

der flugleiter



Der Kampf ums Recht
Die FRAPORT Connection
Hintergründe zum Streik

FSDB
Fachbereichskonferenz
in Maastrich

IFATCA
51. Jahreskonferenz
in Katmandu

Historie
Ein neuer Beruf entsteht
Der Flugsicherungs-
Kontrolldienst

**Willkommen in der
GDF – DLH Dispatch**
Die neuen Mitglieder
stellen sich vor



zur 9. ordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz der GdF e. V. am 21. und 22. September 2012

Ort: Abion Spreebogen Hotel Berlin



Tagesordnung

- P.1: Eröffnung der Versammlung und Begrüßung der Mitglieder und anwesenden Gäste durch den Bundesvorsitzenden**
- P.2: Wahl und Einsatz der Tagungsleitung**
- P.3: Genehmigung/Ergänzung der vorgelegten Tagesordnung**
- P.4: Berufung der Mandatsprüfungskommission und des Wahlausschusses**
- P.5: Berichte**
 - P.5.1: Bericht des Bundesvorstands
 - P.5.2: Bericht Bilanz 2011
 - P.5.3: Bericht des Kontroll- und Beschwerdeausschusses
 - P.5.4: Bericht Vermögensverwaltung
 - P.5.5: Bericht Revisionskommission
- P.6: Feststellung der Beschlussfähigkeit**
- P.7: Diskussion und Entlastung des Bundesvorstands**
- P.8: Bundesvorstandswahlen**
 - P.8.1: Bundesvorsitzende/r
 - P.8.2: Bundesgeschäftsführer/-in
- P.9: Diskussion und Beschluss der Vorlagen**
- P.10: Tarifpolitik**
 - P.10.1: Bericht aus der Tarifkommission
- P.11: Interne Organisation**
 - P.11.1: Budget 2013
 - P.11.2: Organisation GdF/Geschäftsstelle
 - P.11.3: Zusammenarbeit mit Verbänden/Gewerkschaften
 - P.11.4: Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
 - P.11.5: Gewerkschaftszeitschrift „der flugleiter“
 - P.11.6: Interne Kommunikation
 - P.11.7: Homepage
 - P.11.8: Bundesdelegiertenkonferenz 2013
- P.12: Verschiedenes**
- P.13: Verabschiedung und Ende der Bundesdelegiertenkonferenz 2012**

➔ Anträge sollten der Antragskommission bis spätestens 22. Juni 2012 schriftlich vorliegen.

Für Fragen steht die Geschäftsstelle gerne zur Verfügung.

**NICHT
VERGESSEN!**

INHALT



28

Austro Control auf der Verkaufsliste



34

Apron Control am modernsten Flughafen Europas



48

IFATCA 51. Jahreskonferenz



58

Schwimmende Kontrollzone

04 | Editorial

Aus der Geschäftsstelle

06 | GdF – Termine

Recht

- 07 | Die Fraport-Connection
- 12 | Der Kampf ums Recht
- 16 | Recht auf Streik
- 17 | Überstunden sind keine Mehrarbeit!
- 18 | Der neue DLH-Politikbrief über Kleingewerkschaften

GdF Intern

- 19 | Vorstellung Oliver Wessollek und Jonathan Bötig
- 23 | Fachbereichskonferenz Betrieb 2012 in Maastricht
- 25 | Maastricht Außerordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
- 25 | Lippe Radar in Maastricht

Presse & PR

- 20 | Neues von Presse und Kommunikation
- 22 | Experten

DFS

- 26 | Vorsichtig giftig! Von Spaltpilzen und anderen Gefahren
- 27 | „HEADING2012“ The ship is sinking oder Gute Gründe (spätestens jetzt) GdF-Mitglied zu werden ...

ATC

- 28 | Austro Control auf der Verkaufsliste
- 57 | Was lange währt – GBAS als primäres Anflugverfahren zugelassen

Joe's Corner

- 29 | Wanted – Gesucht wird

Alltag

- 30 | Der leidende Angestellte in der DFS

Technik

- 32 | Eine Lotsin auf der Suche nach dem hessischen „hinter“

Apron

- 34 | Apron Control am modernsten Flughafen Europas

Dispatch

- 36 | Herzlich Willkommen in der GdF e. V.
- 37 | Global Network Control Lufthansa Passage Airline
- 38 | Lufthansa Cargo Flight Operations Control & Dispatch
- 40 | Ein ganz normaler Vormittag bei Lufthansa Global Dispatch
- 44 | Global Dispatch Lufthansa Passage

Grassroute Cuttings

- 45 | Schadensersatzforderungen und der Kampf gegen lästige Gewerkschaften

IFATCA

- 48 | 51. Jahreskonferenz "One Voice, one compability, one sky"
- 50 | Protokoll Committee A:

Luftwaffe

- 52 | Wenn Piloten vom Boden aus fliegen
- 28 | Privatisierungsvorschlag für die US Flugsicherung

ATC International

- 58 | Schwimmende Kontrollzone
- 60 | FIREMAN steps in to bring plane carrying 70 passengers safely down ...

Ehemalige

- 62 | Ein neuer Beruf entsteht! Der Flugsicherungs-Kontrolldienst / Ein Rückblick in die ersten Jahre

66 | Last Call



Communique

Amsterdam Schiphol Airport, 6th March 2012

FABEC Social Dialogue – identified

After a long period of discussion and negotiation, MARC welcomes the adoption of the Terms of Reference for the FABEC Social Dialogue Committee during a meeting between Social Partners, which took place 2nd of March 2012 in Maastricht. FABEC Management finally informed the staff representati-

ves about the progress of initiatives in the FABEC Standing Committees and FABEC Working Groups. Amongst others MARC expects, beyond information, a formal procedure regarding consultation in the future. Staff representatives need to be involved before management decisions are taken.

FABEC states structure: the beginning or the end?

Structures, like FABEC Provisional Council or FABEC States Bureau, have been created to support the proposed FABEC State Treaty. But so far, after 4 years, not a single Institutional, legal or regulatory issue has been resolved or addressed

properly. In this respect, the MARC group consistently fears that this states structure will constitute yet an additional layer of fragmentation to the decision making process of FABEC.

MARC represent the vast majority of operational staff employed by the seven providers of the six FABEC states. Its membership comprises operational staff controllers, technicians and engineers.



**Liebe Mitglieder,
liebe Kolleginnen
und Kollegen
geneigte Leser!**



Ereignisreiche und außerordentlich schwierige Wochen liegen hinter uns. Nach der Tarifeskalation mit FRAPORT, welche auch auf einer außerordentlichen Bundesdelegiertenkonferenz thematisiert wurde – wobei der Bundesvorstand eine deutliche Unterstützung für sein Vorgehen erhielt – konnte letztlich ein Ergebnis erzielt werden. Ein Ergebnis, zufriedenstellend und mit Zukunftsperspektiven für die betroffenen Mitarbeiter/-innen, welches sicherlich auch auf dem Verhandlungsweg hätte erreicht werden können. Bei objektiver Betrachtung stellt sich natürlich die Frage, warum eine Verständigung nicht auf normalem Weg erreicht werden konnte.

Man bewegt sich sicherlich nicht nur im Bereich „wilder Spekulationen“, wenn man davon ausgeht, dass diese Tarifaus-einandersetzung bewusst angeheizt und auf Grund übergeordneter politischer Interessen der Arbeitgeberverbände massiv forciert wurde.

Ziel dieses Vorgehens ist nichts Geringeres als die Zerschlagung der GdF. Vor knapp zwei Jahren hatte das Bundesarbeitsgericht Sparten- und Kleingewerkschaften wie dem Marburger Bund, der Vereinigung Cockpit, der Gewerkschaft der Lokführer oder der Gewerkschaft der Flugsicherung die Existenzberechtigung zugesichert und auch einen größeren Aktionsradius eingeräumt.

Seitdem suchen die DGB-Gewerkschaften gemeinsam mit den Arbeitgeberverbänden nach einer Gelegenheit, diese Entscheidung zu revidieren, um den Alleinvertreteranspruch der DBG-Gewerkschaften und damit deren Kontrollen über die Arbeitnehmer zu festigen.

Anstelle von langjährigen juristischen Verfahren, deren Ergebnis unsicher ist, sollen die Sparten- und Kleingewerkschaften kurzerhand zerschlagen werden. Ins Bild passt, dass vor wenigen Wochen eine Professorengruppe, angeführt von Herrn Prof. Thüsing und – dem Vernehmen nach – gesponsert durch Arbeitgeber, einen Gesetzesentwurf zur Veränderung des Tarifvertragssystems veröffentlichte, welches die Koalitionsfreiheit aus Artikel 9 Absatz 3 Grundgesetz aushebelt.

Die GdF geht davon aus, dass den politisch Verantwortlichen im Grunde bewusst ist, dass diesbezüglich keinerlei Anlass zu gesetzgeberischem Aktionismus besteht. Die Anzahl der Streiktage hat sich trotz Sparten- und Kleingewerkschaften nicht erhöht und der Wirtschaftsstandort Deutschland ist sicherlich dadurch auch nicht gefährdet. Im Gegenteil, die Arbeitsplatz- und Wirtschaftsentwicklung Deutschlands stellt sich im europäischen Vergleich außerordentlich positiv dar und ganz nebenbei: Bei den Streiktagen rangiert Deutschland weit hinter fast allen europäischen Ländern. Es besteht also absolut kein Anlass, über eine Veränderung der Tarifpluralität oder des Rechts zum Arbeitskampf auch nur nachzudenken.

Vielmehr verbieten sich Überlegungen zu gesetzlichen Einschränkungen der individuellen oder kollektiven Koalitionsfreiheit schon auf Grund der Neutralitätspflicht der Politik gegenüber den Gewerkschaften.

Grundrechte, in deren Genuss nur Mehrheiten kommen, wie von DGB und Arbeitgeberverband gefordert, sind keine Grundrechte mehr, sondern monopolartige Privilegien der Macht und nichts anderes.

Es besteht keine Veranlassung, das stabile und bewährte Tarifsysteem zu verändern.

Michael Schäfer
Bundesvorsitzender

EDITORIAL

GdF – Termine

April 2012

04.04.	Gemeinsame Vorstandssitzung Frankfurt
11./12.04.	Tarifkommission Karlsruhe
11./12.04.	FSTD – EASA ATM.001 Köln
16.04.	Treffen FSBD/Leiter GB TWR
18.04.	Sitzung des Bundesvorstandes Frankfurt
18.04.	Informal Meeting IFATSEA IFATCA Darmstadt
19.-21.04.	IFATSEA Executive Board Meeting Darmstadt
23./24.04.	FSBD – Vorstandssitzung Frankfurt
24.04.	FSTD – Vorstandssitzung Frankfurt

Mai 2012

03./05.05.	IFATSEA European Regional Meeting Kiew
07./08.05.	AG Belastungsausgleich FDB Erding
08./09.05.	MARC Meeting Maastricht
11.05.	Expert Group of Social Dimensions of SES Brüssel
22.05.	FSTD – Vorstandssitzung Frankfurt
29.05.	Sitzung des Bundesvorstandes Frankfurt
30.05.	Gemeinsame Vorstandssitzung Frankfurt
31.05.	FSBD – Vorstandssitzung Frankfurt

Juni 2012

04./05.06.	AG Belastungsausgleich FDB Bremen
05.-07.06.	IFATSEA ICAO Conference Frankfurt
12./13.06.	FSTD – Eurocontrol – Agency Advisory Board Brüssel
25.06.	Sitzung des Bundesvorstandes Frankfurt

Juli 2012

02./03.07.	FSTD – Vorstandsklausur Berlin
04.07.	Außerordentliche FSTD – Konferenz Berlin
10./11.07.	Marc Meeting Frankfurt
24.07.	FSTD – Vorstandssitzung Langen
30.07.	Sitzung des Bundesvorstandes Frankfurt
31.07.	Gemeinsame Vorstandssitzung Frankfurt

Kein Anspruch auf Vollständigkeit!



Photos: Internet

DIE FRAPORT-CONNECTION (ein Lehrstück)

oder: Die GdF gegen FRAPORT, Lufthansa und die Politik

Die Geschichte ist noch nicht ganz vorbei, aber es lohnt sich schon jetzt, über die vergangenen Monate – eigentlich Jahre – zu berichten.



von
Markus
Siebers

und
Dirk
Vogelsang

DIE VORGESCHICHTE

Alles begann ursprünglich mit einem Nachtdienst an einem großen deutschen Airport irgendwann im Jahre 2005. Wie schon häufiger hatte sich ein Kollege der Vorfeldkontrolle zu einem kleinen Besuch im Tower angemeldet. Gastgeschenke in Form von Köstlichkeiten eines bekannten Edelschotten waren natürlich auch im Spiel. Es entwickelte sich ein reges Gespräch über die kleine neue Gewerkschaft, die im Jahr zuvor ihre ersten Tarifverträge mit der DFS abgeschlossen hatte, und so wurde schon nach einigen Monaten eine ganze Schar neuer Mitglieder in der GdF begrüßt. Die Vorfeldkontrolle, damals noch als Einheit mit der Verkehrszentrale des Frankfurter Flughafens, begann ihre eigenen tariflichen

Wünsche zusammenzutragen und den TvAC zu erarbeiten. In der Zwischenzeit gesellten sich auch die Kolleginnen und Kollegen eines weiter im Süden gelegenen Flughafens dazu, und die Arbeit wurde gemeinsam vollendet. Der TvAC wurde aus der Taufe gehoben. Sein Inhalt orientierte sich an den Regelungen, die wir in der DFS für den Bereich FDB/PK etabliert hatten und die neuer Standard werden sollten.

Die Verhandlungen mit beiden Airports begannen, nach der mittlerweile fast schon obligatorischen Runde zum Arbeitsgericht und einer daraus resultierenden Satzungsänderung, nahezu zeitgleich an beiden Airports.

In München wählten wir einen Weg, welcher alle Themen nacheinander behandelte. In Abhängigkeit von den verschiedenen Laufzeiten der Verträge wurde in den letzten Jahren immer wieder verhandelt, um das Gesamtpaket runder zu machen und dem eigenen, in sich abgeschlossenen Tarifvertrag (TvAC), näher zu kommen. Beendet haben wir diese Reise in München im letzten Jahr mit der Unterschrift unter eben diesen eigenen Tarifvertrag. Dazu bedurfte es einer Schlichtung, aber am Ende fanden beide Parteien einen gangbaren Kompromiss.

Am Flughafen Frankfurt wählten wir in Absprache mit der Fraport AG eine etwas andere Variante. Hier wurden mit unserem ersten Abschluss fast alle Inhalte behandelt und in einen Tarifvertrag geschrieben, der in seiner Grundstruktur auf dem Tarifvertrag des Öffentlichen Dienstes aufsetzte. Es wurden substantielle Verbesserungen erreicht und eine Laufzeit bis zum 31.12.2011 festgeschrieben, wenige Teile sogar bis zum Jahr 2017. Diese sollten dann auch noch eine größere Bedeutung erlangen, dazu jedoch mehr an anderer Stelle aus berufenerem Munde. Klar war auch, dass wir nach Ablauf der Friedenspflicht den eigenen, vollständig abgelösten Tarifvertrag etablieren wollten. Auch damals war die Grundansage der Fraport AG, niemals Verträge mit der GdF abzuschließen, schon allgegenwärtig. Der Abschluss des ersten Vertrages kostete dann auch einige der handelnden Personen auf der Seite der Fraport AG die Position im Unternehmen. So musste auch der damalige Verhandlungsführer der Fraport AG seinen Stuhl räumen und die Zelte als Chef der Bodenverkehrsdienste wieder aufschlagen. Auch diese Tatsache hat uns in den letzten Monaten eingeholt.

DIE TARIFAUSEINANDERSETZUNG

Eigentlich sollte die Tarifrunde Fraport schon wesentlich früher beginnen, um die Wirren um die Eröffnung der neuen Bahn in Frankfurt zu umgehen und den Tariffrieden erst gar nicht zu gefährden. Die Fraport AG hatte dann aber aus internen Gründen doch erst sehr spät im Jahr 2011 Zeit, Verhandlungen zu führen. Mittlerweile waren die Kollegen der Vorfeldaufsicht zu uns gestoßen und sollten mit in die Tarifrunde eingebettet werden. Dies war erst ab 2012 möglich, da die GdF im Jahr 2007 eine Zusage gegeben hatte, sich bis zu diesem Zeitpunkt keiner anderen Mitarbeitergruppe bei der Fraport AG zuzuwenden.

Die Verhandlungen begannen in guter Atmosphäre, waren aber schnell an einem Punkt angekommen, an dem sich die Fraport AG – aus für uns nicht nachvollziehbaren Gründen – gezwungen sah, in eine Schlichtung zu gehen. Da wir mit Schlichtungen in der Vergangenheit eher gute Erfahrungen gemacht hatten, waren wir – trotz fehlender Schiedsvereinbarung – bereit, auf den Wunsch der Fraport AG einzugehen.

Wir legten die Auswahl des Schlichters in die Hände der Fraport AG und begnügten uns damit, den Druck auf einen schnellen Beginn und auf einen fest definierten Endpunkt zu legen. Als Schlichter wurde – nach einem kleinen Umweg über Herrn Rüttgers – der ehemalige erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Herr Ole von Beust, bestimmt.

In der darauffolgenden Schlichtung, die sehr intensiv geführt wurde, kam es leider zu keiner Einigung. Woran das lag

ist nicht mehr zu ergründen, aber wir vermuten heute, dass schon in diesem Stadium klar war, dass die Schlichtung kein Ergebnis produzieren sollte, geschweige denn ein solches gewünscht war.

Die GdF versuchte das Ergebnis für beide Seiten erträglich zu gestalten und bot bei sehr langen Laufzeiten eine gestaffelte Anpassung der Gehälter an, unter Berücksichtigung der Wünsche der Fraport AG in allen drei Bereichen unterschiedlich. Nachdem sich aber zum geplanten Ende der Schlichtung der oben schon erwähnte „ehemalige Verhandlungsführer“ in die Verhandlungen einbrachte, wurden bereits gefundene Kompromisse plötzlich einseitig zurückgenommen, eine Einigung war somit in weite Ferne gerückt. Ein letzter Versuch schlug in der Nacht auf den 02.02.2012 fehl.

Herr von Beust entschied sich dennoch dafür, eine Empfehlung abzugeben und übermittelte diese dann am 03.02.12 an beide Parteien mit einer Erklärungsfrist zum 06.02.12, 24:00 Uhr, dem damit gleichzeitigen Ende der Friedenspflicht.

Nach einer kurzen Phase des Abwägens von Für und Wider dieser Empfehlung war die GdF bereit zu Annahme und Unterschrift. Überraschend wurde der Vorschlag aber jetzt vom Vorstand der Fraport AG abgelehnt, obwohl er vom eigenen Schlichter stammte und dieser sich in seinem Vorschlag nochmals auf die Fraport AG zubewegt hatte.

Mit der noch vorhandenen vagen Hoffnung einer möglichen Einigung verlängerte die GdF einseitig die Friedenspflicht gegenüber der Fraport AG bis zum 15.02.12, 12:00 Uhr, um, doch noch ein Einlenken zu erreichen. Leider blieb es bei diesem frommen Wunsch, es kam zu keinerlei Reaktionen seitens der Fraport AG. Inzwischen hatte die Tarifkommission-Apron der GdF beim Bundesvorstand den Antrag auf Arbeitskampfmaßnahmen gestellt und dieser hatte dem Antrag stattgegeben. Die Folgen der Verweigerung waren also unvermeidlich und Streiks standen bevor. Was im Anschluss weiterhin geschah, berichten wir nach einer kurzen Übersicht über die einzelnen Daten:

15.02.12:

Streikaufruf für den 16.02.12 in der Zeit von 15:00 bis 22:00 Uhr.

16.02.12:

Streikaufruf für den 17.02.12 in der Zeit von 08:00 bis 22:00 Uhr.

19.02.12:

Streikaufruf für die Zeit vom 20.02.12 ab 05:00 Uhr bis Freitag den 24.02.12, 05:00 Uhr.

22.02.12:

In seiner Pressekonferenz fordert der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG, Herr Dr. Schulte, die GdF auf, an den Verhandlungstisch zurückzukehren, Verhandlungsbasis sollte

ein Angebot der Fraport AG, welches diese vor dem Scheitern der Schlichtung als „letztes Angebot“ auf den Verhandlungstisch gelegt hatte, sein. Das Verhandlungsangebot wurde von der GdF angenommen und der Arbeitskampf für den gleichen Tag mit Beginn der Nachtschicht ausgesetzt.

23./24.02.12:

Leider kam an diesen beiden Verhandlungstagen dieses für uns verhandelbare Angebot nicht auf den Tisch, sondern nur ein weitaus schlechteres, in dem die Berufsgruppe Vorfeldaufsicht (ca. 85 Personen) überhaupt keine Berücksichtigung fand. Dies war umso verwunderlicher, als in sämtlichen Tarifverhandlungen, einschließlich der Schlichtung und der daraus resultierenden Schlichterempfehlung, **immer über einen Tarifvertrag für alle drei Berufsgruppen** verhandelt worden war. Der Bundesvorsitzende Michael Schäfer wurde zu den Verhandlungen hinzugezogen. Auch die 4-Augen Gespräche mit dem Arbeitsdirektor der Fraport AG, Herrn Mai brachten kein Ergebnis. So scheiterten die Verhandlungen erneut am Freitag 24.02.12 gegen 21:00 Uhr.

25.02.12:

Streikaufruf für die Zeit vom 26.02.12 ab 21:00 Uhr bis zum 01.03.12, 05:00 Uhr. Darüber hinaus wurde der Fraport AG mitgeteilt, dass die GdF die Ankündigungsfrist für Arbeitskampfmaßnahmen von 24 Stunden mit sofortiger Wirkung zurückzieht.

28.02.12:

Die DFS wird gegen 04:30 Uhr informiert, dass die Fluglotsen am Tower Frankfurt zu einem Unterstützungstreik am 29.02.12, in der Zeit von 05:00 Uhr bis 11:00 Uhr aufgefordert werden.

Daraufhin gingen beim Arbeitsgericht Frankfurt zwei Anträge auf Einstweilige Verfügung ein.

Überraschenderweise zuerst seitens Fraport AG und Lufthansa gegen den Hauptarbeitskampf bei der Fraport AG. Verhandlungstermin: 29.02.12, 09:00 Uhr

Kurze Zeit später dann von DFS, Fraport AG, und Lufthansa gegen den Unterstützungstreik am Tower Frankfurt. Verhandlungstermin: 28.02.12, 18:00 Uhr.

Eine rechtliche Einschätzung erfolgt an anderer Stelle in diesem Heft (Siehe Beitrag von David Schäfer S. 12), aber das Timing der Verfahren und die gemeinsame Aktion von mehreren Unternehmen wirft einige Fragen auf, die noch behandelt werden müssen.

DIE WOHLORGANISIERTE HETZE

Was seit Ankündigung der Streiks sowohl medial als auch Fraport-intern los war, lässt sich mit Worten kaum beschreiben. Es begann eine Hetzjagd auf Spezialistengewerkschaften und deren durch die Verfassung garantierte Rechte. Der Untergang Deutschlands wurde heraufbeschworen, Politiker

sahen sich mal wieder genötigt, die Erpresser der Nation einzufangen und neue Gesetze auf den Weg zu bringen. Nicht zuletzt waren auch die bezahlten Lobbyisten der Airlines und der Arbeitgeberverbände auf dem Kriegspfad. Eilfertige mediale Werkzeuge der ad hoc geschmiedeten Wirtschaftsallianz waren bemüht, weinende Kinder und wutentbrannte Bürger am Frankfurter Flughafen zu zeigen und diese nach ihrer Meinung zu den unverschämten Forderungen von 70% und mehr, die gebetsmühlenartig auf die Nation herabregneten, zu befragen. Die Schlichterempfehlung von Herrn von Beust und deren Ablehnung durch die Fraport AG interessierte zu diesem Zeitpunkt thematisch niemanden mehr.

Den unrühmlichsten Beitrag in dieser Phase lieferten aber unsere vermeintlichen Brüder im Geiste von ver.di und der von ihr dominierte Betriebsrat der Fraport AG. In einem einmaligen Vorgang solidarisierten sich Arbeitnehmervertreter mit dem Unternehmen gegen eine Gruppe von Arbeitnehmern und deren Gewerkschaft. Anstatt sich selbst um die Belange der Mitglieder zu kümmern, hetzten sie gemeinsam gegen die Kolleginnen und Kollegen, insbesondere der Vorfeldaufsicht. Drohungen von Konsequenzen, bis hin zur Kündigung bei weiterer Wahrnehmung von Verfassungsrechten waren an der Tagesordnung. ver.di warnte sogar in einem Statement vor höheren Löhnen am Flughafen Frankfurt.

Einen starken Einfluss auf den Arbeitskampf hatte natürlich auch die massive Unterstützung seitens der Lufthansa, die nicht nur mit Personal „ausgeholfen“, sondern auch mit stoischer Ruhe Umsatzeinbußen im Umfang zweistelliger Millionenbeträge ertragen hat. Ob und inwieweit hier schon vorher eine Art „Streiktopf“ gebildet wurde und wer sich daran beteiligte, wird wohl erst nach und nach zu ergründen sein.

DAS (VORLÄUFIGE) ERGEBNIS

Trotz dieser eher verfahrenen Situation gelang es den Tarifparteien im Rahmen von Sondierungsgesprächen, den Weg für einen Kompromiss zu ebnen. Am Ende steht ein Tarifergebnis, das beide Parteien an die Grenzen bringt, aber den von der GdF gewünschten Tarifvertrag für alle Gruppen etabliert. Ein langer Weg, der 2005 begann, findet nun seinen konsequenten Abschluss.

Inhaltlich lässt der Vertrag gerade in der Vorfeldaufsicht noch einiges an Spielraum für die Zukunft. Wir haben hier keine nennenswerten Vergütungsanpassungen erreicht, dafür aber einen eigenständigen Vertrag mit einer Struktur, die es den jüngeren Kolleginnen und Kollegen ermöglicht, schneller im Vergütungssystem aufzusteigen. Die Vergütungsanpassung selbst richtet sich nach dem Tarifabschluss für den Öffentlichen Dienst. Für den Bereich der Verkehrszentrale liegen die Steigerungen bei der Vergütung deutlich über dem Inflationsniveau, wichtiger ist hier aber die Alters-

teilerzeitregelung. Sie ermöglicht allen ein Blockmodell von bis zu sechs Jahren mit einer Aufstockung auf 85% des Nettoeinkommens.

In der Vorfeldkontrolle gilt diese Regelung ebenfalls mit einer zusätzlichen Komponente des Langzeitkontos. Hier werden zusätzliche Beiträge des Arbeitgebers und, wenn gewünscht, eigene Beiträge der Mitarbeiter eingezahlt, um den Teil der Arbeitsphase in der Altersteilzeit zu kompensieren. Was die Vergütung und andere Bereiche des Vertrages angeht, haben wir das geforderte Niveau in mehreren Stufen bis Ende 2014 erreicht. Für die Kolleginnen und Kollegen bedeutet dies substantielle Verbesserungen in den nächsten Jahren und die gewünschte Vergleichbarkeit der Bedingungen in München, Frankfurt und Berlin.

Bei Redaktionsschluss dieser Flugleiter-Ausgabe sind finale Redaktion und die Unterschrift unter die Tarifverträge noch offen. Ein endgültiger Abschluss scheint umso mehr ein schwieriges Unterfangen, da die Fraport AG ihre Führungskräfte nicht im Griff hat – oder aber haben will. Es finden weiterhin Einschüchterungen und Bedrohungen von Mitarbeitern statt, die das ganze Verfahren erschweren und doch noch zum Platzen bringen könnten, denn für alle Abteilungen gilt die Vereinbarung, diese in zwei unabhängige GmbHs zu überführen und den notwendigen Betriebsübergang gemeinsam zu gestalten. Die Vorfeldkontrolle und die Verkehrszentrale in der einen und die Vorfeldaufsicht in einer zweiten, aber beide als 100%ige Töchter der Fraport AG. Wir hoffen, dass schnellstmöglich bei allen Beteiligten Professionalität und Vernunft wieder Einzug halten. Betriebsübergänge laufen nicht automatisch, sie brauchen eine gute Portion Mitarbeit der Betroffenen, um den Übergang zügig und vorteilhaft für alle umzusetzen.

EIN ERSTES FAZIT

Die letzten Wochen haben bei allen Beteiligten deutliche Spuren und Erschöpfung hinterlassen, dennoch – und gerade deswegen – müssen wir uns die Frage stellen: Was ist da eigentlich geschehen? Welche Relevanz hat das für die Zukunft?

Wenn wir die oben zusammengetragenen Fakten bemühen, deutete sich nach jahrelanger Zusammenarbeit und einem guten Auskommen mit der Fraport AG diese Eskalation im Vorfeld nicht an. Auch die Aufnahme der Kolleginnen und Kollegen der Vorfeldaufsicht kann allein nicht zu einer derartigen Verhärtung der Fronten beigetragen haben. Offensichtlich haben die Airlines – allen voran die Lufthansa –, die Arbeitgeberverbände und nicht zuletzt die im Luftverkehr kaum noch existente ver.di einen erheblichen Druck entfaltet. Dieser Druck sollte endlich dazu führen, den Spezialgewerkschaften Einhalt zu gebieten und deren Kreise massiv

zu stören, wenn möglich bis hin zur Existenzbedrohung. Dieser Kampf wurde von Arbeitgeberseite mit allen Mitteln geführt, unserer Meinung nach auch über die rechtlich erlaubten Mittel hinaus. Die Fraport AG hat Leute europaweit eingekauft und mit Schnellschulungen ins Feuer geworfen, Mitarbeiter wurden gezwungen, unter der Androhung von Kündigungen in fremden Abteilungen Streikbruch zu begehen, Lufthansa hat eigenes Personal zum Streikbruch an die Fraport AG ausgeliehen. Die Liste ließe sich noch erheblich erweitern. Es handelte sich also um einen Kampf, der ganz und gar nicht auf Augenhöhe geführt werden konnte, denn gleichzeitig wurde der GdF durch das Arbeitsgericht unter sagt, ihrerseits andere/weitere Mitglieder zu solidarischem Handeln aufzurufen.

In den Medien wurde das Bild des raffgierigen Spezialisten gezeichnet, der sich um nichts anderes als seinen eigenen Vorteil kümmert, mit allen Mitteln die Nation erpresst und den Rest der Fraport AG verhungern lässt. Über den jahrelangen Klüngel der Betriebsräte und der Vorstände bei der Fraport AG, die gewerkschaftlich tolerierten Absenkungs- und Ausgliederungstarifverträge und den Mitgliederschwund der Großgewerkschaft, der eine ganz eigene Geschichte erzählt, wurde dagegen bezeichnenderweise nicht berichtet. Selbst als sich der Öffentliche Dienst der gleichen Mittel bediente wie die GdF, um seine Forderungen nach mehr Lohn durchzusetzen, blieben die Medien stumm. Keine weinenden Kinder, keine wütenden Geschäftsleute und kein Untergang des Landes; nur ganz viel Verständnis für die Belange der Beschäftigten. Das wirft Fragen auf. So ließe sich beispielsweise fragen, warum sich ver.di nicht schon früher an diesem Kampf beteiligte, um für alle Beschäftigten einen guten Abschluss zu erzielen. Hat es möglicherweise Absprachen zwischen den Funktionären und den Vorständen gegeben? Wie sonst wäre die Sonderbehandlung der Flughäfen (bis zu 600,- € Sonderzahlung) beim Tarifabschluss für den öffentlichen Dienst zu bewerten? Die soziale Komponente war im Abschluss des Öffentlichen Dienstes nicht durchzusetzen, die Sonderzahlung für Streikbrecher an Flughäfen schon – ein interessantes Detail. Nicht umsonst brauchte Herr Bsirske zwei Anläufe, um den Kompromiss durch die Tarifkommission zu boxen. Die einfachen Mitglieder der ver.di hatten den DEAL wohl durchschaut.

Die Beweggründe der Lufthansa, sich derart in diesem Konflikt zu engagieren, dürften auf der Hand liegen. Die kleine GdF versucht seit einigen Wochen, in Verhandlungen für die bei der Lufthansa und der Lufthansa Cargo beschäftigten Mitglieder einzutreten. Auch hier droht der Untergang des Abendlandes, obwohl gerade die Lufthansa mit Tarifpluralität umgehen können sollte. Tarifverträge mit ver.di, der Vereinigung Cockpit und der UFO sind seit Jahren Normalität. Aber da gilt wohl die Vorwärtsverteidigung als das geeignete Mittel, Motto: wir bekämpfen die GdF bei der Fraport AG, damit sie im eigenen Haus gar nicht erst ankommt. Bei den Arbeitgeberverbänden und in so manchem Kopf der Politik



ist das Ganze die willkommene Auferstehung des Themas Tarifeinheit mit dem einigermaßen durchsichtigen Versuch, das Arbeitskampfrecht für bestimmte Gruppen massiv einzuschränken. Nicht zufällig wurde am 19. März 2012 der Gesetzentwurf einer Professorengruppe um Herrn Prof. Thüsing vorgelegt, der genau das umsetzen soll, was die Protagonisten der Gegenseite während unserer tariflichen Auseinandersetzungen gefordert hatten. Ein wenig Tarifeinheit und ganz viel Streikverbot in der Daseinsvorsorge.

Alle Beteiligten werden eine Zeitlang benötigen, um das Geschehene aufzuarbeiten und daraus die richtigen Lehren zu ziehen. Die hinter den oberflächlichen Abläufen liegenden tieferen Ursachen, die eng mit dem Umbruch in der Gewerkschaftslandschaft und den daraus für die Arbeitgeberseite resultierenden Problemen zu tun haben, sollten mit der gebotenen Sorgfalt und Ruhe analysiert werden. Die Spezialgewerkschaften, nicht nur im Luftfahrtbereich, sind hierzu ohnehin schon in einem längeren Diskussionsprozess und werden diesen sicherlich noch intensivieren. Eine zahlenmäßig kleine Gewerkschaft wie die GdF muss sich angesichts dessen, was möglicherweise auf dem Spiel steht – man denke nur an die bisherigen Schadenersatzklagen der Arbeitgeber –, natürlich auch fragen, ob die Entwicklung falsch eingeschätzt oder Warnzeichen übersehen wurden.

In einem vorläufigen Fazit (mehr kann dies nicht sein) springen vor allem zwei Punkte ins Auge, die eine gewisse Schnittmenge bzw. Interdependenz aufweisen:

- Wenn wir überhaupt einer Fehleinschätzung erlegen sind, dann am ehesten der, die Auswirkungen der erfolgreichen Tarifpolitik von Spezialgewerkschaften, namentlich auch der GdF, auf andere, teilweise sehr viel größere Bereiche noch unterschätzt zu haben. Dabei ist die von uns vertretene Grundthese, dass es den Arbeitgebern nicht so sehr um die „zu teuren“ Tarifverträge der GdF-Mitglieder oder der

Mitglieder anderer Berufsgewerkschaften geht, sondern vor allem um die positive Signalwirkung für andere Arbeitnehmer, nachdrücklich bestätigt worden.

