surface Movement Guidance and Control System (ASMGCS) bezeichnet wird. Dadurch kann an einigen Towern die Bodenlagedarstellung zur Kontrolle genutzt und die darauf dargestellten Abstände zwischen Luftfahrzeugen zur Staffelung verwendet werden.

Hierbei sind die erlaubten Mindestabstände abhängig von der Kategorie der Flugzeuge und der Konstellation (wer fliegt hinter wem?): Folgt z. B. ein Jet einem anderen Jet, beträgt der Mindestabstand 2.400 Meter. Folgt ein Jet einem LFZ der Kategorie 1 oder 2, ist das Verfahren der Reduced Runway Separation nicht zulässig.

Sind alle Voraussetzungen erfüllt und wird der Abstand zwischen zwei Flugzeugen den beschriebenen Werten beim Überflug der Pistenschwelle entsprechen, kann der Tower einem nachfolgenden Flugzeug eine Landefreigabe erteilen.

Wichtig zu verstehen ist, dass dem nachfolgenden Flugzeug nach wie vor die gesamte Runway zur Verfügung steht. Es wird lediglich der entsprechende Mindestabstand zu einem voraus gelandeten oder startenden Flugzeug zu jeder Zeit auf oder über der Piste gewährleistet. Dieser muss zum Zeitpunkt der Landefreigabe an das nachfolgende Flugzeug noch nicht erreicht sein; es muss lediglich sichergestellt sein, dass der Abstand erreicht sein wird, wenn das nachfolgende Flugzeug die Pistenschwelle überfliegt.

Losgelöst vom Verfahren Reduced Runway Separation gilt:

> „Die Landefreigabe braucht nicht zurückgehalten zu werden, bis die vorgeschriebene Staffelung hergestellt ist, wenn ausreichende Gewissheit darüber besteht, dass die erforderliche Staffelung zu dem Zeitpunkt bestehen wird, an dem das Luftfahrzeug die Pistenschwelle überfliegt. Ein Luftfahrzeug darf jedoch nicht zur Landung freigegeben werden, bevor nicht ein vorher landendes Luftfahrzeug die Pistenschwelle überflogen hat.“ (Auszug aus Betriebsanweisung Flugverkehrsmanagement, der Arbeitsgrundlage für das Lotsenpersonal)

Während für einen bevorstehenden Take-off die Take-off Clearance i. d. R. unmittelbar vor dem Take-off erteilt wird, ist bei der Erteilung der Landing Clearance ein etwas größerer Puffer wünschenswert. Die Landing Clearance erst in einer Höhe von 50 Fuß zu erhalten, wäre schon wegen der möglichen Belegung der Frequenz durch andere Verkehrsteilnehmer (z. B. ein beim Tower eincheckendes anderes Flugzeug) nicht praktikabel.

In der Praxis kommt Reduced Runway Separation hauptsächlich zwischen Start und Landung zur Anwendung. Der Standard ist Pistenstaffelung, das heißt, eine Pistenlänge liegt zwischen einem Start und einer Landung. Der Abstand zwischen den involvierten Flugzeugen ist also je nach Flughafen sehr unterschiedlich und hat dann bei einer 4.000 Meter langen Piste deutlich größere kapazitive Auswirkungen als beispielsweise bei einer 3.000 Meter Piste. Lotsinnen und Lotsen „zielen“ nicht auf die herabgesetzte Pistenstaffelung, dennoch können sie sich bewusst dafür entscheiden, keine 4.000 Meter Abstand

“ Losgelöst vom Verfahren Reduced Runway Separation gilt: Die Landefreigabe braucht nicht zurückgehalten zu werden, bis die vorgeschriebene Staffelung hergestellt ist, wenn ausreichende Gewissheit darüber besteht, dass die erforderliche Staffelung zu dem Zeitpunkt bestehen wird, an dem das Luftfahrzeug die Pistenschwelle überfliegt. Ein Luftfahrzeug darf jedoch nicht zur Landung freigegeben werden, bevor nicht ein vorher landendes Luftfahrzeug die Pistenschwelle überflogen hat.

zwischen den Flugzeugen unter den genannten Voraussetzungen zu planen. Rein juristisch dürfen sich sogar zwei Flugzeuge gleichzeitig auf der Runway befinden, sofern der Abstand gewährleistet ist, beispielsweise wenn ein voraus gelandetes Flugzeug einen long rollout auf der Bahn macht. In diesem Fall darf das nachfolgende Flugzeug trotzdem eine Landefreigabe erhalten und die Räder auf die Bahn setzen. Aus Sicht von Flight Safety stellt sich die Frage: Sollten wir auf einer Bahn aufsetzen, auf der sich noch ein anderes Flugzeug befindet?

Zwei Beispiele aus dem Flugbetrieb illustrieren die Risiken:

Im Juni 2010 landete ein A320 bei bestem Wetter in München. Bis kurz vor dem Abrollen von der Landebahn gab es keinerlei Auffälligkeiten, doch dann wurde die Situation plötzlich nochmal spannend, wie der folgende Report zeigt: „Nach einer normalen Landung in München auf der Bahn 26R steuerte ich das Flugzeug auf den Abrollweg. Während der Kurve fiel die Bugradsteuerung aus und das Flugzeug rollte trotz Lenkeinschlages geradeaus weiter in Richtung Wiese. Die ECAM Warnung ‚Antiskid and Nose Wheel Steering Fault' erschien. Trotz defektem Antiskid konnte ich das Flugzeug wenige Meter vor dem Rand des Rollweges zum Stehen bringen. Unser Leitwerk ragte noch in die Landebahn hinein, sodass diese etwa 15 Minuten gesperrt wurde. Nach APU Start ließ ich die Triebwerke abstellen. Ein Schlepper konnte sich gerade eben noch vor unser Bugfahrwerk positionieren und schleppte uns zum Parkplatz. Alle Reifen der Hauptfahrwerke wurden durch das Blockieren beim Bremsen beschädigt."

Dieser Fall illustriert: Auch wenn alles darauf hindeutet, dass ein Flugzeug die Bahn in Kürze verlassen wird, kann es plötzlich doch ganz anders kommen. Aber selbst, wenn dieser unwahrscheinliche Fall eintritt, reichen dann 2.400 Meter nicht trotzdem, um rechtzeitig zum Stillstand zu kommen? In aller Regel schon, aber vielleicht ist es gerade die unerwartete Situation auf der Bahn voraus, die eine Long Landing auslöst.

So geschehen bei einem A340 im März vergangenen Jahres beim Anflug auf Frankfurt. Auch diesmal war der preceding traffic noch dabei, die Bahn zu verlassen, als der Lotse dem Flugzeug in etwa 200 Fuß die Landefreigabe erteilte. Der FO, Pilot Flying, berichtet: „Der Flieger auf der Bahn lenkte mich stark ab, sodass ich ein bisschen von der Centerline und vom Vertikalprofil abwich. Bei Überfliegen der Schwelle war der andere Flieger geradeso von der Bahn, soweit man das in der Dunkelheit beurteilen konnte. Ich konnte den Flieger noch in Limits korrigieren, durch die Distraction flarte ich aber etwas zu früh, sodass die Landung etwas lang wurde."

Die Sichtbarkeit des vorausfliegenden Flugzeuges ist bei Nacht beeinträchtigt, da die Positionsbeleuchtung in der Bahnbeleuchtung untergehen kann. Die Suche nach vorausfliegenden Flugzeugen bindet Kapazitäten der Besatzung, die an der Stelle für den Endanflug genutzt werden sollten. Die späte Erkenntnis, dass sich ein weiterer Flieger auf der Bahn befindet, kann in dieser dynamischen Situation – bei Unwissenheit über die herabgesetzte Staffelung – zur Überraschung der Crew beitragen. Eventuelle hektische Reaktionen bergen immer ein Risiko für Fehler, die durch eine frühzeitige und klare Kommunikation zwischen Lotsenpersonal und Crews vermeidbar wären.

Lotsinnen und Lotsen haben die Verpflichtung, dem nachfolgenden Verkehr eine Verkehrsinformation über das vorausfliegende Flugzeug zu geben. Oft wird dabei zusätzlich erwähnt, dass mit einer späten Landefreigabe zu rechnen ist. Diese Information an das landende Flugzeug trägt dazu bei, der Besatzung die Situation im Endanflug bewusst zu machen.

Bei der Anwendung von Reduced Runway Separation ist es essenziell, mit der Besatzung des nachfolgenden Flugzeugs die Anwendung von herabgesetzter Pistenstaffelung und Verkehrsinformationen über das voraus landende oder startende Flugzeug so früh und so klar wie möglich zu kommunizieren, um Missverständnissen und Unruhe im Cockpit in der kritischen Phase des Fluges vorzubeugen.

Der Hinweis „[...] traffic is about to vacate [...]" hat im oben geschilderten Fall anscheinend nicht für Klarheit über die Anwendung von Reduced Runway Separation bei der Besatzung gesorgt. Hierzu gibt es leider bisher keine Standard-Phraseologie. Neben der genannten Möglichkeit kursiert u. a. die Freigabe „Reduced Runway Separa-

tion applies; Runway XX cleared to land“. Die Festlegung einer Standard-Phraseologie wurde innerhalb der DFS angestoßen.

Sollte der Anflug doch abgebrochen werden müssen (z. B. aufgrund eines ungeplanten Stehenbleibens des zuvor gelandeten Flugzeuges auf der Runway, wie im oben geschilderten Fall eines kaputten Bugfahrwerks, oder aus anderen Gründen ATC- oder cockpitseitig), sind vom Lotsenpersonal folgende Aktionen zu erwarten:

a.) Vorausfliegender Start: Sollte das landende Flugzeug einen GoAround einleiten müssen (egal aus welchem Grund), hat die Crew bereits eine Information über das vorausfliegende LFZ bekommen. Das Situationsbewusstsein ist sofort erhöht. Die Lotsen wenden dann Staffelung nach Sicht in Flugplatznähe an und werden einem der beteiligten Flugzeuge Steuerkurse anweisen.

b.) Vorausfliegende Landung: Gibt die Flugsicherung der vorausfliegenden Landung eine Rollanweisung und wird diese korrekt zurückgelesen, ist davon auszugehen, dass das Flugzeug diesen Abrollweg benutzen wird, in Bewegung bleibt und dadurch die Reduced Runway Separation sichergestellt ist. Wird eine entsprechende Freigabe zögerlich oder falsch zurückgelesen, werden die Lotsinnen und Lotsen der folgenden Landung einen Go Around anweisen, weil sie Zweifel an der korrekten Ausführung der Freigabe haben. Dann kann oftmals das veröffentlichte MAP abgeflogen werden.

Obwohl die in diesem Artikel geschilderten Beispiele Einzelfälle waren, so möchten wir das Risiko, dass ein Flugzeug ggf. nicht wie erwartet die Runway verlässt, dennoch nicht leichtfertig abtun.

Fazit

Reduced Runway Separation ist ein sinnvolles Verfahren, das es den Lotsen erlaubt, frühzeitig eine Landefreigabe auszusprechen, obwohl sich bei Überfliegen der Schwelle noch ein anderes Flugzeug auf oder über der Piste befinden darf. Aus Sicht des Cockpits eignet sich bei vorausfliegender Landung (dem aus Cockpit-Sicht entscheidenderen Fall) das bei vielen Fluggesellschaften etablierte „1.000 Fuß-Gate“. Für das Lotsenpersonal ist es allerdings zu diesem Zeitpunkt nicht immer klar, ob Reduced Runway Separation zur Anwendung kommt. Davon unbenommen haben sowohl Tower- als auch Flight-Crew natürlich jederzeit einen Plan B, falls danach etwas Unvorhergesehenes passiert. Befindet sich gemäß des Verfahrens noch ein anderes Flugzeug auf der Landebahn, während man selbst die Bahnschwelle überfliegt, sollte dieses sich zweifelsfrei außerhalb der eigenen ILD befinden.
Ansonsten gibt es selbstverständlich nur eine Lösung: GoAround!

Autoren

Benjamin Bringewat
Vereinigung Cockpit

Sven Graßmück
Vereinigung Cockpit

Frederic Hurd
Deutsche Lufthansa

Susanne Klitscher
Deutsche Flugsicherung

Andreas Pöhlitz
Deutsche Lufthansa

Malte Sommer
Condor Flugdienst

Neues aus Europa

Ein Bericht für alle, die sich schon immer gefragt haben, was eigentlich so flugsicherungsmäßig in Europa passiert?