- Zugegebenermaßen unterschätzt haben wir das Ausmaß bzw. den Grad, in welchem ver.di-Funktionäre bereit sind, zum Erhalt ihres stets schwindenden Resteinflusses mit der Arbeitgeberseite zu paktieren. Dass die Vertreter einer so genannten „Großgewerkschaft“ sich offen auf die Arbeitgeberseite stellen und streikenden Kollegen in den Rücken fallen, ist ein einmaliger und unerhörter Vorgang. Ein solches Verhalten setzt den eigenen Willen zum permanenten Verzicht und Nachgeben bereits als Prämisse voraus, denn nur bei einer solchen Betrachtung kann der (falsche) Eindruck entstehen, der Tariferfolg einer kämpfenden Minderheit müsse nicht von den Aktionären der Arbeitgeber, sondern von anderen Arbeitnehmern bezahlt werden. Dies zeigt, dass die Befürchtungen der ver.di-Funktionäre vor weiterem Legitimationsverlust durch Erfolge von Berufsgewerkschaften noch viel größer sein müssen, als wir uns bislang vorstellen konnten. Und das wirft wiederum sehr grundsätzliche Fragen auf, deren Beantwortung nur in der Zukunft und erst nach und nach möglich sein wird.

AUSBLICK

Wie oben angedeutet, wird die Entwicklung bis zum Zeitpunkt der Auslieferung dieses Flugleiters schon weitergegangen sein. Wir hoffen, dass in der Zwischenzeit die Verträge unterschrieben, die Gerichtsverfahren zu unseren Gunsten ausgegangen sind, und die Lage sich insgesamt wieder ein wenig beruhigt hat. Eine Tarifaueinsetzung, und damit auch ein Streik, sind nur die Vorstufe zu einem wiederhergestellten Tariffrieden. Eines sollte allen Beteiligten an dieser Stelle jedoch klar geworden sein: Unser Anspruch alle Mitglieder zu vertreten, auch solche die bei den Airlines und Flughäfen beschäftigt sind, wird sich nicht verändern. In der GdF wird es keine Mitglieder zweiter Klasse geben, nicht jetzt und nicht in Zukunft.

Der Kampf ums Recht

FAQ zur rechtlichen Auseinandersetzung um den Arbeitskampf bei der Fraport AG

In den Gerichtsverfahren wegen des Arbeitskampfes der GdF bei der Fraport AG und den Unterstützungsarbeitskampf bei der DFS am Tower Frankfurt ging es um sehr spezielle arbeits- und prozessrechtlichen Fragen. Die Geschwindigkeit der Abläufe rund um und die beiden Eilverfahren war ebenfalls naturgemäß hoch und machte es Außenstehenden – von der Presse bis zum interessierten Laien schwer, immer zu folgen. Hier soll daher die Gelegenheit genutzt werden, die aus unserer Sicht am häufigsten aufgeworfenen Frage rund um die Prozesse zu beantworten:



von
RA David
Schäfer

Das Arbeitsgericht hat zunächst am Abend des 28.02.2012 über die Zulässigkeit des beabsichtigten Unterstützungsarbeitskampfes entschieden, sodann am 29.02.2012 über den Hauptarbeitskampf gegenüber der Fraport AG. Warum wurden diese beiden Verfahren getrennt? Wäre eine andere Reihenfolge bzw. eine Verhandlung am gleichen Tag nicht sinnvoller gewesen?

Eine gemeinsame Verhandlung beider Fragen kam deswegen nicht in Frage, weil beide Verfahren auf getrennte Anträge, einmal der DFS, der Fraport AG und der Deutsche Lufthansa AG, einmal lediglich der Fraport AG und der Deutsche Lufthansa AG, zurückzuführen waren. Das Gericht hat die Angelegenheiten in der Reihenfolge des Eingangs der Anträge terminiert. Da allerdings die Voraussetzung für die Rechtmäßigkeit des Unterstützungsarbeitskampfes auch die Rechtmäßigkeit des Hauptarbeitskampfes ist, hätte es möglicherweise nahe gelegen, den Termin bezogen auf den Antrag zum Hauptarbeitskampf ebenfalls auf den Abend des 28.02.2012 zu legen. Dann wäre es nicht zu einer „gestaffelten“, stückweisen Entscheidung über den Arbeitskampf gekommen. Darüber entscheidet jedoch alleine das Gericht.

War es nicht absehbar, dass das Gericht einen Unterstützungsarbeitskampf im Umfang von 6 Stunden am Tower Frankfurt mit entsprechend weitgehenden Folgen gegenüber dem Hauptarbeitskampf und seinem oberflächlich deutlich geringeren Auswirkungen als eine unzulässige Verlagerung des Arbeitskampfgewichtes ansehen würde?

Es ist zutreffend, dass die Rechtsprechung verlangt, dass der Schwerpunkt des Arbeitskampfes sich nicht vom Haupt- auf den Unterstützungsarbeitskampf verlagert. Nach Auffassung des Bundesarbeitsgerichts gilt dies gemessen an Dauer und Umfang des Arbeitskampfes. Es kommt also maßgeblich auf die auf Seiten der Gewerkschaft eingesetzten Mittel

an. Diese waren mit Blick auf die Dauer des Arbeitskampfes und den am Arbeitskampf beteiligten Arbeitnehmern beim Hauptarbeitskampf deutlich gewichtiger als beim Unterstützungsarbeitskampf und die Auswirkungen eines Arbeitskampfes im Luftverkehr messen sich nicht ausschließlich an der Zahl der ausgefallenen Flüge, sondern auch daran, welchen Aufwand der Arbeitgeber betreiben muss, um die Zahl der abgewickelten Flüge möglichst hoch zu halten. Dieser Aufwand war bei der Fraport AG erheblich. Im Übrigen hat das Landesarbeitsgericht Baden-Württemberg im Jahr 2009 einen Unterstützungsarbeitskampf der Towermitarbeiter am Flughafen Stuttgart zur Unterstützung eines Hauptarbeitskampfes der Vorfeldmitarbeiter am selbigen Flughafen für zulässig erklärt, obwohl der Unterstützungsarbeitskampf von seiner Dauer her im gleichen Umfang geplant war. Der Hauptarbeitskampf am Flughafen Stuttgart hatte übrigens zu diesem Zeitpunkt zu keinem einzigen Flugausfall geführt. Es gab also ausreichenden Anlass dafür, anzunehmen, dass ein Unterstützungsarbeitskampf in der gleichen Größenordnung am Flughafen Frankfurt ebenfalls als rechtmäßig angesehen werden würde.

Wenn es für die Rechtmäßigkeit des Unterstützungsarbeitskampfes darauf ankommt, dass auch der Hauptarbeitskampf rechtmäßig ist und das Arbeitsgericht am Folgetag zu dem Ergebnis gekommen ist, dass der Hauptarbeitskampf nach seiner Auffassung rechtswidrig sei: Warum hat das Arbeitsgericht nicht bereits in dem ersten Rechtsstreit zum Unterstützungsarbeitskampf auf diesen Aspekt abgestellt?

Die Gerichte sind in ihrem Urteil nicht gehalten, sämtliche Aspekte anzusprechen, die aus ihrer Sicht ihre Entscheidung untermauern. Das heißt: wenn das Arbeitsgericht im Rahmen der Beurteilung des Unterstützungsarbeitskampfes der Meinung ist, dass dieser nach Dauer und Umfang zu einer Verlagerung des Gewichts vom Hauptarbeitskampf zum Unterstützungsarbeitskampf führt, dann muss es sich mit der Rechtmäßigkeit des Hauptarbeitskampfes im Rahmen seiner Beurteilungsbegründung nicht mehr befassen.

Wie kann es sein, dass der Arbeitskampf zunächst zwei Wochen läuft, bevor die Arbeitgeberseite mit dem Antrag an das



Gericht herantritt, den Arbeitskampf wegen vermeintlicher Rechtswidrigkeit zu untersagen?

Arbeitsgerichte sind dafür bekannt, im Verhältnis zu anderen Gerichten relativ schnell zu entscheiden. Dennoch ist es natürlich nicht selbstverständlich, dass man eine Entscheidung von einem Tag auf den anderen bekommt. Dies ist nur dann möglich, wenn man eine besondere Eilbedürftigkeit begründet. Es liegt nahe, dass diese im Rahmen eines akut drohenden oder bereits laufenden Arbeitskampfes gegeben ist. Dennoch ist zu prüfen, ob sich ein Antragsteller im Eilverfahren hinsichtlich seines Vortrags zur Eilbedürftigkeit nicht dadurch selbst widerlegt, dass er zunächst ohne nachvollziehbaren Grund zuwartet, bevor er seinen Antrag stellt. Es liegt tatsächlich nahe, einem Arbeitgeber zu unterstellen, dass es so eilbedürftig mit dem Antrag nicht sein könne, wenn er sich zunächst zwei Wochen widerstandslos bestreiken lässt, bevor er einen Unterlassungsantrag geltend macht. Das Arbeitsgericht hat sich in seiner Entscheidung mit dieser Frage nicht auseinandergesetzt.

Zwischen der GdF und der Fraport AG haben umfangreiche Tarifverhandlungen stattgefunden, am Ende sogar eine Schlichtung, die mit einer Schlichterempfehlung endete. Erst im Arbeitskampf – und auch dort erst im gerichtlichen Verfahren – weist der Arbeitgeber darauf hin, dass nach seinem Dafürhalten einzelne Forderungen der Gewerkschaft gegen die Friedenspflicht verstoßen sollen. Ist das nicht widersprüchlich?

In der Tat gab es weder im Rahmen der Verhandlungen noch im Rahmen der Schlichtung einen Hinweis des Arbeitgebers darauf, dass er einzelne der Forderungen der GdF für rechtswidrig hält. Die fraglichen Punkte standen zwischen den Tarifvertragsparteien auch nicht ernsthaft im Streit, d. h. sie waren alles andere als maßgeblich für die Willensbildung beider Parteien im Hinblick auf die Frage, ob es zu einem Tarifabschluss kommt oder nicht. Sie betreffen vielmehr absolute Randpunkte. Es ist aus unserer Sicht daher auch treuwidrig, wenn der Arbeitgeber dann unter Berufung auf derartig nebensächliche und auch aus seiner Sicht unproblematische Punkte die Rechtswidrigkeit des Arbeitskampfes begründen will.

Das Arbeitsgericht hat den Hauptarbeitskampf mit der Begründung für rechtswidrig erklärt, einzelne der von der GdF verfolgten Forderungen verstießen gegen die Friedenspflicht: Was bedeutet das?

Mit dem Abschluss eines Tarifvertrages geht immer die sogenannte Friedenspflicht einher, d. h. die Verpflichtung beider Parteien, während der Laufzeit dieses Tarifvertrages keine Arbeitskampfmaßnahmen zu ergreifen, um die in dem Tarifvertrag inhaltlich geregelten Punkte neu zu regeln. Auslegungsbedürftig ist dabei regelmäßig die Frage, wie weit diese Friedenspflicht geht, d. h. welche Punkte durch den Tarifvertrag tatsächlich abschließend geregelt wurden und damit während der Laufzeit des Tarifvertrages nicht einem Streik zugänglich sind. Einfach ist die Frage dann zu beant-

worten, wenn sämtliche Tarifverträge mit einem Arbeitgeber gekündigt wurden und die Kündigungsfrist abgelaufen ist: Dann kann man jedes inhaltliche Thema neu verhandeln. Im vorliegenden Fall war die Situation jedoch etwas anders: Einzelne Regelungen aus dem bereits mit der Fraport AG bestehenden Tarifvertrag waren noch nicht kündbar. Dies betrifft insbesondere Regelungen zur betrieblichen Altersversorgung. Im Hinblick auf diese Regelungen besteht mithin Friedenspflicht, d. h. Forderungen zu diesen Punkten können nicht bestreikt werden.

War es nicht absehbar, dass einzelne der Forderungen der GdF in der aktuellen Tarifaufeinanderersetzung mit der Fraport AG gegen fortgeltende Tarifverträge verstoßen könnten?

Wie bereits oben dargestellt, ist die Frage, wie weit die Friedenspflicht aus einer fortlaufenden Regelung geht, eine Frage der Auslegung dieser Regelung. Auslegung ist nichts anderes als Interpretation. Und wo immer Interpretation stattfindet, ist es nicht auszuschließen, dass mehrere Interpretationen zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Nachdem die Fraport AG einen etwaigen Verstoß gegen die Friedenspflicht weder während der Verhandlungen noch in der Schlichtung problematisiert hat, ist davon auszugehen, dass sie die Tarifverträge grundsätzlich eben so interpretiert hat wie die GdF, nämlich dass ein Verstoß gegen die Friedenspflicht gerade nicht vorliegt.

Worin soll der Verstoß gegen die Friedenspflicht genau bestehen?

Aus Sicht des Gerichts solle eine bestehende tarifliche Kurregelung während der Dauer ihrer tariflichen Laufzeit einer Regelung zum Wechsel aus dem Wechselschichtdienst in den Schichtdienst für ältere Mitarbeiter entgegenstehen. Beide Regelungen hätten die Reduzierung von Belastungen zum Ziel und dienten damit dem Gesundheitsschutz. Des Weiteren soll eine differenzierte Besitzstandsregelung für den Fall der teilweisen Berufsunfähigkeit einer Regelung entgegen stehen, die die vergütungsmäßigen Folgen eines Arbeitsunfalls regelt. Es bedarf aus unserer Sicht schon einer erheblichen Fantasie, um hier zu dem Ergebnis zu kommen, dass diese Regelungen sich inhaltlich in einem Maße überschneiden, dass den angestrebten tariflichen Regelungen die Friedenspflicht aus den bereits vorhandenen Regelungen entgegenstehe.

Dennoch: Gibt es keine Möglichkeiten, das Risiko zu minimieren, dass das Gericht zu einer anderen Auslegung kommt als die Tarifpartner?

Gerichte schreiben keine Gutachten, d. h. eine vorhergehende Überprüfung durch die Gerichte vor dem Arbeitskampf ist

nicht möglich. Erschwert wird die Angelegenheit auch dadurch, dass von der Gewerkschaft regelmäßig verlangt wird, dass sie ihre Tarifforderung so präzise gegenüber dem Arbeitgeber benennt, dass dieser theoretisch nur noch „ja“ antworten müsste, um den Abschluss eines wirksamen Tarifvertrages herbeizuführen. Er muss also so genau wie möglich wissen, was die Gewerkschaft von ihm will. Dies bedeutet, dass die Gewerkschaft ihren Forderungskatalog so genau wie möglich vorstellen muss. Im Fall der Fraport AG reden wir von insgesamt über 50 Paragraphen. Da dürfte es zu keiner Zeit auszuschließen sein, dass ein an den Verhandlungen unbeteiligter Dritter alleine anhand des Wortlauts der Regelungen zu einer Interpretation gelangt, mit der zuvor niemand der beteiligten Tarifpartner gerechnet hatte.

Es hätte doch grundsätzlich die Möglichkeit bestanden, gegen die Urteile Berufung einzulegen und damit das Blatt für die GdF noch zu wenden, oder?

Es ist richtig, dass auch im Eilverfahren die Möglichkeit besteht, gegen eine Entscheidung Rechtsmittel einzulegen. Das ändert jedoch zunächst nichts daran, dass dem erstinstanzlichen Urteil Folge geleistet werden muss, d. h. dass der Arbeitskampf in diesem Fall zunächst abgebrochen werden musste. Sowohl das Arbeitsgericht Frankfurt am Main als auch das Hessische Landesarbeitsgericht sind dafür bekannt, in derartig eiligen Fällen durch eine hohe Beschleunigung des Verfahrens den Rechtsschutz beider Parteien so gut wie möglich zu gewährleisten, dennoch sind auch in derartigen Eilfällen die notwendigsten Formalitäten einzuhalten, d. h. es wird eine Urteilsbegründung benötigt, ebenso Berufung und Berufungsbegründung und auch die Gegenseite muss die Möglichkeit haben, hierauf noch einmal zu erwidern. Einmal abgesehen davon, dass nach dem ersten Termin eine Berufung erst nach 22 Uhr hätte eingelegt werden können, wäre es äußerst schwierig gewesen, noch eine rechtzeitige Berufungsverhandlung herbeizuführen, wobei eben auch zu berücksichtigen ist, dass die Gegenseite ebenfalls erheblichen Einfluss darauf hat, ob und wenn ja, in welcher Frist die Berufungsverhandlung überhaupt noch stattfinden kann. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die zur Entscheidung vorgelegten Arbeitskampfmaßnahmen jeweils zeitlich befristet waren. Sobald das Ende der Frist erreicht war, ist in beiden Angelegenheiten Erledigung eingetreten, d. h. eine Entscheidung in der Sache war nach diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich. Das Gericht hätte lediglich noch darüber entschieden, ob oder ob nicht Erledigung eingetreten ist. Wie gesagt: Die Gerichte erstellen keine Gutachten.

Aber die GdF hat doch Berufung eingelegt, oder?

Ja, in dem Verfahren betreffend die Rechtmäßigkeit des Unterstützungsarbeitskampfes hat die GdF dennoch Berufung eingelegt. Der Grund dafür ist, dass das Gericht – obwohl inzwischen Erledigung eingetreten ist, da der Zeitpunkt für den Unterstützungsarbeitskampf inzwischen abgelaufen ist – dann noch darüber entscheiden muss, welche Partei die

Kosten der Berufung zu tragen hat. Dies richtet sich danach, welche Partei nach dem Stand der Dinge voraussichtlich in dem Rechtsstreit unterlegen wäre, wenn nicht inzwischen Erledigung eingetreten wäre. Das heißt das Landesarbeitsgericht kommt doch nicht ganz darum herum, sich mit der Sache zu befassen und eine ungefähre Einschätzung der Erfolgsaussichten abzugeben. Um auf diese Weise die Meinung des Landesarbeitsgerichts in Erfahrung zu bringen, hat die GdF insoweit Berufung eingelegt. Da die Rechtmäßigkeit des Unterstützungsarbeitskampfes die Rechtmäßigkeit des Hauptarbeitskampfes voraussetzt, erhofft sich die GdF aus dieser Berufung Rückschlüsse nicht nur auf die Rechtmäßigkeit des Unterstützungs-, sondern auch des Hauptarbeitskampfes.

Hat das Landesarbeitsgericht über diese Frage inzwischen entschieden?

Das Landesarbeitsgericht hätte grundsätzlich hierüber bereits entschieden. Da jedoch inzwischen ein Tarifvertragsabschluss erzielt wurde, es für den vorliegenden Arbeitskampf somit nicht mehr zwingend auf das Votum des Landesarbeitsgerichts ankommt, hat es offensichtlich vor, die Angelegenheit in der angemessenen Gründlichkeit und ohne zeitlichen Druck zu entscheiden. Das Landesarbeitsgericht hat in diesem Zusammenhang sogar noch eine mündliche Verhandlung anberaumt. Das ist keineswegs üblich und hat wohl auch mit der Komplexität der Sachfragen zu tun.

Die Arbeitgeber behalten sich die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen vor und haben in der Vergangenheit die GdF ja bereits wegen Schadenersatzansprüchen verklagt. Ist es in diesem Zusammenhang nicht äußerst schädlich für die GdF, die negativen erstinstanzlichen Entscheidungen des Arbeitsgerichts gegen sich stehen zu haben?

Beim Eilverfahren handelt es sich um ein sogenanntes „summarisches Verfahren“, das bedeutet, dass das Gericht nur auf der Basis der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Informationen und nicht in der gleichen Gründlichkeit entscheiden kann, wie es dies im sogenannten Hauptsacheverfahren, d. h. ohne zeitlichen Druck, tun kann. Aus diesem Grund haben Entscheidungen im Eilverfahren auch keine Bindungswirkung für anschließende Hauptsache- oder sonstige Folgeverfahren. Im Falle einer etwaigen Schadenersatzklage wird sich das Gericht somit eine eigene Überzeugung bilden müssen. So hat es im Übrigen auch das Arbeitsgericht Frankfurt am Main in dem oben bereits angesprochenen Schadenersatzprozess betreffend den Streik in Stuttgart 2009 gehalten und hat selbst eine Beurteilung angestellt, ob es den Unterstützungsarbeitskampf dort für rechtmäßig hält. Das Gericht hat sich dabei der Einschätzung der Gerichte im einstweiligen Verfügungsverfahren angeschlossen und diese Frage bejaht, aber es musste und hat sich hierzu eine eigene Meinung gebildet.

Der Titel dieses Textes stammt von einem Vortrag des Rechtsgelehrten Rudolf von Jhering 11.03.1872, in dem er zum Thema „Kampf ums Recht“ unter anderem folgendes ausführte:

„Nun, meine Herren, wohin würde es führen, wenn, sei es, weil die Staatseinrichtungen diesen Kampf erschweren, sei es aus anderen Gründen, ein bedeutender Bruchtheil eines Volkes nicht mehr den Muth hat, sein Privatrecht zu verwirklichen? Es würde dahin führen, dass dem Einzelnen, der den Muth hat, seine Aufgaben zu erfüllen, dieselbe unendlich erschwert wird. In demselben Maße, wie die Übrigen zurückgehen, fällt auf den Einzelnen eine ungleich schwerere Last. Ich möchte es vergleichen mit der Flucht in der Schlacht; wenn Alle im Kampfe zusammenstehen, haben sie die Stütze an sich; sowie Einer sich zurückzieht, so wird die Aufgabe der Zurückbleibenden immer bedenklicher. Es liegt in der Aufgabe des Einzelnen, sein Recht zu verwirklichen, und erfüllt er diese Aufgabe nicht, so gibt er nicht bloß sein eigenes Interesse auf, sondern das Interesse der Gemeinschaft.“

Quelle: Wikipedia

Weißmantel & Vogelsang

Rechtsanwälte · Fachanwälte

Ihre Ansprechpartner in allen rechtlichen Fragen

Liesel Weißmantel
Fachanwältin für Arbeitsrecht

Dirk Vogelsang
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Hans-Gerd Dannen
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stephan Brozeit
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Dr. Klaus Vosteen
Fachanwalt für Sozialrecht

David Schäfer
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Antje Harsdorff
Rechtsanwältin

Birgitta Schneider
Fachanwältin für Familienrecht

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

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

E-Mail: vv@kanzlei-vv.de · Internet: www.kanzlei-vv.de

Recht auf Streik



von
Hans Joachim
Krüger

Die Empörung war riesengroß, das Verständnis für die Streikenden am Flughafen Frankfurt sank auf ein Minimum. Verbale Wut wurde vielerorts kundgetan, die GdF angeprangert. Wie kann eine „Splittergewerkschaft“ für knapp 200 Leute den Flugbetrieb am größten deutschen Flughafen lahm legen? Viele dieser oder ähnlich geartete Fragen wurden teils öffentlich, teils intern diskutiert.

„Wir brauchen neue Spielregeln für die Tarifpolitik“ erklärte BDL-Präsident Klaus-Peter Siegloch nicht nur einmal vor laufenden Kameras und stieß damit ins gleiche Horn wie der Arbeitgeberpräsident.

Dabei hat die GdF nur ihr legitimes Recht wahrgenommen, nachdem der Verhandlungsweg mit und von FRAPORT sehr einseitig aufgekündigt war. Man muss es sich mal vorstellen: Innerhalb einer Tarifverhandlungsrunde wird keine Einigung erzielt und auf Wunsch der Arbeitgeber wird ein Schlichter vorgeschlagen. Die Gewerkschaft – hier GdF – geht auf diese Forderung ein und möchte auch den Schlichterspruch annehmen – doch der große Arbeitgeber sagt plötzlich NEIN und bekommt plötzlich Druck von Seiten einer anderen Gewerkschaft, die bis dahin das Alleinvertretungsrecht aller Mitarbeiter hatte. Hätte FRAPORT kleinlaut den frühen Schlichterspruch akzeptiert, wäre es niemals zum Äußersten – also Streik – gekommen, und der ganze Tarifstreit wäre ziemlich schnell vergessen gewesen.

Stimmungsmache und das verbale eindreschen auf kleinere Gewerkschaften, ist schon fast Standard geworden, sei es nun die Vereinigung Cockpit, die Ärzte oder die Lokführergewerkschaften – allesamt haben mit den gleichen Vorurteilen zu kämpfen, wenn für eine besondere Gruppe von Arbeitnehmern Arbeitskampfmaßnahmen als letzte Möglichkeit in die Tariflandschaft gestreut werden. Besonders auffällig ist dies gerade in jüngster Vergangenheit im Tarifstreit zwischen der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und dem öffentlichen Arbeitgebern zu sehen. Großartige Nachfragen wer, wann und wo streikt gibt es nicht – man nimmt Streikaktionen der Großgewerkschaften fast in aller Stille zur Kenntnis. Kritische Wortmeldungen, z.B. von K-P. Siegloch, sind bisher in keinem Medium zu hören bzw. zu sehen gewesen.

Arbeitgeber haben den verständlichen Wunsch nach Tarifeinheit. Aber genau diese Tarifeinheit und das Scheren über einen Kamm hat viele spezialisierte Arbeitsgruppen von den Großgewerkschaften abrücken lassen. Hier ist ohne Zweifel

eine gehörige Portion Schuld auch bei diesen zu suchen. Sie haben es schlicht versäumt, auf die Bedürfnisse spezieller Arbeitnehmergruppen einzugehen. Viel zu behäbig und eingefahren sind diese alten Gewerkschaften, die sich eher mit verschiedenen (angestrebten) Aufsichtsratsjobs befassen als um die Belange ihrer Mitglieder kümmern. Daher wird der Trend weg von den Großgewerkschaften auch zukünftig zu beobachten sein.

Man sollte nicht vergessen, dass auch die GdF – damals noch VDF – jahrelang mit der DAG und danach mit ver.di kooperiert hat, bis schließlich quasi das Tarifdiktat aus der Ver.di-Zentrale nicht mehr mit den Zielen des damaligen Berufsverbandes unter einen Hut passten. Die VDF-Mitglieder hatten plötzlich keine passenden Ansprechstationen mehr, Missklänge im „Zusammenleben Berufsverband und Großgewerkschaft“ wurden schließlich so laut, dass man beschloss, eine eigenständige Gewerkschaft zu gründen. Nach einer Vielzahl von rechtlichen und gerichtlichen Überprüfungen darf sich die Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF) seit dem Jahr 2003 als Gewerkschaft bezeichnen und hat somit auch den Rechtsstatus gegebenenfalls zu Arbeitskampfmaßnahmen aufzurufen.

Seit vor neun Jahren die ersten Mitglieder in die Gewerkschaft GdF eingetreten sind, wurden mittlerweile eine Unzahl von Tarifverträgen abgeschlossen, die nicht nur allein auf die Deutsche Flugsicherung GmbH zugeschnitten waren. Es ist für eine junge Gewerkschaft ein großes Stück Arbeit, Arbeitgeberseitig dafür zu sorgen, dass Tarifverhandlungen auch für einen Teil der Beschäftigten aufgenommen werden sollen. Für den Bereich der GdF und deren Verhandlungspartner waren diese Gespräche nicht immer von direktem Erfolg gekennzeichnet. Erst zum Teil nach längeren Diskussionen kamen Einigungen und danach auch eigenständige Tarifverträge zu Stande.

In jüngster Vergangenheit haben größere Unternehmen die GdF auf Schadensersatz für durch Streikmaßnahmen ausgefallene Flüge verklagt. In einem ersten Urteil wurde das Streikrecht der Gewerkschaften und damit auch der GdF eindrucksvoll bestätigt. Schadensersatz für Streikmaßnahmen wurde den klagenden Gesellschaften nicht zugebilligt. Ob und inwieweit dieses Urteil auch in weiteren Instanzen bestehen bleibt, wird sich zeigen. Allerdings darf man hoffen, dass das Recht einer Gewerkschaft – und damit auch das Streikrecht – als ein sehr hohes Gut anzusehen ist und dies hoffentlich von allen Gerichten auch ähnlich gesehen wird. Ein Streik sollte immer nur als „Ultimo Ratio“ angesehen werden, wenn auf dem Verhandlungswege keine Einigung mehr erzielt werden kann oder Gespräche festgefahren sind.

Überstunden sind keine Mehrarbeit!



von
Dr. Klaus
Vosteen

Eine rechtskräftige Entscheidung des Arbeitsgerichts Hamburg vom 21.12.2011 gibt Anlass, darauf hinzuweisen, dass Überstunden, die im Rahmen der tarifvertraglichen Vorschriften der DFS Deutsche Flugsicherung erbracht werden, etwas anderes sind als „Mehrarbeitsstunden“, die insofern auch von der DFS anders gehandhabt werden dürfen.

Dem Rechtsstreit lag die Tatsache zugrunde, dass ein Kollege auf dem Tower in Hamburg in der Zeit von Januar bis April 2010 mehrfach Überstunden i. S. d. § 12 des Manteltarifvertrags geleistet hat. Teilweise konnten diese Überstunden in Freizeit ausgeglichen werden. Der restliche Teil diese Überstunden wurde zwar mit dem Überstundenzuschlag in Höhe von 25 % zusätzlich vergütet, sie wurden aber nicht wie in § 12 Abs. 6 MTV vorgesehen im Monat nach ihrer Entstehung ausgezahlt, sondern kurzerhand auf dem Arbeitszeitkonto des Kollegen gutgeschrieben.

Als es nun zum Jahresende 2010 zur Abgeltung der vorhandenen Mehrarbeitsstunden gem. §§ 39 SR FS-Dienste 2010 mit dem anderthalbfachen Stundensatz kommen sollte, fiel der DFS ihr „Versehen“ auf. Sie berief sich auf die Ausschlussfrist des § 45 MTV und meinte, sie habe „vergessen“, die Überstunden zeitnah abzugelten und zahlte nun die entsprechenden Stunden mit dem einfachen Stundensatz aus.

Hiergegen wandte sich der Kollege mit seiner Klage und machte geltend, die Überstunden hätten sich, nachdem sie nicht gem. § 12 Abs. 6 MTV im Monat nach ihrer Entstehung ausbezahlt worden seien, in Mehrarbeitsstunden umgewandelt, die nun mit dem anderthalbfachen Satz gem. § 39 Abs. 2c SR FS-Dienste 2010 ausbezahlt werden müssten.

Mit seiner Entscheidung vom 21.12.2011 wies das Arbeitsgericht Hamburg die Klage des Kollegen ab. Das Gericht ist der Auffassung, dass die Abgeltung von Überstunden und Mehrarbeit in unterschiedlichen tarifvertraglichen Regelungen aufgenommen und daher auch unterschiedlich zu behandeln sei. Dabei spiele es nach Auffassung des Gerichts keine Rolle, ob die DFS die Überstunden auf einem bestehenden Mehrarbeitskonto (vorübergehend) gutgeschrieben habe. Auch durch die Erfassung auf einem Mehrarbeitskonto werden aus tariflichen Überstunden im Sinne des § 12 MTV keine Mehrarbeitsstunden im Sinne von §§ 14 MTV und 39 SR-FS-Dienste 2010.

Da der Streitwert 600,00 € nicht erreicht hat und das Gericht die Berufung nicht gesondert zugelassen hat, ist diese Entscheidung des Arbeitsgerichts Hamburg rechtskräftig.

Im Ergebnis sollten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFS darauf achten, dass die gem. § 12 MTV geleisteten Überstunden zeitnah in Freizeit ausgeglichen oder gem. § 12 Abs. 6 MTV abgegolten werden. Mit einer zusätzlichen Vergütung im Rahmen der Bereinigung von Mehrarbeitskonten ist nach der Entscheidung des Arbeitsgerichts Hamburg nicht zu rechnen.

Rechtsanwalt Dr. Klaus Vosteen
RAe Weißmantel & Vogelsang, Bremen, Frankfurt

Mathias Wiegand
Fluglotse



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

www.lizenzverlust.de

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

Perfekt passend zu unserem Artikel „Die FRAPORT-CONNECTION“ in dieser Ausgabe entnehmen wir dem LH-Politikbrief vom April den nachstehenden Text. Unschwer zu erkennen, dass der Kampf gegen die Kleingewerkschaften noch lange nicht vorbei ist. (die Red.)

Arbeitskonflikte: Tarifautonomie durch neue Ergänzungsregeln sichern

Arbeitgeber und Arbeitnehmer müssen ihre Tarifkonflikte effizient und mit möglichst wenig Schäden für unbeteiligte Dritte lösen. Der jüngste Streik am Frankfurter Flughafen entsprach diesem Gebot nicht. Klare Spielregeln sind unabdingbar, um die Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie zu sichern – gerade für Unternehmen in der Daseinsvorsorge.

Zunehmende Zersplitterung

Immer mehr Mini-Spartengewerkschaften haben in den vergangenen Jahren eigene Tarifabschlüsse erstritten. Dies gilt insbesondere für Organisationen bzw. Berufsverbände, deren Mitglieder in den Betrieben Schlüsselstellungen einnehmen wie Piloten, Lokführer oder Fluglotsen. Beispiel Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF): Nur 200 streikende GdF-Mitglieder sorgten im Februar dafür, dass über 800 Flüge mit zehntausenden betroffenen Passagieren am Frankfurter Flughafen abgesagt werden mussten. Getroffen wurde damit nicht nur der Airport-Betreiber Fraport als Tarifpartner der GdF, sondern unbeteiligte Kunden sowie Unternehmen, die im weltweiten Wettbewerb stehen – und im besonderen Maße unter Reise- und Frachtverzögerungen leiden.

Entsolidarisierung droht

Das Vorgehen findet Nachahmer: Unter den 121000 Lufthansa-Flugplätzen haben sich etwa 100 Mitarbeiter, sogenannte Dispatcher und Verkehrsleiter, ebenfalls bei der GdF organisiert und drohen inzwischen mit Arbeitskämpfbmaßnahmen. Dabei ist für diese Mitarbeitergruppe über ver.di ein gültiger Tarifvertrag in Kraft. Ein bedrohliches Szenario: Übergreifende Friedenszeiten bleiben zunehmend auf der Strecke, im nicht unwahrscheinlichen Fall rufen verschiedene Gewerkschaften nacheinander zum Streik auf. Bedenklich ist zudem, dass für diese Vereinigungen nicht das Wohl der gesamten Belegschaft, sondern das der eigenen Gruppe immer im Vordergrund steht. Damit droht die Entsolidarisierung der Arbeitnehmer untereinander.

Neuer Ordnungsrahmen unabdingbar

Über Jahrzehnte galt in Deutschland: ein Betrieb – ein Tarifvertrag. Seitdem das Bundesarbeitsgericht (BAG) diesen Grundsatz aufgehoben hat, besteht Handlungsbedarf. Durch eine gesetzliche Regelung zur Tarifeinheit könnte die Sicherung der Funktionsfähigkeit der Tarifautonomie auch in Zukunft branchenübergreifend erreicht werden. Darüber hinaus sind insbesondere für den Bereich der infrastrukturellen Daseinsvorsorge wie dem Schienen- und Luftverkehr Sonderregelungen beim Arbeitskampf nunmehr dringend notwendig. Grund ist, dass die Unternehmen oftmals von Mono-

strukturen abhängig sind und Streiks sehr kleiner Gruppen – wie in FRA geschehen – über einen Dominoeffekt eine extrem hohe Zahl unbeteiligter Dritter schädigt.

Mögliche Ansätze wären zum Beispiel:

- **Quorum bei Tarifpluralität:** Tarifverträge kleinerer Gewerkschaften dürfen nur dann gelten, wenn sie einen wesentlichen Teil der Gesamtbelegschaft eines Unternehmens erfassen.
- **Außergerichtliche Einigungsformen:** Obligatorische Schlichtungsverfahren, verbunden mit sogenannten Abkühlungsphasen, schaffen neue Handlungsoptionen.
- **Vorankündigung:** Um unbeteiligte Dritte zu schützen, muss eine Pflicht zur rechtzeitigen Ankündigung von Streikvorhaben eingeführt werden.
- **Notdienstvereinbarungen:** Die Grundversorgung der Bevölkerung ist jederzeit sicherzustellen. Verpflichtende Abschlüsse von Notdienstvereinbarungen sind unabdingbar.

Verhältnismäßigkeit wahren

Bei Streiks im Bereich der infrastrukturellen Daseinsvorsorge wie dem Luftverkehr sind regelmäßig nicht nur das bestreikte Unternehmen (haupt-)betroffen, sondern vor allem auch völlig Unbeteiligte und letztlich die Allgemeinheit. Umso wichtiger ist es hier, unverhältnismäßig hohe volkswirtschaftliche Schäden und schwere Beeinträchtigungen der Allgemeinheit abzuwenden. Vor allem dann, wenn Minderheiten – organisiert in Spartengewerkschaften – gegen das eindeutig bekundete Interesse der Belegschaftsmehrheit in einem Unternehmen handeln. Klar ist: Je kleiner die Sparten-gewerkschaft, desto höher müssen die Streikhürden sein.

Klares Bekenntnis zur Tarifautonomie

Zielsetzung ist nicht, das Streikrecht in wesentlichen Teilen und die in einigen Unternehmen wie der Lufthansa seit vielen Jahren existierende Gewerkschaftspluralität zu beschränken. Ziel ist es, Tarifkonflikte mit weniger Drittschäden zu lösen und damit die Tarifautonomie zu stärken. Übrigens gelingt es Ländern wie Frankreich, Italien, Spanien, Kanada oder den USA, durch besondere Streikregelungen in der Daseinsvorsorge einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen der Allgemeinheit und dem Streikrecht zu finden. Es gibt keinen nachvollziehbaren Grund, warum das nicht auch am Wirtschaftsstandort Deutschland gelingen sollte.

Fachbereichsvorstand FDB/LDM: Oliver Wessollek



Oliver
Wessollek

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

heute möchte ich mich als neuer Vorstand FDB/LDM im Fachbereich Flugsicherungsbedienste (FSBD) der GdF vorstellen. Auf der letzten Fachbereichskonferenz in Maastricht wurde ich von den anwesenden Delegierten als Nachfolger von Michael Sobanek gewählt. Für mich ist dies eine große Ehre und Herausforderung, steige ich doch in ziemlich große Fußstapfen, denn Michael hat so einiges vorgelegt! Für seine langjährige Arbeit möchte ich mich an dieser Stelle, auch im Namen aller anderen Mitglieder, ganz herzlich bedanken!

Ich selbst begann meine Flugsicherungskarriere bei der Luftwaffe in Büchel. Von dort kam ich zum Flugsicherungssektor F nach Frankfurt und von dort zur militärischen Flugsicherung nach Ramstein. Nach Umsetzung der zivil/militärischen Integration im Jahre 1994 wechselte ich wieder nach Frankfurt ins ACC am Frankfurter Flughafen. Als FDB erwarb ich dort meine Berechtigungen und zog 1999 mit nach Langen um. Seit nunmehr fast 10 Jahren beschäftige ich mich hauptsächlich mit dem Bereich ATFCM.

Im nächsten Jahr feiern wir nun 10 Jahre GdF. In diesen 10 Jahren hat sich so einiges verändert. Die GdF ist zu einer starken Gewerkschaft geworden. Politisch ist das dem einen oder anderen wohl eher ein Dorn im Auge. Aber die GdF ist nicht nur eine Gewerkschaft, sondern eben auch ein Fachverband. In meinem Bereich gab und gibt es immer wieder starke Veränderungen, die auf die Arbeitsweise der FDB Kollegen direk-

ten Einfluss haben. Meiner Meinung nach sind diese Veränderungen aber noch lange nicht zu Ende. Im Gegenteil: mit PSS, VAFORIT und iCAS verändert sich die Flugsicherungs-welt ein weiteres Mal. Diese Veränderungen haben nicht nur Einfluss auf die Arbeit der Lotsen, sondern auch auf das zukünftige Berufsbild der Flugdatenbearbeiter. Im Bereich der Flugberater werden Kooperationen geschmiedet und technische Veränderungen bleiben nicht aus.

Aber wofür stehe ich als neuer Vorstand??

Ich möchte mit Eurer Unterstützung die anstehenden Veränderungen aktiv mitgestalten. Unser Wissen ist gefragt und beschränkt sich nicht nur auf die Korrektur von Flugplänen!

Die Umsetzung des GdF Ausbildungskonzeptes und des FDB Konzeptes sind mein Ziel. Ein Konzept zum zukünftigen Berufsbild Flugberater ist ebenfalls in Arbeit. Ein Belastungsausgleichsmodell für Flugdatenbearbeiter, FMP's, FIS Spezialisten und Flugberater wurde von der GdF bereits in Angriff genommen. Es liegt also einiges an und ich hoffe, alle diese Aufgaben mit Eurer Unterstützung zu Eurer Zufriedenheit regeln zu können.

Aber ich habe auch eine bitte an Euch: Schreibt mir an die GdF E-Mail Adresse Oliver.Wessollek@gdf.de und sagt mir, wo es klemmt und wo wir etwas tun müssen! Gerne komme ich auch zu Euren ÖMVen und werde Euch Rede und Antwort stehen.

Bis dahin verbleibe ich mit kollegialem Gruß

Oliver Wessollek

Lebenslauf: Jonathan Bötig

Als neu gewählter Vorstand Internationales möchte ich mich kurz vorstellen. Vor 32 Jahren wurde ich in Bremen geboren. Dem Abitur 1999 folgten der Zivildienst und die Bewerbung bei der DFS. Als Azubi im FVK 131 begann 2001 die Ausbildung in Langen. Nach bestandener PAP anderthalb Jahre später verschlug es mich zunächst ins Center in Berlin Tempelhof, wo ich 2003 in der damaligen EBG Süd die Ausbildung abschloss.

Doch schon nach vier Jahren im schönen Berlin wurde meine EBG 2006 ins mindestens genauso attraktive München verlagert. Dort heisst sie jetzt EBG-Ost und wurde noch um Nürnberg Approach erweitert.

Seit 2001 bin ich Mitglied im VfF bzw. GdF. Während des letzten Jahres gelang es Jens Lehmann, mich für die Mitarbeit im

GdF als möglichen Nachfolger für seine Tätigkeit zu begeistern. So hatte ich unter anderem die Gelegenheit, am ATCEUC Spring Meeting in Lissabon teilzunehmen und bekam dort einen ersten, spannenden Einblick in die internationalen Zusammenhänge.

Eine Woche nach meiner Wahl in das FSBD Vorstandsamt für Internationales im März ging es auch schon auf die 51. IFATCA Annual Conference 2012 in Kathmandu, Nepal. Diesmal noch in Begleitung von Jens, der mich dort gut und umfassend auf die zukünftigen Aufgaben vorzubereiten wusste. Nun freue ich mich, das bislang Erreichte weiterzuführen und bisherige Kontakte weiter zu pflegen und auszubauen.

Jonathan Bötig



Neues von Presse und Kommunikation



von
**Matthias
Maas**

Berichtszeitraum Februar – März 2012

Der Februar begann mit der für viele überraschenden Mitteilung des Aufsichtsrates, keinen Vertrag der aktuell 3 Geschäftsführer der DFS über das Jahr 2012 hinaus zu verlängern.

Natürlich kamen daraufhin Anfragen verschiedener Medien, wie denn die Meinung der Gewerkschaft zu diesem Vorgang sei. Da dies aber ein firmeninterner Vorgang war, habe ich hierzu keine Statements abgegeben, sondern wie der ganze Bundesvorstand das Vorgehen des Aufsichtsrates äußerst interessiert zur Kenntnis genommen. Seither warten wir genauso gespannt, wie alle anderen in der Firma, auf die nun anstehenden Personalentscheidungen.

Für uns als Gewerkschaft ist es logischerweise am interessantesten, wer im Bereich Arbeitsdirektor die Nachfolge des Herrn Bergmann antritt, da dies natürlich unser überwiegender Ansprechpartner bezüglich der Zusammenarbeit mit der DFS sein wird. Dabei bleibt vor allem abzuwarten, wie er sich und sein direktes Umfeld, welches fast täglich mit der Gewerkschaft konfrontiert sein wird, auf – und einstellt. Ein neues „Miteinander“ wie zwei vernünftig agierende Sozialpartner würde sicherlich beiden Seiten in der Abarbeitung der anstehenden Aufgaben helfen.

Dass die Gerüchteküche bezüglich der Nachbesetzung der Geschäftsführer hochkocht ist verständlich. Verschiedene

Berichte in hochglänzenden Nachrichtenmagazinen jedoch über etwaige Nachfolger, die Gewerkschaft und ihre Funktionäre oder generell über die „Macht“ der Fluglotsen kann man getrost in das Reich der Fantasie und als zum Teil **äußerst schlecht bis gar nicht ernsthaft recherchiert** zurückweisen.

Ein weiteres noch offenes Thema waren die Verhandlungen der GdF mit der Fraport AG bezüglich der Tarifierung der dortigen Verkehrszentrale, der Vorfeldkontrolle und der Vorfeldaufsicht.

Es lag inzwischen eine Schlichtungsvereinbarung des Herrn Ole von Beust, ehemals Regierender Bürgermeister von Hamburg, vor. Dieser Schlichter war eigens von der Fraport AG bestellt worden und hatte ein, aus unserer Sicht, vernünftiges Ergebnis erarbeitet.

Mitte Februar traf sich der Bundesvorstand zu einer zweitägigen Sitzung in Berlin. Zeitgleich zu dieser Sitzung lief auch die von uns inzwischen einseitig verlängerte Friedenspflicht bezüglich der Schlichterempfehlung mit der Fraport AG aus, allerdings ohne jede Reaktion der dortig Verantwortlichen, so dass der Bundesvorstand zum Handeln gezwungen war. So kam es, dass in Berlin eine kurzfristig einberufene Pressekonzferenz stattfand, in der wir ankündeten, am Flughafen Frankfurt Arbeitskampfmaßnahmen durchzuführen, sollte sich Fraport bezüglich der Schlichtung nicht doch noch einseitig zeigen.

Die dann folgende Tarifaueinandersetzung mit der Fraport AG möchte ich hier an dieser Stelle nicht noch einmal komplett auflisten, jedoch gebe ich gerne zu, dass ich das mediale Inte-

resse an diesem Konflikt anfangs total unterschätzt habe. Die folgenden Wochen waren geprägt von ständigen Telefonaten, Interviews für Funk und Fernsehen, mehrfachen Fahrten zwischen Düsseldorf und Frankfurt, Besuchen im Streiklokal, und letztendlich mehreren Terminen vor Gericht. Das Ganze in einer Intensität, die das Niveau der letztjährigen Auseinandersetzung mit der DFS locker erreichte, wenn nicht gar überbot.

Anrufe von Nachrichtenagenturen nachts zwischen Mitternacht und 3 Uhr, Fernsehinterviews bei mir zu Hause unter dem Carport, sowie das Fahren am (für einen Düsseldorfer) heiligen Rosenmontag nach Frankfurt für mehrtägige Medienarbeit am Flughafen, der Geschäftsstelle und im Streiklokal der arbeitskämpfenden Kollegen in Kelsterbach gehörten zu den „Highlights“ dieses Konfliktes.

An die nun schon üblichen Beschimpfungen, Beleidigungen und Bedrohungen während eines Arbeitskampfes habe ich mich gewöhnt. Wirklich erschreckend ist dabei nur, auf welches Niveau sich Menschen herablassen, wenn sie persönliche Nachteile empfinden, anstatt die tatsächlichen Probleme mal ernsthaft zu hinterfragen und nicht nur dem billigen Boulevardjournalismus hinterher zu hecheln. Für mich persönlich kann ich sagen: „Aus diesen ganzen Vorgängen habe ich viel gelernt und mit Sicherheit würde ich heute einige Dinge anders angehen.“

Weitere Termine vor dem Arbeitsgericht Frankfurt fanden bezüglich Schadensersatzklagen verschiedener Fluglinien statt. Im Fall des Unterstützungstreiks im Jahre 2009 in Stuttgart wurde am 27.03.12 die Klage von Lufthansa, Air Berlin, TUIFly und Germanwings auf Zahlung von ca. 32.500,- € zurückgewiesen, die Kosten des Verfahrens den 4 Klägerinnen auferlegt, jedoch auch Berufung zugelassen. Bis zum heutigen Tage habe ich allerdings noch nichts davon gehört, ob die klagenden Parteien diesen Weg gehen wollen. Die Vorsitzende Richterin in diesem Verfahren hat jedoch eine für die erste Instanz sehr umfangreiche Urteilsbegründung erarbeitet. Aus der anlässlich dieses Urteils veröffentlichten Pressemeldung des AG Frankfurt, verfasst von dem Präsidenten des Arbeitsgerichtes höchstpersönlich, möchte ich gerne folgenden Abschnitt zitieren:

„... Weiterhin habe die beklagte Gewerkschaft der Flugsicherung jedenfalls nicht schuldhaft gehandelt. Selbst wenn der Unterstützungstreik der Fluglotsen und der Hauptstreik der Mitarbeiter der Verkehrszentrale/Vorfeldkontrolle rechtswidrig gewesen wären, hätte auf Grund des unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Aufgaben der Gewerkschaften anzulegenden Prüfungsmaßstabs die beklagte Gewerkschaft der Flugsicherung wegen der im Streitfall gegebenen besonderen Umstände von der Rechtmäßigkeit der Arbeitskampfmaßnahmen ausgehen dürfen. Es sei, so die Vorsitzende in ihrer Begründung, zu vermeiden, dass durch das Aufbürden von Haftungsrisiken für Streitige, ungeklärte Fälle auf Gewerkschaften in solchen Fällen eine Lähmung der Entwicklung des sozialen Lebens eintreten könne...“

In einem zweiten Verfahren, in dem Lufthansa, Air Berlin und Ryan Air ca. 3,2 Mio. € Schadensersatz für zwei **angekündigte, aber nicht durchgeführte Streiks** im August 2011 einfordern möchten, fand ein Gütetermin ohne Einigung statt. Die Verhandlung in erster Instanz wurde auf den 16. August 2012, 12.00 Uhr, terminiert.

All diese Termine fanden unter großer Beobachtung der Medien statt und erforderten in der Nachbereitung auch noch einen hohen Zeitaufwand. (Fast schon erschreckend, wenn der Gerichtsdienster einen inzwischen persönlich kennt und man von ihm schon per Handschlag begrüßt wird.)

Zwischen diesen ganzen Veranstaltungen vor Gericht fand vom 02.03 – 04.03.12 ebenfalls noch die Fachbereichskonferenz des FSBD in Maastricht statt. Über diese Veranstaltung berichten wir in diesem Heft an anderer Stelle. Zu erwähnen ist jedoch, dass innerhalb dieser Konferenz eine kurzfristig anberaumte Bundesdelegiertenkonferenz stattfand. Es galt ein Nachtragsbudget im Bereich der Bundesschatzmeisterin zu diskutieren und zu verabschieden. Gleichzeitig wurde die Gelegenheit genutzt, um die Delegierten ausführlich über die Geschehnisse rund um Fraport zu informieren und mit ihnen darüber zu diskutieren.

Direkt nach Maastricht kam es auf Vorstandsebene zu Sondierungsgesprächen mit der Fraport AG. Diese fanden im diskreten Rahmen statt und ihr Ende letztlich in einer Einigung bezüglich aller 3 von uns vertretenen Arbeitsbereiche bei der Fraport AG. Diese Einigung sorgte ebenfalls kurzfristig nochmal zu verstärktem Interesse der Medien. Da aber Details zum Abschluss, auch nach Absprache mit der Fraport AG, erst nach der endgültigen Unterschrift unter die Tarifverträge bekannt gegeben werden, gleichzeitig aber ver.di einen Arbeitskampf quer über Deutschland aufbaute (auch mit Flugausfällen in einem nicht unerheblichen Maße), verschwanden wir ziemlich schnell aus dem Umfeld der Medien und es ist jetzt erst einmal Ruhe eingeleitet.

Über alle weiteren Vorgänge bezüglich Presse und Kommunikation werde ich Euch im nächsten Flugleiter berichten und über alle kurzfristig wichtige Themen weiterhin mit den Mitgliederinformationen per E-Mail auf dem Laufenden halten.

Bis dahin viele Grüße

Matthias „Matze“ Maas
Presse und Kommunikation

Experten

Aufregende Wochen liegen hinter der GdF und weitere aufregende Wochen werden sicherlich folgen. Zwar sind die Tarifverhandlungen zwischen der GdF und FRAPORT zwischenzeitlich beendet worden, und der vermeintliche Tariffrieden ist wieder hergestellt, aber dennoch muss man darauf gefasst sein, dass spätestens, wenn der ein oder andere Richterspruch verkündet wird, sich selbsternannte Experten wieder zu Worte melden.



von
**Hans Joachim
Krüger**

Diese vermeintlichen Experten parlieren lauthals und vielerorts via Presse, Funk und Fernsehen und versuchen mit ihren teilweise sehr eingeschränkten Plattitüden in die allgemeine Stimmungsmache einzuschlagen. Ganz oben auf der Liste findet sich Klaus Peter Sieglösch. Seine Auftritte im ZDF-Morgenmagazin waren für ihn auf den Leib geschneidert. Inhaltlich jedoch hat er kaum etwas zu bieten, außer für die Rechte der Luftverkehrswirtschaft einzutreten. Betonte Sieglösch noch Anfang des Jahres zur neuen Homepage des BDL (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft): „Es gebe Antworten zu den zentralen Themen der Luftverkehrswirtschaft – ob es um den Klimaschutz, das Thema Sicherheit oder der wichtigen Rolle der Luftfahrt für die deutsche Wirtschaft geht. Sie finden aber auch viele Stories und interessante Details aus der Welt der Luftfahrt. Außerdem gibt es aktuelle Nachrichten zum Luftverkehr, und Zahlen und Fakten, die viele überraschen werden.“ Soweit Sieglösch über die Tätigkeiten seines Verbandes.

Überrascht war man im Anschluss an seine Fernsehauftritte tatsächlich über inhaltlich nichtssagende Polemik. Sachliche Informationen zum Streik wurden von Sieglösch nicht wiedergegeben.

Festzuhalten ist jedoch, dass Sieglösch als ZDF-Journalist an vielen Orten der Welt tätig und mehrheitlich auch mit dem Flugzeug unterwegs war. Genau dies aber stellte seine einzige Verbindung zur Luftfahrt dar, bis er vor ziemlich genau einem Jahr zum BDL-Präsidenten gekürt wurde und die Nachfolge von Dieter Kaden antrat.

Dass manch eine Boulevard Zeitung öffentlich Stimmung macht und ganz schnell die Meinung „des Volkes“ beeinflusst ist bekannt und bedarf auch keines Kommentares. Dass sich Journalisten es manchmal auch relativ leicht machen und die öffentliche Meinung als persönliche und eigene übernehmen, haben in jüngster Vergangenheit auch die Spiegel-Redakteure Sven Böll und Andreas Wassermann gezeigt. In ihrem schlecht recherchierten Artikel „Völlig losgelöst“ übernahmen sie die Neiddebatte, die zuvor von verschiedenen anderen Boulevard Zeitungen losgetreten wurde. Unter ein Bild eines Towers setzten sie den Untertitel „Schlimmste Form des Sozialismus“ – unter ihren Artikel in der Spiegelausgabe vom 18.02.2012 darf man hingegen getrost den Untertitel „Schlimmste Form des Journalismus“ setzten.

In einem Interview mit der Deutschen Presse-Agentur (dpa) ermahnt der inzwischen 85-jährige Verleger verschiedener Zeitungen im Bundesgebiet, Alfred Neven Dumont, zukünftig die Qualität der Zeitungsbranche zu erhöhen. „Bei aller nötigen Konzentration auf die Wirtschaftlichkeit dürfe der publizistische Auftrag nicht zu kurz kommen. Investiert in die Qualität eurer Blätter! Denn Qualität ist das einzige, was letzten Endes zählt. Journalisten sollten immer bedenken, dass sie nicht für ihr Prestige oder für ihre Kollegen schreiben. Eigentlich dienen sie im demokratischen Sinne den Bürgern. Um sie möglichst gut zu informieren, ihnen eine möglichst große Meinungsvielfalt zu liefern“, soweit Alfred Neven Dumont.

Diesen Aussagen eines inzwischen 85-jährigen gilt es eigentlich nichts mehr hinzuzusetzen, obwohl auch Alfred Neven Dumont Verleger von mindestens einer sogenannten Boulevard Zeitung (Express) ist.





Fachbereichskonferenz Betrieb 2012 in Maastricht

- **Umfangreiches Programm**
- **Neuwahlen des Bereichsvorstandes**

Die diesjährige Fachbereichskonferenz des Betriebsdienstes fand nicht nur zum ersten Mal im niederländischen Maastricht statt, sie wurde auch von vielen Mitgliedern und Delegierten mit größter Beachtung erwartet. Auf Grund der jüngsten tariflichen Auseinandersetzungen mit der Deutschen Flugsicherung einerseits und der Fraport AG andererseits erwartete man Hintergründe und Verhandlungsstände quasi aus erster Hand.

Doch zunächst stand das alljährliche Prozedere auf der Tagesordnung wie Mandatsprüfung und Zuweisung der einzelnen Stimmkarten. Mit einer kurzen Verzögerung eröffnete die Vorsitzende des Fachbereiches Betrieb, Petra Reinecke, die Jahrestagung. Nach den organisatorischen Hinweisen zur Durchführung der Veranstaltung wurde daran erinnert, dass zum Thema „Tarifverhandlungen“ eine außerordentliche Bundesdelegiertenkonferenz einberufen wurde und entsprechende Auskünfte zu den aktuellen Tarifverhandlungen in dieser außerordentlichen Sitzung entsprechend der Einladung abgegeben würden.

Die Tagesordnung des Fachbereiches Betrieb sieht als ersten Höhepunkt stets die Neuwahlen des Bereichsvorstandes vor. Bereits vor der terminlichen Festlegung dieser Jahresveranstaltung hatten die beiden bisherigen Vorstandsmitglieder Michael Sobanek und Jens Lehmann erklärt, nicht mehr für ein Vorstandsamt zur Verfügung zu stehen. Unter großem Beifall des Plenums wurden die beiden langjährigen Vorstandsmitglieder des Fachbereiches von den anwesenden Delegierten verabschiedet.

Nach dieser eindrucksvollen Verabschiedung wurden dann die bisherigen Vorstandsmitglieder – Petra Reinecke als Vorsitzende und Jörg Biermann als Schatzmeister – einstimmig in ihren Ämtern bestätigt. Den Part des Vorstandsmitgliedes „Internationales“ wird zukünftig von Jonathan Bötig und die

Verantwortung über den Bereich FDB/LDM von Oliver Wesolek wahrgenommen (siehe Vorstellung S. 19). Auch diese Vorstandsmitglieder wurden ohne Gegenstimmen in ihre neuen Aufgaben gehoben.

Arbeitsgruppen

Die Arbeitsgruppen wurden nach überstandener Plenararbeit in verschiedenen Räumen des Konferenzhotels einberufen, um ein sehr anspruchsvolles Arbeitsprogramm zu bearbeiten.

Arbeitsgruppe A

Matthias Maas berichtete in dieser Arbeitsgruppe über das immense Arbeitsaufkommen in den letzten Tagen und Wochen. Um die Aktualität der vielen Informationen zukünftig besser verteilen zu können, soll der Mailverteiler überarbeitet und das Online-Verfahren verbessert werden. In diesem Sinne soll auch der eigentliche Internet-Auftritt der GdF verbessert und die Homepage interessanter gestaltet werden, insbesondere das Auffinden der internen Infos und externen Pressemitteilungen soll übersichtlicher werden.

Schwarz-Weiß war gestern – zukünftig erscheint die gewerkschaftseigene Zeitschrift „der flugleiter“ im farbigen Outlook. Seitens einiger Mitglieder wird angeregt, eine eigene Facebook-Präsenz zu erstellen. Dieser Vorschlag wird an den Vorstand herangetragen, jedoch ist für eine solche Präsentation eine Administration notwendig, die hiermit gesucht werden soll. Bewerbungen sind an den Bundesvorstand bzw. an die Geschäftsstelle zu richten.

Arbeitsgruppe B

Das thematisch weiteste Gebiet galt es in dieser Arbeitsgruppe zu bewerkstelligen. Hier wurden Erfahrungen und Meinungen zu vielen Bereichen der aktuellen Betriebsdurchführung ausgetauscht. Die Zusammenarbeit und die



Erwartungen an den technischen Bereich der Flugsicherung wurden ebenso diskutiert wie die Ergebnisse der Flaps – Nutzerkonferenz oder die gewonnenen Erkenntnisse des Virtual Tower der DLR in Braunschweig. Gerade der virtuelle Tower hat in der Vergangenheit für allerlei Zündstoff gesorgt und ist durch die Erfahrungen, die einige Kollegen im virtuellen Studio gemacht haben, auch nicht entkräftet worden. So hat es sich z.B. gezeigt, dass u.a. die räumliche Orientierung im virtuellen Raum beim Wechsel zwischen verschiedenen Flughäfen als sehr schwierig zu beurteilen ist. So wurde gefordert, die Idee, dass mehrere Flughäfen gleichzeitig bearbeitet werden können, umgehend fallen zu lassen.

Eine interessante Diskussion entwickelte sich auch über die Einhaltung von Sprechgruppen und die Auslegung von Piloten bei An- und Abflugrouten. Durch international unterschiedliche Verfahren werden immer wieder Reaktionen von Piloten beobachtet, die Anweisungen unterschiedlich auslegen.

Ein weiterer Themenpunkt war die sogenannte „Normal Operating Zone“, die das parallele Anfliegen vereinfachen soll und bisher in der Arbeitsanweisung für den Betriebsdienst (BA-FVD) keine Berücksichtigung findet.

Arbeitsgruppe C

Die großen Themen dieser Arbeitsgruppe wie Konzept Flugberater, Lizenzierung Apron oder die zukünftige Zusammensetzung der Tarifkommission wurden durch Fachbeiträge z.B. von Oliver Wessolek oder Heiko Langhinrichs untermauert. Ein Konzept für die zukünftige Ausgestaltung der Flugberater wird demnach für 2013 erwartet.

Der bereits in mehreren Fachbereichssitzungen diskutierte Wunsch der GdF, Apron-Tätigkeiten zu lizensieren, wird weiterhin verfolgt. Gespräche u.a. mit dem Referat LR24 des Verkehrsministerium stehen immer noch aus und sollen – sobald der Tarifstreit mit FRAPORT beigelegt ist – erneut terminiert werden.

Den größten Diskussionsbedarf gab es bei dem Verteilerschlüssel zur Besetzung der neu zu wählenden Tarifkommis-

sion. Die Delegierten verabschiedeten den vorgelegten Aufteilungsplan. Die Einzelheiten hierüber sind über die einzelnen Untergruppenvorsitzenden, die einzelnen Delegierten oder über die Geschäftsstelle zu erfragen.

Für das gesamte Plenum waren 2 Fachbeiträge interessant, die zum einen von der Gothaer Versicherung und zum anderen von Frau Dr. Rosemarie Mendel vom Centrum für Disease Management der TU München zum Thema „Psychische Erkrankungen am Arbeitsplatz“ vorgetragen wurde.

Frau Dr. Mendel erklärte, dass über ein Viertel der Bevölkerung im Laufe eines Jahres an einer psychischen Erkrankung leidet. Dazu zählen z.B. Depressionen, Burnout, Angsterscheinungen, Psychosen, Essstörungen oder Suchterkrankungen. In Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen sind psychische Erkrankungen die Ursache für die häufigsten Fehltag von Mitarbeitern, so berichtete Frau Dr. Mendel. Sie stellte dabei weiter fest, dass die meisten Unternehmen dafür nicht vorbereitet sind und Führungskräfte teilweise nicht wissen, wie sie ihren Mitarbeitern begegnen sollen.

Die Angebote und Information der Gothaer Versicherung zum Thema Basisversorgung und Rürup-Rente sind auf der Homepage <http://vorsorge-portal.gothaer.de> nachzulesen. (die notwendigen Login-Daten können im Mitgliederbereich der GdF-Homepage abgerufen werden).

Wer weitergehende Informationen über diese Fachbereichstagung im niederländischen Maastricht erhalten möchte wird gebeten, den direkten Kontakt zu einem der vielen Delegierten zu suchen oder eine schriftliche Anfrage an die GdF-Geschäftsstelle zu richten.

von Frank Willmeroth und Achim Krüger



Maastricht Außerordentliche Bundesdelegiertenkonferenz

Kurzfristig wurde vom Bundesvorstand die Gelegenheit der Fachbereichskonferenz FSBD genutzt, eine außerordentliche Bundesdelegiertenkonferenz durchzuführen. Die Einladungen zu diesem nicht-alltäglichen Event wurden rechtzeitig zuvor von seiten der Geschäftsstelle an alle Bundesdelegierten verteilt. Einziger Tagesordnungspunkt dieser Veranstaltung war der Tarifstreit mit FRAPORT. Der Tarifverantwortliche der GdF, Markus Siebers, wie auch Matthias Maas

(Vorstand Kommunikation) informierten die Delegierten über die aktuellen Sachstände der Tarifverhandlungen einerseits und der entsprechenden Gerichtsverfahren sowie über die Pressearbeit und Mitgliederinformationen. Festzuhalten ist, dass die Bundesdelegierten sich einmütig hinter den Bundesvorstand stellten und die weitere Verhandlungsstrategie absegneten.

Lippe Radar in Maastricht

Während der FSBD-Tagung wurde Gelegenheit geboten, Lippe Radar bei Eurocontrol zu besichtigen. Das in Deutschland praktizierte Konzept zivilen und militärischen Flugverkehr aus einer Hand zu kontrollieren, wird dort politisch nicht gewünscht.

Und so konnten wir eine DFS Dienststelle in Maastricht besuchen. Wir wurden sehr freundlich vom Dienststellenleiter empfangen, ausführlich informiert und anschließend durch das große Centre geführt. Nur ein kleiner Bereich „gehört“ dem deutschen Militär. Für wenige Arbeitsplätze gibt es noch weniger beurlaubte Soldaten, sodass inzwischen der Nachwuchs aus den zivilen Reihen dort arbeiten muss.

„Wir fühlen uns hier wie in einem gallischen Dorf“, sagt uns schmunzelnd ein Kollege. Wir bekommen natürlich auch die Arbeitsplätze mit der technischen Ausstattung von Eurocontrol erklärt. Aber „live“ erleben, wie die Ziv/Mil-Zusammenarbeit dort noch funktioniert, konnte uns an diesem Samstag mangels militärischem Verkehr nicht gezeigt werden. Schade – aber den Besuch war es allemal Wert. *E. Enneper*

➔ *Im Gebäude der Eurocontrol Zentrale findet man auch diese Wand mit Flugzeugmodellen, die von Kindern angefertigt sind*



Vorsicht giftig! Von Spaltpilzen und anderen Gefahren

Wer heute durch die Flure unseres Unternehmens spaziert und auf der Suche nach Antworten ist, sollte sich immer bewusst sein, dass diese nicht unbedingt der Wirklichkeit entsprechen werden.

Viele der Antwort Suchenden befinden sich zwischen Hoffen und Bangen, ob der neue Eingruppierungstarifvertrag für oder gegen sie verwendet wird. Bekommen sie wirklich neue Perspektiven, welche Chancen und Risiken stecken im Text? Diese Unsicherheit endet manchmal in Wut mit der entscheidenden Frage, wer nun der richtige Adressat für diese ist.

Diese unsicheren Zeiten ermöglichen mancher vermeintlich gewieften Führungskraft, einen Spaltpilz zwischen Gewerkschaft, Betriebsräten und Belegschaft wachsen zu lassen. Sie nutzt die Gunst der Stunde, um die schlechtesten aller Varianten für den Mitarbeiter in das neue Werk hineinzuzinterpretieren. Abgruppierungen bis hin zur aus dem Abschluss resultierenden Massenentlassung wegen fehlender Qualifikationsmerkmale oder zu hohen Kosten sind ein äußerst wirksames Drohszenario. Diese Art Spaltpilz wird genährt von Unwissen, Gerüchten und Vorurteilen. Und jeder, der sie unreflektiert weitergibt, breitet seinerseits die Sporen aus.

Die Führungskraft mimt das unschuldige Opferlamm. Sie hätte ja die Möglichkeit, sich mit aller gebotenen Sachlichkeit mit den Veränderungen auseinanderzusetzen und tragbare Lösungen mit den Mitarbeitern und deren Vertretern zu diskutieren. Stattdessen bestärkt sie die Mitarbeiter, dieser unverschämten erfolgreichen Gewerkschaft ein für allemal den Rücken zu kehren: „Mit diesen Bad Guys sollte ein anständiger Mitarbeiter nichts am Hut haben, vor allem nicht in der Verwaltung“. Es wird so viel phantasiert, dass die Illusion entsteht, der ganze Wohlstand in der DFS sei ein Geschenk

des Arbeitgebers. Die Tatsache, welchen enormen Kraftaufwand Gewerkschaften und Betriebsräte aufbringen mussten, verzerrt sich im Nebel einer höchst fragwürdigen Unternehmenskommunikation.

Gewinnt unser Spaltpilz weiter an Nährboden, macht er es einfacher, in zwei oder drei Jahren das Unternehmen zu zerlegen oder mal richtig abzuspecken. In dem er zwischen die Mitarbeiter und die Gewerkschaft wächst, verfaulen Solidarität und Vertrauen. Die ohnehin wacklige Brücke zwischen den Operativen und den Administrativen schimmelt weiter vor sich hin, bis sie endgültig zerbricht. Das macht angreifbar, vor allem die politisch schwächere Seite. Doch das ist dieser immer noch nicht klar. Sie erwartet wie selbstverständlich einen neuen Rationalisierungsschutztarifvertrag, ohne zu verstehen, dass dieser dieses Mal nicht so einfach vom Himmel fällt. Einige wenige haben die Zeichen der Zeit erkannt und sind Mitglied geworden, selbst mit kleinen Zweifeln. Dem Rest kann wohl nicht mehr geholfen werden, es sei denn, er erkennt die Wirklichkeit als diese an und auf welcher Seite er am Ende als abhängiger Tarifbeschäftigter steht.