Schon seit Jahren werden mehr und mehr Weichen – für die Fliegerei im Allgemeinen und die Flugsicherungen im Besonderen – in Europa gestellt.
Nationale Vorschriften wurden und werden immer noch abgelöst von europäischen Vorschriften und oftmals ist uns der Sinn dieser Änderungen verborgen geblieben. Umso wichtiger ist es für uns als Berufsverband und auch als Gewerkschaft, dort mitzureden, wo über die neuen Regeln diskutiert wird, bevor diese in Kraft treten.

Als „normale“ nationale Gewerkschaft ist das in Europa ziemlich schwierig bis unmöglich, jedoch als Mitglied von ATCEUC ist die GdF dabei, wenn neue Vorschriften oder Projekte beraten werden.
In meiner Aufgabe als Vorstandsmitglied (oder wie international gesagt wird als „Executive Board Member“) bei ATCEUC verbringe ich einen nicht unerheblichen Teil meiner Freizeit mit diesem Vorschriftenmoloch.

Man darf sich jetzt aber nicht vorstellen, dass man einfach seine fachlich gut begründete Stellungnahme abgibt und dann alle sagen: „Ach ja, klar! So machen wir das.“
Weit gefehlt.
Es bedarf einer guten Portion Beharrlichkeit und Resilienz (dazu später mehr), um als Lotse nicht immer wieder mal aus der Haut zu fahren, sondern weiter am Ball (und am Thema) zu bleiben.

Während der Pandemie fanden verständlicherweise nicht so viele Beratungen statt, auch weil wir als ATCEUC unsere Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission als Protest gegen die einseitige Bevorzugung der Airlines (Einstellung der Gebührenzahlungen und weitere Hilfspakete) komplett eingestellt hatten.
Dieser Protest zeigte jedoch Wirkung, und die Konditionen wurden dann ja zugunsten der Flugsicherungen deutlich nachgebessert. Die Kommission hatte gemerkt, dass ohne das Fachwissen und die Expertise, die wir von den Gewerkschaften bereitstellen, kein Projekt wirklich Fortschritte machte.

Seit letztem Jahr fanden dann wieder gemeinsame Sitzungen statt, zunächst fast ausschließlich in elektronischer Form, seit Frühsommer dieses Jahres trifft man sich auch wieder von Angesicht zu Angesicht.

Auch wenn ich das mühsame Reisen nach Brüssel oder Köln (ewig früh aufstehen, lange Schlangen bei der Security, volle S-Bahnen, volle Flieger, überfüllte Flughäfen oder Flüge, die kurzfristig umgebucht oder gar gecancelt werden) nicht vermisst habe, manche Dinge sind einfach besser in einer richtigen Diskussion zu besprechen, unter anderem, weil man dann auch nicht so leicht das Mikrofon abstellen kann und die gegenüberliegende Seite zum Zuhören *gezwungen* ist.

Was auf jeden Fall faszinierend ist in der Zusammenarbeit in Europa, sind die Abkürzungen der Arbeitsgruppen und Projekte:
Aspret, EGHD, SSD, HSD Roadmap, SESAR JU, RMT, PJ, SAB, ATM/ANS.TEC, ADR.TEC ...

Die Liste könnte man noch lange weiterführen.
Fachliche und politische Themen, die im Moment besprochen werden, sind zum Beispiel:

- eine elektronische Lizenz für Piloten, die nach Auffassung der Staaten auch auf Fluglotsen und im Anschluss daran vermutlich auf alle weiteren Lizenzinhaber erweitert werden soll,
- Neudefinition des Luftraums E, nachdem nach Auffassung der EASA (Europäische Flugsicherungsagentur) der Fluginformationsdienst (FIS) nur noch von der ATC-Unit gemacht werden darf, die für den IFR-Verkehr zuständig ist,
- EU-Sanktionen gegen Russland wegen des nicht zu rechtfertigenden und gegen das Völkerrecht verstoßenden Angriffskrieges in der Ukraine und die Auswirkungen davon, auch auf die Flugsicherheit (z. B. wie verhin-

EASA-Hauptgebäude am Kölner Rheinufer. **Quelle: Wikipedia**

dert man, dass bzw. was passiert, wenn minderwertige, illegal nachgebaute Ersatzteile in Umlauf kommen ...),
- SES 2+ recast,
- ATCO Licensing.

Beim letzten Thema, dem ATCO Licensing, überschlagen sich die Aktivitäten beinahe schon.

So hat die EASA eine Rulemaking Task (RMT 0668) eingerichtet, in der neben den vielen Stakeholdern auch wir als ATCEUC vertreten sind.

Gleichzeitig hat die gleiche EASA zu diesem Thema eine High Level Group ins Leben gerufen, zu der sie, ich nenne es mal keineswegs despektierlich, irgendwelche Menschen eingeladen hat, deren Qualifikation sich mir größtenteils verschließt, von denen sich jedoch Patrick Ky (Executive Director EASA) verspricht, dass sie ihn gut beraten könnten. Dort sind wir *natürlich* nicht vertreten.

Und wiederum gleichzeitig beschäftigt sich das SESAR JU PJ033 ebenfalls mit diesem Thema.

Abgesehen davon, habe ich jedoch den Eindruck, dass sich die EASA um eine verbesserte Zusammenarbeit mit uns bemüht. Die Erkenntnis, dass die Mitarbeit der Arbeitnehmervertreter dringend notwendig ist, um sinnvolle Ergebnisse zu erzielen, scheint sich durchgesetzt zu haben.

Im Kern geht es beim ATCO Licensing darum, „Nicht-geographische Berechtigungen“ einzuführen. Die Begründung ist immer die gleiche: Die Ausbildung muss vereinfacht werden, muss schneller werden, muss billiger werden, ATCOs müssen flexibler eingesetzt werden, im Upper ist es doch auch schon egal, welchen Luftraum die Lotsin/der Lotse bearbeitet, ist doch eh immer das Gleiche, was sie tun, da kann die Lotsin/der Lotse auch mal in einem unbekannten Luftraum staffeln, der Markt verlangt es ja, und im ATM-Masterplan steht auch so etwas drin und vielerlei unsinnige Aussagen mehr.

Was die Zusammenarbeit mit SESAR JU schwieriger macht, ist die Tatsache, dass die Kosten, die uns im Zusammenhang mit den Arbeitsgruppen entstehen, seit Inkrafttreten von SESAR JU3 in diesem Jahr nicht mehr ersetzt werden, weil die Politiker es in den Jahren davor nicht geschafft haben, einen entsprechenden Vertrag, wie es ihn für SESAR JU2 und JU1 gab, abzuschließen. Das bedeutet, dass wir für unsere Arbeit für das Projekt nicht nur unsere (Frei-)Zeit mitbringen, sondern auch noch unser Geld.

Honi soit qui mal y pense.
(Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.)

Wenn wir nicht mitarbeiten, kann die Europäische Kommission sagen, wir hatten euch ja eingeladen, aber wenn ihr nicht kommt, euer Problem.

Ein weiteres Thema, an dem wir seit über zwei Jahren arbeiten und das jetzt langsam Unterstützung bekommt, ist eine Neuausrichtung des Performance and Charging Scheme. So hat sich jetzt auch CANSO (der internationale Branchenverband der Flugsicherungsorganisationen) damit beschäftigt und eine ähnliche Sichtweise wie die unsrige entwickelt. Unsere Ideen hierfür liegen bei CANSO Europe allerdings bereits seit April 2020 vor.

Wir haben seit der Einführung des Performance and Charging Schemes und des Traffic Risk Sharing-Mechanismus gesagt, dass diese Regulierung eine „Sonnenscheinregulierung“ ist, die nur funktioniert, solange der Verkehr wächst und das auch nur, wenn er dies nicht zu schnell oder sprunghaft tut.

Die Corona-Pandemie hat jedoch schonungslos offengelegt, dass das Performance and Charging Scheme absolut untauglich ist, um eine Finanzierung des ATM sicherzustellen. Es hat sich klar gezeigt, dass Flugsicherung zur (über)lebenswichtigen Infrastruktur gehört. Auch bei der Europäischen Kommission wird jetzt darüber gesprochen, wie die Resilienz des ATM künftig besser sichergestellt werden kann. Dazu gehört auch die Einsicht, dass die Staaten nach dem Chicagoer Abkommen von 1944 für die Bereitstellung der Flugsicherung auch im Contingency Case zuständig und verantwortlich sind.

Kein einziges Flugsicherungsunternehmen hat die Pandemie der letzten zwei Jahre ohne staatliche Hilfe oder staat-

lich garantierte oder unterstützte Kredite überstanden. Am schlechtesten schnitten dabei die am weitesten privatisierten Unternehmen ab. Meine Erkenntnis ist daher, dass der „Markt“, der immer noch von vielen Politikern als der große Problemlöser angesehen wird, überhaupt gar nichts regelt oder löst. Der „Markt“ nimmt einfach gern alle Gewinne mit, verteilt sie an die Shareholder und verstaatlicht die Verluste.

Eine gerade veröffentlichte Forschungsarbeit von Professor Peter Turnbull, Professor Geraint Harvey und Dr. Huw Thomas, „Keeping the skies open in a global pandemic“, bestätigt und unterstützt unsere Sichtweise auf die Finanzierung von Flugsicherungsorganisationen.

Ich hoffe sehr, dass diese Erkenntnisse dazu führen, eine Finanzierung für eine RP5 auf die Beine zu stellen, die wirklich eine gestärkte Resilienz zur Folge hat. Wer sich jetzt fragt, warum nicht in der RP4, dem seien die langwierigen Abläufe in der Politik nochmals in Erinnerung gerufen.
Wir arbeiten auf jeden Fall weiter daran.

Darüber hinaus kümmere ich mich auch sehr intensiv um interne Angelegenheiten bei ATCEUC im Zusammenspiel mit unseren Mitgliedsorganisationen. Eine Aufgabe, die deutlich mehr Freude bereitet.

So haben wir als ATCEUC mit Eurer Hilfe – mein persönliches Dankeschön dafür – zum Beispiel bei der Unterstützung unserer albanischen Flugsicherungskollegen sehr viel erreicht. Ich denke, das hat sich inzwischen herumgesprochen.

Trotzdem hier nochmal in aller Kürze:
Albanische Fluglotsen und Gewerkschaftsfunktionäre wurden 2021 aufgrund ihrer gewerkschaftlichen Tätigkeit für ihre Kollegen behindert und letztendlich verhaftet. Wir haben für die Bezahlung ihrer anwaltlichen Vertretung gesammelt und sowohl von Euch persönlich als auch von der GdF als Organisation großzügige Spendengelder erhalten. Damit gingen wir – immer mit großen Bauchschmerzen ob der Erfolgsaussichten – in die verschiedenen Gerichtsverfahren.

Die Rechtsprechung in Albanien ist jedoch offensichtlich viel unabhängiger, als ich mir das habe vorstellen können. Unsere Kollegen haben **ALLE** Gerichtsverfahren gewonnen. Im letzten Verfahren hat die Richterin auf über 44 Seiten Begründung die Handlungen von Albcontrol, dem dortigen Flugsicherungsunternehmen, auseinandergenommen und dabei auch verschiedene Schreiben, die wir als ATCEUC verschickt hatten, als Beweise zitiert. Die Staatsanwaltschaft wurde von der Richterin angewiesen, die wahren Verantwortlichen zu suchen und gegen diese zu ermitteln. Viele Freunde in der Führung von Albcontrol und der Regierung in Albanien haben wir uns mit unserer Unterstützung sicherlich nicht gemacht, aber der Erfolg für unsere dortigen Kollegen macht uns alle stolz.

Einige weitere Beispiele aus dem vergangenen Jahr:
In Kroatien hat die dortige Flugsicherung ihren Konflikt mit dem Vorsitzenden der Gewerkschaft ebenfalls nach unserer Intervention beigelegt, und auch bei den unglaublichen Vorgängen in Polen (Änderungskündigungen mit bis zu 70 % Gehaltsabsenkungen sowie Entlassungen) unterstützten wir unsere Kollegen letztendlich ebenfalls erfolgreich mit Schreiben an Politiker und durch Pressemitteilungen, die das Schlaglicht auf diese teils unglaublichen Vorgänge richteten, die den Flugverkehr in Europa gefährdeten.