Kollegen! Investiert endlich mal etwas für Eure Arbeitnehmerrechte, stellt die Aussagen der DFS kritisch in Frage und denkt ein paar Jahre in die Zukunft, wenn der Gürtel noch enger geschnallt sein wird. Noch ist es nicht zu spät, aber der Spaltpilz breitet sich jeden Tag weiter aus... nur ihr selbst könnt das verhindern.

L. Angener



„HEADING2012“ – The ship is sinking oder Gute Gründe (spätestens jetzt) GdF-Mitglied zu werden...

Nun pfeifen es schon die Spatzen von den Dächern. Was die meisten Kollegen lange verdrängt haben, wird nun offiziell. Damit unser Schiff nicht sinkt, prüft HEADING2012, was oder besser wer in naher Zukunft über Bord gehen muss, damit die DFS bei dem zu erwartenden niedrigen (finanziellen) Wasserstand nicht auf Sand läuft.

Bereits in den Betriebsversammlungen verkündet das HEADING-Team eine tiefgreifende strukturelle Überprüfung der nicht-operativen Prozesse. Früher gab es mal Effizienzprogramme oder ein FAX 400, heute nennt man das „Aufgabenkritik“. Und dieses Mal scheint das Vorgehen wesentlich durchdachter und ernster zu werden, weil nicht nur die Führungskräfte allein über das Schicksal ihres Bereiches entscheiden. Der jeweils nachgelagerte Prozess, hier „Kunde“ genannt, gibt eine Bewertung darüber ab, ob oder in welchem Umfang er die Dienstleistung (überhaupt) benötigt. Die Verantwortlichen wirken konsequent und zielstrebig. Aus unternehmerischer Sicht scheint eine Infragestellung der gewachsenen Organisation sinnvoll und längst überfällig. Für die Arbeitnehmervertretungen schrillen allerdings die Alarmglocken, weil die Sparvorgabe von 10% gegen den Bestand – also an die Mitarbeiterzahl geht. „Keine Panik auf der Titanic, wir prüfen ja nur Aufgaben, keine Stellen.“, beschwichtigt man die inzwischen leicht verunsicherten Mitarbeiter. Stellt sich nur die Frage, wer hinter den Aufgaben steht?

Dieter Kaden lies im Herbst letzten Jahres „Die goldenen Zeiten sind vorbei“ auf Plakate drucken und die meisten Kollegen in der UZ haben das noch mit einer (gefährlichen) Gelassenheit zur Kenntnis genommen: „Da wird die Gewerkschaft im nächsten Jahr den Rationalisierungsschutz verlängern

und ich muss mich ja nicht unbeliebt machen. Mitglied werden, ach nö, kostet und könnte blöd aussehen.“ Der Rest wurde übrigens gerne (gratis) mitgenommen, überdurchschnittliche Vergütungsanpassungen, Ausweitung des Tarifes im ETV, die Rettung der Altersvorsorge, Langzeitkonten für alle und andere nette „Geschenke“. Wenn Mitglieder der kleinen UZ-Gewerkschaftsgemeinde dann fragen, woran es noch liegen würde, dass Kollegen immer noch nicht eingetreten sind, suchen diese das Haar in der Suppe. Gängige Ausreden sind beispielsweise: „Da war mal eine Äußerung im flugleiter, die mir nicht gefallen hat.“, „Mal sehen was bei der nächsten Gehaltsrunde rauskommt“ oder „Nächstes Jahr bestimmt“.

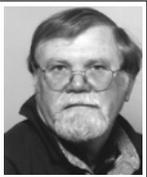
Gut, zwingen kann man keinen. Und solidarisch bleibt die GdF auch. Aber mal ehrlich, wie lange soll das funktionieren? Würde die Unternehmenszentrale streiken, um ihre Arbeitsplätze zu erhalten oder lieber einige Hundert Mitarbeiter auf die Straße stellen lassen?

Verdrängung hilft hier nicht mehr. Kollegen in der Unternehmenszentrale: Stellt Euch der Realität und steht mit den anderen Gewerkschaftsmitgliedern zusammen. Dann überstehen wir diese Krise und haben auch eine gemeinsame Zukunft in der Flugsicherung.

L. Angener

Austro Control auf der Verkaufsliste

Angesichts der Tatsache, dass im nächsten Jahr in Österreich gewählt wird und, so wird in der Presse vermutet, um von einigen Skandalen (Aktenschwärzungen im Finanzministerium, Telekomaffäre) abzulenken, hat sich die Österreichische Volkspartei (ÖVP) offensichtlich entschlossen, mit einer Privatisierungskampagne in die Offensive zu gehen. Der Mineralölkonzern OMV, Post und Telekom, Skihütten und Liftbetriebe, die Nationalbanktochter „Münze Österreich“ und die Güterabteilung der Österreichischen Bundesbahnen, sämtliche Flughäfen und wen wundert's, der österreichische Flugsicherungsdienstleister Austro Control stehen auf der Verkaufsliste.



von
Werner
Fischbach

Nun kann man sich zu Recht fragen, ob ein Mineralölkonzern oder Skihütten unbedingt vom Staat betrieben werden sollen. Nicht unbedingt, wird die salomonische Antwort auf diese Frage lauten. Aber es sollte außer Zweifel stehen, dass Organisationen und Unternehmen, die eine für die Öffentlichkeit unverzichtbare Dienstleistung erbringen, eben keinen Gewinninteressen unterworfen werden dürfen. Und um ein solches Unternehmen handelt es sich bei Austro Control. Eine Behörde ist der alpenländische Flugsicherungsdienstleister schon lange nicht mehr. Er hat, wie sein deutsches Pendant den Status einer GmbH, der sich vollständig im Besitz der Republik Österreich befindet. Die ihre Interessen über das Finanz- und über das Verkehrsministerium (genau nennt sich letzteres „Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“) im Aufsichtsrat wahrnimmt.

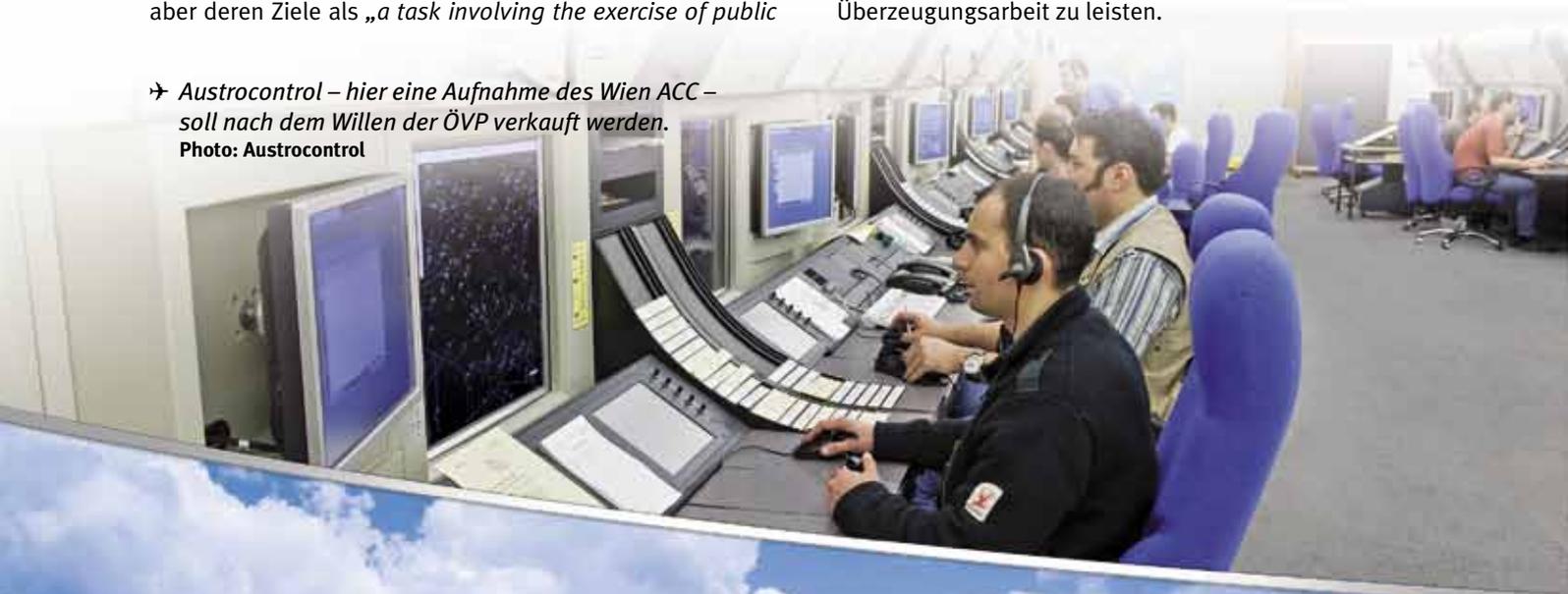
Norbert Payr, Betriebsratsvorsitzender bei Austro Control und bei der Gewerkschaft Vida bei der Fachgruppe Luft-Wasser tätig, bekämpft derartige Pläne. Er weist denn auch darauf hin, dass es sich bei der Flugsicherung um eine hoheitliche Aufgabe handele, die der Sicherheit des Luftverkehrs diene und deshalb nicht der „Gewinnmaximierung eines privaten Investors geopfert werden dürfe“. Payr könnte natürlich auch auf eine Erklärung der EU bzw. des Europäischen Gerichtshofs verweisen, die zwar Flugsicherungsdienstleistungen nicht unbedingt als hoheitliche Aufgabe definiert, aber deren Ziele als „a task involving the exercise of public

authority and is not of an economic nature, since that activity constitutes a service in the public interest which is intended to protect both the users of air transport and the populations affected by aircraft flying over them“ (Extract of decision C.364/92 of the European Court of Justice)“ beschrieben werden.

Payr erwähnt, dass das britische Flugsicherungsunternehmen NATS bereits 2001 zu 51% privatisiert wurde und kurz danach (nach „nine-eleven“) mit staatlicher Hilfe gerettet werden musste. Was den britischen Steuerzahler rund 65 Mio. Pfund gekostet hat. Austro Control, so betont Payr, erwirtschaftet hingegen Gewinn und kostet den Staat somit keinen müden Cent. „Was der freie Markt an Schaden anrichten kann, hat die Finanzmarktkrise deutlich gezeigt. Angesichts der Milliarden für Bankenrettungen sollte die ÖVP endlich Lernfähigkeit, Einsicht und Verantwortung an den Tag legen, anstatt zu versuchen, mit Privatisierungsdebatten von ihren eigenen Skandalen abzulenken“, kritisierte Payr.

Die SPÖ, mit welcher die Volkspartei zur Zeit die Regierung bildet, ist von den Privatisierungsplänen nicht gerade begeistert. „Für mich stehen in dieser Gesetzgebungsperiode keine weiteren Privatisierungen an“, erklärte der Bundeskanzler und SPÖ-Vorsitzende Werner Faymann. Für diese Legislaturperiode, wohlbemerkt. Was in der nächsten auf der Tagesordnung steht, wird der Wähler entscheiden. Und so haben Norbert Payr und seine Mitstreiter noch jede Menge Überzeugungsarbeit zu leisten.

→ *Austrocontrol – hier eine Aufnahme des Wien ACC – soll nach dem Willen der ÖVP verkauft werden.*
Photo: Austrocontrol



Wanted – Gesucht Wird

Ende Januar entschied der Aufsichtsrat der DFS, dass der nächste 01.01. der Antrittstag einer neuen Geschäftsführung sein soll. Im Vorfeld dieser Entscheidung wurde speziell am DFS-Campus in Langen und an den bundesweit verstreuten Niederlassungen viel über die Geschäftsführung und nicht nur über diese diskutiert, viel wurde auch hinter vorgehaltener Hand getuschelt. Von Seiten der Geschäftsführung wurden die Mitarbeiter im laufenden Tarifstreit mit Videobotschaften und Briefen an ihre arbeitsvertraglichen Pflichten erinnert, aber ebenso wurden mögliche Schritte dagegen aufgezeichnet. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit sieht sicherlich anders aus: Die Rechnung aus diesen „verunglückten“ Tarifverhandlungen wurde dann Ende Januar aufgetischt.

Joe klingen noch die zweifelhaften Durchhalte Parolen vergangener Tage im Ohr, als es hieß: „Die DFS muss schlanker werden“. Nun sind wir dabei, und gesucht wird eine neue Geschäftsführung. Aber nicht nur unterhalb der Geschäftsführung wird, davon kann man getrost ausgehen, vielleicht auch noch die eine oder andere Position neu besetzt. Nicht nachvollziehbare interne Umstrukturierungen im DFS-Bereich haben Unruhe aufkommen und Mitarbeiter um ihre Arbeitsplätze bangen lassen. Eine Unzahl von Abmahnungen sollen die Runde machen, gefolgt von Aufhebungsverträgen – diese „Aktionen“ lassen die Campus-Angestellten in Ehrfurcht erstarren. Auch hier muß festgestellt werden, vertrauensvolle Zusammenarbeit sieht anders aus.

Viel spekuliert wird zur Zeit über die Nachfolge von Kaden, Bergmann und Riedle. Sogar namhafte Magazine beteiligen sich an den Spekulationen und erklären der Leserschaft recht eindeutig und neidvoll, wie viel ein neuer Geschäftsführer verdienen dürfte. Ganz oben bei den gehandelten Namen trifft man immer wieder auf den jetzigen Aufsichtsratsvorsitzenden der DFS.

Joe möchte sich sicherlich nicht an den Spekulationen beteiligen, der Aufsichtsratsvorsitzende selbst ist gefordert, hier eine Namensliste vorzulegen und diese früher oder später auch absegnen zu lassen.



Aber nicht nur in der höchsten Führungsetage werden bzw. wurden Führungskräfte ausgewechselt. Nicht einfach entwickelte sich Auswahl der drei TWR-Niederlassungen Hamburg, Köln und Nürnberg. Im Vorfeld wurden viele Namen gehandelt, die wilden Spekulationen wuchsen fast wie von selbst in den Himmel. Schließlich wurde die Auswahl dieser drei Personen zur Chefsache erklärt und brachte nach der Ergebnisveröffentlichung viel Unverständnis – zumindest für zwei Niederlassungen auf. Dass zwischenzeitlich von diesen drei neuen Niederlassungsleitern bereits wieder einer abgesagt hat, zeigt erneut auf – die DFS hat ein Führungsproblem. Das Postengeschleife und das damit verbundene spekulieren geht weiter, eine klare Linie hin zu einem kommunikativen Wir-Gefühl wird sicherlich nicht erfolgen. Auch geht es nicht immer nach Qualifikation, sondern persönliche Beziehungen dürfen ebenso unterstellt werden wie die Stärke der Ellenbogen, um sich durch das Dickicht der Flugsicherung durchzuboxen.

Gesucht werden Führungskräfte, die endlich mal Ruhe in die Firma bringen! Die DFS wird in Kürze das 20-jährige Bestehen feiern und rückblickend darf man feststellen, dass dieses Unternehmen aus den vergangenen Jahren und verschiedenen Abstimmungsphasen nicht unbedingt viel gelernt hat. Kommunikation findet nur auf gleicher Ebene statt, und die Mitarbeiter werden sehr oft vor vollendete Tatsachen gestellt. Gesucht werden daher: Führungskräfte mit kommunikativer und fachlicher Kompetenz.

Joe wird die Entwicklung in den nächsten Wochen und Monaten sehr kritisch weiter begleiten.

Traum und Wirklichkeit

Der leidende Angestellte in der DFS

Eigentlich ist das schon was besonderes, wenn man(n) oder in ganz seltenen Fällen sogar Frauen geschafft haben, sich von der Masse der gewöhnlichen Tarifangestellten und anderen AT-Mitarbeitern emporzuheben. Gleich einem glänzenden Automobil der Oberklasse nennt man bei uns diesen Kreis „Executives“, sozusagen sind diese das Premiummodell mit der besten Ausstattung und dem stärksten Motor. Was dabei nicht immer klar ist, dass dieser erheblich gedrosselt sein kann!

Um die Anzahl der „Leitenden“ wird seitens der DFS gerne gerungen, zum Beispiel, wenn Betriebsrats- oder Aufsichtsratswahlen stattfinden oder der Betriebsrat nicht an der Einstellung gemäß § 99 BetrVG beteiligt werden soll. Dann findet plötzlich (zumindest auf dem Papier) eine Aufwertung des Verantwortungsrahmens statt, die den zuständigen Arbeitsrichter überzeugen soll, den Status des „Leitenden“ zu vergeben. Doch haben alle unsere leitenden Angestellten tatsächlich Handlungsvollmacht oder Prokura, vor allem, wenn sie wie die COS Führungsebene 3 (!) sind und somit drei Hierarchieebenen über sich haben?

Durch den derzeitigen Kostendruck wird sehr wohl deutlich, wie weit die tatsächlichen Befugnisse unserer „leitenden Angestellten“ gehen. Derzeit versucht das Projekt HEADING 2012 überall Kosten einzusparen. An manchen Stellen macht das durchaus Sinn. Wird jedoch durch die Vorenthaltung einer überfälligen Investition eine über diese hinausgehende Effizienzsteigerung verhindert, so kann man dies schwerlich wirtschaftlich nennen. Normalerweise könnte ein echter Leitender innerhalb gewisser Obergrenzen eigenständig einstellen und entlassen. Stellt er beispielsweise fest, dass eine zusätzliche oder veränderte Ressource ihm von großem Mehrwert sein könnte, in dem deren künftiger Inhaber entsprechende Wertschöpfung in seinem Prozess leistet, könnte er die jeweilige Stelle nach Lesart seines Status selbstständig einrichten und besetzen. Dies hat die Geschäftsführung untersagt und behält sich die Entscheidung im nicht-operativen Bereich über jede Stelle (sei es nun Vergütungsgruppe 3 oder 10G) vor. Da hat der Leitende gelitten und wird plötzlich auf seine Grenzen verwiesen, obwohl das Bundesarbeitsgericht in einer neuen Entscheidung (AZR 167/10) sehr hohe Anforderungen an die selbstständige Einstellungs- oder Entlassungsbefugnis gestellt hat. Das dies in der Realität nicht so ist, hat beispielsweise der gescheiterte Versuch eines Niederlassungsleiters gezeigt, seinen Assistenten tarifgemäß von Gruppe fünf in Gruppe sechs einzustufen oder eine ehemalige Auszubildende zu entfristen. Die jeweilige Initiative wurde durch ein Verbot der „Zentrale“ beendet, die schon seit längerem versucht, die Niederlas-

sungen um ihre höherwertigen Tätigkeiten zu bringen. „Aus den Augen aus dem Sinn“, könnte man sagen. Wie funktioniert dieser Mechanismus: Tarifvertrag ist „Pustekuchen“, BR hat kein Initiativrecht, Mitarbeiter hat Angst um seinen Job – klagt nicht und der arme „Leitende“ hat an dieser Stelle nichts zu entscheiden.

In der Rechtsprechung ist ein weiteres Kriterium für den Status „leitend“ das regelmäßige Jahresarbeitsentgelt. Dieses müsste demnach deutlich über dem Jahresbrutto des geführten Mitarbeiters mit der höchsten Vergütung liegen. Das ist heute ebenfalls nicht immer der Fall.

Die Unzufriedenheit, die sich auch in diesem Kreis bemerkbar macht, leitet sich ebenfalls in dem Konflikt zwischen Zentrale und Niederlassung ab. Durch immer stärkere Zentralisierung vieler Prozesse ist der Leitende faktisch gezwungen, die Leistung der Zentrale anzunehmen, ob sie ihm nun passt oder nicht. Er könnte die Entscheidung gemeinsam mit seinen Mitarbeitern in einigen Fällen wesentlich schneller und pragmatisch umsetzen. Stattdessen verstricken sich Reaktionsgeschwindigkeit und Effektivität in den Kontrollnetzen und „Workflows“ der Zentrale.

So bleibt der wirkliche Begriff „leitend“ einigen wenigen Executives vorbehalten. Laut Bundesarbeitsgericht führt die Befugnis Mitarbeiter selbstständig einzustellen und zu entlassen erst dann zur Einordnung als leitenden Angestellten, wenn die Einstellungs- und Entlassungsbefugnis gerade für einen, für das Unternehmen qualitativ bedeutsamen Personenkreis besteht. Er muss sich entweder auf Arbeitnehmer erstrecken, die hoch qualifizierte Tätigkeiten mit entsprechenden Entscheidungsspielräumen ausüben oder einen für das Unternehmen herausgehobenen Geschäftsführerbereich betreuen. Erforderlich ist auch, dass bei der Ausübung der Einstellungen und Entlassungen der leitende Angestellte nicht von der Zustimmung einer anderen Person im Innenverhältnis abhängig ist. So hat das Gericht in einem Fall ausdrücklich erwähnt, dass Personalkompetenz für 6,4 Stellen in einer Revisionsabteilung, gemessen an einer Gesamtzahl von 440 Beschäftigten, nicht ausreicht um den Status als leitenden Angestellten zu begründen (BAG, Urteil vom 25.03.2009 – 7 ABR 2/08).

Spätestens, wenn es bei einem der Betroffenen um seine eigene kündigungsschutzrechtliche Situation geht, wird er gut und gerne auf seinen Titel als „Leitender“ verzichten. Der Antrag des Arbeitgebers auf Auflösung des Arbeitsverhältnisses bei echten leitenden Angestellten bedarf nicht einmal einer Begründung.

Wendet der Arbeitgeber also die reale Rechtsprechung im Sinne „leitende Angestellte“ künftig objektiv an, würde sich deren Anzahl erheblich verringern und der Entscheidungsspielraum jedoch enorm zunehmen. Bestehen in einem Unternehmen Vertrauen und damit echte Delegation von Verantwortung, können Entscheidungsprozesse näher an der Realität und wesentlich zügiger erfolgen. Diese Neuorientierung würde alter und neuer Geschäftsführung zu Gute kommen, da sie dadurch eine deutliche Entlastung verspüren würde und mehr Zeit für die nationale und internationale Positionierung der DFS bekommen würde.

L. Angener

„Wir brauchen mehr Rechtfertigungen, wenn wir eine Entscheidung treffen und handeln, als wenn wir untätig bleiben, nichts entscheiden und alles beim alten lassen (vor allem, wenn ein Zustand schon lange andauert).“ (Massimo Piatelli-Palmarini, „Die Illusion zu wissen“)



Nachtrag/ Wir bedauern...

In der letzten Ausgabe 01/2012, wurde im Artikel Airplanes auf Seite 54/55, leider versäumt, den Fotografen des Artikelfotos zu nennen. Dies möchten wir hiermit nachholen. Das Bild der FlyBe Dash-8 wurde vom Fotografen Peter Menner erstellt und für den Artikel zur Verfügung gestellt.

Überraschende Landung

Am Abend des Orkans Kyrill bin ich mit Air Berlin nach Köln/Bonn geflogen. Bei der Landung setzte die Maschine hart auf die Landebahn auf. Als wir in Parkposition waren, geschah zunächst gar nichts. Bis die Stewardess sich meldete: „Liebe Passagiere, der Tower hat offenbar nicht geglaubt, dass wir es wirklich wagen zu landen. Bitte haben Sie noch ein paar Minuten Geduld bis zum Ausstieg, man organisiert jetzt Gangway und Busse.“

Anschnallen bis zum Schluss

Flug von Leipzig nach Köln/Bonn, relativ kleine Maschine und ausschließlich sehr ernste und konzentrierte Geschäftsreisende. Nach der Landung kam folgende Ansage des Co-Piloten: „Da unsere Piloten deutlich besser fliegen als fahren, bitten wir Sie, solange angeschnallt zu bleiben, bis die Maschine die endgültige Parkposition erreicht hat.“ Da mussten selbst der Humorloseste von uns „Business-Kasperm“ laut lachen.

Geduld gefragt

Nach der Landung in München, die Maschine aus Hamburg steht noch auf dem Vorfeld. Da meldet sich der Pilot und sagt: „Meine Damen und Herren, ich muss mich für die Verzögerung entschuldigen, aber es regnet seit 25 Jahren zum ersten Mal in München und das stellt das Bodenpersonal vor schier unlösbare Probleme.“



OFF THE TAPE



Beratungshotline:

Dienstags & Freitags
10 bis 12:30 Uhr:

Tel. 069 – 2 44 04 68 10

Rechtsanwältin

Gritta Götz

GdF-Geschäftsstelle
Am Hauptbahnhof 8
60329 Frankfurt am Main

m@il: Gritta.Goetz@gdf.de

KOSTENLOSE RECHTSBERATUNG IM ARBEITSRECHT

Eine Lotsin auf der Suche nach dem hessischen „hinter“



Prolog

Als ich ins OJT nach Langen kam, lernte ich schnell, dass es für Probleme technischer Art zwei Telefontasten gab. Die Taste „SVS“ für Funk/Telefon und die Taste „Radar“ für Radar und ATCISS und alles andere. Dies war recht übersichtlich und auch von Lotsesimplex zu verstehen. Ich übte mich in der Bedienung und in dem Satz „Ich habe NICHTS gemacht!...“.

Die Story

Eines Tages jedoch rauschte die Frequenz und -oh Schreckes gab keine SVS-Taste mehr! An der Stelle war ein leeres Feld. Nach anfänglicher Ratlosigkeit entschied ich mich für die „Radar“-Taste, auf der jetzt „SSÜ“ stand.

„SSÜ, Schmitz hier“

- „Hi! Meyer vom Düsseldorfer Arrival, sag mal bist Du der SVS-Mann? Meine Taste ist weg!“

Hier schwingt ein gewisses Maß an Empörung mit...

„Ja, ist schon richtig, ich mach das jetzt alles“

- „ok, die 128,55 rauscht nämlich – sagen die Piloten“

„Ja, Sekunde, da muss ich jetzt ein Ticket aufmachen“

Die Reaktion der SSÜ entsprach nicht der Erwartungshaltung...

- „Ähh, kannst Du nicht in die Frequenz Reinhören?“

„Nee, ich mach doch Radar“

- „Achso, dann machst Du ja doch nicht alles! Dann gib mir mal bitte den Funk-Menschen“

„Nee, ich nehm das auf. Ich bin jetzt das one-face-to-the-customer“

Lotse versucht sich vorzustellen, wie ein one-face aussieht.

- „?????“

„Also, handelt es sich um eine Leitungsstörung?“

- „Frequenz!“

Es hatte bis jetzt immer ausgereicht, dem SSÜ-Mann eine grobe Richtung des Problems vorzugeben...

„Also keine Leitungsstörung?“

- „Frequenz halt!“

...dass jetzt mehr Erklärung von Nöten war, war für den „customer“ nicht so recht nachzuvollziehen...

„Ich muss hier die Liste abarbeiten.“

- „Frequenz!!!“

da der „customer“ nun der Meinung war, er müsse das Wort nur oft und laut genug wiederholen...

„ok, welche denn?“

- „128,55“

„und welche Störung?“

- „die Piloten sagen, es klingt wie ein Elektrorasierer“
„wie genau?“

- „sorrrrrrr“

Sehr zur Erheiterung des gebeutelten Dipl.Ing. imitiert der Lotse nun einen Rasierer

„ok, ich geb das gleich mal an den zBFS weiter“

- „??? ok, danke!“

Wenige Minuten später

- „Düsseldorf!“

„Hi, der zBFS hier, ihr hattet eine Frequenzstörung?“

- „Ja auf der 128,55, machst Du Funk?“

„Ja, genau“

- „Ok, also die Piloten sagen, das klingt wie ein Elektrorasierer“

„wie, eher Brummen oder Surren?“

- „das hab ich dem Kollegen schon gesagt, soll ich das jetzt nochmal machen?“

Man hört das breite Grinsen des zBFS durchs Telefon.

„ja, wär schon gut“

- „so rrrrrrr“

Lotse imitiert Rasierer

„mmmm, ja da müsste ich mal in die Frequenz hören“

- „ja, nu! dann bitte!“

„aber ich sitz hinter!“

(im Rheinland existiert der Ausdruck so nicht)

- „?????“

„und da kann ich nicht in die Frequenz hören“

- „Du bist doch der für Funk!“

„ja, aber ich bin doch hinter! und in die Frequenz hören kann ich nur vor!“

(auch das Wort „vor“ als eigenständigen Aufenthaltsort gibt es nicht)

- „dann geh doch VOR!“

„ja, eigentlich bin ich ja auch vor, aber der Kollege, der hinter sitzt, hat Pause und da muss ich dann hinter sitzen und darf hier nicht weg“

- „und jetzt?“

„jetzt muss ich warten, bis der Kollege aus der Pause zurück kommt, damit ich vor gehen kann“

Lotse äußert Unmut durch ein freundliches: „sonst gehts aber noch da unten?“

- „ich sitz ja nicht unten, sondern hinter! das ist jetzt so gewollt“

Nach diesem Gespräch mache ich mich auf, das geheimnisvolle HINTER zu finden. Aber das erzähl ich dann im nächsten Teil...

Anne-Kathleen Meyer

Quo vadis Technik?



von
Thorsten
Wehe

Vorab ein herzlicher Dank an die Kollegin für Ihren Artikel aus dem Alltag der neuen Koordinationsverfahren zwischen Betrieb und Technik. Der Artikel „Quo vadis Technik – der Einzug der Stillen Post in die Koordinationsverfahren der Flugsicherung“ von Dirk Wendland in der Ausgabe 02/2011 vom „der flugleiter“, hatte sich eingehend mit den Verfahren auseinandergesetzt. Mittlerweile sind die Zentralisierungsvorhaben der DFS weit

voran geschritten. Mit der Inbetriebnahme des neuen TWR in Berlin wird das Vorhaben seinen Abschluss finden. Das Tower Kompetenz Center (TKC) wird dann technischer Ansprechpartner für alle TWR der DFS sein. Die zentralen Betriebsführungen für Sprache, Navigation und Ortung (zBFS, zBFN, zBFO) sind etabliert. Die Netzwerk Kontrollzentrale (NKZ), die Flugfernmeldezentrale (FFZ), der Überwachungsarbeitsplatz für das System DIAS, die Mission Control EGNOS und die zentrale Betriebsführung Gebäudetechnik (zBFG) komplettieren das Portfolio im Service Management Center (SMC) in Langen.

Im Bereich Ortung sei angemerkt, dass die Luftlage noch aus der SSÜ Center Langen heraus überwacht wird, die zBFO für die Bodenlage derzeit im SMC aufgebaut wird. Auch wenn der Artikel der Fluglotsin aus Langen dem einen oder anderen Leser ein Schmunzeln in die Mundwinkel treibt, möchte ich Ihr Augenmerk auf die Folgen der neuen Koordinationsverfahren richten. Ob als Arbeitnehmersvertreter im Gesamtbetriebsrat oder in der berufspolitischen Vertretung in den Fachbereichen der GdF, immer wieder haben wir vor den Folgen der Zentralisierung gewarnt – insbesondere für das Flugsicherungssystem Sprechfunk.

Dazu kommt, dass die zentrale Betriebsführung Sprache nicht durchgehend H24 besetzt ist. Für die Durchführung von Pausen wird der Arbeitsplatz von einem Kollegen einer anderen zentralen Betriebsführung „übernommen“. Dieser sitzt dann nicht „vor“ dem Arbeitsplatz, sondern „hinter“ dem Überwachungsarbeitsplatz – soweit ein Versuch der Erläuterung zum Wording im Artikel – Eine Lotsin auf der Suche nach dem hesischen „hinter“. Der Fachbereich FSBD war frühzeitig über die Entwicklungen informiert. Mit den neuen Koordinationsverfahren, findet ,begründet in den langen Wegen der Meldungsweiterleitung, die Bewertung der Meldung durch einen Experten meist sehr spät statt. Als der Experte direkt erreichbar war, konnte dieser innerhalb weniger Sekunden feststellen, ob das Problem schwerwiegend ist, oder innerhalb kurzer Zeit der Fluglotse eine einwandfreie Funksprechfrequenz zur Verfügung hat. Genau dies war der wichtige kurze Zeitraum, in dem Entscheidungen getroffen werden müssen.

Lässt man weiterhin die prognostizierten 40 Flugzeuge pro Stunde in einen Sektor einfliegen, oder müssen aus Gründen der Sicherheit Maßnahmen ergriffen werden? Wenige ma-

chen sich Gedanken, wenn wegen Ausfall des Betriebskanals auf dem Reservekanal gearbeitet wird. Status Quo sollte aus meiner Sicht immer ein Arbeiten mit Reservekanal und der zusätzlichen Not-Sende-Empfangseinrichtung sein. Sobald eine Reserve nicht mehr vorhanden ist, tanzt man sprichwörtlich auf der Rasierklinge. Wird ein Luftfahrzeug auf die nächste Reise geschickt, wenn z.B. eine von drei Navigationseinrichtungen ausgefallen ist? Ich bin kein Experte für Luftfahrzeuge, kann mir aber vorstellen, dass die Vorgaben dort sehr restriktiv sind. Und dies nicht nur, weil ein Luftfahrzeug im Flugbetrieb nicht mal eben „rechts ranfahren“ kann. Die DFS hat teilweise die von uns vorab benannten Mängel ebenfalls erkannt. Dies auch aufgrund der erheblichen Beschwerden der Fluglotsinnen und Fluglotsen.

So darf ein Engineer on Duty (EoD – direkter technischer Ansprechpartner im Kontrollraum) in Bremen und München jetzt den Experten, genannt BIS (Betriebssicherstellung und Instandhaltung Sprache), auch direkt anrufen und muss nicht über die zBFS und Ticketerstellung weiter wertvolle Zeit verstreichen lassen. Als nächste Initiative soll der EoD weiterqualifiziert werden, um zukünftig eine qualifizierte Überwachung für das Sprachvermittlungssystem auszuüben. Dies wird die Nettoqualifizierungsdauer der Berechtigung für den EoD weiter ausdehnen. Der Fachbereich FSTD arbeitet im Rahmen einer Arbeitsgruppe intensiv an der zukünftigen Ausgestaltung des EoD. Der Fachbereich FSBD hat die aktuelle Situation auf der Bundesfachbereichskonferenz Anfang März in Maastricht intensiv diskutiert und nachfolgenden Beschluss gefasst:

„Die Zentralisierung der FS-technischen Dienste der DFS zeigt ihre seit langer Zeit befürchteten negativen Auswirkungen. Der FSBD-Vorstand wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem FSTD bei der DFS eine Optimierung der Meldewege, Reaktionszeiten und der Arbeitsabläufe bei technischen Störungen zu erreichen“.

Die GdF wird sich intensiv bei der DFS dafür einsetzen, die technischen Dienste anforderungsgerecht auszurichten.