Wer bis hierhin gelesen hat und aus irgendeinem (nicht immer nachvollziehbaren) Grund das ganz interessant findet und denkt, Er oder Sie würde da auch gern mitarbeiten, der wende sich bitte an mich persönlich oder an unseren Bundesvorsitzenden Matthias Maas. Engagierte Mitarbeiter werden immer benötigt.

Ich bin fest davon überzeugt, dass wir uns auf der europäischen Ebene weiterhin verstärkt – wenn nicht noch sehr viel stärker – einbringen müssen. Ich bin versucht zu schreiben „um zu helfen, gute Regelungen zu finden“, aber meist geht es nur darum, Schlimmeres zu verhindern, was wir jedoch (nicht ohne einen gewissen Stolz) in der kürzeren Vergangenheit ziemlich erfolgreich geschafft haben. Ich werde bald wieder berichten.

Einen konfliktfreien Sommer
wünscht Euch Euer „Internationaler“

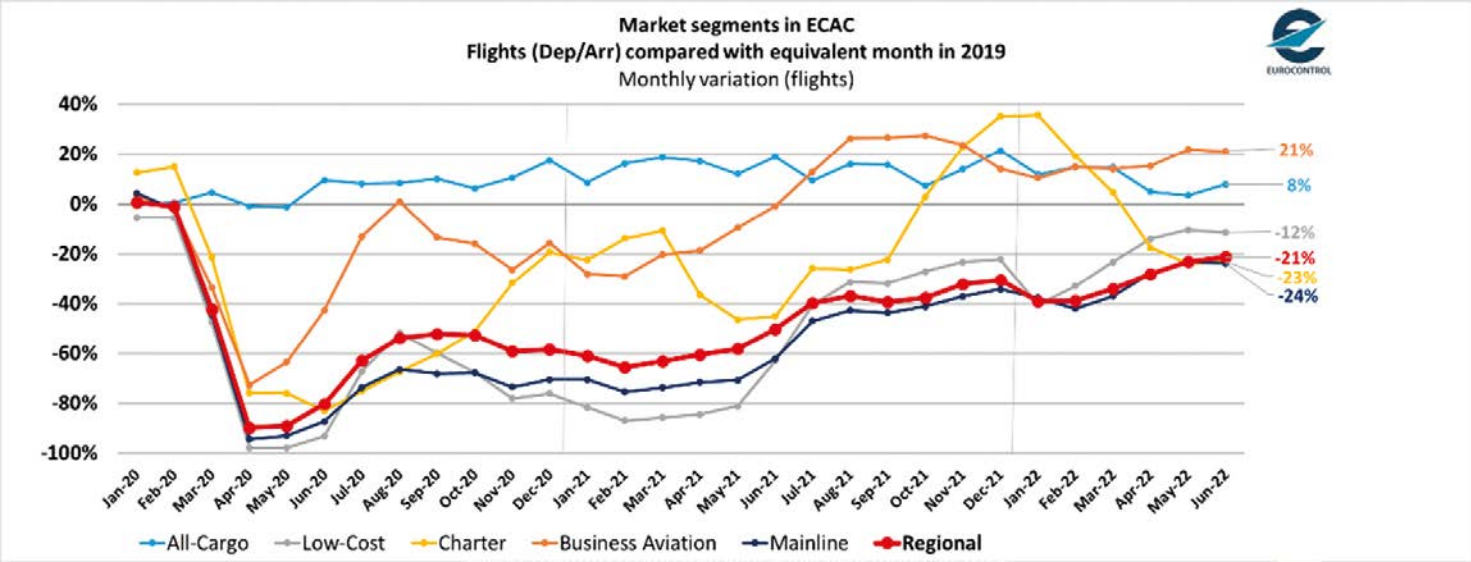
Volker Möller

Neues Marktsegment bei Eurocontrol

Um die Entwicklung der Luftfahrt besser einschätzen und beurteilen zu können, ist es nach Meinung Eurocontrols am besten, sie nach Marktsegmenten aufzuteilen. So hat die europäische Flugsicherungsagentur 2005 fünf Kategorien oder Segmente geschaffen, auf die die unterschiedlichen Geschäftsfelder aufgeteilt wurden. Dies waren die traditionellen Linienflüge, Niedrigpreisgesellschaften, Charterfluglinien, Geschäftsreisegesellschaften und reine Frachtfluggesellschaften.

Doch nun hat Eurocontrol den Bereich der traditionellen Linienfluggesellschaften in „Mainline“ und „Regional“ aufgeteilt. Denn inzwischen hat sich das Verhältnis zwischen den beiden Geschäftsfeldern geändert. Während 2019 die traditionellen Linienfluggesellschaften mit 36 % am Verkehrsaufkommen noch die Nase vorn hatten, kamen die Regional-Airlines lediglich auf 15 %. Dabei wurden Flugzeuge, die zwischen 19 und 120 Passagiere aufnehmen konnten und auf Kurz- und Mittelstrecken unterwegs waren, dem Regionalflugverkehr zugeordnet, während der traditionelle Luftverkehr längere und oftmals Langstrecken abdeckte. Dabei war es schon immer schwierig, zwischen traditionellem Linien- und Regionalverkehr eine scharfe Grenzlinie zu ziehen. Weil auf der einen Seite auch Flugzeuge, die dieser Definition zufolge dem traditionellen Linienverkehr zugeordnet werden, hin und wieder auch auf Regionalstrecken eingesetzt werden und Regionalflugzeuge hin und wieder auch auf längeren Strecken unterwegs sind. Das niedrige Passagieraufkommen während der Corona-Krise sowie daraus resultierend weniger Einschränkungen für den Inlandsverkehr sowie die Notwendigkeit, die (abgelegenen) Regionen an große Hub-Airports anzubinden, haben diese Entwicklung begünstigt. So zeigte sich, dass der Regionalverkehr den traditionellen Linienverkehr und das Niedrigpreissegment überholt hat. Aufgrund dieser Entwicklung hat sich Eurocontrol entschlossen, ein weiteres Segment einzuführen, sodass der Bereich der traditionellen Linienfluggesellschaften in die Segmente „Mainline“ und „Regional“ aufgeteilt wurde. So erwartet man in Brüssel, einen besseren Überblick über die Entwicklung beim traditionellen Linien- und beim Regionalverkehr zu erhalten.

Der Notwendigkeit, abgelegene Regionen an die großen Hub-Airports bzw. an die Hauptstadt und Metropolen dieser Länder anzubinden, muss unbedingt nachgekommen



Entwicklung der einzelnen Marktsegmente. **Quelle: Eurcontrol**

Mit 36 Prozent stellt die E170-190-Familie von Embraer die Mehrheit der in Europa eingesetzen Regionalflugzeuge; hier eine E170 der im März 2020 verblichenen und inzwischen wieder auferstandenen FlyBe . **Foto: W. Fischbach**

werden. Und gerade diese Aufgabe ist die Domäne der Regionalfluggesellschaften. Meist sind es Länder, die ein relativ großes Territorium aufweisen, dünn besiedelt sind und/oder die Reisezeiten mit dem Auto oder der Eisenbahn zu lange sind, um gegen das Flugzeug zu bestehen. So ist kaum erstaunlich, dass in Norwegen der Regionalluftverkehr auf 32 % des gesamten Verkehrsaufkommens kommt. In Finnland sind es 27 %, in Estland 19 % und in Schweden 18 %. Erstaunlich ist ferner, dass der regionale Verkehr auf den Kanarischen Inseln, also die Verbindung der einzelnen Inseln untereinander, 21 % des Luftverkehrsaufkommens der Kanaren ausmacht (all diese Zahlen wurden im Zeitraum von Januar bis Mai dieses Jahres erhoben). Dabei ist natürlich auch von Interesse, in welchem Umfang die großen Umsteigeflughäfen von Regionalflugzeugen angeflogen werden. An der Spitze liegt hier Amsterdam-Schipol mit 4,7 %, gefolgt von Warschau mit 3,1 %, München mit 2,9 %, Frankfurt mit 2,8 % und Las Palmas mit 2,1 %.

Bleibt zum Schluss die Frage, wie sich die im Regionalflugverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge auf die einzelnen Luftfahrmuster oder Flugzeugfamilien aufteilen. Hier hat der brasilianische Hersteller Embraer mit seiner E170-190-Familie mit 36 % die Nase vorn. Auf dem zweiten Platz folgt die ATR 42/72-Familie mit 27 %. Die Regional- Jets von Bombardier kommen mit 16 % auf Platz drei.

WeFis

Eine Branche macht sich unglaubwürdig

Es ist schon erstaunlich – nahezu zwei Jahre Lockdown, Corona bestimmte das Leben und auch das Verhalten jedes Einzelnen. Einschränkungen im täglichen Leben waren alltäglich und in einigen Ländern sind diese immer noch akut. Viele Länder errichteten Einreisesperren und ein Reisen war vielerorts gar nicht möglich. Eine gesamte Branche – gemeint ist die Luftfahrtbranche – schrie nach Unterstützung, nach finanziellen Zuwendungen und zinslosen Krediten. Die Klagerufe wurden von der Bundesregierung erhört und mittels Kurzarbeitergeld oder direkter milliardenschwerer Kredite wurde versucht, die Folgen der Pandemie zu lindern. Nun ist die Zeit des Lockdowns zunächst mal vorbei, und die Luftfahrt erholt sich zunehmend. Viele sagen, eine solch schnelle Erholung habe man nicht vorausgesehen und hat daher scheinbar nicht benötigtes Personal nach Ablauf von Fristen gekündigt oder schlichtweg vergessen weiterzubeschäftigen. Doch plötzlich sind Sommerferien, die Reiselust ist ungebrochen und die meisten Flieger sind (sofern diese dann fliegen) rappelvoll.

Auf der einen Seite fehlen Piloten, dann fehlen Flugzeug-Abfertiger, es fehlt an Sicherheitspersonal, und dazu kommt eine erhöhte Krankheitsrate aufgrund der immer noch nicht überstandenen Pandemie. Die Ausreden der Verantwortlichen, warum man nicht rechtzeitig für Personal gesorgt hat, klingen sehr abenteuerlich und haben so gut wie keinen fachlichen Bezug. Auffällig ist aber auch, dass bisher kaum Lösungsvorschläge zu vernehmen sind, und man versucht, aus der Türkei nötiges Flughafenpersonal zu rekrutieren. Joe kann sich da nur an den Kopf fassen und feststellen, dass diese Maßnahme sowohl kurz- wie auch mittelfristig wohl überhaupt keine Lösung bringt, sondern einfach nur der Beruhigung der aufgeheizten Stimmung dienen soll. Weiter auffällig ist,

dass sich alle Verantwortlichen fürchterlich bedeckt halten und sich mit vermeintlichen Stellungnahmen mehr als nur zurückhalten.

Wenn eine Fluggesellschaft mehr als 2.000 Flüge streichen muss, weil u. a. Piloten fehlen (diese hat man vorher mit freizügigen Prämien überredet, einen entsprechenden Aufhebungsvertrag zu unterzeichnen), kann man nicht unbedingt von einer Strukturkrise sprechen, sondern von fehlendem wirtschaftlichem Weitblick. Ebenso sieht die Sachlage bei den Flughafenbetreibern wie auch bei den vom Bund beauftragten Sicherheitsfirmen aus. Personelle Konsequenzen hat es bisher jedenfalls in keiner Vorstandsetage gegeben, und man darf gespannt sein, wie sich die Luftfahrtbranche aus diesem selbstverschuldeten Sumpf herauszieht …

meint Joe

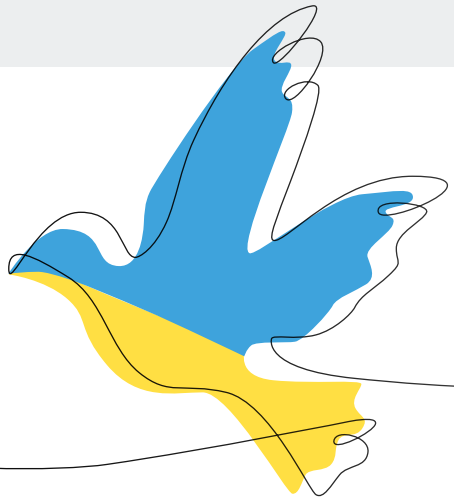
ATCare

SCHON DARAN GEDACHT?

ERHOLUNGS-BEIHILFE

für alle bei der DFS beschäftigten Mitglieder

www.atccare.de



Hilfstransport in die Ukraine – ein Erlebnisbericht

Wie alles begann

Wochenlang habe ich die Nachrichten bezüglich Truppenbewegungen, Drohungen und neuer Großübungen an der Grenze zwischen der Ukraine und Russland verfolgt.

Das Ganze habe ich aber eher als Säbelrasseln à la Kalter Krieg abgetan, konnte ich mir doch nicht vorstellen, im 21. Jahrhundert einen Krieg in Europa zu erleben. Der 24. Februar 2022 stellte dann mein Weltbild auf den Kopf.
Ich war völlig perplex, bin ich doch in einer Zeit des Friedens in Europa aufgewachsen.

Am 1. März war es dann so weit, Harold fragte mich, ob ich mit ihm an die ukrainische Grenze fahre. Ohne zu fragen, was wir dort überhaupt wollen, war für mich klar: um jeden Preis! Nach einigen Stunden stellte sich dann aber Ernüchterung ein. „Was wollen wir da überhaupt? Und vor allem: wie? Unsere Privatfahrzeuge sind denkbar ungeeignet …“, schoss es mir durch den Kopf.

Nach einem konstruktiven Brainstorming in der Betriebskantine nahm das Ganze dann Form an: Harold kennt einen Football Coach, Dale Heffron, der in Winnyzja in der Ukraine lebt. Der Grundgedanke war, ihm an der Grenze Hilfsgüter zu übergeben und auf dem Rückweg Flüchtige mitzunehmen. Wir gründeten also eine WhatsApp-Gruppe und fingen mit der Arbeitsteilung an. Ich kümmerte mich um das Auto, Harold sich um die Hilfsgüter.

Beispiel der Kartons, jeweils geliefert an die bedürftigen Orte.

So weit, so gut …

Hochmotiviert fing ich also an zu telefonieren, auf der Suche nach jemandem, der uns ein Fahrzeug für diesen Transport zur Verfügung stellen konnte. Durch die geographische Lage Winnyzja boten sich als Ziel unserer Reise entweder die moldauische oder die rumänisch-ukrainische Grenze an. Nach Abwägung der politischen Lage in Moldau fiel unsere Entscheidung auf Rumänien, wollten wir unseren Wiedereintritt in die EU doch nicht von der Laune der dortigen Grenzer abhängig machen.

Zu meiner Enttäuschung musste ich dann feststellen, dass es bei keinem der gängigen Fahrzeugverleihe möglich war, durch Rumänien zu fahren.

Verzweifelt fing ich also an, E-Mails an größere Firmen im Bereich Logistik zu schicken. Nach vielen Absagen dann ein Hoffnungsschimmer: Ein in Bremen ansässiger Logistikdienstleister bot an, für 3.000 Euro einen Sprinter abzugeben. Baujahr 2008, 100.000 km, ein absolutes Schnäppchen. Ohne lang zu überlegen, kaufte ich das Fahrzeug.

Nun war es also so weit: Wir hatten ein Fahrzeug (gekauft), mehrere Bremer Kollegen, die sich als Fahrer angeboten hatten, ein Ziel und vor allem: ganz viel Motivation!

Harold musste sich derweil mit dem wohl frustrierenderen Teil auseinandersetzen. Da wir bewusst nur Hilfsgüter liefern wollten, die direkt gefordert und benötigt wurden und sich unsere Informationen auf „alles, was Blutungen stoppt“, beschränkten, gestaltete sich die Materialsuche schwierig. Harold kontaktierte Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser, Arztpraxen, Apotheken, knüpfte Kontakte zu diversen Hilfsorganisationen, wurde am Ende aber nur vertröstet oder abgewiesen. Viele Institutionen haben leider nicht einmal geantwortet. Umso schöner war die

Packen des Autos.

Unterstützung im privaten Kreis. So konnten wir schnell über Bekannte eine Liste mit vom Tierheim/ Zoo in Winnyzja benötigten Dingen abarbeiten. Es war zwar nur ein Tropfen auf den heißen Stein, aber immerhin ein Tropfen!

Da wir zu dieser Zeit, hauptsächlich auf der Suche nach Sachspenden, mit vielen verschiedenen Stellen in Kontakt gekommen waren, stellte sich uns eine andere Frage: Wann gehen wir mit unserem Vorhaben an die Öffentlichkeit? Und in welchem Rahmen? Von mehreren Seiten wurde uns geraten, einen Spendenaufruf z. B. im Radio zu schalten. Da wir aber einerseits nur eine sehr vage Liste mit benötigten Dingen hatten und wir andererseits Angst hatten, schlichtweg mit Dingen, die wir eventuell gar nicht benötigten, überrannt zu werden, entschieden wir uns gegen diesen Schritt.

Die kommenden Wochen gestalteten sich als ziemliche Geduldsprobe. Während wir weiterhin versuchten, unseren Sprinter mit Hilfsgütern zu füllen, machten wir uns auf die Suche nach einem geeigneten Zweitwagen. Dabei bot uns die DFS-Niederlassung Bremen ihre Unterstützung in Form eines VW Multivans an, der für uns reserviert wurde. Vielen Dank an dieser Stelle an die Niederlassungsleitung und SIS/RNF, die Kommunikation war überraschend einfach und sehr angenehm!

Leider war dies aber auch der einzig positive Fortschritt zu dieser Zeit.

Eine absolut neue Dynamik nahm unser Vorhaben dann an, als unser ukrainischer Kontakt plötzlich Interesse an dem Sprinter bekundete. Der Footballverein litt unter akutem Fahrzeugschwund. Mit seinen Fahrzeugen unterstützte er die Zivilbevölkerung und das Militär. So lieferte er Windeln für Hochschwangere, Batterien für Nachtsichtgeräte oder Tierfutter an örtliche Auffangstationen. Ohne lang zu überlegen, sicherten wir zu, den Sprinter zu spenden.

Zu diesem Zeitpunkt hielten wir unseren Planungsstand für ausreichend spruchreif, sodass wir im Bekanntenkreis und in der Niederlassung anfingen, Geldspenden zu sammeln. Idealerweise, so dachten wir, könnten wir dadurch einen Teil unserer Kosten refinanzieren. Als geeignete Kommunikationsplattform wählten wir das DFS-Twitterboard, auf dem wir auch die täglichen Spendenstände dokumentierten. Bereits am ersten Tag kamen so über 1.000 Euro zusammen, wir waren überwältigt.

Es verging einige Zeit, in der die ukrainische Seite die Exportpapiere vorbereitete und wir weiterhin versuchten, das Fahrzeug zu füllen. Mit dem zeitlichen Druck des aktiven Krieges und dem mangelnden Fortschritt bei der

Zerstörtes Fahrzeug der „Tempered Hearts“.

Organisation der Hilfsgüter, entschieden wir, den Sprinter als unsere Hauptspende zu sehen. Was würde es nutzen, in drei Monaten ein randvolles Auto abzuliefern, wenn das eigentliche Fahrzeug sofort benötigt wurde?

Nach Abstimmung unserer freien Tage blieb der Zeitraum vom 25. bis zum 28. April als einzig zeitnahe Option stehen.

Endlich ging es los

Nachdem es kurzzeitig so aussah, als ob wir aufgrund von Fahrerausfällen doch einen anderen Termin suchen müssten, konnten wir nun endlich los. Unser Team bestand nun aus fünf Fahrern: Karo und Lasse, beide Comedians, David, ehemaliger Air Berlin-Kapitän, Harold und mir, Bremer Fluglotsen. Wir starteten unseren Transport um 13 Uhr an der Niederlassung mit Ziel Leipzig. Dort würden wir uns mit David treffen. Das Besondere: Zu diesem Zeitpunkt hatte ich drei meiner vier Mitfahrer noch nie persönlich getroffen. Umso bemerkenswerter war es, dass die Chemie untereinander sofort passte. Gegen 18 Uhr erreichten wir Leipzig, begrüßten David, tankten voll und fuhren weiter. Unser Ziel war Siret in Rumänien. Zwei Stunden später passierten wir die tschechische Grenze. Alles lief absolut reibungslos, wir hielten nur zum Tanken, nahmen nach Bedarf etwas zu Essen mit und wechselten die Fahrer. Gegen 23 Uhr dann die erste Hiobsbotschaft: Unser ukrainischer Kontakt informierte uns, dass aufgrund eines neuen Erlasses die zollfreie Abfertigung für Fahrzeugimporte in die Ukraine ab sofort streng eingeschränkt wurde. Demnach war es uns nicht länger möglich, das Fahrzeug in Siret zu übergeben. Wir mussten jetzt also zu einem von sechs designierten Zollpunkten. Ein paar Hundert Kilometer mehr waren kein Problem, lagen wir doch gut in der Zeit. Einige Minuten später folgte dann die nächste Information: Trotz der vorherigen Deklarierung als humanitärer Hilfstransport müsste sich auch unser Auto in die Schlange an der Zollstation einreihen. Aktuelle Wartezeit: drei Tage! Das Hauptproblem: Weder wir noch unsere ukrainischen Kontakte hatten kurzfristig so viel Zeit zur Verfügung.

So hielten wir gegen Mitternacht kurz vor Brno, um unser weiteres Vorgehen zu beraten.

Im Raum stand die etwa 1.000 km lange Weiterfahrt nach Siret, um dort unsere Waren abzugeben, fünf Menschen eine Mitfahrgelegenheit anzubieten und umzukehren. Oder aber wir treten unmittelbar den Rückweg an, sparen Sprit und versuchen es erneut, sobald wir uns an die neuen Gegebenheiten angepasst haben. Angetrieben von der Motivation, endlich helfen zu können und um jeden Preis weiter fahren zu wollen, fiel uns die Entscheidung extrem schwer.

Vor der Übergabe (David, Harold, Karo, Julian, Lasse).

Letzten Endes mussten wir aber die Spritkosten für weitere 2.000 km gegen den praktischen Nutzen unserer Ware und unseren persönlichen Wunsch weiterzufahren aufwiegen und entschieden uns zur Umkehr.

Wir hatten das Gefühl, gescheitert zu sein. Sämtliche Motivation schlug sofort in Frust um. Bis vor wenigen Minuten hatten wir ein Ziel, auf das wir zufuhren. Jeder gefahrene Kilometer auf dem Tacho erinnerte uns daran, diesem Ziel ein bisschen näher zu kommen. Doch genau dieses fehlte uns jetzt. Wir entschieden uns, die Nacht in einem Hotel ausklingen zu lassen. Nachdem wir eine

Sonnenaufgang in Polen.

Stunde mit der Anfahrt verschiedener Hotels verbracht hatten, aber immer abgewiesen wurden, traten wir gegen 1 Uhr den Heimweg mit Ziel Berlin an. Dort verabschiedeten wir uns von David und fuhren weiter Richtung Bremen.

Nun galt es, den zweiten Versuch zu planen. Motivierend für uns waren die Begeisterung und die Spendenbereitschaft unter unseren Kollegen, war der Spendenstand mittlerweile auf über 2.500 Euro angewachsen. Während die ukrainische Seite weiterhin versuchte, einen Weg zu finden, das Auto ins Land zu kriegen, sammelten wir also fleißig weiter Geldspenden.

Anfang Mai überschlugen sich dann erneut die Ereignisse: Unser Fahrzeug würde an eine NGO namens „Tempered Hearts“ gehen. Diese transportiert hauptsächlich Dinge von einem Zentrallager in Winnyzja an sonst unzugängliche Stellen. So kam es, dass sie erst wenige Tage vorher eines ihrer Fahrzeuge an der Front verloren hatten.

Durch den Status einer NGO war es wohl kein Problem, das Fahrzeug sauber zu importieren.

Des Weiteren erhielten wir zu dieser Zeit eine ausführliche Liste mit benötigten Dingen, sodass wir nun mit dieser gezielter an die Öffentlichkeit gehen konnten. Es dauerte nicht lange, da wurde uns ein Kontakt vermittelt, der das komplette Auto füllen wollte. Wir konnten unser Glück kaum fassen! Es handelte sich um Privatpersonen, die mehrere Sammelaktionen gestartet, die Spenden sortiert, verpackt und beschriftet hatten. So luden wir knapp 50 Kartons gefüllt mit Hygieneartikeln, Babynahrung, Schmerzmitteln, Verbandsmaterial aber auch Kinderspielzeug in unseren Sprinter.