Apron Control am modernsten Flughafen Europas

Am 3.6.2012 geht er an den Start. Nach Aussagen des Flughafenbetreibers ist er der modernste Flughafen Europas. Erst trug er den Arbeitstitel BBI, nun kennt ihn der Berliner unter BER – Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt. Der neue Airport der Hauptstadtregion vereint 3 Flughäfen: den schon geschlossenen Flughafen Berlin Tempelhof, den Air Berlin Hub Berlin Tegel und den im Lowcost-Segment beliebten Platz Berlin Schönefeld. In der Nacht von 2. auf 3. Juni 2012 werden so erstmals 2 im Betrieb befindliche Flughäfen und ein schon vor einiger Zeit geschlossener Flughafen an einem neuen Platz vereint. Eine Umzugsaktion, die wohl auch den berüchtigten Umzug München Riem ins Erdinger Moos toppen wird, da von Beginn an schon mit knapp 30 Millionen Passagieren und 250.000 Flugbewegungen gerechnet wird.

Die Leistungen der Vorfeldkontrolle hat der Betreiber schon vor einiger Zeit ausgeschrieben, den Zuschlag die DFS bekommen. Deren Gate-to-Gate Konzept wird damit weiter ausgebaut. So wurden Mitte 2011 erste Mitarbeiter der späteren Vorfeldkontrolle eingestellt. Fast im Monatsrhythmus folgten bis heute weitere Mitarbeiter und das Team von Ber-

lin Apron ist nunmehr auf 14 Kollegen/-innen angewachsen. Die Rekrutierung gestaltete sich für die DFS nicht ganz so einfach. So sind im Berliner Team einige Vorfeldlotsinnen und -lotsen von anderen deutschen Apron-Stellen vereint (Frankfurt, München, Ex-Stuttgart, Hamburg), aber auch Regionallotsinnen und -lotsen (Bern, Weeze, Finkenwerder) sind dabei.

Bis Weihnachten 2011 war das bis dato 8köpfige Team mit theoretischen Arbeiten beschäftigt. Es galt viele Verfahren zu entwickeln, bestehende Rollverfahren zu verbessern, zu testen und weiter zu entwickeln. Besonders viel Erfolg hatte man mit der Weiterentwicklung des DFS-internen Flugdatenverarbeitungssystem „TFDPS“. Hier mussten einige Dinge des auf die Bedürfnisse der Fluglotsen ausgerichteten Systems an die Anforderungen der Vorfeldlotsen angepasst werden. In Zusammenarbeit mit den Systemtechnikern in Langen, waren es die neuen Mitarbeiter, die hier ihre Erfahrungen als Input gaben, um am Ende ein für die Belange von Apron Control nutzbares System zu bekommen – mit Erfolg!

Natürlich muss grundsätzlich ein neuer Flughafen erst kennengelernt werden. Dazu reisten die Mitarbeiter der DFS öfter zwischen Berlin und dem Simulator in Langen hin und her. In Berlin gab es Gedankenaustausch mit Piloten, Technikern und Flugsicherungssachbearbeitern, man versuchte die schon bestehende Nomenklatur der Taxiways zu verbessern und entdeckte auch fehlende Taxiway-Centerline-Lights im Beton des Apron-Bereichs. Auch das persönliche Training der Apron Controller im Simulator in Langen rückte mehr und mehr in den Vordergrund. Hierzu wurden die Fluglotsen zusammen mit den Vorfeldlotsen geschult. Im 360 Grad Tower-Simulator „3D1“ wurden einige Übungen gefahren, Orientierung gewonnen und die Zusammenarbeit im Team gefestigt.

Später dann im 180 Grad „3D2“ wurde die Verkehrsbelastung systematisch erhöht und teilweise auch bis an die Belastungsgrenze gegangen, was deutlich mehr Verkehr darstellte, als zu Beginn des Flughafenbetriebes zu erwarten ist (~70 Bewegungen/Stunde). Die Zusammenarbeit mit den neuen Berliner Kollegen sowie mit den professionellen DFS Simulationspiloten in Langen erwies sich als optimal. Auch abends hatte man ausreichend Gelegenheit, sich in gemütlicher Runde näher kennenzulernen, was für die spätere Arbeit auch sehr wichtig ist.

Doch auch betriebliche Problemfälle wurden in der Simulation erkannt. So erwies sich der fehlende Tunnel unter dem Main-Apron als sehr problematisch. Sämtlicher Fahrzeugver-



kehr muss das breite Hauptvorfeld (3 Taxilanes, 3 Luftfahrzeuge der ICAO Kategorie C, oder 2 Luftfahrzeuge der ICAO Kategorie F können unabhängig voneinander nebeneinander rollen) nun über eine der 3 Betriebsstraßen kreuzen, was spätestens bei CAT II/II Betrieb zu einer erheblichen Mehrbelastung für die Apronlotsen führen wird. Aber auch bei optimalen Wetterbedingungen wird versucht, das Main-Apron zu entlasten. So müssen unter Umständen Luftfahrzeuge etwas längere Rollstrecken in Kauf nehmen und erreichen nicht unbedingt auf kürzestem Weg den Pistenkopf. Eine große Herausforderung, was auch sehr viel Verständnis der Piloten voraussetzt.

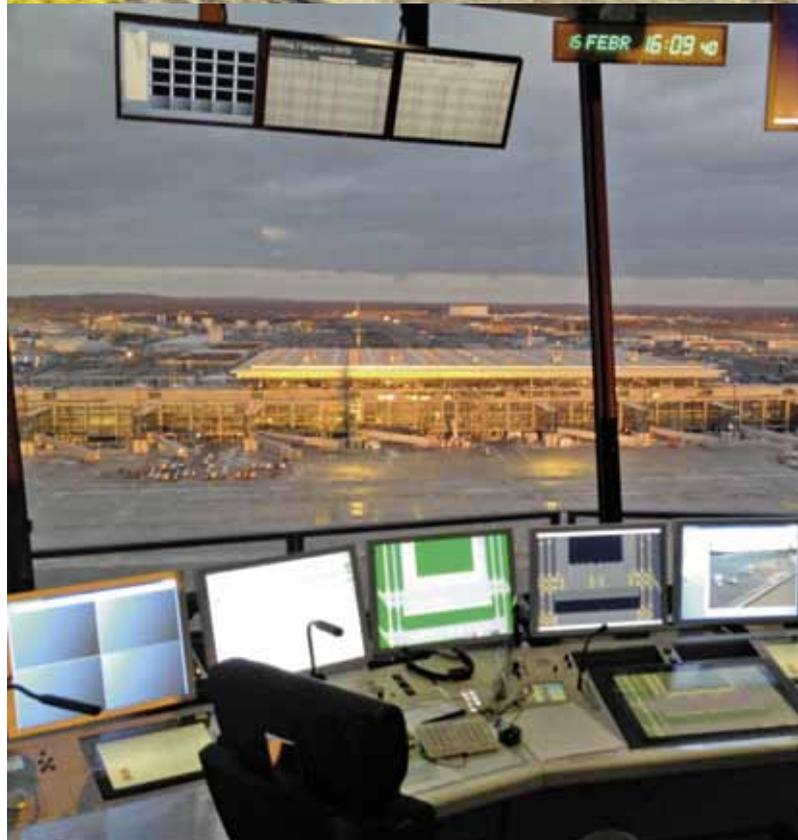
Aber auch für das DFS-Personal erweist sich der fehlende Tunnel als großer Nachteil, da die Anfahrt zum neuen Arbeitsplatz nicht selbstständig erfolgen darf, sondern über einen Shuttletransfer verlaufen wird. Eigene PKW sind auf dem Flughafengelände nicht gestattet.

Im sozialen Bereich musste in der DFS eine neue Berufsgruppe eingefügt werden, was nach einer Phase der Unsicherheit letztendlich auch gelungen ist. Bei den Themen Boardzeit, Schichtrhythmus, Nachtschichten und Teamgröße gibt es bereits Tendenzen, jedoch noch keine verbindlichen Beschlüsse, da die dafür notwendigen Dokumente in ihrer endgültigen Fassung noch nicht vorliegen.

Demnach wird es für die Apron Controller wahrscheinlich einen 5:3 Schichtrhythmus im durchweg besetzten 24-Stundenbetrieb geben. Ganz abgeschlossen sind hingegen die baulichen und technischen Vorbereitungen am neuen, 72 Meter hohen und damit zweithöchsten Flughafen-Tower, wo bereits alle DFS Anlagen betriebsbereit sind. Mit einem Flugdatenverarbeitungssystem (TFDPS in der Apron-Version), einem Bodenradar (Multilateration wird leider erst nach Eröffnung durch den Flughafenbetreiber zur Verfügung gestellt), einem stabilen und einfach zu bedienenden Kamerasystem und einer umfangreichen Befeuerssteuerung sind die Hauptsysteme im neuen DFS Tower in Berlin bereits ausreichend getestet und für gut befunden worden. Einzig einige Systeme die vom Flughafen implementiert werden, hinken dem Zeitplan etwas hinterher.

Der Arbeitsplatz von Apron wird sich zwischen den nach Süden und Norden ausgerichteten Arbeitsplätzen der Fluglotsen befinden, mit Blick auf das Hauptvorfeld in östliche Richtung. So werden am zukünftigen Hauptstadt-Tower in der Regel 4 Fluglotsen, 2 Apronlotsen, 1 Platzkoordinator, zeitweise 1 Assistent und ein aufsichtführender Lotse oder Supervisor gleichzeitig arbeiten. Bei Apron in der Aufteilung „Controller“ und „Assistent“.

Mit steigender Verkehrslast ist bei mehr als 300.000 Bewegungen pro Jahr angedacht, die beiden unterhalb der Towerkanzel platzierten „Glascontainer“ für Apron einzurichten und auszubauen.



Das ist jedoch alles noch Zukunftsmusik, erst einmal werden am 3.6.2012 eine frisch auf den Namen „Berlin“ getaufte A380 Maschine der Lufthansa parallel mit einer Air Berlin Maschine den neuen Hauptstadtairport eröffnen. Berlin ist dann auch flughafentechnisch endlich wiedervereinigt.

BER Apron, Alexander Novakovic, 28.2.2012

Herzlich Willkommen in der GdF e. V.

Nicht unerheblicher Mitgliederzuwachs aus dem Bereich der Deutschen Lufthansa AG



von
**Matthias
Maas**

Liebe Kolleginnen und Kollegen, schon in der Mitgliederinformation vom 20.03.2012 habe ich Euch über Mitgliederzuwachs aus dem Bereich der DLH berichtet. In den vergangenen Wochen wurde ich sehr oft gefragt: „Wie kommt es dazu?“, „Was machen die?“, „Passen diese ausgeübten Tätigkeiten denn zur GdF?“

Das meiste dazu beantworten die neuen Kollegen auf den nächsten Seiten selbst, ich für meinen Teil kann auf jeden Fall Stellung zur letzten Frage nehmen. Hierfür möchte ich zwei Mal aus unserer Satzung in der momentan gültigen Version, Stand 24.09.2011, zitieren:

1) §2 Aufgaben und Ziele

Absatz (2) Die GdF ist unabhängig von Arbeitgebern, staatlichen Organen, Parteien und Religionsgemeinschaften.

2) §4 Organisationsbereich

Absatz (1) Der Organisationsbereich der GdF umfasst alle Unternehmen, Betriebe und Einrichtungen, in welchen die Überwachung und Lenkung von Luftfahrzeugen in der Luft oder auf dem Boden zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Verkehrs erfolgt. Darüber hinaus umfasst er alle Unternehmen, Betriebe und Einrichtungen, welche mit

diesen Aufgaben in unmittelbarem Zusammenhang stehende planerische, informatorische, technische und qualifizierende Unterstützungsleistungen erbringen.

Hierunter fallen insbesondere...

...b) die Bereitstellung und der Austausch von Informationen zur Planung, Vorbereitung und Durchführung von Flügen durch Publikationen und Beratungen vor dem Flug und der Fluginformationsdienst während des Fluges...

...d) die Flugberatung....

Ich und meine Kollegen im Bundesvorstand freuen uns sehr über diesen Mitgliederzuwachs. Wir begrüßen alle sehr herzlich und freuen uns auf die Zusammenarbeit, aber auch auf eine engagierte Mitarbeit der „Neuen“, woran ich jedoch, nachdem ich den einen oder anderen Kollegen kennen lernen durfte, keinerlei Zweifel habe.

Ich persönlich freue mich, dass die Kollegen innerhalb kürzester Zeit eine Reihe äußerst interessanter Berichte für den Flugleiter verfasst haben und wünsche nun viel Spaß beim lesen der folgenden Seiten.

Matthias Maas

Bundesvorstand Presse und Kommunikation
Sprecher der GdF





Global Network Control Lufthansa Passage Airline

→ Das „Lido Briefing Center“ liefert den Cockpit-Besatzungen die aeronautischen und meteorologischen Daten zur Durchführung des Fluges.
Photo: Ingrid Friedl/
Lufthansa D21-232-C 16

Das Global Network Control Center (kurz GNCC) der Lufthansa Passage Airline ist, bildlich gesprochen, „das operative Herz des Flugbetriebes“.

Hier laufen alle aktuellen Informationen zusammen, werden ausgewertet, gewichtet und bieten somit Grundlage für sämtliche flugbetrieblichen Entscheidungen.

Bei „OZ“ in Frankfurt überwachen 40 Kolleginnen und Kollegen im Dreischichtbetrieb 24 Stunden am Tag und 365 Tage im Jahr die etwa 250 Flugzeuge der Lufthansa Classic und bilden die zentrale Koordinierungsinstanz am aktuellen Tag der Operation. Je nach Flugplanperiode fallen zwischen 1200 und 1600 Flugbewegungen in die Zuständigkeit der ‚Operations Control Officer‘.

Kernaufgabe des GNCC ist es, die außerplanmäßigen Einflüsse auf den Flugbetrieb für die Firma und den Kunden so gering wie möglich zu halten, egal wo auf der Welt es Probleme mit oder an Bord einer Lufthansa Maschine gibt. Dabei gilt es stets nach den Prämissen „**Wirtschaftlichkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit**“ zu handeln.

Insbesondere der ‚flight safety‘ gilt das Hauptaugenmerk bei allen Entscheidungen der Verkehrszentrale. Um dieses komplexe Aufgabengebiet zu beherrschen, besitzt jeder Verkehrsleiter eine **Flugdienstberaterlizenz**, für deren Erwerb er zunächst ein Auswahlverfahren bei der DLR durchlaufen hat. In einem 14-monatigen Lehrgang an der Fliegerschule in Bremen hat sich der „Pilot am Boden“ die theoretischen Inhalte der Verkehrsflugzeugführerlizenz angeeignet und vor dem Luftfahrtbundesamt (LBA) eine entsprechende Prüfung abgelegt. Durch die LBA-Lizenz ist der Verkehrsleiter befugt, alle Änderungen des aktuellen Flugplans im 72 Stunden Zeitraum mittels sog. ‚Flight Dispo‘ umzusetzen und damit alle beteiligten Prozesspartner über die Änderungen im Flugplan zu informieren.

Durch diese Dispositionsbefugnis obliegt dem Verkehrsleiter das alleinige Mandat, Flüge „umzurouten“, einzusetzen oder zu annullieren.

Drei große Säulen gilt es zu nennen, die den Flugbetrieb empfindlich stören können und deren Auswirkungen die Kollegen im Global Network Control Center immer wieder zu minimieren versuchen:

- **Technische Ausfälle von Flugzeugen und medizinische Notfälle**
- **Wetterphänomene** (Vulkan, Gewitter, Schneefall, Nebel, Tornados, Starkwinde, Erdbeben, Überschwemmungen etc.) sowie
- **Politische Geschehnisse bzw. Krisen** (Streiks, Unruhen, Anschläge, verkehrsrechtliche Problematiken etc.)

Pro Schicht sind sechs Verkehrsleiter plus Senior Verkehrsleiter im Einsatz, wobei jeweils zwei Kollegen für eine der drei Teilflotten (Boeing 737/735 – Airbus 319/320/321 – Langstrecke 747/340/380) verantwortlich zeichnen. Wichtigste Prozesspartner sind der technische Flugzeugeinsatz, der Besatzungseinsatz, die Kollegen von Dispatch, die weltweiten Stationen und nicht zuletzt die Cockpitbesatzungen. Neben der Überwachung des aktuellen Flugbetriebes nimmt die Verkehrszentrale darüber hinaus diverse Sonder- und Zusatzaufgaben, vor allem im administrativen Bereich, wahr.

Als zentrale Stelle für flugbetriebliche Entscheidungen zählt zu den Kernaufgaben das zentrale und initiale Krisenmanagement, die Koordination und Kommunikation mit den Flugsicherungsstellen, den Flughäfen, Verbundairlines, der Flugbetriebs- und der Flottenleitung, den weltweiten Stationen, der Pressestelle, Behörden wie dem LBA insbesondere der BfU, dem Krisenstab des Auswärtigen Amtes oder dem medizinischen Dienst der LH bei Notfällen in der Luft und notwendigen Zwischenlandungen und nicht zuletzt mit dem LH Management.

Oliver Wendt



→ Mission Control Center James Blair NASA.
Auch dort wird Dispatch benötigt.

Lufthansa Cargo Flight Operations Control & Dispatch

So wie bei der Lufthansa haben wir bei der LCAG natürlich die gleichen Grundvoraussetzungen und Aufgaben wie bei der „Mutter“ und nutzen sehr ähnliche Tools für unsere Aufgaben: eine sichere, ökonomisch sinnvolle, pünktliche und störungsfreie Operation.

Die Abteilungen Verkehrsleiter und der Flugdienstberater sind allerdings nicht voneinander getrennt, hier können alle Kollegen beide Bereiche besetzen, welches bei der Größe des Betriebes natürlich Sinn macht und Flexibilität im Dienstplan schafft. Nach 4 Jahren Dispatchtätigkeit kann man als Verkehrsleiter ausgebildet werden. Momentan gibt es nur 2 Kollegen, die ihre Ausbildung zum Verkehrsleiter noch vor sich haben.

Wir alle haben eine **LBA** Lizenz, arbeiten allerdings völlig selbstständig – es gibt keinen Schichtleiter. Die Kommunikation untereinander ist bei uns extrem wichtig. 18 Kolleginnen und Kollegen arbeiten auch bei der Cargo im 24-Stunden Betrieb, davon jeweils 2 Dispatcher und 1 Verkehrsleiter pro Schicht. Jeder Flugplan wird manuell berechnet, automatisch geht es hier gar nicht. Der Grund dafür ist, dass bei der LCAG das Fehlen oder späte Anliefern einer Palette eben schon eine Gewichtsänderung von mehreren Tonnen ausmachen kann. Auch wenn bei der Beladung am Ende eine Palette einfach nicht passt – alles erfordert eine sofortige Neuberechnung. Jedes zu viel berechnete Kilo erhöht den

Spritverbrauch unnötig und belastet die Umwelt, gleichzeitig sind die Belastungen für das Flugzeug durch höheres Gewicht unnötig hoch.

Bei der LCAG wird auch kurzfristig auf Kundennachfragen reagiert. Wird also – als Beispiel – nicht nur an Verkehrstag 2 sondern zusätzlich oder geändert an VT3 geflogen, bedeutet dies, dass auch die jeweiligen Verkehrsrechte erst einmal überprüft werden müssen, denn wir haben nicht für jeden Flug alle möglichen Überflugrechte und/oder Landrechte. Manche Länder erfordern eine Beantragungsvorlaufzeit von 3 Arbeitstagen – kurzfristige Veränderungen sind also nicht so einfach zu verwirklichen. Dann aus dem, was man hat, eine passende, ökonomische, sinnvolle und legale Strecke zu bauen – das sind unsere speziellen Herausforderungen.

Bei uns wird noch viel in den Karten gearbeitet, um passende Strecken zu finden. Es sind oft spezielle Ein- und Ausflugsunkte einzuhalten, dann die jeweiligen Länderbestimmungen zu beachten, dabei noch die meteorologischen Gegebenheiten mit in die Planung einzubauen und schließlich dann auch die technischen Voraussetzungen unserer MD11 im Blick zu behalten. Es gibt Airways, die mit unserer MD11 einfach nicht befliegen werden dürfen.

Für den jeweiligen im Dienst befindlichen Verkehrsleiter (VvD) ist die Aufgabe, möglichst für jeden Flug ein pünktliches Flugzeug bereit zu stellen. Fällt eines, aus welchen Gründen auch immer, aus, kann dieses Verspätungen bis zu mehreren Tagen nach sich ziehen. Es kann z.B. zu spät von der



Technik bereitgestellt werden, oder durch eine Diversion auf einmal in Novosibirsk stehen anstatt in Krasnojarsk – dort muss dann die Besatzung erst mal in ihre Ruhezeit gehen.

Dann ist Koordination gefragt: kann ich eventuell von Novosibirsk aus direkt an meinen Zielflughafen weiterfliegen? Oder muss ich erst wieder zu meinem eigentlich geplanten Airport fliegen und dann erst zu meinem Zielflughafen? Durch die Verspätung oder die neue Streckenführung verlieren wir unter Umständen unsere Überflugrechte. Eventuell kann der VvD vielleicht auch in kürzerer als der normalen Bearbeitungsfrist für manche Länder in so einem Fall neue Genehmigungen erwirken.

Und wenn er dann einen neuen Zeitplan mit dem neuen Routing aufstellt: wir fliegen ja meistens mit den Frachtern entgegengesetzt zu den Verkehrsströmen der Passagiermaschinen. So kommen wir im Falle von Verspätungen auch eher in die Ecke von Curfew auf anderen Stationen oder Nachtflugbeschränkungen, verursacht durch die Arbeitszeiten des Zollpersonals oder der Betankungsgesellschaften. Nächtliche Bahnschließungen, Airportslots... für all das muss eine schnelle und gute Lösung her. Dafür kann dann auch der VvD selber mal Strecken berechnen, um einen neuen Schedule der auch fliegar ist, festzulegen.

Auch besondere Situationen kommen bei der LCAG öfters vor: eine Anfrage, ob zum Beispiel nachts ein absolut drin-

gendes Airbusersatzteil von Toulouse nach Dubai geflogen werden kann. Der VvD prüft dann die Machbarkeit in Bezug auf Flugzeug- und Crewverfügbarkeit, Lademeister und mitfliegende Mechaniker werden organisiert, der Flughafen zugelassen, Verkehrsrechte beantragt, Airportslots eingeholt... und wenn dann das Flugzeug startbereit an der Bahn steht und in letzter Sekunde die Ausnahmegenehmigung der französischen Behörden kommt, nachts in diesem Falle starten zu dürfen (so tatsächlich passiert) – dann macht das Ganze auch noch wirklich Spaß!

Jedoch, auch bei der Lufthansa Cargo sind die Arbeitsbedingungen in den letzten Jahren immer schlechter geworden. Immer mehr Zusatzaufgaben, Nebentätigkeiten, weniger bis zu keiner Schulung für Neuerungen des Flugplanungssystems oder anderer gebräuchlicher Systeme und Unverständnis in Bezug auf unsere Schichtdiensttätigkeit und deren Auswirkungen haben – nachdem wir Ende letzten Jahres einen neuen, extrem belastenden Schichtplan bekamen – unsere Bereitschaft zusammen mit den Kollegen der Passage in die GdF einzutreten gefördert.

Wir freuen uns jedenfalls, dabei zu sein!

Karin Thomaehlen

→ *Lufthansa Flugzeuge auf dem Flughafen München.*
Photo: Dr. Werner Hennies/Lufthansa D28 MUC-12-C 271



Ein ganz normaler Vormittag bei Lufthansa Global Dispatch

05:45 Uhr:

Ich komme zur Arbeit und fahre den PC hoch. Nebenbei betrachte ich schon mal mein heutiges Arbeitspensum mit 14 Flügen, die mir der Senior Dispatcher (Schichtleiter) der gestrigen Spätschicht für heute zur Bearbeitung zugeteilt hat. Es waren auch schon mehr, im Sommer sind es manchmal bis zu 22 Flüge pro Schicht.

Heute also ein gut zu bewältigendes Pensum, vorausgesetzt, nichts Unvorhergesehenes geschieht. Ich bespreche mich kurz mit meinen Kollegen, welche Besonderheiten es heute zu beachten gibt, schaue mir die allgemeine Wetterlage in alle Himmelsrichtungen an, in die ich heute planen werde und verschaffe mir auch einen groben Überblick über die lokale Wettersituation an allen Destinationen. Im CHMI (*Collaborative Human Machine Interface*) überprüfe ich die Kapazitäten und Szenarien der IFPS (*Integrated Flight Plan System*) Zone und ob ich mir mit vorausschauender Planung den ein oder anderen Slot ersparen kann, denn der bedeutet später nur zusätzlichen Stress, sollte eine Verspätung des Fluges notwendig werden. Anschließend überprüfe ich für jedes der heute für meine Flüge vorgesehenen Flugzeuge

den technischen Status, denn es kann schon durch einen kleinen Defekt zu Einschränkungen in der Flugweg-Planung kommen. Der Schichtleiter kommt zu mir und meinen Kollegen, brieft uns über einen Frontendurchgang an der U.S. Ostküste und gibt eine Extrafuel Empfehlung für die betroffenen Flüge. Jetzt beginne ich mit dem Berechnen meines ersten Flugplans.

06:15 Uhr:

LH400 FRA-JFK, gefiled und zum Briefing der Crew im System hochgeladen – der erste Flug ist geschafft. Dafür habe ich als erstes den Zielflughafen und die möglichen Ausweichflugplätze bezüglich Wetter und NOTAMs auf Anfliegbarkeit überprüft, auch operationelle Gründe haben Einfluss auf meine Wahl des Ausweichflugplatzes gehabt. Danach bin ich in die Routenplanung eingestiegen und habe zunächst die sprit-, zeit- und kostengünstigste Strecke mit den heutigen Nordatlantik-Tracks verglichen. Ich analysierte und bewertete verschiedene Parameter, wie Fuel- und Überflugskosten, Regularien der einzelnen Länder, die mich auf eine bestimmte Streckenführung einschränken, Streckenlänge, Streckenwinde, Lage von Turbulenzen und Ankunftszeitpunktlichkeit.

→ Routenplanung – eine der zentralen Aufgaben.



Schließlich habe ich mich für ein Routing über den NAT (*North Atlantic Track*) Track C als die schnellste, wirtschaftlichste und für die Passagiere komfortabelste Strecke entschieden. Ich habe den ATC Flugplan an IFPU₁ (*Integrated Flight Plan Unit*) und IFPU₂ verschickt, eine positive Rückmeldung erhalten, auch seitens Eurocontrol ist meine Flugroute nun akzeptiert. Den operationellen Flugplan mit der Treibstoffberechnung versende ich jetzt, und das System generiert aus meinen Eingaben das sogenannte Briefing Paket mit Platz- und Streckenwetter, Notams und weiteren operationellen Informationen für die Flight Crew. Die LH400 nach New York JFK kann gestrost zum geplanten Schedule abfliegen.

06:20 Uhr:

Das Telefon klingelt. Mein Kollege vom Customer Helpdesk teilt mir mit, dass für die LH400 noch weitere vier Tonnen Cargo gekommen sind. Diese Information bekommen wir vom Load Controller der Abteilung Global Load Control. Gemäss der Regularien muss ich den Flugplan nun angleichen und noch einmal mit dem aktuellen ZFW versenden, da Gewichtsabweichung größer als 3000 kg sich signifikant auf den Spritverbrauch auswirken. Ich teile dem Piloten der LH400 die Gewichtsveränderung und den Mehrverbrauch noch schnell per ACARS (*Aircraft Communication Addressing & Reporting System*) mit. Wir haben Glück, der Kapitän hatte Extra Fuel getankt, sodass das höhere Gewicht kein Nachtanken erfordert und der pünktliche Abflug nicht gefährdet ist.

06:30 Uhr:

Ein Flug nach Afrika, die LH564 ist meine nächste Aufgabe. Das Ziel ist Lagos. Dort gibt es aufgrund der lokalen Besonderheiten häufig Probleme mit der Betankung des Rückfluges. Und auch heute lese ich in den NOTAMS, dass in Lagos Probleme mit der Bereitstellung von ausreichend Treibstoff für den Rückflug zu erwarten sind. Der Blick in eines unserer Informationssysteme bestätigt dies. Ich muss also schon ex Frankfurt Additional Fuel für den Rückflug einplanen. Das System, aus dem ich die Bestätigung der vorhandenen Fuelproblematik ablesen konnte, wird von der Abteilung für Treibstoffeinkauf- und management gespeist. Mit den Kollegen stehen wir häufig in Kontakt, sie helfen uns bei allen Fragen rund um Treibstoffverfügbarkeit und Kosten an den jeweiligen Airports. Besteht am Zielort, aus welchen Gründen auch immer, keine Möglichkeit, zu tanken, kann dies gerade auf längeren Strecken weitreichende Folgen für die Planung haben. In erster Linie möchten wir ja unsere Fluggäste mit ihrem Gepäck, Post und Cargo von A nach B transportieren und nicht Sprit durch die Gegend fliegen. So muss man also im schlimmsten Fall abwägen, ob man tatsächlich Abstriche bei der Payload machen muss oder vielleicht eine Zwischenlandung an einem Platz mit ausreichender Spritversorgung machbar ist. Diese Optionen müssten dann in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsleitern und auch Crewcontrol erörtert werden, auch zum Beispiel im Hinblick auf die maximale Duty Time der Crew. Heute habe ich Glück, alle Parameter passen zusammen, es geht ohne Einschränkungen und Zwischenlandung, also kann ich auch diesen Flug vorerst abschließen.

06:55 Uhr:

Nächster Akt, ein Flug nach Moskau steht zur Planung an. Schnee und eisige Ostwinde in Russland machen heute eine Landung in Moskau beinahe unmöglich. Und man findet auch für die Alternate Planung in der weiteren Umgebung kaum sinnvolle Möglichkeiten. Nach längerer Suche und dem sorgfältigen Abgleich der vorgegebenen Landeminima mit den herrschenden Wind- und Wetterbedingungen, werde ich schliesslich doch noch fündig. Das ist auch der Grund, warum diese Flüge manuell kalkuliert werden. Normalerweise werden bei uns Kurzstreckenflüge vom LIDO AOS (*Airline Operations Support*) in einem automatisierten Planungsprozess berechnet. Programmbedingt hat dieser „Automat“ allerdings Grenzen, sowohl beim Wetter- und Notamcheck als auch bei der Routenplanung. Deshalb werden bei uns auch Kurzstrecken, bei denen eine akkurate Planung, Fingerspitzengefühl und das Ausschöpfen aller Möglichkeiten Voraussetzung für die Machbarkeit eines Fluges sind, manuell bearbeitet.

07:35 Uhr:

Und noch ein Flug nach Russland. Diesmal geht es nach St. Petersburg. Auch hier gestaltet sich die Planung ähnlich schwierig wie zuvor bei dem Flug nach Moskau. Also noch einmal volle Konzentration. Nebenbei ein kurzes Telefonat mit dem Kapitän der Moskau-Maschine. Er möchte wissen, warum ich den ein oder anderen Platz nicht als Alternate geplant habe. Zügig spreche ich die Plätze mit ihm durch und erläutere, warum sie für die Planung und eventuell auch als Info-Alternates ausgefallen sind. Er ist zufrieden und nimmt den Plan so an.

08:05 Uhr:

Während ich unsere Planungssoftware LIDO (Lufthansa Integrated Dispatch Operations) für meinen nächsten Flug LH414 von MUC nach IAD alle heute vorgegebenen NAT-Tracks und auch wieder das sprit-, zeit- und kostengünstigste Routing über den Atlantik rechnen lasse, habe ich kurz Zeit, mir einen Kaffee und ein Frühstücksbrötchen zu holen.

08:15 Uhr:

Aus den eben vorab gerechneten Routen suche ich mir das in meinem Augen optimale Routing aus, versehe es mit veröffentlichten Ab- und Anflugrouten und beachte dabei für meine Planung bis zum NAT Entry Point die RAD (*Route Availability Document*) Vorgaben. Ich muss zusehen, dass ich über den Atlantik entweder vollständig einen der vorgegebenen NAT OTS (*Organized Track System*) Tracks befliege oder ganz davon frei bleibe. Ausserdem muss ich die besonderen Vorgaben für den Überflug des New Yorker Luftraums bei einer geplanten Landung in Washington beachten.

08:30 Uhr:

Auch meine Kollege, der heute am Customer Service Desk sitzt, hat heute jede Menge zu tun. Das Bundesministerium für Verteidigung mit der Langstreckenflotte der Flugbereitschaft vertraut seit vielen Jahren unserer Flugplanung. Für

heute hat die Flugbereitschaft der Bundeswehr mehrere Flugpläne für Truppentransporte von und nach Afghanistan in Auftrag gegeben. Ausserdem fliegt Aussenminister Westerwelle heute zu einem Gespräch mit seinem spanischen Kollegen nach Madrid. Auch dieser Flugplan wird von uns berechnet.

09:00 Uhr:

Der Flug LH756 nach Mumbai fordert eine sehr genaue Überprüfung der Streckenbestimmungen und Überflug-Rechte, denn aufgrund der günstigeren Winde geht die Route heute über den Iran, dessen gesetzliche Bestimmungen äusserst einschränkend sind. Bei einer Flugplanung über kriegs- oder krisengebeutelte Länder haben nämlich neben den bereits genannten Parametern auch politische und diplomatische Vorgaben grössten Einfluss auf die Planung der Route.

09:28 Uhr:

Das Telefon klingelt erneut. Ein Kollege der Verkehrsleitung teilt mir mit, dass er bei dem Flug LH1142 von Frankfurt nach Bilbao einen Aircraft-Change vornehmen musste. Ich notiere mir die neue Registration und versuche, die Änderung zeitnah einzuarbeiten, damit die Crew den richtigen Plan mit dem richtigen Flugzeug schnellstmöglich zur Verfügung hat und auch bei ATC das nun geänderte Flugzeug als CHG (*Change*) einläuft. Flüge nach und von Bilbao werden manuell von einem Dispatcher gerechnet, da der Platz sowohl für die Landung (Go-Around-Case) als auch für den Start Perfor-

mance kritisch ist. Auch dieses Problem kann der AOS mit der automatischen Flugplanung nicht korrekt verarbeiten.

09:50 Uhr:

Auf zum nächsten Flug. Ein A330 an die Westküste der USA, nach Seattle. Da der A330 mit nur zwei Triebwerken ausgestattet ist, muss ich gemäss der ETOPS Regeln planen. Mal sehen, welche Flughäfen entlang meines favorisierten Flugweges bei diesem typisch schmutzigen Winterwetter die ETOPS Kriterien erfüllen. Im dümmsten Fall muss ich mein Routing an die Gegebenheiten anpassen und es so lange verbiegen, bis es innerhalb der Stunden- und ETOPS-Kreise verläuft. Also auch hier lässt sich mit einer sorgfältigen Planung und gewissenhaftem Ausloten der Möglichkeiten viel Sprit, Zeit und damit Geld sparen. Keflavik scheidet heute mit 45 Knoten Wind von der Seite aus. Shannon passt prima, Goose Bay geht trotz leichten Schneefalls gerade noch, aber dann wird es schwierig. Denn heftige Winde und schlechte Sichtverhältnisse in Nord-Canada machen die meisten Flughäfen für eine Landung unbrauchbar. Schliesslich finde ich mit Yellowknife doch noch eine passende Lösung. Auf Grund der besonderen Wetterbedingungen entscheide ich mich, die Crew zur Briefingzeit anzurufen und kurz meine Entscheidungen hinsichtlich der Route und den Ausweichflugplätzen zu erläutern. Normalerweise findet bei uns crewseitig ein Selbstbriefing statt. Bei besonderen Wetter- oder Luftraumsituationen erhält aber die Crew weiterhin von uns ein per-





sönliches Briefing. Dies kann telefonisch oder auch, bei Abflügen aus Frankfurt, persönlich stattfinden.