Dadurch, dass sich unser Vorhaben langsam herumsprach, gerieten wir in Kontakt mit der GdF. Diese bot an,

Am Übergabeplatz, die Spender konnten sich auf dem Fahrzeug verewigen.

uns mit einer Sachspende zu unterstützen. Nach Rücksprache mit der Ukraine fiel die Wahl auf Rucksäcke. Diese würden dazu dienen, den in Winnyzja behandelten Soldaten bei ihrer Entlassung das Nötigste mitzugeben. Sobald wir uns auf Größe und Farbe geeinigt hatten, folgte die Bestellung und bereits eine Woche später die Lieferung.
Und auch die Geldspenden rissen nicht ab, sodass wir mittlerweile bei über 5.000 Euro standen.

Die Motivation kehrte zurück, die Arbeit trug wieder Früchte!

Das Auto war nun also voll beladen und refinanziert, damit hätten wir niemals gerechnet. Nun galt es, einen erneuten Termin mit „Tempered Hearts“ abzustimmen. Die Wahl fiel auf den 5. Juni, Pfingsten. Die Fahrersuche konnten wir uns dieses Mal sparen, wollten doch alle Fahrer der ersten Tour um jeden Preis dabei sein. Einziges Problem: Da uns das Firmenfahrzeug nicht erneut zur Verfügung stand, brauchten wir ein zweites Auto. Hier half uns unkompliziert eine Kollegin aus, die uns kurzerhand ihren VW Bulli lieh. Als Treffpunk wurde dieses Mal Lublin, Polen, ausgemacht. „Tempered Hearts“ würde bereits am Vortag mehrere Autos importieren, in Lwiw übernachten, sich mit uns gegen 12 Uhr mittags treffen und dann die Rückreise nach Winnyzja antreten.

So fuhren wir erneut am Abend des 4. Juni gegen 22 Uhr an der Niederlassung los. 14 Stunden Zeit für 1.200 km. Sportlich, aber bei dem Tempo der letzten Fahrt absolut realistisch.

Nach vier Stunden Fahrt dann die erste Pause, Kaffee bei David. Endlich waren wir wieder vereint. Der Rest der Fahrt lief absolut reibungslos. Unsere schlaflose Nacht wurde von einem wunderschönen Sonnenaufgang und der idyllischen Landschaft Westpolens belohnt. Die Straßen waren leer und wir voll im Zeitplan.

Mit deutscher Pünktlichkeit fuhren wir um kurz vor Mittag in Lublin ein. Unsere Kontakte waren zu diesem Zeitpunkt noch etwa eine viertel Stunde entfernt, perfektes Timing für ein Rendezvous mit 1.300 km Entfernung! Als Treffpunkt wählten wir einen KFC-Parkplatz, da wir alle noch nichts gegessen hatten.

Was dann passierte, ist schwer in Worte zu fassen.
Angefangen damit, dass Karo sich über „irgendwelche Idioten, die mich total zugeparkt haben“ aufregte, sie in Polen auf Deutsch zurechtwies, dann aber merkte, dass sie sowieso nicht verstanden wurde. Kurze Zeit später sah sie das ukrainische Kennzeichen dieser Parkrowdys und wurde skeptisch. Nach weiteren zwei Minuten hatte sich dann herausgestellt, dass es tatsächlich unsere Kontaktpersonen waren. Das Eis war also schon mal gebrochen.
Wir bestellten etwas zu Essen und setzten uns gemein-

sam an zwei Tische. Wir unterhielten uns über den Krieg, das alltägliche Leben in der Ukraine, aber auch über belanglose Dinge. Wir waren fassungslos als wir hörten, was die Mitglieder von „Tempered Hearts“ alles leisten. In dieser Woche hatten sie bereits acht Fahrzeuge an sieben Tagen importiert. Dabei verbrachten sie zwischen drei Stunden und drei Tagen an den Zollstationen. Trotz aller vorhandenen Papiere ist es jedes Mal vom Zöllner abhängig, ob sie durchgewunken werden, oder sich in die normale Importschlange einreihen müssen.

Nebenbei gehen sie ihrem „ganz normalen“ Alltag nach und gehen arbeiten. Für dieses Treffen mit uns beziehungsweise die Tage davor, mussten sie Urlaub nehmen. Nach etwa einer Stunde beendeten unsere neu gewonnenen Freunde mit Blick auf die Uhr unser Treffen. Sie mussten schließlich noch über die Grenze und niemand wusste, wie lange es diesmal dauern würde.

Zum Abschied machten wir dann noch gemeinsam Fotos vor dem Fahrzeug. Als symbolisches, kleines Dankeschön erhielten wir eine beschriftete Ukraineflagge, ein paar Sticker, zwei Flaschen Vodka und jeweils eine Urkunde. Herzlichst wurden wir eingeladen, sie jederzeit in Winnyzja zu besuchen. Da uns das Risiko aktuell zu hoch war, datierten wir den Besuch auf eine Zeit nach dem Krieg. Ein komisches Gefühl, eine Einladung aus diesem Grund abzulehnen, während unsere Freunde in genau diese Heimat zurückkehrten. Wir umarmten uns, stiegen in unsere Autos und traten den jeweiligen Heimweg an. Unsere größte Sorge zu diesem Zeitpunkt war die nicht funktionierende Klimaanlage unseres Autos. Bevor wir losfuhren, warfen wir einen Blick auf unsere Urkunden. Dieser Moment änderte alles. Wir realisierten, dass diese unglaublich tollen Menschen sich zurück auf den Weg in ein Kriegsgebiet, ihre Heimat, machten. Sie könnten bei uns bleiben, in Sicherheit, entschließen sich aber bewusst dazu, anderen zu helfen und für ihre Freiheit einzustehen. Wir hingegen kennen den Klang eines Fliegeralarms höchstens aus dem Fernsehen, können uneingeschränkt reisen und leben in Sicherheit. Wenn wir also mit einer solchen Aktion tatsächlich einen Teil zur Unabhängigkeit der Ukraine und der Freiheit der Menschen beitragen können, so soll es nicht unsere letzte gewesen sein!

Beispiele der Hilfsgüter.

Gruppenfoto.

Und so fuhren wir zurück. Einerseits überglücklich, etwas Gutes getan zu haben. Erleichtert, dass jetzt endlich alles funktioniert hatte. Andererseits mit einem Gefühl der Machtlosigkeit und in Sorge um unsere Freunde.

Julian Bendig

Kennen Sie die DIN 5009?

Buchstabiertafel für Wirtschaft und Verwaltung

von Hans-Joachim Krüger

Der Anwendungsbereich der DIN 5009 „Ansagen und Diktieren von Texten und Schriftzeichen“ liegt im Bereich „Text- und Informationsverarbeitung für Büroanwendungen“ und stellt Regeln für die gesprochene Ansage von danach zu schreibenden Texten auf. Dazu gehört beispielsweise das klassische Phonodiktat, aber auch speziell das Buchstabieren von Textteilen wie Eigennamen und Anschriften im Telefongespräch. Die Buchstabiertafel ist nur ein kleiner Teil der Norm, aber eigentlich sehr bekannt. Die Norm gibt es seit 1983, die Buchstabiertafel seit 1890. Die vormals „postamtliche Buchstabiertafel“ wurde 1983 in die DIN 5009 übernommen und wurde so zum allgemein bekannten Buchstabieralphabet.

Seit dem Jahr 2020 befasste sich nun eine Expertenkommission mit der Überarbeitung der seit 1983 gültigen Buchstabiertafel, und das erarbeitete Ergebnis wurde im Mai 2022 in Kraft gesetzt.

Bereits im Vorfeld gab es teilweise in dieser Buchstabiertafel wesentliche Änderungen. So wurden während des Dritten Reiches sämtliche jüdischen Namen ersetzt und zum Teil wie folgt abgeändert: aus N wie Nathan wurde Nordpol, aus S wie Samuel wurde Siegfried, aus D wie David wurde Dora und aus Z wie Zacharias wurde Zeppelin. Teilweise wurden diese Änderungen im Jahre 1950 wieder rückgängig gemacht, aber dennoch haben sich einige dieser Begriffe verselbstständigt.

In der aktuellen, derzeit gültigen Buchstabiertafel sind neben einigen Sachbegriffen 16 Männernamen und nur sechs Frauennamen enthalten. Das entspricht nicht der heutigen Lebensrealität, so die Feststellung des entsprechenden Ausschusses. Es ist nicht möglich, alle relevanten ethnischen und religiösen Gruppen dann auch noch nach ihrem Geschlechterverhältnis fair und ausgewogen darzustellen. Daher kam der Kompromiss zustande, sich zukünftig auf Städtenamen zu einigen, da diese sehr eingängig und bekannt sind.

Buchstabiertafeln mit Städtenamen gibt es zwischenzeitlich auch in anderen Ländern, wie z. B. in Italien, Frankreich oder den Niederlanden, und dort wurden diese Änderungen von der Allgemeinheit sehr gut angenommen.

So gilt zukünftig:

	JETZT	FRÜHER
A	**Aachen**	Anton
B	**Berlin**	Berta
C	**Chemnitz**	Cäsar
D	**Düsseldorf**	Dora
E	**Essen**	Emil
F	**Frankfurt**	Friedrich
G	**Goslar**	Gustav
H	**Hamburg**	Heinrich
I	**Ingelheim**	Ida
J	**Jena**	Julius
K	**Köln**	Kaufmann
L	**Leipzig**	Ludwig
M	**München**	Martha
N	**Nürnberg**	Nordpol
O	**Offenbach**	Otto
P	**Potsdam**	Paula
Q	**Quickborn**	Quelle
R	**Rostock**	Richard
S	**Salzwedel**	Samuel
T	**Tübingen**	Theodor
U	**Unna**	Ulrich
V	**Völklingen**	Viktor
W	**Wuppertal**	Wilhelm
X	**Xanten**	Xanthippe
Y	**Ypsilon**	Ypsilon
Z	**Zwickau**	Zacharias
Ä	**Aachen Umlaut**	Äpfel
Ö	**Offenbach Umlaut**	Ökonom
Ü	**Unna Umlaut**	Übermut

Eine frohe Botschaft jedoch bleibt erhalten – das sogenannte „NATO- oder auch „ICAO-Alphabet“ bleibt unverändert bestehen. In diesem Sinne allen Benutzern viel Spaß beim Buchstabieren und, wie man unter einer SMS schreibt, „VG“ – Viktor Golf (NATO/ICAO) oder Völklingen Gera (DIN 5009) – oder einfach viele Grüße.

India Airforce B777: *Als „India One" schwebte diese B777 der India Airforce zur Freude der anwesenden Spotter im Juni überraschend in Frankfurt ein.* **Foto: Gerrit Griem**

Thai Airforce A340: *Zu den Checks bei Lufthansa schweben regelmäßig seltene Besucher in Hamburg ein, wie z. B. dieser A340 der Thai Airforce im Mai.* **Foto:Gerrit Griem**

Qatar Airways B777: *Uns steht noch eine Fußball-WM in diesem Jahr bevor! Daran möchte der Gastgeber Qatar mit dieser Sonderbemalung auf der Triple Seven erinnern.* **Foto: Gerrit Griem**

Lübeck Air Embraer 190: *In den Farben der Lübeck Air zeigt sich die German Airways Embraer in diesem Sommer und wurde im Mai in Köln fotografiert.* **Foto: Gerrit Griem**

ULS Cargo A310: *Immer noch aktiv ist einer der letzten A310 der ULS Cargo, der regelmäßig Fracht in Richtung Türkei transportiert; hier beim Start in Frankfurt im Juni.* **Foto: Gerrit Griem**

Mesk Air B747: *Etwas neueren Datums ist diese B747-400 der Mesk Air aus den Emiraten, die im Mai auf einem Frachtkurs in Maastricht zu Gast war.* **Foto: Gerrit Griem**

LESERBRIEFE

Leserbrief von Frank W. Fischer
RheinUAC bis 1975 – VdF-Geschäftsführer 1963/64

Die beiden hier angesprochenen Beiträge geben einem alten ehemaligen Fluglotsen zu denken.

Herr Baumgartner hat anscheinend zu diesem tragischen Unfall eine völlig danebengehende Schlussfolgerung gezogen, indem er sagt, der Fluglotse habe in seiner Reaktion gegen ein wichtigen, aber leider „ungeschriebenen" Grundsatz verstoßen. Ob „geschrieben" oder „ungeschrieben"; hier ging es zu keinem Zeitpunkt des Vorfalls um Verkehrsinformation. Denn, wie W. Fischbach richtig zitierte, ging es hier ausschließlich um die Einhaltung von Staffelung zwischen zwei Flügen unter der Kontrolle eines Fluglotsen. Und der musste sich tatsächlich keinen Vorwurf machen, indem er augenscheinlich alles richtig gemacht hatte. Denn als die IL-76 nach der Entfernung zu dem anderen Flug zur Bestätigung der zuvor empfangenen Information nachgefragt hatte, musste er diese Frage ohnehin so beantworten, dass deutlich wurde, wie „eng" die Annäherung war, und dazu empfiehlt es sich direkt auch die Flughöhe der B-747 zu nennen.

Verkehrsinformationen beziehen sich in meiner Erinnerung auf andere Fälle als die Vermeidung von Konflikten zwischen bekannten Flügen unter ein und derselben ATC-Unit. Der Bericht gab damals ohnehin keine Auskunft darüber, ob die IL-76 eventuell auf einen falschen QNH-Wert für den Anflug geschaltet hatte; und wenn so, aus welchem ursächlichen Grund?

Was ich zur Einleitung von Fischbachs Beitrag zu den Unfällen von Teneriffa und Überlingen las, ist irritierend. Wenn der Teneriffa-Unfallbericht auch von „contributing ATC factors" zum R/T spricht, so mag das dort gestanden haben. Aber unsere werten spanischen Kollegen haben so eben nicht dazu beigetragen. Und die Ursache lag ausschließlich beim KLM-Piloten. Er war der eigentliche ausschließlich verursachende Grund und der wurde ihm korrekterweise auch so zugeschrieben. Versuche, die spanischen Kollegen hiermit auch zu belasten, waren damals von externen Beurteilern eingebracht. Warum, will ich hier nicht weiter ausführen. Sie waren und sind verwerflich.

Und zum Überlingen-Unfall würde ich mich nicht dazu versteigen zu sagen, das könnte auch uns im gleichen Falle so passiert sein. Denn wenn das auf viele der heutigen Kollegen zuträfe, dann möchte das in der Öffentlichkeit wohl kaum einen positiven Eindruck hinterlassen. Den meisten damaligen Kollegen wäre es nämlich nicht passiert, wage ich zu behaupten. Und wenn ich hierzu 2005/02 meinen Kommentar abgab mit der Schlussfolgerung, dass dieser Unfall sehr wohl vom Fluglotsen hätte verhindert werden können, wurde ich daraufhin im „der flugleiter" damals heftig und in übler Weise angegriffen.

Heute kann ich lesen, dass ihn sehr wohl die Hauptschuld traf. Das heißt, irgendetwas in der Betrachtungsweise der Ursachen und deren Darstellung, hauptsächlich in der Presse, und „der flugleiter" gehört dazu, ist nicht stimmig. Das gilt sowohl für deutsche Unfälle als auch für solche andernorts auf der Welt. Man ist in der Bewertung oft genug nicht sorgfältig und sachbezogen genug.

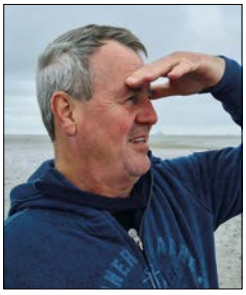
1980 sollte Sr. Camin, Fluglotse in Teneriffa-Nord, nach dem Danair 1008-Unfall (Aufprall im Anflug) als einzig Betroffener APP-Lotse als Schuldiger mit Gefängnis bestraft werden. Hätten nicht die Versicherungsgesellschaften für die Revisionsverhandlung ein wirklich externes Gutachten zur Schuldfrage von mir erbeten, wäre das wohl auch so gekommen. Aber das konnte ich glücklicherweise verhindern, denn Camin war völlig unschuldig und wurde 1989 freigesprochen. Ursache war die Cockpit-Crew. Das mit den Unfalluntersuchungen und ihren Berichten hat nämlich bekannterweise so seine Tücken und Eigenheiten. Dazu gibt es noch weitere Fälle aus der Vergangenheit, auch in Deutschland.

Abgesehen von diesem Thema:
Den Leserbrief von D. Wendland finde ich exzellent und zutreffend.

LESERBRIEFE

Leserbrief von Axel Dannenberg

Moment, Dirk!



von Axel Dannenberg

Antworten und Richtigstellungen zum Leserbrief von Dirk Wendland

Im „der flugleiter“ 03/2022 fand ich den Leserbrief von Dirk Wendland, der auf Basis des Artikels von Markus Siebers im „der flugleiter“ 02/2022 geschrieben wurde. Eines vorweg, ich stimme dem Artikel von Markus zu 100 % zu, bis auf das verwendete Jugendbild.

Die Ausführungen zur Geschichte der GdF möchte ich um den Hinweis ergänzen, dass die Satzung der GdF dem VdF und dem FTI übergestülpt wurde, damit die Gewerkschaft überhaupt zum Laufen kam. Damals ein logischer und richtiger Vorgang. Leider erkennt man bis heute, dass die Satzung in großen Teilen eine Kopie der ver.di-Satzung ist, gepaart mit einer gehörigen Portion Angst und gegenseitigem Misstrauen. Ansonsten sind die detaillierten Regeln der GdF-Satzung gar nicht zu erklären.

Was Dirk in seinem Leserbrief weiter aufführt, darf nicht unkommentiert bleiben bzw. muss richtiggestellt werden.

Unwahrheiten und Zahlen

Leider fehlt eine Definition des Begriffs „Struktur der GdF“, wenn Dirk behauptet, dass ausschließlich der Bundesvorstand derartige Änderungsanträge zur Satzung in den letzten fünf Jahren gestellt hat. Es ist vollkommen absurd zu behaupten, der Bundesvorstand hätte die Delegierten mit den Anträgen überrascht. Der Bundesvorstand hat seine Anträge immer nach den Vorgaben der Satzung gestellt und fristgerecht, nach Prüfung durch die Satzungskommission, an die Delegierten zur Vorbereitung verteilt. Von Überraschung kann keine Rede sein. Bereits hier versucht Dirk, dem Leser eine gewisse Boshaftigkeit oder Listigkeit des Bundesvorstands zu verkaufen. Vollkommen abstrus ist jedoch seine Aussage, dass die Anträge des Bundesvorstands zur Änderung der Satzung (Struktur) mehrheitlich nicht die erforderliche Mehrheit der Delegierten erhielt. Damit hier Klarheit herrscht, von mir folgende kleine Statistik über die Anträge des Bundesvorstands zur Änderung der Satzung:

2017	5 Anträge	5 angenommen
2018	5 Anträge	3 angenommen, 2 zurückgezogen
2019	1 Antrag	1 zurückgezogen
2020	1 Antrag	1 angenommen
2021	13 Anträge	11 angenommen, 2 abgelehnt

Ich hoffe, ich habe richtig gezählt. Die Delegierten können das anhand der Protokolle im Internet kontrollieren. Von 25 Anträgen des Bundesvorstands zur Änderung der Satzung wurden zwei abgelehnt! Dass ein Antrag auch abgelehnt wird, ist in einer demokratischen Struktur doch kein Problem, sondern eher üblich. Man kann es gar nicht oft genug sagen:

Die Bundesdelegiertenkonferenz ist das demokratische Parlament der GdF. Nur dort werden die Regeln der Arbeit der GdF manifestiert. Das ist für den einen oder anderen schwer zu verstehen und zu ertragen, es ist aber so!

Fragen über Fragen

Die Fragen, die Dirk in seinem Leserbrief stellt und die den Bundesvorstand in meinen Augen auch wieder in eine schmuddelige Ecke drücken sollen, möchte ich gerne beantworten:

- *Warum erkennt der Bundesvorstand scheinbar als einziger, dass es einer Änderung der Struktur der GdF bedarf?*
  Der Bundesvorstand erkennt nicht nur den Bedarf für Änderungen, er artikuliert diese auch. Dabei sind Vorschläge aus der Mitgliedschaft auch Auslöser für Änderungsanträge. Überwiegend ergibt sich Änderungsbedarf jedoch aus der täglichen Arbeit des Bundesvorstands innerhalb der GdF.
  Änderungen sehen auch andere Mitglieder der GdF, haben aber teilweise Angst vor Repressalien, wenn sie Vorschläge machen würden. So weit ist es in der GdF schon gekommen.

LESERBRIEFE

- *Warum werden Anträge, die die Struktur der Gewerkschaft betreffen, nicht in einer die Fachbereiche übergreifenden Arbeitsgruppe, sondern vom Bundesvorstand erarbeitet?*
  Wenn der Bundesvorstand Gründe für Veränderungen sieht, dann benötigt er keine Arbeitsgruppe. Der Bundesvorstand entwickelt seine eigenen Ideen und berät darüber. Es ist sein Antrag an die Bundesdelegiertenkonferenz und nicht der Antrag einer Arbeitsgruppe.
  Übrigens könnten die Fachbereiche jederzeit eine derartige Arbeitsgruppe gründen, denn die Leiter der Fachbereiche sind Mitglieder des Bundesvorstands und kennen die Themen bereits seit Jahren.

- *Warum wird für die Erarbeitung von Anträgen zur Änderung der Satzung vom Bundesvorstand nicht die satzungsmäßig zuständige Kommission (Satzungskommission) zur Unterstützung einbezogen?*
  Die Satzungskommission ist primär zuständig für die Prüfung, ob ein Antrag nach der Satzung fristgerecht eingereicht wurde und ob der Antragsteller berechtigt ist. Natürlich kann jeder Antragsteller die Hilfe der Satzungskommission in Anspruch nehmen, wenn er die auch für notwendig erachtet. Wenn der Antragsteller mit sich und seinem Antrag zufrieden ist, wird Unterstützung nicht benötigt.
  Viel wichtiger ist in diesem Zusammenhang aufzuzeigen, dass sich die Satzungskommission in den letzten Jahren ohne Auftrag zu einer Art Vorentscheider oder Vordenker der Delegiertenkonferenz entwickelt hat. Mehrfach wurde der Bundesvorstand aufgefordert, Anträge – aus welchen Gründen auch immer – nicht zu stellen. Ein ungeheuerlicher Vorgang, denn die inhaltliche Diskussion mit den Delegierten über ein Thema sollte so im Vorfeld unterbunden werden.
  Nochmal: Die Delegiertenkonferenz ist das Parlament der GdF und entscheidet, nicht die Satzungskommission.

- *Warum erhalten die Mitglieder immer erst kurz vor Ablauf der satzungsgemäßen Mindestfrist (die der Bundesvorstand weiter verkürzen wollte) Informationen über vom Bundesvorstand geplante inhaltliche Änderungen der Satzung?*
  Es gibt Fristen, die eingehalten werden müssen. Und diese Fristen darf der Bundesvorstand auch ausnutzen. Zumal die Einreichung von Anträgen und die Prüfung durch die Satzungskommission auch Zeit in Anspruch nimmt bzw. an Fristen gebunden ist. Die Delegierten haben in diesem Zusammenhang dem Antrag des Bundesvorstands zur Änderung der Satzung letztes Jahr in Berlin zugestimmt, das Antragsverfahren zu ändern. Ab jetzt wird jeder Antrag auch an die Delegierten zeitnah weitergeleitet, egal ob zulässig oder nicht. Die Delegierten können mit den Inhalten dann umgehen und darüber entscheiden.

- *Und warum bedürfen Anträge, die der Bundesvorstand stellt, nicht der Einstimmigkeit im Bundesvorstand?*
  Warum sollte es in einem demokratischen Gremium einen Zwang zur Einstimmigkeit geben? Sollen wir Verhältnisse wie in Brüssel haben? Nein, im Bundesvorstand wird, wie in den Tarifkommissionen oder anderen Gremien auch, natürlich nach der Mehrheit entschieden. So ist es üblich, übrigens auch in den Fachbereichen.