10:30 Uhr:

Beim Filen des Flugplans für Delhi kassiere ich einen SLOT mit einem Delay von fast 45 Minuten. Inklusiv der Taxi Zeit ergibt sich daraus ein Delay von fast einer Stunde. Da wird die Crew gar nicht begeistert sein. Mal sehen, ob der SLOT-Koordinator, unsere Schnittstelle zu ATC, mir vielleicht einen guten Tip geben kann. Mit Hilfe des CHMI, unserer EDV Schnittstelle zu Eurocontrol verwaltet er die SLOTS aller von uns Dispatchern oder dem AOS bei ATC aufgegebenen Flüge. Auch alle Rückmeldungen zu den Flugplänen via CHMI oder AFTN (*Aeronautic Fix Telecommunication Network*) wie zum Beispiel FLS (*Flight Suspension*), REJ (*Flight Rejection*), FCM (*Flow Control Message*) oder auch jedes ACK (*Acknowledge*) gehen über seinen Tisch. Entweder bearbeitet er diese Messages gleich selbst, oder gibt die jeweilige Meldung an den für den Flug zuständigen Dispatcher weiter. Bei Flügen mit SLOT achtet er darauf, dass ETD (*Estimated Departure*) und CTOT (*Calculated Take off Time*) zueinander passen und koordiniert eventuelle Abweichungen. Durch sein permanentes Selbstbriefing über die aktuellen Kapazitäten in den Lufträumen hat er recht schnell einen Vorschlag für mich, wie ich für meinen Flug den SLOT vermeiden kann. Ich ändere das Routing, sende die Änderung an Eurocontrol und erhalte die gewünschte Nachricht: SLC (Slot cancelled).

12:05 Uhr:

Nach zwei weiteren Flügen über den Atlantik und einem inereuropäischen Flug steht noch ein weiterer Langstreckenflug nach Japan auf dem heutigen Programm. Ich stelle fest, dass bei LH714 von München nach Narita das Flugzeug auf Grund eines technischen Defekts gemäss den Anweisungen der MEL (*Minimum Equipment List*) einen höheren Spritverbrauch hat und ich ca. 800 kg mehr Fuel einplanen muss. Mit einem kurzen Remark im Flugplan und Angabe der Referenznummer in der MEL weise ich die Crew drauf hin, dass ich die technischen Einschränkungen bemerkt und mit dem Additional Fuel bei meiner Planung auch berücksichtigt habe.

13:00 Uhr:

Nach 7 Stunden durchgehender Arbeitsbelastung meldet sich nun mein Magen und signalisiert: Jetzt bin ich selbst ‚Low on Fuel‘. Zeit für eine kurze Mittagspause. Richtig entspannt lässt sich die Pause nie nehmen, denn der Betrieb läuft ja weiter und eventuelle Rückfragen zu meiner Planung

seitens der Crew und alle Gewichtsänderungen und Aircraft Changes müssen nun von meinen Kollegen neben ihrem eigenen Pensum bearbeitet werden, weil die Situation meist keinen Aufschub duldet.

13:30 Uhr:

Zeit für den Endspurt. Die letzten beiden Flüge sind heute LH458 von München nach San Francisco und LH636 von Frankfurt nach Kuwait. Auf dem Kuwaitflug wird heute ein Notfallpatient in unserem PTC (*Passenger Transport Compartment*), der Lufthansa eigenen mobilen Krankenintensivstation, mitfliegen. Ich setze den Status des Fluges bei ATC auf STS/HOSP, damit der Flug von ATC eventuell bevorzugt wird, um möglichst schnell ans Ziel zu kommen. Um die Schwere der Erkrankung oder Verletzung des Passagiers zu signalisieren, werden sogenannte NACA Scores vergeben. Der Patient heute wird mit NACA IV gemeldet. Erst ab NACA V ist STS/ATFMEXEMPTAPPROVED erlaubt und mit einer vollkommenen Befreiung jeglicher ATC Restrictions zu rechnen. Ohne dass ich es gemerkt habe, ist der Vormittag wie im Flug vergangen. Ich habe heute rund 500.000,- US Dollar Treibstoff und rund 70.000,- US Dollar Überfluggebühren verplant, durch geschickte Flugwegplanung ist es mir wieder einmal gelungen an nur einem Tag den Großteil meines Monatsgehaltes einzusparen. Ähnlich gelagert sind die Kosteneinsparungen auf der Arbeitsposition des Slotkoordinators, jährlich können wir Verspätungskosten von rund 20 Millionen US Dollar vermeiden.

Noch ein schneller Blick auf die Übersicht von Morgen: Bin ich wieder als Dispatcher eingeteilt oder zur Abwechslung morgen mal auf der Position des Slotkoordinators, überwache ich auf der AOS Position die automatische Flugwegplanung oder bin ich vielleicht morgen als Customer Service Officer für Flugbereitschaft & Co zuständig? Ein Blick verrät, der Senior hat mich als Slotkoordinator eingeteilt, das freut mich, ich mag die Abwechslung und die verschiedenen Ansprüche, die die wechselnden Positionen an mich stellen. Nun übergebe ich an die Spätschicht und mache mich auf den Weg nach Hause. Auf dem Heimweg überfällt mich dann die Müdigkeit und mir wird wieder bewusst, wie anspruchsvoll der Beruf doch ist. Stundenlange Arbeit auf einem sehr hohem Konzentrationslevel und das im Schichtdienst bleiben nicht in den Kleidern hängen.

Daniel Jacobi



Wir **suchen** ehemalige oder aktive FVK Wachleiter/erfahrene FVK Lotsen für eine nebenberufliche Tätigkeit als Dozent/in und/oder zukünftige TRM-Trainer/in. Sie haben die Human Factors verinnerlicht und das Team Resource Management ist für Sie ebenfalls der Schlüssel zu Sozialkompetenz, erfolgreicher Teamwork und Zufriedenheit im Beruf? Dann freuen wir uns auf Ihre Nachricht.

Info unter CRM/TRM-Training auf www.stressmanagers.de oder senden Sie Ihre Bewerbung an TRM-Training@stressmanagers.de

Global Dispatch Lufthansa Passage

Die beiden Zentralaufgaben von Global Dispatch sind die weltweite Flugwegplanung der Lufthansa Passage Airline und die Slotkoordination im ECAC Airspace. Die Standorte der Dispatchbüros sind derzeit in Frankfurt, in Hongkong und ab Juli 2012 auch in München. Zurzeit arbeiten 55 Dispatcher im 24 Stunden Schichtbetrieb in Deutschland, 5 Dispatcher arbeiten in Hongkong mit lokalem Tarifvertrag.

Die Arbeitspositionen bei uns heißen: Flugplaner, Slotkoordinator, AOS Officer und Customer Helpdesk. Mit **LBA Lizenz** ausgestattet, ist jeder Dispatcher universell einsetzbar, weshalb rotierend auf jeder Arbeitsposition gearbeitet werden kann. Die Verantwortung für die Schicht obliegt dem jeweiligen Schichtleiter. Zur Flugplanung benutzen wir das von LH Systems entwickelte Flugplanungstool LIDO, zur Slotkoordination das Eurocontrol CHMI. **In Frankfurt werden täglich 1200 Flüge bearbeitet, in Hongkong 70, im Sommerflugplan kommen saisonal noch einige dazu.**

Rund eintausend Flüge sind Kurz- und Mittelstreckenflüge, die vom Planungsautomaten gerechnet werden, die verbleibenden rund 200 Flüge werden vom Dispatcher manuell geplant. Zu diesen manuell zu bearbeitenden Flügen gehören alle Langstreckenflüge und von uns identifizierte Kurz- und Mittelstrecken, die aufgrund von Besonderheiten besser manuell geplant werden.

Hierbei können die Kolleginnen und Kollegen durch Sachverstand und Erfahrung den sowohl sichersten als auch wirtschaftlichsten Flugplan errechnen. Ebenso ist es bei der ma-

nuellen Planung möglich, operationell sinnvolle Dinge, die dem Automaten fremd sind, einfließen zu lassen. Fremd ist dem Automaten auch die Kapazität der jeweiligen Lufträume und die Lage von Turbulenzen. Pünktlichkeit und Passagierkomfort liegen also auch planerisch in den Händen der Dispatcher.

Kommt es während des Fluges zu Fragen oder Unregelmäßigkeiten, stehen wir der Flight Crew als „Inflight Assistance“ mit Rat und Tat zur Seite, berechnen „Inflight Pläne“ oder koordinieren Abweichungen mit den jeweiligen ATC Centern.

Zu unseren externen Kunden gehören die South African Airways und das Bundesministerium für Verteidigung mit der Langstreckenflotte der Flugbereitschaft. Sowohl Frau Dr. Merkel, weitere Regierungsmitglieder, als auch die Truppen in den Krisengebieten vertrauen sich unserer Planung an.

In den letzten Jahren haben sich unsere Arbeitsbedingungen und die Lohnentwicklung einseitig zu unserem Nachteil entwickelt, bei gleichzeitig ständig steigender Komplexität der Aufgaben. Da diese Punkte bei der bisher einzig zuständigen Arbeitnehmervertretung ver.di kein Gehör fanden, waren wir sehr froh, dass dies bei der GdF vom Erstkontakt an komplett anders gewesen ist. So ist es auch nicht verwunderlich, dass wir innerhalb von zwei bis drei Monaten einen sehr hohen Organisationsgrad erreicht haben.

Danke für die freundliche Aufnahme in die GdF.

Christof Eichner



Grassroot Cuttings oder die letzte Sicht der Dinge

Schadenersatzforderungen und der Kampf gegen lästige Gewerkschaften

Keine Frage, es gab schon bessere Zeiten für deutsche Fluggesellschaften. Air Berlin hat seit Jahren keine schwarzen Zahlen mehr geschrieben und hat aber nun, nachdem Etihad Airways aus dem fernen Abu Dhabi bei der zweitgrößten deutschen Airline eingestiegen ist, einige Chancen, die Kurve zu kriegen. Lufthansa, der strahlende Stern am deutschen Luftfahrtmarkt, musste in der letzten Zeit einige Rückschläge hinnehmen. So wurde im Oktober letzten Jahres das Experiment Lufthansa Italia zu Grabe getragen, die Tochter bmi nur wenig später an die Muttergesellschaft des Konkurrenten British Airways verkauft und nachdem sich die mit der chinesischen Shenzhen Airlines aus der Taufe gehobene Frachtfluggesellschaft Jade Cargo als etwas flügelarm erweist, fragt sich das Management des Kranichfliegers, ob es nicht sinnvoll wäre, bei der chinesischen Beteiligung wieder auszusteigen. Auch bei der österreichischen Tochter AUA steht es nicht zum besten. Inzwischen gibt es (Stand Anfang März) Gerüchte, dass sich die Lufthansa möglicherweise auch dort verabschieden könnte. Da wurde, um es salopp zu formulieren, jede Menge Geld versenkt.

Sparen ist also angesagt und da kam man offensichtlich auf die Idee, man könnte sich ja beim Störenfried GdF schadlos halten. So wurde denn von den beiden Fluggesellschaften und der irischen Ryanair beschlossen, eine Schadenersatzforderung von insgesamt etwas mehr als 3,2 Mio. zu erheben. Wobei auf diese etwas ungewöhnliche Allianz nicht besonders eingegangen werden soll. Bekanntlich sind sich Ryanair und Lufthansa nicht so besonders grün; Michael O'Leary, CEO des irischen Billigfliegers hat ja auch schon mal eine seiner B737 mit dem Schriftzug „Auf Wiedersehen Lufthansa“ bemalen lassen. Möglicherweise sah das Ryanair-Management, dessen Innovationsabteilung bekanntlich mit kuriosen Ideen wie Gebühren für die Toilettennutzung oder die Einrichtung von Stehplätzen in ihren Boeings immer wieder von sich reden macht, in der Schadenersatzforderung eine gute Chance, etwas Geld in die Kassen zu spülen. Zumal ja die EU-Kommission sich anschickt, die staatlichen Zuschüsse an diversen Airports zu überprüfen und damit auch die Frage zu beantworten, ob einige dieser Flughäfen einigen ihrer Kunden möglicherweise einen unzulässigen Rabatt eingeräumt haben. Zu diesen Airports zählen in Deutschland Lübeck, Saarbrücken und Zweibrücken sowie Klagenfurt in Österreich. Zu deren Kunden gehört natürlich auch Ryanair und wer weiß, wie die Angelegenheit ausgeht. Möglicherweise werden diese Airports verdonnert, von den von ihnen bevorzugten Airlines Geld zurückzufordern.

Interessant ist, dass die Schadenersatzforderungen nicht wegen eines Streiks gestellt wurden, sondern weil dieser Streik nicht stattgefunden hat. Denn allein die Streikandrohung der GdF, so wird von den Klägern vorgebracht, hätte die Passagiere davon abgehalten, bei Lufthansa, Air Berlin und Ryanair einen Flug zu buchen. Dadurch wäre den Fluggesellschaften ein wirtschaftlicher Schaden entstanden, für den die Gewerkschaft gerade zu stehen hätte. Schade eigentlich, dass sich solche Übeltäter wie EHEC, Vogelgrippe, Tsunamis und Vulkanasche nicht verklagen lassen. Aber vielleicht können es Lufthansa und Co. ja mal bei jenen Staaten in Nordafrika und im Nahen Osten versuchen, in denen beim „arabi-

→ *Lufthansa fühlt sich zu Schadenersatzforderungen verpflichtet*
 Photo: Harald M. Helbig



schen Frühling“ etwas ungeordnete Verhältnisse entstanden und die Passagierzahlen in diese Länder eingebrochen sind.

Irgendwie fühlt man sich an jenes Bonmot erinnert, nach welchem ein kinderloser Ehemann einen Antrag auf Kindergeld gestellt hat und auf den Einwand, er habe doch gar keine Kinder, erwiderte: „Stimmt schon, aber theoretisch wäre ich ja dazu in der Lage und ich habe es meiner Frau auch schon angedroht.“ Erstaunlich ist jedoch folgendes: die Lufthansa hat erklärt, sie wäre gemäß § 76 des Aktiengesetzes verpflichtet, diese Klage zu erheben. Denn sie hätte die Interessen ihrer Aktionäre und Kapitalgeber zu schützen. Sprich – dafür zu sorgen, dass diese eine ordentliche Rendite einstecken können. Denkt man dies konsequent zu Ende, dann nimmt das Aktiengesetz in den Augen der Lufthansa einen höheren Stellenwert ein als das Grundgesetz, das bekanntlich den Gewerkschaften das Recht einräumt, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten. Und wenn es sein muss, auch mit einem Streik. Als ob Aktionären das grundgesetzlich verbrieft Recht auf eine ordentliche Rendite zustehen würde.

Dies wirft ein eigentümliches Licht auf das Verhältnis unserer verbrieften Grundrechte zu den Interessen des Kapitals. Gemäß dem Motto, dass demokratische Werte schon ihren Stellenwert hätten. Vorausgesetzt, sie verstoßen nicht gegen die Kapitalinteressen der Wirtschaft. Das mag etwas hart formuliert sein. Aber wenn man sich vergegenwärtigt, dass Silvio Berlusconi nicht aufgrund seiner Eskapaden und seinem stetigen Bemühen, im italienischen Parlament Gesetze ausschließlich zu seinem Nutzen durchzupeitschen, sondern aufgrund seiner Unfähigkeit, das italienische Staatswesen zu reformieren und den damit verbundenen wirtschaftlichen Schaden zu begrenzen, in die Wüste geschickt wurde und dass Victor Urban von der EU nicht die rote Karte gezeigt bekam, als er sich anschickte, unsere westeuropäischen demokratischen Werte mit Füßen zu treten, sondern weil er an der Unabhängigkeit der ungarischen Nationalbank rütteln wollte, so stellt sich schon die Frage, welchen Stellenwert unsere (west)europäischen Wertvorstellungen gegenüber Kapitalinteressen einnehmen.

Natürlich werden Gewerkschaften weder von der Politik noch von der Wirtschaft in Frage gestellt. Vorausgesetzt, sie halten sich an die Spielregeln, die von den Großen beim DGB und bei den Wirtschaftsverbänden aufgestellt wurden und nach welchen die „Deutschland AG“ im Wesentlichen funktioniert. Wer sich nicht daran hält, muss sich schon mal warm anziehen. Das zeigte sich natürlich auch am Tarifkonflikt zwischen der GdF und Fraport. Spätestens nachdem das Flughafenmanagement den Schlichterspruch Ole von Beusts nicht angenommen hatte, war es klar, dass es hier nicht um die Suche nach einem Kompromiss ging, sondern um die Niederbringung einer kleinen, aufmüpfigen Gewerkschaft, der dann

einmal wieder vorgeworfen wurde, sie würde mit ihrem Arbeitskampf tausende von Passagieren in „Geiselhaft“ nehmen. Dabei hätte sich der Arbeitsdirektor des Flughafens zumindest im stillen Kämmerlein einmal fragen können, wie er als ehemaliger Gewerkschaftsführer denn reagiert hätte, wenn der Vorschlag des vom Arbeitgeber eingesetzten Schlichters von der Gewerkschaft akzeptiert, von der Arbeitgeberseite jedoch abgelehnt worden wäre. Einfach die Fahnen nach dem Motto „war ja nicht so gemeint“ wieder einrollen und nachhause gehen?

Mit entsprechender Unterstützung der journalistischen Hilfstruppen wurde dann von der Arbeitgeberseite einmal wieder an die Politik appelliert, den Einfluss der Sparten Gewerkschaften mit dem Argument einzuschränken, dass eine kleine Zahl von Spezialisten doch nicht in der Lage sein dürfe, einen ganzen Flughafen lahmzulegen. Vielmehr müsse der Grundsatz „Ein Betrieb, ein Tarifvertrag“ wiederhergestellt werden. Und ewig grüßt das Murmeltier!

Inzwischen scheinen Dieter Hundt, Klaus-Peter Siegloch und Konsorten bei der Politik Gehör zu finden. Wobei natürlich schamhaft verschwiegen wird, dass es bei vielen Unternehmen (so bei der Fraport Zeitarbeitstochter APS) schon lange unterschiedliche Tarifverträge gibt und dass die Arbeitgeber schon seit langem versuchen, sich bestehenden Tarifverträgen zu entziehen oder sich der Dienste christlicher Gewerkschaften und sonstiger Verbände bedienen, ihr Personal

Photo: Internet



in Dumpingtarifverträge abzuschieben. Desweiteren sollten sich die Politik, die Arbeitgeber und die großen DGB-Gewerkschaften einmal fragen, ob die von ihnen kritisierten Spartengewerkschaften plötzlich vom Himmel gefallen sind oder ob sie nun in eine Lage geraten sind, die sie, um den ehemaligen Vorsitzenden der IG Medien, Detlef Hensche, zu zitieren, „zum Teil in bemerkenswerter Torheit selbst provoziert haben“. Weil sie, wie Hensche weiterschreibt, „die notwendige Sensibilität gegenüber den spezifischen Problemen einzelner Berufe vermissen (ließen) oder ... gar eine Kultur vermeintlicher Kernmitgliedschaften (pfl egten); es gibt auch Abgrenzungstorheiten nach oben.“ Dazu sei auch noch ein weiterer Aspekt angeführt. Mit der Neutralisierung (um das Wort Vernichtung nicht zu gebrauchen) eben jener Spartengewerkschaften wird der soziale und berufliche Konflikt der von ihnen vertretenen Spezialisten ja nicht beseitigt. Wenn die dann niemand mehr haben, mit dessen Hilfe sie ihre Probleme und Forderungen artikulieren können, dann werden sie wohl auf andere Mittel und Wege ausweichen. Ältere Leser erinnern sich vielleicht noch an die „Slow-Go“- und „Dienst-nach-Vorschrift“- Aktionen der sechziger und siebziger Jahre.

Deshalb dürfte es für die Arbeitgeber auch wenig Sinn machen, die Brücken zu der Interessenvertretung der Controller abzurechen oder sie gar in den finanziellen Ruin zu klagen. Ein vermeintlicher Sieg über die GdF und andere Splittergewerkschaften dürfte sich dann recht schnell als Pyrrhussieg

herausstellen. Wobei nicht zu vergessen ist, dass die GdF bei der DFS ja gar keine „Splittergewerkschaft“ ist.

Während der Tarifaueinandersetzung mit Fraport soll auch die Frage, ob man die Apron-Controller nicht in eine eigenständige Tochtergesellschaft überführen sollte, diskutiert worden sein. Das wäre, wenn man ehrlich ist, eine vernünftige Lösung. Nicht nur, weil es mit einem derartigen „Outsourcing“ endlich einmal nicht um Lohndumping ginge, sondern weil es auch aus fachlichen Gründen Sinn machen würde. Vorausgesetzt diese Firma wird als Flugsicherungsdienstleister zertifiziert oder in einen solchen integriert. Denn immer dann, wenn Apron-Controller mit Piloten über Funk kommunizieren und ihnen Anweisungen erteilen, dann üben sie Bewegungslenkung durch. Und dafür müssen sie eigentlich im Besitz entsprechender Erlaubnisse und Berechtigungen und bei einem zugelassenen Flugsicherungsdienstleister angestellt sein. Fraport ist, soweit Finis informiert ist, ein solcher nicht. Was eigentlich ein Fall für das BAF wäre. Zertifizierte Flugsicherungsdienstleister gibt es ja einige in Deutschland. Unter anderem die DFS. Meint *Finis*

¹Detlef Hensche: *Wider die Tarifeinheitsfront, Blätter für deutsche und internationale Politik, Heft 8/2010, S. 15*



IFATCA Annual Conference 2012

March 12-16th, 2012

Kathmandu, Nepal

One Voice, One Capability, One Sky



IFATCA

51. Jahreskonferenz

“One Voice, one compability, one sky“

Texte und Fotos von Jonathan Bötig und Jens Lehmann

Spektakulär gestaltete sich schon die Anreise zur 51. IFATCA Jahreskonferenz in Nepal im März dieses Jahres. Von Westen her flog der Airbus A320 bei glasklarem Himmel etwa zwei Stunden parallel zum Himalaya, bevor die Piloten ihn zwischen bis zu 9000 Fuß hohen Gipfeln passgenau ins Kathmandu Valley hinein zirkelten und auf dem Tribhuvan International Airport aufsetzten. Dieser ist aufgrund seiner Topographie nur per VORDME Approach anzufliegen und gilt als einer der weltweit anspruchsvollsten Anflüge.

Doch weniger die höchsten Berge der Welt als vielmehr die geringe Zahl der Flugverbindungen in das Himalayareich verhinderte die Anreise vieler Mitgliedsorganisationen. So erschienen von 137 Member Associations nur 52 zur Auftaktzeremonie am 12. März im Hotel Yak & Yeti. Insgesamt etwas über 400 Delegierte, Gäste und Beobachter warteten in der Regal Hall des traditionsreichen 5 Sterne Hotels etwa eine halbe Stunde auf die Ankunft des Ehrengastes, keinen geringeren als den Premierminister von Nepal. Unter großem Applaus erschien The Right Honorable Prime Minister Dr. Baburam Bhattarai kurz nach 10 Uhr und nahm seinen Ehrenplatz ein, während die ausländischen Delegierten der nepalesischen Nationalhymne lauschten, die die hochrangigen Vertreter der Nepalesischen Luftwaffe, Ministerien und die nepalesischen Kollegen innig mitsangen. Mit dem Anzünden der Panas Lamp durch den Premierminister Dr. Baburam Bhattarai wurde die Konferenz offiziell eröffnet.

Einer folkloristischen Lakhe-Tanzeinlage zum Schutze Nepals folgte die Eröffnungsrede vom IFATCA Präsidenten und –CEO, Alexis Brathwaite aus Trinidad und Tobago. Er erläuterte das (diesjährige) Motto der Konferenz „One Voice, One Compability, One Sky“

Es folgte die Auszeichnung einiger hochverdienter nepalesischer Fluglotsen und Direktoren durch den Premierminister der Demokratischen Bundesrepublik Nepal. Anschließend betonte der Tourismusminister in seiner Rede, dass der Luftverkehr in Nepal kein Luxus, sondern Notwendigkeit sei. Dafür sprechen auch die hohe Zahl von über 40 Flugplätzen und die Vielzahl kleiner Fluggesellschaften, die zum allergrößten Teil VFR zwischen den Verkehrsknotenpunkten pendeln. Zum Einsatz kommen überwiegend 19- Sitzer aller möglichen Fabrikate. Hier unterstrich der Minister auch noch einmal die Wichtigkeit der Modernisierung und Anhebung des nepalesischen Air Traffic Systems auf internationales Niveau als Bestandteil der angestrebten „One Compability“. Nach einem üppigen Lunchbuffet im Hotelgarten ging es pünktlich um 13 Uhr 30 in die Arbeitsgruppen. Über die in der Arbeitsgruppe A behandelten und diskutierten Punkte berichtet Jens Lehmann im Anschluß an diesen Artikel. Die in den Arbeitsgruppen B, C, B und C besprochenen, verschiedenen Themen veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe des „flugleiter“, Nr. 3/2012.

IFATCA PANEL

Nach der letzten Sitzung der Arbeitsgruppen standen am Donnerstag noch die IFATCA Panel Präsentation und eine anschließende Podiumsdiskussion dazu auf dem Programm. Diese wurde dieses Jahr moderiert vom IFATCA Conference Executive Philipp Domogala aus Frankreich (Eurocontrol). Zum Thema „One Sky, One Voice, but one Capability?“ waren Chris Dalton, Neuseeländer und Chef der ATM Section der ICAO, Captain Paul McCarthy (USA) von der IFALPA, der Manager Safety, Operations und Infrastructure der IATA, Prashant Sanglikar aus Indien, der NATCA Präsident Pratap Tiwari und IFATCA CEO und Präsident Alexis Brathwaite eingeladen worden. Nach den zum Teil sehr interessanten Präsentationen von Chris Dalton, Captain McCarthy und Mr. Sanglikar konnte über das Thema diskutiert werden.



Vor allem die Präsentation der IFALPA wurde rege besprochen. So forderte Paul McCarthy, die Arbeit auf beiden Seiten (ATC und Pilot) einfacher zu gestalten, beginnend mit akzeptablen Kommunikationsmöglichkeiten und ILS-Einrichtungen auf allen geeigneten Plätzen. Dies würde Kapazität schaffen durch Arbeits-Erleichterung.

Auch kritisierte er, dass die zur Zeit zur Kapazitätssteigerung angelaufenen Projekte in Europa und Nordamerika das Kapazitätsproblem nicht wirklich lösen könnten. Er wäre als Pilot zwar vielleicht schneller an seinem Zielflughafen, müsste dort aber wieder lange Wartezeiten in Kauf nehmen, da die Flughäfen nicht genügend Kapazität hätten. Einziger Ausweg: Mehr Start- und Landebahnen! Diese Aussage fand allgemein großen Anklang, wobei allerdings auf das auch in Deutschland nur all zu gut bekannte Problem hingewiesen wurde, dass Lärm- und Nachtflugregeln die Kapazität neugebauter Pisten wie z.Z. in Frankfurt bereits enorm einschränken würden.

Die Airlines, vertreten durch Prashant Sanglikar, sprachen ein anderes interessantes Phänomen an: Wie kann „one compability“ erreicht werden, wenn die Gebühren der Airlines nicht wie vorgesehen in die Aviation-Infrastruktur gesteckt werden? Zum Schluss betonte Chris Dalton noch einmal die gute Zusammenarbeit der IFATCA mit der ICAO, durch die in der letzten Zeit viel erreicht werden konnte und noch erreicht werden kann.

REGIONAL MEETINGS

Am Morgen des letzten Konferenztages fanden die informellen Regional Meetings statt. Die 30 in Nepal vertretenen europäischen MAs hatten hier die Gelegenheit, sich gegenseitig über die neuesten Entwicklungen in ihrem Land zu unterrichten und – ganz ohne Protokoll – auch aktuelle Probleme anzusprechen.

So berichtete Spanien von den Disziplinarverfahren gegen 470 Fluglotsen, denen wegen angeblicher „serious offence against air traffic safety“ eine Strafe von bis zu 200.000 € droht. Nach der Amtsübernahme einer neuen Regierung in Spanien hofft die spanische MA USTA aber auf eine Besserung der Situation. Auf Zypern drohen Parallelen zu den Zuständen in Spanien: Wer gegen den Willen des Luftfahrtmi-

nisters streikt, muss mit bis zu 2 Jahren Gefängnis oder 2500 € Strafe rechnen.

Bestraft wird auch die Verweigerung von Überstunden. Auch wurde das Gehalt der zyprischen Fluglotsen um 40% gekürzt. Ähnliches wurde aus Portugal berichtet, wo eine 20%ige Kürzung der Vergütung und ein Verzicht auf Zulagen hingenommen werden musste.

FINAL PLENUM

Nach einer kurzen Mittagspause fanden sich zum Abschluss alle Teilnehmer zum Final Plenum in der Regal Hall ein. Durch ein wie üblich überzeugt vorgetragenes „present“ gab Jens Lehmann zum für ihn letzten Mal die Anwesenheit der GdF beim sogenannten „Roll Call of Directors“ zu Beginn der Versammlung bekannt.

Anschließend wurden die Berichte der Arbeitsgruppen vorgestellt. Diese mussten dann von den 57 Directors der an diesem Tag anwesenden Member Associations akzeptiert werden. Dadurch erlangen die Beschlüsse der Komitees ihre Gültigkeit und werden in die Handbücher übernommen. In den darauf folgenden Vorstandswahlen wurden der IFATCA Präsident und CEO Mr. Alexis Brathwaite, Mr. Darrell Meachum (USA) als Executive Vice President (EVP) Finance, EVP Professional Mr. Scott Shallies (Australien) und Mr. eljko Ore ki aus Kroatien als EVP Europe für zwei weitere Jahre in ihrem Amt bestätigt.

Ein für die GdF und die anwesende deutsche Delegation besonders erfreuliches Event erfolgte mit dem nächsten Punkt der Tagesordnung: den IFATCA Awards.

Jens Lehmann wurde für seine jahrelange verdienstvolle und äusserst geschätzte Mitarbeit mit dem „Certificate of Appreciation“ ausgezeichnet! Eine hochverdiente Auszeichnung, die von Jens auf seiner (vorerst) letzten IFATCA Konferenz gerne, wenn auch ein wenig überrascht, in Empfang genommen wurde. So endete mit diesem Highlight eine interessante und schöne Woche auf einer von den nepalesischen Kollegen perfekt organisierten Konferenz.



Protokoll Committee A:

Der Chairman Committee A, Mr. Paul Robinson (Neuseeland), eröffnete die erste Working Session am Montagnachmittag um 14:00h. Zu diesem Zeitpunkt hatte die IFATCA offiziell 108 ordentliche Mitglieder (Member Associations, MAs), von denen 52 persönlich und weitere 11 durch Stimmübertragung anwesend waren. Somit war das Quorum mit 63 Stimmen erreicht und die Session konnte beginnen.

Paul wurde durch Mr. Patrik Peters (IFATCA Deputy President) vom Maastricht UAC, Mr. Darrell Meachum (IFATCA Executive Vice President Finance) aus den USA, Mr. Jean Robert Dumfries (Conference Secretary) aus Aruba und Mr. Shishir Gautam aus Nepal unterstützt. Zunächst wurden auch in diesem Jahr die zum Teil sehr ausführlichen Jahresberichte aller IFATCA Vorstandsmitglieder, die überwiegend bereits vor der Konferenz als Information Paper vorlagen, ausgiebig vorgestellt und bei Bedarf erläutert. Diese sowie die gesamten Konferenzunterlagen können, auf Wunsch und wie immer, über die GdF-Geschäftsstelle eingesehen werden.

Ein paar highlights: Frankreich und die Slowakei möchten auf eigenen Wunsch aus der IFATCA ausscheiden und bezahlen keine Beiträge mehr; aus Panama und Ecuador wurden Fluglotsen nach Peru gebracht, um dort deren (legalen!) Streik zu brechen; Jordanien möchte Mitglied der IFATCA European Region werden; aus Afrika wurde über zum Teil erhebliche Trainings- Ausrüstungs- sowie Airspace Design-Probleme berichtet, die im letzten Jahre mehrfach zu „Besonderen Vorkommnissen“ in der Region geführt haben; in Spanien wurden zum Ende letzten Jahres durch die Regierung offizielle Disziplinarverfahren gegen 470 Fluglotsen eingeleitet.

Alle Vorstandsmitglieder haben die zunehmende Menge und Komplexität ihrer Aufgaben herausgestellt und einräumen müssen, dass der IFATCA möglicherweise eine größere

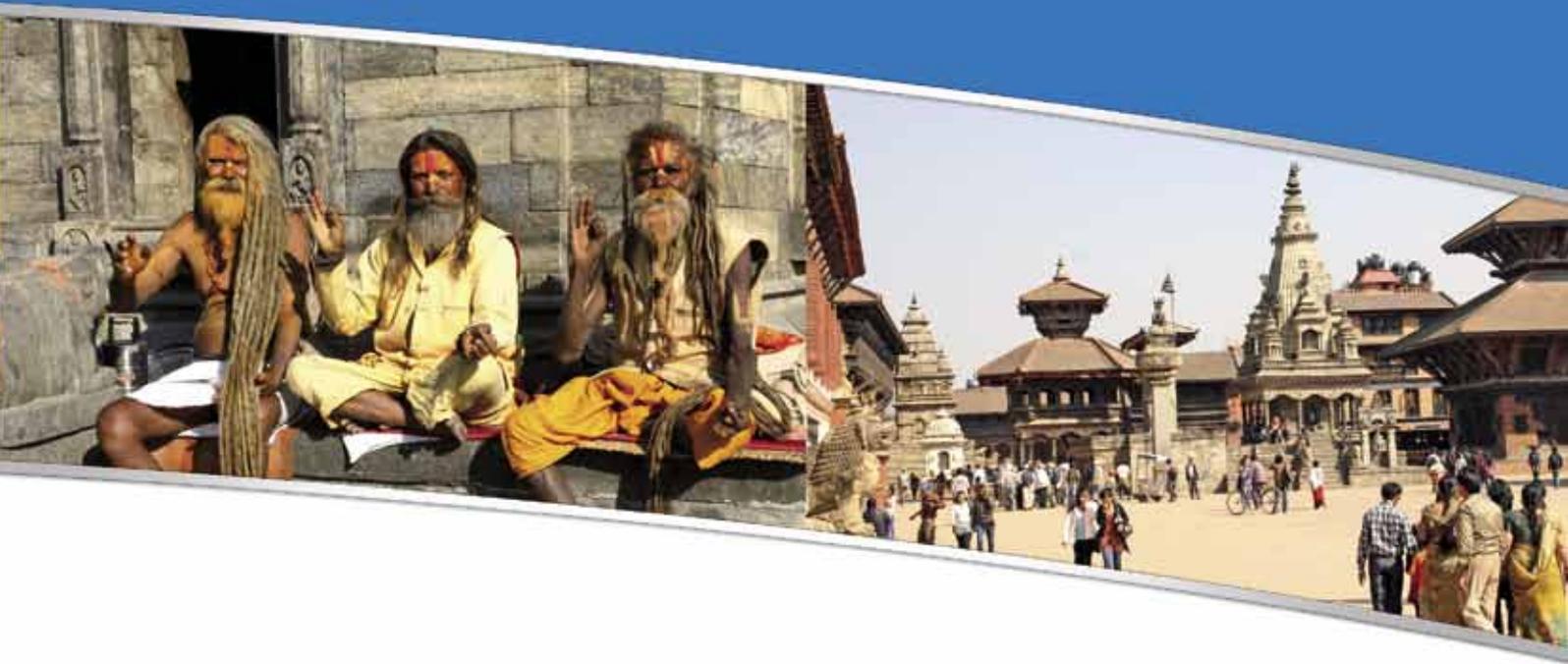
Strukturänderung bevorstehen muss. Bislang sind noch keine weitergehenden Schritte in dieser Richtung unternommen worden, doch sowohl die Erkenntnis also auch die Dringlichkeit einer solchen Reform scheint deutlich zuzunehmen. Etwas mehr Redebedarf gab es naturgemäß wieder bei den Finanzen. Darrell Meachum aus den USA erläuterte seinen Bericht in diesem Jahr jedoch besonders detailliert und konnte, nach deutlicher Kritik im vergangenen Jahr, auf alle Fragen kompetent antworten. Da schlussendlich auch das alljährliche stattfindende Audit hervorragend und ohne Mängel ausfiel, stand der Entlastung des Vorstands nichts mehr im Wege.