Zuständigkeiten

Dass Dirk dann im weiteren Verlauf seines Leserbriefs dem Bundesvorstand ein „Geschmäckle“ andichtet, ist nicht redlich. Was sollen erneut diese Falschaussagen, dass die Fachbereiche in Entscheidungsprozesse nicht einbezogen worden sind und, dass es eine satzungsmäßige Kommission geben würde? Es gibt keine satzungsmäßige Kommission, die bei der Erarbeitung und Entwicklung von Satzungsänderungen zuständig wäre. Die nach der Satzung ermächtigten Gremien oder Mitglieder können Anträge stellen, wie sie möchten, und eventuell die Satzungskommission hinzuziehen.
Bereits seit ca. sieben bis acht Jahren gibt es im Bundesvorstand immer eine Mehrheit, die für Veränderungen in den Fachbereichen war. Das Thema ist, je nach Auslöser, immer wieder auf den Tisch gekommen, und da die Leiter

LESERBRIEFE

der Fachbereiche auch Mitglieder des Bundesvorstands sind, waren die Fachbereiche zu jeder Zeit detailliert eingebunden und informiert.

Die Frage nach Mächtigkeit oder Macht ist seit Gründung der GdF bereits geklärt:
Ganz oben steht die Bundesdelegiertenkonferenz. Sie verantwortet die gesamte GdF. Allerdings weist die Satzung seit Gründung der GdF dem Bundevorstand in § 31 folgende Mächtigkeiten zu:

(1) Der Bundesvorstand hat die Stellung eines Vorstands im Sinne des § 26 BGB und vertritt die GdF gerichtlich und außergerichtlich. Seine Vertretung erfolgt durch jeweils zwei Mitglieder des Bundesvorstands gemeinschaftlich.

Und weiter:

(4) Der Bundesvorstand erledigt alle Angelegenheiten der GdF, die nicht durch die Satzung der Bundesdelegiertenkonferenz vorbehalten sind.

Die finale rechtswirksame Entscheidung lag schon immer beim Bundesvorstand als Gremium. Anders ist die Arbeit auch gar nicht zu erledigen, wenn jeder machen kann, was er will. Also z. B. der eine Fachbereich mit dem Arbeitgeber ein anderes Ergebnis als der andere Fachbereich aushandeln würde.

Kritik zu Änderungsvorschlägen der Satzung durch den Bundesvorstand wird auch nicht als Spaltung oder altbacken bezeichnet. Jeder hat das Recht, seine Meinung zu artikulieren und zu vertreten.

Zum Schluss

Die Mär, dass die Mitglieder der GdF ihre fachlichen Belange nur über Fachbereiche zu Geltung kommen lassen können, ist doch hinfällig, seit scharenweise GdF-Mitglieder, die im FSTD fachlich eingebunden waren, in den FSBD gewechselt sind. Und selbstverständlich hat der Bundesvorstand diesem Verfahren zugestimmt, damit Schaden von der GdF abgewendet wird und diese Mitglieder auch ihrem Recht nach Mitarbeit und Koalition nachkommen können. Das von den Subsidiaritätsromantikern gerittene Pferd findet im Stall des FSTD anscheinend nicht genügend Futter vor.

Ein Albtraumszenario, dass die Mitglieder der GdF ohne Fachbereiche ihre Chancen und Risiken nicht einschätzen könnten, sehe ich überhaupt nicht. Ich behaupte, dass die Chancen der Mitglieder innerhalb der GdF ohne die Fachbereichsleitungen ungleich höher liegen, als die Risiken ihre Wünsche und Meinungen durch den Filter eben dieser Fachbereichsleitungen verbreiten zu müssen.

In vielen Bereichen des täglichen Lebens kann man miterleben, wie verkrustete Strukturen die Weiterentwicklung behindern oder stoppen. Ich bin der festen Überzeugung, dass ein krampfhaftes Verharren in der aktuellen Struktur die Dynamik und Bandbreite des Mitgliederwissens für die GdF ausbremst. Ich behaupte sogar, dass die fachliche Detailtiefe in der GdF ganz anders aussehen würde, wenn mehr eine themenbezogene Zusammenarbeit wie in den Tarifkommissionen in den Vordergrund rücken würde. Und weil es im Gesamtkontext des Leserbriefs für mich immer wieder anders durchklingt, möchte ich ganz deutlich machen:

Wir sind die Mitglieder der GdF. Die Mitgliedsbeiträge sind das Geld der GdF. Wir für uns!

Anmerkung der Redaktion: *Mit diesem erneuten Leserbrief schließen wir das Thema rund um die Beiträge von Markus Siebers (der flugleiter 02/22) wie auch von Dirk Wendland (der flugleiter 03/22) ab. Weitere Stellungnahmen zu diesem Thema werden direkt an die entsprechenden Diskussionsteilnehmer weitergeleitet.*

ECC 2022

Rund 800 Spieler aus mehr als 20 Nationen in 35 Teams

Das diesjährige Turnier, das von Team Milano ausgerichtet wurde, führte uns nach Verona. Angereist wurde wahlweise am Sonntag für die Kulturinteressierten oder am Montag für die, die auch am Wochenende noch arbeiten mussten. Entweder mit dem Flugzeug aus Frankfurt mit einigen anderen deutschen Teams oder gemütlich mit dem Zug im Bordbistro angereist, fanden sich spätestens am Montagabend alle Mitglieder des Teams Rhein Radar zur Welcome-Party in einem alten Palazzo ein. Dieser lag direkt neben der Arena in der historischen Altstadt Veronas. Für das leibliche Wohl wurde in guter italienischer Manier gesorgt.

xxx. **Foto: xxx**

Für die sechs neuen Rookies viele neue Eindrücke, für die „alten Hasen“ ein schöner Moment, alte Bekannte nach drei Jahren ohne „richtigen“ ECC endlich wiederzusehen.

Untergebracht waren wir im Hotel Antares: vier Sterne, direkt neben den Fußballplätzen, Pool – bei 30 Grad im Schatten hochwillkommen. Alles in allem also sehr komfortabel!

Dienstag

Die Gruppenphase des Turniers beginnt – es wird halbwegs ernst. Das erste Spiel gegen Maastricht geht nach 40 Minuten mit 1:0 verloren – vielleicht waren die Kollegen von Eurocontrol nicht nur einfach besser, sondern auch besser ausgeschlafen. Im zweiten Spiel wird es leider sehr ernst, zu ernst: Im Kopfballduell zwischen einem unserer Rookies und einem Verteidiger Prestwicks prallt eine schottische Stirn gegen Karlsruher Wangenknochen. Diagnose im Krankenhaus: mehrere Gesichtsknochen gebrochen. Rückfahrt, OP in Deutschland. Mittlerweile geht es dem Kollegen den Umständen entsprechend wieder gut. Das Spiel wird fortgesetzt – 2:0 für Karlsruhe. Abends treffen sich alle für einen Teamabend in einem netten Lokal in der Altstadt von Villafranca. Dort werden die täglichen Medaillen für außergewöhnliche Leistungen vergeben – eine davon bekommt unter anderem der „Held des Tages“ für die Betreuung des verletzten Kollegen.

Mittwoch

Für die Karlsruher läuft es wie geschmiert: Spiel eins gegen Sofia 1:0, Spiel zwei gegen Reims 2:1. Das Spiel der Franzosen kann durchaus als körperbetont gelten, glücklicherweise keine weiteren Verletzten. Damit steht Team Karlsruhe mit neun Punkten auf Platz 2 der Gruppe und kann den Einzug in die Main Competition (Top 16) feiern. Ausgiebig.

Donnerstag

Das erste Spiel gegen Faro/Santa Maria geht nach 0:0 ins Elfmeterschießen und dort in alter Karlsruher Tradition verloren. Positiv ist hier anzumerken, dass sich die Rookies ausgiebig vorbereitet haben, um sich die Karlsruher Elfmeterschwäche anzueignen. Die vergangenen Tage sind nicht spurlos an Team Karlsruhe vorübergegangen. Die Truppe schwächelt – der Kader wird dünner, aber gewinnt gegen Budapest sicher mit 5:2. Damit ist ein Platz unter den ersten zwölf des Turniers gesichert.

Auf dem Abendprogramm steht Karaoke, inzwischen fester Bestandteil des Karlsruher ECC. Die Rookies müssen zuerst auf die Bühne. Bei sechs Rookies im Team und einer vollen Karaokebar kein leichtes Unterfangen. Für den letzten Sänger gibt es schließlich kein Mikro mehr, aber singen kann man trotzdem – eher laut als schön, aber mit Inbrunst unterstützt vom ganzen Team. Karaoke-Pokalsieger wird übrigens eine sehr kreative Neuinterpretation des Songs „Wonderwall“ von Oasis.

Freitag

Die Reihen in den Teams lichten sich – verletzungsbedingt. Wie jedes Jahr wird am letzten Tag – außer in den Finalspielen – nicht mehr wirklich regulär gespielt, sondern die Platzierung per Elfmeterschießen ermittelt. Am Ende steht Team Karlsruhe auf Platz 9 von insgesamt 35. Der Blick in die Fußballstatistik zeigt: der zweitbeste Platz innerhalb der letzten 15 Jahre. Guter Teamspirit, fußballstarke Rookies und stimmgewaltige Fans am Spielfeldrand haben für dieses solide Ergebnis gesorgt.

Die Farewell-Party in einem großen Messegebäude hat vergleichsweise Stil – Apéritif, fünf Gänge und danach noch DJ: Arrivederci Verona!

Einmal mehr konnten wir erleben, dass es beim ECC nicht nur um Fußball, sondern um mehr geht. Die Schiedsrichter hoben unsere schnelle Reaktion und gute Zusammenarbeit mit allen Parteien während des Zusammenstoßes auf dem Feld hervor und bedankten sich für unseren Einsatz. Zusammen mit Prestwick wurde uns deshalb dieses Jahr der Fairplay-Pokal überreicht.

Das gesamte Team Karlsruhe möchte sich herzlich für das Sponsoring der Trikots bei der GdF bedanken. Wir haben die Trikots mit stolzer Brust getragen und zusammen mit unserer Gewerkschaft das Beste auf dem Platz rausgeholt.

BÜCHER

Bernd-Rüdiger Ahlbrecht

Norddeutsche Luftfahrt-geschichte in Schlaglichtern

55 prägende Orte und Ereignisse

Die industrielle und verkehrswirtschaftliche Entwicklung Norddeutschlands ist eng mit der Luftfahrt verbunden, die hier ihren Anfang nahm. Otto Lilienthal legte mit seinem Studium des Vogelfluges in Anklam einen Grundstein für den Flug des Menschen.

Bernd-Rüdiger Ahlbrecht präsentiert in diesem reich bebilderten Band 55 Schlaglichter aus der bewegten und wechselvollen Geschichte der norddeutschen Luftfahrt, die mit außergewöhnlichen Begebenheiten, faszinierenden technischen Innovationen, aber auch Widersprüchlichkeiten und dramatischen Schattenseiten einhergingen.

Die Anfänge der deutschen Seenotrettung aus der Luft in Bad Zwischenahn, das hanseatische Luftkreuz oder der Linien- und Charterverkehr zu den Nordseeinseln, die Erprobungsstellen in Travemünde und Tarnewitz oder die Seefliegerei in Pütnitz – diese Reise in die Vergangenheit wartet mit bedeutenden Orten und prägenden Ereignissen auf, erinnert aber auch an dunkle Kapitel wie Kriege und Tragödien.

Die Luftfahrtgeschichte Norddeutschlands – informativ, spannend und abwechslungsreich.

Bernd-Rüdiger Ahlbrecht ist Vorsitzender der Gesellschaft zur Bewahrung von Stätten deutscher Luftfahrtgeschichte und ist ein profunder Kenner der deutschen Luftfahrtgeschichte, insbesondere in Norddeutschland und der Region Berlin-Brandenburg. Er ist dank zahlreicher Publikationen bei Luftfahrtfans bestens bekannt.

ISBN: 978-3-96303-291-2
128 Seiten, ca. 160 Abb., Format 17,0 x 24,0 cm
Hardcover, Sutton (Verlag)

Ein Terminal aus Holz und ein neuer Tower für Zürich

von Werner Fischbach

Bekanntlich altern nicht nur wir Menschen, sondern auch unsere Infrastruktur wie öffentliche Gebäude, technische Einrichtungen und Brücken. Und dann müssen sie entweder saniert oder abgerissen und neu gebaut werden. Welche Möglichkeit dann gewählt wird, hängt meist von den zur Verfügung stehenden Finanzen ab. Vor diesem Problem stand auch der Flughafen Zürich, als es um das Dock A ging (ein Dock könnte auch als Terminal oder als ein Teil eines solchen bezeichnet werden).