Auf Grund der stark gestiegenen Kosten für den Schweizer Auditor wird die zukünftige Beauftragung eines Kanadischen Audit-Büros beschlossen.

Die weiteren Aufgaben des Financial Committee, FIC, bestehend aus den Bahamas, Trinidad&Tobago und UK, für das Fiskaljahr 2012/2013:

- 1.) Review the rules pertaining to the use of funds by the Executive Board
- 2.) Review the Admin Manual for areas potentially requiring amendment due to the Federation's acceptance of GAAP, and recommend such amendments to Annual Conference
- 3.) Continue in conjunction with CAC the review of the tax status of the Federation for the Swiss authorities
- 4.) Consider a protocol for addressing circumstances where Corporate Members fail to remit their subscription fees on a timely basis

Im Bericht des „The Controller“-Editors Philip Marien aus Maastricht wurde klargestellt, dass gegenwärtig die immer wieder gewünschte elektronische Verteilung des Magazins aus finanziellen Gründen nicht möglich ist. Auch soll noch einmal über die zukünftige Themenauswahl nachgedacht werden, um das Magazin noch attraktiver zu gestalten. Mit der Möglichkeit einer verstärkten Internet-Präsenz wie bei



Facebook, LinkedIn, Wayn, Twitter oder ähnlichen Soziale Netzwerken, wird sich der Vorstand beschäftigen. Da dies jedoch sehr viel Arbeit bedeuten würde, scheitert dies zur Zeit leider an der Zahl nötiger Freiwilliger.

Im Bericht aus dem IFATCA Office gibt es zu vermerken, dass in nächster Zukunft ein neues Büro gefunden werden soll. Dabei spielt weniger die Büromiete die entscheidende Rolle als vielmehr die räumliche Nähe zur ICAO. Da immer mehr IFATCA Repräsentanten bei ICAO engagiert sind und dort arbeiten, soll für diese der lange Weg durch die Stadt aus verschiedenen und nachvollziehbaren Gründen möglichst verkürzt werden.

Auch in diesem Jahr mussten die IFATCA Constitution and Bye-Laws wieder etwas überarbeitet werden. Da es sich dabei um sehr trockenen „Stoff“ handelt, soll hier nur am Rande darüber berichtet werden. Für den interessierten Leser stehen selbstverständlich sämtliche Änderungen über die GdF-Geschäftsstelle zur Verfügung.

Das Arbeitspaket für das Constitutional and Administration Committee, CAC, für 2012/2013:

- 1.) Review the content of the Admin Manual with regard to the provisions for the construction/presentation of working papers to conference.
- 2.) Review the provisions in the Admin Manual regarding observers at Annual Conference.
- 3.) Review deadlines for the submission and dissemination of working papers and other documents for Annual Conference.
- 4.) Continue in conjunction with FIC the review of the tax status of the Federation.
- 5.) Review the provisions in the Admin Manual for Closed Sessions

Leider mussten auch in diesem Jahr wieder Mitgliedsverbände wegen wiederholt ausstehender Mitgliedsbeiträge und

nicht zustande gekommener Kommunikation aus der IFATCA ausgeschlossen werden: Brasilien, Panama und Ruanda. Algerien und der Slowakei wurde bis Ende Mai 2012 Gelegenheit eingeräumt, die ausstehenden Beträge zu begleichen, da sonst ihre Mitgliedschaft automatisch enden wird.

Bedauerlicherweise ist festzuhalten, dass weitere 23 Mitglieder im vergangenen Kalenderjahr nicht korrekt bezahlt haben und somit im nächsten Jahr zum Ausschluss anstehen. Auch vor dem Hintergrund, dass es in 2011 keine Neueintritte gegeben hat, wird dies zu einem drängenden Problem, dessen sich der Vorstand annehmen muss und wird. Allerdings soll in diesem Zusammenhang auch nicht unerwähnt bleiben, dass die GdF dieses Jahr sechs afrikanischen Verbänden finanziell geholfen hat, IFATCA Mitglied bleiben zu dürfen. Seit vielen Jahren ist es gängige Praxis, dass die großen und finanzstarken Verbände wie die USA und Kanada, aber auch Verbände wie EGATS aus Maastricht, swissATCA oder DATCA aus Dänemark und eben auch die GdF, es finanzschwachen Verbänden ermöglichen, mit einer kleinen finanziellen Unterstützung wenigstens in der IFATCA bleiben zu dürfen. Selbsterklärend kann dies kein dauerhafter Zustand sein, doch manche Verbände schaffen es einfach nicht, ihre anfallenden Mitgliedsbeiträge von zum Beispiel 173US\$ zu schultern, um einen Ausschluss aus der IFATCA Gemeinschaft zu verhindern.

Abschließend wurde Bali als Austragungsort für die 52. IFATCA Annual Conference 2013 bestätigt und Gran Canaria, als einziger Bewerber für 2014, akzeptiert und als Gastgeber ernannt. Für 2015 haben die Bahamas und Bulgarien ihr Interesse bekundet. Auf Grund politischer Ereignisse, Naturkatastrophen oder ähnlich dramatischer Entwicklungen könnte es notwendig werden, eine bereits geplante Annual Conference kurzfristig in ein anderes Land zu verlegen. Kanada und Portugal haben sich bereit erklärt, zumindest für die Jahre 2013-2015 als „Plan B“ zur Verfügung zu stehen.

Wenn Piloten vom Boden aus fliegen

Eines ist sicher: der Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugen wird insbesondere im militärischen als auch im zivilen Bereich in Zukunft zunehmen. Da diese Drohnen, UAVs (Unmanned Aerial Vehicle), UASs (Unmanned Aerial System) oder RPAs (Remotely Piloted Aircraft) vom Boden aus gesteuert werden, ergeben sich neue Herausforderungen und für die Flugsicherung eine neue Art von Kunden.



von
Werner
Fischbach

Insbesondere bei Aufklärungs- bzw. Überwachungseinsätzen bieten diese unbemannten Fluggeräte beträchtliche Vorteile. Sie können unabhängig von den Wetterbedingungen in Höhen und Gebieten operieren, in welchen der Einsatz von „normalen“, also von Piloten gesteuerten Luftfahrzeugen ein wesentlich größeres Risiko bedeuten würde. Das trifft nicht nur für den militärischen Bereich zu, sondern auch für den zivilen. Zum Beispiel bei der Grenzüberwachung, zur Lagebeurteilung bei Katastrophen oder bei Großveranstaltungen und -demonstrationen sowie bei der Kontrolle von Erdöl- und Gaspipelines. Um nur einige Einsatzgebiete zu erwähnen. Bei den Militärs werden diese UAVs inzwischen nicht nur zur Aufklärung, sondern auch beim Kampfeinsatz verwendet. Zum Beispiel von den amerikanischen Streitkräften (und den Geheimdiensten) beim Kampf gegen den Terror, um Al-Quaida – Mitglieder und deren Führer möglichst elegant ins Jenseits zu befördern (dass dabei hin und wieder unbeteiligte Zivilisten ums Leben kommen, wird von den Militärs zwar bedauert, meist jedoch als unvermeidlicher Kollateralschaden abgetan). In Afghanistan setzt auch die Bundeswehr auf unbemannte Luftfahrzeuge.

Allerdings nicht für Kampfeinsätze, sondern für die Aufklärung. Neben den taktischen Drohnen ALADIN, LUNA und KZO setzt die Luftwaffe seit dem Frühjahr 2010 über Afghanistan drei UAS vom Typ Heron 1 für Aufklärungszwecke ein. Diese Fluggeräte gehören übrigens nicht der Bundeswehr, vielmehr wurden sie von der israelischen Firma „Israel Aerospace Industries (IAI)“ geleast. Mit einer Länge von 8,5 m,

einer Spannweite von 16,6 m und einer Höhe von 2,3 m gleicht der Heron 1 etwa einem Motorsegler. Größer ist, was das Arsenal der Bundeswehr betrifft, nur noch der EuroHawk, der unter die Kategorie HALE (High Altitude Long Endurance) fällt und bei der Spannweite mit einer B737 gut mithalten kann. Am 21. Juli 2011 wurde der erste EuroHawk mit großem Bahnhof der Öffentlichkeit vorgestellt. Er war auf der kalifornischen Edwards Air Force Base gestartet und nach einem 20-stündigen Nonstopflug auf dem Flughafen von Manching gelandet.

Nun soll hier nicht darüber diskutiert werden, ob die Hemmschwelle zu einer bewaffneten Auseinandersetzung durch den Einsatz von unbemannten Aufklärungs- und Kampfgeräten herabgesetzt wird und der (Luft)Krieg zu so etwas wie einem größeren Computerspiel verkommt. Weil sich ein derartiger Einsatz für die Piloten wesentlich ungefährlicher darstellt, als wenn sie sich nun mit einer F-15 oder einem Tornado ins Getümmel stürzen müssten. Sitzen sie doch in einem gut bewachten und klimatisierten Kommandostand oder Bunker und haben ihre Fluggeräte mit Hilfe von Datalinks gewissermaßen an der langen Leine. Wie vor dem heimischen Computer eben – versorgt mit gekühlten Getränken, gesalzenen Erdnüssen oder sonstigem Knabberzeug.

Deshalb ist es leicht vorherzusehen, dass der Einsatz dieser unbemannten Fluggeräte noch weiter ausgedehnt werden wird. So kann es auch kaum verwundern, dass die EADS-Rüstungsabteilung Cassidian am 14. Dezember letzten Jahres mit der italienischen Alenia Aeronautica ein „Memorandum of Understanding (MoU)“ mit dem Ziel geschlossen hat,



bei der Entwicklung von unbemannten Fluggeräten mit mittlerer Flughöhe und großer Reichweite (MALE UAS – Medium Altitude Long Endurance UAS) und unbemannten Kampfflugzeugen (UCAS – Unmanned Combat Aerial Vehicles) zusammenzuarbeiten. Und sich dabei auch Marktanteile auf diesem Gebiet zu sichern. Dies bedeutet jedoch, dass sich diese UAS den ohnehin schon knappen Luftraum mit dem übrigen Luftverkehr teilen müssen. Und sich die Flugsicherungsdienstleister zusätzlichen Herausforderungen zu stellen haben.

UAS im „gemeinsamen“ Luftraum

Eigentlich handelt es sich bei einem UAS um ein ganz normales Flugzeug, das sich wie jedes andere auch an die Regeln, die in den entsprechenden Luftfahrtgesetzen und -vorschriften niedergeschrieben sind, halten muss. Dabei ist es unerheblich, ob sich der Pilot des entsprechenden Geräts nun an Bord desselben oder irgendwo am Boden befindet. Die „Rules of the Air“ gelten auch für unbemannte Luftfahrzeuge. Dazu gehört auch das Prinzip des „See and Avoid“, was nichts anderes bedeutet, als dass die Piloten eines unbemannten Luftfahrzeuges in der Lage sein müssen, andere Verkehrsteilnehmer rechtzeitig zu erkennen und ihnen gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Vorflugregeln aus dem Wege zu gehen. Solange diese Bedingung nicht erfüllt ist, dürfen UAS nur in für sie vorgehaltenen Lufträumen operieren. Die US Luftfahrtbehörde FAA hat in ihrem am 1. Dezember 2010 herausgegebenen „Fact Sheet – Unmanned Aircrafts Systems (UAS)“ die Sicherheit in gemeinsam genutzten Lufträumen besonders hervorgehoben und festgestellt, dass einige unbemannte Luftfahrzeuge nach ihrer Meinung nicht in der Lage sind, diesen Anforderungen gerecht zu werden: „The design of many UASs makes them difficult to see and a adequate `detect, sense and avoid` technology is years away.“

Nicht dass das Militär (und insbesondere die US Air Force) die Bedenken der FAA nicht nachvollziehen könnte. Aber es möchte natürlich auch mit den UAS trainieren und benötigt dazu einen entsprechenden Luftraum (was der FAA nicht so

besonders gefällt). Inzwischen hat die MITRE-Corporation, die sehr eng mit dem Pentagon zusammenarbeitet, ein Forschungsprogramm aufgelegt, mit welchem die UAS in der Lage sein sollen, den Vorschriften des „See and Avoid“ entsprechen zu können. In diesem Zusammenhang darf nicht verschwiegen werden, dass in Deutschland der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen über Flugfläche 100 einem Sicherheitstest mit einem positiven Ergebnis unterzogen wurde. Aber der betraf eben den Luftraum über FL 100 – und dort sind bekanntlich alle Flüge den Controllern bekannt und sie unterliegen ihrer Kontrolle. Aber irgendwie muss ja ein EuroHawk, Praedator oder wie immer diese Geräte auch heißen mögen, nach dem Start in diesen Luftraum gelangen.

Zusätzliche Risiken (eigentlich ein „uncooles“ Wort – man spricht bekanntlich lieber von Herausforderungen) werden in der Tatsache gesehen, dass die Piloten dieser Luftfahrzeuge eben auch nur Menschen sind. Und Menschen unterlaufen hin und wieder so ein paar Fehler. Insbesondere dann, wenn die Mission eines unbemannten Fluggeräts sehr lange andauert und die Reize der Piloten nicht besonders herausgefordert werden. Von denen es übrigens zwei gibt. Der eine ist für die Starts und Landungen zuständig, der andere für den Streckenflug. Dazu kommt noch ein „Missionsspezialist“, der für die Bedienung der Sensoren oder beim einemUCAV, für den Waffeneinsatz zuständig ist. Wobei es natürlich bei der Übergabe vom ersten zum zweiten Piloten bzw. zwischen dem/den Piloten und den Sensorbedienern zu Missverständnissen kommen kann. Irrren ist schließlich menschlich.

Von den bei der Bundeswehr eingesetzten unbemannten Fluggeräten besitzt zurzeit nur der EuroHawk eine entspre-

→ *Hinsichtlich der Spannweite kann es der EuroHawk mit der B737 ohne weiteres aufnehmen.*

Photo: BWB



→ Für 20 Minuten außer Kontrolle geraten –
 US Navy MQ-8B „Firescout“
 Photo: US Navy



chende Verkehrszulassung, um außerhalb von Flugbeschränkungsgebieten betrieben zu werden (Der Heron 1 soll in diesem Zusammenhang nicht betrachtet werden, da er lediglich in Afghanistan eingesetzt wird). Zukünftige Entwicklungen dürfen unberücksichtigt bleiben, da sie, wenn sie sich im Luftraum gemeinsam mit bemannten Luftfahrzeugen bewegen sollen, wie der EuroHawk über eine entsprechende Verkehrszulassung verfügen müssen.

Der EuroHawk operiert ausschließlich nach Instrumentenregeln als „Operational Air Traffic (OAT)“, wobei die Aufgabe eines Flugplans obligatorisch ist. Normalerweise fliegt der EuroHawk nach einem vorab programmierten und geprüften Missionsplan, der durch die Abgabe eines Flugplans den Controllern bekannt ist. Aber eigentlich verhalten sich Piloten moderner Luftfahrzeuge auch nicht anders, wenn sie das FMS mit ihren Flugplandaten füttern. Und wie bei diesen können die Piloten der unbemannten Luftfahrzeuge in diesen vorprogrammierten Plan eingreifen, wenn es die Controller aus Staffelnungsgründen verlangen. Die Luftwaffe folgt damit dem Prinzip des „Man-in-the-Loop“. Was gut und richtig ist.

Die Piloten der UAS verfügen über eine militärische Luftfahrzeugführerlizenz und über eine Instrumentenflugberechtigung. Die Kommunikation zwischen der jeweils zuständigen Flugsicherungskontrollstelle erfolgt über Sprechfunk, wobei das unbemannte Luftfahrzeug gewissermaßen als Relaystelle fungiert. Zusätzlich steht ein Satellitendatalink zur Verfügung. Die DFS, welche diese Luftfahrzeuge übrigens als RPA

(Remotely Piloted Aircraft) bezeichnet, hat mit einer „Zusätzlichen Vorschrift zur Betriebsanweisung Flugverkehrsdienste gemäß BA-FVD 111.7“ am 17. Juni 2011 ihren Controller entsprechendes Material an die Hand gegeben. Und Eurocontrol hat sich mit den „Air Traffic Management Guidelines für Global Hawk in European Airspace“ umfassend mit der Problematik auseinandergesetzt. Danach handelt es sich beim EuroHawk, so hat es die DFS festgelegt, um einen staffelungspflichtigen OAT IFR – Flug, der in Lufträumen der Klassen D und E nur innerhalb von Flugbeschränkungsgebieten geführt werden darf. Womit die DFS die Problematik des „See and Avoid“ einigermaßen zufriedenstellend gelöst hat. Auch die Notverfahren (Verlust der Datenverbindung, Notlandung und Funkausfall) wurden geregelt. Dabei dürfte ein Funkausfall das einfachste Problem darstellen – schließlich kann der Pilot eines UAS das Telefon nehmen und den zuständigen Controller bzw. die Kontrollstelle anrufen. Alles im grünen Bereich also, oder?

Sicherheit von Daten und ihren Verbindungen

Ohne Vernetzung funktioniert in unserer globalisierten Welt so gut wie nichts. Dies zu behaupten bedeutet nichts anderes als Eulen nach Athen zu tragen. Was natürlich auch für die Luftfahrt zutrifft. Und gleichermaßen auch für die Flugsicherung. Oder, um es modern auszudrücken, das „Air Traffic Management.“ Dabei ist es gerade hier von besonderer Bedeutung, dass die Daten nicht verseucht und die Datenverbindungen besonders sicher gestaltet sind. Das sind sie auch. Behauptet zum Beispiel die DFS. Denn schließlich handelt es sich dabei um geschlossene Systeme. Da kommt niemand rein und übers Internet schon gar keiner. Hacker müssen draußen bleiben.

Doch stimmt das auch wirklich? Rund zwei Jahre nach dem Absturz einer MD-82 (EC-HFP) der inzwischen insolventen Spanair in Madrid am 20. August 2008 berichtete die spanische Zeitung „El País“, dass das Computersystem der spanischen Fluggesellschaft zum Zeitpunkt des Absturzes mit einem Virus infiziert gewesen wäre. Was natürlich zu Spekulationen führte, ob der Absturz der MD-82 hätte verhindert werden können, wenn dieses System eben nicht von einem Virus befallen gewesen wäre. Um es klarzustellen: die MD-82 ist nicht wegen dieses Virus abgestürzt, sondern weil die Piloten es versäumt hatten, die Vorflügel und Startklappen in die richtige Position zu fahren und damit die notwendige Startkonfiguration herzustellen. Und weil das TOWS (Take-Off Warning System) nicht funktionierte und die Piloten vor der fehlerhaften Klappenstellung nicht gewarnt worden waren. Die Frage, die hinter dieser „El País“ – Meldung steckt, ist also nicht die, ob der Absturz der MD-82 hätte verhindert werden können, sondern weshalb ein Computersystem, das für die Wartung der Flugzeuge und damit für die Sicherheit eingerichtet worden war, von einem Virus infiziert werden konnte.

Natürlich handelt es sich bei den von den Flugsicherungs-dienstleistern eingesetzten Rechnersystemen und Datenverbindungen um geschlossene Systeme. Da hat die DFS mit ihrer Aussage schon Recht. Dennoch brauchen auch geschlossene Systeme hin und wieder eine „Frischzellenkur“. In der IT-Sprache wird das als „Up-Date“ bezeichnet. Denn

sonst sind sie irgendwann nicht mehr in der Lage, ihren Anforderungen gerecht zu werden und können mit anderen nur unzulänglich kommunizieren. Craig Wright, ehemaliger australischer Sicherheitsexperte für Computersicherheit bei Industrieanlagen und heutiger Direktor am „Global Institute for Cybersecurity and Research“ in Cape Canaveral hat dieses Problem in einem Beitrag der Wochenzeitung DIE ZEIT („Lebensgefahr aus dem Internet“, DIE ZEIT Nr. 42/2011. S. 26) aufgegriffen. Er schildert den Fall, bei welchem die „Bodenstationen amerikanischer Drohnen ... von einem Virus infiziert worden“ sind. Möglicherweise, so führt Wright aus, ist das Virus zufällig in die Rechneranlagen gelangt. Zum Beispiel als Kartenmaterial für die Steuerung der UAS. Unwahrscheinlich ist dies nicht. Wobei es sich ja nicht unbedingt um einen so hochwertig konstruierten Virus handeln muss wie um jenen, der auf den Namen „Stuxnet“ hört und mit welchem im Juni 2010 das Steuerungssystem einer iranischen Nuklearanlage lahm gelegt worden war. Ähnliche Beispiele gibt es zuhauf. So wurden von 2006 bis 2011, also über fünf Jahre, mit der „Operation Shady RAT“ die Rechnersysteme von insgesamt 72 Organisationen (darunter auch das Internationale Olympische Komitee) angegriffen, und im Februar 2011 wurden mit den sogenannten „Night Dragon Attacks“ die Computersysteme internationaler Energieversorgungsunternehmen teilweise erfolgreich attackiert.

➔ *Unerwartete Situationen aufgetreten? – EuroHawk kurz vor der Landung in Manching.*

Photo: BWB





→ *Wegen eines Virus im Wartungscomputer abgestürzt?*

MD-82 der Spanair beim Anflug auf Madrid.

Photo: Javier Pedreira / Wikimedia-CC-Lizenz 2.0

Ist es also möglich, die Steuerung von unbemannten Luftfahrzeugen zu stören oder diese gar zu manipulieren? Eigentlich nicht, meint das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB), das für die Beschaffung und Einführung des EuroHawk verantwortlich ist. Denn, so führt das BWB aus, die „Datenlinks für die Flugführung sind nach US-Standards verschlüsselt. Damit ist eine hinreichende Vertraulichkeit und Sicherheit der Daten gegeben.“

Das ist beruhigend. Doch dann passierte im Dezember letzten Jahres etwas erstaunliches, als die USA eine Aufklärungsdrohne vom Typ RQ-170 „Sentinel“ über dem Iran verloren hatten. Nun ist dies nicht zum ersten Mal passiert, aber dieses Mal haben die Iraner ein Schnäppchen gemacht. Denn das UAS war mit der modernsten Spionagetechnik ausgerüstet. Noch weiß man nicht, weshalb diese Drohne auf iranischem Territorium niedergegangen ist. Die Iraner behaupten zwar, sie hätten das Ding abgeschossen. Aber das ist nicht besonders glaubhaft, da sie der Öffentlichkeit eine ziemlich unbeschädigte RQ-170 präsentiert haben. Am bedenklichsten wäre, wenn es den Iranern gelungen wäre, in das Steuerungssystem des UAS einzudringen. Denn wenn dies den Iranern gelungen wäre, dann wären auch Personen mit nicht gerade altruistischen Neigungen (z.B. Terroristen) dazu in der Lage. Oder auch nur ein, wie Craig Wright in seinem Beitrag für DIE ZEIT meint, „junger Idiot, der sich zu viel mit Computern und zu viel mit Superheldencomics beschäftigt (und) Rache an der Gesellschaft üben“ will.

Nicht auszuschließen ist jedoch, dass ein Fehler im Steuerungssystem der RQ-170 aufgetreten war oder die Datenverbindung zu der Drohne abgebrochen oder gestört worden war. Wobei letzteres zumindest beim EuroHawk eigentlich gar nicht auftreten dürfte. Denn dieser fliegt dann, so führte das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr (AFSBw) aus, „autonom auf dem vorab programmierten Plan.“ Zumindest

in der Theorie. Denn in der DFS-Firmenpostille „transmission“ wurde beim Bericht über die erste Landung des EuroHawk in Manching von „unerwarteten Situationen, die es während des Fluges gegeben habe („Holger Matthies: „Cleared to land für Wal mit Flügeln“, transmission 3/2011, S. 14/15) gesprochen. Welcher Art diese „unerwarteten Situationen“ waren, wurde nicht erwähnt.

Ganz so unwahrscheinlich scheint der Fall, bei welchem sich ein unbemanntes Luftfahrzeug der Kontrolle entzieht, nicht zu sein. Am 2. August 2010 hatte sich ein unbemannter Hubschrauber der amerikanischen Marine vom Typ MQ-8B „Firescout“ in der Nähe eines dicht beflogenen Luftraums selbstständig gemacht und Kurs auf Washington genommen. Admiral Sandy Winnefeld, Kommandeur des Northern Command und der Luftverteidigungszentrale NORAD, stand vor einer schwierigen Entscheidung: „Do You let it run out of gas and hopefully crash in a farmer’s field or do You actually take action to shoot it down?“. Das Problem wurde gelöst – nach 20 Minuten wurde der „Firescout“ wieder unter Kontrolle gebracht. Kurz bevor F-16 – Abfangjäger auf den Weg geschickt werden sollten.

Ohne vernetzte IT-Systeme wird es in unserer schnelllebigen und globalisierten Welt nicht mehr gehen. Unbemannte Luftfahrzeuge gehören irgendwie dazu. Dabei muss die Frage nach der Sicherheit dieser Systeme bei den Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und den Flugsicherungsdienstleistern zur Chefsache werden. Sofern sie dies noch nicht ist. Die bereits erwähnte MITRE-Corporation hat mit ihrem „Model For Effective Cyber Security“ einen Weg dahin aufgezeigt. Und arbeitet an einer Lösung für „ausgebüxte“ UAS („Keeping Track of Unmanned Aircraft by Overcoming Lost Links“). Auf der anderen Seite stellte sich ein nachdenklicher Admiral Winnefeld die Frage, ob für bestimmte Aufgaben langsam fliegende und in niedrigen Höhen operierende bemannte Luftfahrzeuge nicht die bessere Alternative wären, um irgendwelche Massenveranstaltungen zu überwachen.

Was lange währt – GBAS als primäres Anflugverfahren zugelassen

Die Vorteile eines satellitengestützten Anflugverfahrens sind hinlänglich bekannt. Es wird nicht durch Hindernisse in seiner Funktionsweise beeinträchtigt und kann deshalb auch in terrestrisch anspruchsvollen Gebieten eingesetzt werden, es ist keinen Störungen durch Fahrzeuge und andere Luftfahrzeuge ausgesetzt, weshalb es im Gegensatz zum ILS keine Schutzzone benötigt und es kann gleich mehrere, genau bis zu 26 Pisten (auch an unterschiedlichen Flughäfen) gleichzeitig bedienen. Zusätzlich bietet es die Möglichkeit, höhere Gleitwinkel zu fliegen, was dem Lärmschutz dann zugute kommen würde. Ob dieser höhere Gleitwinkel dann auch von allen Luftfahrzeugmustern akzeptiert werden kann, ist eine andere Frage. Dennoch versprechen satellitengestützte Anflugssysteme betriebliche und vor allem wirtschaftliche Vorteile.

Bereits im September 2007, also vor rund viereinhalb Jahren, hat die DFS am Flughafen Bremen ein satellitengestütztes Präzisionsanflugsystem GBAS („Ground Based Augmentation System“) eingerichtet, das am 5. September 2007 als erstes von einer B737-800 der TUIfly genutzt wurde. Nachdem der GBAS-Station von der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA die Musterzulassung erteilt wurde, konnte in Bremen das Verfahren seit dem 16. November 2009 genutzt werden. TUIfly hat sich inzwischen von Bremen verabschiedet und wurde, was die Nutzung bzw. die Tests der satellitengestützten Anflugverfahren betrifft, von Air Berlin abgelöst. Air Berlin war denn auch die erste Fluggesellschaft, die für ihre B737NG-Flotte die Zulassung zur Nutzung der GBAS-Verfahren erhielt.

Nachdem nun auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nach langer und intensiver Prüfung der Bodenstation die Musterzulassung erteilt hat, können in Bremen GBAS-Anflugverfahren nun ganz offiziell als primäres Anflugverfahren genutzt werden. Eine B737 der Air Berlin war die erste, die dies am Abend des 9. Februar realisierte. Was natürlich nicht nur von der DFS, sondern auch von der zweitgrößten Fluggesellschaft mit einer Pressemeldung und entsprechendem Stolz verkündet wurde. „Mit dieser innovativen Technologie wird es möglich sein, Landeanflüge noch effizienter und lärmreduzierter darzustellen. GBAS wird auch zukünftig ein zentraler Bestandteil unserer bordseitigen Navigation auf der Boeing-Flotte sein“, verkündete Tim Techt, der technische Pi-

lot der Airline. Mit anderen Worten: Air Berlin marschiert 1mal wieder an der Spitze des Fortschritts.

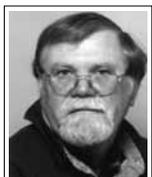
Gegen einen derartigen PR-Auftritt ist natürlich nichts einzuwenden. Tue Gutes und rede darüber. Allerdings wird es noch etwas dauern, bis sich die steileren Anflugwinkel beim Lärmschutz auswirken. Zum einen, weil GBAS-Anflüge bis jetzt nur bis zur Betriebsstufe I (CAT I) durchgeführt werden dürfen. Wenn die Vögel also zu Fuß gehen und die fliegende Kundschaft dennoch auf einen regulären Flugbetrieb Wert legt, wird es nichts mit weniger Lärm am Boden. Bis GBAS-Anflüge auch nach CAT II/III – Bedingungen zugelassen werden, wird noch ein wenig Zeit vergehen. So bis Mitte des Jahrzehnts, meint die DFS. Was letztlich auch davon abhängt, wie die neuen Verfahren von den Airlines angenommen werden. Schließlich gibt es neben Air Berlin auch noch ein paar andere. Zum anderen müssen anfliegende Luftfahrzeuge in einer Höhe von 1 000 Fuß über Grund, oder um genauer zu sein, bei 1 000 Fuß über der Landeschwelle in Landekonfiguration gebracht sein (bei Visual Approaches sind es 500 Fuß). Und von da sollte es mit einem moderaten Anflugwinkel weitergehen. Unmittelbare Flughafenanwohner werden durch die GBAS-Verfahren also wenig Lärmentlastung erfahren. Von den Bremer Kollegen werden GBAS-Anflüge übrigens genauso abgearbeitet wie Flüge, die den herkömmlichen ILS-Verfahren folgen. Der Gleitweg beträgt drei Grad, der Endanflug beginnt in derselben Höhe und in einer Entfernung von zehn Seemeilen. Business as usual, also. Was nicht bedeutet, dass sich dies irgendwann einmal ändern wird.

Nachdem das BAF inzwischen für Anflüge mit Vertikalführung auch die Nutzung von EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) zugelassen hat, können entsprechende Anflüge nach Angaben der DFS seit dem 15. Dezember letzten Jahres an 38 deutschen Plätzen durchgeführt werden. Allerdings wurden in Europa bisher an lediglich sechs Flughäfen entsprechende Anflugverfahren eingerichtet. Drei davon befinden sich in Frankreich (Pau, Clermont-Ferrand und Le Bourget), zwei in der Schweiz (St. Gallen-Altenrhein und Les Eplatures) und einer auf der Insel Alderney im Ärmelkanal. *WeFis*

➔ *Air Berlin – Besatzung nach dem ersten regulären GBAS-Anflug am 09. Februar in Bremen.*

Photo: Air Berlin / DFS

Schwimmende Kontrollzone?



von
Werner
Fischbach

In der vom „General Flugsicherheit in der Bundeswehr“ herausgegebenen Zeitschrift „Flugsicherheit“ wurde von einem Zwischenfall berichtet, auf den, da es sich bei dieser Zeitschrift um eine bundeswehrinterne Publikation handelt und diese nicht für die Öffentlichkeit bestimmt ist, nicht eingegangen werden soll. Allerdings werden in diesem Bericht die Begriffe „Flugkontrollzone der Fregatte XY“ und „Kontroller“ verwendet. So stellt

sich die Frage, ob eine derartige „Flugkontrollzone“ mit einer Kontrollzone eines internationalen bzw. Regionalflughafens oder eines Fliegerhorstes gleichzusetzen ist und die Tätigkeit des bzw. der in diesem Bericht erwähnten „Kontroller“ mit denen eines „Air Traffic Controllers“ bzw. eines Fluglotsen oder eines, um im militärischen Sprachgebrauch zu verbleiben, Flugsicherungskontrolloffiziers gleichzusetzen ist. Gibt es also gewissermaßen eine „schwimmende Kontrollzone“?

„Natürlich nicht“, erklärt Fregattenkapitän Sandforth vom Flottenkommando in Glücksburg. Aus ganz einfach nachvollziehbaren juristischen Gründen. Denn schließlich gehören die hohe See und der sich darüber erstreckende Luftraum außerhalb der Hoheitsgewässer niemanden. Und deshalb hat auch kein Staat das Recht, dort eine Kontrollzone einzurichten. Allerdings ist in den Flughandbüchern der Bundeswehr ein Mindestabstand festgelegt, der beim Vorbei- bzw. beim Überflug eines Schiffes eingehalten werden muss. Er beträgt eine Seemeile und 1 000 Fuß. Und dies gilt nicht nur für andere Kriegsschiffe (abgesehen von jenen bzw. dem Flottenverband, denen man angehört), sondern auch für jegliche andere Schiffe. Für Kreuzfahrtschiffe, Fähren, Tanker, Containerschiffe, Stückgutfrachter und was da sonst noch auf den Weltmeeren unterwegs ist. Wobei dies in dicht befahrenen Seegebieten wie zum Beispiel der Elbmündung nicht immer einfach einzuhalten ist.