Nachdem der Flughafen 2010 das Dock B und 2015 das Terminal 2 saniert sowie die Gepäckausgabe erneuert hatte, entschied man sich beim Dock A nun für den Abriss und einen Neubau. Das hört sich einfacher an, als es ist. Denn das Dock A ist eigentlich unverzichtbar, um der Funktion des Züricher Airports als Umsteigflughafen für die Swiss gerecht zu werden.

Das Besondere an diesem Neubau ist, dass das künftige Dock A im laufenden Betrieb erstellt werden soll. Erst wenn es fertiggestellt ist, soll das alte, seit 1985 betriebene, abgerissen werden. Dass angesichts des Klimawandels beim Bau des neuen Docks in hohem Maße auch die Ökologie berücksichtigt werden soll, darf natürlich nicht verschwiegen werden. Dafür sorgt die Tatsache, dass die Tragstruktur aus Holz aus heimischen Wäldern eingesetzt werden soll und auf dem Dach eine Photovoltaikanlage zum Einsatz kommen soll, mit der zwei Drittel des jährlichen Strombedarfs gedeckt werden können. Der vom Flughafen Zürich für dieses Projekt ausgelobte Wettbewerb wurde

Der derzeitige Züricher Tower ist ein fester Bestandteil des Docks A. **Foto: W. Fischbach**

„Artist's impression" des zukünftigen Docks A und des Towers. **Darstellung: FZAG**

von einem Architektenteam namens Raumfachwerk gewonnen. So entsteht mit dem zukünftigen Dock A, so stellt der Flughafen doch recht stolz fest, „ein ausdrucksstarkes Design, das in der Tradition verwurzelt und der Innovation verpflichtet ist und die kulturellen und die natürlichen Elemente der Schweizer Architektur verkörpert". Und natürlich werden, wie es bei derartigen Vorhaben inzwischen zur Routine geworden ist, die positiven Punkte ganz besonders herausgestellt. So soll das künftige Dock A „ein Raumtragwerk aus Massivholz, das Struktur, Raumerlebnis, architektonische Gestaltung und Organisationsprinzip in einem ist", werden. Rund 700 Millionen Franken wird der Flughafen für dieses Projekt investieren.

Skyguide als Nutznießer?

Der heutige, im April 1986 in Betrieb genommene Kontrollturm wurde damals in das Dock A integriert und ist somit fester Bestandteil dieses Gebäudes. Wenn dieses nun abgebrochen und neu gebaut werden soll, dann muss auch ein neuer Kontrollturm gebaut werden. Er soll einen neuen Standort erhalten, nämlich an der Dockwurzel, dem noch zu bauenden Verbindungsstück zwischen dem Dock und dem Airside Center.

Der neue Tower wird höher werden als der derzeitige. Was den Towercontrollern die Möglichkeit bietet, das gesamte Flughafenareal besser einzusehen. So befindet sich auf dem Flughafengelände nördlich des Docks E zwischen den Pisten 14 und 16 ein kleines Wäldchen, was für einen internationalen Flughafen in dieser Größe doch ein wenig eigenartig erscheint. Dummerweise ist dieses Wäldchen nicht nur so etwas wie ein Alleinstellungsmerkmal des eidgenössischen Airports, sondern es schränkt die Sicht der Controller auf Teile der Piste 14 (der Hauptlandepiste) ein. Diesem Problem wurde mit einer Kamera zu Leibe gerückt. Zusätzlich steht den Controllern das sogenannte RIMCAS (Runway Incursion Monitoring and Conflict Alert System) zur Verfügung, mit dem sie den Verkehr auf den Pisten und Rollbahnen überwachen können. Dieses System wurde einst entwickelt, um „Runway Incursions" zu erkennen. Damit können die Controller jedoch auch erkennen, was sich am Flughafen, also auch auf der Piste 14, so abspielt.

Ein weiterer Vorteil des neuen Towers ergibt sich durch die Tatsache, dass dort Tower- und Vorfeldcontroller nun in einem Raum zusammenarbeiten und die Kommunikation zwischen den beiden verbessert wird. Und natürlich wird dadurch die Sicherheit erhöht. Denn der Flughafen Zürich ist durch die Anlage der Pisten, der Rollbahnen und der Vorfelder sowie wegen kapazitätseinschränkenden Lärmschutzverfahren ein komplexer Flughafen, der nicht einfach zu bearbeiten ist. Die Tatsache, dass sich die Piste 10/28 mit der 16/34 kreuzt und deshalb die 10/28 relativ oft überquert werden muss, erfordert eine enge Koordination zwischen Tower und Apron.

Der Neubau des Docks A bietet hinsichtlich der Abwicklung des Rollverkehrs einen weiteren Vorteil. Da das neue Dock A nördlich des bestehenden errichtet werden soll, wird der sogenannte „Innenhof" (der südlich des Docks A zwischen Dock A und B liegt) vergrößert. Was die Chance bietet, die Verfahren des Rollverkehrs neu zu gestalten und zusätzlich fünf Abstellplätze für Flugzeuge der Kategorie C zu schaffen. Gleichzeitig werden der Teil des Vorfelds, der sich nördlich des Docks A befindet, vergrößert und dadurch gegenläufige Rollvorgänge ermöglicht werden.

Auf den ersten Blick entstehen also durch den Neubau des Docks A und des Towers nur positive Effekte. Und da es

sich bei diesem Vorhaben um ein Projekt des Flughafens handelt (und der Tower auch im Besitz des Airports bleiben wird), scheint „Skyguide“ der Nutznießer des ganzen Plans zu sein. Zumindest auf den ersten Blick bekommt der Flugsicherungsdienstleister einen neuen Tower so gut wie umsonst. Wobei natürlich davon ausgegangen werden kann, dass sich der Flughafen mit „Skyguide“ über dieses Thema noch unterhalten wird. Ob die beschriebenen Vorteile dann auch wirklich eintreten, muss dann die Praxis zeigen. „The proof of the pudding is in the eating!“

Natürlich heißt dies alles nicht, dass nach der Zustimmung der Politik zu diesem Vorhaben in naher Zukunft die Bagger anrollen und mit dem Bau des neuen Docks A beginnen werden. Denn der Flughafen möchte dieses Projekt in den nächsten zehn Jahren in Angriff nehmen. Ein Baugesuch ist bis jetzt noch nicht eingereicht und ein Zeitpunkt dafür ist noch nicht festgelegt. 2030 könnte es dann so weit sein. Und bis dahin fließt noch viel Wasser die Limmat hinunter.

Die Piste 14 ist vom Tower nur teilweise einsehbar. **Foto: W. Fischbach**

Um das Chaos am Flughafen Amsterdam einzudämmen, befördert KLM Cityhopper zurzeit keine Fracht in ihren Flugzeugen. **Foto: W.Fischbach**

Kurz und interessant

zusammengestellt von Werner Fischbach

Der Frankfurter Flughafenbetreiber Fraport baut ab Mitte 2023 in der CargoCity Süd (CCS) eine weitere Luftfrachthalle für die Deutsche Post DHL Group. Das Baugelände umfasst ein Areal von knapp 60.000 Quadratmetern und wird im Bestand des Flughafens bleiben.

ooOOoo

Nachdem Airbus entschieden hat, mit den im Werkverkehr nicht mehr benötigten A300 „Belugas“ eine Frachtfluggesellschaft zu gründen, bewerben sich die europäischen Flugzeugbauer mit dieser Tochtergesellschaft nun auch um militärische Aufträge. Nachdem die russische Volga Dnepr die meisten Ziele im Wesen nicht mehr anfliegen darf und bei Antonov Airlines neben der An-225 auch eine An-124 zerstört bzw. beschädigt wurde, scheinen die Chancen für Airbus nicht ganz schlecht zu stehen.

ooOOoo

Nachdem der Insolvenzverwalter des Flughafens Frankfurt-Hahn den Transaktionsprozess für den Regionalflug-

hafen erfolgreich abgeschlossen hat und den Geschäftsbetrieb an die Frankfurter SWIFT CONVOY GmbH verkauft hat, kann der Airport wieder in die Zukunft blicken. Über Details des Vertrags wurde Stillschweigen vereinbart. Wichtig dabei, dass alle Beschäftigten des Flughafens vom neuen Eigentümer übernommen werden.

ooOoo

Ursprünglich wollte die Lufthansa die aufgrund der Corona-Krise in Teruel abgestellten A380 nicht wieder in Dienst nehmen. Doch das scheint sich nun geändert zu haben. Die Kranich-Airline wird, so erklärte Lufthansachef Spohr, wegen des stark gestiegenen Ticketverkaufs und Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge für den Sommerflugplan Sommer 2023 vier oder fünf A380 aktivieren und in München stationieren. Sechs A380 wurden bereits an Airbus verkauft; mehr als acht Exemplare möchte Lufthansa jedoch nicht unterhalten.

ooOoo

Bei einem Besuch in der Ukraine traf sich der britische Musik-, Luftfahrt- und Raumfahrtunternehmer (Virgin Atlantic und Virgin Galactic) Sir Richard Branson mit dem ukrainischen Präsidenten Selenskyi und besuchte unter anderem auch den Antonov Werksflughafen Hostomel und besichtigte die zerstörte An-225. Ein ihn begleitender IT-Unternehmer und Politiker erklärte dabei, man arbeite bereits am Neubau des Flugzeugs. So stellt sich die Frage, ob Branson an der „Auferstehung“ der An-225 mitarbeiten oder das Vorhaben unterstützen wird.

ooOoo

Nach Feststellungen des Statistischen Bundesamts ist die Zahl der Beschäftigten im deutschen Passagierluftverkehr auf den niedrigsten Stand seit sieben Jahren gesunken. Im April dieses Jahres waren es 6,6 % weniger als im Vorjahresmonat, verglichen mit dem April 2019 waren es sogar 11,3 % weniger.

Um die durch Personalmangel entstandenen chaotischen Zustände am Flughafen Amsterdam (unter denen nicht nur der niederländische „Hubflughafen“ leidet) in den Griff zu bekommen, wurden vom „Home Carrier“ KLM bis zum 28. August täglich zwischen zehn und 20 Flüge zu europäischen Zielen gestrichen. Im Vergleich zu ihren europäischen Konkurrenten hat KLM auch die Beförderung von Fracht eingeschränkt, indem Fracht nicht mehr auf Flugzeuge von KLM Cityhopper gebucht werden kann. Darüber hinaus werden einzelne Frachtstücke und Postsäcke generell nicht mehr in KLM-Flugzeuge geladen. Sie werden vielmehr auf dem Vorfeld in Container verladen, sodass sie leichter in die Flugzeuge verstaut werden können.

ooOoo

Um die Ukraine besser an die EU anzubinden, muss auch ihre Verkehrsinfrastruktur konsequent nach Europa ausgerichtet werden. Um dies zu erreichen, schloss die Ukraine Anfang Juli zwei Verträge mit der EU. Mit dem einen wurden die Exportquoten für die Ukraine nach Europa temporär aufgehoben, mit dem zweiten wurde die Ukraine in das Transeuropäische Transportnetz TEN aufgenommen. Damit erhält die Ukraine Zugang zum EU-Fonds zum Ausbau der Transportinfrastruktur und kann an Projekten wie beispielsweise SESAR oder der Förderung von nachhaltigem Kerosin teilnehmen.

Mit der C172 in Dresden. **Foto: Dörthe Grubek**

Redaktionsschluss

Ausgabe 5/2022 – **15.09.2022**

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 Fünderich, Frank Sasse, Jörg Biermann (Int. Affairs), Bernd Büdenbender (Technik), Sebastian Wanders (Internet), Elena Stegemann, Veronika Gebhart, Melina Münch, Marina Daffner, 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, Thomas Williges, Werner Fischbach, Emmi Enneper, Thorsten Raue, Michael Stappen, Elena Stegemann, Gerrit Griem, Rainer Bexten, Michael Kassebohm, Jens Lehmann, Bernd Büdenbender, Rüdiger Purps, Thomas Ullrich, Oliver Strack, Michael Knebel, Dörthe Grubek

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: Flughafen Dresden. (Foto: Dörthe Grubek)
U3: Cessna im Anflug (Foto: Michael Knebel)
U4: Iceland Air DC3 (Foto: Gerrit Griem)

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

ICELANDAIR
TF-NPK
ICELANDAIR
PÁLL SVEINSSON