Allerdings existiert für NATO-Einheiten eine taktische „ship control zone“, innerhalb welcher sogenannte „ship controlled approaches“ durchgeführt werden. Die unterscheiden sich eigentlich nicht von einer ganz normalen Platzrunde und bestehen aus Gegen-, Quer- und Endanflug. Dabei können diese Anflüge auch in IMC durchgeführt und so mit GCA-Anflügen verglichen werden. Diese „ship control zone“ erstreckt sich in einem Radius von zwei Seemeilen bis zu einer Höhe von 500 Fuß um bzw. über das jeweilige Schiff. Zuständig ist der bzw. die bereits erwähnten „Kontroller“, die offiziell als Hubschrauber-Leitpersonal bezeichnet werden. Und

obwohl sie die Hubschrauber mit Radar führen, sind sie keine Controller oder Flugsicherungskontrolloffiziere, die an- und abfliegende Luftfahrzeuge nicht nur mit Radar führen, sondern diese auch untereinander staffeln. Sie werden deshalb auch nicht an der Flugsicherungsschule der Luftwaffe, sondern an der Marineoperationsschule ausgebildet. Sie sind je nach Qualifikation berechtigt, Luftfahrzeuge auch in IMC zu führen. Die maximale Höhe im Gegenanflug beträgt übrigens 400 Fuß, weshalb die Obergrenze dieser „ship control zone“ bei 500 Fuß liegt.

Abstand halten – gut für's Überleben

Für den zivilen Luftverkehr sind diese „ship control zones“ zumindest aus juristischer Sicht ohne Bedeutung. Weil Staaten Kontroll-, Sperr- oder Beschränkungsgebiete eben nur auf ihrem Territorium bzw. in ihrem Luftraum einrichten können und die internationalen Gewässer und der sich darüber erstreckende Luftraum niemand, oder wenn man so will, eben allen gehören. Theoretisch könnte ein VFR-Pilot auf die Idee kommen, sich ein Kriegsschiff oder einen Flottenverband einmal aus der Nähe anzusehen. Besonders sinnvoll ist dies jedoch nicht. Im Gegenteil, ein derartiges Vorhaben kann sich als lebensgefährlich herausstellen.

Denn wie immer gibt es auch noch eine andere Seite der Medaille. Die nennt sich „internationaler Terrorismus“ oder „asymetrische Bedrohung“, der sich inzwischen wohl kein Staat mehr entziehen kann. Dieser Bedrohung sieht sich natürlich auch das Militär ausgesetzt und es versucht verständlicherweise, sich dagegen zu wehren. Deshalb ist es nicht ratsam, einem Kriegsschiff oder einem Flottenverband zu nahe zu kommen. Vor allem dann nicht, wenn es sich dabei um ein für die Marineeinheiten unbekanntes Luftfahrzeug handelt. Natürlich wird, so Fregattenkapitän Sandforth kein Schiff der deutschen Marine in der Nord- oder Ostsee einen Sportflieger vom Himmel holen. Wobei er seine Hand für seine Verbündeten, zum Beispiel die Royal Navy oder die Marine Nationale Francais, nicht ins Feuer legen möchte. Und natürlich bedeutet dies auch nicht, dass sich ein deutsches Kriegsschiff nicht wehren würde, wenn sich eine Cessna 150 nun auf eine Einheit der „grauen Dampferkompanie“ stürzen würde (wobei das bei einer C150 mit dem Stürzen so eine Sache wäre). Denn „nicht schießen“ bedeutet ja nicht, dass auf dem Kriegsschiff die Waffen nicht besetzt sind. So mancher Kommandant oder Erster Offizier würde eine derartige Gelegenheit ohnehin nützen, die Fitness seiner Besatzung zu testen und sie auf die Gefechtsstationen zu jagen. Und bevor sich die doch so „harmlose“ Cessna oder Piper in die Brücke der Fregatte oder eines Tender bzw. Einsatzgruppenversorgers stürzen könnte, würde deren Besatzung versuchen, den Piloten von seinem Tun abzuhalten.



➔ Operieren in der taktischen „ship control zone“ – startender SeaLynx und Sea King im Hintergrund.
Photo: Georg Wegemann

Was für deutsche Marineeinheiten in der Nord- und Ostsee gilt, muss in anderen Seegebieten etwas differenziert gesehen werden. Zum Beispiel beim „Atalanta“-Einsatz am Horn von Afrika. Denn da wird auf eine unkontrollierte Annäherung auch von deutschen Einheiten etwas robuster reagiert als in heimischen Gewässern. Die Marine arbeitet da nach bestimmten Eskalationsstufen. Nähert sich ein unbekanntes Luftfahrzeug auf zehn Seemeilen einer Fregatte, einem Tender oder einem Einsatzgruppenversorger, dann wird es auf der „Guard“ Frequenz aufgefordert, sich zu identifizieren. Tut der Pilot dies nicht und hat sich auf fünf Seemeilen genähert, dann wird er erneut dazu aufgefordert und, sollte er sich nicht folgsam erweisen, mit einem Waffeneinsatz gedroht. In einer Entfernung von zwei Seemeilen wird dann scharf geschossen.

Bei Flottenverbänden der US Navy fällt dieser Schutzschirm natürlich etwas umfangreicher aus als bei den Einheiten der deutschen Marine. Bis zu 200 Seemeilen beansprucht die US Navy für ihre Einsatzgruppen („Carrier Strike Forces“). Selbst Flugzeuge oder Hubschrauber befreundeter Streitkräfte müssen, wenn sie dem Flottenverband nicht bekannt sind bzw. die Annäherung nicht koordiniert wurde, damit rechnen, plötzlich einen oder zwei F-18-Abfangjäger neben sich zu sehen. Wer zudem als Fremder oder gar als Zivilist einem solchen Verband ohne entsprechende Genehmigung zu Nahe kommt und sich zudem als wenig folgsam erweist, ist „mausetot“. Selbst wenn er eigentlich juristisch im Recht war.



➔ Kein Controller, aber dennoch für den Flugbetrieb zuständig: Hubschrauber Leitoffizier an Bord einer Fregatte.
Photo: Georg Wegemann

FIREMAN steps in to bring plane carrying 70 passengers safely down when air traffic controller forgets to turn up for work



A frantic pilot aboard a passenger flight was unable to contact the air traffic control tower due to bring him in to land – because the official on duty had forgotten to show up for work. As the situation became critical, it fell to an on-duty fireman at the tiny Indian airport to race to the tower and bring the Jet Airways plane – with 70 passengers aboard – safely down. For 40 nailbiting minutes the fireman, M Basha, took instruction over his mobile phone in how to handle the complex radio transmitters.

At 7.40am he was able to give the 'clear to land' instruction and the aircraft touched down smoothly, with passengers completely unaware of the crisis. The drama unfolded earlier this month at Renigunta airport in Tirupati, in the Indian province of Andhra Pradesh, when the member of staff due to start work at 7am failed to show up. Two flights were due in – both taking off from Hyderabad. The Jet Airways ATR-72 flight was to arrive at 7.40am and a Spicejet plane, carrying 106 passengers, at 8am. En route to Tirupati, the pilot of the Jet Airways plane frantically tried and failed to establish contact with air traffic controllers.

When ATC deputy general manager Janardhan, who was asleep at home, was alerted to the crisis, he requested that firefighter Mr Basha rush to the ATC tower. For 40 minutes officials of the Airport Authority of India in Tamil Nadu's capital Chennai – the administrative control centre of Tirupati airport – were on the edge of their seats as Mr Basha, instructed by Mr Janardhan over the phone, handled the radio transmitters, A communication, navigation and surveillance officer on duty, L Anil Kumar, who was conducting a routine

check of the technical facilities, also pitched in to salvage the situation.

In the meantime, Mr Basha was constantly in touch with both the flights. Around 7.40 am, he gave the 'clear to land' instruction to the first plane. Thankfully, shortly afterwards an air traffic control officer reached the tower and took charge. The second flight landed under the ATC officer's supervision. Tirupati airport director RS D'Cruz said the crisis on January 9 had been reported to AAI's Chennai-based regional executive director D Devaraj and he had recommended appropriate action after conducting an inquiry. A team of two senior officials from Chennai was dispatched to Tirupati on January 10. All the officers concerned, including Mr Basha and Mr Kumar, were questioned.

5 FUNCTIONS OF ATC

- 1 Preventing collisions by ensuring adequate separation between aircraft
- 2 Instructing pilots what altitude, speed and course they should maintain
- 3 Assigning pilots runways aircraft should land on or take off from at an airport
- 4 Providing information to pilots about weather, wind and runway conditions
- 5 Sequencing aircraft in a safe, orderly and expeditious manner for landing

CALLING ATC, DO YOU READ?

**JANUARY 9
7.40 AM**



SPICEJET PLANE



JET AIRWAYS PLANE



ATC TOWER



TIRUPATI AIRPORT



ANDHRA PRADESH
HYDERABAD
TIRUPATI

Ah, I can read. But I'm a fireman

1



Jet Airways pilot tries to contact air traffic controller (ATC) at Tirupati. There is no response as nobody is manning the ATC tower

2



Airport fire fighter M. Basha rushes to tower. He makes contact with pilot. Basha, receiving instructions on a cell-phone from DGM (ATC) Janardhan who is at home, guides pilot. At this point, Basha is joined by an airport equipment inspector, who joins the salvage effort

3



Plane lands. By now ATC officer arrives in tower. SpiceJet plane lands next

Mr Devaraj told Mail Today: „The ATC officer who was supposed to man the tower did not report for duty. „During the inquiry, he claimed he simply forgot to turn up, but we did not buy his lame excuse since the matter was very serious and the lives of passengers were at stake.‘ The official had reportedly given conflicting versions during the inquiry. Initially, he is believed to have claimed that he overslept. Later, the officer said he was under the impression that he was due to work the evening shift.

Mr Devaraj categorically stated that the flight control operations should not have been handled by the fireman. „No one doubts Basha’s intention to help during a crisis. He wanted the flight to land safely. But he is untrained and must not attempt to do the ATC’s job. Mere good intention is not enough in this case,‘ he said. The inquiry report recommended administrative action against the ATC officer. Tirupati airport,

which caters to an average of 10 takeoffs and landings of around five airlines daily, is primarily used by visitors to the Venkateswara temple.

Yatish Yadav

IF AN AIRPORT HAS NO ATC

- There could be mid-air collisions if the traffic volume at the airport is high as there would be no air traffic controller to ensure appropriate separation between flights
- A pilot seeks information on the runway (whether it is wet or slippery), wind (strength and direction) and weather (turbulence and cloud cover) from an ATC. He or she plans the landing based on these inputs. An aircraft could skid off the runway that is slippery or across which a strong crosswind is blowing
- When an aircraft lands in an emergency, there would be no fire engines, ambulances or rescue workers to come to its assistance if the plane is on fire



NON-TOWERED AIRPORTS

There are airports that do not have an ATC tower. ATC services are not provided because the airports handle very little traffic. These are called non-towered airports and it is perfectly legal to land there. Even airports with ATC towers may operate as untowered during the night. There are published procedures that pilots follow to announce their presence to other pilots, enter the traffic pattern and safely land. At many non-towered airports, intensity of runway lights can be adjusted by pilot

Autor: Frank W. Fischer © 2010

Ein neuer Beruf entsteht!

Der Flugsicherungs-Kontrolldienst / Ein Rückblick in die ersten Jahre

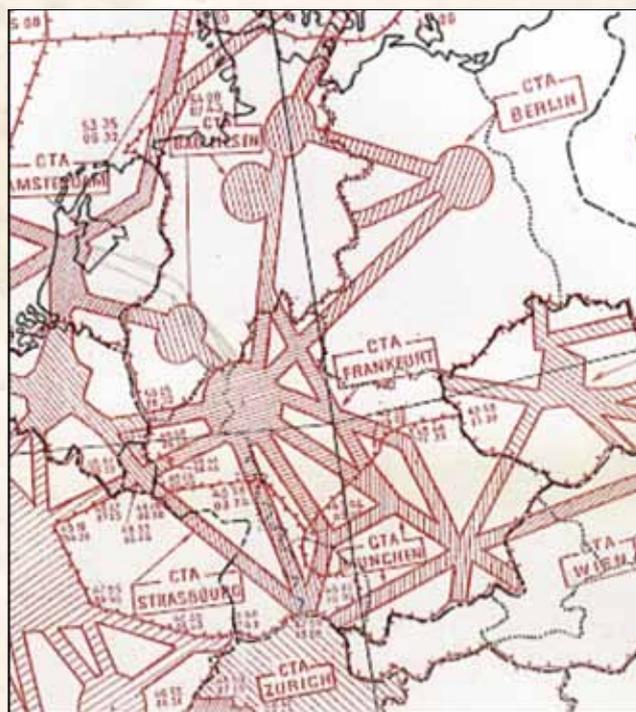
I – Die politische Situation

Man schreibt das Jahr 1949. Der 2. Weltkrieg ist vorbei und Deutschland ist aufgeteilt in vier Besatzungszonen der Siegermächte, einer russischen im Osten, einer britischen im Norden, einer amerikanischen in der Mitte und im Südosten sowie einer französischen im Westen und Südwesten; siehe ICAO EUM III Karte Doc 7266 aus 1952.

Die Berliner Luftbrücke ist noch voll im Gange und zusätzlich zu den Flughäfen Hamburg, Frankfurt, Bückeburg und Wiesbaden wurden weitere Ausweichflughäfen erforderlich. Am 10.5.49 trat das Besatzungsstatut der drei Hochkommissare Englands, Frankreichs und der USA in Kraft. In Wiesbaden entstand im gleichen Jahr eine Zivilluftfahrtverwaltung der Besatzungsmächte, das "Zivile Luftamt" (Allied Civil Aviation Board – CAB), mit seiner amerikanischen Abteilung (CAD) unter der Zuständigkeit des "US State Departments". Die gesamte Zuständigkeit für Flugsicherung, den zivilen Luftverkehr und die Flughäfen lag nun bei diesem "Civil Aviation Board", betrieben von den Vertretern der amerikanischen, britischen und französischen Besatzungsmächte. Leiter der amerikanischen Abteilung (US-CAD) des CAB war Mr. Thomas Johnson, der der britischen sein Namenskollege Johnson und der französischen Mr. M. Guillaume. Die Sowjets hielten Kontakt zum CAB über ihre Aussenstelle in Frankfurt/Main-Niederrad. Am 24.5.1949 wird dann die Bundesrepublik Deutschland gegründet. Regulärer ziviler Flugverkehr durch die Fluggesellschaften fand ab Januar 1950 statt und das CAB unter der Zuständigkeit der Hochkommissare veranlasste die Errichtung einer einheitlichen deutschen Behörde für die Flugsicherung.

Im Dezember 1951 richtete das neue Bundesverkehrsministerium zu diesem Zweck eine Vorbereitungsstelle zur Schaffung dieser "Bundesanstalt für Flugsicherung – BFS ein, anfangs geleitet von Dr. O. Heer, der auch schon in der Reichsflugsicherung tätig gewesen war, mit den Herren Möbius, Geisser und Garczyk. Diese Vorbereitungsstelle, anfangs im Landeshaus beim CAB untergebracht, zog am 1.2.1952 mit dem CAB in den IG – Hochhauskomplex in Frankfurt/Main um und verlegte seine Büros am 6.8.1952

dann in den sogenannten "Annex – A" hinter dem IG Komplex. Die weiteren Mitarbeiter dieser Stelle waren Dr. h.c. Karwarth (danach Luft AG & Lufthansa) und Herr P. Berger (ab 1951 CAB, später ICAO) sowie ab 6.2.1952 Frau A. Süserott als Sekretärin. Die Anforderungen für diese Arbeit als Sekretärin waren die Beherrschung der deutschen, englischen und russischen Sprache, sowie Stenografie und Maschinenschreiben. Dr. Ing. Heer wurde zum Direktor der neuen Behörde "BFS" ernannt. In der Folge nahmen an der ersten ICAO Regionalkonferenz in Europa (EUM III) im Februar und März 1952 er und Herr Möbius als Berater des Alliiert-



→ 1952'er ICAO Karte mit den Kontrollbezirken (CTA) in Deutschlands Besatzungszonen. Die Grenzen der Fluginformationsgebiete (FIR), in denen diese CTA liegen entsprechen noch den Abgrenzungen zwischen den Besatzungszonen. Die Strasbourg FIR mit CTA umfasst zu diesem Zeitpunkt noch das Saarland, Baden und Württemberg. Die Bezirkskontrollzentrale befand sich in Strasbourg.
Quelle: ICAO Doc 7266 der EUM III Europa-Konferenz



➔ USAF Rhein-Main Airbase Frankfurt/Main, 1948/49 TWR während der Berliner Luftbrücke
Photo: USAFE

ten CAB teil. Das Gesetz über die "Bundesanstalt für Flugsicherung" trat am 23.3.1953 in Kraft.

Aber 1953 war Deutschland noch nicht wieder souverän und übte daher die Lufthoheit nur unter Vorbehalt der Besatzungsmächte aus. Dies änderte sich erst mit den Pariser Verträgen und dem Beitritt zur NATO (gegründet am 4.4.49) in 1955, als die BRD wieder souverän wurde. Die Deutsche Luftwaffe entstand 1956. Das Gesetz über die BFS sah aus diesem Grunde vor, dass alle Flüge, die nicht von den Flugplatz- & Anflugkontrollstellen der Besatzungsmächte geführt wurden und solchen, die unter Luftverteidigungsstellen operierten, ausschliesslich unter die Zuständigkeit der BFS fallen. Die gleiche Regelung wurde auch nach 1956 beibehalten und 1959 durch die beiden Ministerien für Verkehr und Verteidigung bestätigt.

Desgleichen wurde 1951 auch ein "Vorbereitungsausschuss für den Luftverkehr" durch das BMV einberufen. Als Folge hieraus entstand am 6.1.53 die "Luft-AG", welche dann später den Namen "Lufthansa AG" trug. Dr. h.c. Karwarth wurde einer der ersten Direktoren. Der Linienflugverkehr der DLH wurde am 1.4.55 aufgenommen, nachdem zuvor nur die Fluggesellschaften Frankreichs (Air France), Grossbritanniens (British European Airways), der USA (zuerst American



➔ Frankfurt/Main IG Farben Gebäude, 1949 – 1953 mit Frankfurt ACC im obersten Geschoss CPS-5 Radaranlage noch ohne IFF, 230 NM Reichweite bis 65.000 Fuss Höhe

Overseas Airways, danach Pan American World Airways) und Russlands (Aeroflot) ab Januar 1950 den regulären zivilen Flugbetrieb in Deutschland durchführen durften.

1948 war im obersten Stockwerk des IG Farben Gebäudes in Frankfurt/Main im Zusammenhang mit der Berliner Luftbrücke die erste Flugsicherungs-Bezirkskontrollzentrale (ACC) im Nachkriegs-Deutschland durch die US-Luftwaffe unter der Verwaltung des Hochkommissars für Deutschland (HICOG) entstanden. Die Leitung der Zentrale oblag Cpt. Chabaux und Cpt. Mills vom "Airways and Air Communications



➔ *Frankfurt ACC am Rhein-Main Flughafen ab April 1953; seit 1955 auf dem Dach die CPS-5 Radaranlage vom IG-Hochhaus, jetzt mit IFF; Die Anlage wurde später wieder demontiert*
Photo: FAG

Service – AACS“ der US-Luftwaffe, bis zum Umzug der Zentrale in das Rhein Main Flughafen Terminal am 21.4.1953.

Die neu gegründete Internationale Zivilluftfahrt Organisation – ICAO, nach deren Regeln die Flugsicherungskontrolle (ATC) ausgeübt wurde, nahm bereits 1947 ihre Arbeit auf. 1952 befahl auch die US- Luftwaffe allen ihren überseeischen Einheiten in der Flugsicherungskontrolle die ICAO Richtlinien und Empfehlungen, Regeln und Verfahren, anzuwenden. Das US CAB bildete die neuen Fluglotsen aber bereits schon 1949 nach den ICAO Regeln aus. Die BFS wandte diese dann ebenfalls bereits 1953 an, wurde aber erst 1956 ICAO Mitglied.

Die erste nur mit deutschen Flugleitern betriebene Bezirkskontrollzentrale, die am 15.1.53, so wie Frankfurt/Main im April 1953, noch für einige Monate an die amerikanische Zivilluftfahrt-Verwaltung übergeben wurde, war München. Mit der Gründung der BFS zog im April 1953 das ACC Frankfurt

dann vom IG-Hochhaus in die neuen Betriebsräume im Terminal am Rhein Main Flughafen um.. Am 1.6.53 erfolgte dann auch die Übernahme aller bei den Besatzungsmächten tätigen deutschen Flugleiter im Flugsicherungskontrolldienst durch die BFS und die Übergabe der “Hoheitsaufgabe” Flugsicherung, weiterhin unter einigen Vorbehalten, an die BFS am 1.7.1953. Von diesem Tage an waren bis auf Frankfurt TWR & APP (unter USAF AACS Leitung) nur noch deutsche Fluglotsen an den zivilen Flugsicherungsstellen beschäftigt.

II – Personal

Vor 1947 betrieben die Besatzungsmächte die Flughäfen und die Flugsicherung ohne deutsches Personal. Die Briten mit den Flughäfen Hamburg, Köln, Hannover und Düsseldorf stellten bereits 1947/48 deutsches Personal für den Flugberatungsdienst (AIS), den Peilfunkdienst und an Fernmeldestellen ein, und die meisten dieser ehemals “Ehemaligen” stammten noch aus der früheren Reichsflugsicherung. Den Anfang mit einer Einstellungswelle von Flugleitern für die Bewegungslenkung von Flügen im Rahmen des Flugsicherungskontrolldienstes machte die amerikanische Abteilung des CAB 1949 mit Anzeigen in einigen grossen deutschen Tages-

zeitungen. Man suchte Mitarbeiter für das Alliierte Zivil Luftfahrtamt im Alter von 21 bis 32 Jahren für die Ausbildung und den Einsatz in der US – Besatzungszone. Bedingung war die Beherrschung der englischen Sprache in Wort und Schrift, Abitur oder gleichwertige Ausbildung und zweijährige fliegerische Erfahrung. Die Auswahl der Bewerber fand durch das CAB statt und wurde von Mr. L. C. Moore, Mr.G. Waller und Mr. Donald K. Thompson vorgenommen. In München und Berlin bewarben sich einige Hundert, in Stuttgart fast 2000 für diesen neuen Beruf. Aber lediglich 40 wurden zu diesem Zeitpunkt für den Flugplatz- und Anflugkontrolldienst an den Flughäfen Bremen, Nürnberg, Stuttgart und München benötigt.

Der erste Lehrgang über Flugverkehrskontrolle zur Ausbildung als Fluglotse / Flugleiter / Flugsicherungslotse / Flugverkehrsleiter, welche Bezeichnungen für diesen neuen Beruf des "Air Traffic Controller" damals auch immer verwendet wurden, fand seitens der US – Luftwaffe im Auftrag des Hochkommissars für Deutschland (HICOG) und dem US – CAD unter dem CAB vom 3. Oktober bis 2. Dezember 1949 in Bremen statt. Weitere Kurse über Bezirkskontroll-Verfahren – ACC, durchgeführt von der 1807th AACS Einheit der USAFE, fanden danach in Freising (vom 7.1. – 16.2.51 geleitet von Major W. C. Zelinski) und München-Riem statt. Das CAB als Zivil Luftfahrt Amt war ein von Zivilisten geführtes Amt, während der AACS der US – Luftwaffe unterstand. Die 40 männlichen Teilnehmer, ausgewählt aus den vielen Bewerbern, kamen aus allen Teilen Deutschlands und reisten mit militärischen "Travel Orders". Die ersten US-CAD Lehrer in Bremen waren Mr. Charles Myers und Mr. George Waller, assistiert von Mr. Frank B. Lehn und Mr. Jack Lanus. Mr. Waller und Mr. Myer leiteten auch die folgenden Kurse für Flugplatz- und Anflugkontrolle (TWR & APP) in München Riem, während die AACS die Kurse für Strecken-(Bezirks)-kontrolle durchführte.

Mr. George Waller wurde später US – FAA Repräsentant für Europa, Afrika und Nahost (EAME Region) der US Luftfahrtbehörde FAA mit Sitz in Brüssel. Mr. Waller übernahm ab 1950 den Aufbau der "ATC Training School" in München-Riem, die ebenfalls im Jahr 1953 an die BFS übergeben wurde.

Bis Ende 1953 führte diese Schule 14 Lehrgänge für TWR, APP und ACC durch. Aus den ersten 40 Teilnehmern waren bis 1954 inzwischen 211 "Controller" geworden. 1952 hatte bereits Bedarf für 85 weitere "Controller" für Frankfurt und München ACC bestanden. Aus 2000 Bewerbern bestanden 210 die Auswahlprüfung, später reduziert durch fehlende "politische Freigabe"! Von Ende 1951 an stieg die Zahl der in der Flugsicherung angestellten Mitarbeiter von 4 auf 232 in 1952 und 732 bis Ende 1953. Diese von den USA ergriffene Initiative verursachte heftigste öffentliche Proteste seitens der Sowjets und Englands.

... Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe des flugleiters.



→ Flugsicherungsschule München, BFS ATC Kursus 1954, Lehrer Gagelmann mit Kollegen Strinzel, Feilhauer, Endlich, Seiffert, Spatzek, Liebst, Herrmann, Martin, Schuster, Kutscheid, Blumhagen, Glier
Photo: Lebermann

LESERBRIEF

DER SPIEGEL

Verankertes Recht

Nr. 8/2012, Luxustarife der Fluglotsen

Die Fluglotsen schaffen es, ihren über weite Strecken automatisierten Arbeitsalltag in der Öffentlichkeit als höchst dynamisch und voller Verantwortung darzustellen und sich darauf basierend Einkommenssteigerungen zu verschaffen, die ihresgleichen suchen. Völlig unerwähnt bleibt, dass nach wie vor der Pilot verantwortlich ist für die Führung des Flugzeugs. Er muss Anweisungen der Lotsen auf Plausibilität und Durchführbarkeit überprüfen.

Oliver Barth, Mannheim

In der letzten Ausgabe des Spiegel fand ich unter den Leserbriefen (s.o.) einen Kommentar des Kollegen Oliver Barth, in welchem er Ihre Arbeit herabwürdigt. Ich, ebenfalls „Flugkapitän“, möchte Sie wissen lassen, dass ich mich für diese Äusserungen fremdgeschämt habe und mich ausdrücklich davon distanzieren. Ich kann Ihnen versichern, dass der Grossteil meiner fliegenden Kollegen Ihre Arbeit (egal ob am Boden oder in der Luft) sehr zu schätzen weiss und möchte Sie bitten, diesen Leserbrief als Einzelmeinung zu verstehen.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Schreiber/CPT B757/767 Condor



Mit freundlicher Genehmigung der „FAZ“ Frankfurter Allgemeine Zeitung

Neulich in Frankfurt



AUSLIEFERUNG

15.07.
15.09.
15.11.



REDAKTIONS- SCHLUSS

15.06.
15.08.
15.10.

IMPRESSUM

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
GdF-Vorstand

Redaktion:
Bernd Bockstahler, M. A.,
(Chefredakteur) Hans-Joachim
Krüger, (Leiter des Redaktions-
teams), Lutz Pritschow (Int. Affairs),
Harry M. Helbig (Airports, Airlines,
„Spotter“), Manos Radisoglou
(Akademie, Ausbildung u. ä.),
Daniela Franke (UZ), „Emmi“
Enneper („Ehemalige“),
Michael Hnida (Technik),

Thorsten Wehe (Technik, BR, TK),
Ralph Reinwarth (Upper Airspace),
Frank Willmeroth (Internet),
Apron: Tobias Bartl (FRA),
Alexander Novakovic (BER)

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Michael Schäfer, Markus Siebers,
RA Dirk Vogelsang, RA David
Schäfer, Hans-Joachim Krüger,
RA Dr. Klaus Vosteen,
Oliver Wessolek, Jonathan Bötig,
Matthias Maas, Frank Willmeroth,
Jens Lehmann, L. Angener,
Werner Fischbach, Joe,
Anne-Kathleen Meyer,
Thorsten Wehe, Alexander
Novakovic, Oliver Wendt,
Karin Thomaehlen, Daniel Jacobi,
Christof Eichner, „Finis“,
Frank W. Fischer

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

Cover:
Boris Roessler @ dpa

U4:
Internet

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

Druck:
Druckerei Läufer GmbH
Friesenheimer Straße 6a
68169 Mannheim

„der flugleiter“ erscheint zweimonat-
lich, jeweils im Mai, Juli, September
und November.

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

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

ISSN 0015-4563

Die Anzeigenschlusstermine finden Sie auf der Homepage www.GdF.de

**Liebe Redaktion, liebe Leserinnen und Leser des Flugleiters,
Liebe Freunde in Deutschland,**

ich bin Elisabeth Abera, fünfzehn Jahre alt und eines von den drei Waisenkin-
dern, denen Sie seit fast drei Jahren helfen.

Meine Tante Genet Gebru, die bei Ihnen arbeitet, hat uns im Februar in Gon-
der besucht. Yeschi, Mulu und ich haben uns sehr gefreut, sie nach fast zwei
Jahren endlich wiederzusehen. Tante Genet war gerührt, uns in so guter Ver-
fassung vorzufinden. Sie hat uns von Ihnen vieles erzählt und das wir ohne
Sie nicht hier wären.

Wir haben überlegt, wie wir Ihnen eine Freude machen können und ich habe
diesen Brief geschrieben. Ich möchte mich herzlich bei Ihnen bedanken,
auch im Namen meiner kleinen Geschwister, dass wir durch Sie in eine gesi-
cherte Zukunft schauen können. Wir fühlen uns wohl in Gonder. Die Stadt
bietet uns Sicherheit, die Lehrer sind freundlich und haben uns schon viel bei-
gebracht. Ich persönlich lerne am liebsten Englisch und Mathematik.

Mein Bruder Mulu war lange zu klein für sein Alter und krank. Wir hatten
Angst, dass er nicht mehr gesund wird. Inzwischen ist er kräftiger geworden
und wächst ordentlich. Er ist ganz verrückt darauf, Fußball zu spielen und hat
viele Freunde hier gefunden. Yeschi, meine kleinere Schwester, ist nun auch
schon ein Teenager und interessiert sich sogar schon für die Jungs. Ich passe
als ihre große Schwester natürlich auf, dass die Schule nicht zu kurz kommt.

Um uns kümmert sich eine liebevolle Pflegemutter, die wir sehr ins Herz ge-
schlossen haben. Unsere Großmutter Bozena organisiert den Alltag und
freut sich mit uns über jeden Tag. Wir vermissen unsere Eltern und wissen
aber, dass wir nach vorne schauen müssen und Sie, liebe Helferinnen und
Helfer, nicht enttäuschen wollen.

Wir alle denken oft an Sie und wünschen Ihnen nach Deutschland von Herzen
Freude und Gesundheit, Ihre Elisabeth Abera

Gonder, März 2012

Kommentar von Daniela Franke: Das sind doch gute Nachrich-
ten! Damit alles so weiterlaufen kann, suchen wir noch Paten!
Wir haben inzwischen sechs Patenschaften und unser Spen-
denaufkommen reicht noch etwa neun Monate, um die Kinder
zu versorgen. Wir würden uns sehr über zusätzliche Unterstüt-
zung freuen, damit die Kinder langfristig und kontinuierlich ver-
sorgt werden können. Ihre Spenden werden vom Finanzamt
anerkannt. „Erwachsenwerden“ dauert halt etwas: O) Ein fester
Betrag wird jeden Monat direkt vom Spendenkonto per Western
Union zur Großmutter Bozena überwiesen. Wir danken auch
dieser Stelle auch herzlich unserem Kollegen Friedhelm Rem-
mel, dem Vorsitzenden des Vereins Villa Kunterbunt e.V., der
sich fürsorglich um den Transfer und die Formalitäten kümmert.

Brief von Elisabeth Abera

Wollen Sie unser Projekt unterstützen?
Spendenkonto: Hilfsprojekt „Out of Dansha“ –
Villa Kunterbunt e.V. BLZ 508 400 05 (Commerzbank),
Kontonummer: 620322800



GdF

Gewerkschaft der Flugsicherung



ELT ONLINE

29. Apr. 2012
Diesen Artikel finden Sie bei <http://www.zeit.de>

Flughafen-Streik

Flughafen-Chef will Mini-Gewerkschaft GdF bezwingen

Die neue Linie und ein Gesprächsangebot: Flughafen-Chef Schulte glaubt die GdF auspacken zu können. Doch die Mini-Gewerkschaft will erneut streiken. Von Ernst August Giesen

Fluglotsen haften nicht für Streik

Frankfurt-Fluglotsen sind streikunfähig, so heißt es. Sie sollen, ohne Angst vor Konsequenzen, ihren Posten verlassen.



Augsburger Allgemeine
Mittwoch, 25. April 2012

FRANKFURTER FLUGHAFEN
Verfahrenre Situation auf dem Vorfeld
Die 200 Kontrolltoren, Einweiser und Verkehrsdisponenten auf dem Frankfurter Flughafen streiken bis Donnerstag. Der Arbeitskampf aber noch deutlich länger dauern.

Frankfurter Rundschau

FRANKFURTER FLUGHAFEN
Neuer Flughafenstreik ist möglich

Flughafen-Streik: Maßlose Egoisten?



Der Streik am Frankfurter Flughafen führt zu Debatten innerhalb der Gewerkschaften. Das Kapital schützte. Auch dann noch, als der Arbeitskampf der Vorfeldbeschäftigten am Frankfurter Flughafen gendertlich verboten wurde.
von Torsten Sting, ver.di-Mitglied, Rostock

Frankfurter Rundschau

Frankfurt, 27. April 2012
Richter verhindern ganz großes Flughafen-Chaos

Slideutsche.de Wirtschaft

Tarifstreik geht in die nächste Runde
Streit um die Macht kleiner Gewerkschaften

Slideutsche.de Wirtschaft
Frankfurt-Linien streiken in Frankfurt
Warum auch kleine Berufsgruppen ein Recht auf Streik haben

STUTTGARTER ZEITUNG

<http://www.stuttgarter-zeitung.de>

Streik
Tarifkonflikt am Frankfurter Flughafen beendet



neues deutschland
SOZIALISTISCHE TAGESZEITUNG

27.02.2012 / Inland / Seite 5

Der Himmel kann warten
Die Gewerkschaft der Flugsicherung kündigt einen neuen mehrtägigen Streik an

Von Hans-Gerd Öttinger
Der Tarifkonflikt, den die rund 200 Vorfeldmitarbeiter am Frankfurter Rhein-Main-Flughafen austragen, könnte eskalieren. Der Arbeitskampf soll bis Donnerstagmorgen dauern.



REUTERS

Frankfurt, 27. April 2012
Fluglinien scheitern mit Schadenersatzklage gegen GdF

junge Welt

27.02.2012 / Inland / Seite 1

Gewerkschaft bestreikt wieder
Kein Kompromiss in Frankfurt am Main, GdF erwidert Verhandlungen für geschleutet

FN FinanzNachrichten

Zürich hat kein neues Flughafenstreik in Frankfurt

